

Test porównawczy: Daihatsu Cuore GLX, Fiat Panda 1000 Fire, Łada Samara 1300 LS, Yugo 60 EFI

Oszczędne

Niska cena, niewielkie koszty eksploatacji, brak zagrożenia dla środowiska – oto zalety, którymi cztery auta, w najwyższym stopniu różniące się między sobą, chcą przypodobać się swoim właścicielom. AUTO testuje cztery najtańsze samochody, wyposażone w regulowany katalizator.

Na samym końcu skali cen spotkały się pojazdy reprezentujące już miniony oraz jeszcze aktualny poziom techniki motoryzacyjnej. Należą do nich zarówno propozycje ze wschodniej Europy – prze-

ważnie licencyjne wersje przestarzałych, zachodnioeuropejskich modeli – jak i cztero-

ko-

kojów z przednim napędem. Z powodu wydarzeń w Jugosławii, udział modelu Yugo w naszym teście został podany w wątpliwość przez zespół redakcyjny. W końcu zwyciężył obowiązek kronikarski. Dodatkowym argumentem był fakt, że Yugo, kosztujący 12 480 marek, jest całkiem interesującą propozycją.

Ponad tysiąc więcej załadła Łada za Samarę 1300 LS, która w testowanej, pięciodrzwiowej wersji kosztuje 14 090 marek. Czterometrowa Samara sprawia wrażenie nieco "przerośniętej", szczególnie wtedy, gdy stoi obok Daihatsu Cuore. Ten mały "japończyk" jest obecny na niemieckim rynku już od 1981 roku i pomimo wydłużonej od tego czasu o 20 centymetrów karoserii, nadal należy do pojazdów o minimalnych wymiarach. Jego dwudrzwiowa wersja GLX kosztuje 13 290 marek. W 1979 roku udało się Fiatowi uczynić z Pandy "kwadratowy" samochód. Ten bardzo popularny w południowej Europie reprezentant małych pojazdów został wyposażony niedawno w ulepszone silniki i w testowanej wersji CLX kosztuje 13 780 marek.

Karoseria

Wszystkie cztery pojazdy mają dużą, tylną pokrywę. Jednak na tym kończy się ich podobieństwo.

Dzięki nowoczesnym rozwiązaniom technicznym, małe samochody oferują swym pasażerom nadspodziewanie dużo miejsca. Szczególnie zadowalający pod tym względem jest Daihatsu, w którym, podobnie jak i w Ładzie, kierowca oraz siedząca obok osoba mają najwięcej swobody dla swoich nóg. Również ilością miejsca nad głowami wszystkich pasażerów Cuore zdecydowanie przewyższa inne pojazdy z tego testu. Jedynie lokom podrożeń w nim osób nie pozostawił zbyt wiele miejsca.

Minimalnie lepiej w ocenie tej prezentuje się Panda, ale dopiero w Yugo, a szczególnie w Samarze, jest znacznie przestronniej. Znaczną część możliwych do uzyskania w tej konkurencji punktów, Yugo stracił przy ocenie pozycji "miejsca pracy" kierowcy. Fotel nie



Te bezpieczne dla przyrody auta można nabyć za oszczędności ze skarbanki. Samara, Cuore, Panda, Yugo 60 – wszystkie z trójdrożnym katalizatorem

jest wprawdzie szczególnie niewygodny, ale zarówno wysokie jak i niskie osoby nie znajdując kierownicę tego pojazdu nawet średniego komfortu jazdy. Lepiej siedzi się w Samarze, chociaż sięgająca głęboko do jej wnętrza kierownica zmusza do silnego przyciągania łokci do siebie. Ocena ergonomiczności fotela kierowcy Pandę wypada nieco gorzej, jedynie za kierownicą Daihatsu można przyjąć naprawdę wygodną pozycję.

Jednak na tylnych siedzeniach Cuore pasażerowie czują się prawie tak samo źle jak i na tych samych miejscach w Pandzie. Szczególnie mocno doskwiera im zbyt mała szerokość wnętrza, a dla starszych lub korpulentnych osób zajęcie miejsca w tej części pojazdu jest problemem niemal nie do pokonania. Pewnej wyrozumiałości pasażerów wymaga także Łada, w której wysokość dachu nad tylnymi fotelami mogłaby być o kilka centymetrów większa. Nieco więcej swobody obiecuje tu Yugo, który w dodatku nie odstrasza pasażerów trudnościami przy zajmo-

waniu miejsc na tylnych fotelach.

Jeżeli ktoś potrzebuje samochodu dla młodej rodziny, najlepiej zrobi wybierając Ładę. Jej bagażnik, osiągający po złożeniu tylnych foteli aż 1 000 litrów pojemności, jest również w swej standardowej wielkości (330 l) największym wśród konkurentów z testu. Cuore (128 l), Yugo (170 l) i Panda (270 l) nie prezentują się tak okazale.

Kto przywiązuje duże znaczenie do starannego wykończenia wnętrza, zapewniającego miłą, przytulną atmosferę, dobrze będzie czuł się tylko w Daihatsu. W modelu tym schludność wnętrza podkreślona jest przez sprawiające bardzo przyjemne wrażenie materiały. Niewiele tylko gorsza jest Panda, ale niezbyt korzystnie prezentuje się w niej wiele nie pokrytych wykładzinami blach. Niedbale dopasowany przewód wylotowy gorącego powietrza z układu ogrzewania w Ładzie oraz źle umocowana popielniczka i niestarczanie przyklejona wykładzina podłogowa w Yugo wskazują na przyczyny atrak-

Łada Samara jest bardziej kompaktowym niż małym samochodem. Długie ugięcia resorów i stosunkowo duży rozstaw kół zapewniają dobry komfort resorowania



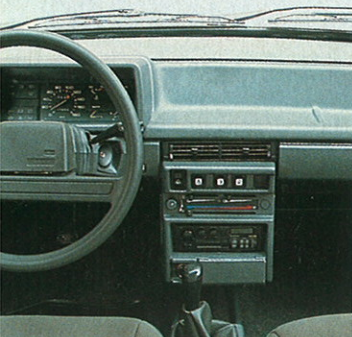
Dzięki dużym powierzchniom okien, delikatnym słupkom dachu i nisko umieszczonemu pasowi wokół karoserii, Daihatsu Cuore sprawia wrażenie nader wytwornego samochodu. Stroma, tylna szyba znacznie poprawia widoczność z tyłu



