

AUTO PIAC TESZT

DUPLA

1990/16-17. AUGUSZTUS 2. ÁRA 176 FT



Lada Niva



Seat Marbella



BMW 518



Lada Szamara



Volkswagen Passat

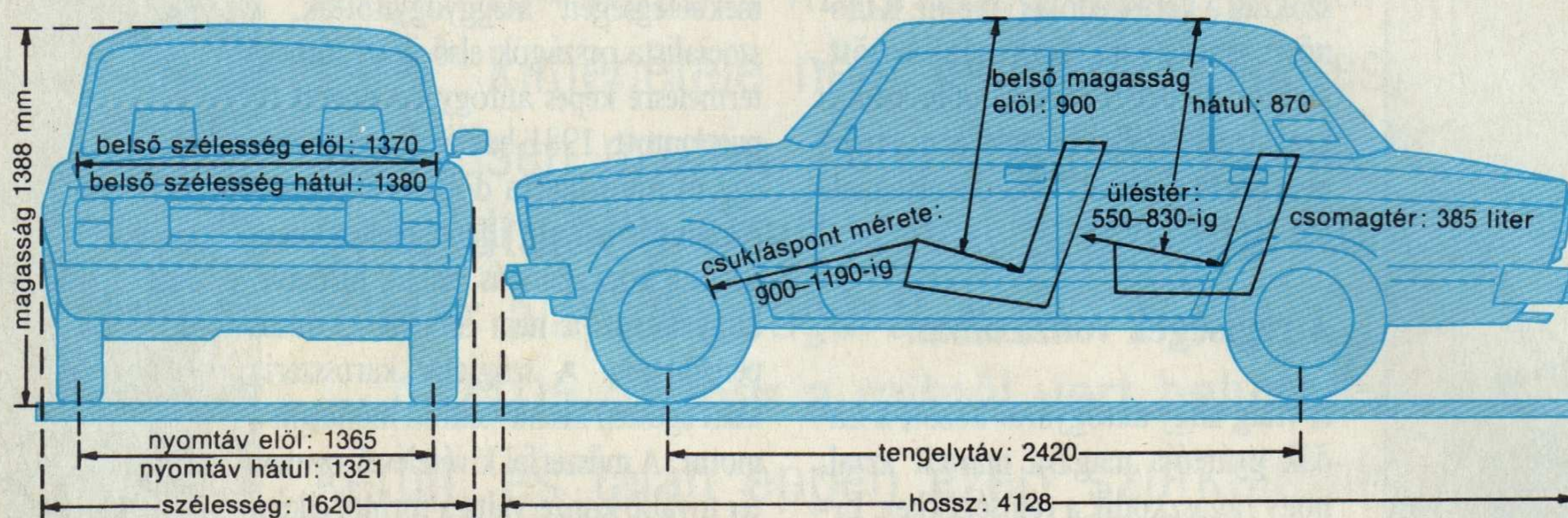
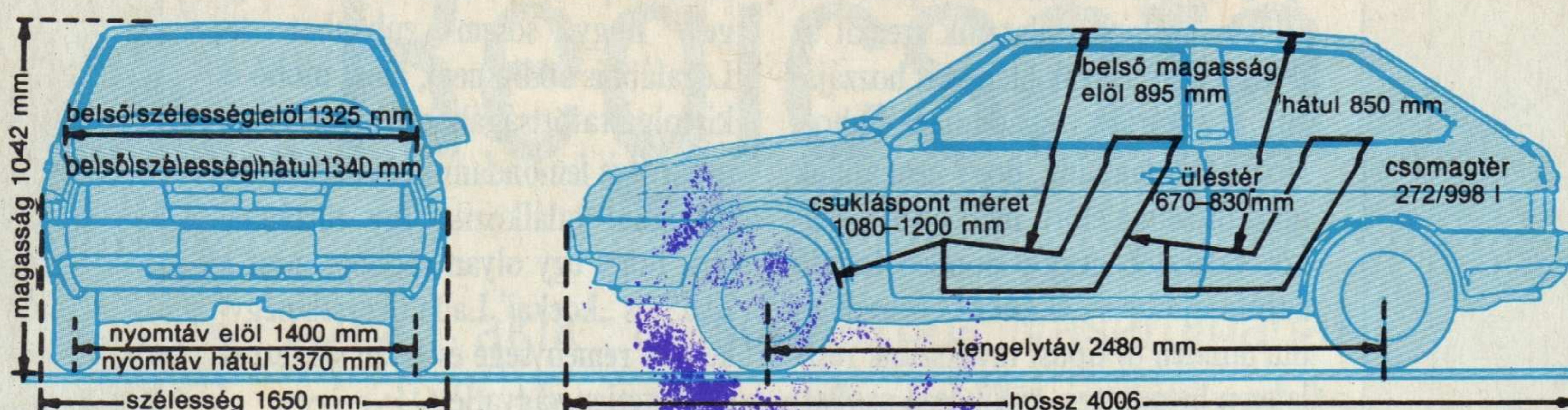
Aro
BMW
Citroën
Dacia
Lada
Maruti
Moszkvics
Seat
Škoda
Suzuki
Toyota
Trabant
Volkswagen
Wartburg
Yugo



