



Waarschuwingslampjes in de portieren.

### Motor

De van een bovenliggende nokkenas voorziene viercilinder onderscheidt zich in de 1500-uitvoering sterker van het Fiat-concept dan met de 1200 het geval was. De boring-slagverhouding week al volledig af van het Italiaanse voorbeeld en ook de verplaatsing van de nokkenas was een eigen ontwikkeling, maar de vergroting van de cilinderinhoud tot bijna anderhalve liter heeft nog wat verdergaande consequenties gehad. De oorspronkelijke „overvierkante” boring-slagverhouding van de 1200 is door montage van een andere krukas met een grotere slag nu weer „onderkwadratisch” oftewel „lang” geworden, waardoor onder meer het karakter van de motor wat rustiger aan doet.

Vanzelfsprekend heeft de ingreep een vergroting van het vermogen tot resultaat gehad (van 62 Din-pk tot 75 pk aan de krukas), maar wellicht is de toename van het koppel met bijna 2 mkg nog wel interessanter. Tijdens het rijden maakt de 1500-motor dan ook een soepele indruk; wanneer de bestuurder geen zin heeft mag er gerust heel lui worden geschakeld zonder dat dit leidt tot protesten in het vooronder. Niettemin zijn de prestaties bij optimaal doortrekken in de versnellingen de moeite waard, getuige de 10,1 seconden die de toch vrij zware wagen nodig heeft om van stilstand naar de 80 km/u te sprinten evenals trouwens de tijd van 19,4 seconden die benodigd is voor het afleggen van de kwartmijl met staande start.

Bij deze niet bepaald dagelijkse verrichtingen is het opvallend hoe rustig de motor zich houdt, want zelfs op topsnelheid (= 147 echte kilometers per uur) kan er in het interieur redelijk een gesprek worden gevoerd. De decibel-

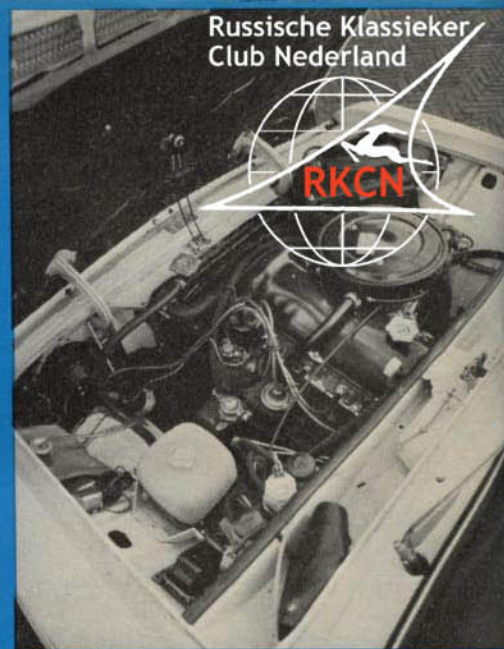
meter vertoonde in overeenstemming met die subjectieve observatie een uitslag van net 80 dB, wat toch wel wat stiller is dan men op grond van de herinnering aan de beslist lawaaiiger Lada 1200 zou verwachten.

Het brandstofverbruik van de 1500 S is alleszins redelijk voor een anderhalve liter: bij een kruissnelheid van bijna 120 km/u bedraagt de consumptie precies 1 : 10 en bij de aanbevolen snelheid van 100 km/u kunnen al bijna 12 kilometers per liter worden afgelegd. In het stadsverkeer is de benzinebehoefte van de Lada 1500 S bij een rustige behandeling van het gaspedaal eveneens tevredenstellend; zonder speciale foefjes kwam Autovisie tijdens een proefrit met stoplichten, korte bochten, wachten voor een opstopping en vrij druk verkeer tenminste beter uit dan 1 : 13. Vanzelfsprekend start de op bijkans polaire omstandigheden berekende Lada uitstekend. De handchoke hoeft na een Nederlands nachtvorstje niet verder dan halverwege te worden uitgetrokken om tot een prompt aanslaan te leiden, waarna de motor na enkele tientallen meters al gelijkmatig genoeg loopt om het zonder mengselverrijking te kunnen stellen.

### Transmissie

De ten behoeve van knoestige Russische schakelhanden enigszins verzwaarde versnellingsbak laat in zijn gedrag in ieder geval niets van die aanpassing aan ruige omstandigheden merken, want hij schakelt minstens even makkelijk en precies als het zo sterk verwante Fiat-mechanisme. De koppeling is echter beduidend minder soepel dan die van de Fiat 124; bij het wegrijden maakt dat de Lada wat bokkig, zodat een gelijkmatige bediening is

*Een extra gereedschapstas bij de standaarduitrusting.*



Motor vergroot tot 1500 cc.

voorgescreven. De overbrengingsverhoudingen van de versnellingsbak zijn gelijk aan die van de Lada 1200, die destijds als tamelijk „kort” werden beoordeeld. Als consequentie van een hoger vermogen bij een ongewijzigd motortoerental is de eindoverbrenging van de 1500 S nu ook wat „langer” gemaakt, maar aangezien er tegelijkertijd ook meer trekkracht voorhanden is, maakt dat op het eindresultaat weinig uit.

Indien de „S” achter de type-aanduiding van de Lada 1500 iets te betekenen zou hebben, zou deze toevoeging wel mogen slaan op de aanwezigheid van een vijfde versnelling, die bij deze opzet node wordt gemist. Vermoedelijk wordt een vijfbak in de Sowjet-unie als een kapitalistische luxe beschouwd, maar de overige versnellingsverhoudingen van de 1500 doen vermoeden dat de bouwers er wel sterk aan hebben gedacht...

### Remmen

Evenals de 1200 is de Lada 1500 S voorzien van schijfremmen op de voorwielen en trommels op de starre achteras, maar de vergrote versie is nu voorzien van een rembekrachtiger. En terecht, want het onbekrachtigde systeem vereist - blijkens een terugblik naar de 1200-test - vrij veel pedaalkracht en heeft weinig gevoeligheid te bieden. Dank zij die bekrachtiger is dat bij de 1500 nu een stuk verbeterd: de doseerbaarheid van het pedaal is prima en de benodigde inspanning blijft zelfs bij een noodstop binnen de perken. Bovendien zorgt een anti-blokkeringsventiel op de achterwielen voor een optimale, nog juist rollende vertraging, zodat de houder van de 1500 alles-bijeen goed bevalt. Bij zeer hevig achtereen martelen kan weliswaar een geringe fading