Ostatnie zmiany konstrukcyjne okazały się bardzo korzystne dla Pandy. Pod niemal nie zmienioną karoserią kryje się całkowicie przerobione podwozie



Yugo 60 mocno przypomina Fiata 127, który na początku lat sześćdziesiątych był jednym z pierwszych, nowoczesnych, małych samochodów z napędem na przednie koła



Radio w Samarze jest umieszczone zdecydowanie nisko. Położone nad nim wyłączniki znajdujące się również w bardzo niedogodnym miejscu



Miejsce pracy kierowcy Cuore sprawia bardzo przyjemne wrażenie. Podobnie jak w Ładzie, tu też przewód wlotowy z układu ogrzewania umieszczony jest z boku



Tablica rozdzielcza Pandy to najniebezpieczniejsze elementy obsługi. Wystraszając się popielniczka należy już do legendy



Wszystkie elementy wyposażenia samochodu, które zmniejszają skutki ewentualnego wypadku, decydują o jego pasywnym bezpieczeństwie. W drogich autach, w stosunku do ich ceny, koszty systemu ABS, poduszki powietrznej, napinaczy pasów bezpieczeństwa, dobrze pomyślanych zagłówków oraz wzmocnień bocznych drzwi są pozornie niższe od kosztów tych samych urządzeń zainstalowanych w tanich samochodach.

Test porównawczy

cyjnych cen wschodnich produktów. Do tego Yugo nie popisał się dobrym gustem przy doborze tworzyw sztucznych dla tablicy rozdzielczej i koła kierownicy.

W konkurencji polegającej na ocenie karoserii, dzięki dobrze przemyślanym rozwiązaniom zdecydowanie zwyciężyła Łada. Do największych jej zalet należy obszerne wnętrze oraz możliwość zmiany w mały pojazd transportowy. Jednak model ten skrzętnie gromadzi punkty również przy ocenie pozostałych elementów. Bardzo wydajny układ ogrzewania i wygodne siedzenia również mocno przyczyniają się do umocnienia pozycji

Karoseria

	Łada	Daihatsu	Fiat	Yugo
Przestrzeń użyt. z przodu	75	55	40	63
Przestrzeń użyt. z tyłu	78	47	35	64
Pojemność bagażnika	50	33	61	41
Funkcjonalność	50	47	41	31
Obsługa serwisowa	109	92	87	113
Siedzenia	77	66	53	62
Klimatyzacja	180	195	155	175
Poziom hałasu wewn.	32	35	31	37
Jakość wykonania	80	130	80	30
Wyposażenie	70	50	105	80
Ogółem (max. 2 000)	801	750	688	696

Łady, jak i stabilne zderzaki oraz praktyczne klamki drzwi.

Pozostali konkurenci byli, niestety, o wiele mniej konsekwentni w dążeniu do osiągnięcia wysokiego poziomu funkcjonalności i komfortu wnętrza. Wprawdzie Cuore jako jedyny dysponuje przełącznikiem dmuchawy, ale na próżno w nim szukać nie oślepiających lusterek wewnętrznych czy też schowków w drzwiach. Pod tym względem jeszcze gorzej prezentuje się Yugo. Jego pasażerowie muszą siedzieć dosłownie na całym kramie drobiazgów, które zabierane są zwykle do samochodu, gdyż we wnętrzu tego pojazdu nie ma ani jednego schowka. Jednak w razie awarii kierowca Yugo, podobnie zresztą jak i Łady, nie pozostaje bez żadnej pomocy, ponieważ ma do dyspozycji dobre wyposażenie w narzędzia.

Bezpieczeństwo

Potwierdzenie smutnej prawdy: tanie auta nie są bezpieczne.

Wszystkie elementy wyposażenia samochodu, które zmniejszają skutki ewentualnego wypadku, decydują o jego pasywnym bezpieczeństwie. W drogich autach, w stosunku do ich ceny, koszty systemu ABS, poduszki powietrznej, napinaczy pasów bezpieczeństwa, dobrze pomyślanych zagłówków oraz wzmocnień bocznych drzwi są pozornie niższe od kosztów tych samych urządzeń zainstalowanych w tanich samochodach.

Dlatego też trudno się dziwić, że żadne z testowanych aut nie posiada ani systemu ABS, ani poduszki powietrznej. Jednak po

AUTO Dane techniczne

Łada Samara 1300 LS

Silnik

Silnik rzędowy, czterocylindrowy, chłodzony cieczą, umieszczony poprzecznie z przodu. Walek rozrządu w głowicy (napęd za pomocą paska zębatego). Gaźnik regulowany elektronicznie. Moc 45 kW (61 KM) przy 5 600 obr./min. Moment obrotowy 92 Nm przy 4 000 obr./min. Pojemność skokowa 1 288 cm³. Średnica cylindra x skok 76,0 x 71,0 mm. Stopień sprężania 9,9:1. Pojemność układu olejowego silnika 3,5 l. Pojemność układu chłodzenia 7,8 l.

Przeniesienie napędu

Napęd na przednie koła, skrzynia biegów pięciobiegowa, sprzęgło jednotarczowe, suche, uruchamiane mechanicznie. Przełożenia: I. 3,64, II. 1,95, III. 1,36, IV. 0,94, V. 0,78. Bieg wsteczny 3,53. Przełożenie przekładni głównej 3,94.

Podwozie

Niezależne zawieszenie kół, z przodu na kolumnach McPhersona i wahaczach poprzecznych, z tyłu na poprzecznej belce sprężystej z amorty-

zatorami. Stabilizatory z przodu. Przekładnia kierownicza zębatkowa. 3,7 obrotu koła kierownicy. Z przodu hamulce tarczowe, z tyłu bębnowe z korektorem i wspomaganie siły hamowania. Hamulec postojowy działający na tylnie koła. Wielkość kół 4,5 J x 13. Rozmiar opon 165/70 SR 13.

Wymiary i ciężary

Długość x szerokość x wysokość 4 006 x 1 620 x 1 380 mm, powierzchnia podwozia 6,49 m². Odległość osi 2 460 mm. Ciężar własny 958 kg, ładowność 412 kg. Pojemność przedziału bagażowego 272 – 998 l. Koło skrętu 11,1 m. Ciężar holowany/nieholowany 890/500 kg, obciążenie dachu 50 kg.

