autó motor

7

ALAPÍTVA: 1948. • 1993. MÁRCIUS 30. • ÁRA: 87 FT

APRÓHIRDETÉSEK HAT OLDALON

HASZNÁLT AUTÓK
ÉS MOTORKERÉKPÁROK PIACA

PRÓBAÚT

LADA SZAMARA
21099

NÉPSZAMARA

VEZETTÜK

FORD TRANSIT ÇL

MAZDA

626 4WD

KIRAKAT

KAWASAKI Z

ÚJABB LÉPCSŐFOK

LADA SZAMARA 21099

Volt idő, amikor – valljuk meg őszintén – az egekig dicsértük a Ladákat. Nem politikai kötelességből, egyszerűen azért, mert az akkoriban nálunk beszerezhető gépkocsik között valóban a legjobbnak látszott. Ma pedig eljött az az idő, amikor néhányan kötelességszerűen (?) gúnyolódnak rajta. Divat. Vannak erényei és hibái, döntés kérdése, melyik oldalt tartjuk többre. Miközben azt az apróságot sem szabad szem elől téveszteni, hogy mindezt mennyiért kínálja a jármű.

A Lada-család legújabb tagja, a 21099-es típusjelzésű modell a „lépcsős hátú" köznyelvi elnevezést kapta. Alapvetően jogutódja (vagy inkább testvére) a már ismert ötajtós változatnak, ám esetében módosult a karosszéria vonalvezetése, a motorháztető és a sárvédők megnyúltak, s természetesen hosszította a járművet az utastértől optikailag is elkülönített csomagtér. Ezek után a számok: az ötajtós Lada hossza 4006 mm, a lépcsőshátú modellé 4205 mm.

Szebb ez a megoldás, mint elődeié? Megítélés kérdése. Vannak, akiknek tetszését nem nyerte meg, többségi vélemény szerint azonban esztétikai szempontból előrelépés az új vonalvezetés.

Az mindenképpen említésre érdemes, hogy a csomagtér szükség esetén összenyitható az utastérrel, ehhez ki kell emelni a kalaptartót és előredönteni a hátsó üléssort. Igaz, erre a megnagyobbított területre az átlagautósnak csak nagyon ritkán van szüksége, de ha mégis, nagy előny.

Aminek, sajnos, bizonyos hátrányai is jelentkeznek. Az talán a kisebbik baj, hogy az ülések lehajtása csak akkor lehetséges, ha mindkét hátsó ajtót kinyitjuk, különben a széles könyöktámaszon (ami normál állapotban kellemesen széles) fennakad a háttámla. Mondom, ez a kisebbik baj, nagyobb az előny (a bővülő rakodótér), mint a hátrány. Az igazán kellemetlen az, hogy a Ladánál – sok nyugati, szintén kiemelhető kalaptartós változathoz hasonlóan – sem sikerült elérni, hogy a kalaptartó ne zörögjön menet közben. Igaz, a zajforrás némi házi ügyeskedéssel megszüntethető, a kalaptartó peremét végigburkolhatjuk habszivacsból vagy lágy gumiból készített csíkkal, ekkor azonban azt kockáztatjuk, hogy a kalaptartó nehezen lesz kiemelhető. Ennek ellenére azoknak, akik ritkán nyitják össze a csomagteret az utastérrel, ajánlom ezt a megoldást. Igaz, egyszerűen ki is lehet emelni a kocsiból a kalaptartót, de nem szép, ha hiányzik.

Az utastér kiképzése majdhogynem jónak, megfelelőnek mondható, vagy inkább így kellene fogalmaznunk: alkati kérdés. Mert például míg az én testmagasságomhoz (178 cm) mérve csak egészen kicsit zavart, s nem is sokáig, hogy a kormánykerék a megszokottnál magasabban áll, más ugyanezt már nem érezte elhanyagolható szempontnak. S ugyanígy, míg jómagam kis igazgatás után megfelelően be tudtam állítani az ülést (hogy kényelmesen elérjem a pedálokat, de közben ugyanilyen kényelmes maradjon a kormánykezelés is), az alacsonyabb termetűeknek meggyűlhet a bajuk az összehangolással.

