

Motor

Voorin geplaatste, watergekoelde viercilinder-in-lijn met bovenliggende nokkenas. Tweetraps carburateur en van binnenuit verstelbare jalouzie voor de radiator.

Cilinderinhoud 1478 cc, vermogen 80 SAE-pk bij 5800 omw/min, koppel 11,8 mkg bij 3200 omw/min. Betrekkelijk laag belaste motor, specifiek vermogen 54,2 pk/l. Specifiek gewicht wordt nadelig beïnvloed door het hoge eigen-gewicht van 1063 kg, maar is met 13,3 kg/pk toch zeer acceptabel voor een auto in deze klasse.

Prestaties

Zeer reëel, cilinderinhoud en wagen-gewicht in aanmerking genomen, en zeer hoog zelfs, indien men van de prijsklasse uitgaat. Topsnelheid 154 km/u, iets boven fabrieksopgave (150 km/u). Op grond van de rijeigenschappen moet deze topsnelheid als te hoog worden gekwalificeerd.

Acceleratie vanaf stilstand op zeer behoorlijk niveau, de motor kan het hoge wagen-gewicht gemakkelijk aan. Zeer soepele motor en uitstekende trekkracht bij lage toerentallen. Veel schakelen absoluut niet noodzakelijk; bij 50 km/u kan de vierde versnelling worden ingeschakeld, de lagere versnellingen zijn alleen onder die snelheid nodig.

Brandstofverbruik

Over de gehele linie bijzonder hoog te noemen, ook wanneer wagenformaat en -gewicht in de beoordeling worden betrokken. Rijdt men de wagen zoals hij op grond van andere factoren moet worden gereden, t.w. met een kruis-snelheid van hoogstens 100 km/u, dan komt men uit op een verbruik van om-streeks 1 op 10. Verlangt men grotere prestaties, dan moet men op een aan-merkelijk hoger verbruik rekenen.

Transmissie

Volledig gesynchroniseerde vierver-snellingsbak met vloerschakeling. Nog-al indirecte en wat hakerige bediening, slag aan de grote kant. Pook vooral in stand van derde versnelling wat ver van bestuurder verwijderd. Synchro-meshes functioneren goed, maar wel wat traag, zodat niet al te snel moet worden geschakeld. Achteruit voldoende vergrendeld.

Transmissie als geheel nogal „rauw” en bepaald niet vrij van bijgeluiden.

Koppeling komt soepel in aangrijping, maar over erg korte pedaalslag.

Besturing

Licht, maar zeer indirect en weinig precies. Wegcontact laat bij hoge snelheden veel te wensen over. Tamelijk sterk onderstuurkarakter.

Koersvastheid op rechte weg

Redelijk tot goed. Wagen reageert wel op oneffenheden; zijwind heeft, be-

halve bij zeer hoge rijnsnelheden, vrij weinig invloed. Onder bepaalde omstan-digheden doen zich nogal sterke drib-belverschijnselen voor.

Gedrag in bochten

Laat eveneens te wensen over. Ach-teras breekt niet al te vlug uit, maar wanneer het gebeurt, is correctie niet zo gemakkelijk als gevolg van de indi-recte besturing. Carrosserie helt zeer nadrukkelijk over en ook hierdoor ver-gaat de lust tot snel bochtenwerk al heel spoedig.

Bovendien voelt men zich bij hogere snelheden in bochten wat onzeker door het vage wegcontact. Ook hier onder bepaalde omstandigheden een vrij ster-ke neiging tot dribbelen.

Handelbaarheid en bediening

Handelbaarheid lijdt onder vage en indirecte besturing. Een voordeel van de conventionele vormgeving is, dat voor- en achterzijde goed waarneembaar zijn. Vrij dikke voorruitstijlen.

Bediening levert geen problemen op, maar is over het geheel wat grof.

Vlotte starter (handbediende choke).

Vering

Tamelijk soepel en comfortabel; klei-ne zowel als grote oneffenheden wor-den zeer behoorlijk verwerkt. Schok-demperwerking echter zeer matig, met als gevolg dat wagen vrij sterk nadeint.

Algemeel comfort

Schiet, ondanks de behoorlijke ver-ving, op diverse punten tekort — zeker wanneer men hogere eisen qua pres-taties gaat stellen. Vooral de motor is bij hoge toerentallen zeer rumoerig en bij hogere rijnsnelheden gaat ook wind-geruis meespreken. Banden maken niet

al te veel lawaai, in tegenstelling tot de transmissie.

Ook besturing werkt negatief op comfort. Beperkt men zich tot eerder genoemde 100 km/u grens, dan zijn bij-geluiden aanvaardbaar en kan van een redelijke mate van comfort worden ge-sproken.

Remmen

Rondom trommelremmen, met bekrach-tiging. Bereikbare vertraging wordt sterk nadelig beïnvloed door te snel blokkeren van achterwielen, waarbij wagen scheef trekt.

Benodigde pedaalkracht gering, maar tussen intrappen van pedaal en daad-werkelijk remmen ligt een soort reactie-tijd (aan de zijde van het mechanisme), met als gevolg, dat men gauw te hard gaat trappen. Gelijkmatic afremmen moet dan ook bij deze wagen even wor-den geleerd. Handremvertraging vol-doende.

Carrosserie

Vier-deurs, zelfdragend. Zeer con-ventionele vormgeving en erg grove afwerking.

Interieurruimte

Redelijk groot, zeker voor een wagen in deze prijsklasse, maar toch wat kleiner dan uitwendige afmetingen doen vermoeden. Hoofdruimte achterin wat bescheiden; hetzelfde geldt voor been-ruimte wanneer stoelen ver naar ach-teren zijn geschoven.

Bagageruimte

Behoorlijke kofferruimte, waarin re-servewiel minder praktisch tegen ach-terwand is geplaatst en zo vrij veel plaats in beslag neemt. Ruim dash-boardkastje en minuscuul aflegbakje op middentunnel.

De Scaldia heeft een zeer behoorlijke bagagecapaciteit. Jammer is, dat het reservewiel in een wat onpraktische stand in het koffercapartment is geplaatst. Maten der koffers: 1 = 56 x 35 x 15 cm (= 30 liter); 2 = 65 x 45 x 17 cm (= 50 liter); 3 = 75 x 54 x 20 cm (= 80 liter).



Russische Klassieker
Club Nederland

