

Veterán

A U T Ó É S M O T O R



40 ÉVES A LADA 1500



NSU Max 251



Fournier-Marcadier



Lincoln Model K



BEMUTATÓ

VAZ-2103-jubileum

Negyvenéves az ezeröcsi



Négy évtizede annak, hogy az első szériaérett VAZ-2103-asok legördültek a futószalagokról. Egy ilyen évforduló megérdemli a visszaemlékezést – tizenhárom gyönyörű 1500-ös gyűlt össze a tábortűz körül, köztük nem egy ritka kivételű, izgalmas történetű példány. *Csikós Zsolt* riportja.

Ahogy a Szabadkikötő úton közelítem Csepelt, a vasúti átjárónál belefutok egy gyönyörű, ultramarinkék Zsiguliba. Komótosan tart a volt Csepel Művek felé. Motorral vagyok, megelőzőm, előbb érek a találkozó színhelyül szolgáló hangárhoz. A gyártelep épületeinek romos falai között még szinte visszhangzik azoknak 2103-asoknak a bűgása, amelyek évtizedeken át kerülgették itt a Csepel, IFA teherautókat, Balkancar-targoncákat. Most mintha bekapcsolták volna az időgépet, megint itt az ismerős kipufogóhörgés, vezérműlánc-zúgás, élénk kontrasztot adva a modern furgonok és személykocsik közös nyomócsöves dízelei nazális fogfúrókerregésének.

Eltelik fél óra, kitaláljuk, hogyan essen a hibátlan lemezekre a legkellemesebben a fény. Addigra összegyűlik a teljes társulat, összesen tizenhárom autó. Ennyi és ilyen szép Zsiguli láttán még a legvadabb Alfa Romeo-mániás, a legelvakultabb Volkswagen-rajongó, de talán az egysávos Lexus-autista is vágnyi kezd egy ilyen autóra.

Magára valamit adó Zsiguli-gyűjtő kollekciónak nem hiányozhat az 1500-ös, a típus annyira kedvelt, hogy már régóta igazi veteránautó-státust élvez. Egy piszkálatlan, akár rozsdás példányért a rajongók Csehországba, Németországba, sőt Ukrajnába is elutaznak, ha pedig restaurálásról esik szó, csak úgy röpködnek a másfél, kétfélmillió sztorik egy-egy klubösszejevetelen.

A mostani partit a Veterán Zsiguli Egyesület hívta össze. Tizenhárom autó bemutatásához tí-

Negyvenéves az ezeröcsi



Serlegek bizonyítják: ez az autó mindig makulátlan. A Veteránban is szerepelt



Enni lehet a motorról, hófehérek a tartályok

zenhárom cikk kellene, de szem előtt tartva a nem zsigulisok igényeit, zanzásított. Nem azért, mint ha bármelyik autónak ne lenne érdekes a története, de a legszebb, a legkombibb, az itthon legrégbben forgalomba állított, a legfurcsább és a legöregebb verzió talán megrajzolja a körképet.

A legszebb

Hajdók Tibor autómentes családból származik, ám ez nem mentette meg a végzettől. 14 éves kora táján rendszerint látott a díszkó mellett parkolni egy ilyen homokszínű Ladát. Akkor megfogadta, egyszer lesz egy sajátja. Az 1976-os példányt egy használatú-kereskedésben látta meg, a kilométer-számlálója 40 ezret mutatott. Gyönyörű volt, egy bejegyzéssel a forgalmijában. Megvette, cserélt egy kuplungot, majd ijesztő alaposággal az utolsó részletéig kipucolta. Általános vélekedés szerint övé ma Magyarország legtöbbet törölgetett 1500-öse – és a viccelődés mögött nincs kritika.

Milliárdokat érő Bugattikat nem tartanak olyan állapotban, ahogyan ez az autó kinéz, a rajta levő alkatrészek egyenként is szebbek, mint a gyárban valaha voltak. Ha valaki szemügre veszi a krómjait fényes nappal, jobban teszi, ha előtte kikéri a szemorvos véleményét, nehogy maradandó látóideg-károsodást szenvedjen. (A kocsit részletesen bemutattuk 2010/5. számunkban.)



