

1992. DECEMBER

MEGJELENIK NEGYEDÉVENKÉNT

ÁRA: 185 FT

**autó  
motor**

# VETERÁN

## OPEL A HŐSKORBÓL

Puppchen 5/14





# SIKKENS



## **SIKKENS autójavító festékrendszerek**

Európában és az Észak-Amerikai kontinensen 270 000 helyen használják színkeverőgépeinket és festékrendszerünket. Segédanyagokon és szerszámokon kívül a szaktudást is biztosítjuk.

Csak egy telefon és tájékoztatjuk hol juthat gépkocsija kikevert színéhez a lakóhelyéhez legközelebb.

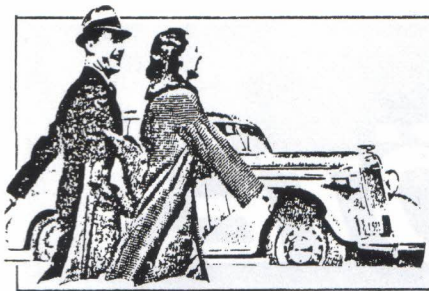
Partnerei vagyunk színkeverőgépek telepítéséhez.

**AKZO – TVK Rt.**

**1143 Budapest, Hungária krt. 114.**

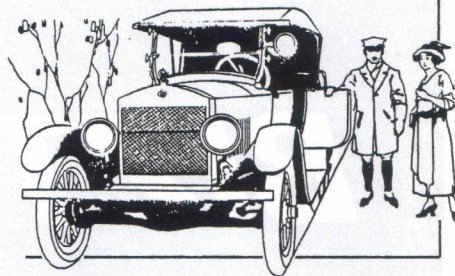
**Tel.: 251-5778 Fax: 163-4235**

1185 Budapest, Üllői út. 513.	158-5611	7624 Pécs, Szigeti u. 131.	72/10942
1037 Budapest, Zay u. 24.	188-9176	6800 Hódmezővásárhely, Telek u. 8.	62/341560
1188 Budapest, Nagykőrösi u. 23.	60/17254	3508 Miskolc, Blaskovics u. 3.	46/324833
3528 Miskolc, Latinka S. u. 1/a.	46/380868	6500 Baja, Szegedi u.	79/12190
2330 Dunaharaszti, Bajcsy Zs. u. 57.	24/70372	6347 Érsekcsanád, Deák F. u. 54.	
2400 Dunaújváros, Garázsváros	25/13255	2730 Albertirsa, Pesti u. 111.	53/70286
1214 Csepel, Rákóczi F. u. 281.	277-3744	1185 Budapest, Zilah u. 44.	60/14617
8000 Székesfehérvár, Lugosi u. 1.	22/23589	2534 Tát, Felszabadulás u. 51.	33/47161
4400 Nyíregyháza, Jég u. 4.	42/13922	4030 Debrecen, Mikepércsi u. 160.	52/13375
4600 Kisvárd, Árpád u. 27.	(01) 278	8200 Veszprém, Szigethy J. u. 2.	80/26118
8600 Ajka, Zöldfa u. 13.	88/11249	1116 Budapest, Hengermalom u. 15.	161-2016
8800 Nagykanizsa, Teleki u. 21.	92/73339	2850 Körmey, Hunyadi u. 39.	
3300 Eger, Faiskola u. 5.	36/10022	6090 Kunszentmiklós, Táncsics u. 17/a.	
4028 Debrecen, Szabadság u. 27.	52/15350	2071 Páty, Somogyi B. út 27.	
4031 Debrecen, István u., 149.	52/15465	7400 Kaposvár, Izzó u. 5.	82/12600
7630 Pécs, Diósi u. 49.	72/11871		



# TARTALOM

## INHALT/CONTENTS



Hírek <i>Nachrichten/News</i>	3		
FIAT X 1/9, a bébi Ferrari <i>FIAT X 1/9, der Baby-Ferrari</i> <i>FIAT X 1/9, the baby Ferrari</i>	4		
Jövőautók a múltból <i>Zukunftautos aus der Vergangenheit</i> <i>The futuristic dream cars of the past</i>	16		
Beszédes számok <i>Sprechende Zahlen</i> <i>Expressive numbers (Hungarian transportcar statistics of 1929)</i>	18		
Barokk angyal (BMW 501) <i>Barockengel (BMW 501)</i> <i>BMW 501, the Baroque angel</i>	20		
Nem kopott el (Opel Puppchen) <i>Nicht abgenutzt</i> <i>The non deteriorated Opel Puppchen</i>	24		
Ábrándos árak <i>Träumerische Preise</i> <i>Dreamy prices</i>	30		
Még rendszáma sem volt (D-Csepel 125) <i>Sie hatte nicht einmal ein Kennzeichen</i> <i>The D-Csepel 125 did not even have the licence plate</i>	34		
Rózsaszínű álomuszonyok <i>Rosengarbige Traumflossen</i> <i>The modelled pink finned cars of 50's and 60's</i>	40		
A szerkesztő oldala <i>Seite des Redakteurs/Editorial</i>	42		
Levelezés <i>Korrespondenz/Correspondence</i>	43		
			
		Hat évig tartó felújítómunka után nemcsak a külseje, hanem műszaki állapota is kitűnő <b>Kisapáti József 1912-ben készült Opel Puppchenének</b> (24. oldal) <i>Nach sechsjähriger Erneuerungsarbeit ist nicht nur das Ausseere, sondern auch der technische Zustand des in 1912 hergestellten Opel Puppchens von József Kisapáti ausgezeichnet geworden</i> (Seite 24.) <i>After six years restoration work not only the appearance, but the technical condition of József Kisapáti's Opel Puppchen (made in 1912) is excellent</i> (page 24.)	
			
		Ebben az évben az európai Indian-tulajdonosok az ausztriai Pötschingben tartották 5. találkozójukat <b>In diesem Jahr haben die Indian-Eigentümer ihr 5. Treffen in Pötsching (Österreich) veranstaltet</b> (Seite 44.) <i>This year the 5th meeting of the European Indian-owners was held in Pötsching, Austria</i> (page 44.)	
			<b>Törzsi gyűlés</b> <i>Stammversammlung</i> <i>The tribal gathering</i> 44
			<b>Hogyan gondozzuk JAP motorunkat?</b> <i>Wie sollen wir unsere JAP instandhalten?</i> <i>How to take care of our JAP motor?</i> 46
			<b>Magyarországon készített motorkerékpárok</b> <i>In Ungarn hergestellte Motorräder</i> <i>Motorcycles made in Hungary 1894-1945</i> 49
			<b>Peking – Párizs, a század elején</b> <i>Paris – Peking, am anfang des Jahrhunderts</i> <i>Peking – Paris, at the beginning of the century</i> 52
			<b>Előfizetés külföldön</b> <i>Abonnementsmöglichkeiten in Ausland</i> <i>Abroad subscription</i> 56
			<b>Nosztalgiafutam</b> <i>Nostalgielauf</i> <i>The nostalgic round</i> 57
			<b>Keres, kínál</b> <i>Gesucht, angeboten</i> <i>Classified (Reader's advertisements)</i> 58
			<b>Nagyító</b> <i>Lupe/Helpline</i> 61
			<b>E számunk hirdetői</b> <i>Die Inserenten dieser Nummer</i> <i>Advertisers of this issue</i> 64

**autó motor VETERÁN**

2. évfolyam, 4. szám  
Megjelenik negyedévenként

Főszerkesztő: DR. NÁDASI ANTAL  
Felelős szerkesztő: OCSKAY ZOLTÁN  
Olvasószerkesztő: Sándor Magda  
Művészeti szerkesztő: Gremesperger Nándor

Szerkesztőség, közönségszolgálat,  
hirdetésfelvétel, marketing:  
1085 Budapest VIII., Rókk Szilárd u. 6.

Levél cím: 1400 Budapest, Pf. 1  
Szerkesztőségi telefon: 138-4300+  
telefax: 138-4254

Hirdetésfelvétel-telefon: 138-2953,  
138-4282, telefax: 138-4282

Kiadja a Hírlapkiadó Vállalat  
1959 Budapest VIII., Blaha Lujza tér 3.  
Telefon: 138-2399, 138-4306

Felelős kiadó:  
HORTI JÓZSEF vezérigazgató

KOSSUTH NYOMDA, Budapest

Felelős vezető:  
SZÉKELY KÁROLY vezérigazgató

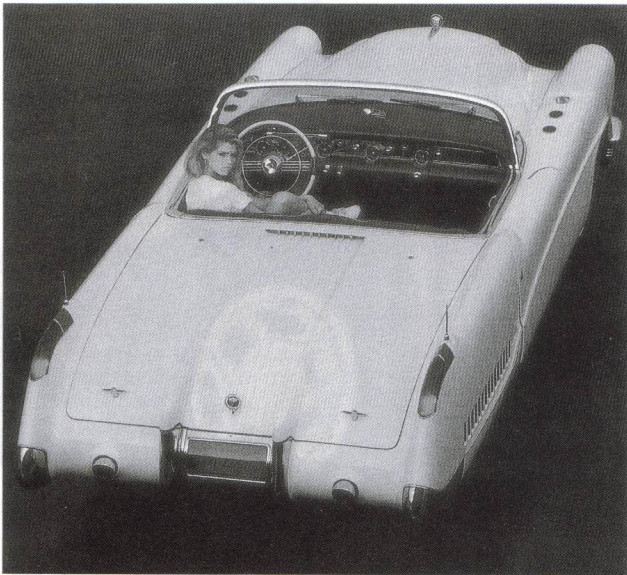
Terjeszti a Magyar Posta. Előfizethető a hírlapkezelésű postahivatalokban, a Posta hírlapüzleteiben és a Hírlapelőfizetési és Lapellátási Irodában (HELIR), Budapest XIII., Lehel u. 10/A 1900, közvetlenül vagy postautóvalányon, valamint ártulással a HELIR 215-9162 pénzforgalmi jelzőszámra. Egy szám ára: 185 Ft. Előfizetési díj egy évre 740 Ft. Külföldön terjeszti a Kultúra Külkereskedelmi Vállalat (H-1389 Budapest, Pf. 149). Kéziratokat, képeket és rajzokat nem örzünk meg és nem küldünk vissza.

AUTÓ-MOTOR VETERÁN HU ISSN 1215-1580

# BIZTOS KÖTÉS



GONDOSKODUNK, <sup>HUNGARIA</sup>  ÉLET-  
TEHÁT VAGYUNK.  BIZTOSÍTÁS  
BIZTOSÍTÓ RT



## HETVENÉVES A JAGUAR

Szeptemberben ünnepelte fennállásának 70. évfordulóját az angol Jaguar cég. A William Lyons és William Walmsley alapította vállalkozásról mindenki tudja, hogy elegáns, nagy teljesítményű autókval szerzett kiemelkedő hírnevet, azt azonban csak kevesen, hogy motorkerékpár-oldalkocsikkal kezdték pályafutásukat. A Swallow Sidecar Company Blackpoolban sajátos stílusú, alumíniumból készült oldalkocsijaival hamar népszerű lett, s az üzleti sikerek nyomán próbálkoztak

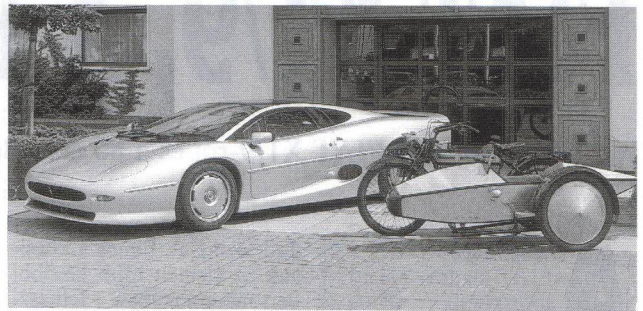
meg autókarosszéria építésével. Az Austin Swallow 1927-ben az Austin Seven alapjaira készült, s ekkor lett a cég neve Swallow Sidecar and Coachbuilding Company.

1928-ban a társaság a brit ipar fellegvárába, Coventrybe költözött, s ott kezdődött az SS autószeriák gyártása. Az első, Jaguar nevet viselő kocsit 1935-ben mutatták be a nagyközönségnek. Az évfordulót a hőskort idéző Swallow oldalkocsi és az XJ 220 jelzésű csúcsmoddell kirakatba állításával köszöntötték.

## BUICK '53

Hamarosan négy évtizedes jubileumát ünnepli a Buick Wildcat modell. Az 1953-ban bemutatkozott tengerentúli Vadmacska külön érdekessége volt a csomagtartó fedelén végighúzódo két uszony, amely összesen négyre növel-

te a Buick-szárnyak számát. Az áramvonalas, kétüléses, de három személynek is kényelmes nyolchengeres kabrió motorja 150 lóerős volt. Az amerikai négykerékű álom napjainkban a gyűjtők féltett kincse.



## EGYÁLTALÁN NEM SPÁRTAI SPARTAN

Ned R. Lamoureux, a Kaliforniában székelő Spartan Motorcar elnöke igen elégedett lehet, számítása bevált. Nyolc éve pillantotta meg először Ron Sparks Nissan 280-alapokra épített álmokocsiját a Spartan I-et. Lamoureux akkor 38 éves és milliomos volt. Vezetett Lamborghini-t, Rolls-Royce-okat, Ferrarikat, és úgy érezte,

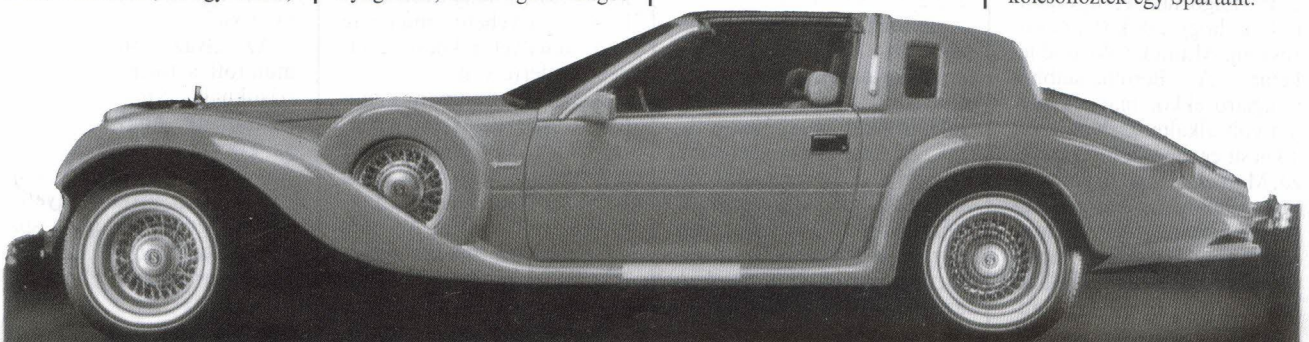
egyik sem illik igazán egy arisztokratához. A Spartan I láttán azonban úgy vélte, ez az, amire neki szüksége van. „A kocsi a Rolls eleganciáját és a Ferrari csillogását egyesítette” – vallotta egy későbbi interjúban. A Spartan II lett végül az, amit nagyobb számban gyártottak. Ez már a Nissan 300 alvázán nyugodott, és az egész világot

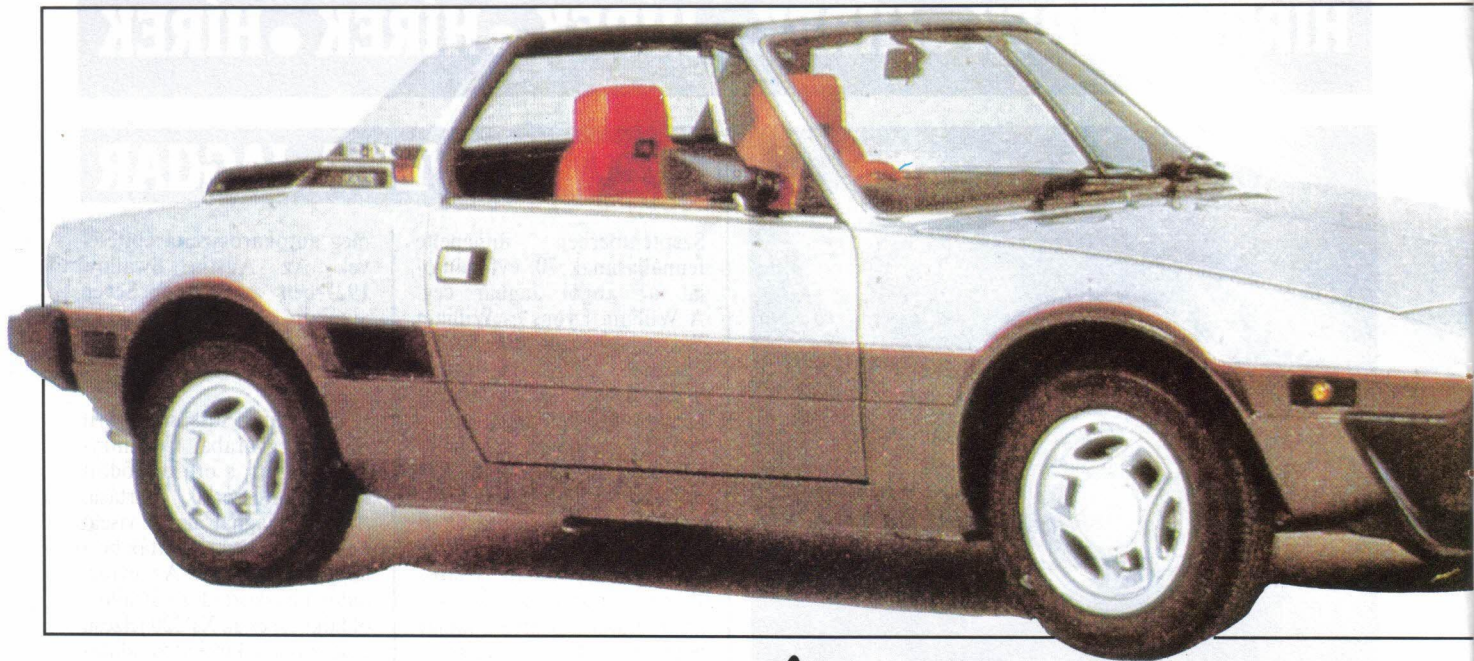
behálózó Nissan-szervizhálózat vállalta a javítást. A Spartan II a Nissan 300 alvázán kívül a motorját és az ajtóit is megkapta.

