

ár: 890 Ft,
előfizetőknek: 790 Ft
2013/2. március-április

Veterán



Opel Manta

oldtimer & youngtimer

**Lamborghini
Countach
25° Anniversario**



Azok a 80-as évek...



VW Golf II



**Lada
Taiga**



MB 560 SEC



Lancia Trevi



Škoda 130 LR



BMW E34 520i

OLDTIMER & YOUNGTIMER



Málenkij robot

Úrprogramjuk és műkorcsolyázó olimpikonjaik után a Lada Nivával taroltak leginkább a szovjetek nemzetközi porondon. Ezen felbuzdulva olyan régóta gyártják, hogy miközben szalonban új autóként kapható, korai példányai veteránkorba léptek. Egy ilyen, eredetileg osztrák exportra szánt Taiga menekült meg az erdei kényszermunkától, és kapott elsőként OT-rendszámot.

Ujjal mutogató járókelők és autósok sorfala között teszem meg életem első nivás kilométereit, amerre járunk, magasba emelkedik egy-két kamerás telefon. Nem számítottam ilyen fogadtatásra, hiszen a VAZ-2121-nek nincs veteránpresztízse, nem is olyan rég hozzátartozott az utcaképhez, miután az orosz államadósság törlesztéseként ilyet kaptak a rendőrök, határőrök és földmérők. Ahogy sok egyenruhás hívta, a „lővátételi” Nivákon már nagy csomagterajtós far éktelenkedett a szép ezerhatos-lámpás helyett, és bütykök nélküli, utcai gumikon gördültek. A fényezés fantáziája akár olvadó szibériai hó is lehetett volna, hiszen fehér fényezésük alól rövid időn belül előjöttek a barna rozsdapöttyök.

Vukmann Attila autója azonban egészen más vizuális élményt nyújt, és az akusztikája sem kutya. Persze ne V8-as gurgulázásra vagy sorhatos baritonra gondoljanak: alapjáraton a klasszikus, érces Lada-motorhang szűrődik ki a gépháztető alól, de az elindulás után rögtön elnyomja a hajtáslánc bűgása. Az igazi, jellegzetes aláfestést az orosz terepgumik robaja adja, mintha a Pokol Angyalai BMX-klub tartana felvonulást a békásmegyeri lakótelepen. Ezt a zajt egy utcasarokról odébb meghallják, és az igazi döbbenet akkor következik, amikor megérkezik a hanghoz a kép. Igen, ez egy Niva, de hatósági fehér helyett méregzöld színben, ahogy egy vadászterepjáróhoz illik. De miért patyolat-tiszta a kocsi, miért nem sáros nyakig? Hol vannak a csálé ködlámpák, miért nem terjeng körülötte gázszag, hogyhogy nincs vérfoltos vadszállító rács a hátsó lökhárítóján?

A titok megfejtése a rendszámra van írva: ez egy minősített veterán, az első – és tudomásunk szerint egyetlen – a típus magyarországi történetében. Ilyenkor mindenki gyors fejszámolásba kezd, és megállapítja, hogy nahát, milyen gyorsan elröppent ez a három évtized, már egy '82-es Niva is kaphat OT-minősítést, és nem is téved nagyot: valóban akkortájt jelent meg a típus a hazai utakon. De csakis azért, mert addig a legyártott autók 80 százalékat beszippantotta egy vákuum, melyet úgy hívtak, Nyugat-Európa. Az „imperialisták” keményvalutával fizettek, ami nemhogy a baráti KGST-országok, hanem a használható utaknak igencsak híján lévő Szovjetunió érdekeinél is fontosabb volt.



Lökhárítóhoz kikötött kutyás, szovjet rendszámú vadászdíjellel reklámozták Nyugaton a Taigát – miközben eleinte alig jutott belőle a KGST-országokba

műszaki adatok

Motor: négyhengeres benzines, 1570 cm³, 78 LE 5400/min, 132 Nm 3000/min mellett.

Erőátvitel: orrmotor, állandó összkerékajítás, felező, differenciálzár.

Méretetek: hosszúság 3720 mm, szélesség 1680 mm, magasság 1640 mm, tengelytáv 2200 mm, szabad magasság 220 mm.

Saját tömeg 1150 kg, össztömeg 1540 kg.

