



1970 júniusában indult be a gyártás Togliattiban. Magyarországon 1971. június 14-én adták át az első 1200-as Zsigulit, H-s rendszámmal

Ha nincs KGB, nincs Zsiguli

Egy szovjet KGB-tiszt ügyes dezinformációval vette rá az olaszokat, hogy aláírják azt az államközi szerződést, amelynek értelmében a Volga partján **Zsigulit** kezdtek gyártani. Munkája jutalma egy vadászpuska volt.

Moszkvában 1961-ben az olasz KP elnöke, Palmiro Togliatti meglátogatta az AZLK autógyárat. Miután mindent figyelmesen végignézett, beszédet mondott a gyári munkásgyűlésen, majd csendben hazautazott Olaszországba. 1964-ben a szovjet felderítés közreműködésével folytatódott ez a történet.

Abban az időben az Izvesztija tudósítója, Leonyid Koleszov volt a KGB római rezidense. Egy alkalommal interjút készített Togliattival, aki moszkvai élményeire hivatkozva felvetette, miért ne gyárthatnának közösen olcsó Fiatokat. Kolo-

szov előírászerűen jelentette a beszélgetést a központnak, ahol viszont akkor nem a gazdasági kapcsolatok fejlesztésével voltak elfoglalva: éppen azokban a napokban távolították el a Kremlben puccszerűen Nyikita Hruscsovot. Utódja Leonyid Breznyev lett, akit pedig teljesen leköötött a Hruscsovhoz hű Kaderek elmozdítása. Mindez kb. egy évig tartott, amikor 1965-ben a KGB-nek eszébe jutott Togliatti ötlete. A szovjet felderítő korabeli jelentése felkeltette a kormány érdeklődését, amelynek elnöke akkor Alekszej Koszigin volt. Létrehoztak egy bizottsá-

got, hogy vizsgálja ki egy népautó gyártásának a lehetőségeit. A bizottság vezetésével Vlagyimir Szuskovot bízták meg, aki akkor már hat éve dolgozott Olaszországban a szovjet kereskedelmi kirendeltségen, és jól beszélt a nyelvet, valamint kiváló kapcsolatai voltak a különböző üzleti körökkel.

Korábban az oroszok 10 középkategóriájú nyugati gépkocsit próbáltak ki az ország útjain, olyanokat, mint a Ford, Renault, Volkswagen és többek között a Fiat. Az autókat a legszélsebb próbáknak vetették alá: meredek hegyi utakon, az

Északi Sarkkörön túl a nagy hidegben, majd Közép-Oroszország úttalan útjain és a forró közép-ázsiai köztársaságokban. A szörnyű igénybevételt egyetlen nyugati autó sem bírta ki! Általában a felfüggesztéssel, az áttételekkel és a fékekkel volt baj. A fékbetétek például már 300-400 km megtétele után legétek. 13 000 km után elszálltak a Fiat dugattyúi stb. Az elegáns nyugati autók nem voltak felkészülve a szovjet valoságra. Még a Renault-k bírták a legjobban a strapát. A Fiat egy hónapot kért, hogy a hiányosságokat kijavíthassa, és az ismételt próbák után valóban a legjobb menettulajdonságokat mutatta. Így megszületett a döntés: folytassanak párhuzamosan tárgyalásokat a jogok átadásáról a Fiattal és a Renault-val. Nagy szűksége volt az országnak egy jó autóra, hisz a Fiatok kényelme,

üzemanyag-fogyasztása, menet-tulajdonságai és maximális sebessége lényegesen felülmúlta a Moszkvics 401, a „konzervdoboz” Zaporozsec és a Volga GAZ-21-ét.

Koszigin kiadta az utasítást Szuskovnak: készítsék elő a kormányközi megegyezést a Fiattal egy autógyár építéséről. Szuskov elutazott Torinóba és 20 napon át kemény tárgyalásokat folytatott a Fiat vezetésével. Végül előkészítették a megegyezést, és Szuskovot magához hívatta a Fiat nagyhatalmú elnöke, Valetta professzor, aki ekkor már 84 éves volt. Hozzá képest a 40 éves orosz kölyöknek számított, amit az elnök meg is említett, mondván, nem gondolta, hogy egy ilyen fiatal ember ennyire kemény tárgyalópartner lesz. Szuskov udvariasan először Valetta ajánlatát kérte, aki rövid gondolkodás után 130 millió dollárt mondott, majd következett a szovjet árajánlat: 40 millió USD. Valetta ezen úgy felháborodott, hogy távozásra szólította fel orosz partnerét. A tárgyalások megszakadtak – ekkora árkülönbözetet nem nyelhetett le a Fiat! Valetta közölte, csomagol, és személyesen utazik Moszkvába, hogy Kosziginnal tárgyaljon. A szovjet miniszterelnök attól tartott, nehéz lesz újraindítani a tárgyalásokat. – Miért nem alkudoztál? – kérdezte Szuskovot. – Megállapodhatatok volna 100 millió dollárban.

