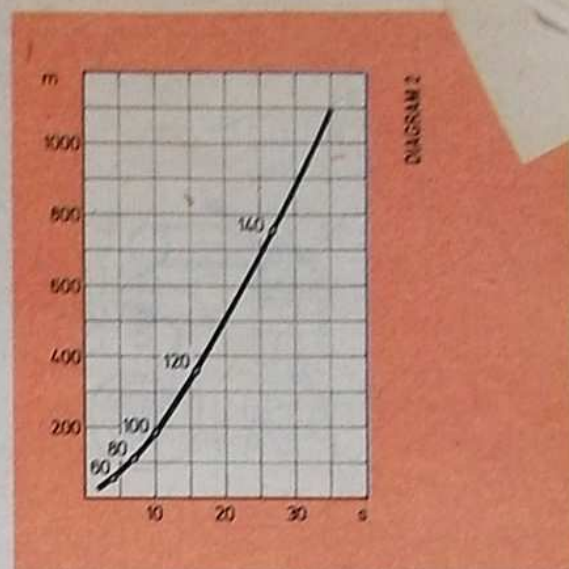
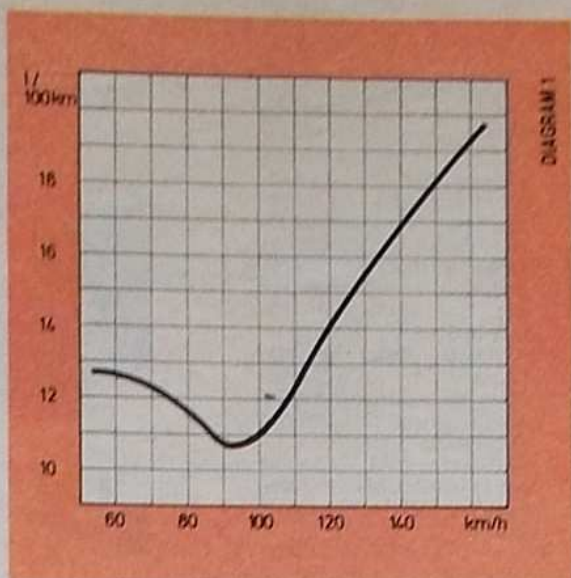




LADA 1600



MTX RALLYE





LADA 1600 MTX RALLYE

Právě před čtyřmi lety jsme testovali prototyp prvního soutěžního vozu, upraveného podnikem ÚV Svazarmu Metalex pro skupinu A 2 podle přílohy J Mezinárodních sportovních řádů FIA z osvědčeného sovětského cestovního automobilu VAZ 2103. Výsledky obvyklých redakčních zkoušek jsme uveřejnili v SM 10/75. V témže i následujícím roce byla vyrobena menší série těchto vozů, jimiž se tak dostalo našim soutěžním jezdcům tolik žádané „sportovní náčiní“ pro zápolení v objemové třídě vyšší než ta, jež byla a dosud je doménou obdobně upravených vozů Škoda. Koncem roku 1976 však byla výroba vozu VAZ 2103 MTX Rallye ukončena a Metalex, jako podnik oprávněný k výrobě vozidel pro sportovní účely, připravil na základě nových homologačních podmínek FIA inovaci svého výrobního programu. Aby se zúžitkovaly získané zkušenosti, bylo rozhodnuto odvodit nový soutěžní vůz opět od některého ze sériových typů automobilky v Togliatti. A tak počátkem roku 1977 byly postaveny první prototypy soutěžního vozu Lada 1600 MTX Rallye pro skupinu A 2, jež vznikly úpravami karosérie a podvozku sériového automobilu Lada 1300 (VAZ 21011), vybaveného však motorem objemu 1600, jenž je jinak hnací jednotkou k nám rovněž dováženého sériového typu Lada 1600 (VAZ 2106). Důvodem této hybridní úpravy bylo jednak využít objemového limitu třídy do 1600 cm³, jednak dosáhnout co nejnižší ceny finálního výrobku. Ostatně podobné kombinace využívá automobilka VAZ u homologovaného sériového typu 21015, určeného pro sovětskou milici.

Do konce ledna t. r. bylo již vyrobeno asi 30 těchto vozů a prodáno organizacím Svazarmu nebo přímo jezdcům 1. výkonnostní třídy. Zkušeností, získávaných v náročném provozu těchto vozů, využil výrobce k dalšímu vývoji a postupnému odstraňování jejich slabin, aby se tak našim soutěžním jezdcům dostal do rukou spolehlivý a výkonný automobil, připravený s co nejvyšší profesionální úrovní konstruktérské a dílenské práce. Počátkem posledního čtvrtletí minulého roku jsme převzali od zástupců svazarmovského Metalexu v Praze jeden z téměř definitivních prototypů tohoto vozu modelu 1979 pro krátkodobý redakční test, jehož výsledky nyní uveřejňujeme. Vůz byl před zahájením zkoušek zajet. V průběhu testu jsme s ním ujeli asi 2700 kilometrů a k seřizování jsme jej svěřovali výhradně výrobci.