Sparks és Lamoureux a következőképpen állapodott meg: az utóbbi elad, az előbbi gyárt. Így mindketten jól jártak. A ka-

liforniai San Marcosban megalapították a Spartan Motorcar Co-t és 49 900 dollárért elkezdték árulni a Spartan II-t. A gyártás természetesen kézzel folyik, amint az ilyen különleges kocsiknál szokásos.

Vett egy Spartan II-t Eddie Murphy filmszínész, Larry Holmes exboksoló, kettőt pedig egy arab olajsejk. Jól jött reklámnak, amikor a Gazdagok életstílusa című tévésorozatban bemutatkozott, és a Dallashoz is kölcsönöztek egy Spartant.





# FIAT X1/9, A BÉBI FERRARI

A 20 éve megjelent FIAT X1/9-ről és a 80 éves Bertone tervezőstudióról emlékezik meg Négyesi Pál.

**A** hatvanas években a FIAT-alapra épített sportkocsik sikere meggyőzte a FIAT tulajdonosát, Giovanni Agnelli, hogy van kereslet a kis angol sportgépekre hasonló hazai modellre. E felismerés első jegyeként született meg 1965-ben a Bertone-tervezőműhelyben Giorgio Giugiaro terveként a 850 spider.

Néhány év múlva eljött a modellváltás ideje. A FIAT megbízta saját mérnökeit és Bertone-ékat is, hogy tervezzenek megfelelő utódmodellt a 850 Spidernek. Bertoneék éppen ekkor a Lamborghini Miurán dolgoztak, és úgy gondolták, hogy egy közepemotoros mini-Miura kiváló utód lehetne. A Bertone-stábbból Giugiaro ekkor már a Ghiánál volt alkalmazásban, ezért a kocsit egy másik híres tervező, Marcello Gandini álmolta meg. 1969-ben a Torinói Autószalon bemutatóján Bertone kiállította Barchetta nevű, Autobianchi A112-fődarabokra épített kétüléses kisautóját, az álom materializáló-

dott formáját. Ennek a kocsinak az elemeit több későbbi Bertone-munkában felhasználták, így a FIAT X1/9-ben is.

Természetesen közben a FIAT tervezőmérnökei is törték a fejüket, és rajzok tömkelegét készítettek egy megfelelő, modern spiderrel. Itt Dante Giacosa volt, aki a munkákat összefogta. Bemutatta vágyait az OSI karosszérialéptető műhelynek, amely G31 néven, az Autobianchi Primula alvázára építve meg is valósította őket. Ez egy közepemotoros kupé volt műanyag karosszériával. A G31 ötlete még 1964-ből származott, de négy év kellett a megvalósításához.

Bertone terve tetszett inkább a FIAT-főnököknek, ezért Bertoneék a Barchettára szélvédőt, oldalablakokat, lökhárítókat és ajtókat raktak. Az autó így szögletesebb lett, de profilja megőrzött valamennyit eredeti kecsességéből. A sorozatgyártáshoz még egy kicsit átstilizálták az autót. Az új modellt elsősorban az amerikai piacra szánták. Mivel ott egy teljesen nyitott

spider nem teljesítette volna a töréstartásokat, a koci formája végül targa lett és a tervezési szám, az X1/9 (X=experimental, kísérleti, 1=első tervezés, 9=9. változat) vált típusjellé.

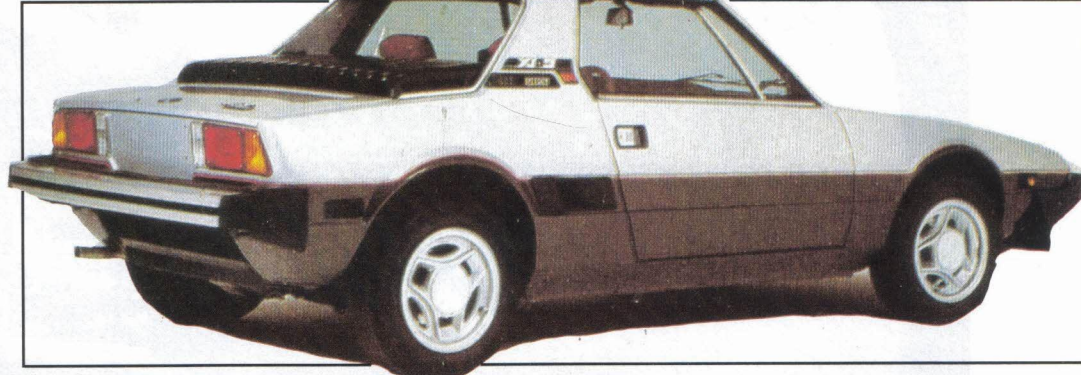
A FIAT X1/9 az 1972-es Torinói Autószalonon mutatkozott be. Sorozatgyártása már 1972 végén megkezdődött: a FIAT 128-as modellcsalád kilencedik tagjává lett. A kocsit nagy tetszéssel fogadták, ami nem a kissé egyszerű névnek szólt, hanem inkább a külsőnek, amely a legmodernebb autóművészeti megoldásokat tartalmazta. Ezek: az ék forma, a rövid hátsó rész, a fényszóró elhelyezése, lehető műanyag tető, amellyel a koci majdnem spiderre vált.

Az X1/9 finoman alakított külseje tágas csomagteret takart. Két csomagtartót is terveztek, egyet elöl, egyet hátul (az elsőbe lehetett rakni a levett tetőt). Az ülés helyzete csak magas embereknek felelt meg, nekik állt jól kézhez a kormánykerék és a botváltó egyszerre; jól

átlátták a műszerfalat, amelyen a műszerek a sebességről, a fordulatszámról, az olajnyomásról, a vízhőmérsékletről, továbbá a benzin mennyiségéről mutattak adatokat. Az X1/9 egyformán volt gyors és takarékos, ritkán fogyasztott tíz liternél többet.

A következő színekben lehetett megrendelni (zárójelben a belső kárpitozás színe): vörös (fekete vagy bézs), sárga (fekete vagy narancs), világoszöld (fekete vagy narancs), fehér (fekete vagy narancs), sötétkék (fekete vagy bézs), zöld (bézs vagy narancs). Kívánságra a koci kapható volt metálfényezéssel.

Az alváz fontos példát mutatott a torinói karosszériásoknak. Nuccio Bertone elhatározta, hogy saját maga gyártja az X1/9 alvázat. Az elődmodellnek, az alap 850-esnek az alvázat ugyanis a FIAT gyártotta, így a spider sorsa is az ő kezében volt. Bertone ezt el akarta kerülni az X1/9 esetében. Ezzel elérte, hogy ha az



Mintha egy versenyautó hátulját látnánk. Pedig ez egy szériamodell

FIAT az ötvenzredik X1/9-et, egy Exclusivnak nevezett, különleges modellel. Ezt csak kis szériában állították elő, és mindegyik példányhoz Nuccio Bertone által aláírt kis emlékérem járt. Az Exclusiv alapfelszereléséhez tartozott a könnyűfém ke-

öt fokozatú verzió. A motort is megváltoztatták. A 128-as motorja helyett a Ritmo 1,5 literese került bele. Ezzel a kocsin még temperamentosabb lett: 180 km/h végsebességet tudott. Már 11 másodperc alatt elérte a 100 km/h sebességet. Az új modellt kül- ▶



Egy másik kisszériás modell, az IN, amelynek már a külsejét is többszínűre festették, ha a vevő úgy kívánta

alapmodell, a 128 gyártása megszűnne, az ő sportkocsija még tovább éljen.

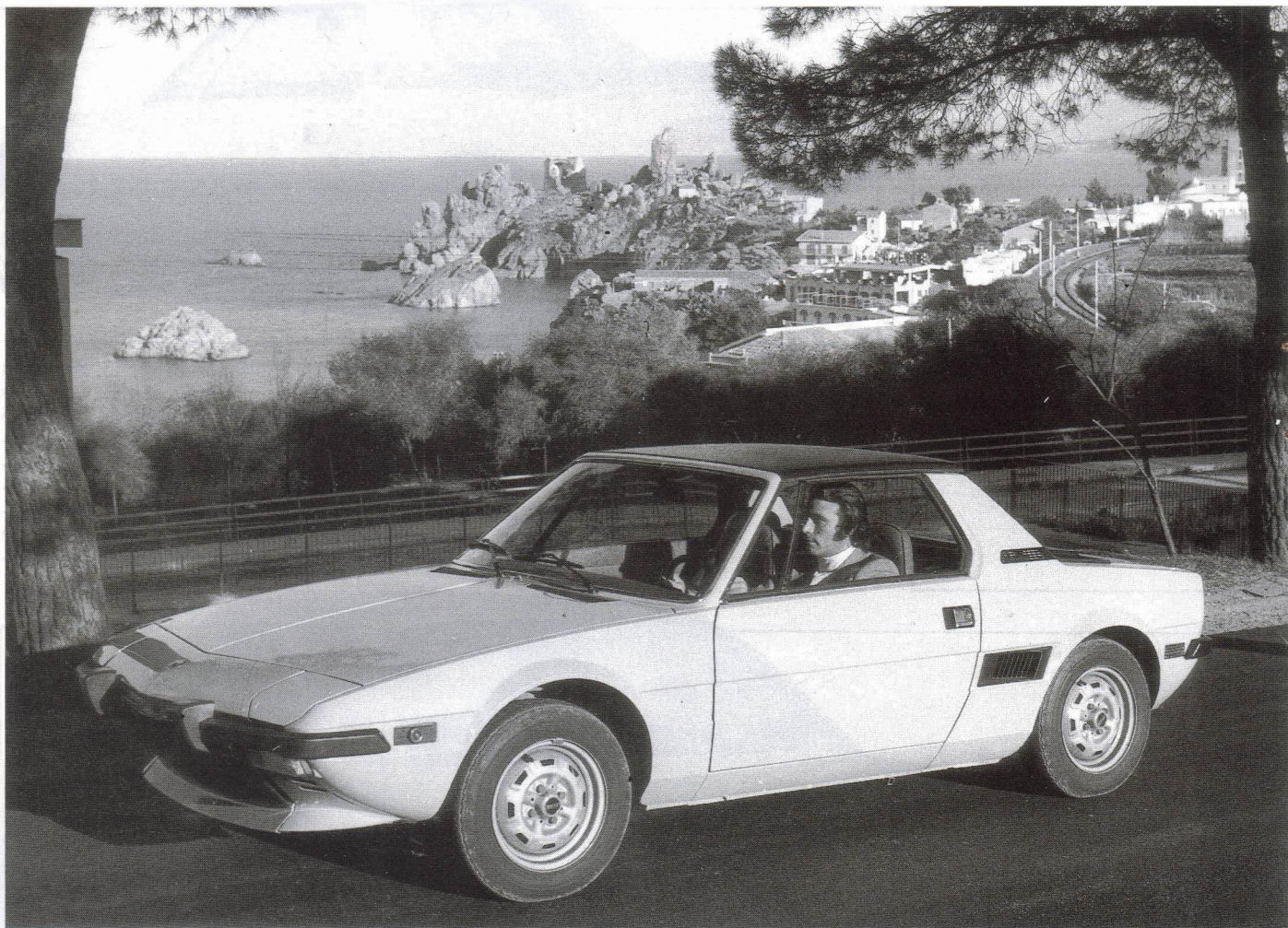
A kocsi kezdetben Európát hódította meg. Az amerikai újságok lelkesítő tesztjei után azonban az amerikai sportkocsirajongók tetszését is annyira megnyerte a Baby-Ferrari, ahogyan egy újságíró találoán elnevezte, hogy a kocsik kerek 80 százalékát az Egyesült Államokban értékesítették. Az eredeti elképzelés ezzel



megvalósult. A Baby-Ferrari elnevezés igen jogos volt, mivel azokban az időkben igen kevés kicsi, olcsó középmotoros sportkocsi készült. 1976-ban ünnepelte a

réktárcsa, a metálfényezés stb.

1978 októberében 98 000 négyfokozatú váltós X1/9 után a birminghami Motorshow-n mutatkozott be az



## MŰSZAKI ADATOK

### FIAT X1/9

**MOTOR.** Négyhengeres, soros, vízhűtéses, négyütemű, benzínüzemű. Furat 86 mm, löket 55,5 mm, összlökettérfogat 1290 cm<sup>3</sup>. Legnagyobb teljesítmény 55,2 kW (75 LE) 6000/min, legnagyobb forgatónyomaték 97 Nm 3400/min. Sűrítés 8,9. Elektromos rendszer 12 V, akkumulátor 45 Aó.

**ERŐÁTVITEL.** Száraz egytárcsás tengelykapcsoló, négyfokozatú váltó.

**FELÉPÍTÉS.** Középmotoros konstrukció önhordó karosszériával. Kétkörös tárcsáfék mind a négy kerékre.

**Kerékelfüggesztés:** elöl, hátul független, teleszkópos lengéscsillapítókkal.

**MÉRETEK, TÖMEGEK.** Tengelytáv 2200 mm, keréktávolság elöl 1335 mm, hátul 1345 mm. Hosszúság 3830 mm, szélesség 1570 mm, magasság 1170 mm. A csomagtartó térfogata

155 és 125 dm<sup>3</sup>. A kupé tömege 880 kg. Maximális terhelhetőség 1080 kg-ig. Üzemanyagtartály térfogata 48 liter. Keréktárcsák mérete, 4,5 × 13, gumiabroncsok 145 HR-13.

**MENETTELJESÍTMÉNYEK.** Legnagyobb sebesség kb. 170 km/h. 0–100 km/h 13,4 sec. Fogyasztása 6,2 liter/100 km.

Az 1976 és 1978 között készült USA-verzió eltérései: legnagyobb teljesítmény 45,5 kW (62 LE) 5800/min. Sűrítés 8,5. Hosszúság 4030 mm. A kupé tömege 945 kg.

Az 1976 és 1978 között gyártott X1/9-esek eltérő adatai: sűrítés 9,2. Legnagyobb teljesítmény 53,2 kW (73 LE), legnagyobb forgatónyomaték 101 Nm 3400/min. Keréktárcsák mérete 5 × 13.

Az 1978 és 1988 között gyártott 1,5 literes változat eltérő adatai:

**MOTOR.** Furat 86,4 mm, lö-

ket 63,9 mm, összlökettérfogat 1498 cm<sup>3</sup>. Sűrítés 9,2. Legnagyobb teljesítmény 62,5 kW (85 LE) 6000/min, legnagyobb forgatónyomaték 116 Nm 3200/min.

