



De presentatie van de Tata Nano. (Foto AFP)

Riksja met motor? Nee, het is toch een auto

Gepubliceerd: 10 januari 2008 13:47 | Gewijzigd: 10 januari 2008 17:33

Door onze redacteur Warna Oosterbaan

Rotterdam, 10 jan. Het Indiase concern Tata presenteerde vandaag de goedkoopste auto ter wereld. Is het wat, die Nano?

Het zou een overdekte grasmaaier worden, wisten internationale autokenners. Een auto die niet meer dan 2.500 dollar (1.700 euro) zou gaan kosten, dat kon niet veel meer zijn dan een riksja met een motortje erin, was hun verwachting. Vanochtend, op de Auto Expo In New Delhi was de Indiase volkswagen voor het eerst te zien: de Nano van Tata.

Een gemotoriseerde riksja is het niet geworden. De Nano heeft op het eerste gezicht wel iets weg van de eveneens zeer goedkope Chevrolet Matiz: kort, gedrongen, de wielen op de uiterste hoeken. Niet grotendeels van plastic, zoals getrainde autoanalisten hadden voorspeld, maar van plaatstaal.

Een vervoermiddel voor vier personen, met vier deuren en een bescheiden benzinemotor die zich onder de achterbank bevindt. Kortom: toch een autootje.

Het is verder soberheid troef in de Nano: het bescheiden instrumentenpaneel bevindt zich in het midden – zodat de auto even gemakkelijk voor een rechts als een links stuurwiel kan worden gebouwd. Alle deurhendels zijn hetzelfde. Er zit geen airconditioning of radio in de Nano – maar luxere modellen staan op stapel, beloofde Ratan Tata, de 70-jarige bestuursvoorzitter van het concern dat vorig jaar Corus overnam en binnenkort waarschijnlijk Jaguar en LandRover van Ford zal kopen. Als Tata's doel wordt verwezenlijkt, verkoopt hij straks een miljoen Nano's per jaar.

Dat klinkt ambitieus, maar de potentiële markt voor de Nano is enorm. In

India worden jaarlijks rond 1 miljoen auto's verkocht, en 7 miljoen motorfietsen. Als die motorfietskopers voor een geringe meerprijs een auto kunnen kopen, zullen velen dat zeker doen. De tot nu goedkoopste auto in India is de Maruti van Suzuki, en die kost twee keer zo veel als de Nano.

Met de Nano zal de motorisering in de fase belanden die Europa in de jaren vijftig doormaakte, toen goedkope auto's als de Citroën 2CV, de Fiat 500 en de Goggomobil voor minder dan 4.000 gulden op de markt kwamen. Nu hebben nog maar zeven op de duizend Indiërs een auto, in Europa ligt het autobezit tegenwoordig rond de 500 per 1.000 inwoners.

Hoe schoon is de Nano? Daarover is weinig bekend, maar volgens Ratan Tata voldoet de auto aan de milieu-eisen – hij zei er alleen niet bij aan welke. Maar op de verwijten dat een miljoen Nano's straks de Indiase atmosfeer zullen verpesten heeft Tata een effectief antwoord: de auto is zuinig – naar schatting 1 op 23, dus met een geringe CO2-productie – en de meeste motorfietsen vervuilen meer.

Hier overlees Een soortgelijk antwoord heeft hij klaar voor iedereen die de veiligheid van de Nano in twijfel trekt: met zijn veiligheidsgordels, kreukelzone en stevige deuren is zijn auto altijd nog veiliger dan een motorfiets – waarop vaak hele gezinnen met bagage worden vervoerd.

Veel details van de Nano zijn nog niet vrijgegeven, maar het is wel duidelijk waar de besparingen zijn gevonden. De motor heeft een bescheiden vermogen: 33 pk en telt slechts twee cilinders. De trillingen die met dit motortype samenhangen worden bestreden met een balansas. De motor is voorzien van een moderne multi-point benzine-inspuiting. Of hij ook is uitgerust met een geregelde driewegkatalysator – noodzakelijk om aan Europese milieu-eisen te voldoen – is niet duidelijk.

Maar Europa zal Tata's eerste zorg niet zijn, voorlopig biedt de eigen regio nog voldoende afzetmogelijkheden. Niet alleen in India, maar ook in landen als China en Rusland, en in andere opkomende markten moet de automobilisering nog beginnen.

Veel autofabrikanten hebben daarom projecten op stapel staan om voor die markten kleine, goedkope auto's te gaan produceren. Renault is samen met zijn partner Nissan en de Indiase fabrikant Mahindra bezig een goedkope auto voor de Indiase markt te ontwikkelen, en met de tweewielerfabrikant Bajaj wordt gesproken over een soortgelijk project. Ook Ford, dat in India een grote fabriek heeft, werkt aan een goedkope auto voor de Indiase markt.

Goedkope auto's liggen de laatste tijd goed in de markt – en niet alleen in India. In Nederland is de goedkope Dacia (vanaf 8.495 euro) het snelst groeiende merk van 2007 – al gaat het nog steeds om bescheiden aantallen. Dacia is tegenwoordig een onderdeel van het Franse Renault. De auto kan zo goedkoop zijn omdat gebruik wordt gemaakt van een bestaand chassis – dat zijn geld al in de Clio en de Nissan Micra heeft opgebracht. „Dat is het duurste. Het ontwerpen van een heel nieuw onderstel kost een miljard euro”, zegt de woordvoerder van Renault. „En verder hebben we gewinkeld in het magazijn van de fabriek. De asbak komt uit de Espace, de ruitensproeier uit de Clio. De voorruit is plat, en de rechter- en linkerbuitenspiegel zijn hetzelfde. ”

[Print artikel](#) [Mail artikel](#) [Mail/tip de redactie](#)

Meer economie nieuws

10:27 [Porno per minuut moet seksbranche redden](#) 

10:21 [Fransen bereiken sociaal akkoord](#)

10:12 [Een Boeing die op zee aan het strand landt](#)