

Russische Klassieker  
Club Nederland

# Lada 2105

**Op de in februari 1981 gehouden Personenauto-RAI toonde importeur Gremi trots een wereldprimeur in de vorm van de Lada 2105. Dat was een op het eerste gezicht niet zo dramatische face-lift van al langer bekende modellen van achter het Russische gordijn, maar nadere bestudering leerde ons dat de prijs waarvoor deze auto wordt aangeboden in een wel zeer verrassende categorie ligt. Voor iets minder dan twaalfduizend gulden (plus f 305,— afleveringskosten) koopt men immers al duizend kilo auto, met een totale lengte van vier meter twaalf, met vier portieren. Bovendien levert de wagen voor dat geld nog heel acceptabele prestaties.**

## Motor

Op de gebruikelijke plaats treffen we in de 2105 een viercilinder aan, die is afgeleid van de Fiat 124 krachtbron. Met een veel grotere boring dan slag (79 tegen 66 mm) bedraagt de cilinderinhoud 1 294 cm<sup>3</sup>. De vijfmaal gelagerde krukas draait in een gietijzeren blok, in de cilinderkop van lichtmetaal heeft de nokkenas een plaatsje gevonden. De aandrijving van de nokkenas vindt plaats via een getande riem. De brandstofvoorziening wordt verzorgd door een tweetraps carburateur, die is voorzien van een handbediende choke. De motor, die in de lengterichting van de wagen is geplaatst, levert behoorlijke prestaties. Volgens de fabriek wordt aan de krukas

65 pk (48 kW) geleverd, aan de achterwielen bleef daarvan niet meer dan 44 pk (32,3 kW) over. Dat daarmee geen duivelse acceleratie kan worden bereikt, zal niemand verbazen. Optrekken uit stilstand leverde tot 80 km/h een tijd van 11 seconden op, tot 100 16,9 seconden. Acceleratie van 80 tot 120 km/h nam 16,2 seconden.

Ondanks de optimistische opgave van de fabriek (148 km/h) maten wij als topsnelheid gemiddeld niet meer dan 140 echte kilometers per uur, bij welke snelheid de teller 151 aangeeft. Stil is de auto dan al lang niet meer, want de decibelmeter staat daarbij op 84 dB (A), een vrij forse waarde. Even voordat de 120 km/h wordt bereikt, overschrijdt de

Lada al de grens van 80 dB, die door ons wel 'aanvaardbaarheids-grens' wordt genoemd. Stationair draaiend is de wagen niet eens zo rumoerig met 53 dB, maar zowel motor- als windgeruis maken het geheel niet tot een interieur waar een serene rust heerst. Dit alles natuurlijk gezien in het licht van auto's met een ongeveer vergelijkbare functie, familie-wagens met een beperkt zakelijk gebruik. Diezelfde familie zal ook het tempo in de gaten moeten houden, want ondanks de echt niet al te royale carburateurafstelling loopt de 2105 niet super-zuinig. Bij 120 km/h draait hij één op tien, bij honderd 1 op 11,8. Op topsnelheid komt men per liter superbenzine zelfs maar 6,3 kilometer ver. Het bepaald niet moderne uiterlijk van de wagen met zijn nogal hoekige vormen en het forse frontale oppervlak hebben natuurlijk ook een ongunstige invloed op dit verbruik.

De carburateur is bepaald niet rijk afgesteld, want de assistentie van de choke is vrij lang nodig. Als het geheel op temperatuur is, pakt de motor lekker aan, zonder aarzelingen. De trekkracht is in het lage toerengebied bescheiden, maar de souplesse is wel zodanig dat de motor het trekken kan. 't Duurt alleen even . . .

## Transmissie

De opstelling van de aandrijfgroep in deze wagen is conventioneel. De motor vormt een geheel met de versnellingsbak, die dus ook