TEXT ● Ing. O. Gregora
TESTOVALI Ing. O. Gregora a Ing. P. Košťál
FOTO ● M. Bakeš

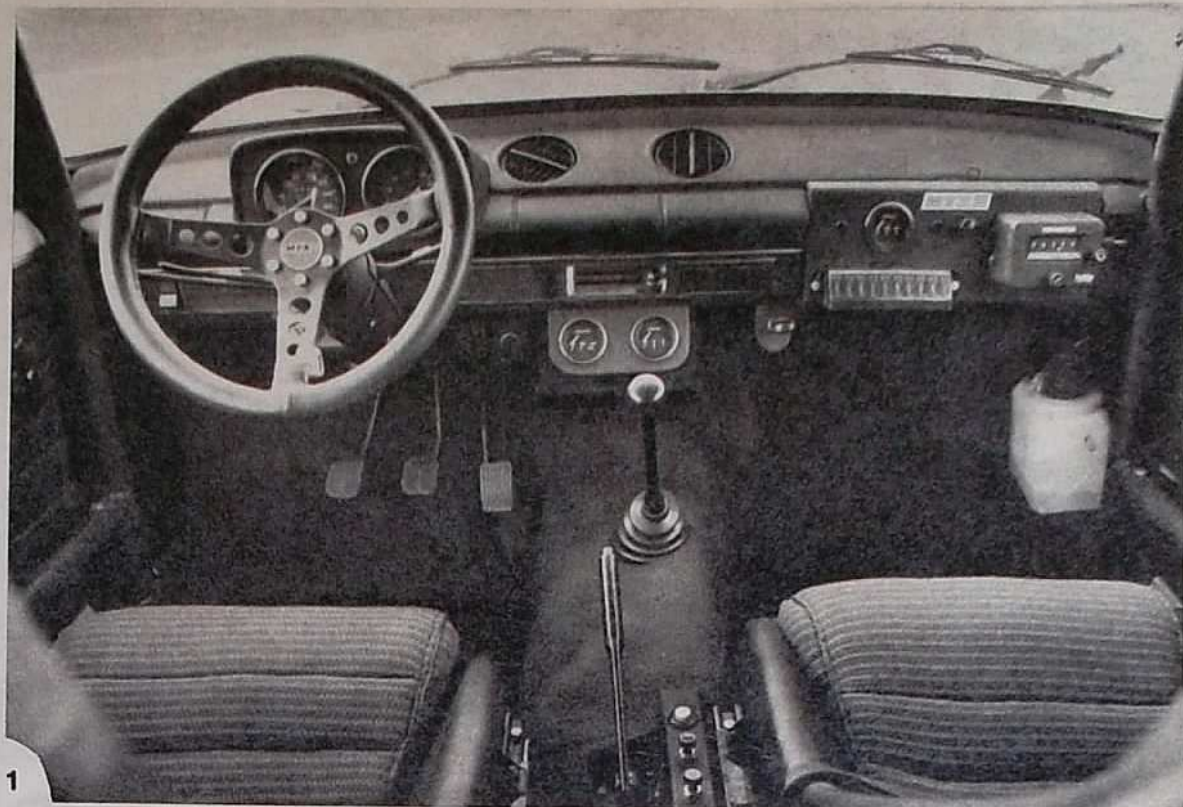
Karosérie a interiér

Jak jsme se zmínili úvodem, základem soutěžního vozu Lada 1600 MTX Rallye byl, s výjimkou motoru, sériový typ Lada 1300. Měřeno rozsahem a náročností úprav, pak nejméně změn doznal vnější karosérie. Pouze blatníky byly po odstranění části základního materiálu rozšířeny přinýtovanými laminátovými nástavci, aby bylo možno rozšířit rozchod kol a použít širších pneumatik, a kapota motoru i víko zavazadlového prostoru byly opatřeny pojistnými pryžovými sponami, bránícími samovolnému otevření při poruše zámku či závěru. Jejich přinýtované závěsy z poměrně tenkého duralového plechu jsou však poddimenzované a deformují se. Vnější výstroj vozu byl doplněn čtyřmi přidavnými světly (dvěma míhovými a dvěma dálkovými) a pravým vnějším zpětným zrcátkem. Podstatněji byl naproti tomu pozměněn interiér vozu. Především z něj byla odstraněna sériová sedadla a pryžové obložení podlahy v zadní části. Podle předpisů FIA byl pak do vozu vestavěn ochranný rám z trubek kruhového průřezu, částečně svařených, částečně sešroubovaných. O bezpečnost posádky je postaráno ještě lépe než u dřívějšího typu VAZ 2103 MTX Rallye, neboť rám zasahuje i do přední části interiéru. Kotevní místa pro jeho připevnění k nosným částem karosérie byla vhodně upravena a zesílena. Na původní nosníky předních sedadel byla usazena anatomická sedadla MTX s pevnými opěradly, prodlouženými v opěrky hlavy. Vzhledem k zachování původních mechanismů lze obě sedadla posouvat v podélném směru v dostatečném rozsahu a upravit tak rychle jejich optimální polohu podle potřeby jezdce i spolujezdce. Obě sedadla jsou vybavena čtyřbodovými bezpečnostními pásy Moravan, jejichž bráni popruhy jsou zakotveny na patkách ochranného rámu resp. na středním tunelu, ramenní popruhy, procházející otvorem v opěradle, pak na vyzluzené plošině pod zadním oknem.

