

Egérszürke eminenciás



Szinte már rendszeresnek mondható Zsiguli-cikkeinkben eddig nem foglalkoztunk a 2102-es jelzést viselő kombival, most pótoljuk a hiányt. *Póla Gergely* egy olyan autót mutat be, amelyet előző tulajdonosa kíméletlen munkára vásárolt, de végül nem volt szíve befogni. A képeket ezúttal is *Papp Zoltán* készítette.

Csaknem minden autótípusra igaz, hogy a kombi változat lényegesen ritkább a limuzinnál. Kipusztulásuk teljesen logikus, hiszen eleve kisebb a darabszámuk, és szinte nem létezik kímélő igénybevétel. Még a becsben tartott, ápolt, hajdan legfeljebb sátrat, gumimatracot, kempingasztalt és spirituszfőzőt szállító kombikat is előbb-utóbb elérte a végzet, s általában a fuvarosfeladat egész addig megmarad, amíg a jármű képes eljutni A-ból B pontba. (Kivételt erősítő szabály itt is van, a hamarosan bemutatandó Volkswagen Typ 4 sorozatból a nagyobb gyártási mennyiségnek köszönhetően a kombi a leggyakoribb változat.)

Visszavont megbízatás

Nem szeretnék sokadszorra elmerülni abban a témában, hogy a szinte végtelennek tűnő VAZ-állomány milyen észrevétlenül tűnt el és a lesajnált márka hogyan vált néhány év alatt népszerű veteránná. Érdekes viszont kitérni az évtizedekre: a 2102-es modellt 1973-tól forgalmazták Magyarországon, 1976-tól Ladaként – a Zsiguli feliratú puttanyosokat tehát rövid ideig, csupán két és fél évig értékesítette a Merkur. Mivel műszakilag gyakorlatilag semmi sem változott a kocsin, a körtükrös Zsiga kombik ugyanazt nyújtják, mint a késői, nyolcvanas évek közepéről való Ladák. Tekintve, hogy a téglák, a zöltség és a festék sosem panaszkodik az autó

Egérszürke eminenciás



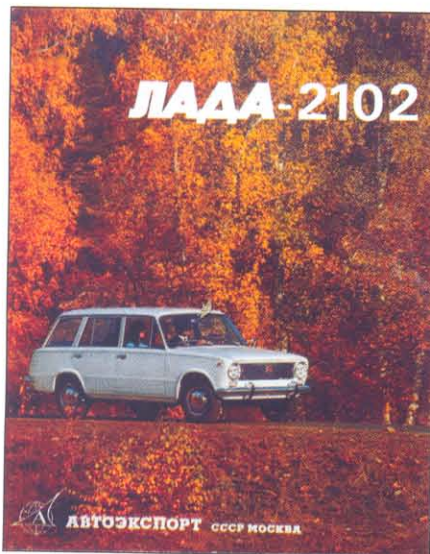
A ZIU trolis ülésein is hasonló piros műbort használtak



Nem került bele festékesvödör



Felénk a körtükörrel egyszerre tűnt el a Zsiguli márkajelzés



Őskombi mély lökhárítóbabákkal és kis kerekekkel



Nem volt repedés a műszerfalon



1972-es nyugati exportváltozat ovális tükörrel

elavultságára, a használt példányok könnyen találtak vevőt, és az időrendiségből adódóan először a Zsiguli feliratú 2102-eseket érte el a rabszolgasors.

Cikkünk főszereplőjét 1974 márciusában adták át, de üvegeinek fele még az előző évből származik. A Pécs-Kertvárosban lakó házaspár több mint három évtizedig használta a kocsit, alig százezer kilométeren. Néhány esztendővel

ezelőtt úgy látták, túl idősek már a vezetéshez, így beadták ahhoz az autószerelőhöz, aki éveken át gondozta. Fél évig a mester udvarán állt a kombi – szerencsére korábban garázsban lakott, s megmaradtak a gyári karosszériaelemek, sőt a fényezés eredetiségét is csak kisebb bejavítások törték meg itt-ott.