A hátsó üléssoron utazók kényelme elsősorban az előbb már említett szempontoktól függ. Ha a vezető nem kényszerül arra, hogy túlságosan hátratolja, elfektesse ülését, marad hátul is elegendő hely. Ha viszont igen..., nos, a baj forrása éppen a kényelemre törekvés lehet. A hátsó üléssor ugyanis túlzottan szélesre sikerült.

A műszerfal egyáltalán nem különleges, viszont jól áttekinthető, esztétikus. Van persze más vélemény is. Az azonban vitathatatlan, hogy minden visszajelző műszer megtalálható, ami a jármű vezetéséhez egyáltalán szükséges lehet. Egyetlen kivétellel: nincs az autóban fordulatszámmérő. Van viszont jókora, „STOP" feliratú, piros fénnyel világító kijelző, amely minden, a kocsi működését akadályozó jelenség esetében meggyullad, jelezve, a javításig ne folytassuk utunkat. (Ugyanez a STOP világít, ha a kéziféket behúzzuk. Igaz, behúzott kézifékkel sem szabad autózni.)

A hidegindító gombját a tervezők jól elrejtették, ha nem jelezte volna a műszerfal tövében piktogram és kis nyilacska, merre keressem, talán még ma is kutatom a helyét. Viszont a napi kilométerszámláló beállítógombjának megtalálásához még ilyen segítség sincs, ehhez már a kocsi kezelési kézikönyvét kellett használni. Ez se nem hiba, se nem érdem, de intő jel: a kis könyvecskére minden új ladásnak szüksége lehet.

Az utastérvilágítás – sok más, egyszerűbb kivitelű autótól eltérően – mind a négy ajtóhoz be van kötve, s külön apróság, de nem kis előny, hogy egy térképolvasó lámpa is helyet kapott a kocsiban. Hasznos segítőtárs lehet esti autózásnál, ha utasaink valamit keresgélnek – a lámpa fénye minden irányba jól vezethető.

Még egy érdekesség: a kocsiban mind a négy ajtó felett ott találjuk az úgynevezett kapaszkodót. Akinek autójában ez eddig is így volt, nem is tudja értékelni ezt a megoldást, nem tűnik fel neki. ▶

Az utolsó felvétel – mielőtt ellopták a kocsit. Vásárlók figyelem, ha olcsó bordó 21099-es Szamarát kínálnak önöknek, nem kizárt, hogy lopott az autó

AUTÓ-HÍD ®
KERESKEDELMI ÉS SZOLGÁLTATÓ RÉSZVÉNYTÁRSASÁG
1119 Budapest, Thán Károly u. 3–5.
Tel./fax: 166-7076
Tel.: 186-0311, 166-6990
Tx: 22-6443

