1990/16–17. AUGUSZTUS 2. ÁRA 176 FT

DUPLA

AUTÓPIAC TESZT

15 márka 23 típus 25 teszt

128 oldal

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

AUTÓ PIAC Autópiac-matrica

Lada Niva 1600

Magas lovon

Álmodozóknak, akik szeretnek a pusztákon szabadon csatangolni és élvezik is az utaktól való függetlenséget, tiszta szívből ajánlhatjuk a Nivát. Aki azonban a földön jár – igaz, a terep szinte bármilyen kemény lehet –, annak érdemes alaposan meggondolnia a befektetést.

A Niva terepen érzi magát elemében szerintünk elakadhatatlan

Jobb, ha rögtön az elején túlesünk a nehezén: a Niva az egyik legdrágább előfizethető személyautó Magyarországon. S az ember voltaképpen nem is tudja, mit kap ennyi pénzért, mit várjon el az autótól. Kivételesen nem kell attól félnünk, hogy a gyenge minőség miatt otthon összerakható KGST-autót kapunk – a besorolás az, ami elgondolkodtató. Már messziről látszik, hogy a kocsi kilóg a parkolóban álló személyautók közül, szűkebb körben pedig a rendkívül gyér konkurencia miatt szinte nincs mód az összehasonlításra. Így a Niva nálunk csak az „Extra" kategóriában indulhat, ahol könnyen előfordulhat, hogy ha jobbról nézem tetszik, ha balról, nem.

Ló vagy szamár?

Az először 1976-ban, tehát 14 évvel ezelőtt bemutatott „terepjárásra alkalmas személygépkocsi" személyszállításra valóban alkalmas, a kérdés csak az: hol és hogyan? Az autó szemből, a lámpák feletti indexekkel olyan, mintha huncutan felvont szemöldökkel maga is kíváncsian várná, hogyan boldogulnak vele.

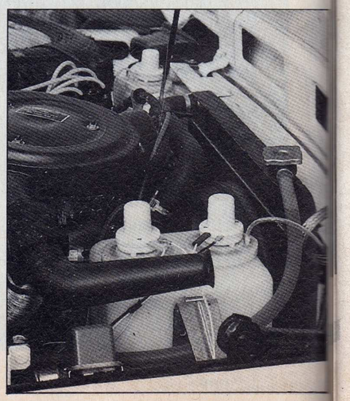
Az ajtók széles ívben majd derékszögig nyithatók. Az első pillantásra még magasnak tűnő első ülésekre kényelmes a beszállás, hiszen könnyebb derékmagasságú padra felcsúszni, mint zsámolyra leguggolni. De mihelyt utassal vagyunk, aki a hátsó ülésre szeretne bejutni, máris kezdődnek a bonyodalmak. A sofőrülés (természetesen a mellette levő is) a párnájával együtt, egyben hajtható előre – egy darabig. Ugyanis a súlyos fotel fejtámlája hamarosan, de mindenképpen túl korán, alig hagyva rést a belopódzó utasnak, beleütközik a mennyezetbe. Sajnos a tornázó útitárs szenvedése a bejutással még nem ért véget, mert szinte biztos, hogy a mutatvány végére kifáradó segéd az önmagát meg nem tartó, minden zsírral jól megkent ülést az utas lábára fogja ejteni.

No de feltételezzük, hogy mindenkinek sikerült helyet foglalnia az autóban. A két elöl ülő szokatlan távolságra került egymástól, s ennek oka egyértelmű: az állandó négykerékhajtáshoz szükséges osztómű és kardán szétválasztja őket. Elszállásolásuk egyébként kielégítő, a hosszú üléspárna jól tartja a combot, a háttámla a Ladákban megszokott módon, sok fokozatban állítható, változtatható magasságú fejtámla is tartozik hozzá. A fejtámaszt érdemes még beszállás előtt a legmagasabb pozícióba állítani, máskülönben valósággal beleáll az ember hátába. A háttámla formája egyébként sem optimális, nem támasztja kellő mértékben a derekat, márpedig a horpadt hasas utazás hosszú távon fárasztó. Meglepetést okozhat, hogy a vékony, belső műanyag borítás néha ropog a láb alatt – nem kell tőle megijedni. Meglepő az is, hogy végre létezik olyan autó, amely olcsóbb a Mercedesnél, mégis jó magasságban kézre áll a kartámlája.

