

## Oh peatu, aeg...

Tõnu Ojala

**Gorki autotehase GAZ toodangut müüakse ka Eestis – kaubikud Gazel pole siinsetel teedel küll kuigi levinud sõidukid, aga pead pöörama nad ei sunni. GAZi sõiduautosid Eestis aga ei müüda ja tänavu liikluses hukkunute arvu taustal on isegi hea, et ei müüda – muidu annaks Volgadega sõitjad siia veel tõhusat lisa.**



Ehkki tänased Volgad näevad välja pisut teistsugused kui need, millega Eesti kolhooside esimehed sõitsid, on Volga näol tegu tõelise fossiiliga – sisuliselt pärineb see auto aastast 1970! Viimane uuendus tehti kevadel, kui Volga sai koostöös Saksa firmadega EDAG ja Hörmann Rawema uue armatuurlaaua, veidi kohendatud esiotsa ja tagatuled ning standardvarustusse lisandus neli elektriakent, kesklukustus ja Blaupunkti raadio. Muide, viimane mängib ka MP3-faile, mis arvestades Venemaal möllavat tarkvarapiraatlust, autoriõiguste alast anarhiat ja plaadipoodides CDde ning DVDde kõrval müüdavate MP3-plaatide laia valikut, on üks igati vajalik "vidin"!

### Üks auto, palju mudeleid

Kuigi kevadised muutused on suuremad kui nii mõnegi varasema *facelifti* puhul, jäid mudelitähised endiseks. Erinevaid modifikatsioone on Volgade rivis mitmeid, kuid kõik baseeruvad omaaegsel GAZ-24-l. Põhilisi keretüüpe on kaks – vanema (st kandilisema) välimusega GAZ-3102 (nii sedaani kui universaalina) ja veidi popimate, ehk siis ümaramate joontega vaid sedaanina toodetav GAZ-31105. Lisaks tehakse väikepartiidena mitmesuguseid erimudeleid, sh ka 204 hj Toyota mootoriga ja nahkse katusega pikendatud versiooni! Mõlemat põhimudelit toodetakse praegu nii Vene enda ZMZ-mootoritega (2,3liitrine 145 hj ZMZ-406, väiksemate võimsustega modifikatsioonid on värskematest hinnakirjadest tänaseks kadunud) kui ka Chryslerilt tuttavate 2,4liitriste bensiinimootoritega. Diiselmootoreid valikus ei ole, nagu ka automaatkäigukasti – ehkki vahepeal Steyri diisleid väikeseeriatena Volgadele isegi sattus.

Endiselt on Volga tugevaimaks omaduseks hind – enam-vähem samas hinnaklassis on Venemaal näiteks ka Renault Logan (meil tuntud Dacia nime all) või Chevrolet Spark. Arvestades, et omal ajal oli Volga nõukogude esindusauto, on kukkumine väga suur – mõõtudelt võiks ju Volgat rahumeeli koguni 5. seeria BMW või Audi A6ga võrrelda!

### Ruumirõõvel!

Rooli taga vahet ei ole, kumba kerega auto olema juhtub – siseruumi kujundus on täpselt sama ning ette rutates võib öelda, et samad on ka sõiduomadused. Väikesed nüansid tulenevad vaid sellest, kumb jõuallikas mootorikatte all juhtub olema – Chrysleri mootor on veidi jõulisem ja vaiksem, ZMZ annab oma olemasolust märksa kõvemini teada.

Tänasesse Volgasse istujat jahmatab auto ruuminappus. Kunagi peeti Volgat suureks ja avaraks autoks, kuid vahepealsetel aastatel on autotööstus kõvasti arenenud ning nii on väljast väikesed autod seest hoopis avaramad kui väljast suur Volga. 4,9 m pikkune Volga paistab silma küll pika esi- ja tagaosaga, kuid tänu neile ei jää enam keskele ehk siis reisijatele eriti ruumi...

Viimase mudeliuuenduse käigus korrigeeriti ka juhi asendit – nii istmete kui ka käigukangi asukoha osas. Et aga auto ise jäi põhiolemuselt samaks, tähendab see nüüd seda, et veidikenegi üle keskmise kasvu juht saab pead kõrvale keerates TAGAUKSE klaasist välja vaadata!

Sõiduomadustest pole Volga puhul kahjuks suurt midagi rääkida, sest need sisuliselt puuduvad. Suur rool ei paku vähimatki tagasisidet, kiirustel üle 110 km/h hakkab auto ebameeldivalt ujuma ning sellele liitub veel tohutu õhuvihin. Asjaolu, et sellist vihmaveerennidega katusekonstruktsiooni tänapäeval enam ükski autotootja ei kasuta, möönavad ka GAZi insenerid ning kui lisada siia veel püstine tuuleklaas, pole ime, et tulemus on nagu ta on... Et mingitest ABSidest ja turvapatjadest Volga juures pole lõhnagi, siis peab tänulik olema meie ARKile, kes sellist "pommi" registrisse ei lase. GAZi inseneride sõnul poleks turvapatjade lisamine mingi probleem ja selles osas on Autoliviga isegi samme astunud, kuid siin astuvad inseneride mõttelennule vahele ökonomistid...

### Chrysler tuleb asemele

Praegune Volga pole kaugeltki tänapäevane auto, kuid see ei tähenda veel sugugi seda, et GAZile tuleks nüüd "vesi peale" tõmmata (Gazelil läheb ju hästi ning peagi hakkab esimesi vilju kandma ka mullune tehing, mille käigus venelased Briti kaubikutootja LDV ostsid). Venelased tunnistavad ka ise, et Volga jääb tootmisse vaid seni, kuni nõudlus püsib (nii mullu kui tänavu on turgu umbes 50 000 autole), aga kui huvi allapoole kriitilist piiri langeb, kaob ka Volga. Praeguste ennustuste kohaselt ei tohiks seda aga enne 2010. aastat juhtuda – nii et vast saab Volga oma 40. sünnipäeva ära pidada!

Asemik on Volgale sama hästi kui olemas – järgmisel aastal hakkab GAZ tootma eelmise põlvkonna Chrysler Sebringul baseeruvat uut autot, mida äsja Venemaal suure kisa-käruga esitleti. Paraku tuleb siis hüvasti öelda ka odavale hinnale, sest uustulnuka (selle nimeks on GAZ Siber!) baashinnaks kujuneb mitte enam 232 800 rubla vaid hoopis 18 000 dollarit (meile tuttavamas vääringus vastavalt 104 000 ja 210 000 krooni)...