

SCALDIA

De Moskvitch, in onze contreien beter bekend als Scaldia, is reeds enkele jaren op de Nederlandse markt. Populair werd de wagen gedurende die jaren in het geheel niet — en daar was een goede reden voor. Het uiterlijk was namelijk beslist niet modern of zelfs maar „eigentijds” te noemen — het was een uitgesproken ouderwets koetswerk, dat te midden van het bijzonder grote totaal-aanbod op de Nederlandse automobiemarkt nauwelijks als aantrekkelijke aanbieding opviel. Sinds een jaar is in ons land echter een nieuw model (dat reeds langer bestond, doch eerst enkele jaren als proefkonijn in slechts een paar exportgebieden heeft „meegelopen”) in de handel, een nieuw model, dat door een nieuwe importeur (gelieerd met de welbekende Trabant-importeur Hoek te Ravestein) werd gebracht.

Dit nieuwe model nu is aanzienlijk veel aantrekkelijker dan het vorige — zonder het nu meteen hypermodern te willen noemen (robustesse en soliditeit — waarover straks nog — staan onmiddellijk navolgen van alle modetendensen welereis in de weg). En dit nieuwe model beschouwend, valt één ding meteen en nogal nadrukkelijk op: die oude Scaldia was onder zijn niet al te aantrekkelijk uiterlijk toch eigenlijk al een heel bijzondere aanbieding voor deze prijs. Iets, dat met te meer reden van dit nieuwe model gezegd mag worden.

Het is onze vaste overtuiging, dat een automobiel nimmer mag worden beoordeeld tegen een andere achtergrond dan die van zijn catalogusprijs, zelfs als die prijs, zoals bij sommige automobielen in dit goede land het geval is, geflatteerd is doordat het land van herkomst van die auto niet bij een of andere fiscale belangengemeenschap is aangesloten. Wel — als men bedenkt, dat deze Scaldia voor f 5.675,— van de hand gaat en daarmee tot de goedkoopste automobielen op de Nederlandse markt behoort, zeker als men de binnen- en buitenafmetingen hierbij

in beschouwing neemt, kan men niet anders dan vaststellen dat deze wagen deugdelijk value for money biedt. Want niet alleen is de wagen vergeleken met de meeste zijner prijsklassegenoten bepaald fors en uit de kluiten gewassen, maar bovendien kan hij met zijn prestaties zoal niet overdreven, dan toch goed meekomen, terwijl ten slotte de standaarduitrusting bepaald rijkelijk te noemen is. U zult niet veel auto's (zelfs afgezien van de prijsklasse) tegenkomen, waarin zoveel handige of nuttige zaken zitten, die u gewend bent normaliter als „extra” te moeten bestellen en... betalen!

We noemen voor de vuist weg wat voorbeelden: stopcontact onder de motorkap en een looplampje bij het standaardgereedschap, van de bestuurderszitplaats bedienbare jalouzie voor de radiator, eenvoudige handbedieningsmogelijkheid van de benzinepomp voor noodgevallen, twee oliefilters, één fijn- en een groffilter, welk laatste voorzien is van een cilindrische zeef, welke van buitenaf door middel van een handgreepje van tijd tot tijd „schoongeschrapt” kan worden, een set gereedschap waar een werkplaats mee te beginnen zou zijn (er zit onder andere een keurige bandespanningsmeter bij), een dashboard, waar een temperatuurmeter, een oliedrukmeter, een benzinepomp en een ampèremeter te vinden zijn, benevens een aansteker, ruitewissers met twee snelheden, een kwaliteit, welke ook de kachelaanjager bezit, een reeds geboord, met een rubberdop afgedicht gat voor een radio-antenne, verlichting in de kofferruimte, achteruitrijlampen, een afsluitbare benzinedop, slaapbanken — en we zijn er zeker van, nog wel 't een en ander vergeten te hebben. In genoemde — weet u veel andere auto's in deze prijsgroep, waarin u al dit moois vindt?

Nu rijdt een automobiel niet bij de gratie van zijn accessoires, dat is duidelijk. En zoals men in de rijkelijke uitmonstering van de Scaldia het bepaald niet uitgebreide dealernet en de hieruit voortvloeiende nood-

zaak tot help-u-zelf in de Sowjet-Unie terugvindt, zo doet men dat ook in de rij-eigenschappen van deze wagen. De Scaldia is zeer robuust, doet bepaald zwaar aan — hij moet dan ook jaren mee kunnen. Zijn vering doet inzien, dat ook minder biljartvlakke wegen ermee genomen moeten kunnen worden, voor onze wegdekken is hij iets (niet véél) aan de harde kant.

De motor is niet fel, we zouden eigenlijk wel een wat grotere motor in de wagen willen hebben dan de bescheiden, 1357 cc metende viercilinder, die in het vooronder huist. Met een wat sterker motor zou ook de typische versnellingsbakverhouding minder sterk uitkomen: een zeer lage één en twee, een „gat” tussen twee en drie, en een vrij dicht op elkaar liggende drie en vier.

De motor is niet zeer stil te noemen, en dit, te zamen met de indruk, dat de wagen wat moeizaam trekt (alhoewel de acceleratiecijfers heus niet onacceptabel zijn) maakt, dat de Scaldia wat „bedrijfsvoertuigachtig” aandoet. De versnellingsbak schakelt exact, maar niet zeer snel door middel van een schakelhendel onder het stuur. De eerste drie versnellingen zijn niet als geruisarm te bestempelen.

De remmen vielen ons bij de allereerste kennismaking met de allereerste Scaldia van dit model (maanden geleden) wat tegen — ze waren goed, doch vergden een zeer hoge pedaaldruk. Deze testwagen was kennelijk van andere remvoeringen voorzien, want de pedaaldruk was in geen enkel opzicht meer abnormaal hoog, en de wagen remde goed progressief. Wel kregen de remmen (trommels rondom) betrekkelijk snel wat last van fading, niet in catastrofale mate evenwel.

De besturing gaat acceptabel licht en fraai exact. De wagen laat zich heel goed manoeuvreren en parkeren, mede door de goede overzichtelijkheid van het koetswerk, vanaf de bestuurdersplaats bezien. Het uitzicht is

Russische Klassieker
Club Nederland



ROAD TEST