BELL ADALÉKOK
GÁZAUTÓZÁS
KATALIZÁTOROK
ÜZEMANYAG-MEGTAKARÍTÁS
KÖRNYEZETVÉDELEM

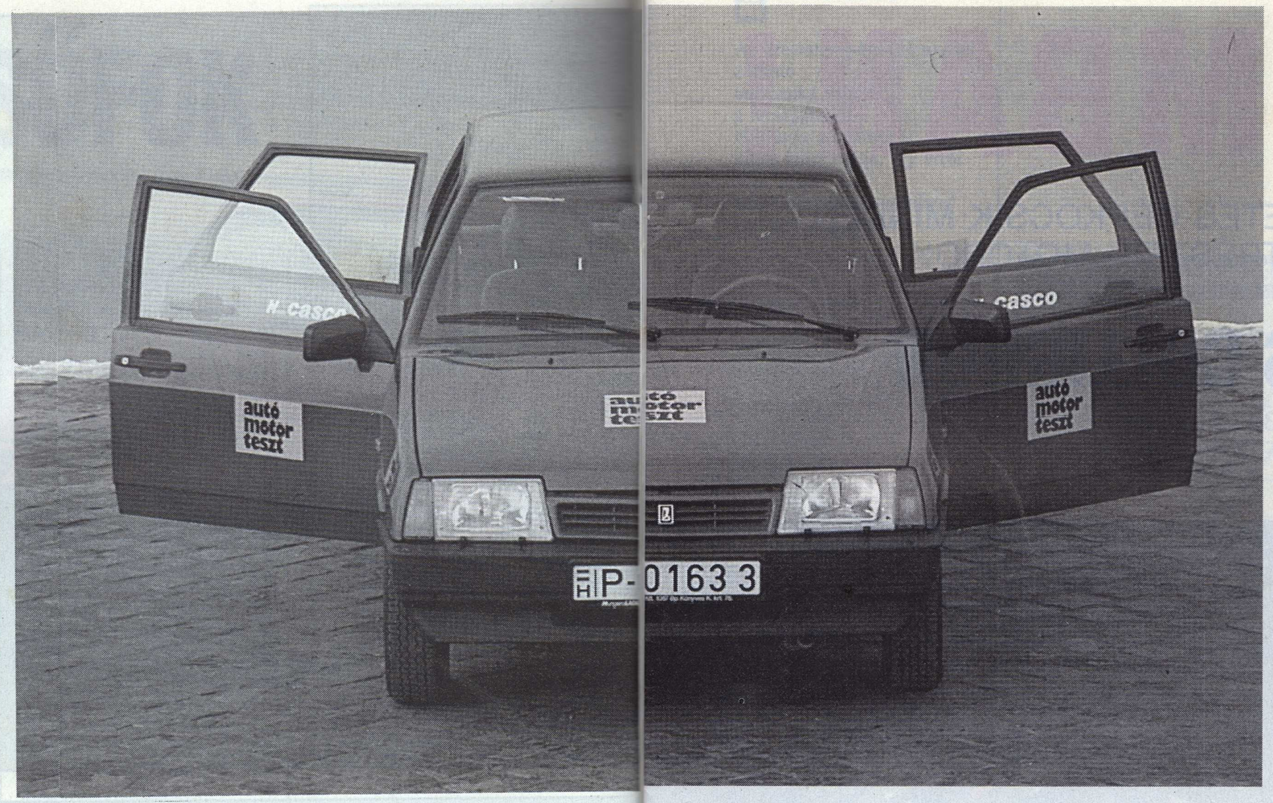
LADA SZAMARA 21099

MŰSZAKI ADATOK

MOTOR. Négyhengeres, soros, vízhűtéses. Felülfekvő vezértengely (OHC), hajtás fogazott szíjjal. Furat 82 mm, löket 71 mm, összlökettérfogat 1500 cm³. Sűrítés 9,9. Legnagyobb teljesítmény 55 kW/75 LE 5600/min, legnagyobb forgatónyomaték 106 Nm 3500/min. Oxidációs katalizátor. Erősáramú karburátor.
Elektromos berendezés 12 V, akkumulátor 55 Aó, generátor 55 A.
ERŐÁTVITEL. Egylemezes, száraz tengelykapcsoló, ötfokozatú váltómű. Áttételek: I. 3,636; II. 1,96; III. 1,357; IV. 0,941; V. 0,784; hátramenet 3,53. A tengelyhajtás áttétele 3,94. Elsőkerék-hajtás.
FELÉPÍTÉS. Motor elöl, keresztben beépítve. Önhordó, négy utastérajtós, ötszemélyes fémkarosszéria.
Első futómű: független kerékfelfüggesztés, alsó keresztlengőkarok, rugóstagok, keresztstabilizátor.
Hátsó futómű: független kerékfelfüggesztés, összekötött lengőkarok, csavarrugók, hidraulikus lengéscsillapítók.
Kormánymű: fogasléces kormánygép.
Fékrendszer: hidraulikus, rásegítéssel. Elöl tárcsa-, hátul dobfékekkel. Rögzítőfék a hátsó kerekekre.
Kerekek: 165/70R × 13, keréktárcsa 5J–13.
MÉRETEK, TÖMEGEK. Tengelytáv 2460 mm, teljes hossz 4205 mm, szélesség (tükrökkel) 1850 mm, magasság 1402 mm. Nyomtáv elöl/hátul 1400/1370 mm. Szabad magasság 160 mm. Fordulókör átmérője 10 méter.
Menetkész tömeg 940 kg, megengedett össztömeg 1365 kg. Megengedett vontatványtömeg fékezetlenül 350 kg, fékezve 750 kg.
MENETTELJESÍTMÉNYEK. Legnagyobb sebesség 154 km/h, felgyorsulás 0-ról 100 km/h-ra 13 sec. Üzemanyag-fogyasztás (ECE) városi ciklus 90/120 km/h 8,8/5,9/8,0 liter/100 km, ólmozatlan 95 oktános benzin. (Gyári adatok.)

