

AUTO PIAC

DUPLA

TESZT

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

15 márká

23 típus

25 teszt

128 oldal

AUTO PIAC Autópiac-matrica

A keleti hírnökei

A keleti autógyárak a nyugati piacokra eddig két, hasonló tulajdonságú olcsó autóval tudtak betörni. A valamivel drágább Szamara a praktikus szállítóeszközök tipikus képviselője egy évtizeddel ezelőtti stílusban, a Favorit ezzel szemben némi bájt és több komfortot kínál.

Keltem a helyzet változatlan – hangzott a válasz sokáig arra a kérdésre, történt-e valami változás a „szocialista” autógyártásban. A Škoda Favorit versenyársával, a Lada Szamarával együtt új korszak hírnökeiként jelezték, hogy a Moldova és a Volga partjainál is megmozdult valami. BMW-hez szokott honfitársaink természetesen mindkét autót – nem is egészen alaptalanul – fapadosnak érezhetik, de az újdonságok az eddig kapható 20–30 éves típusokhoz képest még így is hatalmas előrelépést jelentenek.

A két koci ereje szinte egyforma. Az 1300-as motorból a Škoda 62 lóerőt hozott ki, míg a VAZ-gyár mérnökei a Porsche motorfejlesztőinek hathatós segítségével kerek 65 lóerőre tudták felpiszkálni a teljesítményt. A Škoda-motor a jó öreg 1000 MB, 110-es, 120-as sorozat legújabb tagja. Bár jelentős változásokon esett át – új hengerfejet, korszerű, Pierburg-licenc alapján gyártott karburátort kapott –, a Škodánál megszokott magas olajfogyasztás és az alig 80 ezer kilométeres élettartam viszont valószínűleg maradt a régi.

A Favorit 882 kilós súlyát a motor elég lomhán cipeli. A Szamara hetven kilóval nagyobb önsúlya, viszont mindössze 3 lóerőnyi teljesítményelőnye ellenére sokkal robbanékonnyabbnak mutatkozott. Ezt elsősorban rugalmasabb motorjának, valamint a négyfokozatú váltó rövidebb áttételeinek köszönheti.

