

ra: 890 Ft,
őfizetőknek: 790 Ft
013/3. május-június

Veterán

oldtimer & youngtimer

VW Sedán

Zsiguli



Fiat 124



Nem ugyanaz!



Jaguar XJ-S



Sigma 650



Land Rover 88
Series III



Alfa Romeo Montreal,
Alfetta 2.0 L,
75 2.0 TS,
155 2.0 16v Turbo Q4

OLDTIMER & YOUNGTIMER



Aki azt hiszi, hogy a képen Ladát lát, nagyot téved. Amikor ez az autó elkészült, a Zsiguli még csak pajzán gondolat sem volt.

Egy bevadult telefonkártyagyűjtőnek biztosan akad a tizenhatezer kártyája mellett egy kétforintos, azaz bélása is a vitrinben. Ja, és egy régi tantusza is, az tuti. A katolikus pap is ismeri az Őszövetséget, pedig az nem az ő vallása, csak az volt a forrás. Vukmann Attila, Pécs hírhedt kerekklámpás-Zsiguli-gyűjtője, a Veterán Zsiguli Klub alapítója és elnöke kábé húsz Lada után eljutott a bölcsesség – vagy nevezzük elmebajnak? – hasonló szintjére. Rájött, az ő tantusza a Fiat 124, nem kerülheti el, hogy beszerezzen egy eredetit. Tudják, a torinóit, amely öt évvel a Zsiga előtt jelent meg, és az év autója lett 1967-ben.

Most, 2013-ban, amikor a magyar honlapokon és egyéb médiában már minden megjelent, amit a Zsiguliról tudni lehet, már csak a nagyon mély, hideg és sötét bartangokban, illetve pulykaürülékből tapasztott vályogházakban, a világ információcsatornáitól elzártan élő egyedek gondolják, hogy ezekben az autókban valaha is szolgált Fiat motor. A Zsiga négyhengeresét valóban az olaszok fejlesztették, de Fiatba hasonlót csak jóval nagyobb kivételben szereltek. A Lada 1200 motorja láncos felülvezérelt, egy bütyköstengelyes, a Fiat 124-esbe eredetileg nyomórudas, az 1300/1500 szériához hasonló, ám új tervezésű ohv-t tettek, később pedig a 124 Spiderben bemutatott, szíjas vezérlésű, modern, lapkás szelephézag-kiegyenlítésű, két vezértengelyes motort is megkapta a típus. Tehát a korai, IH/IS-es, még Fiat motoros Zsigulik legendája szájhagyomány

úttján terjedő mese a hétfejű sárkányról. De nemcsak a motor, hanem a fékrendszer, a hátsó futómű és az elektromos rendszer is más a torinóiban. Csodás sztorik keringenek 170-et tudó, istenien rugózó, vezethető 124-es Fiatokról, hiszen nekünk, magyaroknak is volt ilyen autókkal tapasztalatumunk, ugyanis mielőtt a Zsigulit importálni kezdték 1971-ben, a Merkur hozott be néhány forintosított Fiat 124-est is az országba, még 1969 táján.

Gyerekkoromban – tudom, régen volt – még lehetett látni ilyen furcsa „Ladákat” a forgalomban, kicsit több rozsdafolttal, C-s rendszámmal, markolós kilincsel és picike ütközőbabákkal. Mindig áhítatot éreztem, ha láttam egyet, Szergejék hónaljzagú Zsigulijai után ezek ugyan már öregedő, mégis vagány autóknak tündek, nem a Komszomol jutott eszembe róluk, hanem a Piedone-filmek. Vagy negyven éve foglalkoztat a kérdés, tényleg jobb-e a Fiat.

Hiszen a Lada is olasz tervezésű autó, épp csak annyit tért el a Fiattól, hogy strapabíróbb legyen. A Zsigulikra is sokan mondják, hogy a koraiak megfutották a 165-öt, keveset ettek, a kormányuk pedig olyan volt, mint a vaj. Csak a későbbi gyártásúak romlottak el mind jobban.

