

Veterán

A U T Ó É S M O T O R



LADA 1500

Kawasaki Z1300



Riley TT Sprite



BMW E12 518



Irigység-faktor

A Zsiguli csúcsmo­delljeként mutatkozott be 1973-ban a 2103-as típus, néhány évvel később a második helyre csúszott vissza, veteránként azonban ismét a legvágottabb a VAZ gyártmányai közül. *Póla Gergely* és *Papp Zoltán* két különleges példányt tekintett meg.



Itt sem mindenki BMW-vel jár – gondolta hősünk, miután eltöltötte első napjait Belgiumban. Ezzel együtt persze lenyűgözték a látottak, hiszen odavolt az autókért. Otthon mindig irigykedve nézte a szomszéd mustársárga 2103-as Ladáját, az orvos még akkor vette az ikerlámpást, amikor a környéken szinte nem is ismerték a típust.

Beneluxba ötös

Mérnökünk már a belgiumi kiküldetés előtt eldöntötte, hogy a fizetésből autót vesz, méghozzá olyat, amelynek látán a szomszédékat elfogja a sárga irigység. Gyermekkora óta BMW-rajongó volt, de tizennégy hónap alatt nem lehetett annyit félretenni, amennyibe egy bajor gép kerül. Sorsdöntő jelentőségű volt, hogy elsétált a Scaldia cég brüsszeli szalonja előtt, s a kirakatüveg mögött ismerős vonalakat vélt felfedezni: Ladák, Moszkvicsok és Volgák várták a vásárlókat. Kalkulálni kezdett, s belátta, akkor jár legjobban, ha itt vesz magának autót. Mivel a Moszkvicsokat sosem szerette, a Volga fenntartása pedig valószínűleg meghaladná anyagi lehetőségeit, kizárólag a Lada jöhetett szóba, azon belül is csak a 2103-as – olyan, mint a szomszéd orvos mustársárga gépe. A mérnök szinte zavarba jött a lehetőségtől: most végre neki is lehet ezerötöse! Igen ám, de mégis milyen dolog nyugatról keleti gyártmánnyal hazatérni? Költse el a fel-



Egy igen ritka kisipari kiegészítő: az 1980-as moszkvai olimpia kabalaállatával díszített váltógomb

Irigység-faktor



Kétféle díszkarikával szállították az 1500-asokat



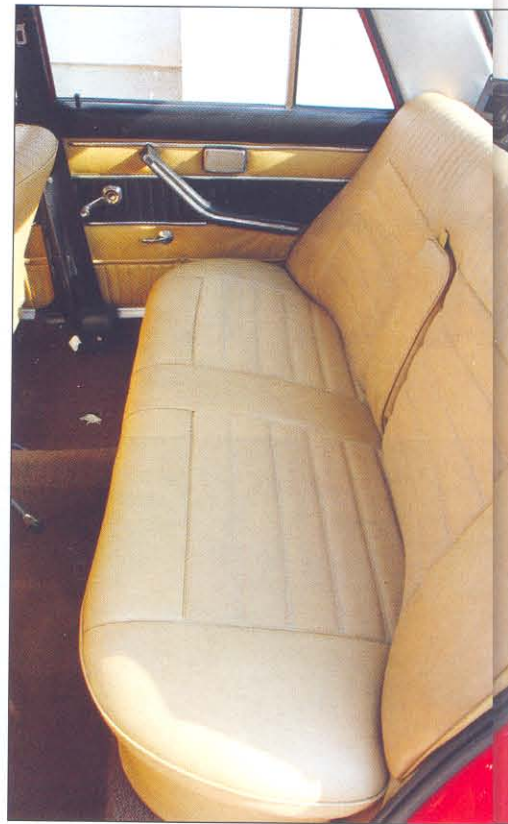
Nem ez a felirat való a kocsiira. Sajnos gyakori látvány



becsülhetetlen értékű valutát KGST-autóra? Amikor átfutotta az adattáblát, meglepődött: az 1500-as Ladában ötfokozatú a váltó, a hátsó szélvédőn pedig fűtőszál van. A kérdés eldőlt – ilyen kocsija biztosan nincs otthon senkinek! Nem sokkal később az ötgangos, élénkpiros 2103-as már Magyarországon volt.

