

autó motor

12

ALAPÍTVÁ: 1948. • 1993. JÚNIUS 8. • ÁRA: 87 FT

MŰHELY

OTTHONI
MESTER-
FOGÁSOK

REFLEKTOR

ÚTLEVÉL-
MIZÉRIA

SPORT

VILÁGBAJNOKI
TUDÓSÍTÁSOK



KERES, KÍNÁL
PIACI HÍREK
AUTÓK, ÁRAK

BEMUTATJUK:



OPEL FRONTERA

LADA

21053
KAT



SEAT
IBIZA



PANNÓNIA
TLB 250



YAMAHA
SUPER
JET



am PRÓBAÚT

HOL VAGY, RÉGI KOCKA?

LADA 21053 KAT.

A „volt szocialista” (nem tudok jobb meghatározást) autók próbaútajai eddig arról győztek meg, hogy még a látszólagos változatlanág is komoly átalakításokat takar, ezek a modellek is igyekeznek felzárkózni a versenyképes színvonalra. S ha minőségben már elérik az elfogadhatót – nyernek. Áruk ugyanis még mindig fele a nyugati kategóriatársakénak.



A ladásoknak ismerős a műszerfal is, s nem meglepetés a jókora kormánykerék sem



A Ladát ma is gazdag szerszámkészlettel szállítják

Hüségese és figyelmes olvasóink észrevehették, hogy éppen a feni jelzett változást keressük, amikor olyan keleti autókat próbálunk sorra, amelyekről megjelenésük idején már jó adag ismertető láttott napvilágot. S talán az is

kiderült ezekből az írásokból, hogy soha nem a nyugati kategóriatársakhoz mérjük a Ladákat, Skodákat, inkább régebbi önmagukhoz, s ahhoz, mennyiért kínálja azt, amit kínál.

A változások jelentősek.





A régi-új kocka Lada kanyarstabilitása a gumiabroncsok cseréje után már elfogadható. Anélkül...



PÁRATLAN VÉDELEM

Üzlet: 1136 Budapest, Csanády u. 14.
Telefon és fax: 120-8181
1136 Budapest, Visegrádi u. 33/B
Szerviz: az M3-as autópálya bp-i kivezető szakaszán,
Bp. XV. kerület, Vasutasház u. 2.
Telefon: 272-2400, 272-2817



Am ennek most, amikor a 21 053-as típusjelzésű Ladáról szólunk, egyáltalán nem örülünk. Az 1300-as (2105-ös) Lada-karosszéjába épített 1500-as (2107) motorral és sebességváltóval szerelt autó komoly csalódás. Kifejezetten az volt az érzésünk, hogy ezt a „kocka Ladát” elrontották, minőségileg gyengébb elődei-nél, összeszerelésében annyi a hanyagság, hogy mellette még az apró korszerűsítéseknek sem tud örülni az ember.

Adja isten, hogy ezek a bosszantó megfigyelések csupán arra az autóra legyenek érvényesek, amelyet mi kapunk kipróbálásra az importőr Hungaroladától, ám ha ez így is lenne, akkor sem értjük, mindez miképpen lehetséges. Olyan hibákat fedeztünk fel, amelyeket az átadás előtti revíziónál mindenképpen meg kellett volna szüntetni, tehát megmagyarázhatatlan, hogy éppen egy olyan autónál maradtak benne, amelyről elemző cikk készül...

Idé sorolható mindjárt az ajtók beállítása, az ajtózáruk működése. A vezető oldalán

– fogjuk rá – még csak-csak, sőt apró utánállítással a jobb első ajtó is elfogadható lett volna, ami azonban a két hátsó ajtó illeti, nos, mindkettőt úgy lehetett csak nyitni, ha közben megemelte az ember. S még akkor is csak jókora rántással.

Az utastér belső kivitele megint apró hanyagságokról tanúskodik. A süllyesztett csavarok egy részének feje kiáll, látszik, hogy ferdén kapatták rá a menetre és becsörtették. Ennek „köszönhető” aztán, hogy az elfogadható-nál több a zörgés menet közben. A kilincsek takaróburkolata lejár, minden nyitás után vissza kellett igazgatni őket a helyükre.

A jobb oldali napellenző tengelye jó 5-6 cm-rel rövidebb volt a kelleténél, így nem is lehetett a helyére pattintani, menet közben le-lezódott.

