

40-VUOTISEXTRA **244** SIVUA

# TUULILASI

SUOMEN SUURIN AUTOLEHTI

**Syyskuu 2003**

Hinta **6,80 €** (sis. alv)

[www.tuulilasi.fi](http://www.tuulilasi.fi)

Koeajossa ensimmäisenä Suomessa

# Maybach

680 000 euroa

*Paljastus*

**Huonoimmat  
ajamamme autot**

*Vertailu*

**Vanha ja uusi Mini**

*Seikkailu*

**Haimme  
Corollan Turkista**



PAL.VKO 2003-40

0 3 0 0 9



856500-0309 A-lehdet Oy



Muistoja kaukaa – tai ei  
loppujen lopuksi edes niin kaukaa.





# Aikakone

**MUISTOKOEAJO**  
**LADA 1200 L**

**”Kiinnittäkää turvavyönne ja siirtäkää kellojanne 30 vuotta taaksepäin. Teemme matkan Sosialististen Neuvostotasavaltojen Liiton merkittävimpään saavutukseen, Ladaan.”**

**L**adan eli venäläisittäin Zhigulin merkitys 70-luvun Suomen autoitoistumiselle oli huomattava. Lada oli Suomen henkilöautojen myyntilistojen kärjessä vuodesta toiseen. Neuvostoliiton ja Ladan myynnin romahtaminen tapahtui samanaikaisesti. Suomen katukuvasta Ladat poistuivat merkillisen nopeasti, kun venäläiset alkoivat ostaa Ladoja takaisin Venäjänmaalle.

**Ladan historia alkoi** lisenssisopimuksella Fiatin kanssa. Uuden tehtaan tuli vastata Neuvostoliiton kasvavaan autotarpeeseen. Ensimmäinen Lada pohjautui Fiatin suosittuun 124:ään. Volgan mutkaan tehtiin mammuttimainen, moderni autotehdas, jonne vapaaehtoiset nuorisoprikaatit rakensivat ensin suuritehoisen vesivoimalaitoksen ja sen ympärille kaupungin. Se sai nimekseen Togliatti.

En omistanut koskaan Ladaa, mutta veljeni osti sellaisen Savonlinnan-reissullaan. Hänen ensimmäinen autonsa oli eksoottinen Citroën GS, joka monivikaisena pantiin kiertoon vaihdon välineenä. Sitikkaa korjattiin välillä urakalla, mutta Ladaa ei koskaan. Siihen tehtiin vain pakollisia huoltotoimenpiteitä, joita muiden merkkien kohdalla nimitettiin katastrofeiksi. Muistikuvat tästä Ladasta ovat himmeitä ja harmaita, kuten itse autonkin. Se palveli kuitenkin hyvin kasvavan perheen kulku- ja kuljetustarpeita.

Ladat tulivat hyvinkin tutuiksi neukkuajan matkoilla Tallinnaan. Lada-taksit ajoivat kuin Kaukasian kamikazet Tallinnan kuoppaisilla ja reikäisillä kaduilla. Iskunvaimentimet, renkaat, jarrut, ohjausvaijde

jopa nokka-akseli oli juuri vaihdettu huollossa – mutta entistä huonompiin ja vanhempiin.

**Koeajoon löytyi** maahantuoja Lada 1200 vuosimallia 1987 vanhanmallisilla pyöreillä lampuilla. Auto oli juuri siirtynyt Rengashalli Oy Hetmannin omistukseen. Lada on lähes alkuperäiskunnossa: maalipinta kiiltää kuin uutena – oikeastaan se on alkuperäistä parempi. Katsastuksen auto oli läpäissyt huomautuksetta.

Auton väritystä kuvattiin lennetyksen aikaan tuskanpunaiseksi, mutta nyt kiiltävän maalipinnan voisi määrittää vaikka antiikinpunaiseksi. Auton mittarissa on vain 63 000 km, ja se onkin erinomaisen siisti ja hyvin säilynyt yksilö.

Ensi-istumalta Lada tuntuu suhteellisen tilavalta ja kantikkaalta 60-luvun lopun luomukselta. Silloisessa automotoilussa oli meneillään saippurasia-look. Fiatin keskikoon mallit 1300 ja 1500 olivat tyylipuhaita tuotteita, kuten myös 124 ja 125. Edellisestä syntyi myöhemmin Lada, jälkimmäisestä Polski Fiat.

