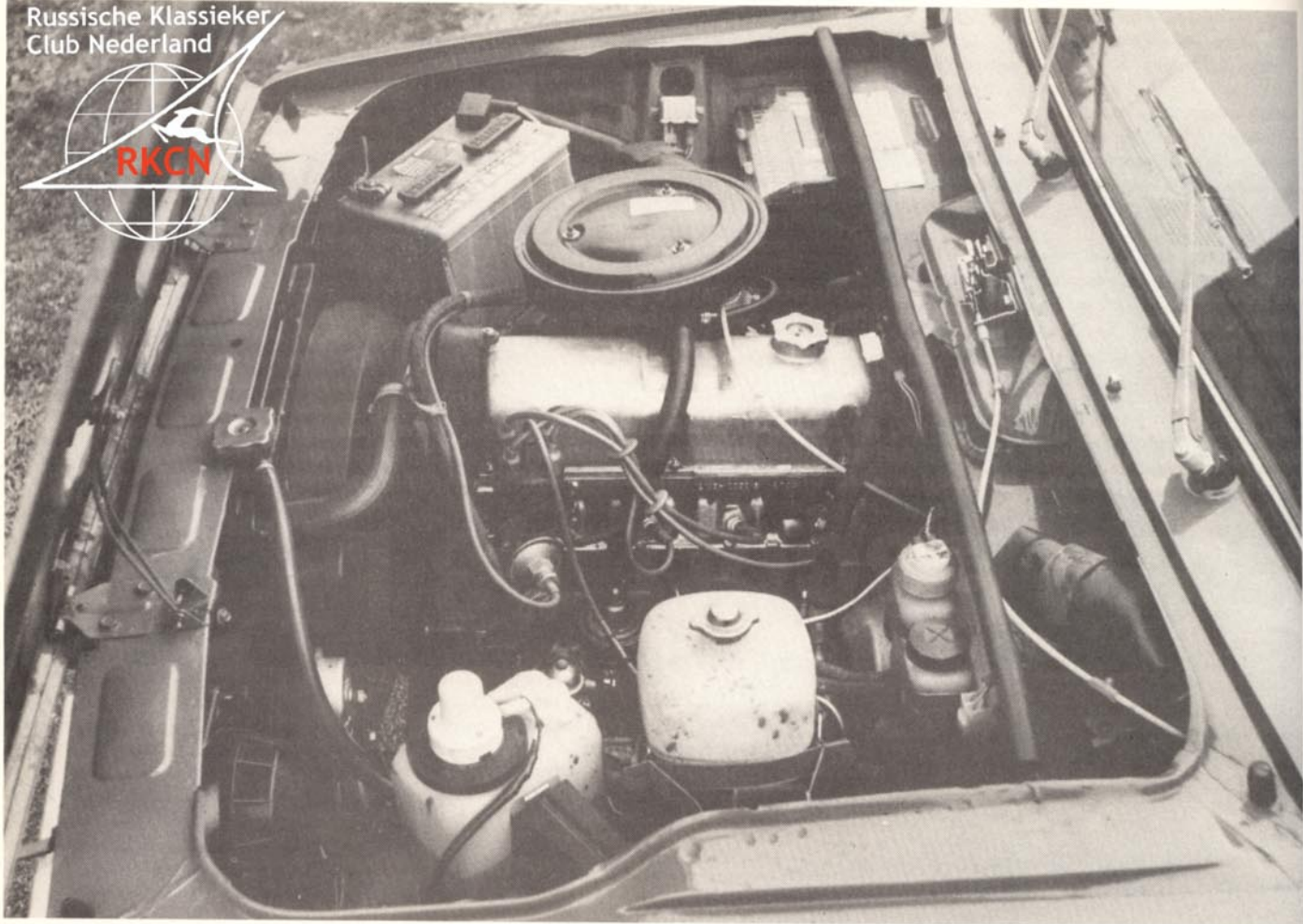


Russische Klassieker
Club Nederland

in de lengterichting geplaatst is. Die bak geeft de aandrijfkraften dan weer door via een cardanas naar het differentieel, dat in de achteras gemonteerd is. Een opstelling met nadelen wat de ruimte betreft, want door de wagen loopt een tunnel waarin de cardanas draait, en voorin is die tunnel zelfs fors groter, omdat daar de versnellingsbak onder zit. Maar er zijn ook voordelen. Het grootste is de bediening van de bak, omdat de onderkant van de pook als het ware direct doorloopt 'tot tussen de tandwielen'. Dat betekent een zeer directe, gevoelige bediening, die niets te wensen overlaat.

Over de werking van de bak zelf echter niets dan lof. De synchromesh doet het na een korte opwarmperiode uitstekend en de diverse schakelstanden zijn overduidelijk. De bereiken in de versnellingen zijn voldoende, en kunnen verlengd worden door de motor iets door te trekken, wat geen enkel kwaad lijkt te kunnen.

De koppeling werkt fantastisch. Over een zeer kort gebied wordt een erg soepele aangrijping bewerkstelligd, waardoor het pedaal maar weinig slag nodig heeft. Prima.

Remmen

Voor is de Lada uitgerust met schijfremmen, achter treffen we aluminium trommels aan. Het systeem is bekrachtigd, en er is een remdrukbe grenzer gemonteerd. De bekrachtiging is voldoende sterk, maar ook weer niet té.



Het doseren vraagt echter behoorlijk wat gewenning. Een deel van de slag van het rempedaal lijkt zonder effect te zijn; men trapt dieper door, maar de vertraging neemt niet toe. Toch is de werking als geheel royaal voldoende voor allerhande gebruik, mede door het uitblijven van fading. De wagen die wij testten trok wel wat scheef bij het remmen.

Weggedrag

Niet het sterkste punt van deze auto. Natuurlijk mogen we de Shiguli fabriek daar niet te zwaar over vallen, omdat het een onderstel betreft dat onder de Auto van het Jaar 1966 (!) zijn debuut beleefde. Van enige vergrijzing is dus inmiddels wel sprake. Toch zou het allemaal niet zo erg hoeven te zijn, als de