

worden opgeroepen, maar niet alleen heeft deze weinig invloed op remweg en stabiliteit, maar bovendien is het „zachte” pedaalgevoel na enig pauzeren weer snel verdwenen.

Weggedrag

De Lada 1500 ligt minder speels en hanteerbaar op de weg dan de Fiat 124 wanneer er op bochtige binnenwegen een flink tempo moet worden gedraaid. Alles gaat net een beetje moeizamer, onwilliger, alsof de wagen te kennen geeft dat hij wel kan maar niet al te veel trek heeft. De carrosserie leunt in bochten nogal over, de besturingskarakteristiek is vrij sterk onderstuurd en de reacties op stuurbewegingen zijn - hoewel adequaat - aan de luijge kant. Ongetwijfeld heeft dit iets te maken met het grotere wagengewicht, de tamelijk stugge wielophanging en het verhoogde zwaartepunt; alles-bijeen is de Lada 1500 S daardoor nogal bedaagd in zijn weggedrag.

De starre achteras gedraagt zich ondanks het gestegen vermogen in de meeste situaties redelijk beheerst, zij het dat de achtersteven van de auto in snelle bochten op ongelijk plaveisel best eens een onschuldig stapje opzij wil maken. Op de autosnelweg betoont de „grote” Lada zich een betrouwbare reiziger, die slechts in geringe mate door zijwind wordt afgeleid.

Besturing en rijpositie

De plaatsing van het stuurwiel verraadt dat we hier toch wel met een enigszins gedateerde conceptie te maken hebben. Het stuur steekt namelijk ver naar binnen, terwijl de stand en de grootte van het volant de rijpositie niet onverdeeld gunstig beïnvloeden. De situering van andere primaire bedieningsorganen levert geen problemen op; alles is overzichtelijk opgesteld en bevindt zich goed binnen handbereik.

De besturing zelf wekt volgens de tegenwoordige maatstaven een niet al te bij-de-tijdse indruk. Rond de neutrale stand stuurt de Lada nogal vaag, hetgeen wil zeggen dat de gevoeligheid tamelijk gering is. De overbrenging is rond die middenstand ogenschijnlijk vrij indirect, maar het gegeven dat er drie volle omwentelingen van het roer voor een maximale links-rechts uitslag nodig zijn, bevestigt deze karakteristiek toch niet.

Verder heeft de auto een onplezierige eigenschap: naarmate het stuurwiel meer wordt ingedraaid, neemt de hiervoor benodigde kracht fors toe. Vooral in stadsverkeer met zijn vele korte bochten en verkeersmanoeuvres levert dit een steeds terugkerende confrontatie op, die door de combinatie met een flinke draaicirkel van bijna tien-een-halve meter bepaald niet wordt begunstigd.



Stoelen wél goed verstelbaar, vormgeving minder toereikend.

De chauffeur heeft vanuit zijn rijpositie overigens een onbelemmerd uitzicht naar alle zijden, terwijl voor- en achterkant van de auto eveneens goed kunnen worden waargenomen.

Rij- en veercomfort

Rondtoeren in de Lada 1500 S is over het algemeen een aangename bezigheid. Enerzijds is de wagen soms een tikkeltje stug, anderzijds is de vering

rondom de langsas toch weer slap, getuige het sterk overhellen van het koetswerk in snel genomen bochten. Mede dank zij de prima werkende schokdempers is het comfort echter heel acceptabel.

De stoelen in deze Russische Fiatnazaat zijn buitengewoon goed uitgevoerd, maar de doeltreffendheid laat jammer genoeg iets te wensen over. De verstelmogelijkheden zijn weliswaar

Opschriften op meters verraden Russische afkomst.



Russische Klassieker
Club Nederland