**AUTO
PIAC** Autópiac-matrica

15 márka
23 típus
25 teszt

128 oldal



Műszaki adatok

Lada Szamara 1300

Motor: Vízűtéses, négyhengeres, négyütemű soros, elől keresztben beépítve. OHC-vezérlés bordásszíjhajtással. Hengerűrtartalom 1279 cm³. Furat x löket 76x71 mm. Sűrítési viszony 9,9:1. Teljesítmény 65 LE (47,8 kW)/ 5600/min. Nyomaték 96 Nm/ 3500/min.

Erőátvitel: Négyfokozatú váltó, elsőkerék-hajtás. Áttételek I. 3,636; II. 1,95; III. 1,357; IV. 0,941; R. 3,53. Főáttétel 3,94.

Karosszéria, kerékelfüggesztés: Háromajtós, ötszemélyes, önördő acélkarosszéria. Elöl McPherson-felfüggesztés kanyarstabilizátorral; hátul a stabilizátor szerepét is betöltő, csővel összekapcsolt (félfüggetlen) hosszanti lengőkarok spirálrugós lengéscsillapító rugóstagokkal.

Fékrendszer: Szívócső depresszióval működtetett szervorésztartós, kétkörös, hidraulikus fékrendszer. Elöl tárcsa, hátul dobfékek.

Méret- és súlyadatok: Hossz 4128 mm, szélesség 1620 mm, magasság 1402 mm. Hasmagasság (teljes terheléssel) 160 mm. Tengelytáv 2480 mm. Nyomtáv elől/hátul 1400/1370 mm. Csomagtér 272 l (998 l). Saját tömeg 900 kg. Megengedett össztömeg 1325 kg. Benzintartály űrtartalma 43 l. Gumiméret 165/70 R 13 vagy 155/80 R 13.

Menetteljesítmények:

Végsebesség 148 km/h. Gyorsulás 0–100 km/h 16,0 s. Rugalmasság 80–120 km/h (IV.) 18,5 s*. Fogyasztás 90 km/h 6,1 l/100 km, 120 km/h 8,2 l/100 km, város 8,6 l/100 km.

(Gyári adatok)

*nincs gyári érték (saját mérés)

Lada 2105

Motor: Vízűtéses, négyhengeres, négyütemű, soros, elől hosszirányban beépítve. OHC-vezérlés bordásszíjhajtással. Hengerűrtartalom 1294 cm³. Furat x löket 79x66 mm. Sűrítési viszony 8,5:1. Teljesítmény 70 LE (53 kW)/ 5600/min. Nyomaték 94 Nm/ 3400/min.

Erőátvitel: Négyfokozatú váltó, hátsókerék-hajtás. Áttételek: I. 3,667; II. 2,1; III. 1,361; IV. 1; R. 3,526. Főáttétel 4,1.

Karosszéria, kerékelfüggesztés: Négyajtós, ötszemélyes, önördő acélkarosszéria. Elöl trapézlengőkar tekercsrugóval, lengéscsillapítóval; hátul merev tengely tekercsrugókkal és lengéscsillapítókkal, kitámasztó rudakkal. Elöl-hátul stabilizátor.