Ladan koko oli seikka, joka yhdessä onnistuneen hinnoittelun kanssa teki autosta nopeasti suomalaisen suursuosikin. 30 vuoden takaiset pahimmat kilpailijat olivat Morris Mini, Renault 4, Citroën 2 CV, Fiat 600 ja monet muut paljon pienemmät autot.

Ladan eduksi arvioitiin muun muassa edullisuus, hyvät sisätilat ja ajo-ominaisuudet, kelpo lämmityslaitte, riittävä suorituskyky sekä luja kori.

**Ladan mitoituksessa** tuntuu vielä 60-luvun käsite ISA (Italialainen

Standardi-Apina). Kädet haparoivat jostain keskilattian perukoilta pitkää vaihdekeppiä, ja penkkien mitoitus sekä muotoilu on suunniteltu venäläiselle tukevahkolle vartalolle. Sivutukea on turha hakea, mutta keho hyväksyy penkit kuitenkin nopeasti. Istuinten verhoilu on hieman hiostavaa veluuria, mutta etupenkit on päällystetty erillisillä irtopäällisillä.

Ladan mitat – pituus 4,07, leveys 1,61 ja korkeus 1,38 metriä sekä omapaino 970 kg – ovat nykymittapuun mukaan pienen perheauton luokkaa. Tavaratilassa on riittävästi kokoa, aikakauden mainoksen mukaan peräti 385 litraa.

Moottori on venäläisen insinööririedon taidonnäyte, sillä Fiat 124:n työntötankokonetta ei kelpuutettu Ladan kaulalle. Voimanlähteen koko on 1 200 kuutiometriä, sylinterin halkaisija 76 ja iskunpituus 66 millillä – ja se kuuluu nokka-akseli on kannessa. Tehoa koneesta löytyy 65 heppaa, jolla auto liikahdaa pirtsakasti. Suurin sallittu nopeus on tehtaan ohjekirjan mukaan 140 km/h.

Tasan 30 vuotta sitten pikku-Lada sai isoveljen, Lada 1500:n. Suuremmissa mallissa oli täsmälleen sama kori, mutta kaksoisvalonheittimet ja runsas kromin käyttö koetivat nostaa statusta työväenluokasta vauraampaan keskiluokkaan. Isoveljen kone oli suurennettu pikkuveljen myllystä iskun pituutta lisäämällä.

**Jumpsis jumpsis**, pyörät jyskyttää vanhaa ystävää...

Liikkeellelähtö sujuu, mutta Ladan päästyä vauhtiin alta kuuluu nelikulmaisten pyörien kolke. Aidot ja alkuperäiset tsekkiläiset nailon-

**Äärimmäisenä vas.:** Muistoja Uralilta: käynnistyskampi kuuluu vakiovarustukseen. Mitä pidempi matka, sen enemmän kierroksia...

**Keskellä vas.:** Ladan ilmastointi sujuu vanhanaikaisesti mutta tehokkaasti tuuletusikkunasta.

**Vas yllä:** Läpivirtaustuuletuksen ilmanottoaukko on suojattu Siperia-mallisilla muoveilla.

**Vas. alla:** Ladan muovinen merkki takapellissä on vuosien varrella nykyaikaistunut ja muuttanut oikealta vasemmalle. 1200 on moottorin koko, mutta tarkoittaako L luksusta?



Kuten mallista näkee, Ladan ajoasennossa on käytetty hyväksi havaittua ISA-normia.



**Yllä:** Mekaaninen lampunpesin on muisto hyviltä ajoilta. Pesuteho suolatoilla talviteillä on parempi kuin painepesureilla.

**Yllä:** Työkalulataikko on täydellinen työvalaisiminen ja rengaspainemittareineen. Erillisestä pussista löytyvät vielä käynnistyskamppi, tunkki ja renkausraudat.

**Äärimm. vas.:** Mittaristo on karun asiallinen mutta selkeälukuinen.

**Vas.:** Heikkonäköisiä ajatellen jokainen käyttökätkin on yksilöllisesti muotoiltu tunnistamisen helpottamiseksi.



runkoiset pyörät ovat seisossa painuneet kasaan. Renkaiden lämmentyminen jaksaa katoa ja meno tasaantuu, mitä nyt perä pitää pien-tä asiaan kuuluvaa ääntelyä.

Kaupungissa Lada pysyy hyvin muun liikenteen mukana: se kiihtyy ja kulkee pirteästi.

Lada aiheuttaa muissa autoilijoissa merkillisiä aggressioita, sillä lähes jokaisen on suorastaan pakko päästä ohi. Ilmiö on outo, ikään kuin Ladan perässä olisi spitaalisen leima. Ilmeisesti Ladaan yhdistetään aina pappailmiö eli hidas ja varovainen köröttely.