**ERŐÁTVITEL.** Ötfokozatú váltó.

**MÉRETEK, TÖMEGEK.** Keréktávolság elöl 1355 mm, hátul 1350 mm. Hosszúság 3969 mm, szélesség 1180 mm. A kupé tömege 930 kg.

**MENETTELJESÍTMÉNYEK.** Legnagyobb sebesség kb. 180 km/h. Gyorsulás 0–100 km 11,1 sec.

Az 1980 és 1988 között gyártott 1,5 literes befecskendezős változat eltérő adatai:

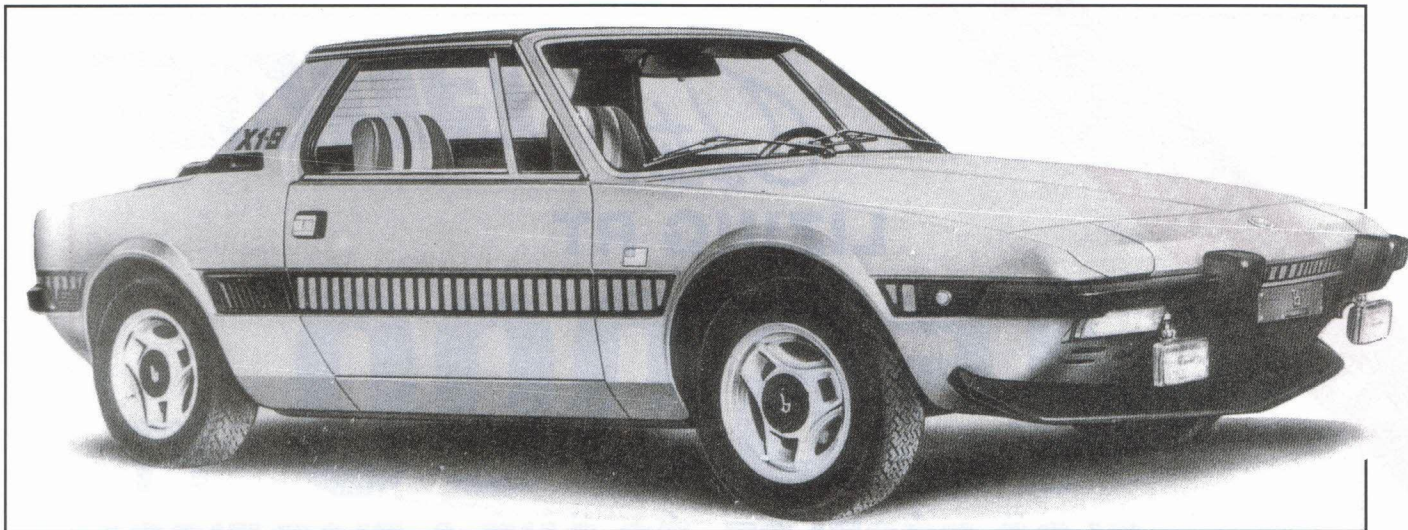
**MOTOR.** Bosch L-Jetronic befecskendező, katalizátor. Legnagyobb teljesítmény 56,6 kW (77 LE) 5500/min, legnagyobb forgatónyomaték 108 Nm 3000/min.

A középmotoros konstrukció előnyei: jó úttartás, könnyű kezelhetőség – hirdette az X1/9 reklámja

sőleg elődjétől az igen nagy első és hátsó lökhárítója különböztette meg. Ezzel a gesztussal főleg az USA biztonsági előírásainak akartak eleget tenni. Az ötfokozatú váltós X1/9-hez a műszerfalat is valamelyest felfrissítették, és új színkombinációkat kínáltak a régiék helyett.

Az X1/9 visszahozta a fejlesztés költségeit; a hat év alatt eladott százezer példánnyal a frissítés után még évekig vonzó tudott maradni. Persze kisebb változásokat végrehajtottak rajta, mint az elektromos





ablakemelő, a kétféle színű lakkozás, a bőrkárpit stb.

1979 körül a FIAT szorgalmazta, hogy Bertoneék a termelést napi 80 autó fölé emeljék. A FIAT vállalta, hogy továbbra is szállítja az alkatrészeket. Bertoneék nem voltak elragadtatva az ötlettől, de eleget tettek az elvárásnak. 1980-ban, amikor már napi 110 autónál tartottak, a FIAT egyszerre csak otthagytott csapot-papot, Bertone pedig ottmaradt zátonyra futva. 1981 közepétől saját keze alá vonta a teljes termelést és eladást is. A kocsí már-

kaneve Bertone lett, és emellett az észak-amerikai FIAT eladási hálózat még rendelkezésre állt.

Észak-Amerikában igen neves személyiség, Malcolm Bricklin gondoskodott a marketingről. Ő kezdetben robotokat importált, majd Subaru gépkocsikat. Amikor a Subarukat egy amerikai újság nagyon elmarasztalta, hogy nem biztonságosak, Bricklin olyan pályát épített, ahol Subaruék kipróbálhatták és fejleszthették kocsijaik biztonságát. Bricklin később saját biztonsági járművet is épített,

egy álomszép sportkocsit, felfelé nyíló, sirálysárnyas ajtókkal, rejtett fényszórókkal és óriási lökhárítókkal. Mindezek után vágott bele az akkor már Bertone X1/9 névre hallgató kocsí amerikai elosztásába, amellyel szintén sikert ért el: az X1/9 eladása a pangás után megint fölfutott.

A nyolcvanas években már nem sokat változott a Bertone X1/9. A leglényegesebb változtatás az volt, hogy egy idő után választható felszereléseként a katalizátor is szerepelt. Bertone persze nem maradt tétlen

**Exclusivnak elnevezett különszéria. Minden példányhoz Nuccio Bertone által szignált érem járt**

**Kicsit konszolidáltabb forma jellemző az ötfokozatú váltós X1/9-esre. Már a külső visszapillantó tükör is alapfelszerelésé vált**

ekkoriban sem. Próbálta fejleszteni az X1/9-et. 1986-ban kerekre állított egy superkönnyű, alumíniumkarosszériás prototípust, aminek a gyártása azonban soha nem indult meg. Bertoneék kellett a gyártókacpacitás a FIAT Ritmo és az Opel Kadett kabrióváltozatok kisszériás előállításához, így 1988 késő őszen a Baby-Ferrari története lezárult.

Az X1/9 pályafutása alatt Bertone más variációkat, különleges, kisszériás modelleket is kibocsátott X1/9-alapokon. Ilyen volt például a már előbb említett Exclusiv. Megszületett az X1/10 is, de mivel az nem kellett a FIAT-nak, a terv a Lanciahoz került, és Monte-Carlo néven lett belőle sorozatgyártású autó.

Az X1/9 versenyeken is részt vett. Két modell aratott sikereket. Az egyiket a Lamborghini exembere, Gianpaolo Dallare tervezte. A kocsinak csak kevés versenyen volt szabad indulnia, mivel versélyt jelentett a házi konkurenciára, a Lancia Stratosra. ▶

4 ÉVNÉL FIATALABB LADÁJÁT.  
BESZÁMÍTJUK

*Peter*

**FIAT**

**LÍZING RT**

**456 000 FT**

**ELSŐ RÉSZLET, ÉS ÖNÉ A FIAT TIPO!**



24 havi részletre, csak 13% éves többletköltség. Készpénz előleg 40%-tól.  
**AKCIÓNK AZ ÖSSZES SZEMÉLYGÉPKOCSIRA  
ÉS HASZONJÁRMŰRE IS VONATKOZIK!**

*Peter*

**FIAT Autószalon és szerviz: XI., BOLDIZSÁR U. 1-3.**

**TELEFON: 181-2908, 181-2909**

**Autószalon: Pécs, Diósi út 49. Telefon: 72/27575 (szerviz is)**

**Győr, Árpád utca 28. Telefon: 96/18786**

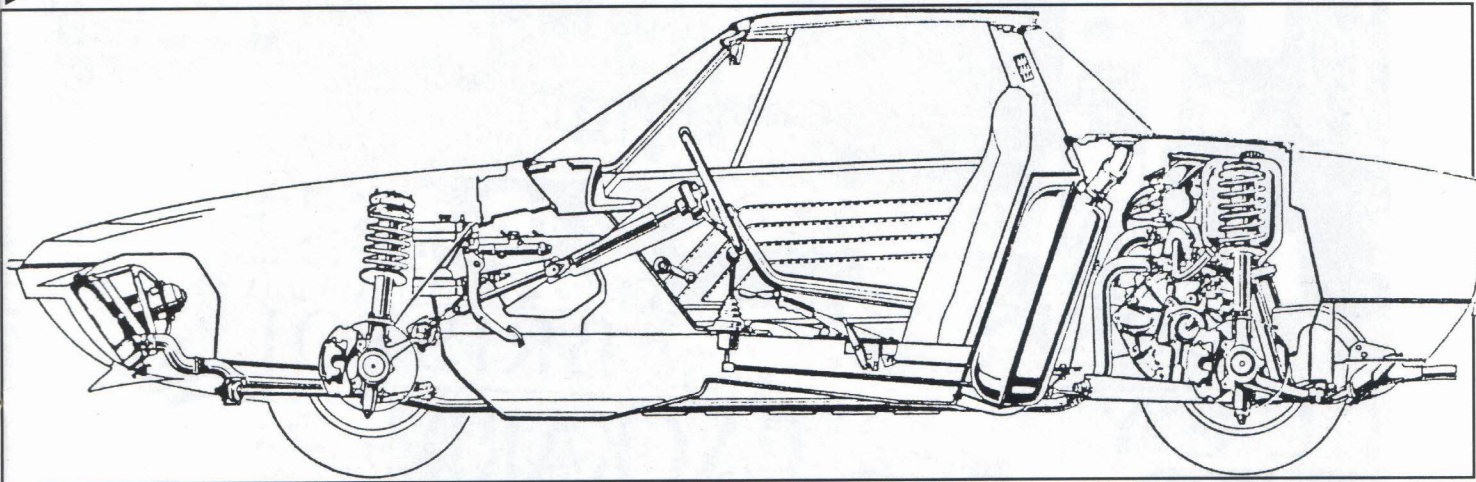
**Szeged, Vásárhelyi Pál utca 4. Telefon: 62/14913**

**Szerviz és értékesítés: Budapest IX., Máriássy utca 5-7.**

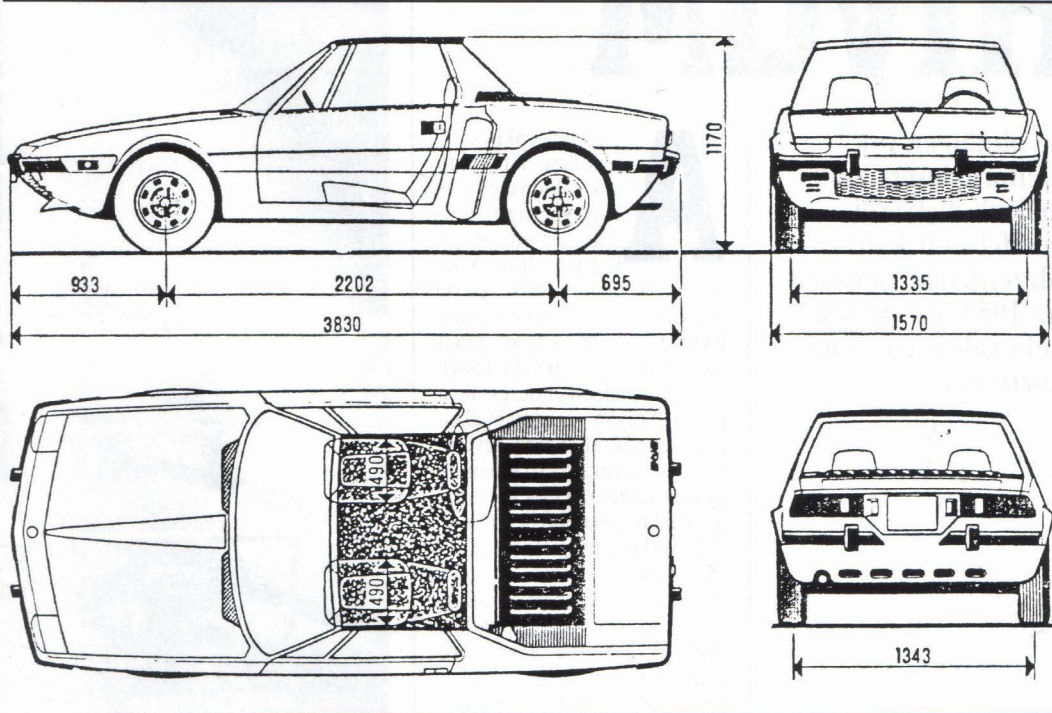
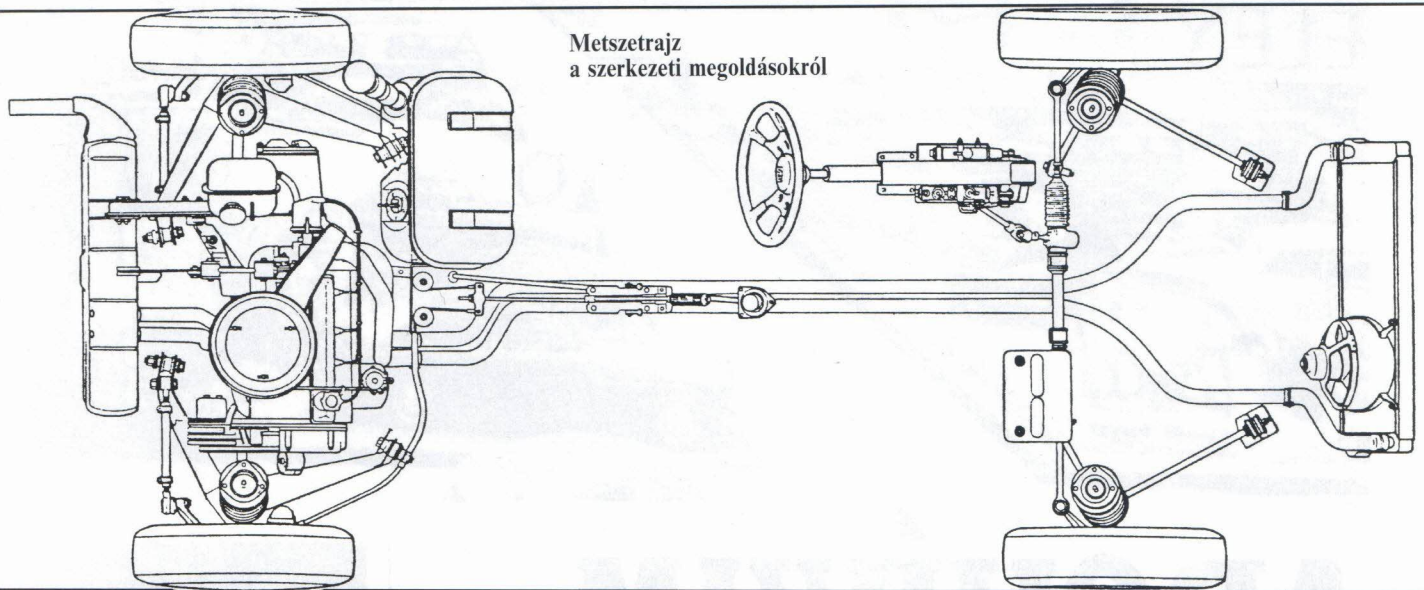
**Telefon: 114-2616, 134-1127**

