



# Helyi *vagány*

Szöveg: Binci | Fotó: Gegob

AHOGY FEJLŐDIK A VILÁG, VELE EGYÜTT A TECHNOLÓGIA ÉS AZ AUTÓK IS. ÁM ÉRDEKES MÓDON, EZEN TÚL AZOK A KIEGÉSZÍTŐK IS ÁTALAKULNAK, KIMENNEK A DIVATBÓL, AMELYEKET ANNO A JÁRGÁNYOKRA SZERELTEK. EZERNYI EXTRÁT GYÁRTOTTAK MÁR ÉVEKKEL EZELEŐTT IS AZ KOCSEKHOZ, ÁM MÍG 82-BEN A ZSIGULIRA RAKOTT NE-LÁSS-KI-RÁCS, VALAMINT A KOPPÁNY KIPUFOGÓ IGAZÁN MENŐ VOLT, MANAPSÁG MÁR NEHEZEN LEHET KOMOLYAN VENNI. ÉPPEN EZÉRT ZSOLT AZ AUTÓJÁRA AGGATTA EZEKET. MEG MÉG NAGYON SOK MÁSIK KORABELI CUCCOT.



**M**anapság az számít „divatosnak” és menőnek, aki megtartja az autója eredeti állapotát, és a legkevesebbet nyúl a külsejéhez, legyen szó restaurált, vagy fellett állapotú autóról. Mindössze a bódé hasmagasságát csökkentik radikálisan, valamint a felniket cserélik ki valami stílusban a kocsihoz passzolóra.

Néhány éve még nem így volt. Akkor még egy felújítás alkalmával eszükbe se jutott a gyári színpalettaról válogatni, sokkal inkább a minél feltűnőbb és ríkítóbb metál árnyalatokat fújták a vasakra. Funkcionalitás nélküli spoilereket, légterelőket, bumfordi lökhárítókat kaptak, nonfiguratív mintákkal tarkítva. Ezeknek belseje sokkal inkább hasonlított egy úrhajóra, teleaggatva mindenféle kutyúvel, órával, kijelzővel, azaz mindennel, ami soha nem létezett a hatvanas-hetvenes évekbeli autón. Ma rájuk nézünk, és tudjuk: hamarosan rájönnek ők is, és idővel jön a visszaalakítás.

De már a Halálos iramban stílus megjelenése előtt is akadtak, akiknek nem volt elég az a színvonal, amelyet a gyáriak nyújtottak, s esztétikájában, vagy mindössze csak kényelmi szempontok miatt megváltoztatták az kocsijukat. A versengéshez szokott fiatalok gyakran a szülők járműveire szereltek fel kiegészítőket, amelyekről gyakran nem javult a járgány, de a vagányság-faktor szintjelzője egyre magasabban vert. Egykor. Ma azonban

ha ilyet látunk, gyakran az jut eszünkbe, hogy a tulajdonos bizonyára lemaradt egy olyan korban, amikor még csak vezetékese telefonon tudtuk felhívni ismerőseinket, és 3,60 volt a kenyér.

Vajtu Zsolt először 1996-ban került közelebbi kapcsolatba a togliaiti gyár termékével, hiszen ekkor vásárolták meg első Zsigulijukat, amely még a mai napig is a család birtokában van. Süssünk el olyan nagyon bölcsnek tűnő közhelyeket, hogy ekkor fertőződött meg, vagy inkább hagyjuk? A lényeg annyi, hogy innentől biztos volt, hogy a későbbiekben milyen négykereki lesznek, és az óta se állt át semmilyen más típushoz.

Jelen cikkünk hősiére, 2008-ban bukkant egy autókereskedés udvarán, teljesen véletlenül. Ugyan ekkor már javában keresett egy szép, gyári állapotú vasat, a szerencse az útjába sodorta, mindössze 150.000 forintért. Az orosz gép – bármily meglepő – egy idős bácsié volt, így annak ellenére, hogy ő egy kereskedésben kívánt túladni rajta, Zsolti a második tulajdonosa lett az 1986-os Zsigulinak.