A jó állapot felkeltette egy negyvenes éveiben járó szobafestő érdeklődését, aki szögletes



Eredeti elemekkel került mostani tulajdonosához



Valószínűleg sosem használták előrebillentett hátsó paddal



Szovjet gyártmányú biztonsági övek

626-os Mazdája helyett keresett igazságot. Megvásárolta a Zsigát, de az alaposabb szemle után rájött, hogy ha már ilyen szépen megmaradt, akkor nem festékesvödörök szállítása a méltó feladat számára. Hamarosan megjelent egy hirdetés a megyei újságban, „igényesnek eladó”, ár nélkül.

A második Zsiguli-típus, a 2102-es 1972 januárjában jelent meg a választékban. Akárcsak a négyajtós, a kombinak is a FIAT 124-es állt modell, de ez az autó már kezdettől fogva nagyrészt hazai alkatrészekből állt. A szabályt erősítő kivétel az olasz, Stars márkájú hátsó lámpa. A puttányos Zsiguli korai példányaiiban krémszínű műanyag borította a D oszlop belső felét és hasonló árnyalatú szőnyeg a csomagteret, fél évvel később aztán áttértek a feketére. Az első sorozat 2102-es kizárólag ovális lukas felnival, jórészt fehér fényezéssel és piros belsővel készült – utóbbi új volt a kínálatban, és a lépcsős hátúakban is feltűnt. 1973-ban a típus megkapta a frissen megjelentetett 2103-as szélesebb keréktárcsáit és radiálabroncsait.

Az 1200-as szedán és a kombi között nem csupán a farrész mutat eltérést: más a hátsó oldalajtók kerete, a hátsó pad ülőlapja, támlája és huzata, erősebbek a hátsó rugók, a fektetve elhelyezett benzintartály befogadóképessége nem 40, hanem 45 liter. A differenciálmű áttétele 10:43 helyett 9:40, ez a legrövidebb, amit a VAZ használt, emiatt a kombi-dífk nagy része előbb vagy utóbb ralipályán végezte.

A 2102-es mai gazdáját, Rónai Márton egy baranyai barátja értesítette. Márton felhívta a szobafestőt, feltett néhány kérdést, majd közölte vele: „Azonnal indulunk a kocsért, addig el ne adja senkinek!” Néhány óra múlva már Pécs egyik lakótelepi parkolójában, a Zsiguli mellett folytatódott a megbeszélés, és kiderült, Marci az első érdeklődő. „A szép piros belső, az eredeti utastér, a repedésmentes műszerfal, a jármű kora és alvászámra mind nagyon vonzó volt. Egyből láttam, hogy az autó velem jön.” Ehhez persze kellett egy kedvező ár is: a pécsi úr nem akart keresni a kombin, csak annyit kért érte, amennyibe neki került átírással együtt.

Ez sem kop' el

Víz és olaj volt az akkor még drapposszürke 02-esben, benzin is került bele az adásvétel után néhány perccel, így a kocsiját kerekre

tette meg a 6-os út Pécs és Érd közti szakaszát. A szelepek kissé hangosak voltak, a főtengetykapágy picit kopogott, ezt leszámítva meggyőző volt a Zsiguli, ugyanolyan tempóval utaztak vissza, ahogyan dél felé mentek. Sőt, Marci úgy érezte, a kombi jobban megy, mint a többi ezerkettőse. Ez azért is meglepő, mert nem sokkal később kiderült, hogy az első tulajdonos gondossága nem terjedt ki az olajcserére. Amikor Horváth László angalföldi műhelyében felnyitották a vezérműházat, nemigen látszott a tengely a szurolyszerű fekete masszától. Egy újabb történet, amely a konstrukció jó értelemben vett igénytelenségét bizonyítja.

