

VOZILI SMO

# Volga GAZ – 24



Tekst Martin Česenj, foto Marjan Zaplatil

# Malo denarja, dosti muzike

Ponavadi se trmasto ogibamo, da bi preskušali avtomobile, ki so v zasebni lasti. Vseeno, volgo nam je za tri dni posodil redakcijski znanec. Povemo tudi, zakaj: pri beograjskem Progresu, ki v Jugoslaviji zastopa sovjetsko podjetje Autoexport, so na naš predlog o testiranju volge zmignili, češ da jih takšen test ne zanima. Telefoni v uredništvu pa ves čas zvonijo s vprašanji o tem avtu, še posebej na račun njegove cene...

Torej smo bili tokrat Mohamed in ne gora (Kar zadeva približevanje drug drugega) in smo vendarle vozili volgo!



Začeli smo na tehničnici: volgi brez voznika in z napol prazno posodo goriva so odmerili 1474 kilogramov. To je dobra teža v primerjavi s težo iz tovarniških podatkov. V izračun smo vmešali še zadnjo veljavno ceno, ko je bilo treba za volgo odšteti približno 65 000 dinarjev, z davki vred. Tovariši, ta avto je cenejši od teletine!

Zal so zadnje vesti manj obetavne. Sovjetski proizvajalec napoveduje zvišanje cene in če se naši trgovci z njim ne bodo uspeli sporazumeti, bo volga ocslej precej dražja.

## ZA ROBATE OKUSE

Ocenjevanje volge je, če upoštevam njeno zadnjo ceno, vražje zahtevno: za šest in pol starih milijonov res ni moč zahtevati čudežev in že za vsakdanjo izbirčnost mi lahko očitate: kaj bi pa rad, za ta denar!

Res pa je tudi, da je volga avto zgornjega razreda, mercedes z vzhoda torej, pa naj jo ocenjujem po zunanjih merah,

po velikosti motorja ali kot službeni avto, kar naj bi volga tudi bila.

Če pozabim na ceno, potonim najprej nad obliko. Karoserija zaostaja za časom, volga spominja na ameriške avtomobile izpred petnajstih let, ko so bile v modi visoke robato zaobljene karoserije, z razmeroma majhnimi okni, z dolgima prednjim in zadnjim delom in z stopim pred avto, mi pokrov sega čez pas. Prav tako visok je zadek. Toda, ko zlezem na sedež, se počutim, recimo, kot v ladji: prostor za potnike ni zaradi celotne dolžine avta nič daljši kot pri poprečnih avtih srednjega razreda. Je pa precej širši. Tovarna predvideva prostor za šest oseb: šteti naj bi sedel na blazini med prednjima sedežema. Kdor je že poskusil tako sedeti, mi bo gotovo pritrtil, da je tudi volga le za pet potnikov.

In ko se nاپetam o sedežih: za limuzino, kakršna bi volga rada bila, so prekratki, s preziznimi naslonjali in pretanko

oblazinjeni. Preprege in tapete so malomarno pričvrstili, speli pa le za tisti čas, ko volga še ni v rabi. Potem se razležejo. Prednjih sedežev ni moč odrinti dovolj daleč nazaj, je pa zato pred zadnjo klopjo razkošje za kolena.

Volga, ki smo jo preskušali, je načelnja svoj tretji mesec življenja, števec kilometrov se je sukal proti trem tisočakom. Tesnilna guma ob vratih je že odstopala, ker so jo v tovarni preskopo urezali, skozi režo pod trikotnim okencem je med pranjem vdrala voda, krom na odbijačih in zunanjem ogledalu pa se je umikal rji.

## ORJAŠKI ŠTIRIVALJNIK

Čprav smo pri tolikšnih gibnih prostorninah običajno vajeni šestih valjev, so se sovjetski konstruktorji zadovoljili s štiri. Motor je vpet vzdolžno nad prednjo premo in ne bi mogel reči, da je okrog njega kaj dosti praznine. Veliko prostora zavzema hladilnika za vodo in

olja. Tovarna priporoča vozniku, da vključi oljni hladilnik, ko se zunanja temperatura zraka dvigne nad 5° C. To naredi s preprosto ročico ob motorju.

Glavne lastnosti motorja: kvadratno razmerje vrtnice in glava, glava in blok iz lahke litine, petkrat viježena glavna gred, stranska odmična gred, ki jo poganjajo zobniki in dvojni padočni uplinjač. Motor vžiga brez težav, teče pa nemirno in hropeče in se vselej, še v povsem varnih območjih, upre previsokim vrtljajem. Prisodili bi mu dolgo življenje.