PRÓBANAPLÓ

A próbakocsi szállítója: Hungarolada Kft.
1087 Budapest, Könyves Kálmán körút 76.
(Telefon: 269-9048)
Üzemanyag-ellátás: BP Oil Magyarország Kft.
A kilométer-számláló állása:
– a kocsi átvételekor: 3415
– a próbaút végén: 5276
Átlagfogyasztás: 8,7 liter/100 km
Üzemzavar: nem fordult elő
A kocsi ára: 630 000 forint



A 21099-es Lada a jól gyorsuló autók közé sorolható, s ez – sajnos – ösztönzi is arra vezetőjét, hogy „odalépjen neki", a kívánatosnál vehemensebben gyorsítson. Ennek azonban a fogyasztásban mérhető ára van, holott a lépcsős Szamara egyébként sem tartozik a kifejezetten szerény fogyasztású kocsik közé. Az 1500-as motor városi autózás közben – legalábbis a téli, hideg napokon végzett próbautakon ezt tapasztaltuk – megissza a maga 9-9,5 literét. Ha nagyon odafigyelünk a gazdaságos vezetési stílusra, esetleg lefaraghatjuk ezt a számot 8-8,5 literre. Természetesen ebben sok volt a „szívatós üzem", a nyári fogyasztási adatok bizonnyal kedvezőbbek. Országúton, autópályán – ha nem hajtjuk 120 km/h sebességnél jobban – nem fogyaszt többet 7,3-7,5 liternél. Persze, 95 oktános ólmozatlan benzinből, tekintettel arra, hogy ez a Lada katalizátoros kivitelben készül. Elképzelhető, hogy a hagyományos 1500-as Szamarához képest mért többletfogyasztás is ennek a környezetvédelmi felszerelésnek tudható be. No igen, a tisztább levegőnek ára van.

Ebben különbözik leginkább ez a SZAMARA a többitől: a lépcsős hát előnye a nagy csomagtartó

Az autó útfekvése, úttartása igen jó, a vezető még élesebb kanyarokban (olyan sebességnél, ahol az ember általában már azon kezd gondolkodni, jobb lett volna kicsit lejjebb venni a tempót) sem érzi bizonytalannak a járművet. A fogasléces kormányművel a lépcsős hátú Szamara kellő érzékenységgel reagál a kormánymozdulatokra. Ugyanezért mondható el, hogy a parkolási manőverek sem izzaszthatják meg különösebben vezetőjét.

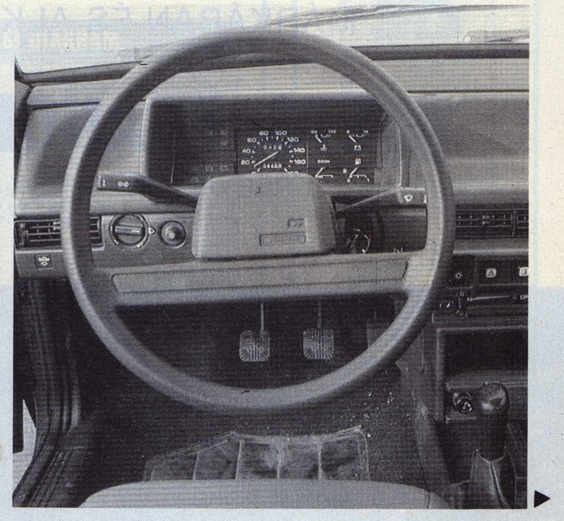
A próba megkezdése előtt hallottam-olvastam néhány észrevételt, kifogást, s ez természetesen arra ösztönzött, hogy különösen figyeljek ezekre. Ilyen volt például, hogy a belülről állítható jobb oldali visszapillantó megfelelően soha nem állítható be, mert nem fordítható eléggé a vezető felé. Ezt akkor sem értettem – ma még kevésbé. A tükör beállítása nekem nem okozott gondot.