Menet: végsebesség 132 km/h, gyorsulás 100-ra 23,0 s, fogyasztás (90 km/h, 120 km/h, város) 9,8, 14,7, 11,6 l/100 km. Gázlómélység 650 mm, terepszög elől 31, hátul 32 fok, mászóképeség 58 fok, maximális oldaldőlés 48 fok.

Gyártási idő: 1976-





Rövidebb az összkerekes Lada, mint egy mai Opel Corsa, ami a kis tömeggel és jó terepszögekkel együtt ügyes terepjáróvá teszi



Klasszikus, a 2101-ből ismerős hátsó hidat és Panhard-rudat látunk, ha lapos kocsival Nivát követünk. Csak épp nem ilyen állapotban



Ropogós schillinget tett le egy úr az ÖAF – Gräf & Stift AG bécsi szalonjában is, mielőtt hazavitte a képeinken látható autót, amely ma a Vukmann-féle Lada-gyűjtemény – szó szerint – kimagaslóan érdekes darabja. Az osztrák export magyarázatot ad arra, miért került a sógoréknál használt Taiga típusjelzés a csomagtartóajtóra, még fontosabb viszont a dátum, amely az átadás időpontjaként szerepel a gyári szervizkönyvben: 1979. október 23. Ez a legöregebb Magyarországon forgalomban lévő VAZ-2121, olyan, a legkorábbi szériára jellemző nyincsenységekkel, mint a középfontaltól kissé balra kivágott kurblyníylás vagy a hűtőrács és a küszöb elegáns krómdíszítése.

Amikor '79-ben ezzel a kocsival már vígan furikázott Ausztriában első tulajdonosa, Magyarországon csak egyetlen bemutató példány létezett PRÓBA 22-60 rendszám-al. Erről hozott le fotókat az első tesztjében az Autó-Motor, a szerző pedig egy moszkvai menetpróba alapján megállapította, hogy „elmúlt az úgynevezett Jeep-korszak”. Ez elsöre propagandagyánúsnak tűnik, pedig csak a puritán dzsipek kategóriájára utalt, ami mifelénk a GAZ és UAZ modelleket jelentette. Hozzájuk képest valóban olyan kényelmes volt a Niva utastere, mint a Hotel Leningrád szobája egy barakkhoz képest, igaz Nyugaton más gyártók régóta el tudtak szakadni a katonai vonaltól. Csővázis üléses, belül csupa meztelen lemezfelületű, huzatos vászontetős kínzóeszközök helyett tisztességes terepjárókarosszériákat készítettek, csakhogy egyik sem volt önhordó, mint a műfajban korszakalkotó Niváé. Ennyire kompakt, nagyváros-kompatibilis méreteket rajta kívül csak a Suzuki LJ 80 (Jimny) és a későbbi SJ 410 (Samurai) kínált, de kényelmetlenebb volt az utasterük, és bakkecskeként dobáltak rossz úton. Naná, merev hidak kapcsolódtak az alvázukhoz, akárcsak a világ első luxusterepjárója, a Range Rover esetében. A Lada azonban elől független felüggesztést kapott, és körben csavarrugókon mozgott,