**Szeged, Sárosi utca 11. Telefon: 72/23734, 23520**

**Központ: BUDAPEST, VÁCI UTCA 36. TELEFON: 118-2864**



Metszetrajz a szerkezeti megoldásokról

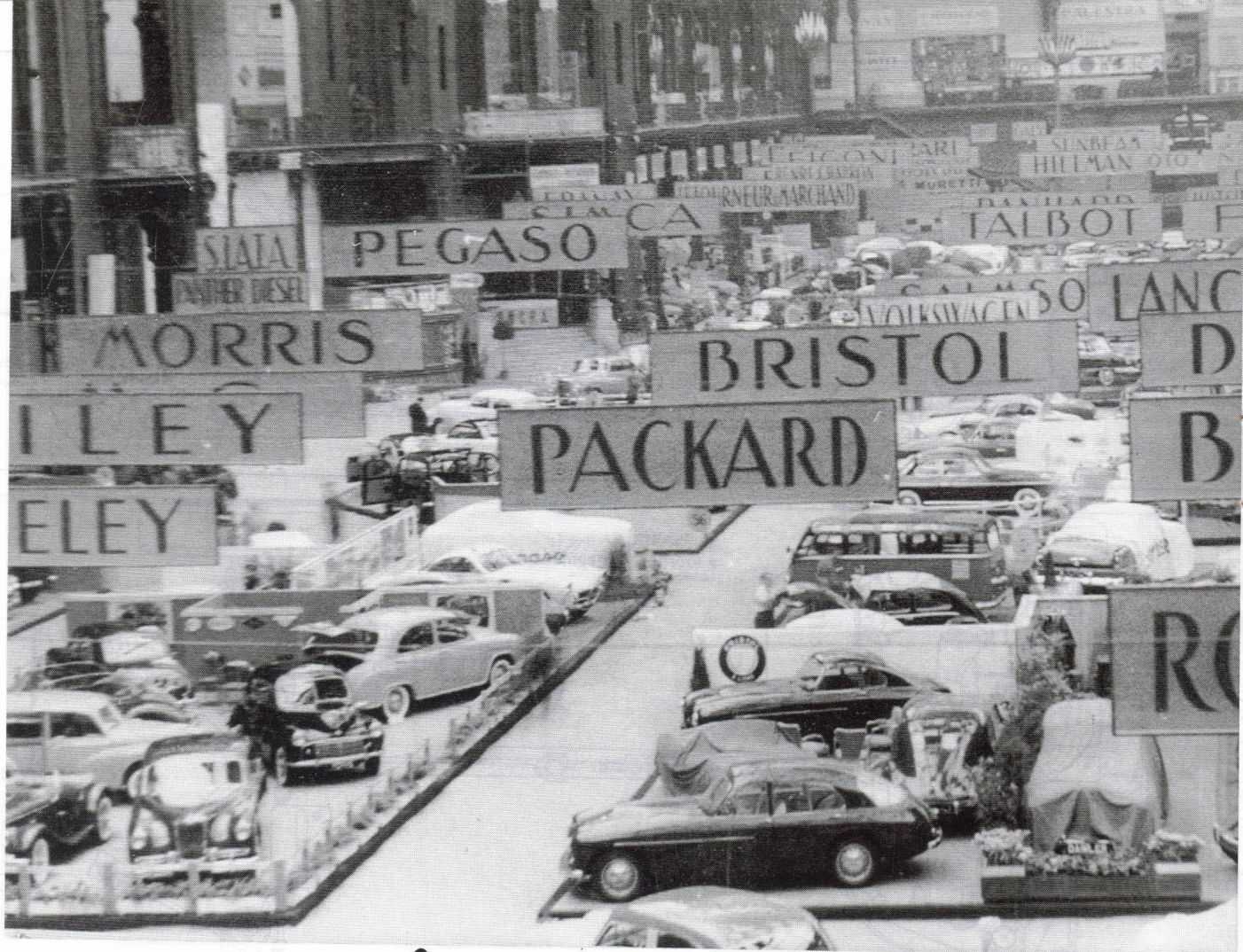


A főbb méretek. Jellegetes a rövid tengelytáv és a széles keréktáv

Viszont 1984/85-ben megmutatta, mit tud: megnyerte az amerikai SCCA bajnokságot a saját kategóriájában. A másikat a híres FIAT-tuningoló Abarth műhely készítette. 1973-ban mutatkozott be mint Gr. 4 versenyautó. A Gr. 4 szabályai szerint a részt vevő kocsik alapváltozataiból két év alatt legalább 400-at kell gyártani. A kocsik igen sikeres lehetett volna, de a Lancia-csapat ismét közbeszólt; az Abarth kénytelen-kelletlen felhagyott hát az X1/9 versenycélokra való alkalmazásával.

A FIAT X1/9-ből összesen 180 000 készült.



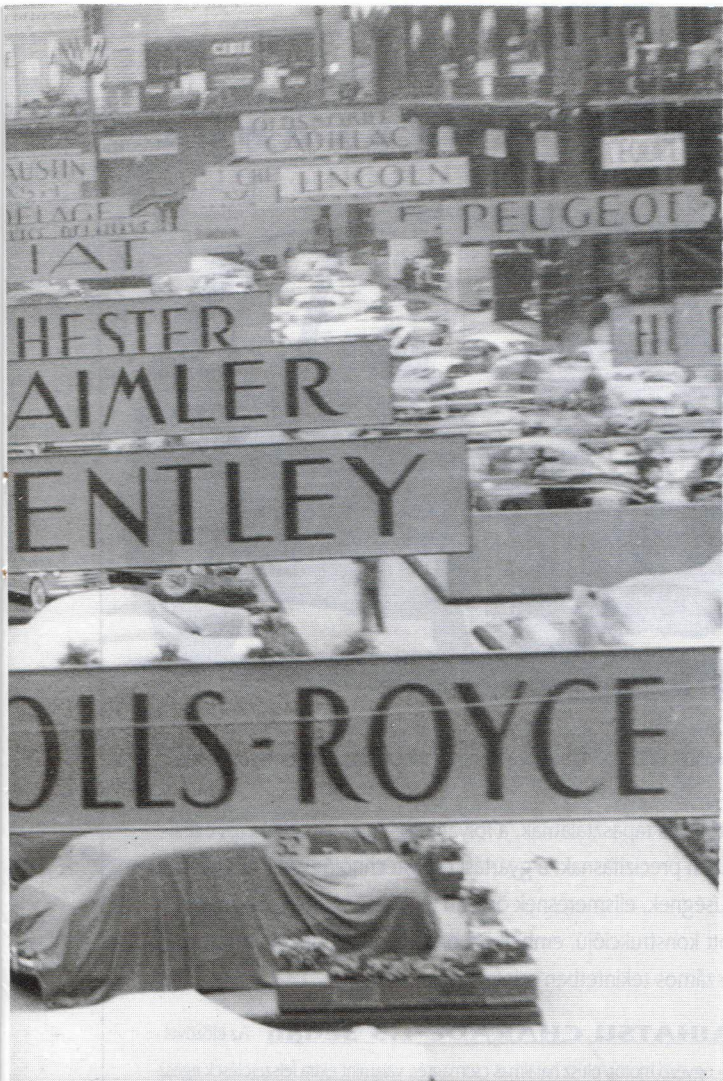


# ARCHÍVUM

Egy szerkesztőség költözése általában sok bosszúsággal jár, s a nagy felfordulásért csak szerény kárpótlás, hogy a polcok mélyéről mindig előkerül egy-két rég elfeledett könyv vagy irat. Legutóbbi „felfedezettjeink” sorában akadt egy jelentés, amely az 1954. évi párizsi autószalonnáról szóló beszámoló valójában, s az alábbiakban ebből adunk közre egy összeállítást.

**A** személygépkocsi fejlődése láthatóan sok újdonságot és lényegbevágó műszaki módosításokat nem hoz. A jelenlegi robbanómotor elérte fejlődésének azt a fokát, amelyen továbbfejlesztése nincs arányban a befektetéssel. A benzinbefecskendezés nem hozott olyan eredményeket, hogy annak általános bevezetése a sorozatgyártásban a gyárak részére új érveket adna az eladás továbbfejlesztésére. A következő nagy lépést a személygépkocsi-gyártás terén motorikusan a turbinamotortól várják, és addig, ameddig a biztató kísérletek a sorozatgyártás részére megvalósíthatók lesznek, inkább a meglévő





## A személygépköcsi-kiállítás

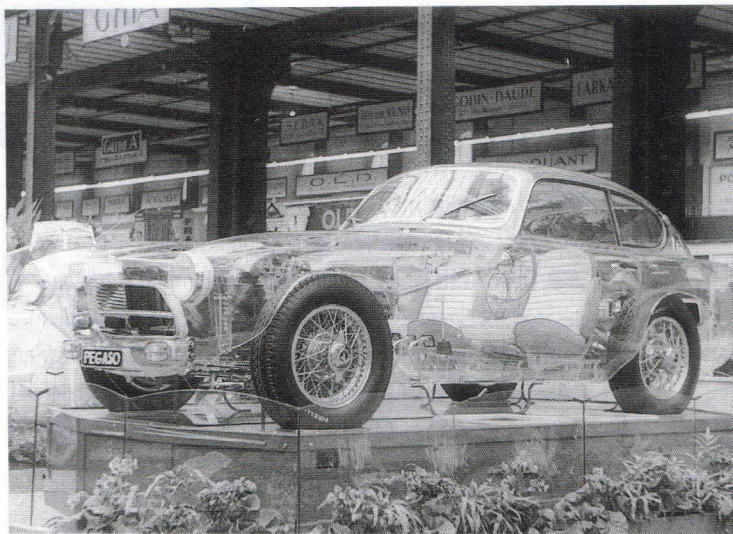
motorok és szerkezeti egységek finomítására fektetik a fősúlyt, ami még mindig csáberőt jelent a vásárlóközönségnek, amellet, hogy a szükséges beruházások elenyészően csekélyek.

A motorkerékpár-gyártás a 125 cm<sup>3</sup>-es vonalon látszik kettéválni. Az ennél kisebb űrtartalmú motoros kétkerekűek teljesen különálló gyártási irányzatot képviselnek, amit

mennyiség már nem emelkedik. A ma gyártott 250–350 cm<sup>3</sup>-es szériasportgépek teljesítményben nyújtanak annyit, mint a régebbi 500 cm<sup>3</sup> körüli szériák, de fogyasztási és adózási szempontból azoknál lényegesen kedvezőbbek.

Feltétlenül kell szólnunk néhány szót a magyar külkereskedelem és ipar kiállítási jelenlétével kapcsolatban.

A járműipari kiállításokon való részvételünk rosszul szervezett és gyenge. Elsősorban sajnáljuk a pénzt a kiállításokra, holott az eddigi kiállítási



csak aláhúz az a körülmény, hogy a legtöbb országban az ilyen kismotorok vezetéséhez nem szükséges vezetői jogosítvány, jóllehet, nem kevésnek a sebessége a 80 km/h-t is eléri.

Bár ma még a 125 cm<sup>3</sup>-es kategória talán a legnagyobb darabszámú a világstatisztikában, adózási és más, részben gazdasági, részben szerkezeti szempontok ennek a kategóriának terhére a 150 cm<sup>3</sup>-es kategóriát fejlesztik ki. Ugyanígy fejlődik ki egy kategória 170–200 cm<sup>3</sup> körül, amely a régebbi 250 cm<sup>3</sup>-esek szerepét hivatott átvenni, miután teljesítményben a korábbi 250 cm<sup>3</sup>-esekét nemcsak eléri, de sok esetben felül is múlja. A 250-es kategóriában egyre jelentősebb a széria sportgépgyártás, a motorozó nagyközönség részére.

350 cm<sup>3</sup>-en felül a gyártott

## A kép a spanyol Pegaso személygépkocsigyar teljesen átlátszó plastikkaroszeriáját mutatja

részvételek is feltétlenül hoztak annyi eredményt, hogy a komoly külföldi szaksajtó elismerésnek számító méltatásokban, nagy részletességgel ismertette gyártmányainkat és emelte ki azok előnyeit. Járműkiállításaink nem bírnak azzal a reprezentatív jelleggel, mint amivel egy ország járműiparának országos külkereskedelmi képviselete kellene, hogy megjelenjen a nemzetközi versenyen. Kiállításaink pénzühiány miatt túl egyszerűek, sőt szegényesek. Propagandaanyagunk – legtöbbször azért, mert a kiállítás előtt csak néhány nappal tudjuk meg, hogy pontosan mit is fogunk kiállítani – szűkös, túl szerény és elégtelen mennyiségű.

A fentieknél is szomorúbb azonban, hogy a kiállításokon való személyi részvétel néhány

A képen a Renault Autogyar Fregatt személykocsijának állandóan forgó bemutatódarabjait látjuk

A MŰLT NEM MŰLT EL NYOMTALANUL.



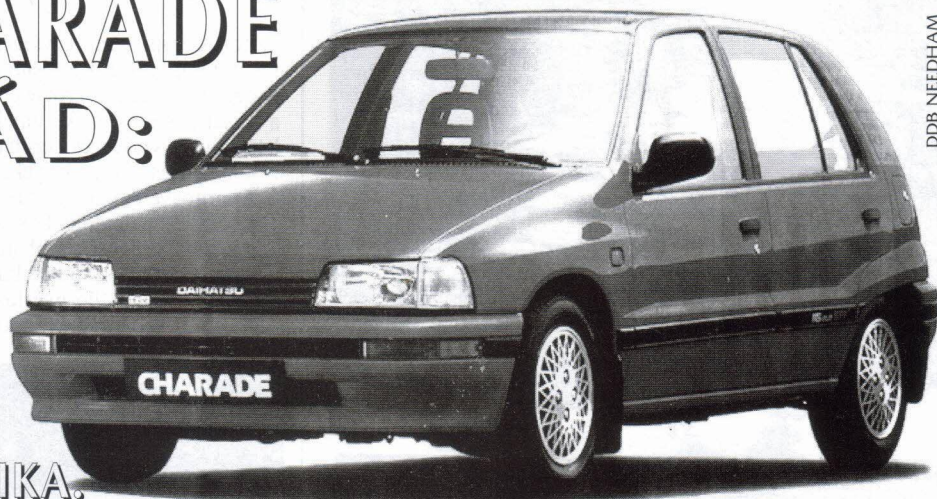
# CHARADE CSALÁD:

AZ AUTÓBA

ÜLTETETT

JAPÁN

CSÚCSTECHNIKA.



DDB NEEDHAM

Ott, ahol több mint 80 éve készítenek már járműveket a legmagasabb szinten, nyilvánvaló, hogy olajazottan mennek a dolgok, a legapróbb csavar is a helyére kerül és ott is marad.

A DAIHATSU Japán egyik legnagyobb múltú autógyára. A 8 évtizedes tapasztalatnak, a folyamatos szisztematikus tevékeni-fejlesztési tevékenységnek, a szigetországra olyannyira jellemző hallatlan precizitásnak, a gyártási csúcstechnológiának köszönhetően a CHARADE család a kompakt autók között rendkívül nagy népszerűségnek, elismerésnek örvend az egész világon. És ez nem a véletlen, hanem a DAIHATSU műve, hiszen ezek a végtelenül kiforrott konstrukciójú, emberközpontú, természetbarát, fürgé, alacsony üzemanyag- és szervizigényű autók a saját kategóriájukban számos tekintetben szinte verhetetlenek.

### DAIHATSU CHARADE 1.0

Az alig 1000 cm<sup>3</sup>-es, 12 szelepes motor 54(!) lóerőt bocsát ki magából.

### DAIHATSU CHARADE 1.3

1300 cm<sup>3</sup>-es, 16 szelepes, 90 lóerős motorjával, 11.2 mp-es gyorsulásával jószerivel az egész mezőnyt maga mögé utasítja.

Valamennyi CHARADE alapfelszerelése gazdagabb az átlagosnál, kevés más típushoz kínálnak alapáron pl. osztható hátsó üléseket, rádióelőkészítést, állítható fejtámlákat, automata biztonsági öveket, elektromos ablakemelőt, központi zárat, motoros tükröket.

A CHARADE család minden tagja úgy nyújtja a zavartalan autózás összes szépségét, hogy közben gazdálja pénztárcájára is ügyel. Mennek, mennek, mennek és mennek, városban, országúton kilométerek százezreit. Megállás és gond nélkül - a mi örömünkre.

**DAIHATSU CHARADE 1.3 Sedan** Az előzővel meg- egyező motor, plusz hatalmas csomagtér, valamint extra felszerelések egész sora - pl. elektromos ablakemelők, központi zár, stb. - emelik ki vetélytársai közül.

### DAIHATSU CHARADE 1.0 Turbodiesel

90 km/h sebességnél 3.6 liter gázolajat fogyaszt 100 km-en - ez bizony világcsúcs!