A motort borító sűrű olajsár az intelligens tisztítószerrek reklámjaiban szereplő makacs szennyeződések bármelyikét lepálta volna: lakkbenzinnel nem lehetett eltávolítani, így gyöngyözték a blokkot. A hanyagság miatt kö-

Egészürke **eminenciás**



A legrövidebb differenciálmű került a 2102-esekbe



Elhajlottak az első doblemezek...

szörültni kellett volna a forgattyústengelyt, de Rónai Márton nem akart túlméretes elemeket a kocsijába, s a padlásán lévő, több köbméternyi Zsiguli-alkatrész közt gyári új főtgely is akadt a csapágyak mellett.

Akik olvasták a Szerkesztőségi flotta rovatban a békázöld 2103-asom történetét, talán emlékeznek arra, hogy a lakatosmunkára hosszú hónapokat vártam, mivel a mester a sorban előttem várakozó kombival kapcsolatban rendre csak annyit mondott: „Jövő héten elkezdjük.” Az itt látható autó az a kombi. Mivel a kibelezett karosszéria a lakatos udvarán várakozott, a téli hónapok közeledtével kezdett egyre égetőbbé válni a probléma. Mikor Krampek Zoltán személyében megtaláltam az új lakatosmestert, Marci megkért, engedjem előre a kocsiját. A felújításra váró ezerötösömet garázs-falak védtek az időjárás viszontagságaitól, így nem volt szívem visszautasítani a kérést. Meg is fordíthatjuk a dolgot, és fogalmazhatunk úgy, hogy gazdája ajánlotta fel a 2102-est kísérleti nyúlak.



...újak kerültek be

A csömöri műhelyben újabb csúnyaságokra derült fény: a szinte kötelező küszöbcseré mellett sárvédőkből és első taposólemezekből is újak kellettek. Az első doblemezek rozsdamentesek voltak – nagy szó egy harmincnégy éves Zsigánál –, de a futómű meggömböcsítette őket. A rossz utakon használt autók nálunk gyakran előfordul, hogy a doblemez alja kifelé, a teteje befelé hajlik. Ha már műtőasztalra került a gép, legyen tökéletes, győzködtte Krampek Zoltán a tulajdonost, aki végül beadta a derekát és megbízta a lakatos az orrplasztikával. Aki otthon van a Ladák világában, annak megdöbbenő információ, hogy gyári új teli homlokfal került fel a kombira. A 2101/2102-esek homlokfalát még Oroszországban is a modernizált változat négylukas lemezéből szokták kialakítani, ugyanis lehetetlen beszerezni az eredeti elemet. Nem most tűntek el a készletek, így volt ez húsz évvel ezelőtt is, Márton a kilencvenes évek közepe óta foglalkozik Zsigulikkal, és életében kettő darab teli homlokfalat látott – meg is vette mindkettőt. Csak az összehasonlítás kedvéért: a nyugati exportra szánt ezerkettesek sárvé-



Pörsök László fényezőműhelyében

dőre szerelhető szögletes tükréből vagy negyvenet gyűjtött be, az öt-ezerötös nagy lökhárítóba bájából és a nálunk szintén nem forgalmazott 1500/1600 SL típus merevítéssel ellátott ajtajából is van egy-egy darab a gyűjteményében.

Igazoltan távol

Időközben Kóródy Sándornál elkészült a motor, a váltóval pedig eleve nem akadt sok dolga Wolsky Norbertnek. A futóművet ugyan mindig becsületesen beállították, de ésszerűbb döntés volt új darabokat felhasználni, hiszen az alkatrészek még olcsón beszerezhetők, és a régiekkel is akadt volna teendő, legalább szemcseszórni és festeni kellett volna. Emellett egészségesebb is a harminc évig használt anyagok helyett dobozban tároltakat beépíteni.