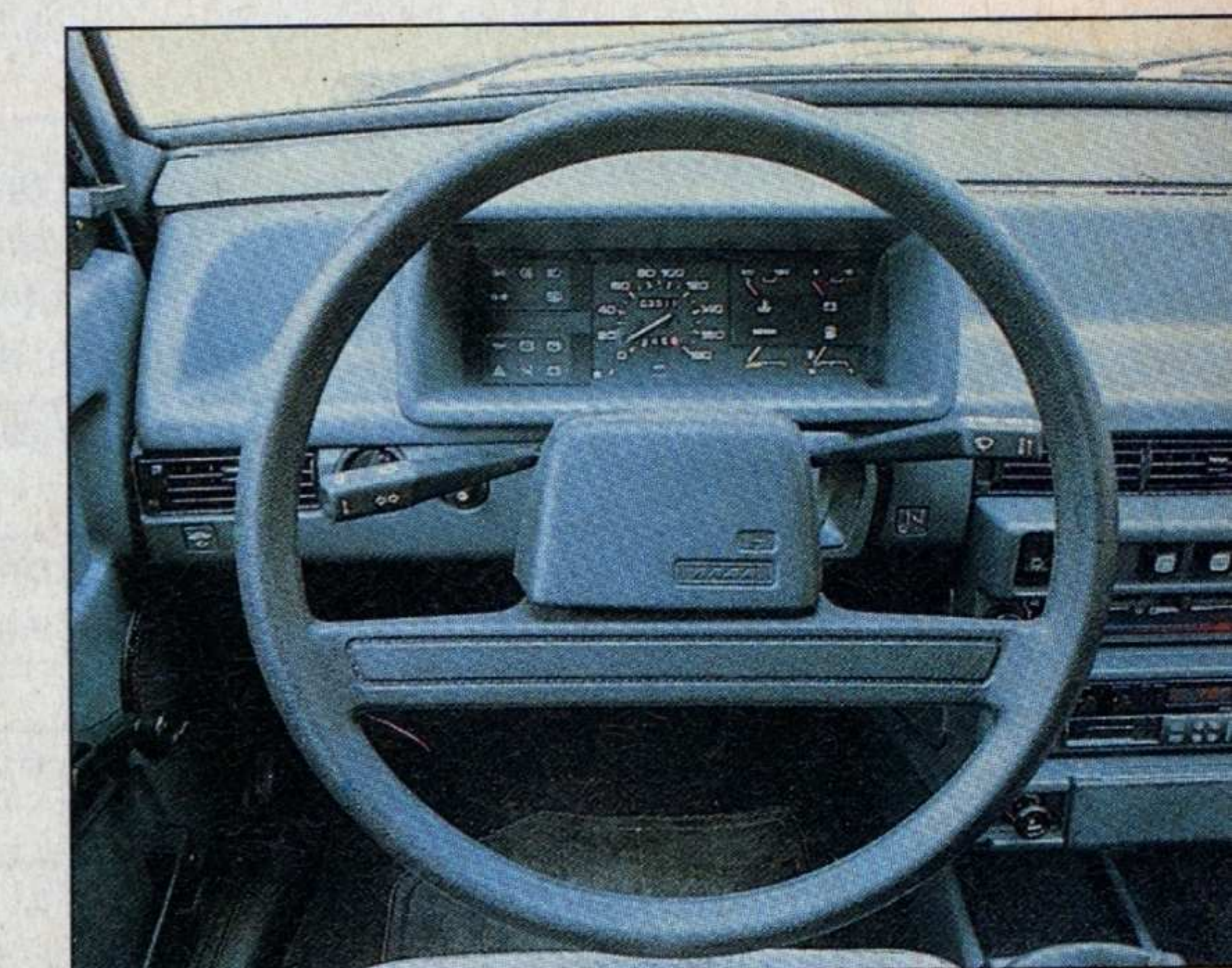
A lustább Favorit a szériafelszerelésnek számító ötfokozatú váltóval, az öregurasabb stílus lényegesen alacsonyabb fogyasztással ellensúlyozza. A Škoda váltója könnyen, pontosan kapcsolható, ezzel szemben a Szamaráé meglehetősen „ladás”, nehezen kapcsolható, és a rövidke váltókarral könnyen össze lehet zavarodni.

Pedig a váltókar szépen megformált, tenyérbesimuló markolatát szinte élvezet megragadni; kár hogy ez az apróság az utastér egyetlen üde színtöltje. Mindenütt hideg ésszerűséggel kialakított jókora, steril műanyag idomok uralkodnak. Új autónál igen zavaró a plastiklemezek, illetve a ragasztók kellemetlen, erős szaga.

A Favorit Bertone által tervezett cseh-barokk stílusú, plüss-velúr burkolata kellemes közérzetet sugall, a középső konzolon megvilágított a kazettatartó, a műszerfalon hatalmas zárt kesztyűtartó szolgálja a kényelmet. Hi-

ányoznak viszont az ajtókról a térképtartó zsebek.

Amit a berendezésről elmondunk, elismételhetjük az ülésekre is. A Szamara szemre tetszetős, keményburkolatú „székei” a kevésbé szellőző ülésárpít miatt mintegy kétórányi utazás után kényelmetlenné válnak. A Favorit üléseibe kényelmesen el lehet helyezkedni, de hiányzik a hosszú utakon nélkülözhetetlen deréktámasz. Mindkét autó ülései megfelelően tartják a testet oldalirányban, anélkül, hogy a moz-



Abszolút egyszerű, funkcionális Lada-műszerfal



Barátságosabb a fogadtatás a Škodában

gást gátolnák. Dicséretes, hogy ilyen kisautókban az utasterek belmagasságára még kosárlabdázók sem panaszkodhatnak, legfeljebb arra, hogy a biztonsági övek rögzítőihez mindkét típusnál a padlóg kell nyúlani. A Favorit hátsó ülésén utazók térdének némileg szűkebb hely jutott, viszont hátul is vannak fejtámlák.