Fékrendszer: Szívócső depresszióval működtetett kétkörös hidraulikus szervofék. Elöl tárcsa, hátul dobfék.

Méret- és súlyadatok: Hossz 4006 mm, szélesség 1650 mm, magasság 1388 mm. Hasmagasság (teljes terheléssel) 170 mm. Tengelytáv 2424 mm. Nyomtáv elől/hátul 1350/1305 mm. Csomagtér 385 l. Saját tömeg 955 kg. Megengedett össztömeg 1395 kg. Benzintartály űrtartalma 39 l. Gumiméret 165 SR 13.

Menetteljesítmények:

Végsebesség 152 km/h. Gyorsulás 0–100 km/h 16,5 s. Rugalmasság 80–120 km/h (IV.) 17,4 s*. Fogyasztás 90 km/h 7,1 l/100 km, 120 km/h 9,5 l/100 km, város 9,5 l/100 km.

(Gyári adatok)

*nincs gyári érték (saját mérés)

Gumiautó

A 2105-ös utasterében a 60-as évek vége felé megállt az idő, noha az az érzésünk, hogy minden gumiból van és minden mozog. Az ülés háttámlája a test súlyának hatására deformálódik, akár csak a jókora méretű kormány. Úgy éreztük, hogy a kormánymozdulatok nyomán az autó csak nagyjából fordul arra, amerre szeretnénk. Mintha gumiból lennének a futómű elemei, amelyek ellenállását meglehetősen nagy erőt kifejtve lehet csak leküzdeni. Ezt mindig éreztük, amikor a Szamarából a 2105-ösbe ültünk. A Szamara kagylóülését sportautók is megirigyelnék, jól tartja a testet, és belőle lefelé nyúlva lehet elérni a könnyen mozgó kormányt. A régebbi Ladákban még azok is kénytelenek nyújtott karral vezetni, akik nem szándékoznak autóversenyzőket utánozni. Az igazsághoz hozzátartozik, hogy a mai versenyautóban a pilóta szinte az ölében tartja a kormányt. Pár évvel ezelőtt megdöbbenést keltett nyugatnémet testvérlapunk, a Sport Auto sorozata, amelyben *Walter Röhrl* ralivilág bajnok közvetlenül a melle előtt vette kezelésbe a kormányt, és még az olyan átfogásoktól sem riadt vissza, hogy karjai keresztezték egymást. Az ÖAMTC, az egyik osztrák autóklub Bécs melletti gyakorló pályájának igazgatóhelyettese, egykori versenyző először ült Szamarában, amikor kipróbálta tesztautónkat, és ő is megállapította, hogy az ülés, a kormány és a pedálok helyzete bármelyik nyugati autóéval vetekszik.