Nagy valószínűséggel Magyarország legszebb 1500-öse



Minden elvágólag. Ez már az újabb fajta, teli krómos



A gyárban nem volt ilyen a leömlő



Mintaszerűen áll a rugóin

A legkombibb

Valakinek meg kellett építenie – nevet Vaskovits Zsolt, aki Debrecenből érkezett a kombi 1500-ossal, amellyel alig három nappal a fotózás előtt készült el. Zsolt sorozatos Zsiguligyűjtő, nagyjából mindene van, amit a gyárban kerek fényezésrel előállítottak. De a három gyári kombiból egy sem maradt meg. A képen szereplő autó alapját egy harmincezer forintos 1200-es kombi adta, arra mentek fel az 1500-ösről származó elemek: sárvédők, maszk, díszlécek, motor, belső tér. Akadt egyedi alkatrész, amelyet nyilván nem lehetett beszerezni, ilyenek a szőnyegek, a kombispecifikus, kartámaszos, szövetbetétes hátsó háttámla, a leghátsó díszlécek – ezek mind kézzel készültek. A kocsinak ma rövid differenciálműve, hivatalos, VAZ-21023-ként bejegyzett típuskódja van, ahogy kell. Nemcsak egyedi, de irgalmatlanul szép is.



Ilyen kombibelsőt se sokan láttak még



Ezeket a díszléceket külön el kellett készíteni

A 2103-as története

Egy pályázat elbírálása után a szovjet vezetőség a Fiat-tól rendelte meg a leendő orosz népaútó terveit. Az 1200-est tehát olasz mérnökök terveztek – prototípus-kódja 124R volt. Alapja az 1966-ban bemutatott 124-es lett, ám a Lada egyedi, csak a Szovjetunióban gyártott ohc-motorjának köze sem volt a Fiat nyomórudas (ohv), régi blokkjához. Nem árt újra leszögezni: Fiat motoros Zsiguli sosem létezett. A Fiattal kötött szerződésben az is szerepelt, hogy az olaszok 1970 és 1973 között összesen négy új modellt – két-két szedánt és kombit – fejlesztenek ki az oroszoknak. A második a kombi 1200-es lett, a harmadik az 1500-ös szedán, a negyedikről, az 1500-as kombi változatról viszont lemondtak az oroszok, abból összesen három próbapéldány született.

A Fiat 125-össel alig volt közös alkatrésze a 124-esnek, ezért csak a 124 Special maradt meg lehetséges alapként az „úri” Zsigulihoz. Igen ám, de a Special formatervét nem tartották olyan jónak, mint az egyszerű 124-esét, alaposabb külső átalakítást kértek. 1968-ra készen voltak az első rajzok, 1969 végére előállt a gipszmodell, amelyről az oroszok azonnal elkérték a süllyesztett kilincseket az akkor még szintén bemutatás előtt álló 2101-esre. Így lett az 1200-es Ladának előbb biztonsági kilincse, mint az alapjául szolgáló Fiat 124-nek.

Az 1200-es és az 1500-ös szinte megegyezett, a növelt löketfogatón túl (bár a blokk is kicsit más) csak az elektromos hűtőventilátor, a módosított karburátor és differenciálmű, a diagonál- helyett radiálgumi-szett és a fékszervó volt az igazi különbség. De a tervezők mindent megtettek, hogy a két kocsi között növeljék a rangbeli távolságot: gazdag díszlécezés, 5+1 műszeres óracsoport, kagylósított ülések, elől és hátul behúzó kártyaszok az ajtókon, ikerfényezés, szögletes kipufogóvég, ajtóél-világítás emelte az új Zsiguli fényét.

