ole lopullinen tavoite, vaan pyrkimyksenä on pyöreä luku — miljoona Ladaa.

Näin kertoi tehtaan pääjohtaja Viktor Poljakov, joka aikaisemmin johti Moskvitsh-tehdasta.

Kolmannella linjalla tullaan valmistamaan muunnos vanhasta mallista: korin etu- ja takaosaa muutetaan jonkin verran, ja auto varustetaan suuremmalla moottorilla. Myös farmarimalli on tulossa.

Uusista malleista ei kuitenkaan niinkään olla huolissaan. Tärkeintä on saada tehdas lopulliseen kuntoonsa, jolloin nykyinen 40 000 työntekijän määrä nousee 60 000:een.

Se merkitsee valtavaa asuntotuotantoa, joka jo nyt on silmiinpistävä Togliattin maisemissa. Se merkitsee myös uusia palvelupisteitä. Se merkitsee myös sitä, että vielä paikalla olevat noin 150 italialaista asiantuntijaa voivat palata kotimaahansa.

Suomalaisille vieraille esiteltiin tehdaskompleksi, jonka yhteinen pinta-ala on 2,2 miljoonaa neliömetriä. Kun aikaa on vain tunteja eikä päiviä, käy se parhaiten päinsä kiertämällä eri rakennelmat autolla. Mustien Volgien autokolonna ajaa toisesta rakennuksesta toiseen, hallin ovet avautuvat ja autot kiertävät hallin. Toimittajat katselevat ikkunoista koneita ja työntekijöitä; työntekijät katselevat ohi ajavia toimittajia. Välillä pysähdytään

Volgan autotehdas sijaitsee Togliattissa 800 kilometriä itään Moskovasta.

ja jaloitellaan kiinnostavimmissa kohteissa.

Ulkomaiset koneet

Ei tarvitse olla edes kovin tarkkanäköinen huomatakseen, että vastaan tulee ulkomaalainen kone toinen toisensa jälkeen: Asea, ISU innocenti, Disa-Matic, Schuler ... kertovat amerikkalaisesta ja eurooppalaisesta tuotannosta.

Ja vielä keskeneräisen tietokonekeskuksen sisukset tulevat General Electriciltä ja Olivettilta.

Kierros on varsinainen oppitunti: sen aikana on voinut seurata auton syntyvaiheita alusta loppuun, sillä Togliatti ei ole mikään kokoonpanotehdas. Siellä tehdään kaikki vaiheet itse, lukuunottamatta akkujen, iskunvaimentimien ja tuulilasinpyyhkimien tapaisia valmisteita, joita saadaan muista Itä-Euroopan maista.

Näin ollen tehdas sijoittuukin maailman kärkipäähän suuruuskilpailussa, jos otetaan "tehdas tehtaana", kuten pääjohtaja Poljakov huomauttaa. Jos otetaan autoyhtymät sinänsä, niin Togliatti pääsee ehkä 30. sijalle.

Mitä tämä peltomaalle noussut komeus sitten maksaa? Pääjohtaja Poljakov kertoo senkin: "Meidän järjestelmämme mukaan laskettuna koko tehdas maksaa miljardi ruplaa (noin 5 miljardia markkaa). Ulkomaisten kauppojen osuus lasketaan yli 400 miljoonassa dollarissa (noin 1,6 miljardia markkaa)."

Käsitellään työvoimakysymystä, turvallisuus- ja saasteongelmia, jotka tiedostetaan myös Neuvostollitossa. Mutta pääjohtaja ei ainoastaan vastaa kysymyksiin. Hän on kiinnostunut myös suomalaisten kokemuksista — onhan Lahdesta tullut nopeasti suosittu auto myös täällä. Hän saakin kuula, että siinä todettu sekä hyviä että huonoja puolia. Kokonaisarvosanaksi tulee "hyvin kilpailukykyinen auto hintaluokassaan".

valmistaman 2—2,1 miljoonaa autoa, näistä 1,2—1,3 miljoonaa henkilöautoa.