Igaz viszont, hogy a futómű zajai erősen hallhatók az utastérben. Igaz, de csak akkor, ha rossz minőségű útburkolaton gurul a gép. Az M7-es autópályán például zajos volt a kocsi, az M5-ösön szép csendesen gurult.

A fűtőventilátorral kapcso-

A négyajtós változat bejáratai ugyanolyan szélesre tárhatók, mint a többi Szamara modellé, így kényelmes a be- és kiszállás

Nem vitás, jobb lenne, ha a kormánykerék magasságát állítani lehetne



Autóalkatrészek első kézből, a legmegbízhatóbb német cégektől,
- raktárról
- igen kedvező árakon

- BERU gyújtó- és izzítógyertyák lángindítók
- MAHLE dugattyúk, hüvelyek
- LUK kuplungok
- MAHLE-Knecht szűrők
- WEHRLE relék, szabályozók

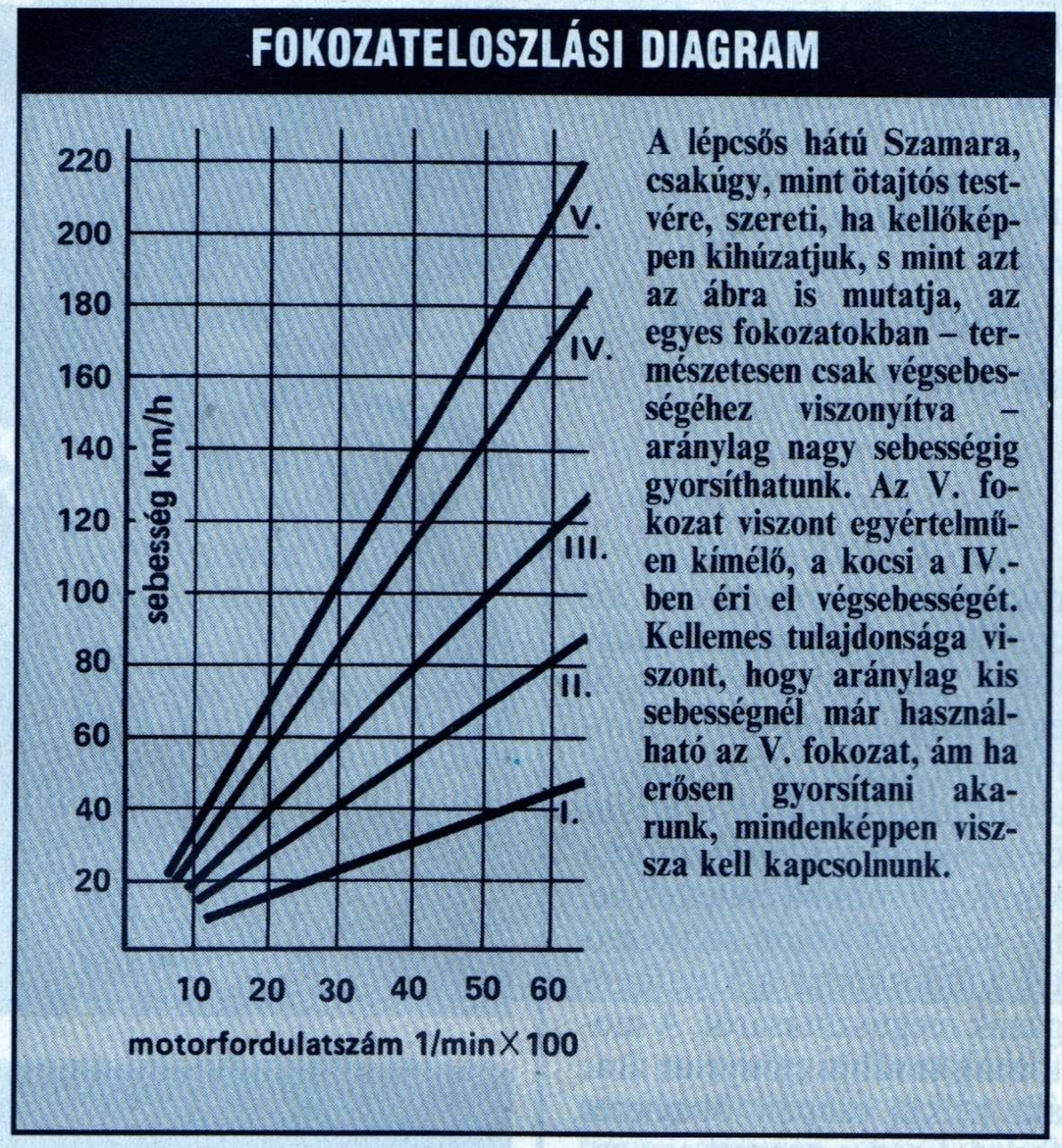
Együtt járunk!