1972 decemberében készült el az első, VAZ-2103V kódú, 1500 darabos próbaszéria, amelyet az autógyár vezetői kaptak kipróbálásra. Mivel a beszállítói hálózat a KGST-ben szokásos ideges gyorsasággal reagált a gyár igényeire, az akkor már három éve ismert autóhoz természetesen képtelenek voltak időre



124R prototípus



Eredeti Fiat 124 Special



Az első végleges 1500-ös



VAZ-2103V, még az 1200-es belsejével



Próbán a 2103V. Teli homlokfal



Gipszmodell 1969-ből, kerek indexeszel



Egyike a három gyári kombinak

elkészíteni néhány speciális alkatrészt. Ezért a korai kocsik még az 1200-es műszerfalával, kormányával, diagonálgumikon futottak. Csak 1973 elején indult be a szériagyártás – nem minden zökkenő nélkül. Az elektromos ventilátorral

hűtött motorok melegek, a karosszériák rossz úton jajgattak. Előbbi átmenetileg az 1200-es ékszíjjal hajtott ventilátorával oldották meg, s 3000 autó legyártása után lyukakat vágtak a homlokfal aljába, majd 1974-ben elkészült a végleges, módosított elektromos hűtés. A jajgatás is megszűnt – az okára ugyan nem jöttek rá, de változtattak az összeszerelés és a hegesztés technológiáján, ez eltüntette a problémát.

Magyarországon a Merkur csak 1975 márciusában kezdte árusítani az 1500-ost, 98 ezer forintos áron, az NDK-ban viszont 1973 végétől, Csehszlovákiában 1974 első negyedétől forgalmazták a típust. Igaz, hogy sokáig vajdított vele Togliatti, de megérte: az 1500-ös az egyik legjobb szocialista autóként vonult be a történelembe. Egyszerre volt elegáns, tartós és dinamikus, jól tartotta az árat is. Az eredetét 1984-ig gyártották, de az 1600-os Ladáról átvett részletmegoldásokkal, 1500S-ként még hosszú ideig tovább készült. A VAZ-2103-as jól sikerült motorját örökölte meg a krómozott maszkos szögletes 1500-as is, az, amelyből a raliversenyeken sikeres, Stasys Brunza-féle VFTS Ladák is készültek.



Kombiajtón át az 1500-ös beltére



A hetvenes években egy elegáns autó nem lehetett még puttányos



Minden tekintetben gyönyörű. A kivitelezés is

Negyvenéves az ezeröcsi



Hibátlan a belső tér



Ez a legrendőbb része az autónak



1500-ös az egyik első szériából, még kis rácsos homlokfali kivágásokkal



Vékony krómcsík szegélyezi az óracsoport betétjét



Rajta az extras kerékdíszek is



Belül feketeire festett, kívül fémszínű-re hagyott C oszlopi levegőkilépő



Ezüst alapon fekete betűs felirat. Csak a legkorábbi autókra volt ilyen



Érthetetlen, de ebben az 1973-as autóban gyári villamos ventilátor van

Pár hónaposan már cserélni kellett a féklámpapakcsolót



Használati nyomok a sarkokon



Korabeli relikviák

A legrégebbi hazai

Komlós Antal kopottas, itt-ott horpadt 1500-öse nem tűnik ki a tömegeből. Egy magát még egyenesen tartó, de korántsem szépségdíjas kocsit ez. Igen ám, de ismereteink szerint a legkorábban névre írt, forgalmis, autónak nevezhető 1500-ös Zsiga Magyarországon, 1975-ben adták át első tulajdonosának. Az első gazda az 1990-es évek elejéig használta, aztán több hiba miatt leállította. Tőle húsz évvel később egy önjelölt ralipilótához került, aki a második alkalommal már nem tudta beindítani a motort, majd érkezni kezdtek neki a csekkek az önkormányzattól, a biztosítótól...

Antalnak elég volt megvillantania 60 ezer forintot, és övé lett a kincset érő, patinás jármű. Kellott hozzá némi molyolás, hogy magára találjon az autó, de most, 2013-ban, friss vizsgával, selymesen duruzsoló motorral (a korai 1500-ösök általában finomabban jártak, jobban pörögtek és erősebbek voltak, mint a későbbiek) itt áll az övéi között. Csodálatos az állapot, látszik rajta a kor, akad némi rozsdás is, de a működés alapján a kilométer-számláló 60 ezres állása abszolút hihető, az utastér gyönyörű, a használati nyomoktól pedig abszolút hiteles az autó. Íze van, szinte mesél.