Kincset érő kockavég

Ugorjunk előre az időben annyit, amennyi egy jármű veteránra éréhez kell, s az iménti 1980-as, fiktív történetből emeljük át a sárga és a piros Ladát. Utóbbi egyedülálló a maga nemében, legalábbis a zsigulis körben mozgó ismerőseim sem tudnak arról, hogy lenne még egy fűtőszál, ötösfokozatú váltós 2103-as az országban. Az első tulajdonos 2005-ben adta el Milcsevics Tibornak, ötvenöt ezer ki-



Gyönyörű állapotban maradtak meg az ülések

lométerrel, majdnem hibátlan állapotban. A módosított egy meggondolatlan mozdulatból fakadó sérülés indokja: az úr figyelmetlenül rácsukta a csomagterétől néhány centire meredő horgászbotra, aminek következtében ékfenék keletkezett a lemezen. Tibor így vásárolta a kocsit, első dolga volt a fedél kicserélése – de az eredetit is elte-



Stílusos H betű és a szinte elmaradhatatlan földelő gumicsík

A frissen fényezett darabra nem a szokásos Lada 1500, hanem az 1974–75-ben használt cirill betűs Zsiguli felirat került, ami nyilvánvalóan rontja az összképet. A jelenség sajnos általánosnak mondható: ugyanolyan nehéz Lada feliratú 2103-as Ladát találni, mint harmadik generációs M21-es Volgát szarvas nélkül. Hasonlóképp a retrószítást szolgálja a szellőzőrácsok cseréje, 1976-tól már az egyszerűbb feketét tették a géptetőbe és a C oszlopra. Gazdája úgy véli, ennyi csalás megengedhető, főleg annak fényében, hogy az évek során megszámlálhatatlan exportverzió készült a célpiacok különféle igényeinek figyelembevételével.



A szövetbetétes ülésárptit kevésbé izzasztó, mint az ezerkettes műbőrje



Az egyetlen cserélt elem a csomagterédfedél. Horgászbotok okozták a sérülését



Irigység-faktor



A VAZ 1973-ban jelentette meg a 2103-ast, amely a hosszabb löketnek köszönhetően 75 lóerő teljesítményre volt képes. Az utazók kényelmét textilbetétes ülések és kihajtható hátsó könyöklő szolgálta, s elegánsabb borítást kaptak az ajtók. A vezetőt kombinált műszeregység helyett kör alakú órák tájékoztatták a szokásos adatok mellett a pillanatnyi fordulatszámról, ezenkívül napi kilométer-számláló és időóra is helyet kapott a műszerfalon. Az ezerötösré szélesebb, 5 colos felnik kerültek, radiálköpenyvel. Ugyancsak a biztonság jegyében rásegítővel látták el a fékrendszert, hátulra tolatófényt, az ajtók élébe nyitászjelző lámpát szereltek.



Beszerezhetetlen a díszes kipufogóvég



Sportos megjelenést kölcsönöznek a műszerfalnak a kerek órák

Az autónál fiatalabb rádió helyére Tibor gyári új Videotont szerelt be, a készülék ugyancsak Videoton gyártmányú hangszórókon keresztül közvetíti az adást. Szerencsére a kárpitok nem voltak kivágva, és az egész belső tér gyönyörű állapotban maradt meg, a jelenlegi tulajdonosnak csak annyi dolga volt, hogy elhelyezze a nehezen beszerzett kisipari kiegészítőket. A lista meglehetősen rövid, csupán a korra jellemző motorteszter és az egyedi váltógomb szerepel rajta. Utóbbi alatt természetesen nem a „gyantába” mártott kisautót kell érteni, Milcsevics Tibor Ladájában a moszkvai olimpia kabalaállatát, Misa mackót szorongatva kell a fokozatokat kapcsolni, elvégre 1980-as a kocsi.