Zużycie paliwa (wg DIN) – benzyna bezołowiowa normalna
przy 90 km/h 5,9 l/100 km
przy 120 km/h 8,8 l/100 km
w ruchu miejskim 9,3 l/100 km

Daihatsu Cuore GL

Silnik

Silnik rzędowy, trzycylindrowy, chłodzony cieczą, umieszczony poprzecznie z przodu. Walek rozrządu w głowicy (napęd za pomocą paska zębatego). Gaźnik regulowany elektronicznie. Moc 30 kW (41 KM) przy 5 500 obr./min, moment obrotowy 65 Nm przy 3 200 obr./min. Pojemność skokowa 874 cm³. Średnica cylindra x skok 66,6 x 81,0 mm. Stopień sprężania 9,5:1. Pojemność układu olejowego silnika 2,6 l. Pojemność układu chłodzenia silnika 3,1 l.

Przeniesienie napędu

Napęd na przednie koła, skrzynia biegów pięciobiegowa, sprzęgło jednotarczowe, suche, uruchamiane mechanicznie. Przełożenia: I. 3,50, II. 2,11, III. 1,392, IV. 0,971, V. 0,794, bieg wsteczny 3,549. Przełożenie przekładni głównej 3,954.

Podwozie

Niezależne zawieszenie kół, z przodu na kolumnach McPhersona, z tyłu na wahaczach sko-

nych, sprężynach śrubowych i amortyzatorach teleskopowych. Stabilizatory z przodu. Przekładnia kierownicza zębatkowa. 3,5 obrotu koła kierownicy. Z przodu hamulce tarczowe, z tyłu bębnowe ze wspomaganie siły hamowania. Hamulec postojowy działający na tylnie koła. Wielkość kół 4,0 J x 22. Rozmiar opon 145/70 SR 12.

Wymiary i ciężary

Długość x szerokość x wysokość 3 295 x 1 395 x 1 410 mm, powierzchnia podwozia 4,60 m². Odległość osi 2 280 mm. Ciężar własny 672 kg, ładowność 368 kg. Pojemność przedziału bagażowego 128 – 320 l. Koło skrętu 9,7 m. Ciężar holowany hamowany/niehamowany 400/- kg. Obciążenie dachu 50 kg.

Zużycie paliwa (wg DIN) – benzyna bezołowiowa normalna
przy 90 km/h 4,1 l/100 km
przy 120 km/h 6,3 l/100 km
w ruchu miejskim 5,8 l/100 km

Fiat Panda 1000 Fire CLX

Silnik

Silnik rzędowy, czterocylindrowy, chłodzony cieczą, umieszczony poprzecznie z przodu. Walek rozrządu w głowicy (napęd za pomocą paska zębatego). Elektronicznie sterowany, centralny wtrysk paliwa. Moc 33 kW (45 KM) przy 5 250 obr./min. Pojemność skokowa 999 cm³. Średnica cylindra x skok 70,0 x 64,9 mm. Stopień sprężania 9,0:1. Pojemność układu olejowego silnika 3,75 l. Pojemność układu chłodzenia 5,2 l.

Przeniesienie napędu

Napęd na przednie koła, skrzynia biegów pięciobiegowa, sprzęgło jednotarczowe, suche, uruchamiane mechanicznie. Przełożenia: I. 3,909, II. 2,055, III. 1,344, IV. 0,978, V. 0,837, bieg wsteczny 3,727. Przełożenie przekładni głównej 3,867.

Podwozie

Niezależne zawieszenie kół, z przodu na kolumnach McPhersona i wahaczach poprzecznych, z tyłu na sztywnym moście napędowym ze sprężynami śrubowymi i amortyzatorami teleskopowymi.

wymi. Przekładnia kierownicza zębatkowa. 3,4 obrotu koła kierownicy. Z przodu hamulce tarczowe, z tyłu bębnowe ze wspomaganie siły hamowania. Hamulec postojowy działający na tylnie koła. Wielkość kół 4,0 J x 13. Rozmiar opon 155/65 R 13 S.

Wymiary i ciężary

Długość x szerokość x wysokość 3 408 x 1 494 x 1 420 mm, powierzchnia podwozia 5,09 m². Odległość osi 2 159 mm. Ciężar własny 724 kg, ładowność 426 kg. Pojemność przedziału bagażowego 270 – 900 l. Koło skrętu 10,0 m. Ciężar holowany hamowany/niehamowany 750/385 kg. Obciążenie dachu 50 kg.

Zużycie paliwa (wg DIN) – benzyna bezołowiowa super
przy 90 km/h 4,9 l/100 km
przy 120 km/h 7,0 l/100 km
w ruchu miejskim 6,7 l/100 km

Yugo 60 EFI

Silnik

Silnik rzędowy, czterocylindrowy, chłodzony cieczą, umieszczony poprzecznie z przodu. Walek rozrządu w głowicy (napęd za pomocą paska zębatego). Elektronicznie sterowany, wielopunktowy wtrysk paliwa. Moc 44 kW (60 KM) przy 5 500 obr./min, moment obrotowy 88 Nm przy 4 000 obr./min. Pojemność skokowa 1 116 cm³. Średnica cylindra x skok 80,0 x 55,5 mm. Stopień sprężania 9,2:1. Pojemność układu olejowego silnika 4,0 l. Pojemność układu chłodzenia 6,5 l.

Przeniesienie napędu

Napęd na przednie koła, skrzynia biegów pięciobiegowa, sprzęgło jednotarczowe, suche, uruchamiane mechanicznie. Przełożenia: I. 4,091, II. 2,235, III. 1,469, IV. 1,042, V. 0,863, bieg wsteczny 3,714. Przełożenie przekładni głównej 3,765.

Podwozie

Niezależne zawieszenie kół, z przodu na kolumnach McPhersona i wahaczach poprzecznych, z

tyłu na wahaczach trapezowych z poprzecznymi resorami piórowymi i amortyzatorami teleskopowymi. Stabilizatory z przodu. Przekładnia kierownicza zębatkowa. 3,3 obrotu koła kierownicy. Z przodu hamulce tarczowe, z tyłu bębnowe z korektorem i wspomaganie siły hamowania. Hamulec postojowy działający na tylnie koła. Wielkość kół 5,0 J x 13. Rozmiar opon 155/70 RS 13.