Attila a kezem alá dolgozott. Olaszországból – még hozzá egészen közelről, a hajdan Közép-Európa bőrkabátvásárló központjának tartott Tarvi-

sióból – beszerzett egy legkorábbi szériás Fiat 124-est. 1966-ost, amelyet ha újkorában állít itthon forgalomba, nagyjából CN-es rendszámmal furikázott volna. Hát ennyire régi. Amikor rendbe tette, felhívott, hogy nincs-e kedvem kipróbálni. Előbb hagytam volna ki egy új Ferrari vezetését, mint ezt.

Korábban vezettem már Seat 124D-t, amely a szögletes lámpáitól és kerek órás műszereitől eltekintve elvileg megegyezik az olasz változattal, de:

1) hátha mégsem; 2) az egy háromszázezer kilométeren túli autó volt. Ez itt viszont egy keveset futott, a legkorábbi torinóiak közül való darab, a közel-múltban elvégzett karosszéria- és fényezéskülgazítás után. És Attilának van egy korai 1200-as Zsigulija is, hogy ha megfáradtunk a fiatozásban, egy rövid próbakörre felidézhesük, milyen a szovjet technika. Sok-sok Zsiguli vezetése után egyet biztosan tudok: ahányban ültem, annyiféle volt bennük a

kormányzás. Akadt közöttük finom, pontos, érzékeny, de a többség kelletlenül és dögnehéznek bizonyult, főleg parkoláskor, különösképp hátramenetben. Viszont mindkét általam kipróbált 124-esnek meglepően élénk és precíz volt a volánja, ami elmond valamit.

Ez a frissen elővett kocsi alig futott, amióta rendbe tettek, tehát a próba idején is várt még egy alaposabb átsimogításra. Kicsit fulladozott, zakatolt a tesztút elején, de a végé-

re alaposan magához tért, a motor erőre kapott, a zajai csökkentek. Mint tudjuk, a használat csodákat tesz az oldtimerrel.

Érdekes, a gyakorlat itt cáfolja az elméletet. Egy felülvezérelt motor (Lada) ugyanis elvileg jobban tűri a nagy fordulatszámokat, mint a nyomórudas (Fiat), hiszen kevesebb benne az alternáló mozgást végző alkatrész, ennél fogva előbbi pörgősebbnek is tervezik. A Fiat azonban még így,

Az igazi torinói





Barna műszerfal, libabőrös mintájú szőnyegek, barna váltógomb, ráadásul vízhőmérő sincs



Barna kapaszkodók, szélesedő gázpedál, állíthatatlan ülések a Fiatban



kissé elállítva is jobban szeret- te a húzatást, viszont kevésbé volt nyomatékos – az a furcsa helyzet állt elő, hogy a sportos autók kedvelője ez esetben jobban szeretné az elavult OHV-technikát. A Fiat mélyeb- ben is morog a kipufogóján át, bár a két autó zajkaraktere na- gyon hasonló. Vicces módon a 124-esben is megvan a Zsiga- vezérműláncang, pedig abban

csak egy egészen rövid lánc működik. Jobb az úttartás is, a kerekek finomabban követik az útegye- netlenségeket, kevésbé is bil- len a gép. Viszont hiába négy- tárcsás, a fék mégis harmato- sabb. Ezért csak részben okol- nám a frissen betett betéteket, amelyek még nem üttek be a helyükre, az pedig, hogy a Zsi- gában kétkörös, a Fiatban vi-

szont csak egykörös a rend- szer, csak a működési bizton- ságot növeli, nem a hatékony- ságot. A váltó ugyanolyan álomfinom, mechanikus érzetű, mint az orosz technikában, és szintén igen rövid áttételezésű. A rugózás egyértelműen kom- fortosabb, az összkép tehát egy jobb kanyarstabilitású, ügye- sebb kormányzású, finomabb autóté, amelyet azonban húzatni

kell, ha tartani akarjuk egy La- da 1200-essel a lépést. Féke- zéskor pedig nem árt az erős jobb láb...