Päätän siis ajaa hieman reippaammin ja kanttaan Töölönlahden rannalla mutkaan reippaasti.

Hups! Painopiste onkin odotettua korkeammalla. Meno on huo-jakkaa, eikä ajokaista tunnu riittä-vän. Kaikkeen tottuu, ja kohta Lada-kin tuntuu käteen käyvältä peliltä. Paremmat iskunvaimentimet tekivät tosin terää.

Ohjaus on kevyt mutta keskialu-

eella melko tunnoton, eikä palautus ole mitenkään voimakasta. Pysäköitäessä Lada on takavetoiseksi kömpelön oloinen – siinä on siis ison auton ominaisuuksia. Kääntöympyräksi ilmoitettiin pienin kääntösäde, joka on 5,2 metriä ulomman etupyörän keskeltä mitattuna. Korin kulmat huitelevat sitten jo vähän laajemmalla kaarella.

Lämmityslaitteen tehoa ei voinut moittia, kun ulkolämpötila oli 30 astetta plussan puolella. Tuuletus kyllä pelasi hyvin, ja kääntyvän kolmionmuotoisen sivuikkunan kautta ilmaa riitti hyvin takapenkille asti. Sisälämpötila aleni tehokkaasti ja nopeasti vallitsevaan ulkolämpötilaan.

**Ladan kuljettajaa ei vaivata** turhilla varusteilla. Mittaristossakin ovat vain välttämättömät: nopeus- ja matkamittari. Trippimittari olisi jo turhaa koreilua. Vasemmalla reunassa on polttoaineoisoin ja oikeassa reunassa mittari, jossa lukee

voda. Sana ei tarkoita vodkaa, vaan mittari näyttää jäähdytysveden lämpötilaa. Varoitusvalo löytyy vasemmasta reunasta jarruille, öljynpaineelle ja lataukselle, ja oikealla puolella varoitellaan vilkuista sekä ajo- ja kaukovaloista.

Taustapeilistä löytyy yöasento. Hätävilkut näyttävät jälkiasennukselta, mutta toimivilta. Lampunpyyhkimet ovat muistona ajalta, jolloin ne olivat pakollinen varuste. Ikkunan kamppi pyörii toiseen suuntaan kuin mihin on tottunut.

Lada on suunniteltu Siperian tiettömille taipaleille, joilla korjaamotiheys on yksi tuhatta neliökilometriä kohden. Jokaisen Lada-kuskin pitääkin osata yksinkertaiset huoltohommat renkaanpaikkauksesta kone- ja vaihdelaatikkorempaan. Ikiroudan keskellä huoltoa ja säätöä ei tarvitse kuitenkaan tehdä pimeässä, sillä runsaasta työkaluvalikoimasta löytyy myös valaisin. Muita kaluja ovat muun muassa renkausraudat, Fiat-tunkki, paine-

mittari, sarja kiintoavaimia, ruuvi-meisseli ja pihdit sekä paljon muuta rautatavaraa pakattuna siistiin keino-nahkakoteloon.

**Ladan myynti oli tasaista**, ja hui-pussaan kauppa kävi vuonna 1990. Sen jälkeen seurasi lama ja koko autokaupan sukellus, joka koski etenkin takavetoista Ladaa. Myyntiä häittäsi varsinkin Neuvostoliiton romahtamisen jälkeen muuttunut hinnoittelu, ja uusi markkinatalousjärjestelmä Venäjällä toimi kustannusvastaavuusperiaatteella.

Venäjällä tehdystä Samarasta pyrittiin saamaan sama hinta kuin Uudessakaupungissa tehdystä. Osaltaan tähän vaikutti myös maahantuojaan kiinnostus myydä Fiatia, jota myytiin enenevässä määrin Ladan kustannuksella.

Laman jälkeisessä käytettyjen autojen kaupassa Lada säilytti hyvin hintansa: halpa auto on käytettynäkin edullinen vaihtoehto. 90-luvun puolen välin käytettyjen autojen



hinnoitteluun vaikutti venäläisten ostajien innokkuus, ja usein moni romuttamista odottanut Lada matkasikin ilman rekisteritunnuksia itärajan taakse myyjän puristaessa hämmennyneenä rahatukkuu kädessään. Tämän vientikarusellin lopetti mikäs muu kuin Venäjän tulli.