A két, belülről állítható visszapillantó tükör menet közben nem szabályozható, mert borzasztóan szorul, holott nagyon hasznos megoldás lehetne. Ugyanakkor a jobb külső tükörről kiderült, hogy ▶

PRÓBAÚT

**HOL VAGY, RÉGI KOCKA?
LADA 21053 KAT.**

VISELKEDÉSTAN

A Hungaroladától kapott tesztautó a „zengzetes” 21053 jelzést kapta a gyári keresztségben, amiből az első négy szám a karosszériára, az utolsó pedig a motorra utal. Ha bárki azt gondolná, hogy a hármas szám az 1300 cm³-es motort fedi, alaposan téved, ugyanis a kissé talán logikátlan jelzésrendszerben ezzel a számmal az ezerötösöt motort illették. Autóink tehát a 2105-ös és a 2107-es Lada hibridje, az első karosszériájával és a másik motorjával, sebességváltójával. Műszaki szempontból nem sok meglepetés ért minket, a másfél literes motor vezérműtengelyét ugyanúgy lánc hajtja, mint régen, és továbbra is karburátor keveri a benzint a levegőhöz. Ami mégis újdonságnak számít: ez a motor korlátlanul üzemeltethető olmoztalan benzinnel. A hazai igényeknek megfelelően a forgalmazó Hungarolada így gond nélkül szereltesz fel a kettős oxidációs katalizátort. Ezzel egyidejűleg egy szűkítőt helyeztek a betöltőnyílásba, hogy még véletlenül se tankolhasson olmozt benzint a tulajdonos. A szennyezőanyag-kibocsátást és a fogyasztást úgy is csökkenteni kívánták a gyárban, hogy alaposan elszegényítették a keveréket, aminek következtében némileg megváltoztak az autó menettulajdonságai. A Ladák sohasem mentek már alapjáratról, de ez fokozottan igaz a 21053-asra, amelynél elindulásakor – a legtöbb mai autéhoz képest – jobban meg kell emelni a fordulatszámot. A menettulajdonságok romlását a gyári adatok is tudomásunkra hozzák, ugyanis míg a régi ezerötösök 16-17 másodperc alatt érték el a 100 km/h-t, a 21053-nak ehhez egy jó másodperccel többre (17-18,5 másodperc) van szüksége. Gyorsítás közben is az az ember érzése, hogy ez valahogy nem megy úgy. Ezért viszont kedvezőbb fogyasztást kapunk cserébe, városban 10 liter/100 km alatti értéket is mérünk. Országúton is viszonylag barátságos eredményt kaptunk, nyolcvan-kilencvenes tempót tartva mindig 7 liter/100 km körüli értéket adódott.

Vigyáznunk kell azonban a löerökkel, mert a futómű nem igazán támogatja száguldozós törekvéseinket. A gyári gumibroncsok kicsit keményre sikerültek, emiatt nagyon könnyen megcsúsznak. Elég egy aszfaltba vagy macskakőbe ágyazott sínre hajtani kanyarban nagyobb gázzal, és máris farol az autó. Ugyanez a hatás aszfalton is fennáll, amennyiben az a legkevésbé is vizes. Ekkor még gázadásra sincs nagyon szükség. A gumibroncsok mellett a lágyabb, ám hosszabb rugók járulnak hozzá a bizonytalanság érzéséhez. Egyenesben elég egy-két oda-vissza kormánymozdulat, máris leng az autó. A kormánymű egyébként a régi, jól bevált csigás-görgős megoldású, ami jól holtjáték nélkül működött, de a kerékgeometria miatt elég nehezen lehetett forgatni, így a beállítás izasztató munkának számított.

Normális tempóban autózva ezek a hátrányok kizárólag nedves, csúszós úton érvényesültek, különben kellemesen lehetett vele haladni. Erőletett menetben, sietve, gyors kanyarodáskor azonban előjött a hátsókerék-hajtás tipikus jellemzője, a túlkormányozottság, amit a futómű többi elemei még tovább fokoztak



Hagyományosan tágas csomagter, amely nálunk többször is beázott

KATALIZÁTOR. DE MILYEN? ÉS MIT TUD?

