



A VAUXHALL VIVA ÉS ANNAK BRABHAM VÁLTOZATA

Ha az ember szeretné magát meglepni a veterán autók világának ritkaságaival, akkor ez Angliában – és ezzel nem mondunk újat – minden bizonnyal sikerülni fog. Például ha valaki éppen Carleton Rode nagyon kis település közösségi házájának területére tévedt, amikor ott idén júliusban veteránautó-találkozót tartottak, az angol veteránok világából. A megpillantott autó, mely elsősorban hazai ritkaság több, mint „classic car”, mert túl van 20 éven, és már „antique car”, mert elmúlt 45 éves. Nem „vintage car”, mert nem 1930 előtti. Nem egzotikum, mint például egy ritka Ferrari vagy Lagonda, hanem a népautók „szürke” seregéből kiemelkedő, egyedülálló változat.

A Vauxhall Viva modellsorozat a nálunk igen jól ismert Opel Kadett első változatának féltestvére, egy kis családi autó, amelyet a Vauxhall három egymást követő változatban gyártott 1963 és 1979 között. Ezeket HA (1963–1966), HB (1966–1970) és HC (1970–1979) sorozatként jelölték meg.

A Viva egy évvel azután mutatkozott be, hogy a Vauxhall GM-társa, az Opel piacra dobta az Opel Kadett „A”-t. Mindkét autó ugyanannak a General Motors-projektnek az eredménye, és ugyanaz a padlólemez és a motor felépítése, de az egyik fő különbség, hogy az Opelt már metrikusan tervezték, a méreteket metrikus rendszerben adták meg. Vizuálisan is hasonlóak voltak, azonban kevés alkatrész volt cseredarabos, így az autók nem „testvérmodellek” vagy egymás változatai. Az Egyesült Királyságban a Viva fő versenytársai a bevezetése idején a jól bevált Ford Anglia és Morris Minor voltak.

A HB a HA-tól teljesen eltérő felfüggesztést használt, elől dupla lengőkaros tekercsrugóval, integrált teleszkópos lengéscsillapítókkal, hátul pedig hosszlengőkaros, vezetőkarokkal és tekercsrugóval. A hátsó tengely oldalirányú megfogását a differenciálmű tetején



lévő fülekhez rögzített, körülbelül 45°-os szögben rögzített vezetőrudakkal érték el. Elöl és hátul is felszerelhető opcionális bukókeret. A HB új mércét állított fel a kategóriájában a kezelhetőség terén ennek a felfüggesztési kialakításnak köszönhetően, ahol sok kortársa ragaszkodott a laprugókhoz és a MacPherson rugóstagokhoz. Az eredetileg csak kétajtós limuzinként (saloon) kínált HB modellhez 1967 júniusában csatlakozott a háromajtós kombi (estate). A négyajtós megjelenésével 1968 októberében a HB világszerte eladási rekordokat döntött meg.

A négyajtós opció bevezetése egybeesett a belső burkolat különböző kisebb fejlesztéseivel, míg a „kiegészítő” kapcsolók egy távoli panelről a kormánykerékhez közelebbi pozíciókba kerültek. A GM „energiaelnyelő” kormányoszlopot most minden modellre szerelték, és a benzintartály térfogatát 8-ról 12 brit gallonra (36-ról 55 literre) növelték. A 4 ajtós limuzint (saloon) a Holden tervezte és gyártotta Ausztráliában, ahonnan alkatrészekként exportálták vissza az angliai Vauxhallba. Ebben az időben a normál és a 90-es tuningolt modelleken kívül egy rövid



ideig, 1967. februártól egy Brabham SL/90 HB is szerepelt a palettán, amelyet állítólag a versenyautó-világbajnok, Jack Brabham segítségével fejlesztettek ki. A Brabham-modelleken kívülről jellegzetes oldalsó fekete csíkok futottak a motorháztető elejétől, amelyek lefelé hajlottak a sárvédőn, majd az első ajtóknál elkeskenyedve végződtek. Ezt a modellt ma szinte lehetetlen megtalálni. Ez a modell és a Viva GT a két legkeresettebb modell volt.

A Brabham-modell abban különbözött a standard Viva SL/90-tól, hogy más bütykös tengelyt, feljavított felfüggesztést kapott bukókeretekkel, különböző kipufogócsöveket és egyedi, ikerkarburátoros szívócsövet, valamint eltérő belső burkolatot kapott.