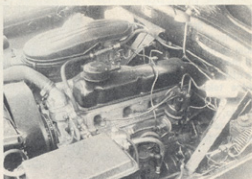
O moči motorja doslej ni bilo natančnega podatka. Različni katalogi so navajali različne številke po različnih standardih.

Z novo tovarniško definicijo izpred dveh mesecev je zdaj jasno: motor zmore 92 KM (DIN) pri 4500 vrtljajih v minuti. Toda natančnega podatka o največjem navoru tudi med tovarniškimi številkami ni.

Avto je tako težak, da se, med pospeševanjem, moč motorja razblini. Natančnih meritev nismo opravili, toda dvo-

Notranjščina ne sodi v zgornji razred. Volga je izdelana malomarno, preprosto, ponekod malomarno, brez občutka za fino obdelavo. Velik obroč volana sili v voznika in ga prikrajša za vožnjo s sproženimi rokami.

Veliki, 2,5 litrski štirivaljni zmore po tovarniških podatkih 92 KM (DIN) pri 4500 vrtljajih v minuti. Motorju prerokujemo vzdržljivost.



mim, da bi volga med ostrim priganjanjem pospešila z mesta do 100 km na uro prej kot v 20 sekundah. In čimbolj groba je noga na plinu, večji je presežek nad obljubljenjo porabo goriva.

Mnogo privlačnejša plat motorja je njegova prožnost. Z drugimi besedami: če vozniku ni do živahne vožnje, pretakne pri hitrosti 40 km na uro v četrto prestavo in pozabi na prestavno ročico. Nismo pa imeli priložnosti preskusiti, če je motor kos takšni nalogi tudi pri polno naloženem avtu.

Za zmerno vožnjo zadošča pretikanje pri hitrostih 30, 65 in 90 km na uro. Med navodili za uporabo avta piše: ogibajte se stalnim hitrostim nad 130 km na uro, ker to zmanjšuje trajnost motorja in povečuje porabo goriva. Tudi po dolgotrajnem zaletu preskusne volge nismo mogli pognati hitreje kot 140 km na uro. Pri tej hitrosti postane volga zoprn glasna, voznik pa se že spoprijemlje s težavami, kako jo obdržati v smeri.

## ČEZ DRN IN STRN

Po značilnostih podvozja je volga bolj džip kot limuzina. Da ne bo pomote: to še ne pomeni nič slabega. Najnižji del trebuha je celih 18 centimetrov od tal, kar je kot nalašč za vožnjo po

zasneženi ali blatni cesti. V blato nismo šli, na snežni klanec pa. Ne pozabimo: ta avto je ustvarjen za precej slabše ceste, kot smo jih vajeni pri nas in za nekaj centimetrov snega se niti ne zmeni. Tudi rebra na makadamskem cestišču v celoti poži-

ra vzmetenje, ne da bi pri tem stresalo potnika. Tretljaji se prenašajo le preko volana.

Volgino podvozje je torej uglaseno na udobje, ni pa toliko mehko, da bi grozil s pokimavanjem karoserije. Zasnova je klasična: prednji kolesi se opirata na predna vodila, zadnja prema je toga, na listnatih vzmeteh. Vzmeti in blažilniki so uglaseni na težo karoserije. Ta pa pokaže svojo slabo plat na asfaltu, še posebej, če je spolzek. Divjanje z volgo naj bo le za testnike! Z zelo posrednim volanom je okoren avto težko loviti, še posebej ko mu grobo spodnese zadek. Tudi gume niso namenjene hitremu vijuganju. Avto je obut v balonaste šestpladne diagonalne.

Očitna slabost so zavora. Mehанизem je sestavljen iz dveh krogov, za vsak par koles posebej; vsa štiri kolesa zavirajo bobni. Toda servo naprava je veliko preslabotna. Vse težke avtomobile je težko pognati in še teže ustaviti. Volginih zavor se mora voznik dobro navaditi, da jim zaupa.

## Tehniški podatki

**Motor:** štirivaljni — Mirilaktni — vrtni — nameščen vzdolžno nad prednjo premo — vrtna in gib 92 x 92 mm — gibna prostornina 2445 kubičkov — kompresija 8,2 : 1 — največja moč 92 KM (DIN) pri 4500 vrtljajih v minuti — največji navor 18,3 kpm (SAE) pri 2400 vrtljajih v minuti — ročična gred v 5 lezajih — stranska odmična gred (čobnik) — dvojni padočtni uplinjač K—126 G, z ročnim čokom — vodno hlajenje s črpaliko, termostatom in ventilatorjem — akumulator 12 voltov, 60 amperah ur — alternator 350 vatov **Prene moč:** motor spredaj poganja zadnji kolesi — anokulturna suha sklopka — štiristopenjski sinhronizirani menjalnik — prestavna ročica na tleh — platišča 5 J x 14 — gume 7,35—14

