

MOTOR

In vergelijking met de Fiat 124-motor is het aandrijfaggregaat van de Lada tamelijk ingrijpend gewijzigd. Niet alleen brachten de Russische ingenieurs een modernisering aan door de oorspronkelijk onderin gelegen nokkenas naar de cilinderkop te laten verhuizen, maar ook veranderden zij de boring-slagverhouding van 73 x 71,5 in 76 x 66 mm, zodat bij een gelijkblijvende zuigerverplaatsing een zeer „overvierkante” karakteristiek werd verkregen. Het voordeel van de lagere zuigersnelheid is natuurlijk een beoogde lange levensduur; het nadeel van een iets nerveuzer gedrag werd — getuige de rollenbankmetingen — goed binnen de perken gehouden.

Verdere verschillen met de „124” zijn onder meer: gesloten koelsysteem, tweetraps carburateur, groter luchtfilter, sterkere startmotor (1,3 pk, vanwege de koude winters) en daarbij behorend een grote accu en een wisselstroomdynamo. Niet alleen wordt voor de Lada een hoger vermogen opgegeven dan voor de 124 (62 i.p.v. 60 DIN-pk) maar ook op de rollenbank bleek de Russische variant met zijn bovenliggende nokkenas met 49 achterwiel-pk's gunstig af te steken bij zijn Italiaanse stamvader, die destijds 44 pk op de klok zette.

Vergelijking van de koppel- en vermogensgrafieken leert, dat de Fiat „onderin” wat meer pk's levert, maar dat de Lada-motor hem boven de 4500 toeren de loef afsteekt. Niet onverwacht is het natuurlijk, dat het vermogen van de Fiat-motor boven de 5400 toeren ineens sterk afvalt, terwijl de wat meer toerenblijve Lada-vierpitter vrolijk doorgaat tot 6500 toeren. Ten slotte komt de koppelkromme van de Lada wat vlakker — maar iets lager! — uit dan de overeenkomstige grafiek van de Fiat.

Alles bijeen leveren deze gegevens een karakterschets op van een moderne motor, die met een specifiek vermogen van ruim 50 pk/l bepaald niet de mindere is van veel westerse produkten, integendeel zelfs. En wat zijn gebruikseigenschappen betreft, valt er buiten enige luidruchtigheid weinig te klagen. De Lada start natuurlijk prima, de registercarburateur toont geen spoor van een „flat spot” over het hele werkingstraject, het brandstofverbruik is beslist gunstig en de prestaties zijn in verhouding met die van de Fiat 124 zeker concurrerend. Merkwaardig overigens, dat de Lada een iets lagere topsnelheid dan de Fiat laat noteren, terwijl de acceleratie — in weerwil van een hoger gewicht — een tikkeltje gunstiger is.

TRANSMISSIE

De bij de Lada behorende documentatie spreekt van een „verzwaarde” versnellingsbak, maar in het gebruik uit zich dat niet in zwaarder of stugger schakelen dan we van Fiat gewend zijn. Aan het koppelpedaal

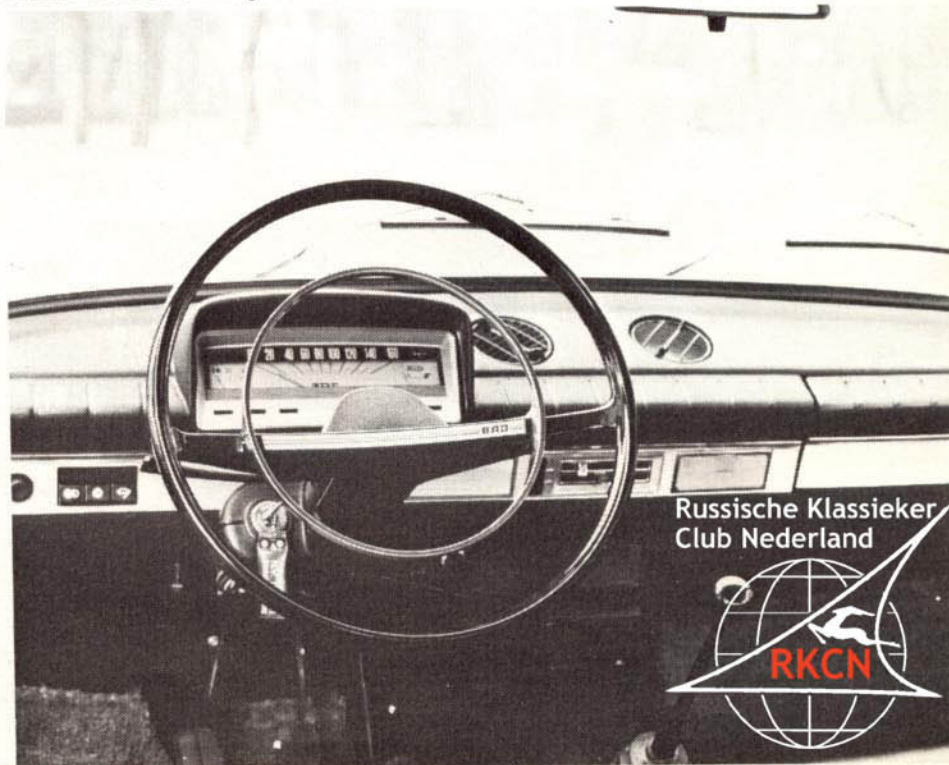


Zitpositie is zeer voldoende.

is echter wel te merken wat de Russen onder verstevigen verstaan, want de benodigde kracht is tamelijk groot, terwijl de werking bepaald niet soepel valt te noemen. Meer een soort aan/uit-schakelaar, die koppeling, waardoor het wegrijden niet altijd even schokvrij — ook als gevolg van de motorkarakteristiek — kan gebeuren. De overbrengingsverhoudingen, die voor de Fiat goed kloppen, lijken

voor deze motor met zijn grotere toerenbereik wat aan de „korte” kant te zijn. Erg bezwaarlijk is dat overigens niet, maar vooral in de lagere versnellingen zou dat weleens iets in rijrust kunnen schelen. De synchronisaties onderscheiden zich in geen enkel opzicht van de „westerse” kwaliteit; het inschakelen van de achteruit kan helaas niet altijd zonder gedruis geschieden.

Bekend dashboard met groot stuurwiel.



Russische Klassieker
Club Nederland