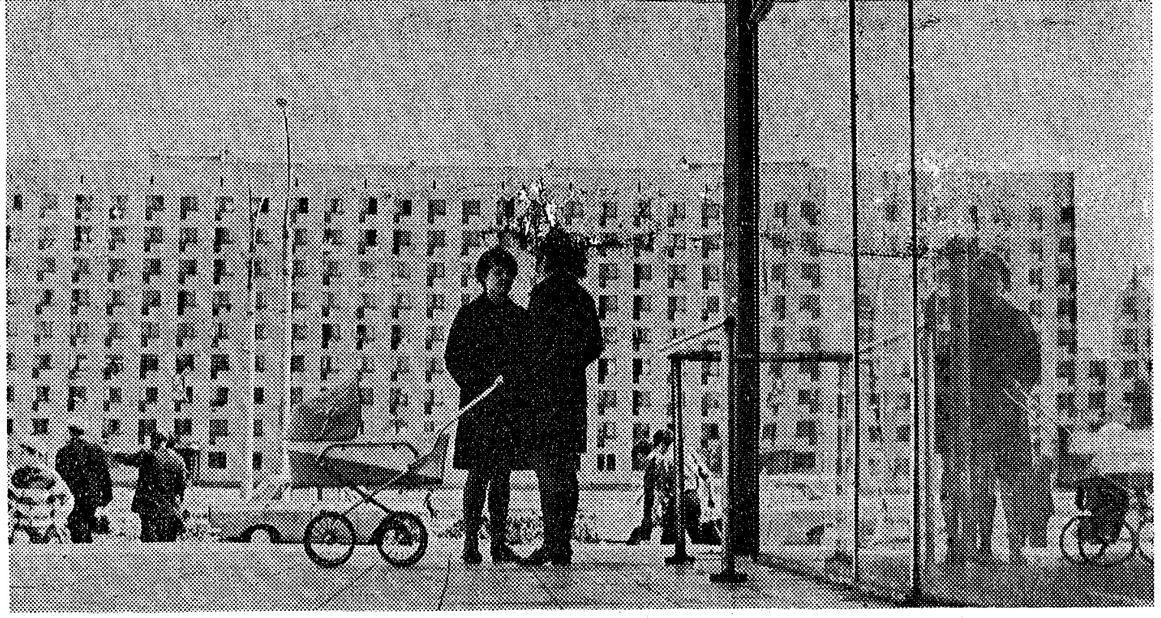
Ohjelmassa on vielä käynti jättivoimalaitoksella. Se on vakuuttava näky, mutta vähintään yhtä vaikuttava on tapa jolla se esitellään: opas ja laitosta kuvaavat öljyvärimaalaukset, kuin taidenäyttelyssä ikään.

Päivä Togliattissa päättyy illallisiin, joiden isäntänä on tehtaan tekninen johtaja, tekniikan tohtori Aleksei Evseev. Suomalaisia kiinnostaa hänen mielipiteensä mainonnasta sekä Moskvitshin ja Ladan kilpailuasemasta vientimarkkinoilla.

"Kun olin Italiassa, mainostettiin erästä viiniä kovasti. Ostin sitä, ja maistoin, mutta en ostanut enää toista kertaa. Jos on huono auto, sitä ei pidä mainostaa, jos taas on hyvä auto, se puhuu omasta puolestaan", hän sanoi.

"Niin kuin kaikki kunnon bisnesmiehet maailmassa, en minäkään puhu pahaa kilpailijan tuotteesta, vaan myyn omaani".

Koska asiasta kuitenkin sinnikkäästi keskusteltiin, oli hän valmis täsmentämään: "Lada ja Mosse ovat molemmat hyviä autoja, mutta ostaja päättää kumman haluaa. Jos hän haluaa jättää toiset liikennevaloissa taakseen, hän ostaa Ladan. Jos hän taas tarvitsee vaikeissa olosuhteissa käytettävän auton, hän valitsee Mossen."



Togliatti toimii nuorin voimin: työntekijöiden keski-ikä on 25 vuotta ja naisia heistä on 30 prosenttia.

Lada Helsingissä

Lada on ulkonaisesti lähes samanlainen kuin Fiat 124. Selvimmin autot erottaa toisistaan vertailemalla takapyörien kuralappujen tekstejä.

HS esittelee parhaan neuvostoauton

— JUKKA MIETTINEN —

Tänä vuonna Lada näyttää mihin se Suomessa pystyy. Viime vuoden lopulla se kipusi myyntitilastojen kärkeen ja nyt muut maahantuojat voivat vain odottaa mitä Konelasta tuleman pitää.

Huhujen mukaan Konela maksaa kovia vaihtohintoja muista autoista ja käy muutenkin mukavasti kauppaa.

Ladan merkittävin etu on sen pieni hinta ja itäauton maksutapa: 30 prosenttia käteen ja loput puolentoista vuoden aikana.

Tänä vuonna Lada menestyy varmasti, sillä ihmistä joka Ladan asemesta ostaa Fiat 124:n ja maksaa yli 4 500 markkaa turhasta, voidaan jo osoittaa sormella: punatauti ei nimittäin ole tarttuvaa.

Lada on periaatteessa täysin sama kuin Fiat 124. Neuvostoliiton olot vaativat autolta enemmän kuin Italian, joten Ladaan on tehty joitakin muutoksia.