Rozsáhle byla upravena přístrojová deska, doplněná dalším výstrojem. Původní sružený přístroj v její nástavbě před volantem byl nahrazen dvěma velkými kruhovými přístroji – rychloměrem a otáčkoměrem, standardně používanými u sériových typů Lada 1500 resp. 1600. Pod střední část přístrojové desky, v níž zůstalo zachováno původní ovládací ventilací a topné soustavy i popelník, byl upevněn přidavný panel s teploměrem chladicí kapaliny a tlakoměrem oleje. Oba přístroje, stejně jako ukazatel stavu paliva, umístěny před spolujezdcem, byly rovněž převzaty ze zmíněných sériových typů. Zbývající výstroj přístrojové desky je umístěn na upraveném víku odkládací schránky před spolujezdcem. Kromě ukazatele stavu paliva (odpovědný za jeho sledování je tedy spolujezdec) jsou zde dvě kontrolky přidavných světlometů, pojistková skříňka, tripmaster Halda a reostat, jímž se seřizuje intenzita osvětlení tripmasteru a pomocné svítilny Flexi, upevněné na horní trubce ochranného rámu, jejímž spínačem se toto osvětlení také zapíná a vypíná.

Standardní ovládací prvky – dva spínače na přístrojové desce vlevo od volantu a tři páčkové pod volantem – byly doplněny skupinou dalších čtyř, umístěných na držáku vpravo od páky parkovací brzdy, takže je mohou obsluhovat oba členové posádky. Jsou zde spínač ostřikovače čelního skla (jehož nádobka s čerpadlem byla přemístěna z motorového prostoru dovnitř před spolujezdcem, jenž tak může kontrolovat popř. doplňovat její náplň za jízdy), spínač houkačky (jezdec by však měl mít ještě jeden paralelně zapojený spínač v blízkosti volantu) a dva spínače přidavných světlometů. Hlavní ovládací prvky jsou beze změny, s výjimkou volantu – sériový byl nahrazen sportovním třiramenným Ø 340 mm, s věncem i vnějšími konci ramen obšitými kůží. Výstroj interiéru byl doplněn odpojovačem akumulátoru, umístěným na konzole, přivařené ke střednímu podlahovému tunelu za sedadlem spolujezdce.

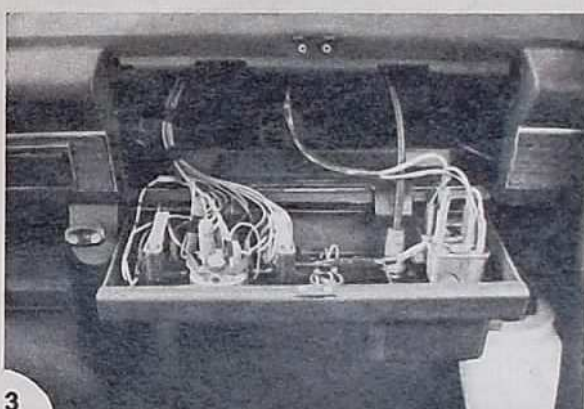
Přední část ochranného rámu si vyžádala několik drobných úprav, funkčně však nevýhodných. Především byly na horní přední trubku rámu přemístěny obě sluneční clony a zpětné zrcátko. Dostaly se tak níž a dále od čelního skla, což má za



1



2



3



4

následek, že sklopené clony značně omezují výhled z vozu a zrcátko nelze nastavit do optimální polohy, takže v něm není vidět celá levá část plochy zadního okna. Konečně bylo třeba i zkrátit klíčky pro spuštění předních bočních oken. Jejich páhly lze otáčet jen velmi obtížně a tak je v případě potřeby lepší otvírat jen trojúhelníková větrací okénka. Ve výstroji vozu jsme postrádali jakoukoli schránku, polici či kapsu pro odkládání nejrůznějších drobností. Zavazadlový prostor sériového vozu byl zcela přizpůsoben posádky vozu. K jeho dnu jsou pryžovými pásy připoutány náhradní kolo (které se pro svou šířku již nevejde do

1. Interiér vozu je přizpůsoben soutěžnímu použití. Platí to i pro přístrojovou desku. V její standardní nástavbě před třiramenným sportovním volantem jsou dva velké kruhové přístroje z typu 2103 – vlevo rychloměr s počítacem kilometru, vpravo otáčkoměr. Uprostřed, pod ovládacími prvky ventilací a topné soustavy, jsou na přidavném panelu teploměr chladicí kapaliny (vlevo) a tlakoměr oleje. Na pozměněném víku původní odkládací schránky před spolujezdcem je v levé části ukazatel paliva mezi dvěma kontrolkami přidavných světlometů, pod nimi snadno přístupná pojistková skříňka a vpravo přesný počítáč ujeté dráhy – tripmaster Halda. Na boční stěně před pravými dveřmi je nádobka ostřikovače čelního skla.