Lássuk a statikus részleteket, mert azok a legérdekesebbek. A Zsiguli olyan sok ponton tér el a 124-estől, mintha csak ufók koppintottak volna le valami földi technikát. Kívülről csupán a kisebb lökhárítóbabák, a marko- lós kilincsek, a feliratos emblé- ma és az alacsonyabb karosszé- ria tűnik fel. De lépünk köze- lebb, és máris szédülünk az ezernyi apró eltéréstől. A dísz- tárcsákon például ott a Fiat fel- irat, és széleiken a dísznyomás sokkal határozottabb, szöglete- sebb. Ar-To gyártmányú olasz karok mozgatják az ablaktörlő- lapátokat, a karosszérián pedig soha nem volt helye külső tükkör- nek, de Attila a biztonság ked- véért egy szorítóasztal azért fel- csavarozott az ajtó keretére. Természetesen minden lámpa Carello gyártmányú. Itt meg kell említenem egy vicces epizó- dot: amikor a 124-est a felújítás után összerakták, Attilának fel- tűnt, hogy az egyik hátsó lámpa jelöletlen, utángyártott cucc. De honnan szerezzon eredeti Carellót? Ezen morfondírozott napokon át, amikor is a szintén púderkék 1200-as Zsigán izzót kellett cserélnie hátul. Hát nem pont Carello bura volt az 1971- es autón? Hangsúlyozom, csak egy. Megeserélte a kettőt, hely- reállt a világban a rend, bár a dolgok ilyesfajta együttállásától az ember hátán pillanatra azért végigfut a hideg...

Az utastér is rejteget megle- petéseket. Például ott vannak maguk az ajtók: teljesen más elvű a határolójuk, a karok is lejjebb vannak az A oszlopban. Barnák a könyöklők (ilyen Zsi- guliban sosem volt), a pillan- góablakok zárja pedig nem ra- gasztott, hanem a krómzott keret kis állványán lakik – hány Zsigát nem loptak volna el az öngyújtós trükkkel anno, ha a VAZ megtartja ezt a szisztémát?

Bent minden ugyanolyan, mégis nagyon más. Nem dönt-



Még a motorházfedél me- revítése is teljesen eltérő



Finomabban rugózik, ügyesebb a kanyarokban a 124-es. Balra a Lada, jobbra a Fiat hátsó futóműve



hetők az első ülések, a gumisző- nyeg pedig barna, libabőrös mintázatú. Lefelé szélesedik a gázpedál, barna a váltógomb, a Veglia Borletti (ejtsd: vejja bor- letti) műszeren pedig nincs víz- hőmérő, csak a forrásra figyel- metet egy piros lámpácska. Egyéb információknak is a híján marad a 124-es vezetője, hi- szen a kézfékkar alól hiányzik a kapcsoló, így visszajelzés sincs, ha behúzza marad. A fékolya- déktartályba se tettek még ér- zékelőt, így a szint csökkenése- re nem figyelmeztet lámpácska.

És még: a műszerfal anyagában barna színű (égen-földön nem lehet ilyet szerezni, ezért Attila emberfeletti erővel igyekszik megmenteni ezt a darabot), bal kéznél helyezték el a szívató- kart, s rossz oldalon (vagy ba- gósoknak: épp a jón) van a ha- mutartó a rádió fedeléhez ké-

pest – már ha a Zsiguliból indu- lunk ki mint számunkra ismert járműből. A gyújtáskapcsoló csak a 850-es Fiatok tulajdono- sai számára nem idegen, és itt még kormányzár sem volt. To- vábbi szájtátás következik a motorházfedél felnyitása után. Maga a fedél is furcsa, teljesen

Használhatóság
Presztízs

★★★★
★★

Fenntarthatóság, költségek
Alkatrész-ellátás

★★★★
★★★

Szerelhetőség
Youngtimer-faktor

★★★★
★★★

2013. május



Azonnal felismerhető a kis lökhárítóbabákról és a nyomógombos kilincsekről. Megvannak a krómzott félholdak a fényszórók mellett is

más a merevítő rendszere, mint a Zsigulié, csúnya összevisszaságban futnak mindenféle szögletes idomdarabok, a széleken pedig nincs visszahajtvá a lemez, csak merőlegesen lehajtották. Nem túl elegáns.