Yksi tärkeimmistä muutostöistä on jousituksen uudistus. Kelirikkoiset tiet käsittelevät auton alustaa kovakouraisesti, joten muutoksen ymmärtää. Suomalaiset ostajat ymmärtänevät antaa arvoa tukevammille vietereille.

Kahden vuoden suunnittelun ja 560 000 kilometrin koeajojen jälkeen havaittiin muutakin muutettavaa: parannuksia tehtiin seitsemän kertaa jokaisen 80 000 kilometrin ajojakson jälkeen.

Testit osoittivat, ettei neliovinen ja isoikkunainen kori kestänyt huonokuntoisten teiden rasituksia. Koria tukevoitettiin mm. vahvistamalla etu- ja keskitolppia sekä valmistamalla katto 0,9 millimetrin pellistä. Kattoon lisättiin vielä kaksi lisäjäykennintä.

Kuraiset tiet heikensivät jarrujen toimintaa nopeasti, joten jarrujärjestelmään jouduttiin tekemään muutoksia. Ladassa on kaksipiirinen jarrujärjestelmä ja takapyöriin vaikuttaa taka-akselin kuormituksen mukaan toimiva paineentasausventtiili. Etupyörissä on itsesäätyvät levyjarrut, koska takapyörissä on rumpujarrut. Kahva on oikeaoppisessa paikassa etuistuinten välissä.

Ladan moottorin nokka-akseli sijaitsee kannen yläpuolella. Kampiakseli on viisilaakerinen. Suomeen tuotavissa malleissa puristussuhde on 8,8:1, mutta siitä huolimatta autoon suositellaan 98-oktaanista polttoainetta. Tehdas ilmoittaa SAE-tehoksi 65 hevosvoimaa.

Lada maksaa tällä hetkellä 11 300 markkaa. Onko se hintansa arvoinen? Mitä muita autoja samalla rahalla saisi?

Kaksiovinen Austin 1300 maksaa noin 500 markkaa enemmän, 2-ovinen Ford Escort 1100 on 95 mk halvempi, Renault 4 E on 400 mk kalliimpi, Simca 1000 LS 200 mk halvempi ja VW 1200 maksaa 500 mk enemmän.

Lada on siis erittäin kilpailukykyinen. Itäautojen maksuehtoja sovelletaan Ladaan, joten vähin rahoin autoa vaihtava taatusti miettii kaksi kertaa ennen kuin ottaa jonkun toisen merkin.

Onko Lada sitten hyvä auto?

Kestävyydestä on vaikea sanoa yhtään mitään, mutta ainakin Fiat 124:t ovat kestäneet tarpeeksi hyvin. Viimeistelyvirheitä Ladassa on niin kuin muissakin autoissa: seisontajarrun varoitusvalo reistaili, latauksen merkkivalo vilkkui omia aikojaan tarpeettomasti ja polttoainemittari näytti puuta heinää.

Viat ovat pikkuvikoja, mutta luulisi tehtaan kiinnittävän huomiota erityisesti polttoainemittariin; Neuvostoliitossa kun huoltoasemia ei tiettävästi ole joka nurkan takana. Yleinen viimeistelytaso on hyvä, joskin kauneusvirheitäkin on — kuten esimerkiksi sisäpuolinen maalaus.

Ärsyttäviä yksityiskohtia

Tehtaan tiedotteen mukaan Fiat 124:ää paranneltiin, muuteltiin ja suunniteltiin kokonaista kaksi vuotta ennen kuin siitä tuli Zhiguli eli Lada. Satojen tuhansien testikilometrien aikana olisi luullut tiettyjen Fiatin helmasyntien paljastuneen moneen kertaan, mutta niin ei vain käynyt.

Ärsyttävä asia on katkaisimien sijoitus pois kuljettajan ulottuvilta. Turvavöitä käyttävä ei varmasti ylety vaivatta esimerkiksi valo-, mittarivalo- ja tuulilasin pyyhkimien katkaisimiin.

Raivostuttava asia on lämmityslaitteen mielipuolinen säätöjärjestelmä. Turvavöitä käyttävällä ei ole pienintäkään toivoa ylettyä lattiatasoon sijoitettuun muovikoppaan, jonka sulkulevyä säätämällä ilmavirta ohjataan joko jalkatilaan tai tuulilasiin. Tyhmänrohkea autoilija, joka ei käytä turvavyötä, pystyy liikuttelemaan levyä, mutta hänkin joutuu kumartumaan aivan liian alas.

Ainoa mahdollisuus on liikutella säätölevyä jalallaan, mutta onko se nyt sitten huippumodernia suunnittelua?

Laite ei tosin paljoa säätöä kaipaakaan, koska lämmityslaitteesta tulvii vain kuumaa ilmaa. Läppää oli pidettävä kaiken aikaa tuulilasiin päin.