2. Na zvláštním držáku vedle páky parkovací brzdy, ve snadném dosahu jezdce i spolujezdce, jsou (zepředu dozadu) tlačítka ostřikovače čelního skla, spínač přidavných dálkových světlometů, spínač míhovek a tlačítka houkačky. Za nimi, rovněž po ruce, je lékárnička.

3. Po vyjmutí drátěné pojistky lze odklopit víko původní odkládací schránky před spolujezdcem. Pak je snadný přístup k elektrické instalaci přidavného výstroje i k mechanickému pohonu tripmasteru.

4. Zadní část interiéru je zbavena takřka všeho sériového výstroje, jenž ustoupil povinnému ochrannému rámu. Za sedadlem pro spolujezdcem je odpojovač akumulátoru. Akumulátor byl pro lepší rozložení hmotnosti vozu přemístěn z motorového prostoru, kde byl i zranitelnější, za příčnou zadní stěnu.

sm TEST

prostoru za levým podběhem), brašna s nářadím a zvedák. Za pravým podběhem je původní palivová nádrž objemu 39 l. Pro případné zvětšení objemu nádrže v mezích povolených Přílohou J předpisů FIA lze do vozu umístit ještě jednu náhradní nádrž symetricky místo standardního náhradního kola.

Poháněcí soustava a podvozek

Základem hnací jednotky vozu Lada 1600 MTX Rallye je největší ze sériových motorů této značky, řadový čtyřválec OHC objemu 1568 cm³ (vrtání x zdvih 79 x 80 mm), upravený v dovozených mezích na větší výkon. Zvětšením stupně komprese na 10,4, použitím speciálního vačkového hřídele s úhlem otevření pro oba ventily 300° a dvou dvojitých horizontálních karburátorů Weber 45 DCOE 9 (na speciálním sacím potrubí) se společným čističem vzduchu s molitanovou vložkou bylo prozatím dosaženo udávaného výkonu 81 až 85 kW (110 až 115 k)/6600 až 6800 1/min a točivého momentu 151 N.m (15,3 kp.m)/4500 1/min.

Dovolené provozní otáčky motoru jsou asi 7000 1/min. Vyrobcem této soutěžní verze však předpokládá, že dalším vývojem úprav bude možno dosáhnout výkonu přes 90 až 100 kW, což by výrazně zlepšilo dynamické vlastnosti vozu. Z dalších úprav motoru jmenujme speciální těsnění hlavy válců a odvětrání klikové skříně do zvláštní nádrčky, umístěné na levém podběhu. S výjimkou těchto změn se motorový prostor neliší od sériového – jen ještě akumulátor byl přemístěn za zadní příčnou stěnu před zavazadlový prostor, kde je jednak lépe chráněn před poškozením při případném čelním nárazu, s nímž je třeba počítat zejména u soutěžního vozu, jednak přispívá k lepšímu rozložení hmotnosti na nápravy. Převodné ústrojí vozu je zcela sériové, včetně odstupňování převodovky i stálého převodu hnací nápravy. A tak u tohoto vozu ještě výrazněji vyniká nevýhoda dosti „krátkých“ prvních tří stupňů převodovky a „díra“ mezi III. a IV. stupněm. Škoda, že nelze z cenových důvodů (ale i pro současný naprostý nedostatek) použít výhodnější odstupňované převodovky pro sériový typ Lada 1600, popř. i jiného stálého převodu. A tak jediná změna převodových stupňů jde na vrub jiných pneumatik.

Pro zlepšení jízdních vlastností byly, přiměřeně zvýšenému výkonu motoru, upraveny i některé části podvozku. Základní konstrukce náprav, jejich odpružení, řízení i brzd byla samozřejmě zachována. Přední pružiny jsou zcela sériové, zadní byly poněkud zkráceny (asi o 1/2 závěrného závitu), sériové tlumiče však byly nahrazeny tlumiči Koni nebo Bilstein. Vzhledem k většímu namáhání při soutěžní jízdě byly obě nápravy doplněny spodními pryžovými dorazy a zesílena byla panhardská tyč zadní nápravy. Jedinou změnou brzdové soustavy je úprava plechových krytů předních kotoučů v přední části jako „lapačů“ vzduchu (bohužel, jak jsme se přesvědčili, i nečistot) pro lepší chlazení. Poslední změnou podvozku soutěžního vozu proti sériovému jsou kola a pneumatiky. Testovaný vůz byl vybaven elektronovými koly MTX 1-A 7" a pneumatikami Barum 210/65-13 Radial s desénem OR 27, jejichž použitím se poněkud zvětšil rozchod kol. K dispozici jsme měli ještě sadu ocelových kol s pneumatikami Barum 165 SR 13 s desénem OR 19.

Popsanými úpravami se pohotovostní hmotnost vozu změnila jen nepatrně – testovaný vůz byl o 7 kg těžší než sériový.