A vezetőre új elrendezésben tekintenek vissza a fénylő szemű, már megszokott műszerek. Valóságos luxus, hogy szabályozható a műszerfal megvilágításának fényereje is, ugyanakkor szomorúan tapasztaltuk, hogy az elég nagy átmérőjű, vékony, kemény műanyag volán jócskán beletakar a bal szélső órákba. Diszkréten – és talán nem minden alap nélkül – épp a benzinórát igyekeztek leginkább elrejteni a szem elől.

Ha először ülünk ilyen autóban, valószínűleg még indítás előtt elő kell vennünk a kezelési útmutatót, hogy a sebességváltó helyén található három kar funkcióját és kezelését megfejtsük. A tájékoztató táblácskák ugyanis a cirill ábécé felhasználásával készültek, s ma már a betűket sem mindenki ismeri, nemhogy a szöveget értené. A legmagasabb, s egyben legtávolabbi kar az igazi váltóbot, a mellette levők az első és a hátsó kerekek hajtását összekötő differenciál zárására, illetve a terepfokozat kapcsolására valók. A botok kezelése – a nyújtózkodástól eltekintve – kellemes, a váltó a hírekkel ellentétben precízen, könnyen kapcsolható. A műszerfal billenőkapcsolóihoz azonban célszerű kellő határozottsággal közelíteni, csakúgy mint a szívató gombjához – ezeket túlzottan nagy erőre méretezték.

Különösen terepen örül a vezető az ablak- és fényszórómosáshoz rendelkezésre álló bőséges folyadékellátásnak.
Két tartály és három szivattyú segíti a munkát



Hétköznapi örömök

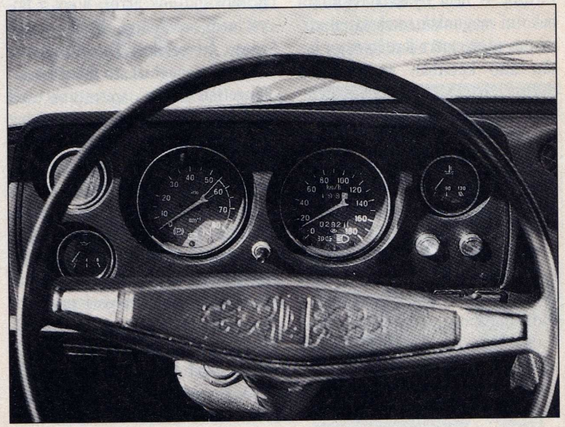
A Niva indíthatósága kifogástalannak bizonyult – igaz fogcsikorgató hideg az idén nem volt. Egyetlen fordítás a kulcson, és a következő másodpercben már rajtolhatunk is. Az autó rövidségének és jó áttekinthetőségének köszönhetően a manőverezés nem okozhat gondot, csak a centiméter-menetben leparkoló volánforgató mondhat mást – ilyen esetben jó lenne a szervo. A kormánykerék küllőjét teljes hosszában elfedi a kürt nyomólapja, emiatt néhányszor előfordult, hogy heves kormánytekergetéskor fölöslegesen dudálgattunk.

