

A dolgozó nép álma

A mai autóbőségben sem nagy a valószínűsége annak, hogy valaki azért vegyen drága presztízsmo­del­l­et, hogy a garázsában tartsa. Ugyanezt még nehezebb elképzelni a Merkur-időkben – de vannak csodák. Egy ilyet jegyzett fel Póla Gergely, a képi bizonyítékokat Papp Zoltán szolgáltatja.

Lada kevés kilométerrel, még nem volt lemosva – ezt a sokat sejtető hirdetést adták fel 2006 tavaszán az egyik lapban. Andalik Csaba akkor már két és fél éve intenzíven keresett régi Zsigulit, lehetőleg 2103-as ezerötöst, piros színben, fekete belsővel. Terve végül nem vált valóra, de biztos állítható: ezt a legkevésbé sem bánja.

Garázsban is védve

A hirdetés láttán felhívta a szóban forgó Lada gazdáját, egy kiskunlacházi idős bácsit, és

nem akart hinni a fülének. Elment, hogy saját szemével győződjön meg a szinte gyári állapotú 2106-osról. Amikor megérin­thető közelségbe került az ezerha­tos, ráébredt, hogy a pillanat egy soha vissza nem térő lehetőség. A 78 éves férfi ki sem akart állni a garázból, feleslegesen nem akarta beindítani a gépet, így Csaba csak oldalazva tudta körüljárni a kocsit. A félmillió­s vételár ahhoz képest soknak tűnik, hogy ilyen áron fele- vagy akár harmadennyi idős családi autót is lehet kapni. Ha viszont megnézzük, hogy közel ennyi pénzért Lada feliratú guruló roncsokat is árulnak manapság, akkor csak irigykedni tudunk Csabára, hiszen

kocsijának eszmei értéke fényévekkel fel­múlja piaci árát.

Ez a 2106-os ugyanis múzeumba való példány. Előző gazdája már-már fanatikus szeretettel óvta és gondozta az évek hosszú során. Az utasteret 1 centiméter vastag gumiszőnyeg védte, a csomagtartóba méretre vágott linóleum került, pedig a tulajdonos az elakadásjelző háromszögön, az izzókészleten és az egészségügyi dobozon kívül nem tett bele semmit. A fényszórók is védőréteg alá kerültek, ne­hogy a kevés használat alatt is kárt tegyen bennük egy felcsapódó kavics. Csaba a vásárlás után levette a típusazonos keretből és ple-



Légszűrőcsere 10 000 kilométernél. Hol van az még?

xilapból készült lámpavédőket. Hasonló sors várt a Rallye feliratú dísztárcsákra is, amelyek valamiért jobban elnyerték az előző tulajdonos tetszését, mint a gyáriak, melyeket keravillos papírba csomagolva elásott a szekrény mélyé­re. A bácsi Csaba kedvéért természetesen elő­varázsolta az eredeti dísztárcsákat és mellé egy pár vadonatúj hátsó lámpaburát.

A gyári állapot annak is köszönhető, hogy tulajdonképpen nem is beszélhetünk használ­latról: a Lada gyakorlatilag egész „életét” ga­rázsban töltötte. A kilométer-számláló érke­zésünkkor 7968-on állt, s már-már lelkiismeret­furdalást éreztem, hogy látogatásunkkal gya­rapítottuk ezt a számot. Az egyéves autóé­nek is beillő futásteljesítmény annak az erede­mnye, hogy az előző gazda sofőrként dolgozott, és a munkából hazaérve nemigen vágott a kormánykerékre, így ha dolga volt, inkább Pannónia TLF-jére ült fel. Az autó esőt, havat sosem látott, műhelyben is csak műszaki vizsgák alkalmával járt. Ilyenkor a tulajdonos szigorúan meghagyta a szerelőnek: kerülje a kavicsos utakat, hogy majd garázsba állás előtt ne kelljen sok időt eltölteni a gumiabroncsok kitisztításával. Elvégre ki hallott már olyanról, hogy kavicsos gumival állunk a garázsba! Az óvatos vizsgáztatásoknak anyagi okok vetettek véget, a gazda egy idő után nem látta érte­lmet, hogy a „szobadíszként” funkcionáló Zsi­guli forgalomban legyen. Időközben életbe lé­pett a roncs törvényként ismertté vált szabá­lyozás, amelynek értelmében a műszaki vizsga nélküli járműveket bontóba kell adni. A bácsi lelki szemei előtt megjelent egy műhely, amelynek udvarán a szakik flexszel szét­darábolják az ő széltől is óvott Ladáját. Nem is kellett több, megszületett a fent idézett apró­hirdetés, és a kocsit hamarosan Komáromba került. Csabához. Nála a 27. évét taposó VAZ ugyanolyan jó kezekben van, mint előző gazdájánál, ami nem csoda, hiszen világszerte keves az ilyen Zsiguli.