Wymiary i ciężary

Długość x szerokość x wysokość 3 490 x 1 548 x 1 390 mm, powierzchnia podwozia 5,40 m². Odległość osi 2 150 mm. Ciężar własny 841 kg, ładowność 389 kg. Pojemność przedziału bagażowego 170 – 780 l. Koło skrętu 10,1 m. Ciężar holowany/nieholowany 800/500 kg. Obciążenie dachu 50 kg.

Zużycie paliwa (wg DIN) – benzyna bezołowiowa normalna
przy 90 km/h 5,9 l/100 km
przy 120 km/h 7,9 l/100 km
w ruchu miejskim 8,4 l/100 km

Bezpieczeństwo

	Łada	Daihatsu	Fiat	Yugo
Regulacja wys. pasów bezpieczeństwa z przodu	–	–	–	–
Regulacja wys. pasów bezpieczeństwa z tyłu	–	–	–	–
Zagl. przed. o reg. wys.	60	50	–	100
Zagl. tyln. o reg. wys.	–	–	–	–
Poduszka powietrzna	–	–	–	–
System ABS	–	–	–	–
Wzmocn. bocz. drzwi	–	200	–	–
Fotele dla dzieci	–	–	–	–
Ogółem (max. 2 000)	60	1501	–	0

¹ 100 punktów straty za brak automatycznych pasów bezpieczeństwa z tyłu

niewielkim zwiększeniu kosztów produkcji i pewnym rozszerzeniu zakresu prac projektowych, wszystkie cztery auta byłyby o wiele bardziej bezpieczne. W żadnym z nich nie można regulować wysokości przednich pasów bezpieczeństwa. Jedynie Yugo dysponuje zagłówkami, których wysokość i nachylenie mogą być zmieniane w odpowiednio szerokim zakresie. Przy ocenie tego aspektu bezpieczeństwa Daihatsu i Łada pozostają daleko z tyłu, a zagłówki Pandy są całkowicie nieruchome.

Do ciasnoty na tylnych siedzeniach tych pojazdów dochodzi jeszcze brak zagłówków, nie oferowanych nawet za specjalną dopłatą. Daihatsu uczcił pasażerów z tylnych siedzeń jedynie statycznych pasów bezpieczeństwa. Kierowca tego pojazdu nawet przed bardzo krótkimi podróżami musi przekonywać swoich pasażerów, aby zechcieli "wsiągnąć się" w ten niewygodny element systemu bezpieczeństwa. Za to Cuore ma drzwi wzmocnione stalowymi szynami, które przejmują energię w razie bocznego uderzenia.

Wartości zmierzone

Model	Łada Samara	Daihatsu Cuore	Fiat Panda	Yugo 60
Osiągi				
Przyspieszenie				
0 – 60 km/h	6,6 s	7,3 s	6,8 s	6,5 s
0 – 80 km/h	10,7 s	12,8 s	11,8 s	11,1 s
0 – 100 km/h	17,6 s	21,7 s	20,0 s	17,7 s
1 km ze startu zatrzymanego	38,7 s	41,0 s	40,6 s	38,8 s
Elastyczność				
60 – 100 km/h (IV bieg)	23,5 s	27,6 s	25,4 s	18,7 s
Prędkość maksymalna	153 km/h	135 km/h	140 km/h	148 km/h
Zużycie paliwa podczas testu				
minimalne l/100 km	7,7	5,4	5,9	6,2
maksymalne l/100 km	11,7	7,9	8,2	10,0
średnie l/100 km	8,9	6,2	6,5	7,7
pojemność zbiornika paliwa	43 l	32 l	40 l	42 l
zasięg	ok. 483 km	ok. 516 km	ok. 615 km	ok. 545 km
Droga hamowania				
ze 100 km/h na zimno	47,0 m	47,6 m	48,4 m	51,4 m
opóźnienie	8,21 m/s ²	8,10 m/s ²	7,97 m/s ²	7,50 m/s ²
ze 100 km/h na ciepło	48,3 m	47,0 m	43,2 m	59,7 m
opóźnienie	7,99 m/s ²	8,21 m/s ²	8,92 m/s ²	6,46 m/s ²
Poziom hałasu wewnątrz				
na biegu jałowym	52 dB(A)	46 dB(A)	50 dB(A)	53 dB(A)
przy 50 km/h	70 dB(A)	66 dB(A)	69 dB(A)	70 dB(A)
przy 100 km/h	76 dB(A)	72 dB(A)	76 dB(A)	78 dB(A)
przy 120 km/h	80 dB(A)	76 dB(A)	79 dB(A)	79 dB(A)

Ochrona środowiska

Z powodu wiecznie spragniego i głośnego silnika Łada straciła wiele punktów.

W poszukiwaniu samochodu możliwie najbezpieczniejszego dla środowiska naturalnego zaskakujące wyniki może dać przegląd małych pojazdów. Ich lekkie karoserie nie obciążają nadmiernie szos i pozwalają zastosować małowartościowe, oszczędne silniki. Najlepszym przykładem dla tej tezy jest Daihatsu Cuore. Jego karoseria zakrywa jedynie 4,6 m² powierzchni jezdni, auto zaś waży tylko 672 kilogramy. Tym samym jest on najmniej przy i najlżejszy z całej czwórki konkurentów, bez wyjątku wyposażonych w regulowane katalizatory.