Nehéz eldönteni, hogy veterános szemmel ez a háromszoros díjnyertes gép vagy Hajdók Tibor sárga ezerötöse érdekesebb. Utóbbiban nincs ötödik fokozat és fűtőszál, viszont négy évvel korábban gyártották. Hasonlóan megőrzött darab, még kisebb futásteljesítménnyel – átlagosan kevesebb mint 1300 kilométert használták évente. Másfél év-tizeddel ezelőtt az akkori gazda újrafújatta a két első sárvédőt, a motorháztetőt, a homloklafát és a köténylemezt, ennek oka, hogy a kocsit hosszabb ideig fa alatt parkolt, ráhullottak a levelek, és a gyanta megmarta a fényezést. Az összes többi elemet a gyárban felvitt festék borítja, s a beltérben is jóformán mindent a VAZ munkásai tettek helyükre, a kivétel csupán a két első ajtókárpit. A retróítás ezt a Ladát sem kerülte el, de ez azonnal érdektelen információvá válik, mihelyt meglátjuk, hogy a kipufogócső az eredeti szögletes elemben végződik. Ez a darab egészen 1978-ig elkíserte a típust, manapság viszont nemigen találni olyan autót, amelyen megvan. Kipufogócsőcserénél elvéve rakták vissza, beszerezni sosem volt egyszerű, ma közel egyenlő a lehetetlennel – kis túlzással a fűtőszál ritkaságához hasonlítható.

Egy harminc feletti Ladán általában kevesebb az eredeti elem, mint egy korosodó hollywoodi díva arcán, és még a jobb állapotú példányok is rendszerint túl vannak a küszöb-cserén, esetleg a sárvédőcserén is, a sárga gépek viszont bontatlan a karosszériája. „A legszebb ezerötös Magyarországon” – ezzel a tömör jellemzéssel ajánlották figyelmem-

A hazai kínálatban nem sok konkurense volt az ezerötös Ladának, a béketábor gyárai kevés autót készítettek ebben a kategóriában. Legkézenfekvőbb rivális a szintén torinói felmenőkkel büszkélkedő, hasonló stílusú Nagypolski. A lengyelek 125-öse valamivel nagyobb a Zsiguinál, emiatt árban és termé-

szetesen rangban is felülmúlta az orosz ikerlámpást. A Škoda LS és GLS modelljéből nemigen jutott Magyarországra, az 1500-as motorral szerelt Moszkvics presztízse pedig rohamosan fogyott a hetvenes évek második felében, nem kis részben a VAZ 2103-as megjelenése miatt.

be a kocsit. Hatalmas fogás, ráadásul Hajdók Tibor pont homokszínű 2103-asra vágyott, tizenhat éves kora óta. Hajdanán a fehérvári diszko tulajdonosának volt ilyenje, és már messziről magára vonzotta a tekintetet.

Visszavett trón

Ezeröcsi-tulajdonosként nehéz elfogódottság nélkül írni a típusról, s irigységgel vegyes csodálattal szemlélem ezeket a 2103-asokat. A pirosban 59 ezernél jár a kilométer-számláló, a sárgában a 43 ezres értéket hagyta el nemrég – együtt sem forogtak annyit, mint az én kocsimban. Még lehangolóbb az egybevetés, ha arra gondolok, hogy a két Ladán összesen egy cserélt és öt újrafényezett elem található, az enyém pedig majdnem tetőtől talpig új héjat kapott, pedig vásárláskor elfogadható állapotúnak tűnt. Mindezt csak azért említem, hogy érzékeltessem, milyen egyszerű lelet a két fehérvári 1500-as.

A tavaly márciusi számban bemutatott 2101-es kapcsán megtapasztaltam, hogy egy szép állapotú öreg Zsiga lassan



Elegánsabb lett az 1500-as ajtóborítása



Táblából kihajtható könyöklő



1976-tól már fekete a C oszlop rácsa

Megőrzött horpadások

A karamellbarna 2103-as 1977. június 9-én, ZP-32-50 rendszámmal látta meg újdonsült tulajdonosait, Dinnyési Gusztávot és feleségét, Marcella nénit a Merkur csepeli telephelyén. Már nagyon várta a házaspár, mert első autójukkal nem volt szerencsésük, a meggypiros 1500-ost az átvételt követő napon egy teherautó maga alá gyűrte. A száz kilométert sem futott kocsit az Állami Biztosító totálkárosnak nyilvánította, így pár hónap várakozás után Dinnyésiek megkapták az értesítést az újabb Lada átvételére. A feleség bántára nem meggypiros, hanem karamellbarna színben érkezett az új családtag.