06-os kiváltság

1980-ban persze még Dunát lehetett volna rekeszteni a gyári állapotú Ladákkal, és a tulajdonosok gyakorlatilag nem foglalkoztak azzal –



A dolgozó nép álma



A váltó köré utólag vásárolt tárolórekesz került, de csak ki kell emelni, és visszaállt a gyári állapot



Angliában elavultnak tartották az elefántfül-ablakot, itthon természetes volt



Némelyik modellen krómozott volt a szellőzőrács a C oszlopon és a géptetőn



Egyes 2106-osokon a hátsó sárvédőn lévő márkajelzés helyére prizmat tettek, nyugatra oldallámpával is szállították



Manapság a 21061-esek is kezdenek eltűnni az utakról, 1600-assal pedig szinte már nem is lehet találkozni



Csak azt tárolták a csomagtartóban, ami kötelező



Vadonatújnak néz ki a gumi, egyáltalán nem repedezett, és még a „szőr” is megvan rajta



Elsősorban erős motorjáért szerették az 1600-asokat. Hangja ennek is összetéveszthetetlenül ladás

talán el sem hitték volna –, hogy egyszer majd muzeális érték lehet a szovjet népaútból. Valószínűleg a kiskunlacházi urat sem a távoli jövőben bizonytalanul derengő veterán státus készítette arra, hogy hímes tojásként bánjon autójával. A válasz magában a típusban keresendő, hisz egy 2106-os akkoriban olyan rangot képviselt, amelyet ma már nehéz elképzelni.

Az 1200-as motorú Zsiguli a hetvenes években kimondottan modern konstrukció volt, de aki ült már a FIAT 124 Spec-lérra emlékeztető ezerötösben, azaz 2103-asban, az tudja, mennyivel gazdagabb, mondhatni pazarabb volt a beltér: a műszerfalra például hat kerek óra jutott, amelyek a sebességről, a fordulatszámról, az olajnyomásról, az üzemanyagszintről, a hűtővíz-hőmérsékletéről és a múlt időről tájékoztatták a vezetőt.

1974-ben megjelent az ezerkettes továbbfejlesztett változata, az 1300-asoként ismert 21011-es, két évvel később pedig érkezett minden Zsigulik csúcsmodellje, a 2106-os típus. A mérnökök az ezerhármas nagyjelű átmerőjű dugattyúit a 2103-asnál használt lökethosszba varázsolták bele, az így kaptak 1569 cm³-es blokk négy lóerővel múltáig az addigi csúcsmodell, ám igazán a 123 lóerős tonnányomó volt parádés előrelépés. Az 2103-as főtengelyével működő ezer-

már megjelenésében is sugallta, hogy minden korábbinál fényűzőbb modell: belül fej- és kartámasz, gyárilag beszerelt elakadásjelző, virágmotívummal díszített kormánykerék és ajtókárpit jelezte a mára szinte semmivé foszlott státust. Kívül módosított homlokkal, oldalindexek és díszlécek, valamint új hátsó lámpa jelezte az eltérést a második helyre lecsúszó 1500-astól.