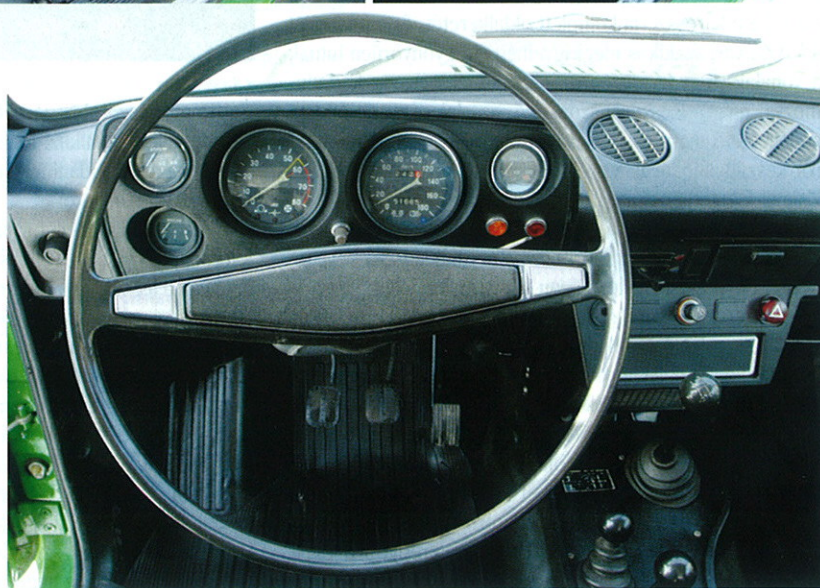


A műszeregység és a - korai évjáratoknál még népi motívum nélküli - kormánykerék az Ezeröcsiből érkezett. Időmérő óra Nivába nem került, de rádió és hangszórófészek igen, hátha túl tudja harsogni a két terepváltó kar alatt lakó osztómű zaját. Hátra igazi tornamutatvány beszállni, de nem vésszen szűk a hely



még hozzá finomabban, mint a többiek. Személyautós viselkedéséhez ráadásul csinos formaterv és dömpingár társult – nem csoda hát, hogy a hetvenes–nyolcvanas évek fordulójára 40 százalékos piaci részesedést szerzett Nyugat-Európában, amiben előbb egy szokatlanul zord tél, majd a francia importőr által felkészített versenyautók szenzációs Párizs–Dakar ralis szereplése – harmadik, majd második helyezés – is közrejátszott.

Tíz év alatt azonban nagyot fordult az autók világa, azon belül is a terepjáróké. 1989-ben már az Automobí Revue katalógusokban sem az utolsó oldalak „futottak még” rovatában, hanem a gyártók civil modelljei közt szerepeltek a 4×4-esek, és olyan újdonságok jelentek meg, mint például a Suzuki Vitara. Magyarországon már nemcsak hivatalos szervek, hanem magánszemélyek is vehettek Nivát, igaz a Merkur-kínálat legdrágábbjaként 395 ezer forintot kellett kifizetni érte. Egyik 1990-es számában az Autópiac összehasonlító tesztet is lehozott róla, és bár a Niva könnyen két vállra fektette a gyalázatos minőségű és béna Aro 10-est,



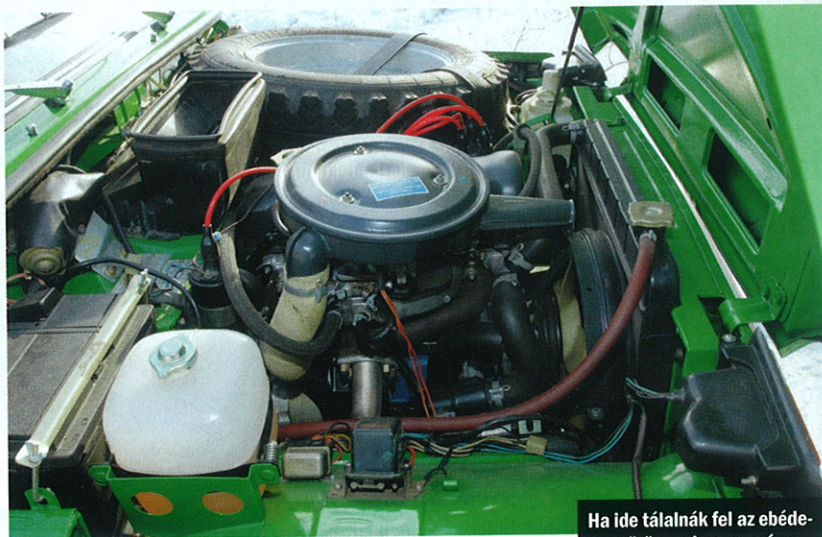


Krómkeretes hűtőrácsáról könnyen felismerhető a legkorábbi modellváltozat, amelyhez még nem kínáltak fényszóró-, illetve hátsó ablak-törlő-mosót. Nagyon üt ez a szín a mai metáliszürke autók forgatagában

azért jó néhány kritikus észrevételt begyűjtött, főleg zajossága és nehezen megközelíthető hátsó ülése miatt. Mégis versenyképes ajánlatnak számított, ráadásul Trokán Péterrel a kormány mögött az akkori tévézés celebautójává válhatott. János, a Szomszédok erdésze Nivával indult megregulázni a fatolvajokat és az orvadászokat, igaz színváltós kivitelben: a forgatásokon fehér, drapp és zöld autót is használtak.