Néhány hónap elteltével úgy megszerették az ezerötöst, hogy a Kedves becenevet adták neki. Baj nélkül járták be vele Párizst és Svájcot, a feledhetlen utazások és autós kempingek emlékéért a régi fényképeken kívül a csomagtartó belső felére ragasztott matricák őrizték évtizedeken át. Nagy becsben volt az autó, hóban, esőben nem, csak napos időben futott, de az időjárás viszontagságaitól évtizedeken át csak ponyvagarázs védte. A gondos és precíz ápolásnak (Fobizán sampon) köszönhetően az ezerötös mindössze néhány felületi korrózióval vészelté át a megpróbáltatásokat.

2009 augusztusában került hozzám, gazdája halála után. Akkor már hónapok óta egy helyben állt a tűző napon, porosan, pókhálósan. Talán a gyári fényezésű karosszéria és az eredeti gumik látványa fogott meg először az elhanyagolt állapotú autóban. A számláló 84 ezer kilométert mutatott. Már a beindítással is komoly gondok adódtak, mert Kedvest négyféle biztonsági berendezés védte a tolvajoktól. A legnagyobb problémát a számkódos kézifékzár és kormányvédő zárjának feltörése okozta, mivel a titkos számsort csak néhány tulajdonosa ismerte. A kézifék a 999 számkombináció végigpróbálásával, a kormányzár vasfűrész segítségével szabadult ki a mechanikus védelem alól. Az akkumulátor, az AC-pumpa és a benzincső cseréje után hamar életre kelt a motor, és este már a garázsomban terpeszkedett az új szerzemény, napi használatú autónkat a szabad ég alá parancsolva. Másnap reggel elkéservede

szemléltem a nem túl rózsás állapotokat. A gyári fényezést a nap kifakította, számtalan ecsetjavítás és felületi rozsdás csúnyította. A lökhárítók rozsdásak, a külső gumi és műanyag alkatrészek napégették, a motorter poros, a csomagtartó pókhálós volt. Az elsődleges szempont a ritka színű gyári fényezés lehető legteljesebb megmentése volt a körülményeknek megfelelő konzerválással. Számomra az igazi érték, ha egy jármű eredeti fényezésében pompázik, még ha egy kicsit patinás is. (Szerencsére a muzeológusok is így gondolkoznak, akik az eredeti állapotú, fellelt járműveket a maguk patinájában állítják ki konzerválás után.)

A karosszéria külső és belső mélytisztításával kezdtem a munkát. Az összes külső krómelemet leszereltem az autóról, hogy a nehezen hozzáférhető részek is megfelelő tisztítást kaphassanak. Az évtizedek alatt felvitt festékfoltokat 5 napig tartó, hígító ronggyal való dörzsöléssel távolítottam el. Minden kezdődő pörsenést tűkösörűvel tisztítottam ki, majd alapozás után Standox javítófestékkel használtam úgy, hogy a legtöbb gyári fényezés megmaradjon a kocsin. A fényezés az ecsetjavítások után gépi polírozás és keményviaszos ápolás hatására érte el eredeti csillogását. A napégett szélvédőfeszítőket újra cseréltem, és új krómalkatrészeket szereltem fel az autóra. A motorteret fogkefe és motormosó szer felhasználásával, a csomagteret az összes műanyag takaró kiszerelemével és egyenkénti ápolásával varázsoltam újszerűvé. Szerencsére az üléseket huzat védte, így csak a hátsó, napégett üléstámlát kellett egy bontott járműből pótolni. Az autó alja annyira érintetlen volt, hogy a gyári karamellbarna szín borította az alvázvédelmet. Utólagos bitumenes alvázvédelmet soha nem kapott, így az alapos tisztítás után elegendő volt a gyári zínkódra kikevert festékkel felfrissíteni a 33 év alatt kissé megkopott doblemezeket és alsó lemezeket. Hegeszteni, kalapálni sehol nem kellett. A karosszéria egyetlen szépséghibája a jobb oldali ajtólemez alsó felének enyhe horpadása, amit egy parkoló autó okozott. Mivel javíthatni és fényeztetni nem akartam a járművet, a 28 éve keletkezett enyhe sérülés korhűen megmaradt. (Berényi Zsolt)