**DAIHATSU VEZÉRKÉPVISELET ÉS BEMUTATÓTEREM:** 1146 Budapest, Dózsa Gy. út 19. Tel.: 142-6595, Fax.: 141-3579  
**DAIHATSU BEMUTATÓTEREM:** 1133 Budapest, Gogol u. 25 Tel./Fax: 140-8336

**AUTO-BRILL Kft.** 5600 Békéscsaba,  
Bartók Béla u.46-50 Tel.: 66-24-788

**AUTONETT Kft** 1215 Budapest, Védgát u. 45.  
Tel.: 277-3755, 277-3761

**AUTOPLUS Kft.** Budapest, XI. ker. Budaörsi út 245.  
Tel.: 60-19-118

**BELGAUTO Kft.** 1025 Budapest, Tövis u. 11/13.  
Tel.: 135-1344

**CAR-TRADE Kft.** Kecskemét, Rákóczi út 6. Tel.: 76-22-128

**EUROS 2000** 4400 Nyíregyháza, Egyház u. 2.  
Tel.: 60-56-279

**FEHÉR ÉS TÁRSA Kft.** 1037 Budapest, Kunigunda u.3.  
Tel.: 1804-364

**FERENCVÁROSI AUTOSZERVÍZ KFT.** Budapest,  
IX. Táblás köz 4. Tel./Fax: 147-1188

**MERENCSICS ÁRPÁD** 7500 Nagyatád, Zrínyi u. 15.  
Tel.: 82-51-016

**MHH 8000** Székesfehérvár, Vár krt. 6.  
Tel.: 22-12-562

**MULTIKER Kft.** 9700 Szombathely, Gábor Andor u 13.  
Tel.: 94-12-784

**NEMZETI SPORT AUTOPRESS Kft.**  
8230 Balatonfüred, Móricz Zs. u. 9. Tel.: 86-42-122

**POSTA GÉPJÁRMŰ SZÁLLITÁSI ÜZEM**  
4030 Debrecen, Monostorpályi u. 35/a

Tel.: 52-48-266/171

**SOLGTRADE Kft.** 9023 Győr, Mester u. 1.  
Tel.: 96-17-333

**THERMONOSTER Kft.** 3100 Salgótarján,  
Bajcsy-Zs út 26.



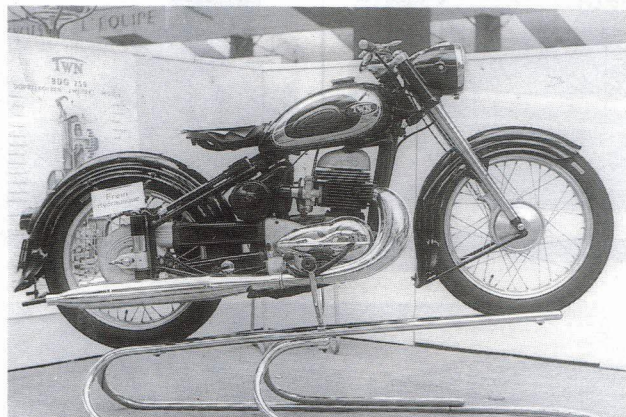
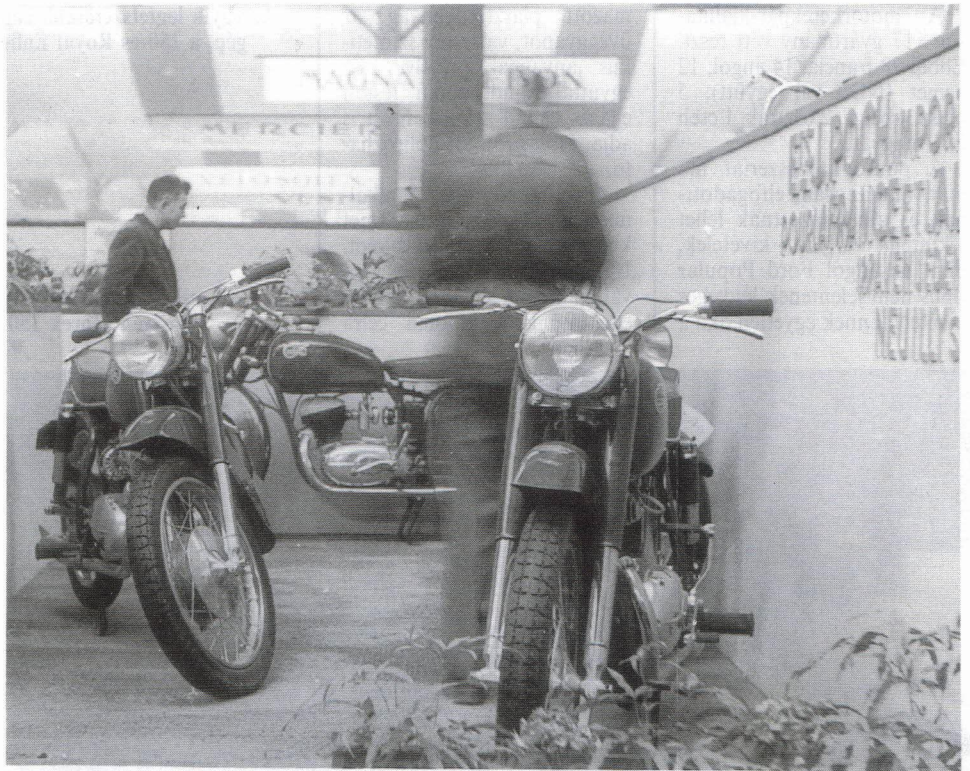
**DAIHATSU**  
MADE IN JAPAN

A TUTITÁRS.

► esetben maximálisan két főre korlátozódik. Ez nem teszi lehetővé, hogy a kiállításokat a kiállított árucikk vonalán, akár a kiállítás teljes anyagának feldolgozása vonalán úgy tudjuk kihasználni, mint amilyen mértékben arra szükségünk van. Csak példaképpen említjük meg, hogy a cseh gépjármű-külkereskedelem és -ipar nyolc műszaki és kereskedelmi megfigyelővel vett részt a párizsi autókiallításon, akik a kiállítás tizenegy napja alatt semmi mással nem voltak elfoglalva, csak a kiállítás legapróbb részletekig való feldolgozásával, míg a cseh járműipar termékeinek kiállítását és az azokról szükséges információ adását mások végezték.

A 41. Párizsi Automobilkiállításán az összes eddiginél több kiállító vett részt. A kiállítók száma meghaladta az 1300-at, ebből 226 volt a külföldi, 14 országból.

A kiállítók megoszlottak: 107 automobilgyárra, ebből



A német Triumph-gyár hidraulikus fékes 250 cm<sup>3</sup>-es gépét mutatja. Eltekintve a gép szép formájától, figyelemre méltó a szép kiállítású állvány is

30 francia és 77 külföldi. Ez utóbbiból 27 angol, 18 amerikai, 18 német, 10 olasz, 1 cseh, 1 spanyol, 1 osztrák és 1 magyar.

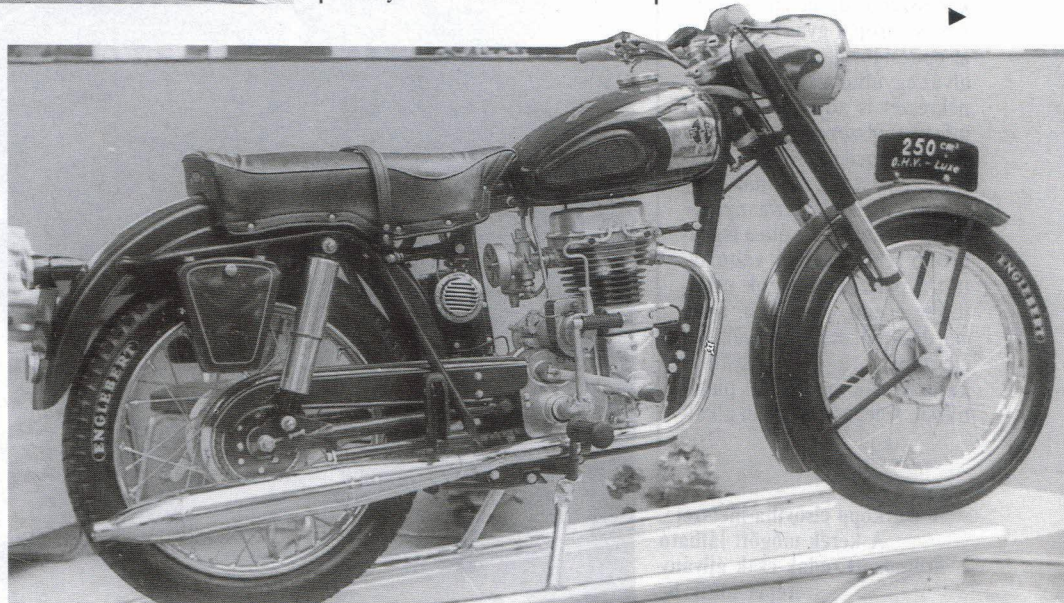
A karosszériaipar 93 kiállítóval volt képviselve, ebből 12 személygépkocsi-karosszériákat épít, és közülük 2 volt külföldi, olasz.

A lakókocsi és táborozási felszerelések kiállításán 16 kiállító volt.

A nehézárművek és autóbuszok kiállításán 65 gyártmányt láthattunk.

**Csepel motorkerékpárjaink**  
Poch rendezésében elég szegényes módon voltak kiállítva. A hiba elsősorban ott volt, hogy a hely volt szűk, és biztosítani kellett a látogatók szabad útját a motorkerékpárok között.

A képtől balra a virágos fallal elválasztva volt a Jawa-kiállítás, azonos nagyságú területen és azonos módon



A belga FN-gyár, a hátsó felfüggesztést kivéve, konzervatív kivitelezésű 250-es gépe. Itt is jól láthatók a tetszetős kiállítású állványok

► A motorkerékpár-kiállításon 117 gyártmány vett részt. Ebből 78 francia, 14 angol, 12 német (NDK-val együtt), 5 olasz, 4 belga, 2 osztrák, 1 cseh és 1 magyar.

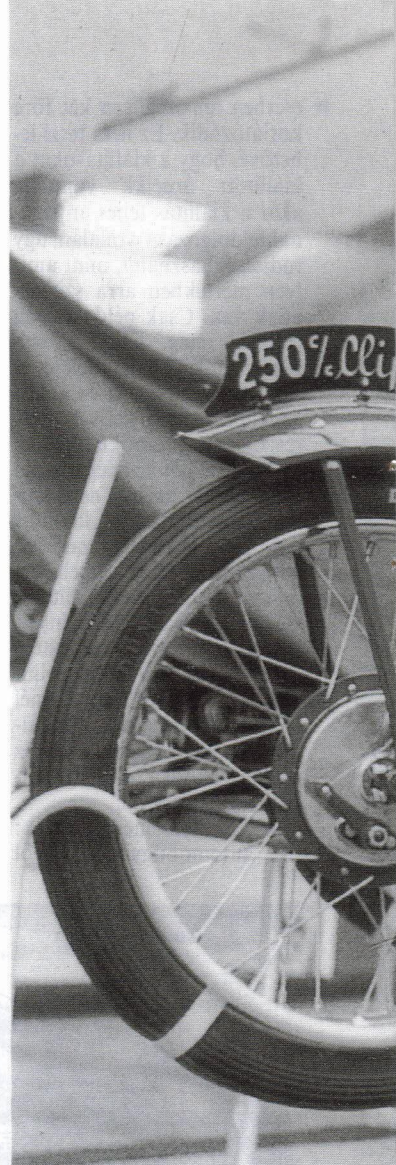
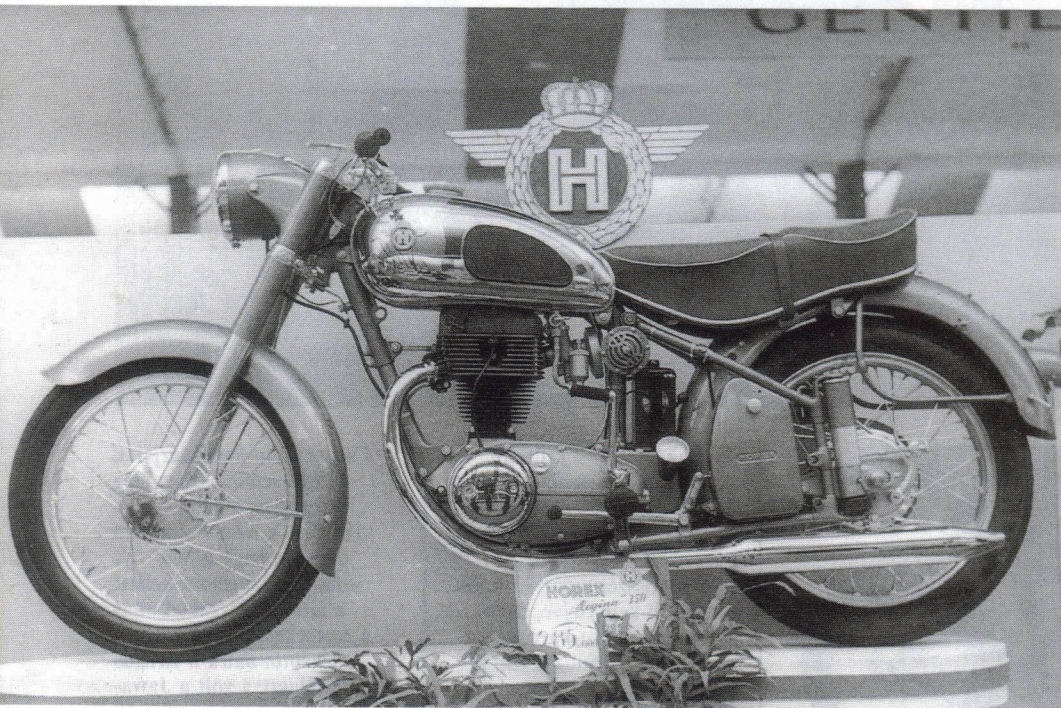
A pontonkarosszériát ma már általánosan elfogadottnak és alkalmazottnak lehet tekinteni. Olyan kivételek, mint az angol Ford Popular típus nem jelentenek lényeges kivételt. Ennek egyetlen oka a

mazott plasztik anyag az üvegyapot, valamely szintetikus anyaggal préselve. Ez egyúttal mindennemű festési eljárás nélkül a külső finist is adja, és nagyon jól polírozható.

A kétütemű motorok alkalmazása megmaradt a német kiskocsik tulajdonságaként. Ugyanígy nem hódít teret a továbbiakban a léghűtés sem, ha eltekintünk a katonai célra

Az egyik legdíszesebb angol gép, a 250-es Royal Enfield

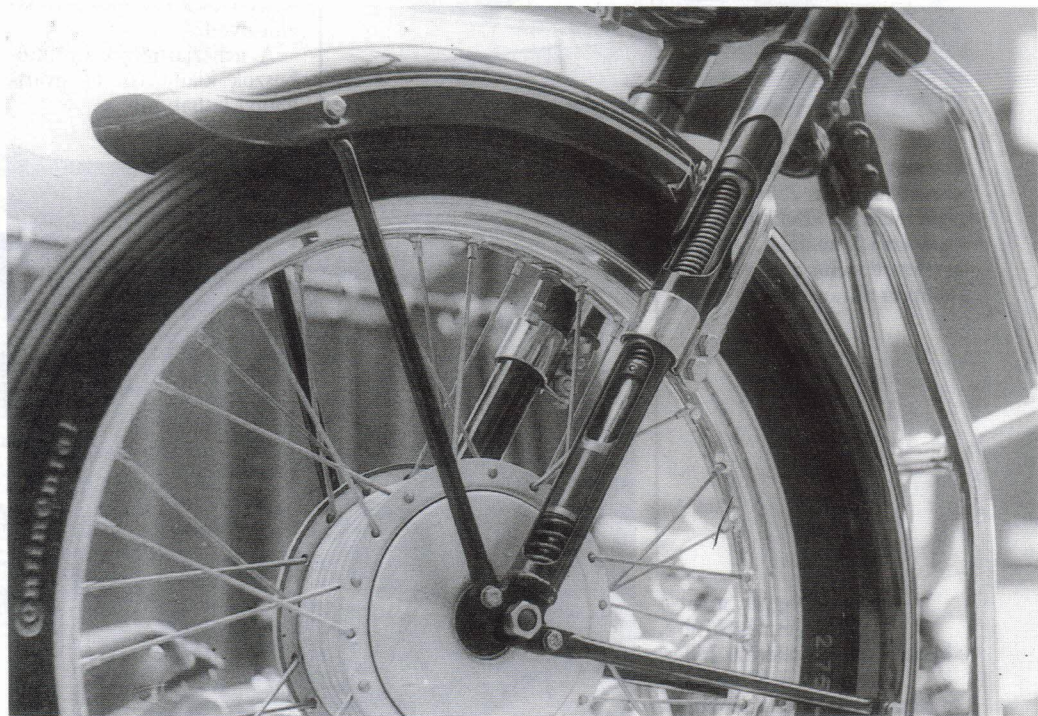
A változatlanul szép és kedvelt Horex 350



rendkívül alacsony előállítási ár.