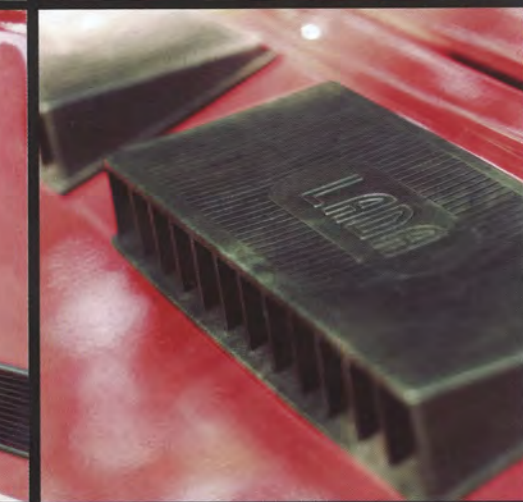
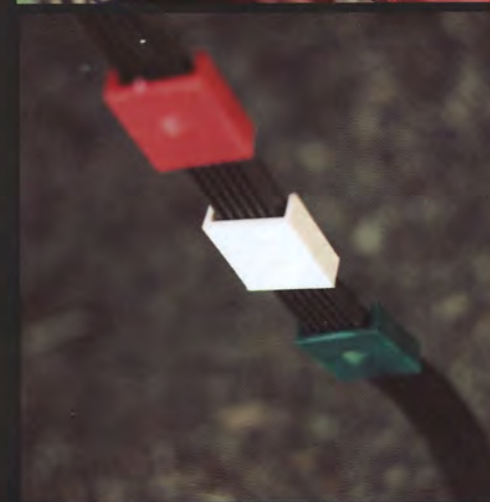
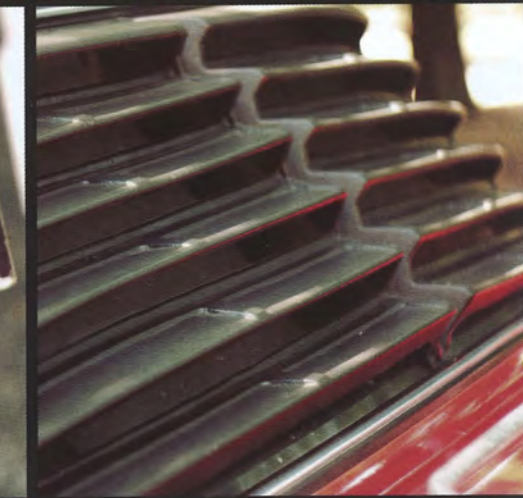
Szerencsére sok dolga nem akadt, hiszen az kocsi remek állapotban volt, az elemek többségén még a gyári piros fényezés ragyogott. Az óra ekkor valamivel többet mutatott, mint 20000 kilométer, ám egyszer már átfordult. Nem mintha az sok lenne egy akkor huszonkét éves autótól.

A hazakerülés után csak néhány apróságot kellett csak kijavítani. A sárvédók alja némiképp lakatolásra szorult, ám annyira nem kellett megborítani a kasztnit, hogy az eredeti elemeket ki kelljen dobni a kukába. A motor gyönyörűen járt, felesleges lett volna beletnyúlni, hiszen korábban soha sem tették. Olyannyira nem, hogy a kuplung is az, amivel a Volga partján meglátta a napvilágot.

A klasszikus összképet Zsolti mindössze egy garnitúra felnival, és a szebb hang érdekében egy sportkipufogóval dobta fel, majd pedig belecsavart a kilométeróra közel negyvenezer kilométert. Mindezt úgy, hogy a Zsiga napi használatban van, persze amellett, hogy a lehető legjobban óvta az időjárás viszontagságaitól. Igazán fogós kérdés egy öreg vas téli használata, hiszen ugyebár ilyenkor „illik” őket a garázs mélyére rejteni, ám ki tud ellenállni annak, hogy a hátsókerekes járgányt ne vigye ki egy kis... ööö... biztonságos közlekedésre.

A fordulat 2011-ben jött, amikor is az Zsiguli 40 éves évfordulóját ünnepelte az autós társadalom. A jeles esemény csúcspontjára, az OT-Expóra készülődött a Veterán Zsiguli egyesület, ahol éppen negyven autót készítettek kiállítani. Közöttük versenyautóktól kezdve, makulátlan állapotban megmaradtakon át, a gyárinál is szebbre restauráltakig.