Sikermodell

A 2106-ost az olcsóbb változatokhoz hasonlóan számos nyugat-európai országba importálták. Létezett jobbkormányos kivétel is, amelyet 2666 fontért árusított a brit importőr, drágábban, mint amennyibe a Ford Escort 1100-as került. Sőt, a szigetországban létezett sportkormányú, GKN könnyűfém tárcsákkal és vinilgumóval feldobott 1600 ES változat is, amely egy híján 3000 fontot kóstált. Összehasonlításképpen: a szintén 1,6 literes motorral szerelt négyajtós Ford Cortina csak 34 fonttal volt drágább.

A brit sajtó egyébként kimondottan lelkesen fogadta a 2106-ost: dicsérték a gazdag felszereltséget, az erős motort, a hatásos fékeket és a pontos váltót, csupán a kormányzás nehézségét, a motor gyorsításkor érezhető nyersességét és a viszonylag nagy fogyasztást



Ezen a kocsin tizenegy bordás hűtőrács van, létezett kilencbordás is. A lámpákat fekete színben is gyártották

A dolgozó nép álma



A kipufogótoldás az egyetlen idegen elem. A körlámpás Ladák közül egyedül a 2106-osnak voltak szögletes lökhárítóbaí



Az előző gazda a vállalati autóját vezetve érdemelte ki az „500 ezer km balesetmentesen” feliratú plakettet



Természetesen minden eredeti papírt megőrzött a gondos tulajdonos, miért pont ezek hiányoznának?



Sosem mosták le elég alaposan az autót: helyenként megvan még a gyári zsírréteg a hűtőrácson és alatta

illeték enyhe kritikával. A bőséges szerszámkészlettel az újságírók valóságban el voltak ragadtatva.

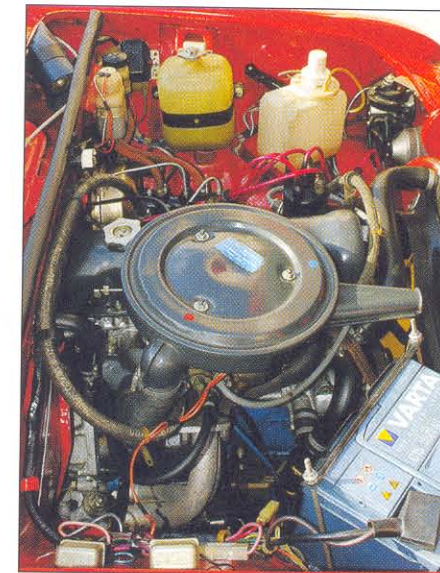
Az Egyesült Államokba a Szovjetunióval szembeni gazdasági bojkott miatt nem juthatott el a Lada, ám Kanada importálta a 2106-ost, persze az ottani követelményeknek megfelelő otromba, gumis lökhárítóval. Az exportpiacokra egyébként számtalan különféle kivittel készült: létezett 1300-as és 1500-as kombi, 1,3-as motorral szerelt 2103-as, sőt utóbbi típusba állítólag 1100-as motort is beletettek. A 06-osnak volt SL jelzésű variánsa is, amelynek oldalát merevítővel látták el, valamint az index-helyzetjelző egységet beépítették a lökhárítóba, akár, a Moszkvics 2140 SL-nél. Ám nem csupán nyugatra szánt öszvérmotellek születtek a mérnökök alkatrész-zsonglorköcséből: a 2106-ost már a kezdetektől gyártották 1,5-ös és 1,3-as motorral 150S (21061), illetve 1300S (21063) néven, z ezerhármas karosszériájába pedig az eggyel kisebb motort szerelve megszületett z 1200S néven ismert 21013-as. Ember

gyen a talpán, aki az exportváltozatokkal kibővített kínálatban teljesen kiismeri magát.

Az évek múlásával a 2106-os presztízszép lassan elolvadt, a modell átvette a 2101-es helyét. Idővel módosították a kárpitot, megjelent az ötfokozatú váltó, de egy idő után már csak az orosz – és más volt szovjet – piac érdeklődött a típus iránt. Hogy gyártókapacitást szabadítson fel, a VAZ 1998-ban átadta leányvállalatának, a szizrani RoszLadának a termelés egy részét. Az új évezred elején az izsevszki autógyárban is megkezdődött a modell előállítás, majd egy évvel később, amikor a VAZ végérvényesen lemondott róla, az ukrainai Luckban működő LuAZ üzem is gyártásba vette a 2106-ost. Hihetetlenül hangzik, de közel 4,4 millió példányt gyártottak a típusból, az utolsó darab az Izs gyárat hagyta el 2005-ben.