Lépjünk előre újabb tíz évet az időben. Az ezredfordulón felduzzadt az itthoni Niva-populáció, és ekkor jött el egy sorsdöntő pillanat az osztrák Taiga életében is. A környezetvédelmi normák miatt walbachi tulajdonosa kivonatta a forgalomból, majd a korai szériás ritkaság Magyarországra került, és rendszám nélkül egy erdőben fogták be igavonónak. Innen mentette meg Attila, a Veterán Zsiguli Egyesület elnöke, és Bóna Zoltán restaurálta a kényszermunkában elgyötört, rozsdás gépet. Sok más mellett ki kellett cserélnie rajta a karosszéria komplett oldalkeretét, és a munkáját a VAZ-gyári szakik is megirigyelhetnék: gyönyörűen futnak a vonalak, ragyogó a fényezés, az összes csavar kadmiu-mozva, még a légszűrőházon lévő, az olajcsere-periódusra emlékeztető matricát is újragyártották. A felújítás menetéről készült képanyag egyébként megtekinthető a Veterán Zsiguli Egyesület honlapján: veteranzsiguli.hu.

A nagy mű 2010 környékén készült el, éppen akkor, amikor az immár Lada 4x4 néven forgalmazott, 33 éve lényegében változatlan formában gyártott modellek sorsa is fordulatot vett. Végrehajtottak egy, talán utolsó ráncfelvarrást, de a zuhanó érdeklődés miatt a gyár bezárta legtöbb európai képviselőjét, így a Hungaroladát is. Ettől függetlenül a típus egy-két vidéki kereskedésben ma is kapható újonnan 3,2 millió forintért, immár szervokormányval és ABS-sel. A megmaradt piacokon azoknak ajánlják, akik új veterán autót vagy munkagépet keresnek – hidraulikus tolóappal és sószóróval még hókotróvá is átalakíthatják –, törzsvásárlói csicsás SUV helyett valódi terepjáróra vágyanak. És e téren máig nem okoz csalódást a könnyű, for-



Ha ide tálnák fel az ebéde-met, örömmel megenném, olyan tiszta a motortér. Előre került a pótkerék is, a tükör eleinte a 2103-ról származott

dulékony, felezővel és zárható központi diffivel felszerelt Niva. Megfelelő gumikkal hihetetlen helyekre eljut, első autóként járta meg például a Himalája 5700 méter feletti részét is és az Északi-sarkot.

Évjáratól függetlenül sajátos élményt, közeli ember-gép kapcsolatot nyújt a 2121-es. Szervó híján kanyarban feladja ugyan a leckét a pereckormány, de ezt leszámítva nem ördögösség vezetni, szervós fékje jól adagolható, alváz-laprugós társainál kellemesebben mozog, és remekül ki lehet látni belőle. Utasterében minden, így a jellegzetes szag, a két kerek szellőzőnyílás, az összes kezelőszerv, a lyuggatott fehér plafonborítás és a csigolyába fúródó fejtámla is ismerős más Ladákból – mindenekelett a 2106-ból –, csak a magasság miatt itt nem lehuppanni, hanem becsúszni kell az ülésekre. Fantasztikusan precízen jár ugyan, de a vezetőtől távol, az osztómű túlolalára került a váltókar, aminek örülhettek az angol és ausztrál sofőrök, itt azokban



Használhatóság



Fenntarthatóság, költségek



Szerelhetőség



Presztíz



Alkatrész-ellátás



Youngtimer-faktor





Krómtól csillog az ősmodell küszöbléce és Lada Taiga feltrata, a 2106-os elegáns lámpái egészen '95-ig kitarítottak - a hatalmas rakodóperemmel együtt



