

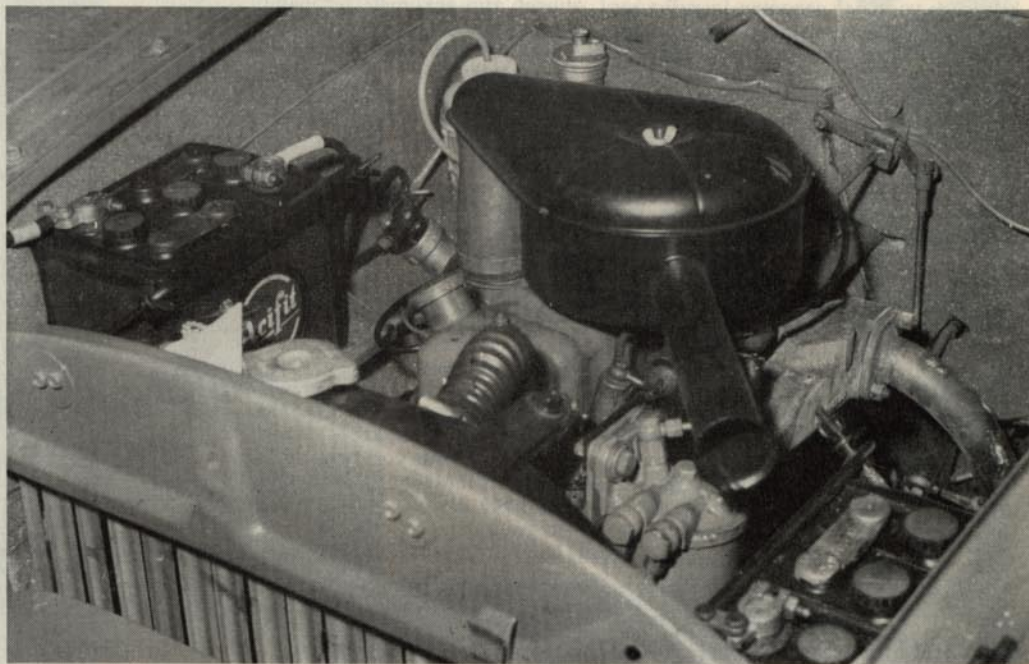
Het dashboard weerspiegelt niet de allerslaatste tendenz van „styling”, maar is wel compleet (boven), de motorruimte is uitstekend toegankelijk (hiernaast). De foto hieronder laat zien, dat de (iets onderstuurde) Scaldia vrij sterk overhelt in bochten — 't ging hier òcht nog niet erg hard.

uiterste, wat we eruit konden persen, maar hier staat dan ook een — onder verre van ideale (mist) omstandigheden behaald — gunstig verbruikscijfer tegenover. Wat ons bijzonder opviel aan de Scaldiadiesel was de ongelofelijk grote bereidheid tot starten, zelfs bij de vinnigste vrieskou. Na een moment vóórgloeien — waarbij de afwezigheid van een controlelamp voor de gloeispiralen hinderlijk opviel — liep de motor elke keer meteen bij het aanraken van de contactsleutel, die hier, in tegenstelling tot de wagen, waarmee we tijdens de introductie in Nederland reden, een gecombineerd start/contacts slot bedient.

Bij lage toerentallen is de Perkins dieselmotor bepaald luidruchtig, maar zodra het toerental boven de 2000 omwentelingen is gekomen valt op de geruisloosheid niets meer aan te merken.

Iets, wat voor de grande routière, welke men een dieselwagen ten slotte verwacht te zijn een beetje tegenvalt, is de inhoud van de tank.

Als eindconclusie voor deze wagen zouden we willen zeggen, dat ons de Scaldia voor diégenen, die geen fluit om het uiterlijk van hun vervoermiddel geven, die géén vliegensvlugge jakkeraars (behoeven te) zijn, die niet een drang in zich voelen zo snel mogelijk een bocht om te sturen, maar daarentegen bijzonder veel belang hechten aan een uiterst degelijk vervoermiddel, dat hen nimmer in de steek zal laten en dat langer dan de gemiddelde auto mee moet kunnen een propositie lijkt, die het overwegen alleszins waard is.



Russische Klassieker
Club Nederland