Különösen hosszú úton és terepen hasznos, hogy van hova tennünk a bal lábunkat; a kerékdobon kialakított taposó valóban praktikus, bár nedves, havas vagy sáros időben nagyon csúszós. Jó a kocsi fűtése is, sőt, talán túl jó is. A meleg levegő műanyag szabályozókarja ugyanis annyira át tud melegedni, hogy a hőtágulástól befeszül és már-már csak nyers erőkifejtéssel lehet visszavenni a melegből. Néhány hét alatt azonban kialakítható a megfelelő „tüzeléstechnika". Csak apróság, de más autókon nagyon sokszor találkoztunk rossz megoldással: a pillangóablak kinyitásakor is használható marad a külső tükör, amelyből kettő is díszíti a Nivát. A jobb oldali tükör nyilván azért került eleve a kocsira, mert a hátsó ülés előrehajtása – két-három ügyes ember negyedórai munkája – után jó egyköbméteres, tetőig megtölthető rakodótér áll rendelkezésre. A csomagtér normál állapotában sem túl kicsi, hiszen nincs kalaptartó, fölfelé lehet terjeszkedni. A csomagtartó ajtaja gázos teleszkópokra támaszkodik, melyek felnyitáskor a felső néhány centin szépen fékeznek, így a zsanérok nem mennek idő előtt tönkre.

A hátsó ülésekhez is tartozik biztonsági öv, s ez közlekedésbiztonsági szempontból dicséretes. Legalábbis, ami az elképzelést illeti, mert a megvalósítás nem az igazi. Az első prob-

Sajnos a „rendes" váltókart csak nyújtózkodva lehet elérni, a köztes differenciál zára és az osztómű kapcsolója annál jobban kézre áll

A lapos üveggel fedett műszerek közül nem mind látható – hasznos a fordulatszámmérő és a napi kilométerszámláló, a benzinóra mutatója viszont nagyon leng



Előnyei

- Kiváló terepjáróképesség
- Robusztus, megbízható technika
- Jól kapcsolható, precíz váltó
- Jó indíthatóság
- Áttekinthető karosszéria

Hátrányai

- Magas vételár
- Zajos hajtómű
- Távoli sebességváltókar
- Nehézkes beszállás hátra

léma az, hogy a csomagtartó padlójához rögzített csatokat gyakorlatilag lehetetlen átgyömöszölni az üléspárna és a háttámla közti résen, s a kísérletezéshez mindenképpen elő kell készíteni az elsősegélycsomagot. Aki megússza görcsölő ujjakkal és csak a körmei mennek tönkre, legyen hálás a sorsnak.

Az övekkel több gond is volt. Először is nem lehetett bármikor bekötni magunkat, csak közel vízszintes úton, mert ferdén vagy lejtőn álló kocsiban az automata rögtön zárt. A másik tartósan zavaró jelenség a zörgés – fárasztó és idegesítő. Végül a harmadik: az övek visszahúzó rugója olyan erős, hogy időnként szabályosan ki kell szabadítani magunkat erős öleléséből, annyira szorít.

Az elvileg 86 lóerős motor ereje a hajtáslánccban rengeteget veszít eredeti nagyságából, legalábbis a gyorsulóképességből és a végsebességből ítélve (az ígért 132 km/óra helyett körülbelül 115 km/óra). De nem is ez a tény a szörnyű, hanem hogy ez az „elvesztés" nem megy hang nélkül. Fiatal korában, amíg járatós volt a kocsi, igyekeztünk elnézni a rettenetes búgást és a mély sípolást. Türelmünk meg is termette gyümölcsét: 40-50 km/óra között sokat csendesedett a váltó, de még így, 3000 kilométeres korában is olyan intenzív „agylágyítást" művelt, hogy 200 kilométeres utazás után úgy éreztük magunkat, mintha reggeltől estig vizsgáztunk vagy dolgozatokat írtunk volna. Nagyobb tempónál a motor és a szél is rázendít, 100 fölött alig elviselhető a bömbölés.