5



6

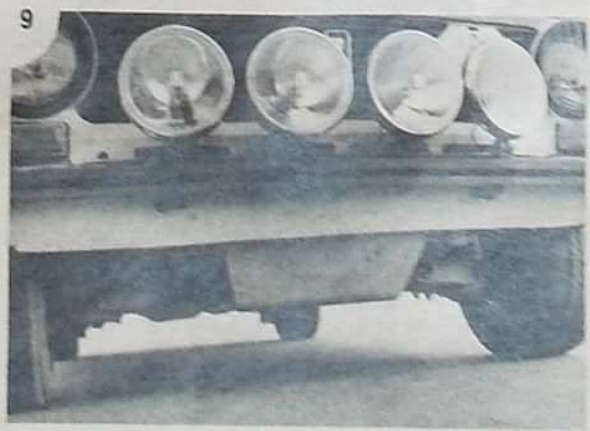
Za volantem

První dojmy za volantem vozu Lada 1600 MTX Rallye nesporně připomínají jeho předchůdce, o němž jsme se již zmínili. Jen vstup do vozu je poněkud ztížen bočními výztuhami ochranného rámu ve výši sedáků. Pohodlná sedadla podepírají tělo ve velké ploše a brání jeho nežádoucím pohybům ve všech směrech. Jsou sice dosti tvrdá, nicméně nezpůsobují únavu a přispívají k onomu žádoucímu splynutí jezdce s vozem, nezbytnému k dokonalému ovládnutí při temperamentní jízdě. Přesto, že jsou v podélném směru přestavitelná, nepodařilo se nám nastavit optimální tvar trojúhelníku sedadlo–volant–pedály, jenž spíše vyhovuje jezdci s delšími pažemi a kratšími nohama. Malý volant s tlustším věncem jinak padne dobře do ruky, jen ovládací páčky pod ním jsou více vzdáleny od

věnce než u sériového vozu – na to jsme ostatně upozorňovali již u vozu VAZ 2103 MTX Rallye. Rozmístění přístrojů je vhodné, neboť s výjimkou rychloměru a otáčkoměru je může sledovat případně i spolujezdec. Jen sledování tlakoměru oleje činí jezdci potíže, neboť výhled na něj si zakrývá pravou rukou v obvyklé poloze na volantu. Pokud by se však považoval za důležitější z hlediska provozní bezpečnosti motoru údaj tlaku oleje než teploty chladicí kapaliny, lze oba přístroje na přídavném panelu snadno zaměnit. Vhodné je i umístění skupiny spínačů mezi sedadly, neboť je v jezdecky náročných úsecích může bezpečněji obsluhovat spolujezdec. Přimlouváme se jen za zdvojení spínače houkačky, aby jej měl jezdec více po ruce. Motor se spouští poměrně snadno, neboť karburátory jsou vybaveny sytičem; jeho táhlo bylo přemístěno blíže ke spolujezdci, jenž je tak může rovněž obsluhovat. Po delším



8



9



10



stání je však výhodné předem ručně načerpat palivo do plovákových komor. Okamžitě po spuštění je třeba citlivě dávkovat plyn, aby nedošlo k přehlcení motoru. Běh naprázdno není ani po ohřátí motoru klidný, a to i při otáčkách zvýšených asi na 1500 1/min. To lze ovšem tolerovat u motoru soutěžního vozu, jenž není určen pro provoz v tomto režimu.

Ačkoliv výkonová hmotnost vozu je takřka stejná jako u dřívějšího typu VAZ 2103 MTX Rallye, jsou jeho dynamické vlastnosti, především díky „kratším“ převodům, lepší. Při měření zrychlení je zisk např. z 0 na 400 m 0,6 s, z 0 na 1000 m 0,2 s, z 0 na 100 km/h 1,0 s a z 0 na 120 km/h dokonce 1,7 s. „Špičku“ má však o něco nižší – o 3,6 km/h. Při měření dynamických vlastností, uskutečněných jako všechna ostatní na pneumatikách 210/65-13, jsme pro srovnání některá opakovali i na pneumatikách 165 SR 13.

Všechny hodnoty však byly horší (zřejmě pro větší odpor valení těchto pneumatik), jak je zřejmé z následující tabulky:

	210/65-13	165 SR 13
největší rychlost (km/h)	160,0	153,2
zrychlení (s)		
0 až 400 m	16,9	17,6
0 až 1000 m	32,8	33,7

Rovněž pro informaci jsme měřili největší rychlost vozu s odstraněnou molitanovou vložkou čističe vzduchu. I tentokrát jsme naměřili menší hodnotu – 157,8 km/h.

Přes podstatné zvýšení výkonu proti sériovému motoru nebyla nijak drasticky snížena jeho pružnost a tak i prakticky využitelné rozpětí provozních otáček je dosti široké. Také spotřeba paliva není nijak nepřiměřeně vysoká, a tak spíše než její absolutní hodnota je handicapem vozu poměrně malý jízdní dosah, dany objemem sériové nádrže paliva. Spotřeba oleje byla těžko měřitelná.

