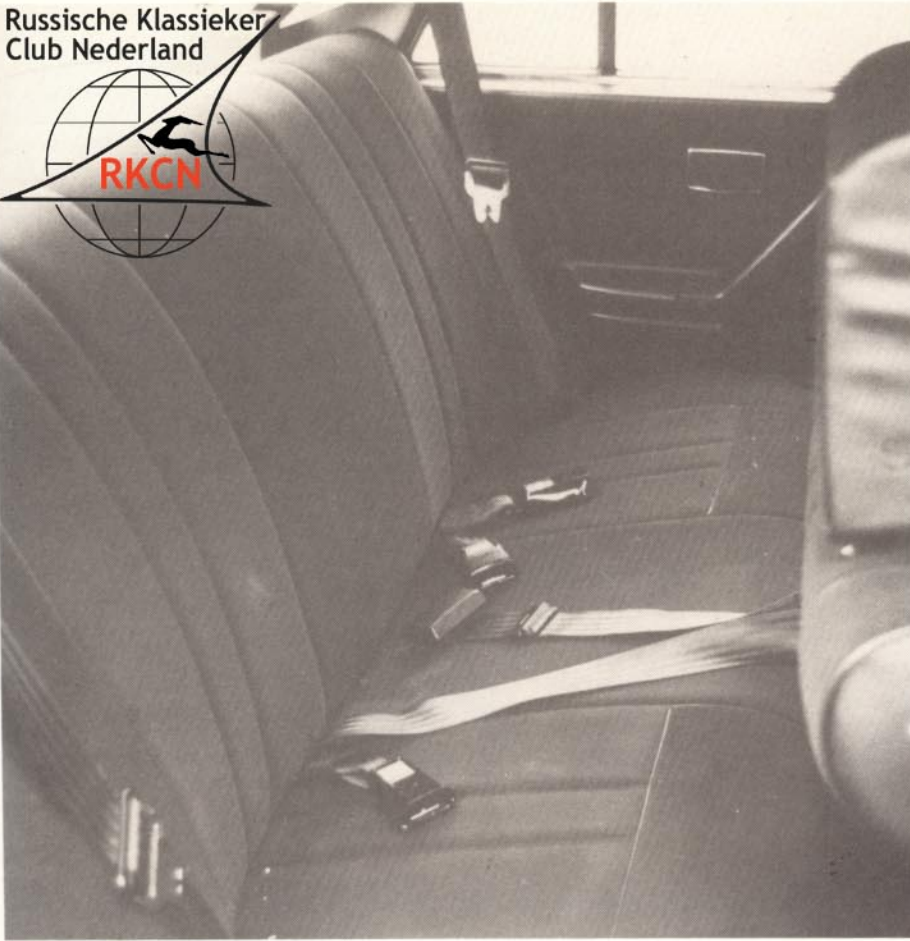


Russische Klassieker  
Club Nederland



schokdempers hun werk beter aan konden. Zoals wij met de wagen reden viel de bochtvastheid niet eens zo erg tegen, maar het bochtgedrag is op zijn zachtst gezegd wat nukkig. Op een droge weg wil de koets wat gaan deinen in een fors ingezette bocht en als er klinkertjes op straat liggen, heeft de achteras wat moeite om de weg te volgen. In principe is het geheel onderstuurd, en het vermogen van de wagen is ontoereikend om daar wat aan te veranderen. Alleen op een nat wegdek kan de achterzijde tot uitbreken worden verleid. De Russische banden voldoen redelijk, maar ook hier geldt dat een Europees kwaliteitsprodukt verbetering zou kunnen brengen. De stabiliteit van de 2105 is niet bovengemiddeld en onze testwagen trok steeds een beetje naar rechts.

#### Besturing, rijpositie

De stuurinrichting werkt met een worm en rol, en is niet bekrachtigd. Dat mag men ook niet verwachten in deze prijsklasse natuurlijk, maar we vermelden het omdat de parkeerkracht nu wel wat erg fors is. Het enigszins ouderwets aandoende stuurwiel geeft de bestuurder bovendien niet zo bijster veel gevoel met de weg, maar in het gewone verkeer komt men er best mee uit de voeten. De stoel van de bestuurder (en zijn voor-pasagier) is goed verstelbaar en geeft net een beetje steun in zijdelingse richting.