Pedig a kocsi könnyen és jól vezethető, közepes sebességtartományokig (körülbelül 90 km/óráig) még fürgének és csöndesnek is mondható, szinte élvezetes vele az utazás. A fékek is kiválóak, a szervónak köszönhetően lágyan és hatásosan lassítható a nehéz autó. Rövid tengelytávja miatt a Niva elég érzékeny az útegyenetlenségekre, s ez főképp a keményebb hátsó padon ülőket érinti érzékenyen, akik pont a hátsóhíd fölött zötyögnek.

Árokugró

A városi és országúti ismerkedés után nagy izgalommal vágtunk neki az első terepes gyakorlatnak. Az időjárás nem volt kegyes hozzánk, sáros, havas utakat az országban sehol sem találtunk, így csak száraz, de annál rögösebb terepen kínozhattuk a Nivát. A nehéz körülmények hiányát főképp azért fájlaltuk, mert nagyon sokan épp azért vennének terepjárót, hogy az időjárás viszontagságai ne hiúsítsák meg útjaikat.

Amint letértünk az útról, megbizonyosodtunk arról, hogy a Nivát nem országútra, hanem a tajgára tervezték. Terepfokozatba kapcsolva megbízható mozgása kifejezetten élmény, szerintünk ezzel az autóval egyszerűen nem lehet elakadni. Füves mezőkön arra kószálhat az ember, amerre csak akar, s felkapaszkodhat olyan meredélyeken, ahová egy nagy hátizsákkal kétszer is meggondolná, érdemes-e elindulni. Napsütéses, száraz időben félelmetes buckákat és rézsűket képes megmászni a kocsi – nem titkoljuk, néha már féltünk, és amennyire tehettük, kiültünk oldalra, mint a vitorlázók. A Niva meglepően magabiztosnak tűnt.

Szilárd úton, tehát ha nem laza, mély sárban vagy hóban autózunk, nem szabad a differenciálzárat bekapcsolni. Sokan panaszkodnak arra, hogy ilyenkor a kocsi kormányzása rettenetesen nagy erőt igényel, ráadásul a difizár csak akkor kapcsolható, amikor az autó már áll, vagyis amikor már kész a baj. Ezt a rendszert nem így találták ki, a terepjáróképességet a difizár normál terepen nem segíti. Nagy hasznát vehetjük azonban, ha az egyik tengely kerekei elvesztették az utat. Ez megtörténhet például, mikor egy vízmosáson kelünk át, s a kocsi orra belelóg az árokba, az egyik hátsó kerék pedig a levegőben marad; továbbá bármikor, ha a kerekek kipörgésére számíthatunk. A konstrukció akkor hagy cserben, ha valamelyik első és hátsó kerék egyidőben csúszik meg, ilyenkor hiába van összekötve az első és hátsó hajtás.

Nagyon jó, és főleg terepen hasznos, hogy az első és hátsó szélvédő, valamint a fényszóró külön-külön is mosható, törölhető. A mosófolyadék-tartályok (kettő is van) hatalmasak.

Éhes vagyok!

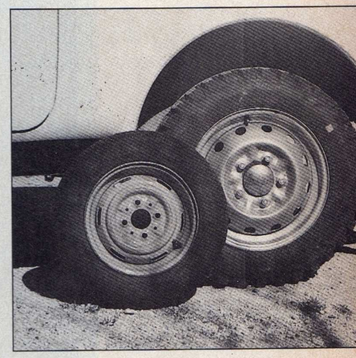
Mivel a Nivát a legtöbben nem hobbiból, hanem haszonjárműként veszik, a próba során különös figyelmet szenteltünk a fogyasztásnak. A normál személykocsikhoz képesti nagy értékek (ld. diagram) elsősorban az állandó négykerékhajtásnak köszönhetőek, ezt figyelembe véve azonban elfogadhatóak.

Közepes városi forgalomban, nyugodt stílusban a forgalomhoz igazodva 13-14 litert könnyedén benyel a Niva. Országúton általában 80 km/óra sebességet tartva 10,5 körüli fogyasztást mértünk.