A motor is egészen más. A nyomórudas vezérlés miatt elég rá egy salátástálnyi szelepfedél, a blokk emiatt jóval lejjebb található a térben. Gyárilag nincs a hűtőventilátor körül terelőlemez, egyenáramú dinamo termeli az áramot, a karburátor pedig nem a Zsiguli kéttorkú, Weber-rendszerű esőáramúja, hanem egy vízszintes áramú iker-Solex. Előbbi, ugye, erős gyorsításkor nyit még egy torkot, hogy pótolja a fellépő levegő- és benzinhányt, utóbbi igazából két egyforma karburátor egy közös úszóházal, s a pillangószelepek egyszerre nyílnak. Olyan, mintha két-két hengernek egy-egy saját, egytorkú karburátora lenne. Még a kürtöknek is más-hogy hagyták ki a helyet – a Fiatéi általában, a Zsiguliéi egymás mellett laknak.

Legalább ilyen érdekes felnyitni a csomagtartókat. Például a Fiat zárnyelve elől hiányzik az a kis takarólemez, amely a kékes, külső felpattintást hivatott megakadályozni. A fedél merevítéseit nem furkálták ki, és nem két torziós rugó tartja nyitva, csak egy beakasztós, nagy hajtúrúgó, amilyen a motorházfedelet is rögzíti. Ja, és a peremet itt se hajtották vissza, csak le. A két kocsi farában az eredeti, gyári emelő lakik, soha nem cserélte őket fel senki. Ezek után Vágó István másorába kívánczik a kérdés: vajon a

Fiatról miért hiányzik minden felirat, a Zsiguliéban pedig miért szerepel „124A100” préselés? A Zsiga csomagtartója amúgy is kicsit tágasabb, mert a tér két oldalán kisebb a rugóállvány – rövidesen kiderül, miért. És még egy piros pont a Ladának: a Fiatban nincsen hátfalra gumizott, pumpát is

tartalmazó, teljes szerszámkészlet.

Ha már ilyen sok eltérést találtunk, elvittük a két autót emelőre is – és rögtön lett egy probléma, mert míg a Zsigulin négy emelőbak van, a Fiaton csak oldalanként egy. Végül előbbit csápos, utóbbit oszlopos emelőn néztük meg. Elöl nagy a hason-



A Lada csomagtartójába kevésbé nyúlik be a rugóállvány, tágasabb benne a hely. Nagyobb a hasmagassága is



Technikai adatok

Motor: négyhengeres benzines, IV, 1,2 liter, 60 LE.
Átvitel: orrmotor, hátsókerékvezetés, négyfokozatú kézi váltó.
Meretek: hosszúság 4030 mm, szélesség 1625 mm, magasság 1420 mm, tömeg 855 kg.
Menet: végsebesség: 140 km/h, gyorsulás 19,6 s, fogyasztás: 8,5 l/100 km.
Gyártás: 1966-70.
Érték: 800 (4-es állapot) és 5000 euró (2-es állapot) között.



Nyomórudas, tehát kicsike a Fiat-motor, a Ladáé sokkal tekintélyesebb – de nem okvetlenül jobb. A Fiatban általában vannak a kürtök



lóság, de mások a szögek, a gömbesuklók, részleteikben a fékek is. A Fiaton leginkább az egyenes kormányösszekötők és a kartervédő hiánya a feltűnő, s huzalos működtetésű a kuplung is. Furcsa még, hogy a két leömlő cső a kocsi alatt nem a dobban válik eggyé, hanem Y elágazással. Na ja, hiszen a 124-es alatt még nagyobb a különbség. A Fiat-híd filigránabb, a Panhard-rúd rövidebb, és a karosszéria jobb oldalán beljebb rögzül. Ennél hegesztették a

hosszanti vezetőkarok állványait a vázon, a lengéscsillapítók pedig nem ferdén, külön futnak, mint a Zsigában, hanem koncentrikusan, a rugókban állnak. És persze ott a tárcsafék a kerekekben – a szerelők rögtön elkezdtek morfondírozni, mennyivel szebb lett volna a világ, ha a raliban ezt a rendszert is homologizálják a Ladákhoz...