Az elfogadott általános építési elv a külön alváz, külön karosszéria, de néhány amerikai és európai gyár rátért arra az építési formára, amelynél az alváz egyúttal a karosszéria fénkrészét is adja. Ezek a járművek viszonylag alacsony önsúly mellett jó utastérkihasználást biztosítanak.

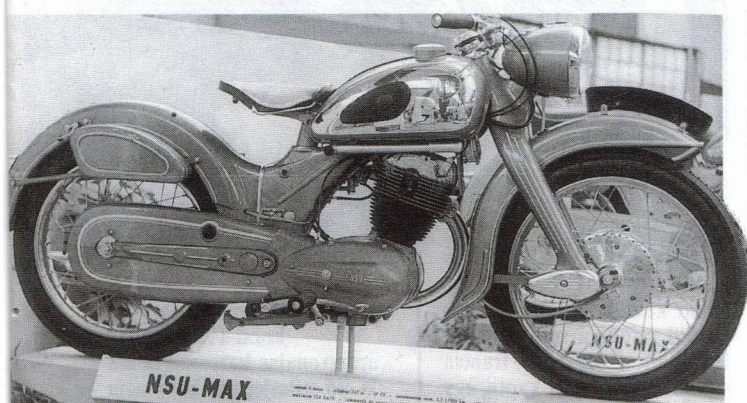
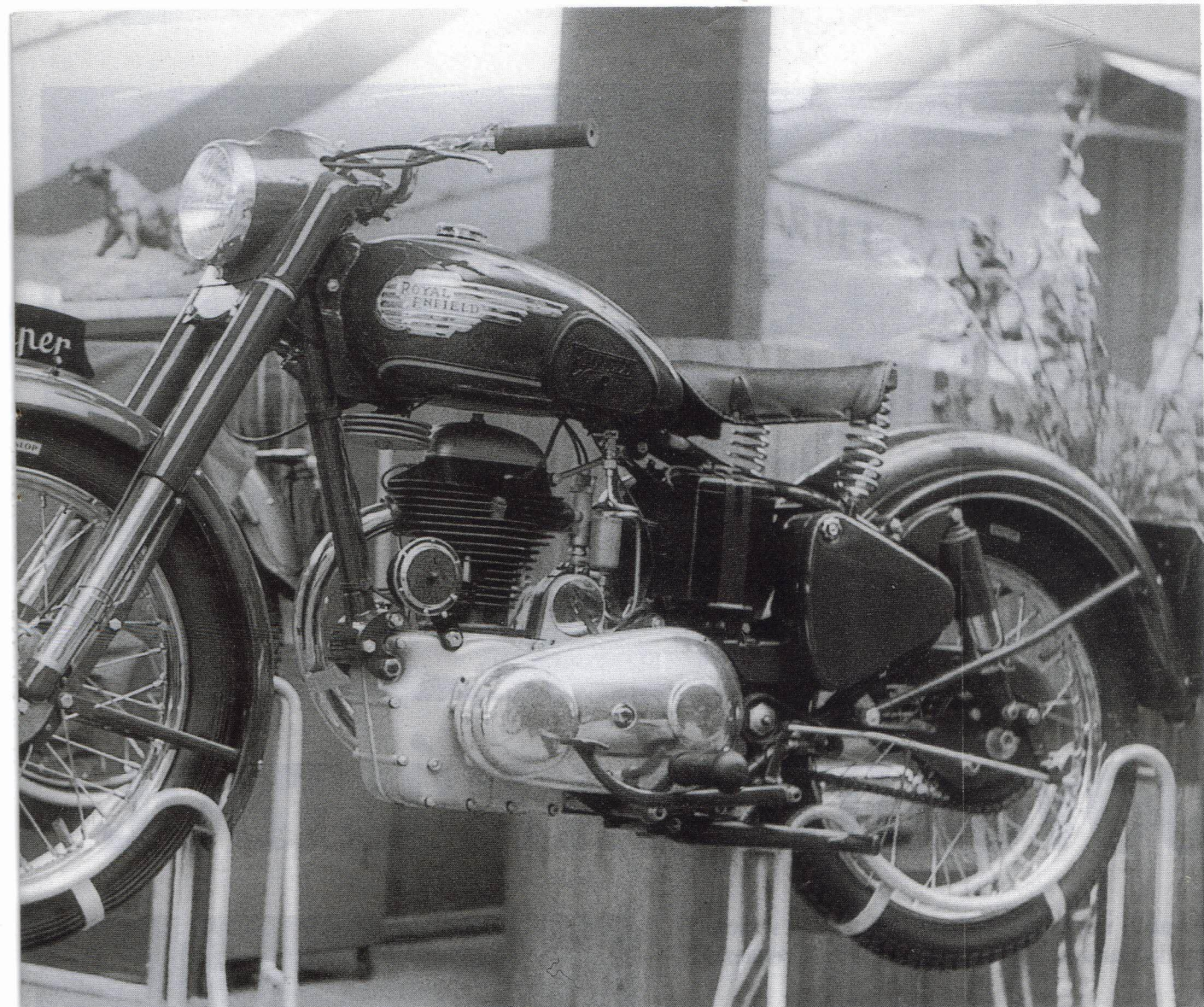
Ami a karosszériaanyagokat illeti, évtizedek óta a legnagyobb regisztrálható változtatást a plasztik anyagok előretörése jelenti. Amerikai, francia, de angol és német gyárak is elkezdtek a személyautókarosszériák gyártását plasztikból. A leggyakrabban alkal-



A Dürkopp elsővilla-metszete.

A kerék mögött látható krómozott rudak csak állvány szerepét töltik be





A 250 cm<sup>3</sup>-es NSU-Max oldalnézetben. Az NSU reklámtrükkjei közé tartozott, hogy a 250 cm<sup>3</sup>-es világbajnok, Werner Haas az egész kiállítási idő alatt ott tartózkodott, és aki kívánta, lefényképezhette világbajnokságot nyert versenypépen

épült járművektől. Szaporodik ellenben a dízelmotorral felszerelt személygépkocsik száma két liter alatti hengerűrtartalommal és 50 lóerő körüli teljesítménnyel, de meglehetősen magas, 3600/perc fordulattal. A benzinbefecskendezés még napirenden van, de úgy látszik, véglegesen a sport- és versenykocsik esetében alkalmazva.

A motorok teljesítménye emelkedik. Az Egyesült Államokban nagy számban gyártott személygépkocsik motorjai 120–140 lóerősek, de néhány típus eléri, sőt meghaladja a 200 lóerőt. Az európai gyárak is mérsékelt hengerűrtartalom-emeléssel jelentkeztek: így a Volkswagen 1131 cm<sup>3</sup>-ről 1198 cm<sup>3</sup>-re, a Panhard 750 cm<sup>3</sup>-ről 800 cm<sup>3</sup>-re, a Citroën 2CV 375 cm<sup>3</sup>-ről 435 cm<sup>3</sup>-re. Ugyanígy emelkedik a kompresszió is szükségszerűen az üzemanyagok oktánszámának emelkedésével. Emelkedik a teljesítmény ezenkívül az üzemanyag-tápvezetékek gondosabb tanulmányozása és a porlasztás tökéletesítése révén is. Míg az amerikai irányzat egyre több nyolchengeres motort gyárt V alakban, és tanulmányozza a hathengeres V motort is, az európai szerkesztés nagy szériákban a négyhengeres, vonalban épít-

tett, esetleg fekvő motornál maradt.

Amerikában az automatikus sebességváltók lényegesen keresettebbek, mint a klasszikus sebességváltók. Az 1953-ban eladott gépkocsik 57%-ában már szériában épült. Nagy, luxuskocsik kizárólag így épülnek, míg a nagy számban készülő márkáknál mindkét típusú sebességváltás rendelhető. A Fordnál és a Chevrolet-nél az automatikus sebességváltók arányszáma 30–40%, de a Buick és a Chrysler néhány típusánál a 95%-ot is eléri. Európai gyárak csak igen kis mértékben alkalmazzák az automatikus sebességváltót, és főleg csak exportcélokra épült kocsikon.

Változatlanul a független elsőkerék-felfüggesztés a domináló. A hátsó kerekek felfüggesztése terén újdonság nincs, a merev hátsóhíd megmaradt.





# JÖVŐAUTÓK A MÚLTBÓL

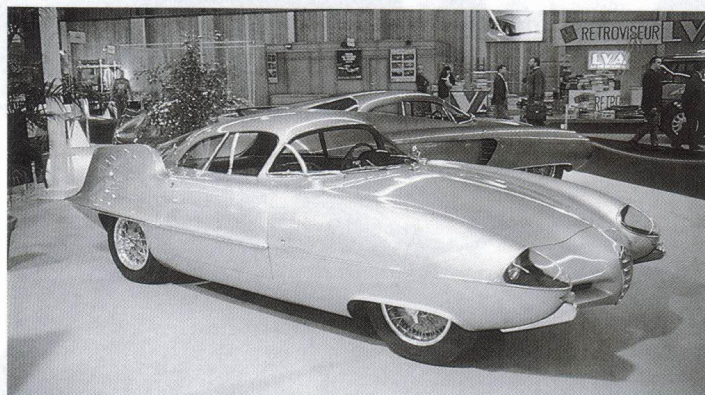
Az autó világa nevet viselő idei párizsi szalon egyik csarnokában oldtimer-kiállítást rendeztek.

**H**agyomány már, hogy a Párizsi Autószalonon az újdonságok mellett helyet kapnak a régi idők kocsijai is. Az 1992 októberében rendezett kiállítás különtermében A jövőautók évszázada címmel mutattak be közel hatvan egykori concept cart, elsősorban az AMAF, a francia autómúzeumok szövetsége és az FFVE, a francia veteránjármű-gyűjtők szervezete segítségével összeválogatott ritkaságokat.

Vitathatatlanul a francia veteránövetség járműveinek standja volt a leglátványosabb; olyan autók sorakoztak egymás mellett, mint a Delahaye 135 Cabriolet de Villars, a Bugatti 57 Atalante, a Voisin Aérodyné és a Facel II. A Montessuy-gyűjteményből egy Graham Hollywood és egy Cord 810-es érkezett, utóbbi a harmincas évek ame-

rikai kocsijai közül nemcsak különlegesen szép vonalaival, hanem technikai megoldásaival is kiemelkedett. A front-hajtás és a rejtett fényszórók egykor keresett luxusautóvá tették a Cordot, s ma a gyűjtők kedvelt célpontja.

A Renault kiállította a L'Etoile Filante nevű modelljét, amivel 1956 szeptemberében 309 kilométeres sebességet ért el Bonneville rekordpályáján, valamint azt az 1959-ben készült prototípust, amelynek alumíniumkarosszériájába V8-as, 1700 cm<sup>3</sup>-es motort álmódott a tervezője. A Citroën kiállítási területéről nem hiányozhatott az 1934-ben szenzációt jelentő Traction Avant, amit mi jobbára csak Maigret-kocsiként emlegetünk, s persze ott volt az 1955 októberében útnak indított DS széria egyik korai példánya. Ebből a típusból (DS+ID) a gyártás húszesztendeje alatt majd' másfél



▲  
Bertone-karosszériás BAT kocs 1956-ból. Az áramvonalas karosszéria ma is élő stílusjegyek hordozója

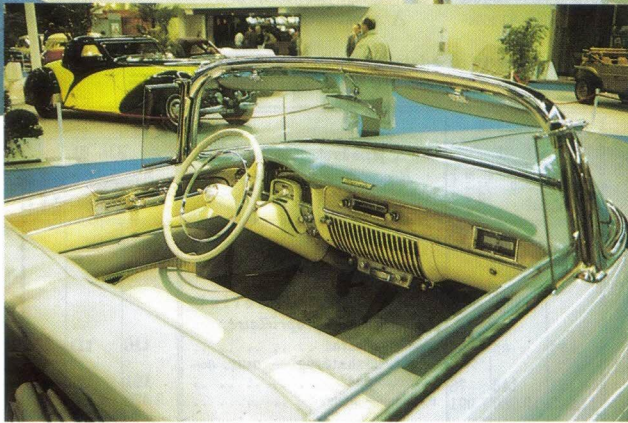
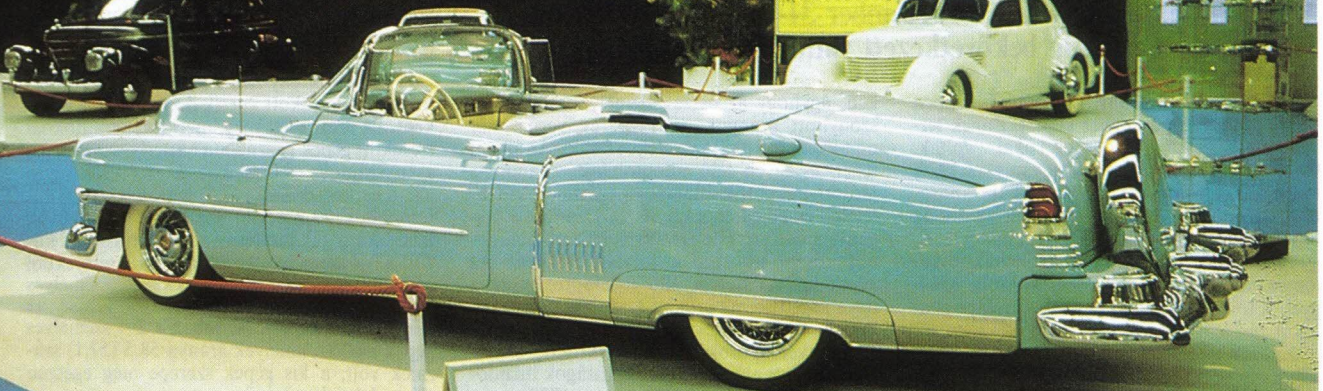
millió készült, s talán csak a modell rajongói tudják, hogy 1956-ban a legszebb francia kocsinak járó címet kapta, egy évre rá a Milánói Triennálén nagydíjat nyert, s 1966-ban New Yorkban, a Modern Művészetek Múzeumában Út az ésszerű autó felé megjegyzéssel állították ki. A Citroën sorozatát az 1988-ban bemutatott XM-alapokra készült Activa zárta, s joggal állítható, hogy ezek a típusok mind jövőautók voltak, az első kettő azzal a többletbüszkeséggel, hogy sorozatban gyártották őket.

▲  
Számos autó-szépségverseny győztese volt már ez a Delahaye 135-ös

la Patinoire

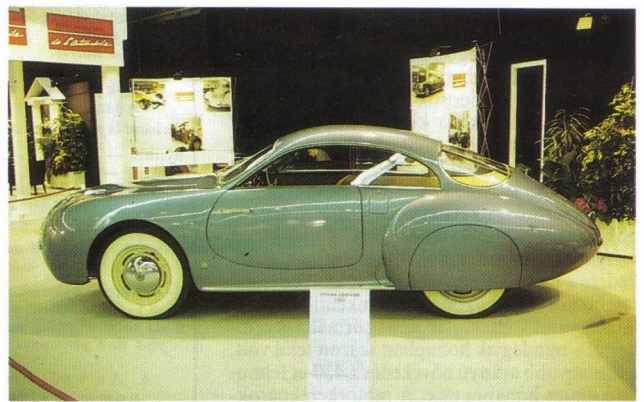
MONTESSUY

MONTESSUY



Cadillac Eldorado Convertible Coupe Special Sport 1953. Spanyol nemeshez illő hosszú nevénél nagyobb értéke, hogy úgynevezett kontinentális kittel szállított kocsi

Socema Gregoire 1952. Nem a formája, hanem a turbinahajtóműve az igazi különlegessége



◀ A Voisin a francia veteránjármű-szövetség standján volt látható. Bár nem szép, feltétlenül látványos

Voltak azután kocsik, amelyeket nehezen lehetett elhelyezni a tematikus kiállítás rendjében, s közülük is ki kell emelni az 1943-as Schwimmwagent, amely csónakformáját rendeltetésének köszönhetően, nem pedig a karosszériatervező sajátos ihletének. Bár talán mindez nagyon szándékos volt, a rendezők a végletek autót akarták bemutatni, s ebbe a körbe igazán sok minden belefér az AC Cobrától a Zagato Hyenáig.



# BESZÉDES SZÁMOK

Újabb egy évet halad előre a statisztikában szerzőnk, Négyesi Pál. A közölt adatok az 1928. év december 31-től 1929. december 31-ig bekövetkezett változásokról szólnak.