A Hungarolada által forgalmazott 21053 jelzésű modellt Magyarországon kettős, oxidációs katalizátorral szerelik fel. Ez az amerikai gyártó és az Autóklub egybehangzó mérései szerint a kibocsátott CO mennyiségét 83,23 százalékkal, az elégtelen szénhidrogének mennyiségét 87,82 százalékkal csökkenti (kettős katalizátor lévén a harmadik káros összetevőt, a nitrogén-oxidokat nem mérik), ami az 1983-as amerikai normának felel meg. A hazai forgalmazó – Electra International Rt. – két év vagy negyvenezer kilométer garanciát vállal a katalizátorra, amelyek a tapasztalati élettartama 40-80 ezer kilométer között van. Előírásaink szerint az ilyen katalizátorral felszerelt autókra vonatkozik a szilárd-csökkentési (50 százalék) rendelet, de a zöldkártyás nem, így ezt az autót minden évben be kell mérteni.

csak a beállítása nehézkes, elállítódni viszont könnyen tud a tűkörbetét nem megfelelő rögzítése miatt.

A kocka Ladák soha nem voltak híresek arról, hogy túlságosan kényelmes ülésekkel szerelnék őket, így erről az autóról sem volt elmondható, hogy hosszú távon nem fárasztó az ülés benne. Viszont az igen, hogy – szerencsére – textilborítású.

A Lada kormányát megszokhatták azok, akik régóta ezt a típust szeretik, de ha valami más autóból ülnek át, bizony nem lesz könnyű megszokniuk a nagyobb erő kifejtést igénylő megoldást. Főképpen parkolásnál nehezíti meg helyzetünket a nehéz kormány. Viszont: a kormány holtjátékát kitünően állították be.

Az öt fokozatú váltómű –

ezen azonban nem csodálkozunk, hiszen a keleti típusoknál megszoktuk a „bejaratási időt” – kissé nehezen működött meg, igaz, az autó mindössze 14 km-t futott, amikor elhoztuk próbára. A hátramenet kapcsolásával azonban többször meggyűlt a bajunk. Az V. fokozat kifejezetten kímélő, vagyis az autó végsebességét a IV. fokozatban éri el. Viszont ennek a Lada-változatnak a fogyasztásában érezhető a kímélő ördök jelentősége, a kocsifogyasztása annak ellenére is kisebb elődeinél, hogy katalizátorral szerelték fel. Igaz, 60 km/h alatti sebességénél, esetünkben szinte valamennyi lakott területi útszakaszon jobb nem kísérletezni az V. fokozattal, nem megfelelő fordulaton ugyanis finoman, de folya-



Ekszját csak célszerszámmal lehet feszíteni-cserélni

Fotó: BALOGH RÓBERT

MŰSZAKI ADATOK

LADA 21053 KAT.

MOTOR. Soros, négyhengeres, vízűtéses, négyütemű. Egy darab felülfekvő vezérműtengely, hajtása láncsal. Hengerenként két szelep. Farat 76 mm, löket 80 mm, összlöketterfogat 1452 cm³. Sűrítés 8,5. Legnagyobb teljesítmény 59 kW (80 L.E) 5000/min. Legnagyobb forgatónyomaték 112/Nm 3400/min. Egy darab két-törű esőáramlású karburátor, oxidációs katalizátor, motorozsabdáváz nélkül. Elektromos rendszer 12 V, generátor 47 A, akkumulátor 55 Ah.

ERŐÁTVITEL. Egylemezűs, száraz tengelykapcsoló, öt fokozata váltómű. Áttételek: I. 3,67; II. 2,1; III. 1,36; IV. 1; V. 0,82. Hátramenet 3,67. Tengelyhajtás áttétele 4,1.

FFLEPHÉTES. Ötszemélyes, négyajtós, önálló acélkarosszéria. Motor hosszában beépítve, hátsókereket hajtás. Első futómű: független kerékfelfüggesztés, alsó és felső háromszög keresztlengőkarok, csavarrugók, hidraulikus lengéscsillapító, torsziós keresztstabilizátor.

Hátsó futómű: Merev hátsóid, négy hosszanti és egy keresztirányú kitémasztó rud. Csavarrugók, hidraulikus lengéscsillapítók. Kormányról: csigas-görgős kormánygép.

Férendszer: Kétkörös, hidraulikus, depressziós rásegítéssel. Elöl társas, hátul dobfékek. A mechanikus kézifék a hátsó kerékekre hat.

Gumilabroncsok méretjelzése: 175/70 SR 13. **MÉRETEK, TÖMEGEK.** Hossz/szélesség/magasság 4136/1620/1388 mm. Tengelytáv 2424 mm. Nyomtat elől/hátul 1365/1321 mm. Saját tömeg 965 kg. Üzemanyagtartály térfogata 39 liter.