Az eseménnyel persze akkoriban több





autós médium, közöttük a Totalcar is foglalkozott. Egy teljes Zsiguli Hetet tartottak a portálon, amikor is megismertették az olvasót a gyártás történetével, valamint a kiállításra készülődő autókkal is. Itt került sor Zsolti kocsijának bemutatására is, ám ekkor még a fent említett, szinte teljesen gyári állapotában.

A bemutató végén a cikk írója, Csikós Zsolt megjegyezte, hogy egyedül a nyolcvanas években divatozó kiegészítők hiányoztak a felhozatalból. És ezt nem kellett volna mondania. Vagy mégis?

Mindenesetre a gondolat szöveget ütött a klubtagok fejében, hiszen valóban, olyan sok extrát lehetett kapni a Zsigulikhoz, amelyeknek a nagyobb része mára teljesen a feledés homályába merült. A Klub egy gyors tanácskozás során eldöntötte: kell egy olyan autó, amire a lehető legtöbb lomot rá lehet aggatni. Már csak egy megfelelő alany kellett, így hát Zsolti felajánlotta a sajátját.

Az Egyesület tagjainak garázsából pedig sorra kerültek elő olyan elfeledetté vált apró-

ságok, amelyek mára már csak a fanatikusok számára értékesek, bárki másnak csak egy lom a sokból. Ködlámpák, forgatott acélfelnik, napellenző, tetőcsomagtartó, hűtőrács takaró maszk, légtérrelők az ablakok alá, műanyag tükrök, Koppány kipufogó. Ugyanakkor a belső teret is a lehető legjobban telepakolták, hiszen jött bele golyós üléshez, Videoton magnó, kisautós váltógomb, fejtámlák.

A régi időket megidéző kocsik kétségtelesen a kiállítás egyik legnagyobb sztárja lett, hiszen nem volt ember, akinek ne a fiatalkorát juttatta volna eszébe a vas. A szerencsésebbek szintén felszerelték annak idején a saját autójukra ezen extrák valamelyikét, de bizonyára akadtak olyanok is, akik csak álmozdáltak még ekkoriban róluk. Egy dolog tény: habár ma már nem használják őket, olyan kultusszá nőttek ki magukat, hogy még jómagam is – akinek minimális kapcsolatam volt a márkával – mosolyogva álltam a jármű előtt, miközben felfedeztem a kiegészítők sokaságát.

Persze az Expó végén az extrák lekerültek

a Zsiguliról, és azt követően az eredeti állapotában gurult, egészen addig, amíg az idei KGST Party előtt úgy nem döntött Zsolti, hogy a kedvünkért újra felöltözteti. A meleg miatt az orráról a bőrbugyi lekerült, ám helyette kapott egy extra csomagtartót a hátlujára, valamint az oldalsó ablakokra is egy-egy ne-láss-ki rácsot. Zsolti elmondása szerint ez így már egy kicsit neki is sok, de tény, hogy az autót nem kicsit bámulják meg ebben a formában. Hiszen az öreg vas önmagában is rengeteg emberben emlékeket ébreszt, ám ez egy ilyen igazi guruló retro-életérzés múzeum, amiről mindenkinek eszébe jut valami a távoli, letűnt fiatalságából. Amikor még a családi négykerekűt buherálták, hogy a grundon, a nyári délutánokon ők legyenek a legnagyobb helyi vagányok.

És ki tudja, egyszer talán újra divatba jönnek ezek az apróságok, hiszen ezek mára igazi kincsek, azok, amelyek igazán passzolnak a Zsigulis életérzéshez. Kíváncsian várjuk, hogy mit hoz a jövő... ■

### Technikai adatlap

GYÁRTMÁNY	Lada
TÍPUS	21013
ÉVJÁRAT	1985
MOTOR	1198 ccm, 64 LE
SZÍN	Piros
A VÁSÁRLÁS DÁTUMA	2008

### Mit vehetnél az árából?

Míg korábban az extrák csak a vagányságot, esetleg praktikusságot szolgálták, addig ma a biztonságot próbálják eladni nekünk igen komoly összegekért. Így például, ha egy 5 osztályos Merciben szeretnénk éjjel is látni, akkor bizony a Zsiguli árát kell letegyünk az asztalra. Meg azt a 20 millát magáért az autóért persze... Régen ezt milyen egyszerűen megoldották: feltettek még két ködlámpát az orrára, nem kellett semmiféle éjjellátó berendezés.