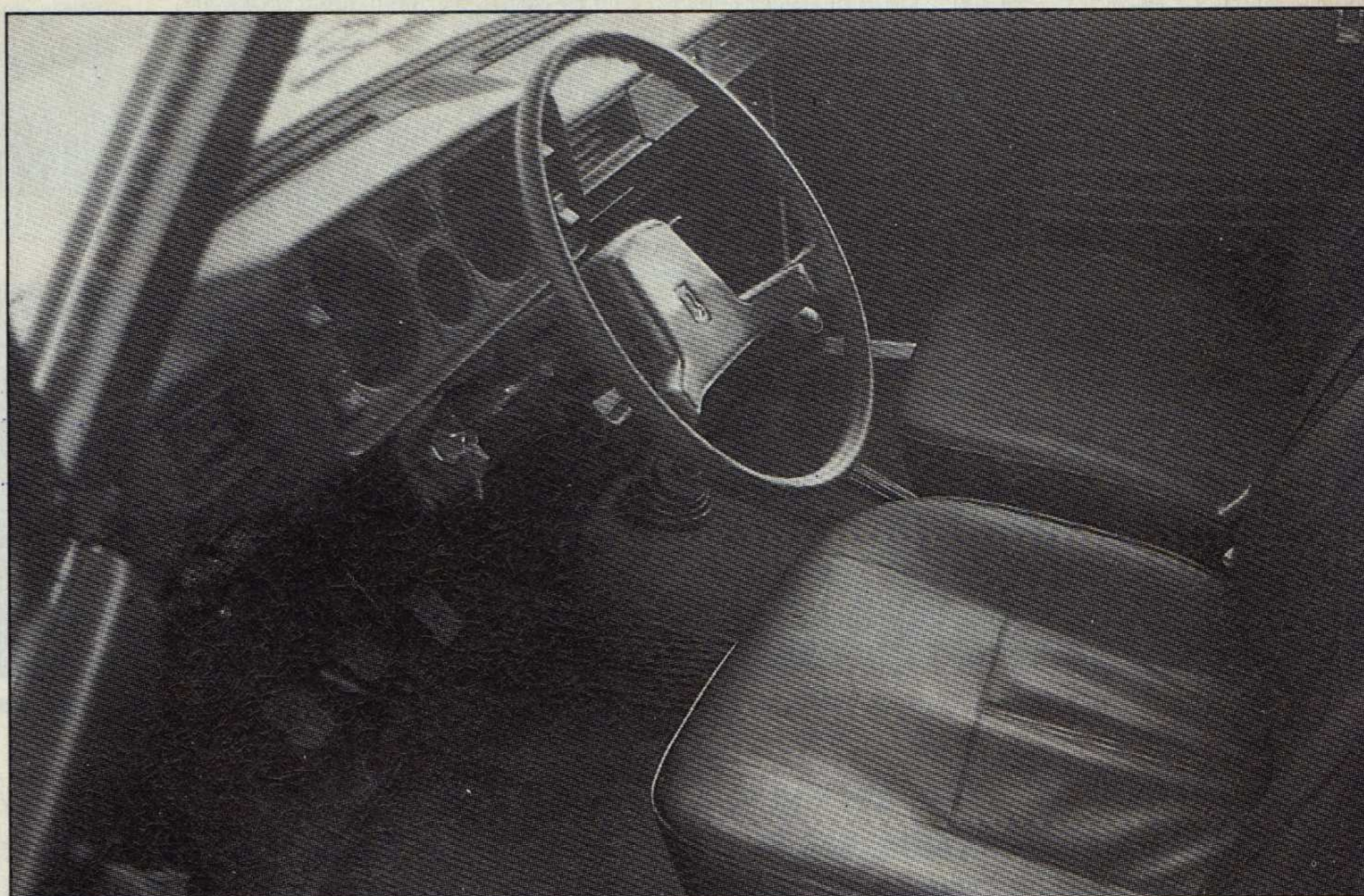
Kapcsolósórá

A Szamara műszerfala szebb és funkcionálisabb. A 2105-ösé pontosan úgy tükrözi a tökéletes esetlegességet, mint az órák üveglapja a külső fényeket. A kerek műszerek elhelyezéséből álló házifeladatot rossz tanuló módjára oldották meg. Hiányzik az eminens ötletesség és ízlésség. Ennek köszönhető, hogy középre, a főhelyre a töltésellenőrző műszer került, a sebességmérő óra csak a jobb szélen asszisztál. A Szamara kapcsolóinak elhelyezése is szerencsésebb, jobb kézzel könnyedén el lehet érni őket. A kocka Ladában a műszerfal szélein mindkét kéz megkapta a maga két-két billenőkapcsolóját. A Szamara az első Lada-típus, amelyben a fűtést pontosan be lehet állítani. A 2105-ösnél a műszerfal

A kényelmes Szamara munkahely



A „nyúlékony” munkahely a kocka Ladában



közepén tátongó nyílásokból kinyúló szabályozókarokkal képtelenség egymás után két alkalommal ugyanolyan hőmérsékletű levegőt előcsalogtatni. A Szamarában a nagyobb méretű levegőnyílások miatt a fűtés hatásosabb is.

Az utastér viszont a 2105-ösben tágasabb, elsősorban a szélességi és magassági méretek nagyobbak. Az elöl 4,5 cm-es, hátul 4 cm-es szélességkülönbség látszólag csekély, de ha a hátsó ülésen három felnőtt préselődik össze, már jól jön minden milliméter. A méretek csatájában a régi Lada kiterjeszti fölényét a csomagtartóra is – két bőröndnek megfelelő különbséggel. Igaz, ha a Szamarában nem ülnek hátul, helyükre az ülés összehajtogatása után még egy hajókoffert is el lehet sülyeszteni.

