

f 7.990,— is de Scaldia weliswaar de goedkoopste diesel op de Nederlandse markt, maar daarom in absolute zin niet meer uitgesproken goedkoop te noemen. De beslissing met de Scaldia te gaan diesel, is niet onlogisch te noemen — geïnteresseerden in een diesel zijn als regel in belangrijke mate uit op de lange levensduur, die zo'n motor in het vooruitzicht stelt, en de Scaldia is een wagen, die zeer zeker voor de lange levensduur van zijn motor niet onder lijkt te zullen doen — integendeel. Want al is de wagen in allerlei opzichten bepaald ouderwets, dat is iets, dat óók zijn voordelen heeft: de Scaldia is een buitengewoon stevig opgezette wagen. Het plaatwerk is van imponerende dikte, terwijl ook de andere samenstellende delen overduidelijk de indruk te geven jaren mee te kunnen. Uiteraard is hier de geaardheid van het verkeer in het land van herkomst terug te vinden, het klimaat in Rusland is hard voor een auto-mobiel en de toestand van het wegennet werkt er ook al niet aan mee veel van de zaak heel te laten. Hierbij mag natuurlijk ook niet de uit de geringe verkeersdichtheid voortkomende schaarste aan reparatiewerkplaatsen worden vergeten, kortom, deze wagen is op heel-blijven gebouwd. Uiteraard heeft dit alles ook veel nadelen. Dat de wagen zo extreem hoog op de wielen staat is er één van. Het resultaat, een hoog liggend zwaartepunt, dat bij haastig bochtenwerk om dringende gezondheidsredenen nimmer mag worden vergeten, werd kennelijk voor lief genomen in ruil voor de eruit ontstane mogelijkheid de Scaldia over bårre paden te sturen, iets, dat ook in ons dierbare vaderland voor sommige mensen zijn voordelen hebben kan. Ondanks de duidelijk aanwijsbare redenen en voordelen van verschillende van deze zaken is het toch een feit, dat er ook verschillende dingen aan de Scaldia zijn, waar geen redelijk excuus kan worden aangevoerd voor de ouderwetse opzet ervan. Zo is het uitzicht bepaald schaars, niet alleen zijn de ruitstijlen zeer log en zwaar, maar de achterrauit bijvoorbeeld heeft afmetingen, die in de westerse wereld een tiental jaren geleden — een enkele uitzondering daargelaten — al ruimschoots vergeten waren. De vormgeving van het dashboard is ook zoiets, het is bepaald lelijk en jaren achter. De synchronisatie (op de drie hoogste versnellingen) munt niet uit door effectiviteit, terwijl het schakelen

zèlf een stevige hand vraagt. Stil is de (Russische) bak ook niet. De besturing is tamelijk indirect en geeft geen aanleiding tot kritiek. De rijpositie trouwens — voor anderen dan de állerlangsten — ook niet. Het veringscomfort is vrij spartaans en stug. Dit moge op vlakke asfaltwegen geen groot bezwaar zijn, op onregelmatige wegdekken geven vooral de achterwielen wel veel van wat ze tegenkomen aan de inzittenden door.

Als gezegd, noodt het hoge zwaartepunt van de Scaldia niet tot het snel nemen van bochten, de carrosserie helt vrij sterk over. De achteras ten slotte is — als alles aan deze wagen — tamelijk zwaar uitgevallen, wat in bochten op slechtgeplaveide wegdekken tot zijdelings wegdribbelen aanleiding geeft. Dit verhaal zou bijna wat somber worden — de Scaldia heeft echter ook verschillende pluspunten. De bijzonder prettige instap is er één van, de buitengewoon grote uitgebreidheid van het boordgereedschap is een andere, die weliswaar weinig met de wagen als zodanig te maken heeft, maar toch op ongemakkelijke tijden gróte voordelen heeft. Een typisch iets vanachter het Gordijn overigens, evenals trouwens de standaard ingebouwde slaapbanken en de méér dan voortreffelijke kachel, die duidelijk naar Siberische omstandigheden is.

Wat ons in de zojuist doorstane mist-periode ook opviel, was dat de verlichting van deze wagen buitengewoon goed is. Denkt u niet, dat wij hiermee aan het eind van onze voorraad prettige bevindingen zijn gekomen, het handjevol, dat nú volgt heeft echter niet zozeer met de wagen als wel met de motor te maken. Goede wijn behoeft geen krans — en we behoeven hier waarlijk niet uitgebreid de lof van de 1600 cc Perkins 4/99 dieselmotor te gaan zingen, deze krachtbron heeft al sinds jaar en dag en in een productie van vele duizenden exemplaren zèlf voor zijn lauweren gezorgd. In deze wagen voldoet ze dan ook — natuurlijk zouden we haast zeggen — uitstekend. Júist in deze wagen, die qua karakter beslist geen renpaardkwaliteit verschaffende krachtbron nodig heeft, maar wél een uiterst betrouwbaar werkros. Deze wagen is niet licht, en de acceleratiecijfers zijn dan ook niet opzienbarend, maar wat hier belangrijker is, is dat de trekkracht aan de achterwielen prachtig constant blijft over het gehele toerentalbereik. De topsnelheid is niet hoog: 103 kilometer per uur is het

Naast de achterzitting is een robuuste handgreep aangebracht voor de koffersluiting.