Jego dysponujący mocą 41 KM silnik nie musi się zbytnio przemęczać w czasie jazdy. Cuore w czasie prób kontrolnych spalił przeciętnie 6,2 l normalnej benzyny bezołowiowej na 100 kilometrów i dzięki temu jeszcze raz okazał się bardziej oszczędny od Fiata Pandy, który na zaliczenie tej próby potrzebował 6,5 l benzyny bezołowiowej super. Yugo, spalając 7,7 l benzyny bezołowiowej nor-

Środowisko

	Łada	Daihatsu	Fiat	Yugo
Zużycie paliwa	305	420	412	365
Hałas na zewn. pojazdu	210	225	255	225
Gwarancja powr. przyz.	0	0	0	0
Spaliny	500	500	500	500
Powierzchnia podwozia	150	245	230	205
Ogółem (max. 2 000)	1165	1390	1397	1295



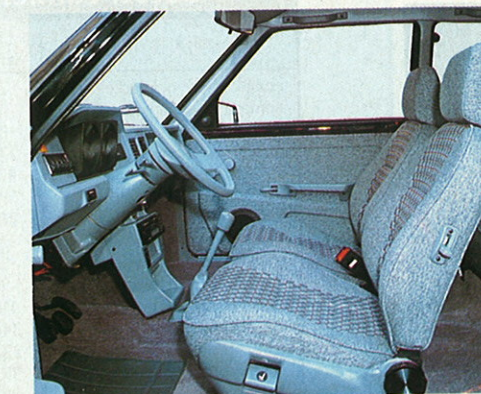
Przednie fotele Łady Samary dają bardzo dobre oparcie dla ud pasażerów. Jednak sięgająca głęboko do wnętrza kierownica wymaga od kierowcy jazdy z przyciągniętymi rękami. Wysokość dachu nad tylnymi siedzeniami nie jest zbyt imponująca



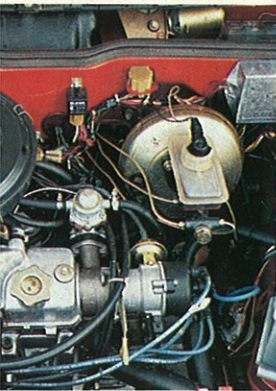
W Cuore osiągnięto właściwe proporcje odległości między fotelami, pedałami i kierownicą. Niemal poziomy dach zapewnia dużą swobodę głowom pasażerów podróżujących z tyłu. Jednak zajęcie miejsca w tej części pojazdu jest uciążliwym przedsięwzięciem



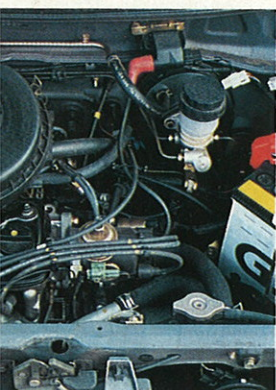
Oszczędnie dozowane aplikacje z tworzywa sztucznego miały stworzyć w Pandzie pozory przytulności, w miejsce odpychającego wrażenia, jakie sprawiał w niej gołe blachy. Kto pokona już trudności wejścia do tyłu pojazdu, musi się zadowolić bardzo małą ilością miejsca



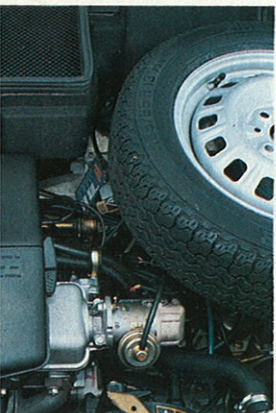
Dobrze jest rozwiązany w Yugo mechanizm zmiany położenia oparcia fotela. Podobnie jak w Ładzie, czynność tę wykonuje się przy pomocy dużego, umieszczonego pod siedzeniem pokrętki. Z tyłu, podobnie jak w Pandzie, nie ma zbyt wiele miejsca dla głów pasażerów



ukiwania wskaźnika poziomu oleju
a się w Ładzie Samarze gdzieś pod
przewodem wysokiego napięcia



trzcylindrowy silnik Cuore pracuje
vo" i ma skłonności do bardzo nie-
omiernego rozwijania pełnej mocy



zadawała dobrym stylem swej pra-
nienie obok niego koła zapasowego
i na korzyść pojemności bagażnika



ów o pojemności 1,1 l silnika Yugo
o jest doprowadzane za pośredni-
punktowego układu wtryskowego

Test porównawczy

malnej, pozostał daleko z tyłu za dwoma
przodującymi modelami, a Samara 1300 LS
zaprezentowała się szczególnie źle ze swym
zużyciem sięgającym 8,9 l benzyny bezolo-
wowej normalnej. Jej duże wymiary oraz ha-
łas o natężeniu 76 dB(A), zmierzony z jadą-
cego obok pojazdu, przyczyniają się do straty
przez nią ponad 100 punktów w stosunku
do plasującego się na trzecim miejscu Yugo.

Huczący silnik nie pozwolił Daihatsu zająć
pierwszego miejsca w tej konkurencji. Czte-
rosuwowa, trzycylindrowa jednostka, "wzmocniona" odgłosami przepływającego
powietrza i szumem opon, jest źródłem ha-
łasu o natężeniu 75 dB(A), zmierzonego z ja-
dącego obok pojazdu, podczas gdy Panda
wytworzyła w tej próbie tylko 73 dB(A).

Żadna z firm – Daihatsu, Fiat, Łada czy

też Yugo – nie czuje się odpowiedzialna
za swoje wyeksplloatowane wyroby. Wytwór-
nie te nie udzielają gwarancji powtórnego przy-
jęcia i tym samym każ-
dy ostatni właściciel produkowanych w
nich pojazdów jest odpowiedzialny za
odprowadzenie ich na złomowisko. Sytu-
acja ta musi się niebawem zmienić i na
pewno tak się stanie, gdyż ministerstwo
ochrony środowiska RFN pilnie pracuje
nad odpowiednią ustawą, która może
już w 1993 roku nabierze mocy prawnej.

Napęd

Dzięki dobrym osiągom jaz-
dy czołowe miejsca w tej
konkurencji zajęły Łada i Yu-
go.

Napęd

	Łada	Daihatsu	Fiat	Yugo
Własności silnika	40	37	70	68
Charakterystyka mocy	57	47	54	55
Równość pracy	55	32	48	50
Przyspieszenie	32	14	24	31
Elastyczność	54	22	38	92
Prędkość maksymalna	53	42	40	48
Zasięg	47	52	61	55
Ocena skrzyni biegów	70	70	75	75
Możliwość przełączania	63	70	50	29
Ogółem (max. 1 000)	471	386	460	494

Prawdziwym samochodem liliputem jest Dai-
hatsu Cuore. Jako jedyny wśród konkuren-
tów wyposażony jest w trzycylindrowy silnik,
którego najmniejsza, wynosząca 847 cm³ po-
jemność skokowa pozwala osiągnąć moc 41
KM.