A gépjárműállomány gyengébb ütemben nőtt az elmúlt évhez képest. Ennek természetesen gazdasági okai voltak. A gépjárműállomány ugyanis az 1929. év folyamán mindössze 5167 darabbal szaporodott, az év végén 29417 jármű volt az ország területén forgalomban. 1929-ben mindent figyelembe véve 5167 új járművet hoztak forgalomba, szemben az egy évvel korábbi 6344-gyel. A továbbiakban az egy évvel ezelőtti adatokat zárójelbe tesszük.

Az 1929. év folyamán már a motorkerékpár-állomány növekedésében is visszaesés jelentkezik. Ha visszaemlékezünk az 1928-as évre, ott az autók számának gyarapodásában bekövetkezett megtorpanást még ellensúlyozta a motorkerékpárok számának növekedése. Magyarországon az 1929. év végén személy- és bérkocsiból 13 293, motorkerékpárból 10 365, teherautóból 4401 volt forgalomban.

A statisztika sohasem pontos. Az év végi statisztika azért torzít mindig egy kicsit, mivel a téli hónapok alatt a gépjármű-tulajdonosok általában nagyobb számban helyezik gépeiket ideiglenesen forgalmon kívül, ami szintén csökkenti az autók és motorkerékpárok éves létszámát. Több mint valószínű, hogy a most tárgyalt évben azonban sokakat a gazdasági helyzet kényszerített az adózástól való mentesülés céljából gépjárműjük forgalomból való kivonására.

A havonkénti megoszlást nézve azt tapasztaljuk, hogy decemberben olyan nagy számban vonták ki a tulajdonosok gépeiket a forgalomból, hogy a statisztika közlése óta először az állomány nem növekedett, hanem csökkent, 97-tel. Ez az autóknál 73, a motorbicikliknél 24 darabos fogyást jelentett.

A gépjárművek két nagy csoportját, a gépkocsikat és a motorkerékpárokat külön-külön vizsgálva az autók állományának növekedése a motorkerékpároknál sokkal egyenletesebb volt. A gépkocsik havonkénti szaporulata ugyanis – eltekintve az abnormális decembertől – mindegyik hónapban százon felül volt, a legnagyobb arányú növekedés a 450-et felmutató június hónapra esik. A motorkerékpároknál már jóval nagyobbak a kilengések s – decembert figyelmen kívül hagyva – a novemberi 31-et kitéve minimummal szemben a májusban elért 496 darabos növekedés adja a maximumot.

A lélekszámmal való egybevetés szerint, 1929 végével Budapesten átlag minden 61 (70), vidéken pedig minden 499 (646) lakosra esett egy-egy motoros jármű. Az egyes járművek nemét tekintve a fővárosban 128 (147), az ország egyéb részein pedig 1163 (1361) lakosnak volt egy-egy személyautója.

A motorkerékpárok aránya Budapesten 186 lett (207), a vidéki kerületek lakossága közül pedig minden 1313 (1983) lélekre jutott egy motorbicikli.

A gépjárműveket tulajdonosuk szerint ez alkalommal is három nagy csoportba foglalva mutatjuk be. A személykocsiknál az állami tulajdonban álló gépek száma állandóan csök-

ken, úgyhogy az összes személykocsikhoz viszonyított arányuk az 1929. év végén már mindössze 0,5 (0,7) százalékot tett ki. Az állami teher- és egyéb célú autók, valamint a motorkerékpárok állománya egészen jelentéktelenül emelkedett, s így viszonyszámuk a magántulajdonban álló járművek hasonlíthatatlanul erősebb növekedése folytán csökkent. Az állam használatában álló teherautók aránya ugyanis 3,0 százalékról 2,5 százalékra, az egyéb kocsiké 19,1 százalékról, 16,0 százalékra, végül a motorkerékpároké 1,1 százalékról 0,9 százalékra szállott alá. Egyéb közhatalosok tulajdonában levő személyautók aránya 1929 végén 1,1 (1,1) százalék, a teherkocsiké 2,8 (3,4) szá-

zálék, az egyéb gépeké 23,2 (29,3) százalék, végül a motorkerékpároké 0,3 (0,3) százalék volt. A gépkocsik és motorkerékpárok többi része, mint említettük, magántulajdonban állott.

A kocsiszekrény neme alapján való csoportosításnál a csukott kocsi dominanciája csökkent. Ez azért esett meg, mert a teherautóknál a csukott gépek használata háttérbe szorult. Az arányszámok: csukott kocsi 31,7 (27) százalék, teherkocsi 38,2 (37,3) százalék, egyéb autók 72,2 (71,6) százalék. A járművek teherbírása tekintetében a személykocsik között a 3-4 személyes gépek mellett, amelyekből a legtöbb volt, még az egészen kis, kétszemélyes kocsikból értékesítettek valamivel többet az előző évihez képest. Azonban a 3-4 személyes gépek mellett, amelyek aránya 58,5 (57,1) százalék volt, a kis gépek szerepe még egészen alárendelt jelentőségű.

A motorkerékpároknál hasonló számvetés

4. A gépjárművek részletes leíró adatai 1929. évi december 31-én.  
Données détaillées des véhicules à moteur en Hongrie au 31 décembre 1929.

A járművek megoszlása <i>Répartition des véhicules</i>	1928		1929		A járművek megoszlása <i>Répartition des véhicules</i>	1928		1929	
	XII. 31					XII. 31			
	Összesen <i>Total</i>	ebből don't a magyarok			Összesen <i>Total</i>	ebből don't a magyarok			
<b>I. Személykocsik</b> <i>I. Autos à personnes</i>					<b>II. Teherkocsik</b> <i>II. Autocamions</i>				
1. Tulajdonos szerint: <i>Suivant le propriétaire:</i>					1. Tulajdonos szerint: <i>Suivant le propriétaire:</i>				
állam — <i>Etat</i> . . . . .	77	65	62		állam — <i>Etat</i> . . . . .	110	111	102	
egyéb közhatalos — <i>autr. autorit. publ.</i> . . . . .	121	148	78		egyéb közhatalos — <i>autr. autorit. publ.</i> . . . . .	121	125	98	
egyéb — <i>autres</i> . . . . .	11.282	13.080	7.091		egyéb — <i>autres</i> . . . . .	3.378	4.165	2.071	
2. A kocsiszekrény neme szerint: <i>Suivant le genre de la carrosserie:</i>					2. A kocsiszekrény neme szerint: <i>Suivant le genre de la carrosserie:</i>				
nyitott — <i>ouverte</i> . . . . .	7.866	8.357	3.863		nyitott — <i>ouverte</i> . . . . .	2.163	2.578	1.216	
csukott — <i>fermée</i> . . . . .	3.103	4.215	2.824		csukott — <i>fermée</i> . . . . .	1.345	1.681	1.019	
kombinált — <i>combinée</i> . . . . .	511	721	544		kombinált — <i>combinée</i> . . . . .	101	142	36	
3. Teherbírás szerint: <i>Suivant la capacité de charge:</i>					3. Teherbírás szerint: <i>Suivant la capacité de charge:</i>				
2 } szem. számára — <i>person.</i>	351	449	278		500 kg és annál kisebb teherbírással — <i>500 kilos et au-dessous</i> . . . . .	161	274	200	
3-4 } . . . . .	6.554	7.775	4.153		501—750 . . . . .	32	57	33	
5-6 } . . . . .	4.446	4.916	2.729		751—1.000 . . . . .	670	684	358	
6-nál több személy számára — <i>plus de 6 personnes</i> . . . . .	129	153	71		1.001—1.500 . . . . .	1.123	1.442	631	
4. Az erőforrás neme szerint: <i>Suivant l'énergie:</i>					1.501—2.000 . . . . .	431	6-0	285	
benzin — <i>benzine</i> . . . . .	11.467	13.282	7.221		2.001—2.500 . . . . .	83	131	70	
villamosság — <i>électricité</i> . . . . .	13	11	10		2.501—3.000 . . . . .	388	415	237	
5. Lőerő szerint: <i>Suivant les CV:</i>					3.001—4.000 . . . . .	446	442	306	
6 és azon aluli — <i>6 CV et au-dessous</i> . . . . .	374	522	309		4.001—5.000 . . . . .	249	241	124	
7-10 } . . . . .	3.073	3.299	2.055		5.000 kg-on felüli teherbírással plus de 5.000 kilos . . . . .	26	35	27	
11-20 } lőerővel — <i>CV</i> . . . . .	7.145	8.492	4.171		4. Az erőforrás neme szerint <i>Suivant l'énergie:</i>				
21-30 } . . . . .	831	929	668		benzin — <i>benzine</i> . . . . .	3.600	4.388	2.258	
30-on felüli lőerővel — plus de 30 CV . . . . .	57	51	34		villamosság — <i>électricité</i> . . . . .	9	11	11	
6. A motor hengereinek sz. szerint: 1) <i>Suivant le nombre des cylindres du moteur: 1)</i>					egyéb — <i>autres</i> . . . . .	—	2	2	
2 } . . . . .	187	273	142		5. Lőerő szerint: <i>Suivant les CV:</i>				
4 } . . . . .	7.531	8.033	3.935		6 és azon aluli — <i>6 CV et au-dessous</i> . . . . .	54	154	114	
6 } . . . . .	3.557	4.692	2.901		6-1—10-0 } . . . . .	165	193	142	
8 és annál több hengeres — 8 cylindres et au-dessus . . . . .	192	284	243		10-1—20-0 } lőerővel — <i>CV</i> . . . . .	2.292	2.960	1.304	
					20-1—30-0 } . . . . .	933	931	593	
					30-on felüli lőerővel — plus de 30 CV . . . . .	165	163	118	
					6. A motor hengereinek sz. szerint: 2) <i>Suivant le nombre des cylindres du moteur: 2)</i>				
					4 és annál kevesebb hengerral 4 cylindres et au-dessous . . . . .	3.485	3.990	2.047	
					6 és annál több hengerral — 6 cylindres et au-dessus . . . . .	115	400	213	

1) Ezenkívül 1929-ben 11 db (1928-ban 13) villamossal hajtott jármű. — *En outre, en 1929, 11 (en 1928, 13) véhicules électr.*  
2) Ezenkívül 1929-ben 11 db (1928-ban 9) villamossal hajtott jármű. — *En outre, en 1929, 11 (en 1928, 9) véhicules électr.*

A járművek megoszlása <i>Répartition des véhicules</i>	1928		1929		A járművek megoszlása <i>Répartition des véhicules</i>	1928		1929	
	XII. 31					XII. 31			
	Összesen Total	ebből autó	ebből autó	ebből autó		Összesen Total	ebből autó	ebből autó	ebből autó
7. Abroncsolás neme szerint: <i>Suivant le genre de cercle:</i> pneumatik — pneumatique .. 2.693 3.514 1.687 tömör gummi — caoutchouc massif 908 881 580 egyéb — autres .. 8 6 4					6. Motor hengerének sz. szerint: <sup>1)</sup> <i>Suivant le nombre des cyl. du moteur:<sup>1)</sup></i> 2 } hengerrel — cylindres { 11 9 8 4 } 951 990 487 6-és annál több hengerrel — 6 c. et plus .. 120 317 242				
III. Egyéb kocsik. <i>III. Autres voitures.</i>					7. Az abroncsolás neme szerint: <i>Suivant le genre de cercle:</i> pneumatik — pneumatique .. 916 1.169 661 tömör gummi — caoutchouc 195 186 115 egyéb — autres .. 574 826 412				
1. Tulajdonos szerint: <i>Suivant le propriétaire:</i> állam — Etat .. 213 217 217 egyéb közhatalóság — autr. autorit. publ. .... 326 315 149 egyéb — autres .. 574 826 412					IV. Motorkerékpárok. <i>IV. Motocyclettes.</i>				
2. A kocsiszekrény neme szerint: <i>Suivant le genre de la carrosserie:</i> nyitott — ouverte .. 293 348 170 csukott — fermée .. 797 980 597 kombinált — combinée .. 23 30 11					1. Tulajdonos szerint: <i>Suivant le propriétaire:</i> állam — Etat .. 92 95 94 egyéb közhatalóság — autr. autorit. publ. .... 21 31 21 egyéb — autres .. 7.935 10.239 4.879				
3. Teherbírás szerint: <i>Suivant la capacité de charge:</i> 2 16 19 9 2-4 } 31 46 35 5-6 } szem. számára — person. { 74 103 77 7-10 } 60 71 27 11-16 } 187 187 35 16-nál több személy számára plus de 16 personnes .. 309 458 245 150 kg és annál kisebb teherbírással — 150 kilos et au-dessous 151-500 } 43 37 34 501-750 } 62 60 54 751-1.000 } 34 35 28 1.001-1.500 } kg. teherbírással { 36 41 25 1.501-2.000 } 39 43 36 2.001-3.000 } kilos { 46 78 49 3.001-4.000 } 40 49 26 4.001-5.000 } 29 26 8 5.000 kg-nál nagyobb teherbírással — au-dessus de 5.000 kilos 80 79 65									
4. Az erőforrás neme szerint: <i>Suivant l'énergie:</i> benzin — benzine .. 1.082 1.316 737 elektromosság — électricité .. 31 42 41					2. Teherbírás szerint: <i>Suivant la capacité de charge:</i> 1 személy számára — personne 6.155 8.228 4.119 2 1.765 1.966 833 3 és annál több személy számára — 3 personnes et au-dessus .. 128 171 42				
5. Lóerő szerint: <i>Suivant les CV:</i> 6-és azon aluli — 6 CV et au-dessous .. 13 15 11 6,1-10,0 } 63 70 52 10,1-20,0 } lóerővel — CV { 798 914 457 20,1-30,0 } 178 297 224 30,1-en felüli lóerővel — au-dessus de 30,1 CV .. 61 62 34					3. Lóerő szerint: <i>Suivant les CV:</i> 1 és azon aluli — 1 CV et au-dessous .. 166 169 66 1,1-1,5 } 533 566 219 1,6-2,0 } 1.523 2.186 828 2,1-2,5 } 1.629 2.076 1.047 2,6-3,0 } lóerővel — CV { 846 1.011 590 3,1-3,5 } 2.064 2.616 1.379 3,6-4,0 } 277 392 134 4,1 és azon felüli lóerővel — 4,1 CV et au-dessus .. 1.010 1.349 731				
					4. A motor hengereinek sz. szerint: <i>Suivant le nombre des cylindres du moteur:</i> 1 hengerrel — cylindre 5.874 7.437 3.761 2 2.128 2.886 1.205 3 és annál több hengerrel — 3 cyl. et au-dessus .. 46 42 28				

<sup>1)</sup> Ezenkívül 1929-ben 42 db (1928-ban 31) villamosíttal hajtott gép. — En outre, en 1929, 42 (en 1928, 31) véhicules électr.

készítése lehetetlen. Ugyanis az a helyzet, hogy a rendszám kiváltásakor oldalkocsi nélküli gépek levizsgáztatott kerékpár tulajdonosa később minden bejelentési kötelezettség nélkül oldalkocsit szerelhet fel. A motorbiciklik nyilvántartási lapjai tehát nem a tényleges állapotot rögzítik.

Az erőforrás szempontjából 64 jármű kivételével valamennyi benzinüzemű volt. A 64 villamosíttal hajtott gépkocsinak háromnegyed része az egyéb kocsik között szerepel.

A lóerő szerinti csoportosítás alapján megállapíthatjuk, hogy a gépkocsik zöme 11-20 lóerős. Ez arányosan 63,9 (62,2) százalékot jelent. A motorkerékpároknál az erősebb gépek hódítanak 3,1-3,5 lóerőjükkel. Arányuk 25,2 (25,6) százalék. A hengerszámot tekintve a hathengeres gépek néhány évvel ezelőtt megindult terjedése tovább tart. Személygépkocsiknál ez 35,3 (31) százalékot jelent, de azért még a négyhengeresek az uralkodók a maguk 60,4 (65,6) százalékos részesedésével.

A motorkerékpárok közül az egy- és kéthengeres gépeket egyformán vásárolták, s nagyjában egyenlő mértékben is szaporodtak. Az olcsóbb egyhengeres gépek természetesen tovább-

ra is nagyobb elterjedtségnek örvendtek, mint a kéthengeresek. Az előbbieik aránya ugyanis 71,9 (73) százalék, az utóbbiaké pedig 27,8 (26,4) százalék.