INDIT-TRADE
2040 Budaörs, Szabadság út 86.
Tel.: 153-6856 Tel./Fax: 153-6857

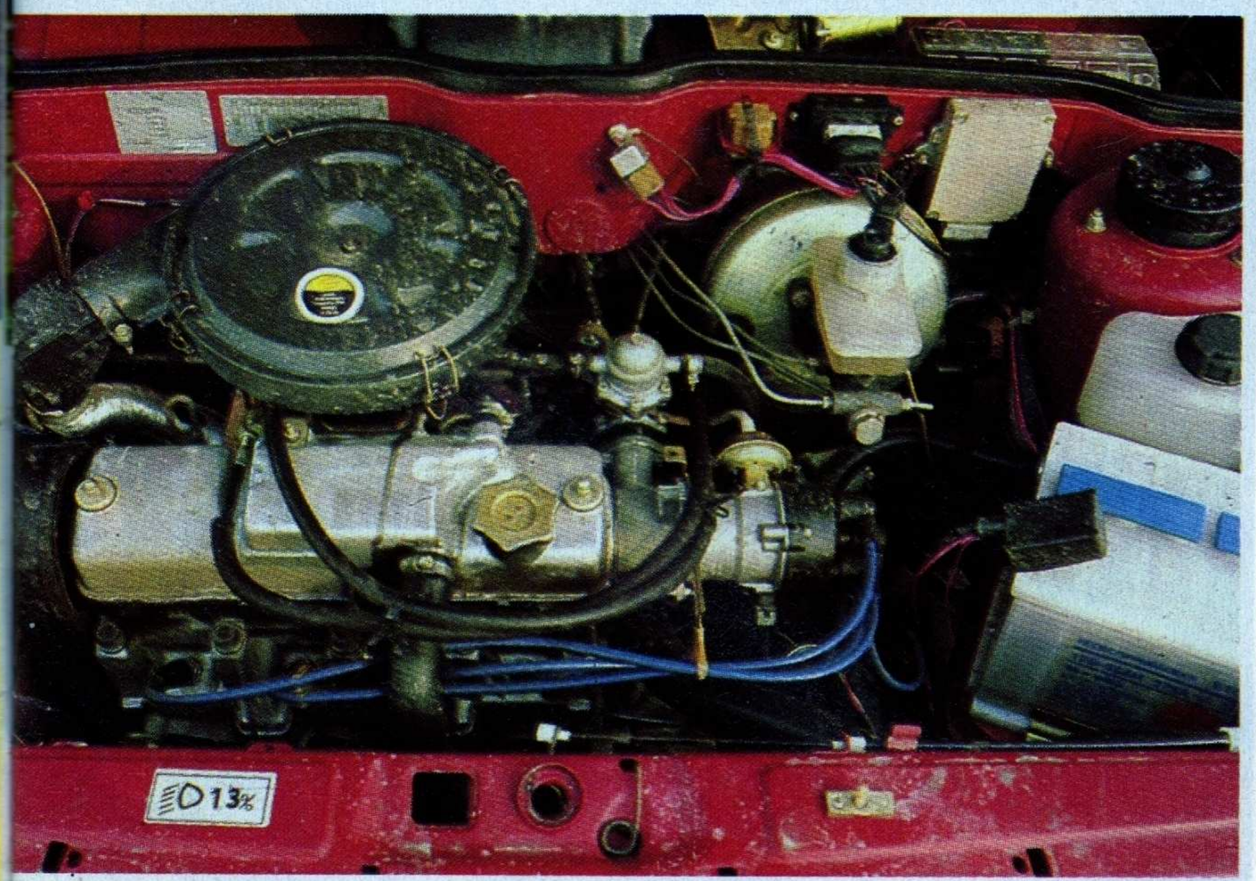
VISZONTELADÓKNAK KEDVEZMÉNY!