Jízdní vlastnosti vozu jsou ve srovnání se sériovým výrazně lepší. Podíl na tom má nejen lépe zladěné pérování a účinnější tlumení, ale i pneumatiky. Vůz ovšem nezapře svou koncepci, především vlastnosti tuhé zadní nápravy, která přeci jen tu a tam odskočí a v mezích podmínkách podpoří lehce přetáčivou tendenci vozu. Na nerovném povrchu k tomu přistupují i potíže s trvalým a účinným přenosem větších hnacích sil. Pneumatiky 210/65-13 byly vynikající na suchém povrchu, v podzimních plískanicích jsme si však mnohokrát ověřili jejich omezené schopnosti na byt jen mírně vlhké vozovce, zejména ovšem na dlažbě. I když jsme účinnost brzd neměřili, zdá se byt přiměřená dynamickým vlastnostem vozu. Ostatně celková hmotnost soutěžního vozu, obsazeného dvěma osobami, je o dobrych 200 kg menší než hmotnost plně zatíženého sériového vozu, takže měrné zatížení brzd je menší. Tato rezerva je

5., 6., 7. Lada 1600 MTX Rallye se dodává standardně v bílé barvě, jež usnadňuje jezdcům či týmům opatřit vůz „válečným malováním“ podle vlastní fantazie a záměru. Karosérie se liší zevně od sériového typu 21011 jen rozšířením blatníků z laminátu, pravým zpětným zrcátkem a pojistnými pryžovými sponami kapoty motoru a víka zavazadlového prostoru. K soutěžnímu výstroji patří elektronová kola a čtyři přidavné světlomety.

8. Vestavění prostorového ochranného rámu si vynutilo přemístění vnitřního zpětného zrcátka a slunečních clon na jeho horní příčnou trubku. Nová poloha není příliš vhodná, neboť sklopené clony zasahují značně nízko a zrcátko nelze nastavit do optimální polohy.

9. Ke standardnímu výstroji patří čtyři přidavné světlomety, jejichž upevnění na předním nárazníku však není dostatečně tuhé. Spodek klikové skříně je chráněn ližinou z duralového plechu. V definitivním provedení bude ještě širší a bude zasahovat až k závěsným čepům spodních ramen přední nápravy.

10. Náhradní kolo muselo byt vzhledem k větším rozměrům přemístěno – leží na dně zavazadlového prostoru, připoutáno pryžovým pásem. Brašna s náradím a zvedák jsou vpravo, mezi kolem a palivovou nádrží.

11. Veškerá měření jsme dělali s vozem obutým do těchto pneumatik – Barum 210/65-13 Radial s desěnem OR 27 hustěných na všech kolech přetlakem 200 kPa.

ovšem nutná vzhledem k větší frekvenci používání brzd i větší intenzitě brzdění u soutěžního vozu. S výjimkou počátečních potíží s ovládním karburátorů, pro něž musel byt pozměněn původní mechanismus, absolvoval vůz celý test bez závad. To je rozhodně dobrý příslib jeho spolehlivosti, na niž často rozhodující měrou závisí úspěch v náročném soutěžním provozu.

Závěrem

Lada 1600 MTX Rallye je již druhý typ soutěžního vozu, postaveného v Metalexu, jenž byl odvozen z osvědčeného sériového výrobku největší sovětské automobilky. Pracovníci Metalexu na něm prokázali, že plně využili zkušenosti získaných při konstrukci a stavbě prvního vozu VAZ 2103 MTX Rallye. Je to patrně nejen na úrovni dílenské práce, ale i na odstranění některých slabín předchozího typu. Vývoj vozu samozřejmě nikdy nekončí, stále je co zlepšovat. A tak ani testovaný vůz nebyl v definitivním provedení – v Metalexu pro něj připravují pro tento rok mj. zvětšení ochranné ližiny pod motorem a vyztužení přídě vzpěrou mezi horními kotěvními úchyty tlumičů pérování. Samozřejmě, že dále bude pokračovat i „ladění“ motoru. Všechny již uskutečněné i připravované úpravy, včetně rozsahu standardního výstroje vozu, jsou ovšem limitovány dvěma faktory. Prvním jsou předpisy Mezinárodních sportovních řádů FIA, druhým je cena, za niž má byt vůz prodáván. V současné době je základní (samozřejmě velkoobchodní) cena 89 500 Kčs, se standardním výstrojem pro letošní rok, do něhož mají patřit elektronová kola, ochranný rám v přední části, 4 přidavné světlomety, laminátová skřín čističe vzduchu a vzpěra v motorovém prostoru, by měla byt kolem 100 000 Kčs. Lada 1600 MTX Rallye je nejen důkazem odborné úrovně pracovníků Metalexu, ale i přispěvkem tohoto svazarmovského podniku rozvoji našeho automobilového sportu, jehož význam lze srovnávat s přínosem, jimž byt a jsou závodní vozy formuli Škoda i Easter.