Szuskov pontos számításokat mutatott, és azt állította, jogos az alacsonyabb ár. – Hát bizonyítsd be, – mondta Koszigin, – de ha nem sikerül, megütöd a bokádat! 1965 augusztusában Valetta Moszkvába érkezett. Koszigin éppen beteg volt, Patolicsev külkereskedelmi miniszter pedig külföldön tartózkodott, ismét csak Szuskovra maradt a dolog.

– A vendéget tejbén-vajban fűrésztöttük, igyekeztünk szép lányokkal a kedvében járni, – meséli. – Igaz, a 84 éves Fiat-elnök a saját titkárnőjével érkezett, akit a „különleges ügyek titkárnak” nevezett. A sétahajózás alatt Valetta a tájban gyönyörködött, majd az olasz küldöttség bezárkózott.

Végre nyílt a szalon ajtaja, s

az elnök így szólt: – Nincs sok időm, dönteni kell. Ne filléreskedjünk, mondja meg, mennyivel tudja emelni az árat.

– Nehéz helyzet volt – folytatta Szuskov. – Utasításom volt, hogy 10 millió dollárral emelhetem az árat, s ezt mondtam: Valetta úr, 8 millió dollárt tehetek még a 40 millióhoz, amit Torinóban ajánlottam. Most 10 perc vészjósló csend következett, végül Valetta így szólt: „Ez életem utolsó nagy ügylete, és pályafutásom végén szeretnék jó emlékeket hagyni magam után. Az orosz nép legyőzte a fasisztust, ezért én öt nagyra becsülöm. És igaz, hogy ez az üzlet nem egészen az, amire én gondoltam, de elfogadom a 48 mil-

lió dolláros ajánlatot.” A megállapodást aláírták, kezdődhetett az autógyár építése s a szükséges felszerelések beszerzése, amihez az olasz kormány hajlandó volt egymilliárd dolláros hitelt nyújtani. De most újabb vita kezdődött a százalékokról. Az olaszok 8%-os kamatra adtak volna kölcsönt. A szovjet kormány viszont csak 5-öt akart vállalni. Ismét tárgyalások sora következett – és ismét zsákutca! Most megint a KGB felderítőire várt, hogy kimozdítsák a tárgyalásokat a holtpontról. A szovjet rezidensnek két igen befolyásos ügynöke volt Olaszországban: két egyházi személyiség. Az egyik Saragate, az akkori köztársasági elnök barátja, a másik

Valettaé, bejáratos a legmagasabb olasz kormánykörökbe. Koloszov – ahogy ezt a krimikben lehet látni – mindkét ügynököt felhívta egy utcai fülkéből, és titkos találkozóra hívta őket. Egyenként elmesélte az atyáknak, hogy kátyúba került a mindkét ország számára kedvező együttműködés. Bedobta, hogy ha nem tudnak a kamatszázalékban megegyezni, akkor az oroszok a franciákkal kötnék üzletet. A két egyházi ember három nap múlva közölte, az olasz miniszteri kabinet titkos döntése: a tárgyalásokat végig kell vinni, és ha az oroszok megkötik magukat, bele kell egyezni az 5,5-6%-os kamatmegállapodásba. És az oroszok megkötötték magukat...

Az ügynökökkel folytatott kiváló munkáért Koloszov felderítő soron kívüli előléptetést kapott és megajándékozták egy névre szóló különleges vadászfegyverrel. Mostanában amikor vendégei megcsodálják az ajándékot, csak annyit mond: „Ez a világ legrágább vadászfegyvere, 38 millió dollár az ára.”

1966. május 4-én Torinóban aláírták a szovjet állam és a FIAT konzern közötti szerződést a gigantikus autógyár építéséről: Togliattiban szovjet Fiatokat fognak gyártani Zsiguli néven. A kombinát tervezett kapacitása 660 000 gépkocsi évente. Az olaszokkal megállapodtak a betanítási időpontban. De az oroszok úgy döntöttek, megmutatják, milyen jó szakmunkásaik vannak enélkül is. 1970 márciusában elindult a karosszéria-gyártó szalag. Az orosz szerelők felemelték a szalagról az első nyers, még festetlen karosszériát, és saját kezűleg rakták össze az autót az Olaszországban vásárolt alkatrészekből. Amikor eljött a betanítás napja, ezzel a kész kocsival mentek az olaszok elé, akik persze borzasztóan csodálkoztak. Majd tüzetesen megvizsgálták az autót és kijelentették: itt már nekik nincs keresnivalójuk. Az egyezménynek megfelelően azért betanították az oroszokat. 1970. április 19-én a gyári szalagról legördült a legelső Zsiguli VAZ-2101. Szurovcev Eduárd

Az 1970-es moszkvai autókiállításon láthatta először a közönség a Zsigulit. A hiánycikknek számító ablaktörőt a biztonság kedvéért leszerelték



Vittorio Valetta, a Fiat vasszigorú vezetője. Életében egyszer engedett: a szovjeteknek

