

Še predno so lade samara prišle s tekočih travkov in so se njihova koleša dotaknila jugoslovankega asfalta, jih je bilo tisoč že prodanih. Ljubezni na prvi pogled! Prava ljubezen pa ima tudi pravo ceno. S posebnim šestim čutom je to zaslutila tudi naša Zastava. Ob prvem srečanju s samaro so določili dva milijona, toda samo po nekaj mesecih so ocenili, da bi ta smešna vsota utegnila biti žalitev za to vozilo. Zato so dodajali tisočake in tisočake in pred kratkim smo imeli priložnost ugotoviti, za kakšen avtomobil pravzaprav.

Lada samara 1300

Zbogom tradicija

Samara je prva lada in prvi avtomobil s prednjim pogonom, narejen v VAZ – Ekonomičnost in lahko upravljanje – Prihodnje različice s petimi vrati, petstopenjskim menjalnikom in motorjem 1,5

plemenitev družine je tovarna iz Togliatija plačala prek 50 milijonov mark v gotovini. Enako so naredili tudi v španskem SEAT, pa se jim ni otepalo. Karoserijo so naredili v Sovjetski zvezi, tako kot vse drugo, in rezultat je lada 2108. In takšno lado smo imeli lani jeseni priložnost voziti tako po mestu kot na avtocesti, pri čemer nam je bilo prihranjeno zadovoljstvo, da bi segli globoko v žep po 2,850.000 din, da bi zvedeli, zakaj je samara povsem nov avtomobil.

PO EVROPSKEM OKUSU

Samara je prvi sovjetski avtomobil, izdelan po sodobnem konceptu s pogonom na prednji

kolesi in tremi oziroma petimi vrati. Telo ni oblikovano tako, da bi navdušilo, toda tudi grdo ni. Le nekaj drugačnih potez s svinčnikom, pa bi bila precej sodobnejša. Samara ima mehak nos, izdelan iz plastike, ampak to ni razlog, da bi maska hladilnika morala zgedati kot kakšen kljun.

Oblikovalci so predvideli vozilo, dolgo 4,06 m, široko 1,620 m in visoko 1,400 m, dvodelnega tipa s tremi ali petimi vrati. Različica s tremi vrati daje vtis visokega in ozkega vozila, nasajenega na kolesa, okrog katerih je veliko praznega prostora. Vse to je v duhu cilja, da se vozilu omogoči premagovanje različnih vrst cest, v kar se prepričamo, če pogledamo, kolikšna je raz-

dalja med dnom samare in tlemi.

Koeficient zračnega upora pri samari se uvršča nekam v sredino današnjih zmoglosti oblikovalcev in znaša 0,36 Cx. To niso dosegli samo z večjim nagibom vetrobranskega stekla, pač pa tudi s primerno oblikovanimi robovi plastičnega dela nosa. K temu je prispevala svoje še rahlo nagnjena površina strehe ter plastični komplet sprednjega odbijača s spojlerjem. Vzroki, zakaj aerodinamičnost karoserije ni boljša, ležijo v žlebu na strehi, bočnih plastičnih oblogah (slabo nasajenih), brisalniki, ki bi lahko bili, pa niso, spravljeni v reži pod pokrovom motorja, in še kje.

Voznikov sedež ne predstavlja ravno najbolj posrečene rešitve, čeprav so očitne ambicije, da se približa športnim oblikam, katerih cilj je zaobjeti telo voznika, zato pa ga je mogoče dobro nastavljati v različne položaje. Nekoliko je odmaknjen od vrat in močno zožen v zgornjem delu naslonjača, tako da ta ne opravlja svoje poglobitve naloge – ne podpira dovolj hrbta. Dosežen pa je zato vtis prostorne notra-





njosti. Tako povečan prostor omogoča lažji vstop na zadnja sedeža, zato pa je povečan tudi prostor za deformacijo pločevine ob morebitnih stranskih udarcih v vozilo.

Pred voznikom je armaturna plošča iz trde plastike s precej nedoločenimi površinami. Površine desno in levo od instrumentov, ki so vstavljeni v nasa-jeno škatlo, so tako nagnjene, da tu ni mogoče postaviti niti škatlice vžigalic. Z drugačnim oblikovanjem oziroma s primer-nimi robovi ali pregradami bi dobili koristen prostor za različne drobnarije. To je pomembno tudi zaradi tega, ker je majhen predal zaprtega tipa precej od-daljen od voznika. Na vratih pa so plastični žepi, ki do neke me-re popravljajo to pomanjkljivost.