Chociaż maksymalna prędkość pojazdu i
czas jego przyspieszenia nigdy nie mówią ca-
łej prawdy o jakości jego jednostki napędo-
wej i skrzyni biegów, to pod względem kultu-
ry jazdy i sposobu osiągania pełnej mocy Cu-
ore sprawia w tym teście bardzo złe wraże-
nie. Ponadto rozruch jego silnika przebiega z
dużymi oporami i bardzo denerwujący jest
styl jego pracy "na zimno" oraz leniwe reago-
wanie na skok pedału gazu. Lepiej wygląda
praca mechanizmu zmiany biegów pięciobie-
gowej przekładni, gdyż krótkie skoki dźwigni
i małe opory jej ruchu pozwalają zmieniać
biegi samymi niemal palcami.

Dużo gorzej pod tym względem prezen-
tuje się Yugo. Jego dźwignia zmiany biegów
opornie przemieszcza się przez zacinające
się połączenia jarzmowe, a włączenie piąte-
go biegu zmusza kierowcę do przechylenia
się w stronę jadącego obok pasażera. Znac-
nie lepsze noty Yugo otrzymał przy ocenie
własności swojego silnika, o pojemności 1,1 l.
Dynamiczny start, szybka reakcja na pedał
gazu i zdecydowane przyspieszanie z niskich
obrotów wystawiają mu opinię nadzwyczaj
mocnej jednostki napędowej. Kulturą swej
pracy przewyższa silniki pozostałych, startu-
jących w tym teście pojazdów. Dzięki tym za-
letom napędu, Yugo może się jeszcze uplaso-
wać przed Ładą. Jej silnik wprawdzie dobrze
harmonizuje z pięciobiegową skrzynią bie-
gów (dopłata 390 marek), wyposażoną w
lekko pracujący mechanizm zmiany biegów,
ale niezadowolające są duże opory przy jego
rozruchu oraz złe zachowanie się od chwili
osiągnięcia prawidłowej temperatury pracy.
Bardzo krytykowana jest też jego niedosta-
teczna dynamika.

W czasie prób na autostradzie Samara
osiągnęła maksymalną prędkość 153 km/h i
dzięki temu wysunęła się przed Yugo, które-
go możliwości zakończyły się na 148 km/h.
Z tyłu pozostała Panda (140 km/h) i Cuore
(135 km/h). Ważniejszy jest jednak fakt, że
Łada i Yugo zachowują się w czasie jazdy
znacznie ciszej niż Panda i Cuore, i należy tu
zauważyć, że wrażenia słuchowe w tym wy-
padku zupełnie nie zgadzają się z wynikami
pomiarów.

Do zwycięstwa w tej konkurencji silnikowi



W czasie pokonywania ostrych zakrętów, wykazująca ten-
dencję do podsterowności Łada przechyla się mocno na bok



W obszarze granicznym Cuore wymaga
dużo doświadczenia od swego kierowcy



Niemal neutralnie nadąża Łada do opano-
wania Panda za ruchami kierownicy



W czasie pokonywania zakrętów Yugo mocno zmniejsza
swój prześwit. Pozwalają mu na to długie ugięcia resor-
ów

Test porównawczy

Pandy zabrakło przede wszystkim mocy.
Stracił on punkty tylko tam, gdzie liczyły się
przyspieszenie, elastyczność i maksymalna
prędkość. Dzięki trwającemu 20 sekund roz-
pędzeniu od 0 do 100 km/h jest on wpraw-
dzie zważywszy od Daihatsu (0 – 100 km/h w
21,7 s), ale 45 KM jest jak na dzisiejsze czasy
bardzo skromną mocą. Jednak silnik Pandy
nie sprawia najmniejszych problemów z ro-
zruchem, pracuje bardzo stabilnie, nawet
przed osiągnięciem normalnej temperatury
pracy, i dobrze reaguje na pedał gazu.

Podwozie

Dobre podwozie jest jedno-
cześnie bezpieczne i komforto-
we. Bezkonkurencyjna okazała
się tu Łada.

Rezerwy bezpieczeństwa podwozia mogą
się okazać niewystarczające nawet wtedy,
gdy kierowca ma już dawno za sobą czasy
młodzieńczych niepokojów. W niebezpiecz-
nej sytuacji, wywołanej przez innego uczest-
nika ruchu drogowego, o życiu lub śmierci
zdecydować może odpowiednie zachowanie
się samochodu na drodze.

Podwozie

	Łada	Daihatsu	Fiat	Yugo
Na zakręt. – nie obciąż.	65	55	82	79
Na zakrętach – obciąż.	61	43	78	76
Jazda na wprost	70	35	40	70
Układ kierowniczy	49	55	57	47
Kóło skrętu	38	58	50	48
Trakcja	55	55	70	60
Hamowanie	135	135	100	68
Resor. – nie obciąż.	55	37	52	41
Resorowanie – obciąż.	55	34	46	43
Ogółem (max. 1 000)	583	507	575	532

Ceny i wyposażenie

Model	Łada Samara	Daihatsu Cuore	Fiat Panda	Yugo 60
Cena podstawowa	13 490,-	13 290,-	13 780,-	12 480,-
System ABS	-	-	-	-
Poduszka powietrzna	-	-	-	-
Szyba obrotowa z tyłu	-	+	+	+
Lusterka zewn. lewe/prawe	+	+	+/	+
regulowane z wnętrza	+	+	+/80,-	+
Obrotomierz	-	+	-	-
Automatyczne, trzypunktowe	-	-	-	-
pasy bezpieczeństwa z tyłu	+	-	+	+
Tylnie drzwi	600,-	500,-	-	-
Skrzynia biegów pięciobiegowa	390,-	+	+	+
Przesuwany dach	-	-	470,-	-
Wycieraczka i sprysk. tyln. okna	+	+	+	+
Lakier metalic	350,-	320,-	420,-	390,-
Reflektory przeciwmieglne	+	+	+	-
Tylnie siedzenia rozkładane	-	-	-	+
- dzielone niesymetrycznie	-	-	-	-
Wycieraczki reflektorów	199,-	-	-	-
Zamykany korek wlewu paliwa	+	+	+	+
Szyby termoizolacyjne	-	-	+	-
Zegar	-	-	54,-	-
Centralna blokada zamków	-	-	-	-

+ = wyposażenie seryjne; - = nie produkuje się
Ceny w markach. Stan z 5 grudnia 1991.