Amiben jobb a régi

Meglepett minket a Szamara nehézkes, hosszú löketű sebességváltója. Szinte kirítt az ülések, a kormány, a pedálok által meghatározott komfortos világból. Először, mint azt korábbi számunkban közölt teszünkben is megírtuk, az új autónak tulajdonítottuk a kapcsolási nehézségeket, de a helyzet később sem javult, és továbbra is határozott rántással kellett váltani. A kocka Lada váltója könnyebb mozgású volt, és rövidebb úton dolgozott.

Fékezéskor is a 2105-ös volt a szófogadóbb, kisebb pedálerő hatására is jobban lassult. Az idősebbik Ladában a gázrudazatot eléggé nehéz hosszú autópálya-vezetésnél kényelmes lábtartással egyensúlyban

tartani. Egy idő után megpróbáltuk lábfejünket a pedál és a kardánbox közé szorítani, majd amikor ez a furcsa kiékelés is elzsibbasztott, bal lábbal nyomtuk a gázt, amíg helyreállt a vérkeringés a másikban.

Széltozás

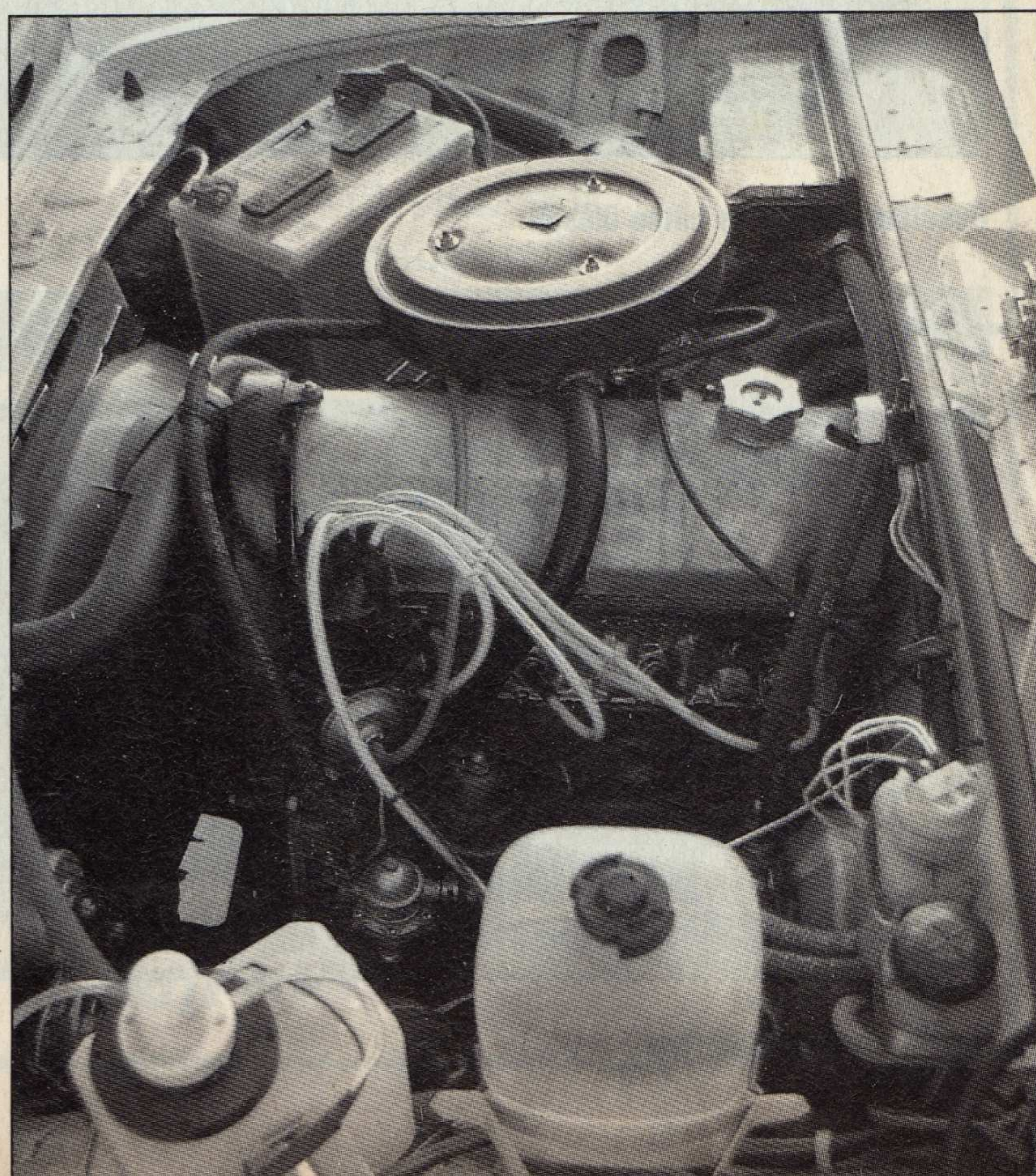
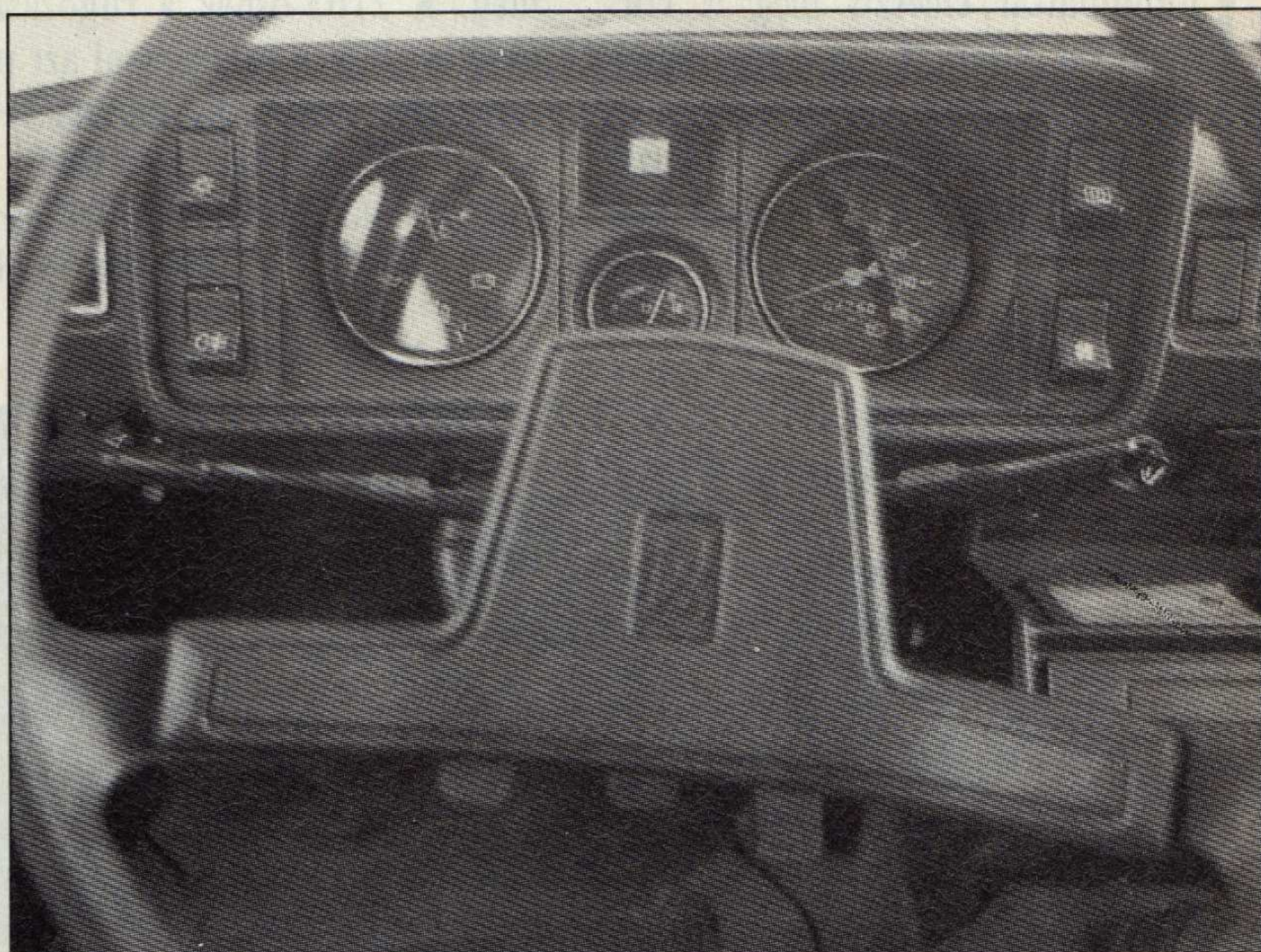
A gázpedál másik végén pörgősebb, könnyebb járású motor van a Sza-

