

Zijn veel liefhebbers van oude auto's. Uit alle hoeken en gaten van West-Europa sloop ze naar Nederland. Een van de grootste financiële instellingen in Nederland gebruikt deze voorliefde voor oude voertuigen zelfs in een reclamespot. Bieden de voormalige communistische landen in Oost-Europa ook ongekende mogelijkheden voor de verzamelaar? Uit de in dit artikel geschetste ervaringen van een liefhebber blijkt dat het niet eenvoudig is een auto uit het voormalige Oostblok in te voeren.

Door Gerrit Strijbs

In het kader van de studie toegepaste huishoudwetenschappen voldeed Jelle Jan Gerrits uit Daarle aan zijn sta-geverplichtingen in het Russische Pskov. Deze stad ligt tussen de Baltische staten en Sint Petersburg. Tijdens een wandeling viel zijn oog op een prachtige Volga M-21. De eigenaar was in geen velden of wegen te bekennen, dus bevestigde hij een briefje achter de ruitwisser. Na een week nam de bezitter contact met hem op, maar hij bleek volgens Gerrits niet bereid zijn eigendom te verkopen: „Ik mocht hem aan alle kanten bekijken en er zelfs in rijden, maar hij wilde er geen afstand van doen“. De eigenaar kende echter iemand die zijn Volga voor een Westeuropese auto wilde ruilen. Gerrits kocht in Nederland een Fiat Ritmo en reed ermee naar Rusland. Hij ruilde deze voor de Volga en reed vervolgens weer naar huis.

Deze in twee zinnen geschetste transactie is echter een flauwe afspeeling van de werkelijke gebeurtenissen. Er leefden veel bureaucratische haken en open aan de ruit. Alleen bedrijven mogen

auto's in- en uitvoeren.

Gerrits nam een Rus in de arm die de papieren rompsloep voor hem wilde afhandelen. Het kostte dagen om alle documenten in te vullen. Een volgens de regelen der kunst in het Duits opgesteld formulier moest volgens een ambtenaar in het Russisch vertaald worden. Met behulp van een door Intoorist ingeschakelde tolk overhandigden zij

Jelle Jan Gerrits en zijn Volga Komen de Russen?

de vertaling, maar daar nam de topbureaucraat volgens Gerrits geen genoegen mee: „Hij accepteerde alleen het werk van een bevoegde vertaler en de medewerker van Intoorist was dat volgens hem niet“. Nadat een notaris de werkzaamheden op zich genomen had, kleefde er nog een aantal ambtelijke bezwaren aan de uitvoer. Twee flessen whisky en een doos bonbons werkten

zelfs vertederend op een bureaucraat gemoed en Gerrits vertrok met zijn Volga in de richting Daarle.

De hele operatie heeft veel tijd gekost, maar Gerrits heeft nu een auto waar hij met recht trots op kan zijn. Er moest wel veel aan het in 1962 gebouwde voertuig gebeuren. De remmen waren versleten, de remleidingen waren kapot en het druklager zat vast. Naar

mate hij langer sleutelde, kwam hij steeds meer onge-richtigheden tegen. Na negen maanden noeste arbeid werd de Volga goedgekeurd.

Wat zijn de verschillen met een gangbare Westeuropese auto? „Aan alles kun je merken dat dit een degelijke auto is“, vertelt Gerrits. Hoewel de vering prima is, biedt de 1500 kg wegende auto weinig rij-comfort: „Het kost nogal wat kracht om de pedalen in te trappen. De 2445 cc vier-cilinder is goed voor een topsnelheid van rond de 130km per uur, waarbij wel in aanmerking moet worden genomen dat het benzineverbruik van 1,6 niet tot dergelijke snelheden uitnodigt.

„We mogen natuurlijk niet uit het oog verliezen dat we hier een dertig jaar oude auto beoordelen naar de maatstaven van dit decennium.“

Er rijden maar enkele Volga's in Nederland. Het bemachtigen van de benodigde onderdelen voor deze exclusieve auto levert dan ook grote problemen op. Gerrits roept daarbij de hulp in van allerlei connecties uit het Oostblok. Het verlies van de voorbumper heeft volgens hem catastrofa-le gevolgen: „Een bumper van een in 1962 gebouwde auto vind ik nooit meer.“ Een kus aan deze Rus heeft dan wel bijzonder kwalijke gevolgen.



Een in Nederland gekochte Fiat Ritmo ruilde hij in Rusland voor de Volga.