W czasie prób jazdy w teście AUTA Pan-
da i Yugo stawiali kierowcy najniższe wyma-
gania. Na zakrętach zachowywały się niemal
neutralnie i powstrzymywały się także od
podstępnych reakcji przy zmianie obciążenia
w czasie symulacji zbyt ostro pokonywanych
zakrętów. W zakresie granicznym Łada
wchodzi w pewną nadsterowność i w tej sy-
tuacji do jej opanowania niezbędna jest do-
świadczona ręka. W niebezpiecznej sytuacji i
z czterema osobami "na pokładzie" Cuore
jest jeszcze bardziej kapryśny. W Yugo i Ła-
dzie nie odczuwa się w ogóle wpływów
bocznego wiatru, ale Panda a przede wszyst-
kim Daihatsu, wymagają wtedy bardziej
zdecydowanego użycia kierownicy.

W teście hamowania Yugo uzyskał najgor-
sze wartości opóźnień. Bardzo rozbudowa-
ny układ hamulcowy tylnych kół nie pozwala
na wykonanie manewru pełnego, kontrolo-
wanego hamowania. Już przy zimnych ha-
mulcach bardzo długa droga hamowania
(51,4 m ze 100 km/h) ulega dalszemu po-
gorszeniu po rozgrzaniu się okładzin i wyno-
si wtedy 59,7 m. Są to bardzo niebezpieczne
wartości dla pojazdu, w którym kierowca i
pasażerowie otoczeni są tak małą przestrze-
nią jak w Yugo. Z kolei w Daihatsu bardzo
złe jest rozwiązany problem resorowania.
Długie nierówności jezdni sprawiają wiele
kłopotów, a krótkie ugięcia resorów wpra-
wiają karoserię w silne wahania, szczególnie
odczuwalne na złych drogach. W takich sytu-
acjach jazda Yugo jest bardziej komfortowa,
choć jego styl utrzymania kierunku pod-
czas jazdy na wprost jest najmniej elegancki.

Ekonomiczność

O ogólnej ekonomiczności po-
jazdu decyduje nie tylko cena
zakup.

Jeżeli ktoś mówiąc o tanim samochodzie ma
na myśli tylko cenę jego kupna, powinien zo-
stać szybko wyprowadzony z błędu. Opłaty
za naprawy warsztatowe i części zamienne



Duży przedział bagażowy Samary ma wy-
soko umieszczoną tylną krawędź



Cuore pomieści mniej bagażu, ale załado-
nek będzie znacznie łatwiejszy



Obok tych walizek, w Pandzie znajdzie się
jeszcze miejsce dla kilku toreb



Yugo ma szczelinowy przedział bagażowy, któ-
rego duża część pozostała nie wykorzystana

Koszty ubezpieczenia

Przybliżone koszty ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej i auto casco.
Cenę samochodu podaną w markach RFN przeliczono na złotówki wg kursu
obowiązującego pod koniec marca 1992 r. (wyjątek stanowi Łada Samara, w
wypadku której punkt wyjścia do naliczenia składki stanowi średnia cena obo-
wiązuje w Polsce za egzemplarz wyprodukowany w 1991 r.). Wysokość
składek obliczono uwzględniając zniżkę za 5 lat bezszkodowej jazdy kierowcy
i dla samochodu posiadającego atestowane urządzenie alarmowe. Stan na ko-
niec marca 1992 r.

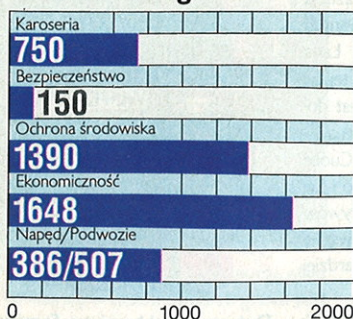
Łada Samara 1300 LS, cena 65 mln zł	PZU	WARTA	WESTA
Składka AC za cały rok z góry	1 895 000	1 931 000	1 950 000
Rata AC za kwartał	526 500	-	585 000
Składka OC za rok	804 000	1 000 000	660 000
Rata OC za kwartał	201 000	-	165 000
Daihatsu Cuore GLX, cena 108 mln zł			
Składka AC za cały rok z góry	3 674 000	3 208 000	5 184 000
Rata AC za kwartał	1 020 000	-	1 458 000
Składka OC za rok	336 000	1 000 000	260 000
Rata OC za kwartał	84 000	-	65 000
Fiat Panda 1000 Fire, cena 112 mln zł			
Składka AC za cały rok z góry	3 810 000	3 326 000	5 376 000
Rata AC za kwartał	1 058 500	-	1 512 000
Składka OC za rok	528 000	1 000 000	420 000
Rata OC za kwartał	132 000	-	105 000
Yugo 60 EFI, cena 101 mln zł			
Składka AC za cały rok z góry	2 945 000	3 000 000	3 030 000
Rata AC za kwartał	818 000	-	833 000
Składka OC za rok	528 000	1 000 000	420 000
Rata OC za kwartał	132 000	-	105 000

Części zamienne i konserwacja

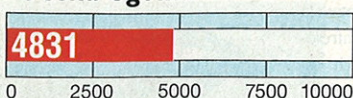
Model	Łada Samara	Daihatsu Cuore	Fiat Panda	Yugo 60
Komplet piór wycieraczek	29,87	25,65	14,93	18,13
Komplet świec zapłonowych,				
filtr powietrza oleju i paliwa	84,31	60,25	73,99	101,12
Układ wydechowy	273,03	328,30	262,66	261,-
Katalizator	473,10	567,70	637,26	865,26
Sonda lambda	91,09	138,45	224,58	169,86
Sprzęgło kompletne	286,14	206,50	262,20	265,05
Zestaw amortyzatorów	379,62	588,25	409,94	337,44
Okładziny hamulcowe przednie	56,43	56,40	46,28	44,46
Okładziny hamulcowe tylne	96,33	42,75	40,58	55,86
Przednie tarcze hamulcowe	118,56	177,84	81,17	111,15
Tylnie bębny hamulcowe	346,56	223,44	207,25	157,32
Alternator na wymianę	222,30	-	249,66	-
Alternator nowy	393,30	567,70	456,-	249,66
Rozrusznik na wymianę	212,04	-	223,44	-
Rozrusznik nowy	269,04	339,70	458,28	283,86
Przegląd	ok. 100,-	ok. 135,-	ok. 130,-	ok. 54,-
Stacje serwis. na terenie Niemiec	700	470	1 387	300

Wszystkie ceny w markach. Stan z 5 grudnia 1991.