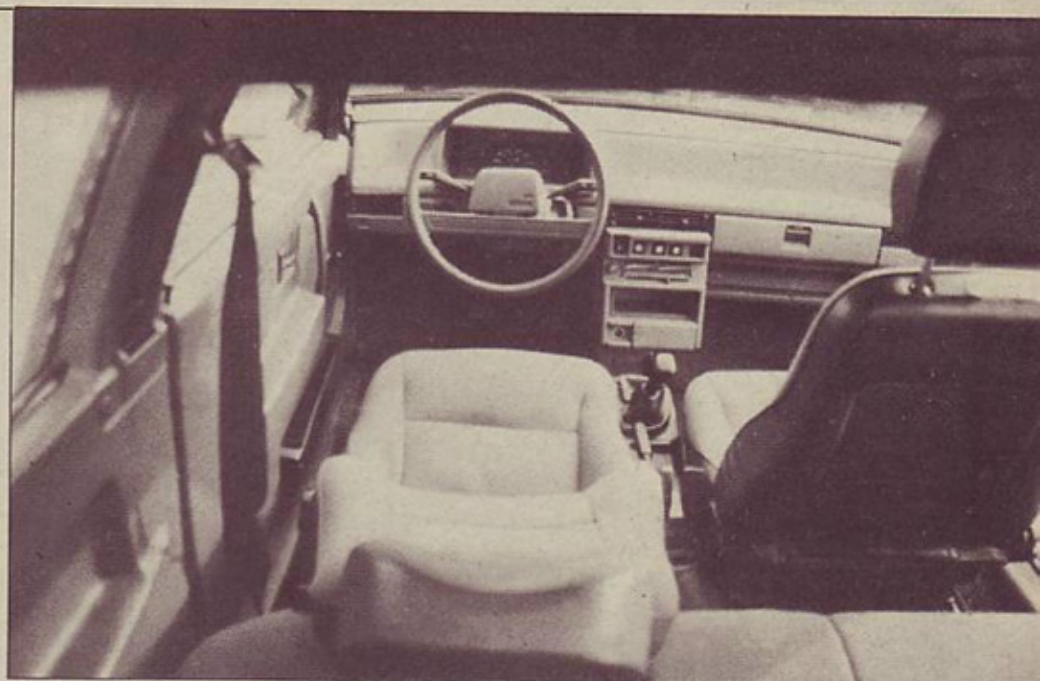
Armaturna plošča je strogo razdeljena. V sredini je merilnik hitrosti (tudi z dnevnim števcem), levo je skupina svetlobnih instrumentov, desno termome-ter, voltmeter, merilnik količine goriva in ekonometer. Vsi so do-bro vidni, kar omogoča ozek vo-lanski obroč in veliko prostora med volanskimi prečkami.

Ko že govorimo o tem, da je samara novo vozilo, potem se moramo vsekakor pomuditi na izrazito slabi točki stare lade – volanskem mehanizmu. Prenos je pri samari prek zobate letve. Toda lahko upravljanje gre predvsem na račun tega, da je volansko drogovje speto z bla-žilnikoma, ki sta zgoraj vlečaje-

na. Od tod tudi občutek, denimo pri 70 km/h, da je v volanski mehanizem vgrajena servo naprava. To je pomembna sprememba, ki jo bo še posebej hvalil nežnejši spol. Še bolje pa bi bilo, ko bi bil volan polnejši, saj bi tako dajal občutek neposrednejšega stika s kolesi. V samari je sicer več delov iz enajstih naših tovarn in škoda, da ta pomemben del (izdelujemo ga pri nas) ni boljši, ko pa vemo, da je odličen v naši zastavi 101. Ampak to je pač stvar proizvajalca avtomobila. Pod volanom sta vzvoda za luči in brisalnika, trda, toda natančna. Za nekatere druge komande bi lahko rekli, da bi jim lahko našli boljši prostor, na primer za ročico čoka, ki je skrita pod volanom. Vse naokrog voznika je izdelano iz plastike (vključujoč tudi stranice na vratih), ki je neusklajene barve in deluje hladno. Voznika pa še posebej moti, da armaturna plošča rada odseva v vetrobranskem steklu, kar močno utruja oči, podobno kot očala z napačno dioptrijo.

