



Gremi-directie:

AUTOPAGINA

Russische auto in opkomst

Van onze autoredactie

GRONINGEN,
zaterdag

„We zijn heel goed over de klap heengekomen”, zegt Piet Been, een van de drie gebroeders Been (Piet, Jo en Dick) die de directie, aandeelhouders en enige commissarissen zijn van het auto-importbedrijf GREMI NV in Groningen.

De „klap” was de zwarte dag in november 1966, waarop werd besloten de productie van Glas-auto's te staken, waardoor Gremi tot een merkloze importeur werd gemaakt. „Op zo'n moment realiseer je je goed wat het betekent, verantwoordelijk te zijn voor zo'n zeventig werknemers. We hebben hun voorgesteld dat ze zelf mochten beslissen of ze een nieuwe werkkring wilden zoeken of afwachten wat wij gingen doen. Wat dat precies zou zijn, wisten we toen ook nog niet. Nou, ze hadden zoveel vertrouwen in ons dat er niemand ontslag heeft genomen. We werken daarom nu nog met veel mensen, die meer dan twintig, of soms zelfs wel veertig jaar bij ons in dienst zijn.

Russen

Gelukkig hebben we toen de import van de Russische auto's kunnen overnemen. We startten al heel spoedig met de verkoop van de Scaldia's en de Jalta's, en over de resultaten daarvan zijn we zeker niet ontevreden. Dit jaar zal het nog beter gaan. Want behalve het feit dat de Russische fabrieken in Moskou, Izhevsk, Oefa en Zaporozje (de geboorteplaats van Jalta en ZAZ) geheel zijn gemoderniseerd (men werkt daar o.a. met produktiemethoden van Fiat) is er thans ook een stel nieuwe modellen verschenen.

De nieuwe Scaldia 412 LS wordt onze belangrijkste auto, maar ook de nieuwe ZAZ 1200 V-4 en de gloednieuwe Volga M24 zullen hun bestemming zeker vinden”.

Het nieuwe gebouw van de Gremi, even buiten Groningen, dat eigenlijk nog werd gebouwd voor het Glas-importschap, getuigt van een forse aanpak. Op moderne wijze neemt men hier de service van de Russische auto's, die thans in Nederland al meer dan honderd dealers hebben gevonden, ter hand en in alles is gerekend op een flinke verkoopstijging.

De nieuwe Scaldia 412 LS zal deze verkoopstijging voor het grootste deel moeten waarmaken. Vergeleken met de „oude” 408 is het uiterlijk er aanzienlijk moderner op geworden. Vierkante koplampen en moderne achterlichten accentueren de strakke, moderne lijn. Ook de techniek werd gemoderniseerd. Uit de YMZ-fabriek van vliegtuigmotoren in Oefa komt de viercilinder 1500 cc lijnmotor met een bovenliggende nokkenas. Resultaat: prestaties zeer concurrerend. De goede acceleratie en de top van 150 km/uur dank zij 80 SAE-pk in deze nieuw ontwikkelde krachtbron liggen boven het gemiddelde.



De nieuwe Scaldia 412 LS heeft een moderne carrosserie. De net zo moderne viercilinder onder de motorkap levert goede prestaties.

Scherpe prijs

Het rijden met de nieuwe Scaldia doet in weinig meer aan Rusland denken. De vering is sportief, doch comfortabel; de zit is prettig dank zij de comfortabele nieuwe stoelen en slechts de koersstabiliteit bij volle belading en de geluidsproductie in het interieur zouden nog iets kunnen worden verbeterd. Maar u moet ook bedenken dat deze wagen, met alles erop en eraan, slechts f 6495 kost. En dat is voor een 1500 cc beslist een zeer scherpe aanbieding!

De modern gevormde ZAZ 1200 V4 heeft, behalve tal van interessante, aantrekkelijke details (zoals een onafhankelijke benzinekachel), zijn lage prijs (f 4995,-) jammer genoeg te danken aan een ietwat bescheiden en wat verouderde interieuruitrusting. De V4-motor is een knap staaltje techniek, maar mist volgens westerse begrippen nog wat „Schwung” en vooral ook veel vermogen.

Summum

De grote en zeer ruime nieuwe Volga daarentegen moet wel het summum zijn wat de Russische auto-industrie kan bieden. De wagen doet in alles denken aan een kleine Amerikaan en heeft dienovereenkomstige rijeigenschappen. De viercilindermotor van nog geen 2500 cc is wat tam, maar men hoopt binnen afzienbare tijd ook een zescilinder te kunnen leveren. Bovendien is de wagen evenals de Scaldia ook met een Westerse dieselmotor (Rover, Perkins) leverbaar.

En als u bedenkt dat men de prijs, die momenteel nog niet is vastgesteld, onder de f 10.000 hoopt te houden, wordt het erg duidelijk dat de Sovjet-Unie heel graag auto's in het westen wil laten rijden. En daarvoor heeft men in Gremi een zeer goede importeur gevonden.