Ocena szczegółowa



Ocena ogólna



Daihatsu Cuore



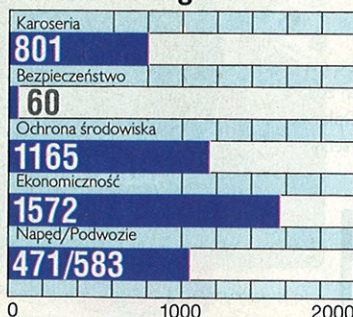
Cuore zwyciężył z niewielką przewagą. Niedostatki napędu i podwozia powetował sobie w innych konkurencjach.

Fiat Panda

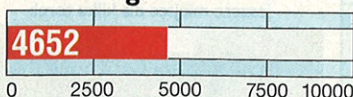


Za złe oceny bezpieczeństwa i karoserii Panda zapłaciła utratą zwycięstwa w całym teście. Poza tym, ten model Fiata zaprezentował dobrą formę.

Ocena szczegółowa



Ocena ogólna



Lada Samara



Łada zasłużyła sobie na duże uznanie. Jej komfort i stosunkowo duże wnętrze predestynują ją do roli jedynego, rodzinnego auta w tym teście.

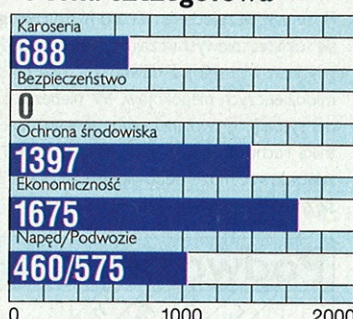
Yugo 60



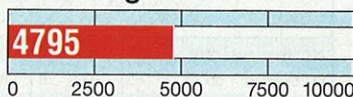
Czwarte miejsce zajął Yugo. Na przekór swej niskiej cenie, najwięcej punktów stracił przy ocenie ekonomiczności.

Za napęd i podwozie można otrzymać maks. po 1 000 pkt., za karoserię, ekonomiczność, bezpieczeństwo i ochronę środowiska – maks. po 2 000 pkt.

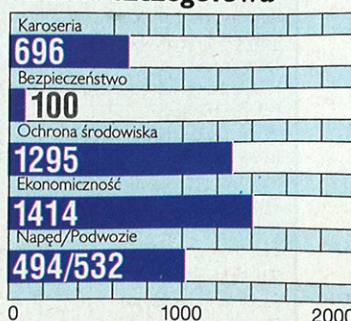
Ocena szczegółowa



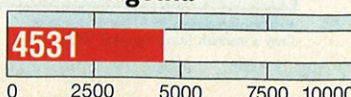
Ocena ogólna



Ocena szczegółowa



Ocena ogólna



Test porównawczy

mocniej wpływają na ogólny bilans kosztów pojazdu niż kilkaset marek więcej lub mniej wydanych przy zakupie.

Najdroższe są części zamienne oferowane w punktach sprzedaży Daihatsu. Kierowca Cuore za cztery amortyzatory musi zapłacić ponad 250 marek więcej niż jego kolega z Yugo, również układ wydechowy japońskiego pojazdu jest droższy o 328,20 marki.

Cuore nie oferuje drogiego zespołu – na przykład alternatora lub rozrusznika po niższych cenach, uwzględniających ich wymianę za zespoły zużyte. Takiej usługi, zgodnej z ochroną środowiska, nie proponuje także Yugo, ale jego nowy alternator i rozrusznik są bardzo tanie.

Daihatsu najbardziej skutecznie broni swoich klientów przed niespodziewanymi kosztami. Wprawdzie Łada i Yugo również oferują sześciolletnią gwarancję na karoserię, ale Cuore przebił ich trzyletnią lub obejmującą 100 000 kilometrów przebiegu gwarancją na niezawodne działanie zespołów mechanicznych, obejmującą także pomoc drogową.

Dzięki długim okresom pomiędzy kolejnymi przeglądami, ogólne ich koszty utrzymują się na bardzo niskim poziomie. Z wyjątkiem Yugo, odnosi się to również do prac naprawczych. Większe różnice między konkurentami pojawiają się przy porównaniu ich kosztów stałych. Opłaty za ubezpieczenie i podatki Łady czynią z niej najdroższy w tym teście pojazd, a należy pamiętać jeszcze o jej najwyższym zużyciu paliwa.

W konkurencji tej Yugo zajął czwarte

Ekonomiczność

	Łada	Daihatsu	Fiat	Yugo
Cena	259	260	257	267
Dopłaty	60	10	10	10
Gwarancja	150	200	125	100
Podatek i ubezpieczenie	142	184	190	154
Przeglądy	130	125	145	111
Łatwość naprawy	200	187	186	166
Części zamienne	387	262	391	324
Koszt paliwa	244	420	371	292
Ogółem (maks. 2 000)	1572	1648	1675	1414

miejsce. Jego zachęcającej cenie (12 480 marek) nie odpowiadają wysokie koszty stałe oraz wynikające z dużej straty wartości, trudne do oceny szanse na odsprzedaż tego pojazdu. Także niezbyt gęsta sieć punktów serwisowych kosztowała go utratę kolejnych punktów, co bowiem może pomóc najlepszy nawet warsztat, gdy położony jest zbyt daleko.

Panda i Cuore zdobyły dużą przewagę nad Ładą i Yugo. Przy rezygnacji z wielu elementów podnoszących komfort wyposażenia, nabywcy Fiata i Daihatsu mogliby zaoszczędzić jeszcze tysiąc marek, ale wtedy musieliby zdecydować się na modele Panda 1000 L lub Cuore GL. Jednak również Łada i Yugo są bardzo ekonomicznymi pojazdami. Szczególnie Łada jest bardzo dobrym autem dla rodzin liczących się z wydatkami.

M. H.