Az egyik változtatás az olasz eredetihez képest a 2105-ös műszerfala. Zsákutcának bizonyult

marában. A hangosabb 2105-ös motor becsapott minket. Azt a látszatot keltette, hogy a javára írt 15 lóerő különbséget zajjal „megzenésítve” sokkal jobb menetteljesítményű, mint áramvonalasabb társa. A stopperóra szolgáltatott igazságot a Szamarának: szolidabb lóerőszámmal is lépést tartott ellenfelével. A 2105-ös csak negyedik fokozatban rugalmasabb, egy másodperccel gyorsabban kapaszkodik fel 80 km/órától 120-ra, és végsebessége is nagyobb, mint a Szamaráé.

A fogyasztási versenyben a Szamara hozta a formáját, jóval takarékosabbnak bizonyult, mint a „széltozó” szögletes karosszéria. A 2105-ös a csúcsebesség közelében iszonyú küzdelmet folytat a levegő-

Múltidézés: a 60-as évek motortere a 2105-ösben





vel, és a nem kis zajt a bömbölő motor torkollja csak le.

A Szamarát kitűnő futóműve miatt is megkedveltük, végtelen jóindulattal emésztí meg a kormányon kifejtett agresszív támadásokat, nagyon nehéz kihozni a sodrából. Ezzel szemben a 2105-ösben állandóan résen kellett lenni, mert az autó is figyelt, és a

legkisebb hibáért büntetett. Gyorsfordulókban hirtelen kitörésekre képes, és ezt a győztes mutatóványt a karosszéria lengésekkel ünnepli meg. A 2105-ösnek a rugózása is megtévesztő, a hintázással azt próbálja elhitetni, hogy jobban kezeli az úthibákat. Ezzel szemben a keményebb rugózású, jobb csillapítású Szamara futóművében jobban

eltűnnek az út által okozott kérékpattogások.