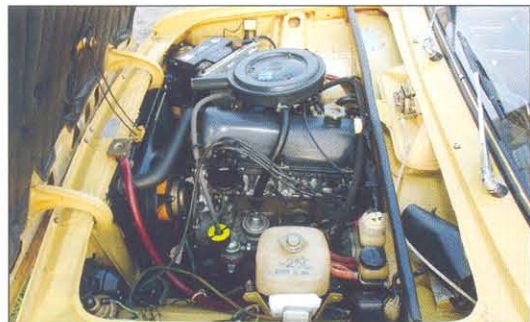




1975-től kétlyukú homlokfalal szerelték a 2103-asokat, előtte volt teli és rácsos kialakítású is



Természetesen megvan a címke a légszűrőházon



Még ötv ezer kilométer alatt a sárga 1500-as

ugyanakkora feltűnést kelt, mint a tíz-tizenöt évvel idősebb veterán autók. Ezzel együtt persze érdekel, mi az emberek reakciója, és először a saját autóból, utána Hajdók Tibor Ladájából figyelem, hányan bámulnak feltűnően, hányan fordulnak meg. Az Országalmánál a tulajdonosok legalább fél tucatszor kérik meg a járókelőket, hogy ne ragadjanak le a kocsiknál, mert fotózunk.

Biztos vagyok benne, hogy a figyelem nemcsak a járművek korának és állapotának szól, hanem a típus eleganciájának is. A gazdag krómdíszítés és a tekintélyt parancsoló ikerlámpás ábrázat sokakat megigéz – néhány éve én is belesétáltam a 2103-as érzelmi kelepccéjébe.

Minél tovább szemléli az ember az ezerötöst, annál fel foghatatlanabb, hogy nem ez a modell helyezkedett el a

Műszaki adatok

Lada 1500

Motor. Folyadékűtésű, soros, négyhengeres, felülvezérelt Otto-motor. Furat 76 mm, löket 80 mm, összlökettérfogat 1451 cm³. Sűrítés 8,8. Legnagyobb teljesítmény 75 LE, 5600/min, legnagyobb nyomaték 106 Nm, 3500/min. 12 V-os elektromos rendszer generátorral, akkumulátor kapacitása 55 Ah.

Erőátvitel. Orrmotor, hátsókerék-hajtás. Négyfokozatú, kézi kapcsolású, szinkronizált váltómű, kapcsolókar a padlón. Egytárcsás, száraz tengelykapcsoló.

Felépítés. Önhordó, ötszemélyes zárt acélkarosszéria. Elöl független felüggesztés kereszt-lengőkarokkal, csavarrugókkal és hidraulikus lengéscsillapítókkal, hátul merev tengely hosszanti lengőkarokkal, csavarrugókkal és hidraulikus lengéscsillapítókkal. Hidraulikus, kétkörös fékrendszer rásegítővel, elöl tárcsa-, hátul dobfékek. Globoidcsigás kormánymű.

Méreték, tömegek. Hosszúság 4116 mm, szélesség 1611 mm, magasság 1446 mm. Tengelytáv 2424 mm, nyomtáv 1321 mm, szabad magasság 170 mm. Gumiméret 165-R13. Menetkész tömeg 1030 kg, megengedett össztömeg 1430 kg. Fordulókör-átmérő: 11,2 m. A csomagtartó térfogata 385 l.

Menetteljesítmények. Legnagyobb sebesség 150 km/h, gyorsulás 100 km/h-ra 15 s. Átlagos tüzelőanyag-fogyasztás 9–10 l/100 km.

VAZ kínálatának csúcsán. A „leg” Ladán, a 2106-oson szerényebb a díszlécezés, keskenyebb az elegáns hűtőrács, a paralelogramma alakú oldalirányjelzők helyett egyszerű téglalapok villognak, a lökhárítók vége műanyag, a babák pedig gumiból vannak. Igaz, a 2106-os 1600-as motorral vezették be 1976-ban, amely 79 lóerő teljesítményével és főként 123 newtonméter nyomatékával lepipálta az Ezeröcsit. Később a kisebb furatú, másfél literes motorral is szerelték, és nálunk ez a változat, a 21061-es, más néven 1500S kivitel lett a legelterjedtebb nagy Lada. Mára a helyzet alaposan megváltozott, ha vetünk egy pillantást a hazai veteránokra, világossá válik, hogy a 06-os és a 03-as versenyfutását utóbbi utcahosszal nyerte.