**Voz in obesa:** limuzina — štiri vrata — 5 (ali 6) sedežev — samonosa karoserija — prednji kolesi na posamičnih obeh, dvojni predna vodila, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator — zadaj toga prema, listnate vzmeti, vzdolžna vodila, teleskopski blažilniki — bobnaste zavora na vseh štirih kolesih, servo, ločena prednji in zadnji zavorni krog — mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica pod armaturno ploščo — volan s polžem **Mere in teže:** dožnja 4,735 m — širina 1,800 m — višina 1,490 m — mešana razdalja 2,800 m — kolotek spredaj 1,470 m, zadaj 1,420 m — teža praznega vozila 1300 kg (tovarna) — za dovoljeno obtežo in dovoljeno skupno težo ni podatka — prtljavniki: ni podatka **Zmogljivosti:** največja hitrost 145 km na uro (tovarna) — poplašek od 0 do 100 km: pribl. 20 sek. (test) — poraba goriva 10—15 litrov na 100 km (tovarna)

## OPREMA: BREZ DOPLAČILA

Obliko armaturne plošče so spremenili šele pred kratkim; zdaj je modernjša, a še zmeraj ni moderna. Merilnike (hitrosti, pritiska olja, temperature hladilne tekočine, goriva, ampermeter in uro) prekriva bleščavo steklo, oznake in oblike merilnikov so pa zelo podobne, zato so slabo pregledni.

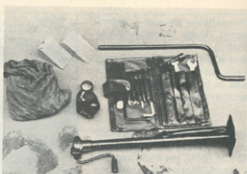
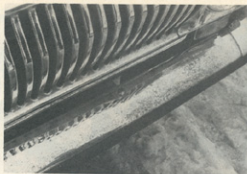
Opremo pohvalim: voznik dobi dvostopenjski ventilator in poseben ventilator za ogrevanje in sušenje zadnje šipe, dvostopenjske brisalnice (ki so preglasni in obrisejo premajhno površino), dvoglasno trobiljo, radioaparatus z anteno, ki jo poka elektromotor, vžigalnik in zunanje vzvratno ogledalo. Nergam pa nad starinskimi stikali in nad gumbom za preklapljanje dolgih in kratkih žarometov, ki je na tleh, poleg gumaste brizgalke za vodo.

Ob volanu je le ena ročica, za utripalko, obroč volana je tovrnjaško velik, s petimi zavrtiljaji od ene do druge skrajne točke. Tako so pomagali teži prednjega dela avta, ki biicer zahtevala servo napravo volana.

Prestavna ročica je — spet podobno kot v ladi — na sredinskem grebenu, zelo pri roki in s kratkimi gibi. Moti le slaba sinhronizacija prve prestave in preslabotna zapora vzvratne prestave. Domiselna je ročica pod armaturno ploščo (na nasprotni strani od ročne zavore) s katero je moč odrežati količino svežega zraka, ki doteka k hladilniku motorja, zares odlična pa je naprava za ogrevanje notranjosti, za katero trdno verjamem, da užene vsak mrz.

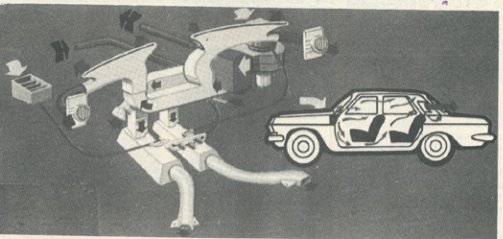
Volga GAZ-24 je limuzina posebne vrste. Ne more se meriti z drugimi enako velikimi avti, toda v primerjavi z njimi je tudi mnogo cenejša. Cena je dumpingška. To je slabo in dobro obremen. Slabo je za tiste jugoslovanske kupce, ki razmeroma drago plačujejo domače avtomobile, poceni avtomobili z vzhoda (torej tudi volga) pa zmanjšujejo njihov prispevek k stabilizaciji domače avtomobilske industrije. Dobro je pa za tiste, ki potrebujejo robusten in močan avto, bodisi, da se nameravajo voziti po slabih cestah, ali pa vleči težko prikolico.

Kakorkoli že, ob ceni, o kateri govorimo in je veljala še pred nekaj tedni, je bila volga ugoden nakup. Če pa bo cena poskočila, bo zbledela tudi glavna draž tega avtomobila.



Krom na odbijačih je po komaj dveh mesecih vožnje načela rja. Lak na pločevini je videti odpornejši.

Vse kar je na sliki (v vreči so verige, poleg vreče vožnje načela rja. Lak na pločevini je videti odpornejši.) sodi k standardni opremi volge.



Naprava za ogrevanje notranjosti je boljši del volgine opreme. Nastavljanje je preprosto, ogrevanje pa učinkovito.