A Škoda belső terének barátságosága a kezelőelemekre is vonatkozik. Sok baj a Szamarában sincs, mert a kezelőberendezés minimális mennyiségű, a Favoritban viszont minden könnyebben és puhábban működ-

Műszaki adatok

Lada Szamara 1300 LS

Motor: Vízűtéses, négyütemű, négyhengeres soros motor, elől keresztben beépítve, OHC-vezérlés fogasszíjjal. Lökettérfogat 1288 cm³. Furat x löket 76,0x71,0 mm. Kompresszióviszony 9,9:1. Teljesítmény 48 kW (65 LE)/ 5550/min. Nyomaték 95 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 4,13.

Karosszéria, kerékelfüggesztés: Ótajtós, ötszemélyes, önördő acélkarosszéria. Elöl független kerékelfüggesztés McPherson-rugóstagokkal, stabilizátorral; hátul csatolt felfüggesztés hosszlevegőkarokkal, tekercsrugókkal.

Férendszer: Kétkörös, hidraulikus szervofék, elől tárcsa-, hátul dobfékek. Abroncsok: 155/70 R 13 S.

Menetjellemzők: Gyorsulás 0–60 km/h 6,1 s, 0–80 km/h 10,1 s, 0–100 km/h 15,6 s, 0–120 km/h 24,6 s. Rugalmasság (III./IV.) 60–80 km/h 5,3/ 9,0 s, 60–100 km/h 11,1/19,5 s, 60–120 km/h 20,4/35,3 s, 60–140 km/h 46,3 s. Végsebesség 151 km/h.

Škoda Favorit 136 L

Motor: Vízűtéses, négyütemű, négyhengeres soros motor, elől, keresztben beépítve, OHC-vezérlés lánc-hajtással. Lökettérfogat 1289 cm³. Furat x löket 75,5 x 72,0 mm. Kompresszióviszony 9,7:1. Teljesítmény 62 LE (45 kW)/ 5000/min. Nyomaték 100 Nm/ 3000/min.

Erőátvitel: Ötfokozatú váltó, elsőkerék-hajtás. Áttételek: I. 3,308; II. 1,913; III. 1,267; IV. 0,927; V. 0,717; R. 2,923. Főáttétel 3,895.

Karosszéria, kerékelfüggesztés: Ótajtós, ötszemélyes, önördő acélkarosszéria. Elöl független kerékelfüggesztés McPherson-rugóstagokkal, stabilizátorral; hátul csatolt felfüggesztés hosszlevegőkarokkal, tekercsrugókkal.

Férendszer: Kétkörös, hidraulikus szervofék, elől tárcsa-, hátul dobfékek. Abroncsok 165/70 R 13 S.

Menetjellemzők: Gyorsulás 0–60 km/h 6,0 s, 0–80 km/h 10,0 s, 0–100 km/h 15,8 s, 0–120 km/h 27,3 s. Rugalmasság (III./IV.fok.) 60–80 km/h 7,7/11,4 s, 60–100 km/h 16,6/25,0 s, 60–120 km/h 30,7/50,4 s, 60–140 km/h 44,5 s. Végsebesség 145 km/h.



Megbízható menettulajdonságok, feszes rugózás a Szamarában

Szűk kanyarokban felemelgeti a lábát a Favorit



A csomagtartóküszöb magas, az ülés viszont könnyen előredönthető a Szamarában



Szinte sportosnak tűnik a Lada első ülése



Lágyabb ülések fogadnak a Favoritban

dik. A kormányzás mindkét autóban meglepően kis erőt igényel, a Favoritnál azonban a pedálok is könnyebben járnak, és a reggeli indításnál is szolgálatkész volt a motor. A Szamara meglehetősen eldugott szívatója csak nehezen tudta a motort korai ébredésre ösztökélni, és elhitetni vele, hogy aki korán kel, aranyat lel. Később, már melegen, még mindig elég mororván viselkedett az alapjáratról való gyorsításoknál.

A menettulajdonságokat tekintve a Szamara a jobb. Mindkét autót határozottan alulkormányzott ugyan, de a Škoda a gyors fordulókban mégis hajlamos a kisodródásra. Egyenes

menetben szerencsére nincs velük gond. A Szamara futóművei kisebb útegyenetlenségeken lágyan átsiklanak, nagyobb lökésekre viszont kemény választ adnak. A Škoda lágyabb rugózásán sokkal kényelmesebb az utazás, nagyobb oldaldőléseivel már már a Citroën 2 CV-re emlékeztet.