Egy kisebb vízmosás nem jelenthet akadályt a Nivának

A csomagtartó nem túl nagy, de jól pakolható

Tipikus megoldás: a rögzítő anyát a kilazulás elkerülése érdekében lehegesztették



A terepjárás alapfeltétele a nagy átmérőjű, terepgumis kerék – a kisebbik a kis Polskié

A hátsó biztonsági övek állandóan zörögnek, ráadásul szinte használhatatlanok

Műszaki adatok

Motor: Vízhűtéses, négyütemű, négyhengeres, soros, elöl hosszirányban beépítve. OHC-vezérlés lánchajtással, könnyűfém hengerfej, 5 helyen csapágyazott főtengely. Esőáramú karburátor. Lökettérfogat 1569 cm³. Furat x löket 79x80 mm. Kompresszióviszony 8,5:1. Teljesítmény 86 LE (62 kW)/ 5600/min. Nyomaték 132 Nm/ 3400/min.

Erőátvitel: Állandó négykerékhajtás, egytárcsás száraz tengelykapcsoló, négyfokozatú mechanikus sebességváltó terepfokozattal. Az osztómű differenciálja zárható. A sebességváltó áttételei: I. 3,242 II. 1,989 III. 1,289 IV. 1,0 R.3,34. Az osztómű áttételei: országút 1,2; terep 2,135. Főáttétel 4,30.

Karosszéria, kerékfelfüggesztés: Háromajtós, ötszemélyes, önhordó acélkarosszéria. Elöl független kerékfelfüggesztés trapéz-keresztlengőkarokkal és csavarrugókkal, hátul merev tengely négy hossz- és egy keresztirányú bekötőrúddal, csavarrugókkal. Elöl stabilizátor.

Fékrendszer: Kétkörös, hidraulikus fékrendszer vákuumos fékrásegítővel, elöl tárcsa-, hátul dobfékek, terhelésfüggő fékerőszabályzó.

Méret- és súlyadatok: Saját tömeg 1150 kg, megengedett össztömeg 1550 kg, terhelhetőség 400 kg. Vontatható utánfutó (fékkel) 600 kg. Hossz 372 cm, szélesség 168 cm, magasság 159 cm. Tengelytáv 220 cm. Hasmagasság 22 cm. Csomagtartó 300–1150 l. Abroncsok 6,95–16 (diagonál). Benzintartály űrtartalma 39 l.

Menetteljesítmények:
Végsebesség 115 km/h (132 km/h *), Gyorsulás 0–100 km/h 23 s, Fogyasztás 90 km/h 9,8 l/100 km, 120 km/h 14,7 l/100 km, város 11,6 l/100 km, tesztátlag 12,7 l/100 km.

* Gyári adat

A teljes teszt átlaga 12,7 liter lett, ebben városi utazás, országjárás és terepes kirándulások egyaránt szerepelnek.

Az országúti fogyasztás pontos diagramjának felvétele után néhány tájékozódó mérést végeztünk terepen is, bár ezekből komoly következtetéseket nem szabad levonni, hiszen ilyen körülmények között senki sem utazik száz kilométereket. Enyhén emelkedő földúton 1-esben, 2-esben autózva 18 literes fogyasztást mértünk, rendkívül kemény terepen pedig, terepfokozatban, 1-esben a kapaszkodóképesség határán felfelé mászva a fogyasztás 59,6 l/100 km volt, 3,7 km/órás átlagsebesség mellett. Kicsit hosszabb távon, de még mindig terepfokozatban és 1-esben 40 liter körüli átlagokat kaptunk 6 km/óra sebesség mellett. Ettől azért nem kell megijedni, ez nem normál üzem, s bármely más terepjáró is fogyasztana ennyit.

Ilyen körülmények közt különösen, de normál használatban is rendkívül kicsinek bizonyult a 39 literes tank. Nem elég, hogy rengeteget fogyaszt a kocsi, a sűrű tankolások alkalmával minduntalan eszünkbe is juttatja féktelen étvágyát. ■