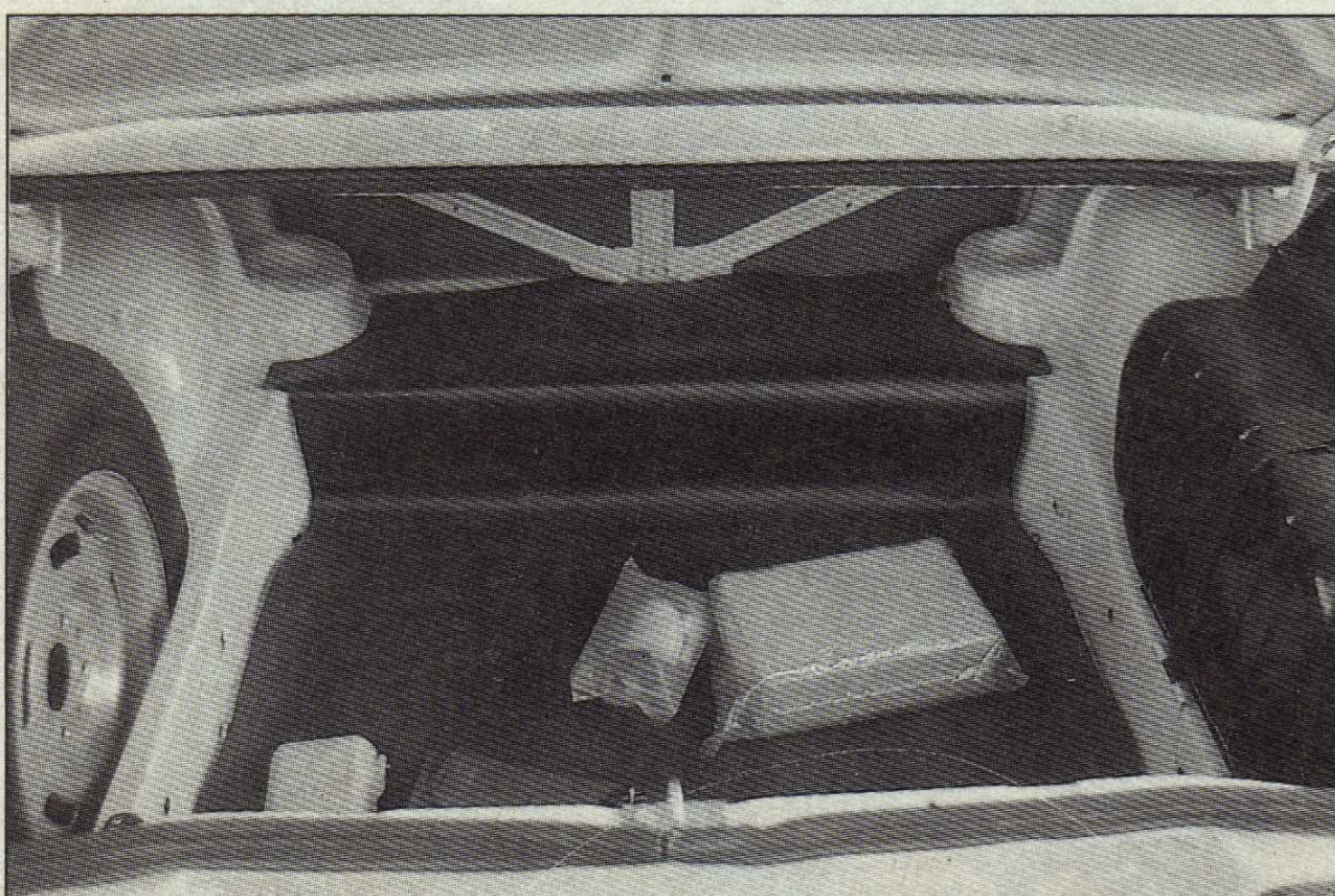
Pontozásunkban a kidolgozásnál vettük figyelembe azokat a fűlsértő zörejkombinációkat, amelyeket mindkét autó bőségesen szolgáltatott. Álló helyzetben a 2105-ös gázrudazata zörgött, ezzel emlékeztetett ősére, az első kerekklámpás 1200-asra. Miközben az ajtó nyitógombjai

igyekeztek kitölteni túlméretezett helyüket, különböző ritmusú és egyszerre négy helyről hallható indulót játszottak. A Szamarában a kalaptartó pattogott, de sokkal rosszabb volt hallani a sebességváltó egyre jobban kopogó nyelstengelyét: a futott kilométerek számával arányosan és jól hallhatóan verődött ki.

A zajok és kidolgozási hibák nemcsak gyártási, hanem tervezési hiányosságokra is utalnak. Az évek óta fokozatosan romló minőség csak a sarokba szorított és a valódi típusválasztási lehetőségekből kizárt, kényszerhelyzetben levő vásárlók jelenlétében nem vezet piaci csődhez. Ezen a helyzeten tovább rontanak mindkét típus alkatrészellátási gondjai. A 2105-ös esetében csak azért jobb a helyzet, mert a korábbi és még ősi „láncos” motor hajtotta autók több alkatrésze felhasználható. Minden Szamara-tulajdonost fenyeget az a veszély, hogy néhány alapvető alkatrész hiánya miatt hosszú időre le kell mondani autójáról. ■



Övsaláta a 2105-ös hátsó ülésén



A 2105-ös csomagtartója

Pontozkodás

	Lada Szamara	Lada 2105
Ár/felszereltség	4	4
Kidolgozás	4	2
Kezelhetőség	4	2
Belső tér elöl	3	4
Belső tér hátul	3	4
Első ülések kényelme	5	2
Hátsó ülések kényelme	4	4
Kilátás a vezetőülésből	4	5
Csomagtér	3	4
Kormányzás	5	3
Fékek	4	5
Sebességváltó	4	5
Rugózás, csillapítás	4	3
Útfekvés	5	2
Menet zaj	4	2
Összpontszám	60	51