#### Rij- en zitcomfort

Mede door het forse gewicht van deze Rus

gedraagt het koetswerk zich vrij rustig. Het comfort staat mede daardoor op een zeer aanvaardbaar peil. De carrosserie helt niet al te veel over in snel genomen bochten en de stoelen geven redelijke steun. De hoofd- en beenruimte is zowel voor- als achterin voldoende en zeker royaal voor een auto in deze prijsklasse. Het interieurgeluid mag dan niet zo'n goede beoordeling krijgen, als we een algemeen cijfer zouden moeten geven voor het comfort van deze auto, kwam hij er met een dikke voldoende vanaf.

#### Interieur

De bekleding van Europese auto's ging zo'n jaar of tien geleden helemaal over naar zwart, omdat die kleur zo rustig voor de ogen is. Van lieverlee is men daar weer vanaf gestapt, omdat combinaties met de lak niet altijd zo gelukkig waren. Bij deze Russische auto is die trend nog niet doorgezet. Het is allemaal heel zakelijk, heel zwart van binnen. Het dashboard is summier, maar functioneel. De bedieningsorganen zijn goed te bereiken, maar de verwarming en ventilatie laten zich zwaar bedienen. De verwarming is goed, maar de instelbaarheid van de ventilatie is niet erg geraffineerd. In het interieur is aardig wat bergruimte beschikbaar, onder andere in beide portieren en op de pakjesplank onder het dashboard.

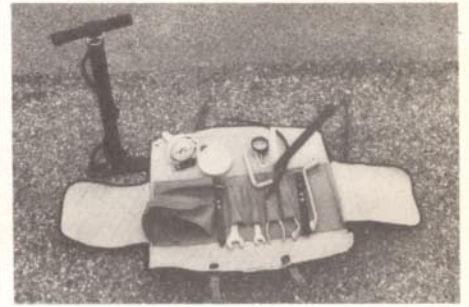
#### Exterieur

Het uiterlijk van de Lada doet een beetje gedateerd aan, maar het is echt niet zo dat

je voor gek rijdt met zo'n model. Er zijn bovendien best wel een paar voordelen van te bedenken. Zoals de erg goede overzichtelijkheid bij het parkeren, door de duidelijk herkenbare 'einden' van de auto. Overigens moet men bij hoog geplaatste verkeerslichten niet te ver doorrijden, want dan belemmert de lage daklijn het uitzicht op de lichten. De kofferruimte is wat ongelukkig van vorm, mede door de hoge drempel, maar wel fors voor een zo goedkope auto. De brandstoftank zit tegen het zijschot gemonteerd, wat niet direct de veiligste plaats is. Aan de andere zijkant zit het reservewiel, wat betekent dat men niet alle bagage behoeft te verwijderen als er eens een band lek raakt. De ruitwissers zijn goed en hebben een intervalstand, de verlichting is dank zij de halogeenpitten uitstekend. Het lakwerk zou mooier kunnen, maar de levensduur mag hoog geschat worden.

#### Accessoires

Vermeldenswaard is de gelaagde voorruit,



die bij veel duurdere auto's vaak als extra verkocht wordt. Verder zijn er vier rolgordels en een heupgordel standaard, kunnen de voorstoelen in de slaapstand gezet worden, is de buitenspiegel van binnenuit verstelbaar, zijn de hoofdsteunen verstelbaar en worden mistachterlicht en achteruitrijlampen voor dat geld allemaal meegeleverd. Het halogeen licht en de achterrautverwarming spreken minder aan, maar mogen niet onvermeld blijven. Aan echt noodzakelijke dingen ontbreekt het deze Lada 2105 zeker niet; luxe daarentegen is hem vreemd.

#### Conclusie

Wie niet verschrikkelijk veel kilometers rijdt, maar wel graag wat ruimte in zijn auto wil hebben, zal direct aan een Lada moeten denken. Wie niet van plan is zijn auto te ontzien, en er evenmin veel geld voor wil neertellen, komt ook bij een Lada terecht. Wie de show wil stelen met verlichte muntenbakjes of autogordel-zoemers moet maar ergens anders gaan kijken. De Lada 2105 is een degelijke auto, die gebouwd wordt op een wat verouderd stramien, maar daarom nog niet uit de tijd is. Hij bewijst in deze test op een mechanisch doorwrochte constructie te stoelen, maar mist elke vorm van raffinement. Geen wonder overigens, want een dergelijke auto zou vandaag de dag eigenlijk zo'n vijfduizend gulden duurder moeten zijn. Wie zonder die verfijning leven kan, doet met de Lada 2105 van nog geen twaalfduizend gulden een heel goeie koop.