NAMĚŘENÉ HODNOTY

Všechna měření jsme uskutečnili v době od 8. do 16. 11. 1978 s vozem vyrobeným v r. 1978, který měl před započítáním měření ujetu 3800 km. Při zkouškách (s výjimkou vážení) byl obsazen dvěma osobami celkové hmotnosti 160 kg. Při měření spotřeby paliva byla ve voze kromě nich pomocná nádrž se zásobou paliva a měřicí přístroj, celkové hmotnosti asi 40 kg. Používali jsme benzin Super a motorový olej Mogul Super.

Spotřeba paliva

Spotřebu paliva při jízdě na letním kilometru stálou rychlostí jsme měřili na suché asfaltové silnici mezi Davlí a Štěchovicemi (povětrnostní podmínky: polojasno, vánek, teplota vzduchu -2 až +2 °C). Výsledky měření jsou v tabulce 1 a v diagramu 1.

Provozní spotřebu paliva jsme měřili za běžného denního provozu na 200 km dlouhém okruhu Praha - Slapy - Lahovice - Dobříš - Příbram - Sedlčany - Benešov - Jesenice - Zbraslav - Praha. Vzhledem k tomu, že vůz je určen pro sportovní použití, jeli jsme okruh jen jednou, a to sportovním způsobem, s využíváním plného výkonu motoru, s častější akcelerací a vytáčením motoru asi do 7000 1/min, a s častým brzděním, avšak s dodržováním pravidel silničního provozu. Při jízdě bylo zataženo, vál slabý vítr, teplota vzduchu +5 °C. Při průměrné rychlosti 95,5 km/h byla průměrná spotřeba paliva 15,57 l/100 km. Vzhledem k charakteru zkoušeného vozu jsme neměřili spotřebu paliva v městském provozu.

Zrychlení

Zrychlení jsme zjišťovali nepřímo měřením času potřebného k dosažení určité vzdálenosti resp. rychlosti, vždy s pevným startem a letným cílem, s postupným řazením rychlostních stupňů a s vytáčením motoru do 7000 1/min. Kromě toho jsme měřili čas potřebný k dosažení rychlosti 80, 100, 120 a 140 km/h z ustálené rychlosti 60, 80 a 100 km/h, na III. resp. IV. stupeň, bez řazení. Zkoušky jsme dělali na suché asfaltové silnici mezi Davlí a Štěchovicemi (povětrnostní podmínky: slunečno, mírný vítr, teplota vzduchu +4 až +6 °C). Výsledky jsou v tabulkách 2 a 3 a v diagramu 2.

Brzdy

Od obvyklého měření účinnosti brzd jsme upustili, neboť na brzdové soustavě vozu nebyly uskutečněny žádné změny proti sériovému provedení. Vzhledem k téměř stejné hmotnosti a pneumatikám lepších adhezních vlastností lze předpokládat, že brzdné dráhy budou za těchto podmínek měření kratší než u sériového vozu.

Největší a nejmenší rychlost

Největší rychlost jsme měřili na suché asfaltové silnici mezi Davlí a Štěchovicemi za stejných povětrnostních podmínek

Rychlost (km/h)	Spotřeba (l/100 km)
60	12,6
80	11,6
100	11,0
120	14,1
140	16,8
160 (max)	19,25

Dráha (m)	Čas (s)	Rychlost (km/h)	Čas (s)
0 až 200	10,7	0 až 60	3,9
0 až 400	16,9	0 až 80	6,9
0 až 600	22,6	0 až 100	10,0
0 až 800	27,8	0 až 120	15,8
0 až 1000	32,8	0 až 140	26,7

Rychlost (km/h)	Čas (s)	III.	IV.
60 až 80	2,6	-	-
60 až 100	6,2	-	-
80 až 100	4,0	5,2	-
80 až 120	-	11,6	-
80 až 140	-	23,2	-
100 až 120	-	7,1	-
100 až 140	-	16,5	-

Rychlost (km/h)	udávaná	60	80	100	120	140
(km/h)	skutečná	54,3	73,8	93,4	112,5	129,7

	Vnější průměr	zatáčení (m)
	stopový	obrysový
vlevo	11,00	11,55
vpravo	11,25	11,80

Hmotnost	Přední náprava	Zadní náprava	Celkem
Pohotovostní	505	462	967
Pohotovostní + 2 osoby vpředu	595	552	1147



jako při měření spotřeby paliva. Průměrnému času ze dvou jízd na úseku 500 m s letným startem i cílem (v obou směrech s rozjezdem 1500 m) odpovídá průměrná rychlost 160,0 km/h, nejlepšímu času v jednom směru 160,7 km/h. Pro srovnání jsme měřili za těchto podmínek i největší rychlost dosažitelnou s pneumatikami 165 SR 13 OR 19. Změřeným časům odpovídají rychlosti 153,2 km/h resp. 153,8 km/h.

Měřili jsme rovněž nejmenší rychlost dosažitelnou na IV. rychlostní stupeň plynulou jízdou. Průměrnému času ze dvou jízd na úseku 200 m odpovídá průměrná rychlost 40,0 km/h.