A Favorit motorjának zajszintje is „Kacsás”, nem túl magas, bár jól hallható a régimódi vezérlés kopogása. A szélzúgás és a gördülési zaj viszont diszkrétan a háttérben marad. A Lada motorja már indításnál is férfiasabb hangokat hallat, gyorsításkor a kipufogó Alfás ercességgel szól. Utazósebességen mindkét autónál még



A Favorit csomagtartófedele a lökhárítótól nyílik

elviselhető szinten maradnak a zajok, csak a Szamara elektromos hűtőventilátorának bekapcsolódásakor tapasztal a vezető vibrációt és olyan hanghatást, mintha a főtengely valamennyi csapágya egyidőben kiolvadt volna. Ezzel a produkcióval a Lada akár Guinness Rekordok könyvében is szerepelhetne. S ehhez rossz utakon még hátulról hallatszó kopogó rezonációs hang is csatlakozik, amely egyértelműen az összeszerelés minőségére utal.

Könnyen lehet, hogy a próbaautó a napi termelés egyik utolsó darabja volt, és a minőségellenőrök – miután az elérendő mennyiség már megvolt – a ritka vodkával ünnepelték a műszak végét. A kocsik motorházfedele 20 méterről is felismerhetően ferde, a lökhárítók felső széle pedig olyan hullámos, mint a Kaszpi-tenger tizes szélben.

Amennyivel közelebb fekszik Mlada Boleslav Wolfsburghoz, mint Togliatti, körülbelül annyival szolidabb a Škoda Favorit – igaz, négyszer annyi kilométerrel a háta mögött szintén kisebb szánalomra méltónak tűnt.

Meleg napokon a Lada sokat bosszantotta utasait nehezen kezelhető szellőzőnyílásaival, de legalább a háromfokozatú ventilátor rendesen dolgozott. A Škodáé valamivel halkabb ugyan, de teljesítménye kicsi.

A csomagterbe rámoláskor a Favorit a barátságosabb. A mélyen nyíló hátsó ajtót két gázrugó tartja magasban, így a 240 literes csomagter könnyen hozzáférhető. Az ajtó nyitásakor két pánt a kalaptartót is felemeli. A Szamara keskenyebb hátsó ajtajának küszöbmagassága túl nagy és a kalaptartót is kezzel kell felemelni.

A Szamara szeriafelszerelése a hátsó ablaktörlő és a belülről állítható külső tükrök – ezeket a Favorithoz extraként vehetjük meg. Mindkét autóban belülről állíthatjuk a fényszórókat, egyébként a felszerelés nagyjából hasonló. Nyugati kedvezőbb árárt figyelembe véve, talán a Favorit a kedvezőbb kínálat.

A Škoda magas kompresszióviszonya miatt 98 oktános benzint igényel, a gyengébb minőségűre dühös csilingeléssel reagál. A Lada némileg nagyobb étvágyú motorja a 92-essel is megelégszik, de a hirtelen gyorsításkor fellépő kopogás miatt sportos kedvű vezetők jól teszik, ha a drágább üzemanyagból tankolnak. A mai korszerű típusokkal összehasonlítva egyik autó fogyasztása sem mondható rendkívül alacsonynak, ezt táblázatunk jól illusztrálja.

Pontozkodás

	Lada Szamara	Škoda Favorit
Ár, felszereltség	8	10
Fogyasztás	9	10
Kidolgozás	5	7
Kezelhetőség	7	9
Első ülések	8	8
Belső tér elől	10	8
Belső tér hátul	10	9
Fűtés, szellőzés	8	8
Csomagtér	8	10
Útfekvés	10	8
Fékek	9	10
Rugózás	8	10
Kormányzás	9	10
Sebességváltás	6	10
Menetzaj	7	8
Gyorsulás	10	9
Rugalmasság	10	8
Végsebesség	10	8
Kilátás	10	8
Világítás	10	10
Összpontszám	172	178