Zelje, narediti sodoben avtomobil, so bile zagotovo večje od realnih možnosti. Med nekaterimi drugimi pomanjkljivostmi omenimo zatikanje stekla levih vrat pri zapiranju, tako da je šipi treba pomagati z lahkim udarcem, da skoči v kanal.

Pri samari pa zato nimamo kaj očitati prtljažnem prostoru, do katerega je pri visoko privzdig-



njenem pokrovu prtljažnika lahek dostop, s čimer je do neke mere popravljena napaka, da prag ni spuščен do roba odbijača. Prostorina znaša 330 litrov, s prevrnjenima sedežema pa naraste na 650 litrov.

Najbrž ni treba dvomiti, da so lado samaro pošteno preverili v najrazličnejših podnebnih razmerah: v Sibiriji, Turkmeniji, na Kavkazu in vročem puščavskem delu Kara-Kuma. Zato nam najbrž ni treba posebej poudarjati, da sistem za klimatizacijo notra-

nosti vozila odlično deluje.

Zagotovo so se mnogi v trenutku odločili za samaro, ko jim je prišlo na uho, da so imeli pri razvoju motorja prste vmes tudi Porscheovi inženirji. To je zagotovilo za ljubezen na prvi pogled, kajti kupec lahko predpostavlja, da bo rezultat sodelovanja motor z dobrimi lastnostmi, zanesljiv in varčen. Predvidena je naslednja izbira motorjev: 1,1, 1,3, 1,5 litra. Za sedaj je pod pokrovom motor s 1228 kubiki in 48 kW (65 KM) moči pri 5500/

na minuto. To je različica z že običajnimi rešitvami: 4 valji v vrsti, odmično gred v glavi pogonja zobati jermen, v katerega podaljšku je razdelilnik vžiga z brezkontaktnim sistemom, ročična gred je v 5 ležajih. Z dovajanje goriva skrbi dvojni uplinjač po Solexovi licenci. Motor in menjalnik se mažeta z oljem enake kakovosti.

Skupaj z motorjem gredo tudi nekatere posebnosti: varnostni sistem elektronskega sistema za vžiganje, hladilnik je kombinacija plastike in aluminija z zamenljivimi lamelami, ki ne prenesajo čiste vode, ampak samo hladilno tekočino (prenese temperaturo tudi do -65°C), ima ekonomizator porabe goriva z električno komando, ki se vključuje – izključuje, odvisno od števila vrtljajev motorja, ima tudi regulator pretoka toplo-hladnega zraka na sesalni cev uplinjača itd.

Med motorjem in menjalnikom je sklopka s potisno ploščo novega tipa, toda to ne bi smel biti razlog, da ima pedalo sklopke neobičajno velik hod. Znaša skoraj dvakrat toliko kot pri zastavi 101, kar pomeni večjo obremenitev za levo nogo. Menjalnik je natančen, ampak nekoliko trd, nenatančnost so ugotovili pri testnem vozilu (imelo je 6600 prevoženih km) le za vzvratno prestavo.

Hladen motor je tudi pri -4°C vžgal že pri prvem poskusu. Ko se motor ogreje, lepo teče in pri hitrosti med 60 in 80 km/h tudi

