

Beslist niet lelijk:
de 408 straalde zelfs een zekere elegantie uit.



Onverwoestbare Rus

Qua vormgeving is de Russische Moskvitch 408 uit 1964 nu niet bepaald hypermodern. Maar: de degelijkheid straalt er van af. Dat was dan ook wel nodig voor de wegen in z'n thuisland. In het Westen is het gelukkig (veel) beter gesteld; de auto is hier dan ook nooit echt populair geweest.



De 408-serie kende ook een aantrekkelijk gelijnde stationcar.

Technische gegevens Moskvitch 408 1964

motor: 4-cilinder in lijn; boringxslag: 76x75 mm; cilinderinhoud: 1357 cc; compressieverhouding: 7,1:1; vermogen: 60 pk bij 5750 tpm; lxbxh: 409x150x148 cm; wielbasis: 240 cm; spoorbreedte voor/achter: 124/123 cm; gewicht: 990 kg; topsnelheid: 120 km/h; nieuwprijs: f 5.475



Hoog op de poten. Geen overbodige luxe, het Russische wegnen in de jaren zestig, zeventig in aanmerking genomen..

door de betere tijden die na de oorlog uitbraken, nu pas kwam de productie echt op gang.

'Zoon van Moskou'

Al snel kwam na de oorlog het eerste resultaat van de MZMA-fabrieken gereed: de Moskvitch 400. Basis voor deze spik-splinternieuwe auto was een westers produkt: de Opel Kadett. De nieuwe auto

auto. Ook de motor was nog steeds een (weliswaar sterk verbeterde) afgeleide van de Kadett-krachtbron. De cilinderinhoud van deze hopeloos verouderde, maar schier onverwoestbare motor bedroeg 1357 cc, waaruit een vermogen werd gehaald van 60 pk bij 4750 tpm. Hiermee was de bijna 1000 kilo zware 408 beslist geen snelheidsmonster.

408-serie: veel uitvoeringen

In die tijd was de 408 de meest gebouwde Russische auto. De fabriek heeft nog een aantal experimentele modellen gemaakt, maar die hebben nooit het produktiestadium gehaald. Bijvoorbeeld een cabriolet en verschillende snelle sportuitvoeringen. De vormgeving van de 408 was typisch Russisch (lees: afgekeken van het Westen, en vertaald naar de wensen van de Rus): recht en hoekig, met kleine scherpe 'vinnen' achter. De auto stond zo hoog op z'n wielen dat hij bijna aan een terreinauto deed denken. Parallel aan de 408 kwam twee jaar later de 412 op de markt. De carrosserie week nauwelijks af van die van de 408; hij was herkenbaar aan z'n rechthoekige koplampen en horizontale achterlichten. In 1970 kreeg ook de 408 deze carrosserie. De motor van de 412 was wel een stuk gemoderniseerd - zo had hij nu een bovenliggende nokkenas - maar verder leek de auto sterk op de 408. Deze laatste is in productie gebleven tot 1974, terwijl de 412 het maar twee jaar langer heeft uitgehouden. De lijn van de 408 heeft maar liefst 25 jaar het gezicht van Moskvitch bepaald.

In 1976 kwam de opvolger. De fabriek vond het toen echt tijd worden voor een geheel nieuwe, 'moderne' auto.



Deze opengewerkte tekening toont het aandrijfconcept van de Moskvitch 308: motor voorin, aandrijving via de achterwielen.

Deze had een loodzware carrosserie en was van een oerdegelijke constructie. Het model was het resultaat van een samenwerking tussen de carrosseriefabriek Spartak en het wetenschappelijk Automobielinstituut NAMI. Tot 1930 werden er 403 exemplaren gebouwd, waarna Spartak fuseerde met de AMO-fabrieken. Zo ontstond Ruslands tweede automobielfabriek, met de naam KIM, genoemd naar de Communistische Jeugdorganisatie. Het nieuwe concern bouwde verschillende modellen, maar nooit is er een grote massa-productie van de grond gekomen.

Na de Tweede Wereldoorlog kreeg de fabriek in Moskou een andere naam: MZMA. Of het door deze naam kwam of

werd geïntroduceerd op de 800e verjaardag van de stad Moskou. De naam Moskvitch was dan ook niet uit de lucht gegrepen, want betekent: 'Zoon van Moskou'.

Na verschillende aanpassingen en verbeteringen verscheen in 1966 de Moskvitch 408. Deze had een nieuwe, zelfdragende carrosserie, maar de motor was regelrecht overgenomen uit z'n voorganger, de 407. Let wel, deze auto was nog steeds een afgeleide van de Kadett uit 1940! Binnen enkele jaren werd dit nieuwe model in een groot aantal uitvoeringen leverbaar, waaronder een sedan, een coupé, een combi en een bestel-

Het heeft even geduurd voor de autoproduktie in Rusland op gang kwam, maar toch kent dat land best een rijke autogeschiedenis. Waarin overigens bijna alleen maar zeer robuuste modellen werden gemaakt. Het Russische wegnen is nu eenmaal niet zo luxueus gepleveid als in het Westen, dus de auto's moeten er tegen een stootje kunnen. Pas in 1927 verliet de eerste Russische auto, de NAMI-1, de fabriekspoorten.

Scaldia: Belgische Moskvitch

Ondanks dat de Moskvitch hier nauwelijks bekend is geworden, was hij in z'n tijd best succesvol. Dat wil zeggen: vooral achter het ijzeren gordijn. Behalve in Rusland werd de Moskvitch ook nog in Bulgarije geproduceerd. Maar ook in... België! Daar (en in ons land trouwens ook) werd de auto echter niet als Moskvitch verkocht, maar als Scaldia 1300. Naast de bekende motor die ook in de Moskvitch werd geleverd, is de Scaldia bij onze zuiderburen ook met een 1,8-liter Perkins dieselkrachtbron van de band gelopen.