MENETTELJESÍTMÉNYEK. Legnagyobb sebesség 150 km/h. Felgyorsulás 0-100 km/h 17 másodperc. Fogyasztás (ECE) városi ciklus/90/120 km/h 9,6/7/9,8 liter/100 km 95 órtaos ólmorzzal benzín. (Gyári adatok.)

PRÓBANAPLÓ

A próbakösi szállítója: Hungarolada Kft. 1057 Budapest, Könyves Kálmán körút 76. (Telefon: 269-9048)

Üzemanyag-ellátás: BP Oil Magyarország Kft.

A kilométer-számláló állása:

-- a köcsi átvételkor: 14

-- a próbautó végén: 1832

Átlagfogyasztás: 8,9 liter/100 km

Üzenet: jelentős hiba nem fordult elő.

A köcsi ára: 460 000 forint

FOKOZATELOSZLÁSI DIAGRAM



LADA 21053 KAT.

Az ezertérszáz Lada-motor nem különösebben kedveli a kis fordulatszámot, csak egy 1500-2000/min körül váltik

életképes. Ezért induláskor a szokásosnál jobban fel kell pörgetni, hogy a lefulladást elkerüljük. Cserébe viszont a nagy fordulatszámoknál kapunk egy kis pluszt, ugyanis a legnagyobb teljesítményhez tartozó 5600/min nem a végleges határ, ennél egy kicsit többet is hajlandó forogni. Ebből adódik, hogy például első fokozatban az 50 km/h-t is elérhetjük.

A sebességváltó első négy fokozata - és a végáttétel is - azonos a régi Lada-éval, újdonság viszont a kinetó ötödik beépítése. Mivel ezt valóban csak kimélnők építették be, így a végsebesség (150 km/h) a negyedik fokozatban, egy egész kicsivel a legnagyobb teljesítményhez tartozó fordulatszám (5800/min) éri el.

matosan rángat a motor. Ha visszakapcsolunk, megszűnik a kellemetlen lüktetés.

Idő hiányában nem tudtunk meggyőződni arról, vajon az a másik „rezgés”, amit - szintén enyhén, de mindig - éreztünk alapjárat fordulaton, vajon beállítással megszüntethető-e vagy sem. Ugyanakkor a motor járásának enyhe egyenetlensége kifejezetten halk alapjáratnál párosult, csak kicsit tűzök, ha azt állítom: a motor működése nem a hangjából, hanem a sebességváltó kar enyhe remegéséből volt megállapítható.

Ugyanez már nem igaz, ha a menet közbeni motorhangról beszélünk. Tény, nem katasztrofális a fordulaton működő motor hangja, de nem is csendesebb ez a változat, mint a többi „kocka”.

A köcsi gyorsulása valahogy nem volt az igazi, s nem éreztem benne azt az erőt sem, amit igenis érezni egy hagyományos, 1500-as Ladánál. Az ok bizonyos az utólag felszerelt katalizátor némi teljesítménycsökkentő hatásában keresendő. Igazán gyorsítani tulajdonképpen csak II. fokozatban lehet, ott még nem észlelhető az erőhiány.

Nem szívesen írom le, de meg kell tennem: összességében ez a Lada-variáció csalódást okozott. Azért tartózkodtam volna szívesen az ilyen értékeléstől, mert sokak kedvence ma is a Lada, ezen belül is a „jó öreg” kockaforma, a szögletes karosszéria. S minden felsorolt hibája ellenére sem lenne ennyire lesújtó a végeredmény, ha a sok bosszantó, ám átvizsgálás alatt kijavítható hiba nem éppen egy próbakocsiban maradt volna benne. Vagy - ha ez az autó 200 ezer forint körül ár lenne hozzáférhető.

Am a köcsi ára 460 000 forint, ez pedig az elmondottak alapján nem látszik arányosnak.

Reméljük, hogy azok a 21053-as Ladák, amelyek gazdára találnak, már mentesek czeektől a bajoktól.

Ugyanakkor örök rejtély marad, s erre tán a Lada-gyártól kaphatnánk csak választ, hogyan lehetséges, hogy a Szamarákat megfelelően képesek összerakni, a kocka Ladák hagyományos változatait úgy szintén, ezzel az öszvér megoldással (amely egyébként igazából nem is öszvér, csak típusvariáció) láthatólag nem boldogultak.

GAJDÁN MIKLÓS
IFJ. TÓTH GYÖRGY