

## REPORTAGE WEL DEGELIJK GELIEFD



# Klassiek Russisch

Bij een klassieke auto denk je in eerste instantie wellicht aan een Engelse sportwagen, een Franse sedan of een Italiaanse cabrio. Maar auto's uit Rusland, daar denkt niemand aan. Een Russische klassieker, wat moet je je daarbij voorstellen? Een kijkje bij een van de jongste klassiekerclubs in ons land geeft een aardig beeld.

**Tekst Hein Verdam, foto's Jacco van der Kuilen**

Bij een mooie Mercedes-Benz of een perfecte Volvo van dertig jaar terug kan iedereen zich wel iets voorstellen. Maar een Volga? Een Moskvitch? Wat zijn dat voor auto's? In Nederland kennen wij voornamelijk de Lada als product van de Russische auto-industrie. In 2000 werd de Lada in Rusland verkozen tot auto van de

eeuw. Ironisch genoeg was de Lada van oorsprong een Fiat 124, die door de Russen werd doorontwikkeld. Maar de Russische auto-industrie heeft door de jaren heen ook de nodige eigen ontwerpen geproduceerd en dat heeft een aantal bijzondere auto's opgeleverd. Exclusief en in bepaalde kringen zeer geliefd; voorwaarden waaraan een model zeker moet voldoen, wil 'ie voor de klassiekerstatus in aanmerking komen.

### Uiteenlopende redenen

Waarom ga je daarin rijden? De leden van de Russische Klassieker Club Nederland hebben uiteenlopende redenen. Jelle Jan Gerrits is voorzitter van de club en al twaalf jaar de trotse bezitter van een zee-groene Volga uit 1962. "Ik liep destijds stage in Pskov, Rusland. De Muur was net gevallen, bijna alles was voor weinig geld te koop. Ik werd verliefd op de Volga. Met hulp van een Russische kennis vond ik deze auto, een van de weinige die nog in Pskov rondreden. Verkopen was voor de eigenaar echter geen optie. Ruilen wel, tegen een Lada Samara bijvoorbeeld. Die had ik niet, maar wel 'n Fiat Ritmo, die

ik voor € 200 had gekocht. Aangezien de Ritmo 1 op 12 liep en de Volga 1 op 4,5 had de Volga-rijder daar wel oren naar. Ik heb de auto naar Nederland gereden en alleen technisch gerestaureerd."

### Primitief?

De officiële benaming van de auto is GAZ m-21i (Volga). GAZ staat voor *Gorkovskiy Avtomobilny Zavod*, Gorky Automobielfabriek. De i geeft aan dat dit model voor de interne markt werd geproduceerd, de motor had een lage compressieverhouding van 6,6:1 en was daardoor geschikt om op brandstof met een laag octaangetal te rijden. Geen overbodige luxe in de Sovjet Unie van veertig jaar geleden. De vierpitter met 2.445 cc is geheel van lichtmetaal en drijft via een drierversnellingsbak de achterwielen aan. Standaard heeft de Volga onder meer een buizenradio, een ventilator met twee standen en regelbare dashboardverlichting. Hoezo primitief? Het uiterlijk is duidelijk geïnspireerd op de Amerikaanse auto-industrie. Het exportmodel van de Volga – export binnen de Oostbloklanden, welteverstaan – had beduidend meer chromen delen, waar-

onder de grille. Door een iets hogere compressieverhouding leverde de motor 75 pk, terwijl het model voor het Westen nog iets verder was opgevoerd tot 85 pk. Inmiddels is Jelle Jans passie voor Russische auto's flink aangewakkerd. Hij heeft er nu een aantal, waaronder een mosterdgele Moskvitch 2140. Dit model uit de jaren '70 heeft een 1,5-litermotor die 75 pk levert en sterke gelijkenissen vertoont met de BMW 1500-motor uit die tijd. Verder zit er veel Russische techniek in. De Moskvitch weegt ruim 1.000 kg en heeft schijfremmen en onafhankelijke wielophanging voor. "De top ligt rond de 140 km/h, maar dan maakt hij erg veel lawaai", vindt Jelle Jan.

### Legervoertuig

Harry Mounoury heeft een heel andere reden om in zijn UAZ-469 legervoertuig te rijden. "Ik verzamel militaire voertuigen en ook mijn vrouw en drie kinderen vinden dat leuk. Ik had al een oud GAZ-69 legervoertuig met twee stoelen en zocht iets waar we met zijn vijven in konden rijden." Via een lokaal contact vond Harry een UAZ uit 1978 met 10.000 km op de teller. UAZ staat voor *Uljanovskiy Avtomobilny Zavod*. De autofabriek in Uljanovsk, dus, waar veel 4x4's voor de legers van de Warschaupactlanden werden geproduceerd. Deze komt uit een depot van het Oost-Duitse leger en Harry betaalde er € 950 voor. Het rijklaar