

# 00

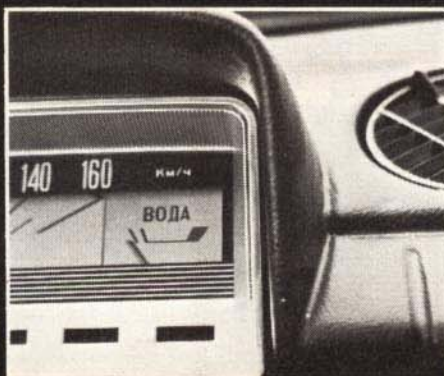
door Hans Veldhuis  
m.m.v. Rudolph Polvliet  
foto's Ton Thies

Russische Klassieker  
Club Nederland



De erkenning, die de Fiat 124 zes jaar geleden verwierf als Autovisie's „Auto van het Jaar”, heeft enige jaren terug een hooggeschatte uitbreiding gekregen, toen de Russische regering besloot om deze wagen als uitgangspunt voor een nieuw massaproductie-project te aanvaarden. Tientallen Fiats 124 werden onder de barre Oosteuropese rij-omstandigheden tot op de draad versleten, de motoren werden blootgesteld aan de extreme temperatuurverschillen die de Sowjet-Unie kent en van de „servicegevoeligheid” onder dergelijke moordende condities werd nauwkeurig aantekening gehouden. Want in het op auto-gebied nog niet hoog-ontwikkelde Rusland zou een tere, intensief te verzorgen raspaard-auto natuurlijk geen enkele kans maken. Vandaar deze harde beproevingen, die de Sowjet-ingenieurs precies vertelden welke wijzigingen de – overigens gezonde – Fiat-conceptie volkomen geschikt zouden maken voor dagelijks Oost Europees gebruik. De lijst aanbevelingen die uit dit alles resulteerde, werd verwerkt in een productieprogramma, dat met behulp van Fiat-deskundigen werd aangepast aan de mogelijkheden van een gloednieuwe automobielfabriek in Togliattigrad (aan de Wolga, enige honderden kilometers ten oosten van Moskou). Ook deze fabriek – gereed in 1970 – werd met steun en know-how van Fiat gebouwd, waarbij zeer veel buitenlandse, onder meer Nederlandse machines werden geïnstalleerd. Het eindproduct dat daar in 1970 voor het eerst van de band rolde en dat dit jaar een productie-totaal van . . . 660.000 stuks moet bereiken, heette „Ziguli 2101”, de Russische Fiat 124. De wagen bleek heel best te bevallen, maar toen aan export naar het westen werd gedacht, moest de naam worden gewijzigd, aangezien „Ziguli” in het Fins iets heel onbehoorlijks betekent en de Fransen misschien aan het eveneens beladen woord „gigolo” zouden moeten denken. Aan deze commercieel beïnvloede teerhartigheid danken we nu de lieflijke meisjesnaam „Lada”, waarmee de exportversie wordt gesierd. De wagen wordt onafhankelijk van Fiat-bemoeienissen geïmporteerd door de oude Groningse firma GREMI, die zich al sinds enige tijd (onder meer met Scaldia, ZAZ en Jalta) op het gebied van de Oosteuropese import beweegt. De Lada is deze week onderwerp van onze roadtest; afgezien van een prijsvoordeel van f 500, – ten opzichte van de Italiaanse 124, zijn er nogal wat verschillen ten opzichte van de oorspronkelijke Auto van het Jaar 1966 te constateren.

Hier en daar een Russisch trekje.



Geen Ziguli, maar Lada.