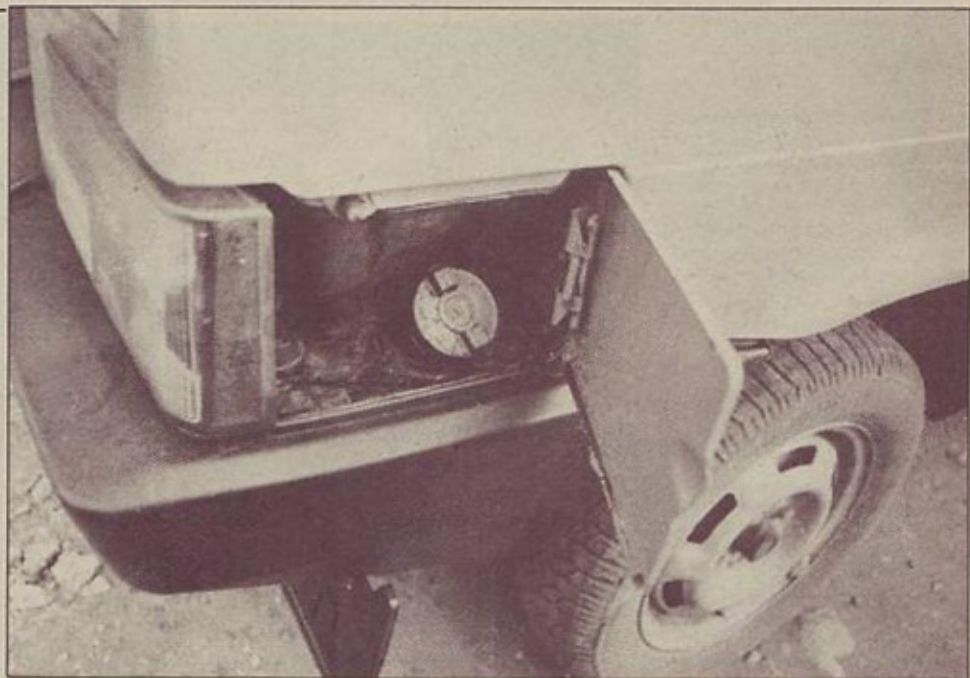




zelo tiho, hrup nekoliko narašča s hitrostjo, čeprav moramo reči, da je vožnja pri stalni hitrosti 120 km/h prijetna. Novi motor se je izkazal med prehitevanji, med vožnjo po ovinkasti cesti z vzponi, upiral pa se ni niti takrat, ko je bila ročica menjalnika v tretji prestavi, pa bi bila primernejša druga. Trenutno je ob tem motorju v vozilu le štiristopenjski menjalnik, med letom pa bodo na trg prišli tudi petstopenjski. Prenosi so dobro izbrani, v drugi prestavi vozilo doseže skoraj 90 km/h, v tretji 125 km/h, v četrti pa najvišjo hitrost, to je 152 km/h. S porabo je pa takole: na avtocesti smo vozili s polnim plinom, vožnja po mestu je potekala v sila neugodnih okoliščinah (megla), povprečna poraba pa je znašala 10,5 litra na 100 km, kar je precej dobro. Izmerili smo tudi pospeške od 0 do 100 km/h – 10,2 sekunde, in do 80 km/h – 16,4 sek, to pa so še kar dobri rezultati za 830 kg težko vozilo.

Samara ima spredaj obese tipa MacPherson, zadaj pa je poltoga prema (U profil) z vzdolžnimi vodilji, ima tudi teleskopske blažilnike znotraj vijaknih vzmeti. Vzmetenje zadnjih koles je enostavno, toda nič ne zaostaja za značilnostmi posamičnih obes s prečnimi stabilizatorji. Med hitro vožnjo v dolgih ovinkih nos vozila vleče navzven, zato je treba dodajati volan, kar pa je za naše razmere še posebej pomembno, je to, da dobro prenaša slab asfalt. Med testno vožnjo smo imeli še posebno zadovoljstvo, da smo vozili samaro, obutu v michelinke 165/70% 13 MX-L, k sicer rade udarjajo, zato pa imajo dober stik z asfaltom. Sicer pa samare -obuvajo tudi v gume bridgestone, možno pa je dobiti vozilo tudi s katerimi drugimi gumami.

Samara ima dvokrožni zavorni sistem diagonalnega tipa in omejevalnik moči na zadnjih kolesih ter servo napravo. Pedalo je morda nekoliko trdo, toda v celoti so zavore učinkovite, predvsem zaradi velikih kolutov na prednjih kolesih in povečanega premera zavornega valja. Očitno je, da se mora voznik navaditi tako kot na pedalo za sklopko tudi na zavorno pedalo, kar pripomore k splošnemu vtisu, da samara voznika ne sprejme odprtih rok, saj manjka občutek, da sedite v vozilu, za katerega v vsakem trenutku veste, da se bo ravnal natančno po vaših navodilih. Ampak z nekaterimi korekcijami ima samara zagotovo več možnosti od drugih



lad, da si bo našla kupce, med katerimi bodo, vsaj kot voznice, pogosteje tudi ženske, ki so se doslej ladam rade ogibale zaradi njene teže. Morda bo nežnejšemu spolu narobe hodilo le to, zlasti med parkiranjem ali tesnimi srečanji z drugimi vozili, da ne bodo imele dobrega pregleda nad sprednjim desnim delom zaradi nagnjenosti nosu.