Vizsgamatricák sorban



Ez itthon élte le az életét

A legfurcsább

Egy másik, kicsit matt, horpadt, imitt-amott rozsdanyomokkal tarkított autó. Cseh rendszám van rajta, mert Ostravából származik, a hátsó lámpaburák annyira kifakultak, hogy alig lehet rajtuk megkülönböztetni a vöröset a borostyán-sárgától. Még régebbi, mint a bordó 1500-ös, mert ezt 1974-ben gyártották, amikor nálunk még csak két, Kerminek átadott autó futott az utakon. Tulajdonosa a Veterán Zsiguli Egyesület elnöke és titkára, Vukmann Attila és dr. Meleg Norbert.

Sok izgalmas részlet figyelhető meg rajta. A homlokfalon a maszk alatti beömlő még négy részre van tagolva, és a lyukak is rácsosak, nem teljesen nyitottak. A 2101-esről származik a hengerfej, az ablaktörlőt pedig nem bajszkapcsoló működteti, hanem műszerfali billenőkapcsoló. Zongora- helyett buszpedállal adja jobb lábunk a gázt, az ablakmosó pedig lámpapumpával, a motortérben elhelyezett, tejeszacskóhoz hasonló tartályból spriccel. Piros az ülések és az ajtók műbőr kárpitozása, a műszerfal borítása

még nem rücskös, hanem szinte sima, a hamutartó fedele csíkosra van festve, a műszerekben nincsenek piktogramok. Hátul a kifakult orosz lámpaburák olasz Altissimo macskaszemeket hordanak, és ami igazi ős-1500 jelleg: a motor kényszerhűtését ékszíjjal hajtott ventilátorlapát végzi. Vezetni csodálatos – a motor surrog, a fékek erősek, a váltó, mint az álom, sehol egy gyanús zörejt. „Nagyon jó, mégis fel kell újítani, mert minden eleme csálán áll, a krómozott műanyagokról lekopott minden fémgözülés” – tájékoztat Norbi. Én biztosan így hagynám...

A legöregebb

Ennél az autónál is Norbi a főszereplő, aki egy késő esti internetes szörfözés során találta – Brnóban. Feltűnt neki a képeken az ezüstszínű hátsó Zsiguli felirat, amely a legkorábbiak közé helyezte a kocsit. Azonnal kiutazott, és a Ladát 1974 májusában átvevő Kucera német 18 ezer koronával kárpótolta a kocsit. Itthon a vázszám beazonosítása után derült ki, hogy a 42 661-es szám csakis 1973-as gyártást jelenthet, az 1500-



Gyönyörű színkombináció, nagyon olaszos



A korai 1500-ösök motorja volt a legfinomabb

ös tehát közel egy évig pihent egy csehszlovákiai telepen, mielőtt átadták. Minden mai ismeret szerint mechanikus, a vízpumpatengellyel egybeépített ventilátorlapátnak kellene dolgoznia a géptérben. Ezzel szemben elektromotor van a hűtő mögött, melynek eredetiségét a gyári, megbontatlan kábelezés és a kocsit saját kezelési útmutatója is bizonyítja. Előfordult ilyen akkoriban. A zöld autó már OT-s rendszámmal fut, de a főtűzhoz készült hozzá egy régi, fekete orosz rendszámot utánzó plakket is – furcsán visszahozza a korabeli autó-motoros híreket, igaz?

Természetesen a padlóóló nő ki a gázpedál, műszerfali kapcsolóval működik az ablaktörlő, külön tartályokból táplálkozik a két fékkör, feke-



Kopott, horpadt, de roppant érdekes és egyben van



Még a vízpumpa tengelyéről kapja a hajtást a ventilátorlapát



Halványra fakult hátsó lámpaburák

Kérdés

Mind a tizenhárom autót kipróbáltam, és sok évtizednyi távolságtartás után megkedveltem ezeket az olasz-orosz hibrideket. Tisztességes veterán autók az effajta járművek apró nyűgjeivel, szeretni való hibáival, de ügyes, masszív jószágok is egyben. Nem kell Lada-rajongónak lenni, hogy valaki elhiggye, a negyvenhez közelítve is bírják a strapát, kevés fejfájást okoznak tulajdonosaiknak. Már csak az a kérdés: vajon az oroszoknak köszönhető-e ez vagy az olaszoknak? Válasz a cikkben...