Russische Klassieker
Club Nederland

RKCN

TECHNISCHE GEGEVENS

Motor:

Perkins 4/99 watergekoelde viercilinder diesel-motor, voorin gemonteerd; boring 76,2 mm; slag 88,9 mm; zuigerverplaatsing 1621 cc; compressieverhouding 20 : 1; max. verm. volgens fabrieksopgave 43 pk bij 4000 omw. per min.; max. verm. op de rollentestbank gemeten 38 pk bij 3500-4000 toeren per min.; elektrische installatie 12 volt; dynamo 200 watt; accu 42 amp. per uur; motoromw. bij 100 km per uur 3600.

Transmissie:

Enkelvoudige droge-plaatkoppeling met vier-versnellingsbak, waarvan de 2de, 3de en 4de gesynchroniseerd; overbrengingsverhoudingen 1ste versn. 3,81 : 1; 2de versn. 2,42 : 1; 3de versn. 1,45 : 1; 4de versn. 1 : 1; achterrait 4,71 : 1; achterbrugreductie 4,55 : 1.

Onderstel:

Onafhankelijke voorwielloophangings met schroefveren; achter starre as met halfelliptische bladveren; telescoop schokdempers rondom; voetrem hydraulisch op alle vier wielen; handrem mechanisch op de achterwielen; totaal remoppervlak 800 cm²; bandenmaat 5.60 x 15; rol en nok stuurinrichting; 4,4 omwentelingen van het stuurwiel nodig om voorwielen van uiterst links naar uiterst rechts te bewegen.

Maten en gewichten:

Wielbasis 237 cm; spoorbreedte 122 cm; spoorbreedte achter 122 cm; max. lengte 405,5 cm; max. breedte 154 cm; max. hoogte 153 cm; gewicht 980 kg; draaicirkel 11,25 m.

Max. snelheid:

In 1ste versnelling 30 km per uur
In 2de versnelling 50 km per uur (synchr.)
In 3de versnelling 80 km per uur (synchr.)
In 4de versnelling 103 km per uur (synchr.)
Synchronisatie goed.

Standaarduitrusting omvat:

Snelheidsmeter, km-teller, amp-meter, brandstofmeter, oliedrukmeter, verdikkerlamp groot licht, ruitesproeier, kachel, lichtschakelaar op dashboard, choke op dashboard, handrem onder dashboard.

Toegankelijkheid:

Oliepeilstok goed, olievuldop goed, brandstofpomp goed, dynamo (om riem te stellen) goed, zekeringen goed, ruitewissermotor matig.

Service:

Aantal smeerpunten 22; servicebeurt volgens instructieboekje om de 2000 km; olie ververset volgens instructieboekje om de 2000 km; speling inlaatklep 0,25 mm (warm); speling uitlaatklep 0,25 mm (warm).

Boordgereedschap omvat:

Krik, wielsleutel, combinatietang, schroevendraaier, sleutels om dynamoriem te verstellen, sleutels voor verstuivers, bandenspanningsmeter.

Onderdelen:

(Prijzen niet bekend).

Afmetingen interieur:

Voorzitting: breedte (zitvlak) 107 cm; lengte (zitvlak) 44½ cm; hoogte rugleuning 49½ cm; afstand zitvlak-dak 84 cm; wagenbreedte schouderhoogte 125 cm; min. en max. afstand rugleuning gaspedaal, over zitting gemeten: 76 en 86 cm; hoogte zitvlak vanaf wagenvloer 26 cm.

Achterzitting: breedte (zitvlak) 122 cm; lengte (zitvlak) 46 cm; hoogte rugleuning 57 cm; afstand zitvlak-dak 87 cm; wagenbreedte schouderhoogte 125 cm; min. en max. afstand rugleuning-voorzitting over zitvlak gemeten 63 en 72 cm; hoogte zitvlak vanaf wagenvloer 29 cm.

Bagageruimte: lengte 85 cm; breedte 88 cm; hoogte 52 cm; reservewiel staat in bagagebergplaats.

Verzekeringspremies:

A.R. plm. f 470,— per jaar (Europa).
W.A. plm. f 145,— per jaar (Europa).

Wegenbelasting:

f 259,— per jaar.

Prijs:

f 7.990,—.

Importeur:

In Nederland: N.V. Automobielaatschappij „Caland“, Arnhem.