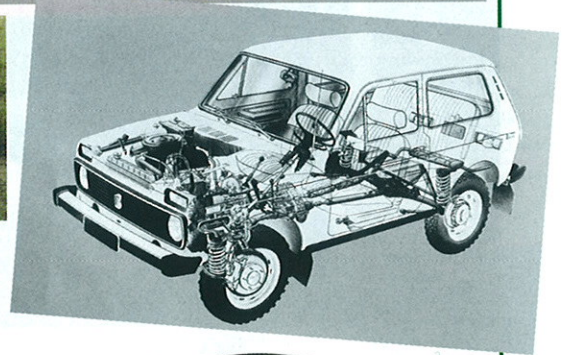
nyújtózkodni kell a hosszú botra tűzött fekete biliárdgolyó után, főleg az ötödik fokozathoz. A négygyangos Taigában ilyen problémával nem kellett foglalkoznom, igaz cserébe 80-90-nél a motor már belebömbölt az osztómű és a terep gumik koncertjébe. Attila szerint ha nem használjuk ennél gyorsabban, beéri 10 literes fogyasztással, és ezt a '79-es Autó-Motor-teszt is igazolja, annyival kiegészítve, hogy terepen 17 literes átlaggal érdemes számolni, városban is elég szomjas, úgyhogy a potom negyvenliteres tank miatt rövid a hatótávolság, és fájó a sok tankolás.

Ha viszont a piszkos anyagiaknál tartunk, nem hallgathatjuk el, hogy minden más használt terepjárójánál olcsóbbak a Nivák, és alkatrész is felhajtható még hozzájuk, igaz ezeket általában nem szokókévente kell cserélni. Bár alapvetően agyonüthetetlen a szerkezet, sokat kell bütykölni, gyakran eresztí itt-ott az olajat, kényes az osztóműve, a kerékcsapágya, az elektromos hálózata és jó sok más alkatrésze, ráadásul a korrózióvédelme sem fényes. Igásló helyett hobbijárműnként tartva ez talán kevésbé központi kérdés, fontosabb érv mellette, hogy a formája meglepően arányosra és karakteresre sikeredett, igazából nehezen is helyezhető el a licencekből, nyugati kópiákból vagy barkácsolásból élő szovjet autópárban. Ilyen pazar állapotban éppen ezt vehették észre próbautunkon a járóke-lők - tíz év múlva pedig megérhetjük, hogy a Niva nálunk is kultikussá válik mint a szabadidő-autók keresztapája.

Kismartoni András
Fotó: Papp Zoltán



típus-történet



Koszigin elvtársnak, a szovjet miniszterelnöknek egy 1970-es gyárlátogatásnál támadt az ötlete, hogy a Zsigulik mellett készíteni kellene egy összerúghajtású, az olcsó előállítás kedvéért minél több személyautó-alkatrészből építkező terepjárót. A tervezés olyan titkokban zajlott, mintha az „imperializmust” romba döntő csodafegyver készülne, a prototípusokat arcátlanul Fiatnak álcázták. Eleinte még az 1500-as (VAZ-2103) lökhárítót és hátsó lámpáit használták, aztán 1975-re elkészült a végleges prototípus, de a motordonorként is szolgáló 1600-as (VAZ-2106) bemutatása miatt egészen 1977-ig elhúzódott a sorozatgyártás. Néhány év leforgása alatt a Niva lett az egyik legkelendőbb exportcikk, több mint száz országban forgalmazták, és csak 1985-ben végezték el rajta az első komolyabb műszaki változtatást, amikor beépítették az ötfokozatú váltót.



A Szovjetunió szétesése után sem kapkodták el a fejlesztéseket, előbb egyes piacok kedvéért 1,9-es PSA dízelmotort tettek az orrába, majd '95-ben végrehajtották az első és máig egyetlen komoly ráncfelvarrást nagyobb csomagterájtaival, álló hátsó lámpával, új műszerfallal és ülésekkel, 1,7-es motorral. Bosch-féle befecskendezőt csak 2001 óta alkalmaznak, egy évvel később pedig 4x4-re keresztelték át az öreg harcost, miután megjelent az új, ötajtós Lada (később Chevrolet) Niva az egykori öselleniséggel, az amerikai GM-mel együttműködve. Ez meg sem közelítette elődje sikerét, bár kétségtelen, hogy a klasszikus 2121-esből mindvégig sokan hiányolták a különleges karosszéria-változatokat. Nyugat-Európa egyes piacain már a nyolcvanas években bemutatták az importóri barkácsolásból született Savanne kabrió, az oroszok pedig nyújtott, rettenetes arányokkal sújtott ötajtós változatot készítettek VAZ 2131 néven. Ez adta az alapokat a néhány példányban Magyarországon is fellelhető platós változathoz is, amelynek egyik jellegzetesen elnagyolt furcsasága, hogy a krómozott elsőktől eltérő, a kocka-Ladákrol ismerős kilincs nyitja hátfalát.