A Viva GT motorja, futóműve és belseje lényegesen eltér a standard Viva HB-modellektől. A motorháztető fekete ikerlamellákkal és teljesen fehér színű volt. Később a GT-k különböző színekben jelentek meg.

Két nagyobb OHC-motort is kínáltak a nagyobb Vauxhall Victortól – egy ikerkarburátoros, 1975 köbcentis a Viva GT-ben 1968 februárjától és egy 1599 köbcentis, ami a Viva 1600-at hajtotta 1968 májusától.

A kibővített motorkínálattal a HB számos permutációt látott a modellkínálatban: alap-, deluxe- és SL-felszerelést kínáltak a standard 1,2-es, a tuningolt 90 1,2-es, a Brabham 90-es 1.2-es változatokkal és az említett OHC konstrukcióval. A Brabhamet gyakorlatilag az 1600-as váltotta fel, bár sokan panaszkodtak a motor nagy fogyasztására. Az első tárcsafékek a 90-es és az OHC-motoros modellekhez kerültek, míg a nagyobb, 12 gallonos üzemanyagtartály is része volt az 1600-as és a GT-csomagnak.

Ezt írja a kiállított autó tájékoztató tábláján az autó tulajdonosa.

1966 VIVA HB DELUXE 90 BRABHAM KXE 154D

Ez a Vauxhall Viva HB legrégebbi fennmaradt példánya, és eredeti 1159 köbcentis motorjával működik. Az első tulajdonos vélhetően a lutoni székhelyű Vauxhall Motors Ltd. volt, innen ered az „XE” regisztráció, és valószínűleg Press/Pool autóként használták az 1966-ban bemutatott új Brabham Viva népszerűsítésére.

Az autó 23 évig nem volt forgalomban, majd miután befejeztem a hely-



Fotó: Horst H. Baumann



Sir John Arthur "Jack" Brabham (1926–2014) ausztrál autóversenyző, a Formula–1 1959-es, 1960-as és 1966-os évadának a bajnoka. Mind autóversenyző, mind csapatfőnök és konstruktőr a legnagyobbak közé tartozott. Ő lett az első Formula 1-es pilóta, aki saját nevével fémjelzett autóban ért fel a csúcsra. 1967-ben a világbajnoki címet Brabhammal csapattársa, Denny Hulme nyerte. Autóinak tervezője, a Brabham cég társtulajdonosa Ron Tauranackel volt.

A brit királynő 1979-ben lovaggá ütötte. Brabham 1990-ben került fel a Nemzetközi Motorsport Szövetség halhatatlanjainak listájára. A fényképen aranyisakkal Jack Brabham, mellette Denny Hulme, 1967-ben.

reállítást, 2012-ben ismét visszakerült az útra.

Most teljesen eredeti, mint új korában, és minden megfelelő „Brabham” specifikációval rendelkezik.

Az autó korabeli Avon D1 könnyűfém keréktárcsákkal látható, valamint van egy eredeti Brabham Wide acél keréktárcsám is, Avon, Low profile 6.20x12 „Wide Safety GT” keresztirányú abroncsokkal. Teljesen korszerű, a néhai Sir Jack Brabham által hangolt 1159 köbcmentis motor, iker Stromberg 150 CD karburátorral, Brabham krómzott palacsinta levegőszűrővel,

nagy kompressziós és áthelyezett hengerfejjel, megnövelt vezérműtengely, Brabham sport kipufogócsonk a Brabham Big furat kipufogórendszerrel, két ausztrál „Lukey” rezonátorral, amely kellemes torokhangot kölcsönöz az autónak.

A Brabham további felszerelése közé tartozik a Wooden Gear gomb, a fordulatszám-számláló a műszerfal tetején, és a jellegzetes test Zoom csíkok. Látni fogja az „egyszeri” speciális ötvözet billenődoboz fedelét és a megfelelő Brabham fa kormánykereket is. Ezt az autót használta a „Wanguards/

Corgi” a Brabham Viva modelljének elkészítéséhez, a 4 autós kollektoros modellkészletben, amely kifejezetten a Vauxhall Motors 2003-as centenáriuma-ra készült.

A karosszéria színe pageant vörös, teljes piros belsővel. Eredeti és nagyon ritka. Vauxhall Viva HB rádió. Csak 7 eredeti Brabham Viva maradt életben. Ez az egyed a legrégebbi és az egyetlen Brabham Viva piros színben. ■

(NAGYSZOKOLYAI)

.....
A fényképeket Jason Greenberg készítette.

