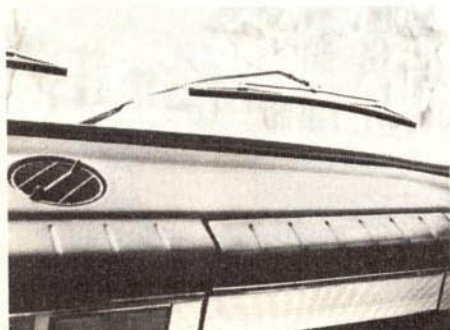


veel blijft nadeinen. De zetels zijn door hun tamelijk grote hardheid niet geweldig comfortabel, ofschoon de zitruimte opmerkelijk is doordat de achterbank dank zij een iets gewijzigde achterasophanging verder naar achteren staat dan in de Fiat 124.

INTERIEUR EN ACCESSOIRES

Heel veel verschil ten opzichte van de Fiat is bij de bespreking van dit onderdeel op het eerste gezicht niet te bespeuren, maar wie bij voorbeeld de verwarming aanzet, merkt wél meteen dat de Lada ook met het oog op bittere poolnachten is gebouwd. De importeur claimt zelfs, dat er bij een buitentemperatuur van -25° in het interieur nog een behaaglijke warmte van $+25^{\circ}$ heerst, bij de voeten zelfs $+30^{\circ}$! Zo verschrikkelijk nodig is dat in ons klimaat natuurlijk niet, maar het is gewoon aardig om te weten. Minder plezierig is het enorme gebrul dat de ventilator in de hoogste stand uitstoot; dat zal ook wel bij de Russische voorschriften horen, maar dit

Zeer effectieve verwarming.



eenvoudige elektrische fannetje slaagt erin om het toch niet al te zachte motorgedruis zonder moeite te overstemmen... Blazen doet het ding wel, maar het lawaai is op de lange duur werkelijk zeer hinderlijk.

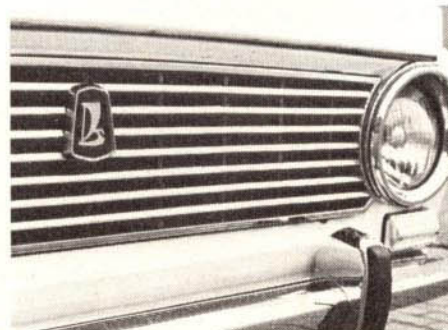
Tot de standaarduitrusting van de Lada behoren onder meer een sigare-aansteker, anti-verblindingspiegel, een dashboardkastje met binnenlicht en een ruitewisser met intervalschakelaar, zodat de wagen in dit opzicht zeer bijdetijd mag worden genoemd. Minder modern is de ruitesproeierpomp, die nogal rudimentair bestaat uit een rubber napje op het dashboard, dat bij indrukken een tamelijk miezerig straaltje produceert. De uitrusting wordt zeer fraai gecompleteerd door een uitvoerige gereedschapsset, waarin zelfs een bandenpomp en een looplamp niet ontbreken, terwijl kennelijk met moeilijke omstandigheden rekening is gehouden, getuige de sleepogen vóór en achter onder de bumpers.

Een puntje van kritiek betreft de sterk verkleinende buitenspiegel, die een buitengewoon misleidend beeld van het achteropkomende verkeer verschaft; veel lof verdient de hele constructie van de vierdeurs-carrosserie, die een zeer solide indruk maakt.

CONCLUSIE

De Lada 1200 kan in de eerste plaats natuurlijk een concurrent zijn voor de Fiat 124; niet alleen omdat hij zo'n 500 gulden goedkoper is, maar ook vanwege zijn robuuste constructie en zijn uitrusting, die gemakkelijk een vergelijking met zijn Westeuropese voorbeeld kan doorstaan. Wie huiverig mocht zijn voor de service-aspecten van dit Russische produkt, dient natuurlijk te beseffen, dat deze wagen juist is ontworpen om met een minimum aan onderhoud te kunnen blijven rijden, terwijl de dealersorganisatie van de NV GREMI bovendien een goede naam bezit. En verder is en blijft de Lada — afgezien van een aantal wijzigingen — toch een echte Fiat. Wie dit niet gelooft moet het Russische onderdelenboek maar eens openslaan. Achter lange lijsten Russische typenummers staat in méér dan 9 van de 10 gevallen een corresponderende Fiat-code vermeld...

Weinig verschil met de Fiat-stamvader.



Lada 1200 in cijfers:

MOTOR:

Elasticiteit:	7
Geluidsniveau:	6½
Koude start:	8
Prestaties:	7+

TRANSMISSIE:

Versnellingsverhoudingen:	7
Bedieningsgemak:	8-
Synchronisatie:	8-
Geluidsniveau:	8
Koppeling:	6½

RIJ-EIGENSCHAPPEN:

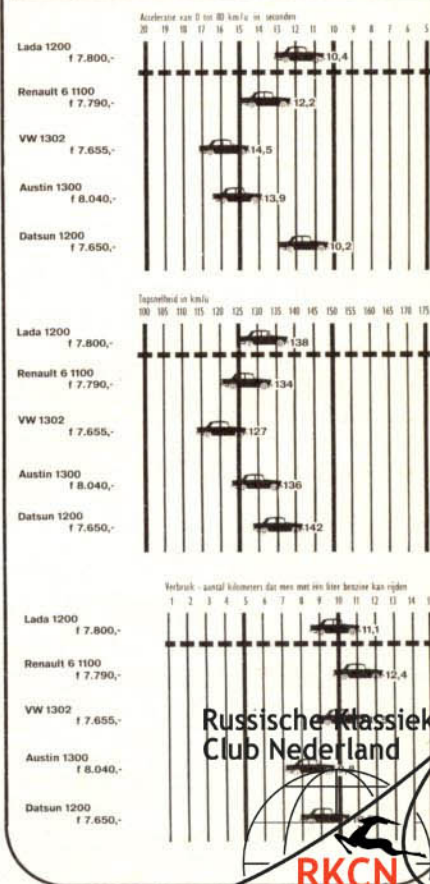
Besturing:	6-
Remmen:	6½
Bochtgedrag:	7
Zijwindongevoeligheid:	7½
Veerkarakteristiek:	7
Veerdemping:	7-
Veercomfort:	6½

INTERIEUR:

Ventilatiemogelijkheid:	7
Uitzicht:	8
Bagageruimte:	7½
Afwerking:	8
Rijpositie:	7

Verklaring waarderingscijfers:

1 = zeer slecht; 2 = slecht; 3 = onvoldoende; 4 = zeer matig; 5 = matig; 6 = voldoende; 7 = ruim voldoende; 8 = goed; 9 = zeer goed; 10 = uitmuntend.



Russische Klassieker Club Nederland

RKCN