Surkea keksintö pesulaitteena

Kaikkein ravostuttavin ja samalla myös liikenneturvallisuuden kannalta vaarallisin puute on Fiatin ikioma kumituttijärjestelmä, jonka avulla pitäisi saada tuulilasi puhtaaksi. Konehuoneen puolelle on sijoitettu piskuinen muovipussi, johon optimistit saavat panna vettä ja pesuainetta, jos haluavat. Pyyhkimien katkaisin on sijoitettu melko lähelle kumituttia, mutta se on kuitenkin aivan liian kaukana kuljettajasta.

Kun tätä systeemiä yrittää saada toimimaan tehokkaasti kuraisella, rapaisella ja suolasohjoisella maantiellä, niin välittömänä seurauksena on ainoastaan kuljettajan vatsahaava. Kumitutti tirauttaa piskuisen ruikun tuulilasiin ja hitaat pyyhkimet yrittävät selvitä urakastaan häpeälliseen loppuun saakka.

Suomen lakiin pitää saada asetus, jossa määrätään seuraavaa: jokaisessa uudessa maahantuodussa autossa on vakiovarusteena oltava sähkökäyttöinen tuulilasin pesulaite, vähintään kahden mutta mieluummin viiden litran vetoinen nestesäiliö ja ohjauspyvääseen sijoitettu kaksitoiminen vipu pesulaitetta ja pyyhkimiä varten.

Tyyppikatsastajien täytyy kohdistaa voimakas painostuskampanja, jotta tämä asetus saataisiin voimaan mahdollisimman pian. On kysymys meidän kaikkien turvallisuudesta, ja Ladan ohella on monia merkkejä vaarantamassa liikenneturvallisuutta.

Rauhallinen auto ajettavaksi

Onko Lada helppo ajettava?

Kahden hengen kuormalla sen takapää luistelee herkästi liukkaalla pinnalla, ja autoon kaivataan kunnollisia nastoitettuja talvirenkaita. Lumisella tiellä ajettaessa keula pyrkii puskemaan aliohjautuvasti suoraan, joten vauhtihurjat varokoot painamasta kaasupoljinta liian syvään.

Kesäkelillä ja kesärenkailla Lada arvatenkin käyttäytyy melko samantapaisesti kuin Fiat 124: aliohjautuvasti mutta kuitenkin rauhallisen varmasti. Ladan ohjaus ei ole omiaan nopeisiin korjausliikkeisiin, sillä se hidastelee tarpeettomasti. Fiatille ominainen kankeus on läpäissyt neuvostoliittolaisen suunnittelijaportaan.

Neliovisuudesta voidaan antaa plussaa. Sisätilat ovat melko väljät, joskin päätilaa on riittämättömästi pitkille makustajille.

Kuljettaja joutuu istumaan omituisessa asennossa, sillä aivan kuten Fiatissakin ei Ladassakaan löydä oikeata ajoasentoa hakemallakaan säädettävästä selkänojasta huolimatta. Kun kädet ovat sopivassa lepoasennossa, jalat ovat koukussa. Kun jalat ovat sopivasti, ohjauspyörään ei ylety.

Fiatin polkimet ovat täysin väärässä asennossa ja niin ovat Ladankin. Kaupunkiliikenteessä on ajettava kaasu pohjassa kaiken aikaa, jos aikoo pitää oikean nilkan taipumiskulman lähelläkään normaalia. Kytkin- ja jarrupoljin ovat liian pystyssä ja niitä on hankala käyttää.

Moottorista voidaan antaa plussaa, sillä se liikuttaa autoa terhakkaasti. Miinuspuolelle merkitään liialliinen sisätiloihin tunkeva meteli. Lada käynnistyy vaivatta, moottori lämpenee pian ja rikastimen käyttö on lyhytaikaista. rikastin kaipaa ehdottomasti merkkivalon kojelautaan.

Vaihteisto toimii tarkasti ja hyvin synkronoidusti. Jarrut riittävät vauhtivaroihin mainiosti. Yleisvaikutelma on siis kaikin puolin erittäin myönteinen. Parannuskohteiden listaan tehtaan pitäisi sisällyttää läpivirtaustuuletuksen järjestäminen ja puhaltimen vaimentaminen.

PLUSSAA

- *pieni hinta*
- *hyvät maksuehdot*
- *koeteltu yleisrakenne*
- *terhakka moottori*

MIINUSTA

- *tuulilasin pesulaitteen käyttökelvottomuus*
- *lämmityslaitteen kehno säätömekanismi*
- *kuljettajan epämukava asento*
- *läpivirtaustuuletuksen puute*