Lade smo doslej poznali kot vozila, ki so iz mnogih -dvobojev- z drugimi vozili izšle le z manjšimi poškodbami. Nova zasnova z mehkim sprednjim delom tega ne obljublja več, še

vedno pa ostaja občutek, da je to trden avtomobil, ki ga nič ne moti, če ga silimo na pločnik. V Togliatiju so dobro poskrbeli za varnost potnikov, z običajno tehnologijo pa so poskrbeli tudi za zaščito pred rjo.

Samaro naj bi servisirali po vsakih 15.000 prevoženih kilometrih. Ti servisi bi bili znatno cenejši, ko bi konstruktorji poskrbeli za hidravlično krmiljenje ventilov.

Nov avtomobil tega razreda ima ponavadi vedno dovolj manevrskega prostora za nadaljnje izboljšave in dodajanje opreme.

Samari ne bo potrebno dodajati veliko nove opreme. Dobri halogenski žarometi so nastavljeni iz kabine, zadnje luči imajo tudi luči za vožnjo v megli, zadnja šipa ima grelnik in brisalnik. Odmerjen je tudi prostor za radijski aparat in zvočnika. Zunanje ogledalo je mogoče nastavljati s pomočjo vzvoda iz notranjosti, odveč pa ne bi bilo zunanje ogledalo niti na desni strani. Strop je iz plastike, pri čemer ne skriva možnosti za vgraditev bogatejšee opreme, ne samo stropne luči. Na levi in desni strani stropa so držala za roke, tudi za voznika, kar ni najbolj običajno.

Samare bo uvažala kragujevska Zastava na osnovi dolgoročnega industrijskega sodelovanja z VAZ-om. Letos jih bo skupaj z drugimi ladami prispelo 6.000. To je tako imenovani dopolnilni program.

Če potegnemo črto pod vtise, ki smo jih dobili po nekaj sto kilometrih dolgi vožnji, in če prištejemo ceno, ki velja za našega kupca, nam vsem skupaj najbrž ne bo jasno, zakaj takšen avtomobil v ZRN stane 11.000 mark, kar po tečaju znaša približno 2.503.160 din, pri nas pa brez dajatev kar 2.85.000 dinariev.

Pravimo, da je treba ljubezen plačati, prav, toda zdi se nam, da za samarino le nekoliko preveč. Če pa slučajno niste v položaju, ko bi lahko izbirali, potem pač pozabite na napake, ki smo jih našli in ki se bodo še pokazale, ko jo boste vozili.

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen poprek nad prednjo premo – vrtnina in gib 76 x 71 mm – gibna prostornina 1288 kubikov – kompresija 9,6: 1 – največja moč 47,8 kW pri 5500/min – največji navor 96 Nm pri 3400–3600/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke litine – dvojni uplinjač (licenca Solex) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 62 Ah – alternator 55 Ah.

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – suha enolamelna sklopka – štiristopenjski menjalnik, ročica na podu – prestavna razmerja: I 3,636, II 1,95, III 1,357, IV 0,941, vzvratna 3,53, diferencial 3,94 ali 4,14 – platišča 4,5 J x 13 ali 5 J x 13 – gume 155/80 R 13 ali 165/70 R 13 (michelin).

Voz in obese: kombi limuzina – 3 vrata – 5 sedežev –

spredaj posamične obese, prečna vodila, vzmetni nogi in stabilizator, zadaj poltoga prema, vijakne vzmeti in teleskopska blažilnika. – dvokrožni zavorni sistem (diagonalni), servo, omejevalnik moči na zadnjih kolesih, spredaj koluta, zadaj bobna – volan z zobato letvijo.

Mere in teže: dolžina 4,006 m – širina 1,620 m – višina 1,400 m – medosna razdalja 2,460 m – kolotek spredaj 1,390 m, zadaj 1,360 m najmanjša višina od tal 16 cm – teža praznega vozila 900 kg – dovoljena skupna teža 1325 kg – dovoljena vleka prikolice z zavoro 890 kg, brez zavoro 500 kg – prtljažnik 350 litrov – posoda za gorivo 43 litrov.

Zmogljivosti: (tovarna): največja hitrost 152 km/h – pospeški od 0 do 100 km/h 14,5 sek – poraba goriva po ECE: 6,0/8,1/8 litrov na 100 km.