Jobb kocsi volt-e a Fiat? Konstrukcióját tekintve semmiképpen – az ohc motor, a vízhőmérő, a kétkörös fékrendszer mind a Zsiguli felé billenti a mérleg nyelvét. Lehet ugyan vágni a hátsó tárcsafékekre, de – mint a későbbi évtizedek gyakorlata is mutatta – ekkora autónál megbízhatóbb és cseppet sem kevésbé hatásos a dob. De tény, a Fiatot jobb vezetni, elsősorban a hátsó keresztstabilizátora, a szerényebb hasmagassága, valamint finomabb futóműve és pörgősebb motorja miatt. Mi a tanulság? Ha többet foglalkoznak vele, a Zsigából sokkal jobb autó lehetett volna – ámen.

Csikós Zsolt



A Fiat 124 múltja

Karakteresnek karakteres, de a hatvanas évek közepére már fáradt volt a „kád” Fiat, azaz az 1300/1500 formaterve. Annak utódjául szánták az 1966 márciusában a Genfi Autószalonon bemutatott 124-est, amelyet teljesen új tervezésű, 60 lóerős, rövid löketű motor hajtott. A korabeli krónikák sokat dicsérték tágas, letisztult vezetésű karosszériáját, kiváló úttartását, szerény fogyasztású motorját, de például a rugózással nem voltak különösen elégedettek, s a teljesítményét sem tartották elegendőnek. Ennek ellenére 1967-ben Év Autójának választották.



A kombi kivétel 1966 novemberében, a Torinói Autószalonon jelent meg, s vele egy időben bemutatott a Pininfarina tervezte karosszériájú, örökzöld 124 Spider is. Ebben az autóban jelent

meg az ötfokozatú váltó, valamint az az Aurelio Lampredi (ex-Ferrari) által tervezett, két vezértengelyes, fogazott szíjjal hajtott, lapkás szelephézag-állítású, szupermodern motor, amely később a 131 Abarthot és a Lancia Delta Integralét (igaz, ott már turbóval) rali-világbajnoki első helyre repítette. A 124 Spiderben és a fél évvel később, az 1967-es Genfi Autószalonon bemutatott 124 Sport Coupéban még csak 1,5 literes és 90 lóerős volt a motor, de az 1969-es őszi frissítés során megjelent az 1,6-os 110 lóerős – ekkor ikerfényszórós lett a kupé –, majd 1972-ben, a harcászajú, függőleges hátsó lámpájú kupéval bevezették az 1,8-as, 114 lóerős motort. De ne menjünk bele mélyebben a Spider történetébe, mert arról könyveket lehetne írni, maradjunk annyiban, hogy a



Coupét 1975-ig, a nyitott kétüléset, ezernyi módosítással, Pininfarina Spiderként 1985-ig gyártották.

Épp elég érdekes a családi 124-es sztorija is. 1968 októberében megjelent a gazdagoknak szánt 124-es, a Special, amely felülvezérelt, 70 lóerős, 1438 köbcentiméteres motorral mozgott, maszkján ikerfényszó-



rókat hordott, fékje hatásosságát vákuumos szervó fokozta, s hátsó futóműve merev hidját nemcsak kettő, hanem négy hosszanti lengőkar vezette meg. A 124-es limuzinokba 1970-ben lehettek megint új életet, amikor megjelent a fekete műanyag maszkos, hátfalán az 1500-as Ladáéhoz hasonló krómkeretű hordó, a Lampredi-ohc 1,5 literes, 80 lóerős változatával hajtott 124 Special T, amelybe már automata váltót is lehetett kérni. Utoljára 1972-ben nyíltak a négyajtós 124-esek. A még mindig létező alapot 60-ról 65 lóerőre javították, az addig 70 lóerős Special is megkapta ezt a növekedést, az 1972-es 124 Special T – a legkivánatosabb valamennyi 124-es limuzin közül – pedig már 95 lóerős lett, a 132-esből áttemelt 1,6-os motorral. Ehhez a kivételhez egyébként már ötfokozatú váltó is rendelhető volt. A 124-es limuzin gyártása 1974-ben ért véget, egy időben az 500-aséval. Utódja a 131 Mirafiori lett.