Az üzemanyag-betöltő nyílást zárható tanksapka óvja a lecsapolástól. Hátránya az előnye is: külön kulcs nyitja. Így erről ajtót nyitó, autót indító kulcsmásolatot készíteni nem lehet

A Ladáknál megszoktuk, s nincs ez másként a lépcsős hátúnál sem: a motortér nem zsúfolt, minden könnyen elérhető, szerelhető.
Fotó: BRANSTETTER SÁNDOR



A lépcsős hátú Szamara, csakúgy, mint ötajtós testvére, szereti, ha kellőképpen kihúzatjuk, s mint azt az ábra is mutatja, az egyes fokozatokban – természetesen csak végsebességéhez viszonyítva – aránylag nagy sebességig gyorsíthatunk. Az V. fokozat viszont egyértelműen kímélő, a kocsi a IV.-ben éri el végsebességét. Kellemes tulajdonsága viszont, hogy aránylag kis sebességnél már használható az V. fokozat, ám ha erősen gyorsítani akarunk, mindenképpen vissza kell kapcsolnunk.



▶ latban valóban észlelhető a kifogásolt halk, de sivító hang, ám csupán a legnagyobb fordulatszámon. A kocsi fűtése viszont a legendásan jó Lada-fűtés.

Mivel próbaautónk már nem volt vadonatúj, nekünk már nem kellett foglalkoznunk a váltó bejáratásával, viszonylag könnyen vette be a fokozatokat. Az azonban két alkalommal is előfordult – míg hozzá nem szoktam –, hogy egyes fokozat helyett hátramenetet kapcsoltam. Lehet, hogy egyéni ügyetlenség? De lehet, hogy túlságosan közel került egymáshoz a két fokozat?

Tekintettel az 50 km/h sebességkorlátozásra, azt is kipróbáltam, mennyire ízlik ez a sebesség a kocsinak IV., illetve V. fokozatban. A tapasztalat kedvező, mindkét variációban használható, s rángatás nélkül gyorsítható is a kocsi. Igaz, nem dinamikusan.

Mindent összevetve, a 21099-es lépcsős hátú Szamara az árához képest megfelelő szolgáltatásokat nyújt, így minden hibája ellenére is számíthat a népszerűségre. Bizonnyal megnyeri a Ladahívek tetszését, s ennek jele, hogy bizonyos körökben már ma is módfelett keresett típusváltozat. Olyannyira, hogy próbánkat nem is sikerült teljesen befejezni, tesztautónkat ugyanis – sok szép nyugati modell között állt – az AutóMotor bál alkalmával szép csendben elkötötték.

A kocsi tehát ma is tesztköröket fut, csak az kérdés, írnak-e majd róla újdonsült tesztelői.

IFJ. TÓTH GYÖRGY

Új generációs súrlódás-, ill. kopáscsökkentő fémkezelő minden kenőanyaghoz!
(3–6%-ban)
Motorokba, hajtóművekbe, hidraulika-rendszerekbe!
Szerszámgépekbe és forgácsoláshoz is!
0,12 lit 1100 Ft
0,2 lit 1800 Ft
0,5 lit 4200 Ft
1,0 lit 8000 Ft
Viszonteladóknak kedvezmény
Megrendelhető:
Telefonon, faxon, levélben.
Postai utánvéttel 1 héten belül szállítjuk!
Importálja és forgalmazza:
POLIFORM
BETÉTI TÁRSASÁG
2243 KÓKA, Pesti u. 48.
1161 BUDAPEST, Nádor u. 26.
Tel./Fax: 271-4588
Ugyanitt megrendelhetők:
EXKLUZÍV SVÉD ZÁSZLÓRUDAK
(6–8–10–12 m)
A rudak szállítását és telepítését
(igény szerint)
vállaljuk!
Egyedi zászlók is!
Kérje részletes tájékoztatóinkat!
®
formenta