A lakatosmunkáról Márton felsőfokon beszélt, és ahhoz méltó fényezést álmódott a karosszériára. A 2009/3. számban bemutatott fehér ezerkettes meggyőzte, hogy Pörsök László-

Műszaki adatok Zsiguli 2102 (1974)

Motor. Folyadékhűtésű, soros, négyhengeres, felülvezérelt Otto-motor. Furat 76 mm, löket 66 mm, összlökettérfogat 1198 cm³. Sűrítés 8,8. Legnagyobb teljesítmény 60 LE, 5600/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, ötajtós zárt acélkarosszéria. Elöl független felfüggesztés kereszt-lengőkarokkal, csavarrugókkal és hidraulikus lengéscsillapítókkal, hátul merev tengely hosszanti lengőkarokkal, csavarrugókkal és hidraulikus lengéscsillapítókkal. Hidraulikus, kétkörös fékrendszer, elöl tárcsa-, hátul dobfékek. Globoidcsigás kormánymű.

Méreték, tömegek. Hosszúság 4073 mm, szélesség 1611 mm, magasság 1400 mm. Tengelytáv 2424 mm. Gumiméret 165-R13. Menetkész tömeg 1030 kg, megengedett össztömeg 1430 kg. Fordulókör átmérője 11,2 m. Üzemanyagtartály térfogata 45 l.

Menetteljesítmények. Legnagyobb sebesség 135 km/h. Átlagos tüzelőanyag-fogyasztás 8-9 l/100 km.



Szinte kenés nélkül ment. Otthon ne próbálja ki!



1974-ig kapott külön pecsétet a hátsó ajtó kisablaka...



...és a leghátsó oldalablak



Megmaradtak az eredeti ajtók



Lakkréteg teszi teljessé az összehatást

hoz kell vinni a héjat. A tulajdonos ragaszkodott ahhoz, hogy a kocsiszelekrény alján lévő szennyeződést csiszolással távolítsák el, ez jócskán megnyújtotta a várakozási időt. Mivel az eredeti drapposszürke árnyalat nagyon gyakori volt, és Márton jellegetlennek tartja, a jóval ritkább, kombikon csak elvétve előforduló egérszürke fényezést kapták az elemek, beleértve természetesen a fenéklemezt is. A gyári recept szerint a küszöbtől a tetőig lakkréteg fedi a festéket.

Márton a komplettírozáshoz is megpróbálta megtalálni a legjobbnak vélt szakembert, a fő-

daraboktól az apróságokig valamennyi összetevő Baranyi Lajos pesterzsébeti műhelyében került a helyére. Mindenhol autentikus csavarokat használtak, az összeszt horganyozták. Az utastérben csupán a gumi padlószőnyeget és az egyik ajtóbehúzózt kellett cserélni. Az ország alighanem legidősebb veterán 02-esé idén tavasszal lett kész. Marci azt mondja, anyagilag és idegileg is kimerítő vállalkozás volt az autó talpra állítása, mindenkinek a nyakára kellett járni, de az eredmény feledtetni a súrlódásokat és az áldozatokat.

A muzeális minősítést valószínűleg az idegen ablaktörlőkkel is megszerezte volna a kocsí, de ezt már sosem tudjuk meg, a vizsga napján lezúduló jégeső egyvel későbbi időpontra tolta az OT-mustrát. Kétszerre sikerült lefotózni a kombit, ezért az első körben készült képeken még a 2103-as modell törlői pihennek a szélvédő alatt,

azóta eltűntek onnan, és ezerkettesre valók kerültek a helyükre. A sárfogó gumi mutatósabb a gyárinál, és még szokatlanabban fest egy kombin a dístárcsa körüli gyűrű. Utóbbi kapcsán Márton készséggel felvilágosítja a kételkedőket: 1973-74-ben egyes kis Zsigákat, azaz 2101-eseket és 2102-eseket X lukas díszkarikával szállítottak.

Még egy dologról szót kell ejteni: a kombik kipufogórendszere a dobog megegyezik a lépcsős hátúéval, utána viszont nem egyenesen, hanem S kanyarral ér véget a cső. Ez így van a képen látható 02-esen is, de a hozzáértők nyilván észrevették, hogy a nyílás itt egyenes, pedig szalámivégnek kellene lennie. Ennek oka, hogy az elemet le kellett gyártatni, ugyanis nincs belőle se égen, se földön. Van, ami még a teli homlokfalnál és a nyugati exportos alkatrészeknél is ritkább.