Mindenkinek nosztalgikus

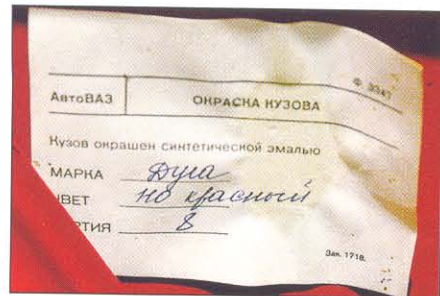
Térjünk vissza a huszadik századba, a nyolcvanas évek elejére. A kocsiba ülve egészen döbbenetes érzés fog el: ilyen illatot, ezt



Csak az 1600-as és az 1300-as blokk volt kék. A gyengélkedő akkumulátort Csaba kicserélte, nehogy kifolyjon belőle a sav



Nem találni nyomát rozsdának vagy kopásnak



Egy ideig biztos nem lesz szükség a gyári színekre

a jellegzetes Lada-szagot bő húsz éve nem éreztem, csak ámulok, olyan, mintha időgépből jönnék. Utoljára valamikor a nyolcvanas évek első felében tapasztaltam ilyen hatást egy Zsiguli kapcsán – a duplámpás modellek szigorú tekintetükkel sokkal nagyobb tiszteletet vívtak ki bennem, mint a többi, szelíd ábrázatú keleti autó.

Most újból gyermeknek érzem magam a tekintélyt parancsoló 2106-os mellett. Ez a tekintély ma már persze a kocsni gyári állapotá-

Műszaki adatok Lada 2106

Motor. Vízűtéses, soros, négyhengeres, felülszelepeelt benzinmotor. Furat 79 mm, löket 80 mm, összlökettérfogat 1569 cm³. Sűrítés 8,5. Legnagyobb teljesítmény 79 LE / 58 kW (5200/min). Legnagyobb nyomaték 123 Nm. 12 V-os elektromos rendszer.

Erőátvitel. Orrmotor, hátsókerék-hajtás, száraz tengelykapcsoló. Négyfokozatú, teljesen szinkronizált váltómű.

Felépítés. Önördő karosszéria. Elöl független felfüggesztés kereszt-lengőkarokkal, csavarrugóval, teleszkópos lengéscsillapítókkal és keresztstabilizátorral. Hátral merev tengely hosszirányú vezetőkarokkal, csavarrugókkal. Kétkörös fékberendezés rásegítővel, elöl tárcsa-, hátral dobfekek. Globoidcsigás kormánymű.

Méreték, tömeg. Hosszúság 4166 mm, szélesség 1611 mm, magasság 1382 mm. Tengelytáv 2424 mm. Nyomtáv elöl 1365 mm, hátral 1321 mm. Szabad magasság 170 mm. Száraz tömeg 985 kg, menetkész tömeg 1050 kg, megengedett össztömeg 1450 kg. Gumiabroncs mérete 6,45-13.

Menetteljesítmények. Legnagyobb sebesség 153 km/h. Gyorsulás 100 km/h sebességre 16 s. Fordulókör átmérője 11,4 m. Átlagos tüzelőanyag-fogyasztás 7,7–11 liter/100 km.



Ilyen nincs: alul is fénylenek a csavarok!

ból ered, hiszen ahogy a hatvanas évekből Chevrolet és Oldsmobile közötti lépcsőt sem érzékeljük, az 1600-as Lada presztízszé semmivé lett. A 2106-os típuson belül is ritkának számít a változatból kevés maradt, ezek többsége melósautóként, felújításra váró romként vagy modern darabokkal helyreállított napi használatú autóként végezte, vagy fogja végezni rövidesen. Az olyan állapotú példány, mint Csabáé, elképesztő ritkaság. Ezt is megértük!