Rychloměr a počítač kilometru

Ručička rychloměru ukazovala v celém rozsahu klidně.

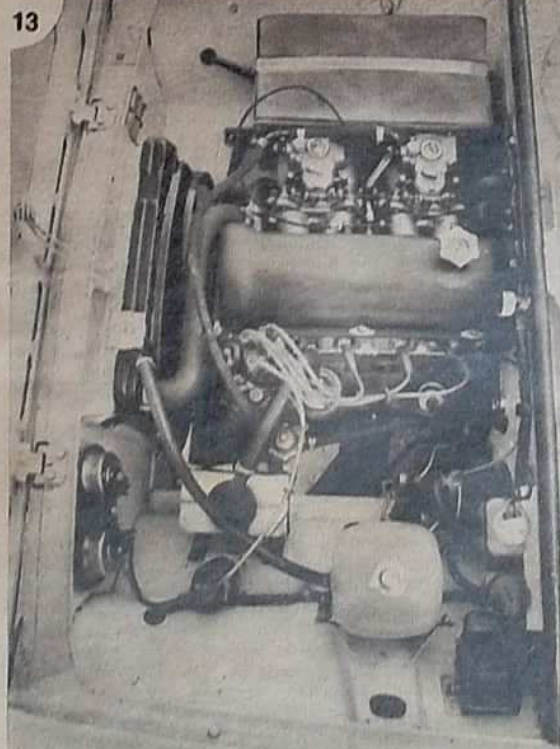
Relativní chyba rychloměru klesala v rozsahu rychlostí od 60 do 120 km/h (podle údaje rychloměru) od -9,5 % do -6,25 %, při 140 km/h byla -7,4 %. Odchytky od skutečné rychlosti jsou v tabulce 4. Počítač kilometrů měl při kontrole na bázi 20 km chybu +2,21 %.

Průměry zatáčení

Vnější stopové a obrysově průměry zatáčení jsou uvedeny v tabulce 5.

Hmotnosti

V tabulce 6 jsou skutečně zjištěné hmotnosti vozidla s plnou nádrží paliva (v kg) a jejich rozdělení na nápravy.



12

13

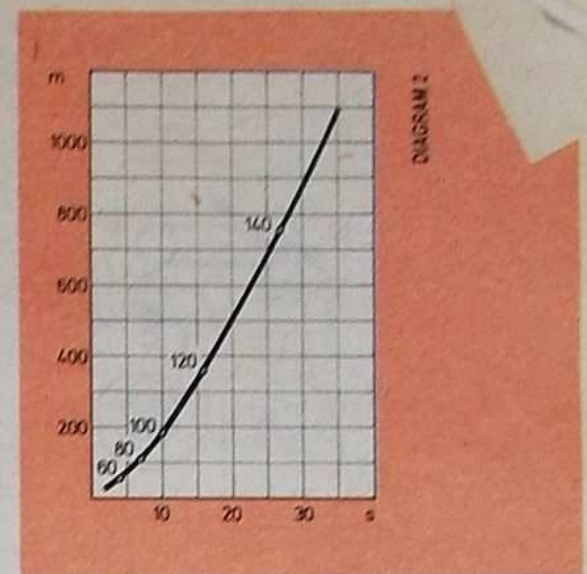
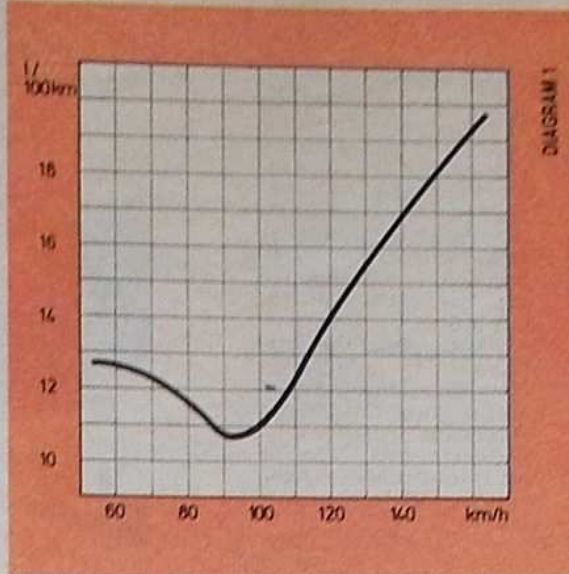
14

12, 13. Ze změn v motorovém prostoru jsou na první pohled nápadné dva dvojitě horizontální karburátory Weber se společným čističem vzduchu. U testovaného vozu byl jeho plášť ještě v provizorním provedení z plechu - v definitivní úpravě bude laminátový. Vlevo od motoru, pod zapalovací cívku, je přepadová nádobka mazací soupravy.

14. K soutěžnímu výstroji vozu patří dvě anatomická sedadla Metalex se čtyřbodovými bezpečnostními pásy Morávan. Obě sedadla lze podélně posouvat. Ve spodní části obrázku je vidět v otvoru dveří boční výztuha prostorového ochranného rámu.



LADA 1600



MTX RALLYE