**KIMMO KIENANEN**  
**KUVAT ANSSI KIENANEN**

## faktat

<b>Iskutilavuus</b>	1 198 cm <sup>3</sup>
<b>Teho</b>	44 kW (60 hv)/5 600 r/min
<b>Vääntö</b>	87 Nm/3 400 r/min
<b>0–100 km/h</b>	20,0 s
<b>Huippunopeus</b>	142 km/h
<b>ECE-kulutus 90 km/h</b>	7,4 l/100 km
<b>Hinta</b>	29 690 mk (toukokuu 1987)

## Ladakerho – Kummelin innoittamana

Television suosituissa Kummeli-hupailusarjassa vitsailtiin autojen merkkikerhojen kustannuksella. Järven jäällä oli kaksi yksinäistä Ladaa ja kaksi kuljettajaa, jotka potkivat lunta jäältä. Kahden kepin nokkaan oli nostettu ylväästi banderolli: Ladan merkkikerhon kokous. Ikävää pidettiin aikansa, kunnes kyllästyminen kävi päällimmäiseksi ja päätettiin lähteä kotiin.

Lähtöhetkellä toinen kysyi:

– Tuletkos ensi vuonna?

– Totta kai, vastasi toinen.

Tämän syvällisen sketsin seurauksena päätettiin järjestää Ladojen kokous ihan oikeasti Kangasalle vuonna 1997. Menestys oli valtava. Nykyisin kerhon jäsenmäärä on kuutisensataa, ja mietteissä on tehdä yhdistyksestä virallisesti rekisteröity.

Kerho julkaisee lehteä nimeltä LadaPravda, jälkimmäinen osa kirjoitettuna venäläisin kirjaimin. Omat nettisivut löytyvät osoitteesta [www.ladakerho.net](http://www.ladakerho.net).

Kerhoajeluiden teemana on sama kuin muillakin eli hauskanpidon ohella merkittietouden ja varaosasaatavuuden turvaaminen rompetoreilla.

Kevään ajeluissa Ikaalisten Toivolansaareissa oli yli 50 osanottajaa, ja meno oli hulvatonta koleasta ja sateisesta säästä huolimatta. Yleinen pukeutuminen noudatteli neukkuarmeijan aselajien vaate-tusta arvomerkkeineen ja autoissa olevine punalippuineen.

Paikalla oli myös virolainen pariskunta edustamassa lahden-taikaista merkkikerhoa. He kertoivat Viron merkkikerhon keskittyvän ensisijaisesti ajokaluston kohentamiseen. Suomalainen markkina-touhu ja pelleily tuntui heistä hieman vieraalta.

## Perheauton ominaisuudet

Tuulilasin lukijoille järjestettiin vuonna 1973 Ihanneautokilpailu, jossa menestyivät hyvin seuraavat autot: Datsun 1 000, Renault 5, Ford Escort, Volkswagen 1200, Lada, Simca 1000, Citroën 2 CV, Skoda S 100, Morris Mini, Fiat 600, Moskvitsh 1300, Wartburg 353 ja Sunbeam 900.

**Ladaa markkinoitiin mm. näin:**

- LADA on kauaskantoinen valinta.
- **Luotettavuutta:** Ladan takuu on 12 kuukautta ilman kilometrirajoitusta, ruostesuojausella on 6 vuoden Tectyl-ruostumattomuustakuu, ja varustukseen kuuluvat Lokari-etulokasuojat.
- **Perheauton ominaisuuksia:** Ladassa kiteytyvät perheauton ominaisuudet – neliovisuus, reilu tilavuus, peräti 385 litran matkatavara-säiliö.
- **Turvallisuutta:** Turvakorin ja taittuvan ohjausakselin lisäksi Lada on varusteltu juuri turvallisuutta silmälläpitäen: vakiona vyörenkaat, hätävilkku, perätytsvalo, sähkölämmiteinen takalasi. Tehokkaassa jarrujärjestelmässä edessä levy-, takana rumpujarrut, kaksi toiminta-piiriä, takapyörien ennenaikaisen lukkiutumisen estävä paineenrajoitusventtiili.
- **Ajamisen helppoutta ja matkustuskomfortia:** Ladassa hallintalaitteet ovat hyvin käsillä, tuulilasin kaksinopeuksiselle pyyhkimelle/pesimelle lisäksi erillinen viiksikatkaisin. Täysin säädettävät etuistuimet varmistavat tukevan ajoasennon. Tehokas lämmityslaite ja läpivirtaustuuletus huolehtivat matkustuskomfortista.