A hengerűrtartalom szempontjából említésre méltó változás nem történt. A személykocsik között a nagyobb hengerűrtartalommal bíró, 3,1-3,5 literes gépek szaporodtak a legjobban, s ezzel arányuk 10,1 százalékról 11,8 százalékra emelkedett. Az első helyet azonban a szintén igen kedvelt 2,6-3,0 literes gépek foglalták el 20,4 (22,3) százalékkal. Az eddig leghasználatosabb 1,1-1,5 liter hengerűrtartalmú gépek állománya néhány darabbal csökkent, s arányuk 23 százalékról 19,8 százalékra mérséklődött.

A motorkerékpárok közül a tárgyalt évben is a 351-500 cm hengerűrtartalmú gépeket vásárolták a legnagyobb előszeretettel. Az egész állományhoz viszonyított adatok tehát már kiemelkedőbb lett, amennyiben 30,6 százalékról 30,9 százalékra növekedett. Mellettük továbbra is 251-350 és 126-250 cm-es gépek volt a legkedveltebbek; az előbbieik aránya ugyanis 23,4 (22,8) százalék, az utóbbiaké 22,4 (20,8) százalék volt.

1929-ben az autókát előállító cégek székhelye-

ül szolgáló országok között a következő sorrend alakult ki.

#### Személykocsik:

1. Egyesült Államok	4416
2. Olaszország	2020
3. Magyarország	1748
4. Franciaország	1645
5. Ausztria	1307
6. Németország	1246
7. Nagy-Britannia	282
8. Cseh-Szlovákia	273
9. Belgium	240
10. Spanyolország	23
11. Svájc	7

Ismeretlen eredetű 86  
Személykocsik összesen 13293

A legnagyobb növekedést az amerikai származású gépek érték el, amelyek száma csaknem ezerrel — 28,5 százalékkal — szaporodott. Ezzel az Egyesült Államok első helyét még jobban megszilárdította, amennyiben az 1929. év végével személyautomobil-állományunknak 32,3 százaléka volt amerikai eredetű (29,3 százalék). Az olaszországi gépek 15,2 (16,1) százalékkal kerültek a második, a hazai gyártmányok kerültek a harmadik helyre. A 30,4 százalékos állománygyarapodás azt eredményezte, hogy 11,7 százalékról az arány 13,2 százalékra nőtt.

#### Motorkerékpárok:

1. Nagy-Britannia	4060
2. Ausztria	1744
3. Magyarország	1208
4. Németország	1109
5. Egyesült Államok	901
6. Belgium	756
7. Franciaország	253
8. Svájc	85
9. Olaszország	68
10. Cseh-Szlovákia	37
Ismeretlen eredetű	144
Motorkerékpárok összesen	10365

Az első helyek tekintetében nincs változás. Első Nagy-Britannia, amely országból az év folyamán ezer motor érkezett; ez 32,7 százalékos szaporodást jelent, így innen származott motorkerékpár-állományunknak 39,2 (37,0) százaléka. Majd Ausztria következik, amely 16,8 (16,9) százalékos szeletet hasított ki magának a piaci tortából 27,9 százalékos állomány-növekedéssel. A hazai gyártmányok évi szaporulata 24,4 százalékot tett ki, s ezzel az ország állományához viszonyított aránya 11,7 (12,1) százalék.

Az ország területén a motoros járművek között igen sokféle gyártmányú gépet találunk. A személyautomobilok között 193 gyártmány szerepel. Ebből néhány:

1. FIAT (olasz)	1373
2. MAG	1356
3. Ford (USA)	1344
4. Steyr	613
5. Mercedes-Benz	551
6. Buick	502
7. Chevrolet	445
8. Chrysler	425
9. Renault	374
10. Citroën	340

A motorkerékpár-gyártmányokat tekintve is igen tarka a kép, mivel nem kevesebb, mint 279 különféle márkájú gép szerepelt:

1. Puch	1508
2. Méray	1026
3. AJS	589
4. Harley-Davidson	437
5. Indian	362
6. BSA	312
7. Ariel	290
8. FN	277
9. DKW	269
10. Sarosa	257

(Folytatjuk)

# BAROKK ANGYAL

A BMW 501-es restaurálásának történetét Sebestyén Kálmán írta le, a fotókat Balogh Róbert készítette.

Önmagában is ritkaságnak számít, ha egy autóból összesen 8968 készült. Ha hozzáteszünk, hogy az utolsó példány 1963-ban, vagyis majdnem harminc éve gördült ki a gyár kapuján, akkor már irigyeljük azt, akinek ilyen autó a tulajdonában van. Persze ha azt is megtudjuk, hogy a restaurálása 10 éve folyik, irigységünk átváltozik tiszteletté.

A szóban forgó autó egy BMW 501-es típus, amely 1954-ben kezdte meg „pályafutását”.

„Életének” első szakasza eléggé fárasztó lehetett, ugyanis 1964-ig taxiként üzemelt. Magyarországra nagyon el-

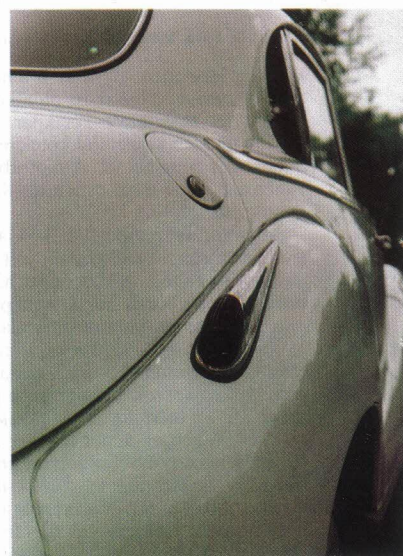
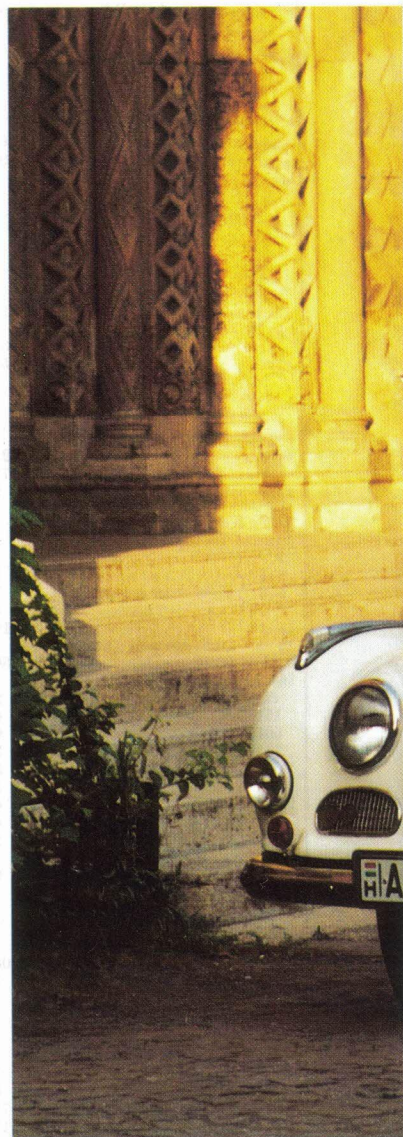
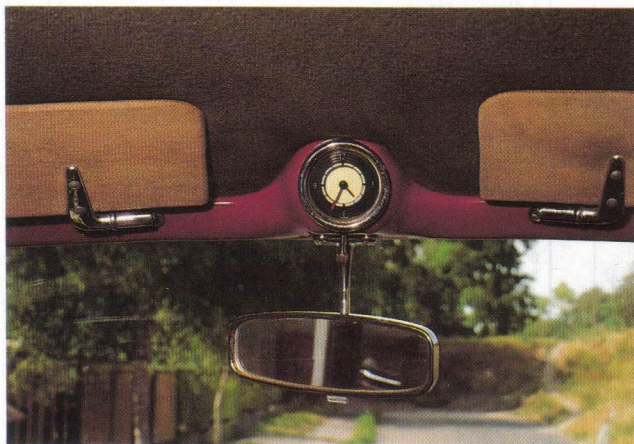
A műszerfalborítás, az ajtó- és üléskárpit nem eredeti, felújításuk után következik

használt állapotban, ajándék autóként érkezett. Az újdonsült tulajdonos fia egy óvatlan pillanatban elköthötte és 300 méter után megtörtént a baj, karambolozott. A roncs ezek után egy bontóba került, innen mentette meg Kincses An-

dor, az Oldtimer Motor Car Club vezetője.

A nagy találkozáskor a gép borzalmas állapotban volt, szinte minden karosszériaelem horpadt, a kárpitok, ülések szétrohadtak, ennek elle-

Praktikus az időóra elhelyezése, a hátsó ülésen utazók is mindig tudták a pontos időt



Ilyen gyönyörű sárvédő megérdemelné, hogy pontosabban illesszék alá a kédert



nére kialakult a „szerelem első látásra”.

Szerencsére az autóról még nem bontottak le semmit, a kurrens alkatrészei – lámpák, műszerek, motorszerelvények, fődarabok – is megvoltak, sőt mint a felújítás kezdetekor kiderült, üzemképes állapotban. Ez azért fontos, mert az autóból – már említettük – nagyon kevés készült, a határaink sem voltak ennyire nyitottak, tehát nagyon nehéz lett volna beszerezni a hiányzókat.

Az autó felújítása két szakaszra osztható. Az első 1982-ig tartott és sokat ártott a BMW-nek. Abban az időben nem az autó eredetisége volt a fontos, hanem az, hogy üzemképes legyen. Az autószerelő mesterek a ritka nyugati típusok elromlott alkatrészeit általában Skoda-, Wartburg-

vagy Moszkvics-alkatrészekkel pótolták, ezeket csak némi átalakítás után lehetett beépíteni. A BMW is rengeteg típusidegen alkatrészt kapott (Skoda-hűtő, -dísztárcsák, Ikarus-díszlécek, nevesincs kapcsolók, kárpitok). Szerencsére ezek nem igényeltek olyan nagy átalakítást, mint például egy hátsó lámpa, így később nem lesz nehéz helyreállítani az eredeti állapotot. A sok apró javítás, „foltozás” ellenére az autó egyre rosszabb bőrben volt, s a tulajdonos választás elé került. Vagy megválna tőle, s akkor a gép további sorsa bizonytalan, vagy szétszedi a legutolsó csavarig, s a közben nosztalgiaikorúvá érett autót restaurálja. Mivel a BMW már családtagnak számított, természetesen ez utóbbit választotta.

A munka 1982-ben kezdődött, s a mai napig nem fejeződött be. Ehhez persze tudni kell, hogy Kincses Andor civilben a Posta tudományos munkatársa, és csak szabadidejében tud foglalkozni az autóval.

Az első fázisban a karosszériát vették kezelésbe, új küszöböket és kerékjáratit dobokat kapott, és a kisebb karosszéria hibákat is megfoltozták. Ezután az elektromos rendszer következett. Az eredeti elöregedett kábelkötegek mintája alapján készítették az újakat, a dinamó és az indítómotor is felújításra szorult. A fékrendszer már komolyabb kutatómunkát is igényelt, végül Németországból sikerült beszerezni a munkahengereket és a főfékhengert. A fékcsovek itthon készültek. Az el-

**Autóskörökben találoán barokk angyalnak hívják az 501-est lekerekített, ivelt vonalai miatt**

következő évek hétvégéi a szerkezeti részek – motor, tengelykapcsoló, vízpumpa, kipufogórendszer – felújításával teltek. Utoljára maradt a külső-belső fényezés. Ezzel tavaly készültek el, de sajnos elég rosszul sikerült, már most több helyen repedezik a festék.

A munkák nagy része háziilag készült, kivéve a megfelelő felszerelést igénylő szakmunkákat (motorfelújítás, fényezés). A kocs felújítása eddig több mint 2000 munkaórát vett igénybe, de eredetiségének tökéletesítése még mindig tart (küszöb, díszlécek, apróbb csavarok, kárpitok, ►

► műszerfalborítás). Ez utóbbi azért nagyon nehéz feladat, mert szinte mindegyik 501-es különbözött egymástól a megrendelők igényei szerint.

A háború sok veszteséget okozott a BMW számára, egyes gyárai (pl. Eisenach) az NDK tulajdonába kerültek, ezért nagyon nehéz volt az új-rakezdés. A háború utáni első újonnan fejlesztett típusnál, az 501-esnél még rengeteg kézi munkát alkalmaztak, szinte kisipari módon készültek. Ez meg is látszott az árán, már akkor is a luxusautók közé tartozott. Természetesen nem csak az ára emelte ebbe a kategóriába.

**Mai szemmel furcsának hatnak az előre-hátra nyíló ajtók. A középső ajtókonzolon látható a karos irányjelző helye. Nemsokára ez is működik**

A kisszeriás gyártás ellenére rengeteg korszerű megoldást alkalmaztak. Az 501-es 150 kg alumínium felhasználásával készült, ezzel elérték, hogy az össztömeg 300 (!) kg-mal csökkent. Alumíniumból készült a motortérlet, a csomagteret, a lökhárítók, az ablakkeretek, a váltóház, a kuplungház, a kormányműház s még sok más alkatrész.

A kocsiszekerény – annak ellenére, hogy akkor még nem számítógéppel, hanem „kézi” statikai és dinamikai számításokkal tervezték – olyan megrevire sikerült, hogy a kabrió-változatot plusz merevítés nélkül tudták kialakítani. Ezt úgy érték el, hogy az alvázkeretet zártzselvényű hosszartókból és cső keresztmetszetű keresztartókból készítették, és ezt összehegesztették a kocsiszekerény aljával.

A futóműveket elől-hátul

## MŰSZAKI ADATOK

### BMW 501

**MOTOR.** Hathengeres, soros, vízhűtéses, oldalvezérelt, felülzelepel (OHV). Furat/löklet 66/96 mm, összlökettérfogat 1971 cm<sup>3</sup>. Sűrítés 6,8. Legnagyobb teljesítmény 48 kW (65 LE) 4400/min, legnagyobb forgatónyomaték 132 Nm 2000/min. 1 Solex 30 PAAI kettős eső-áramú karburátor. Elektromos berendezés 12 V, akkumulátor 50 Aó.

**ERŐÁTVITEL.** Egytárcsás, száraz tengelykapcsoló, négyfokozatú sebességváltómű. Áttételek: I. 4,24; II. 2,35; III. 1,49; IV. 1,0; hátramenet 5,38. Tengelyhajtás áttétele 4,225.

**FELÉPÍTÉS.** Motor elől hosszában beépítve, hátsókerék-hajtás. Alvázkeret, csőmerevítővel, összehegesztve a karosszériával. Négy utastérajtós, hatszemélyes fémkarosszéria.

Első futómű: független kerékfelfüggesztés állítható torziós rugókkal. Alul-

felül háromszög-keresztlengőkarok.

Hátsó futómű: merev tengely, torziós rugókkal, hosszanti háromszög-keresztlengőkarokkal, elöl-hátul teleszkóp-lengéscsillapítók.

Kormánymű: kúpfogaske-rekes kormánygép, módosítás 16,5.

Fékkrendszer: hidraulikus, egykörös, összfékfelület 840 cm<sup>2</sup>.

Kerekek: gumibronc 5,00-16, keréktárcsa 4,00 E×16.

**MÉRETEK, TÖMEGEK.** Tengelytáv 2835 mm, teljes hossz 4730 mm, szélesség 1780 mm, magasság 1530 mm. Nyomtáv elöl/hátul 1340/1430 mm. A fordulókör átmérője 11 m.

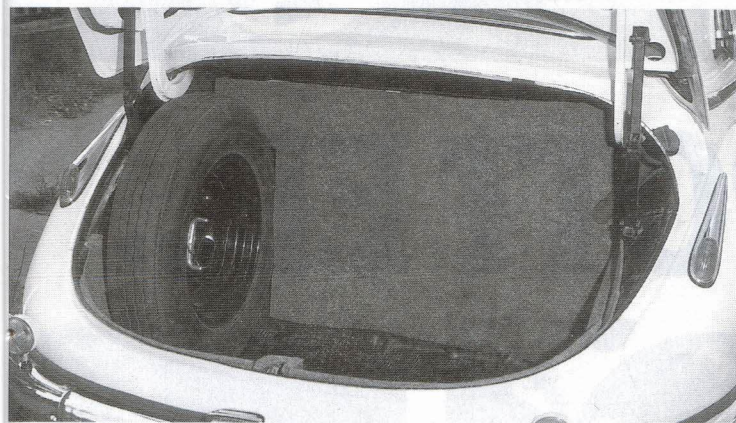
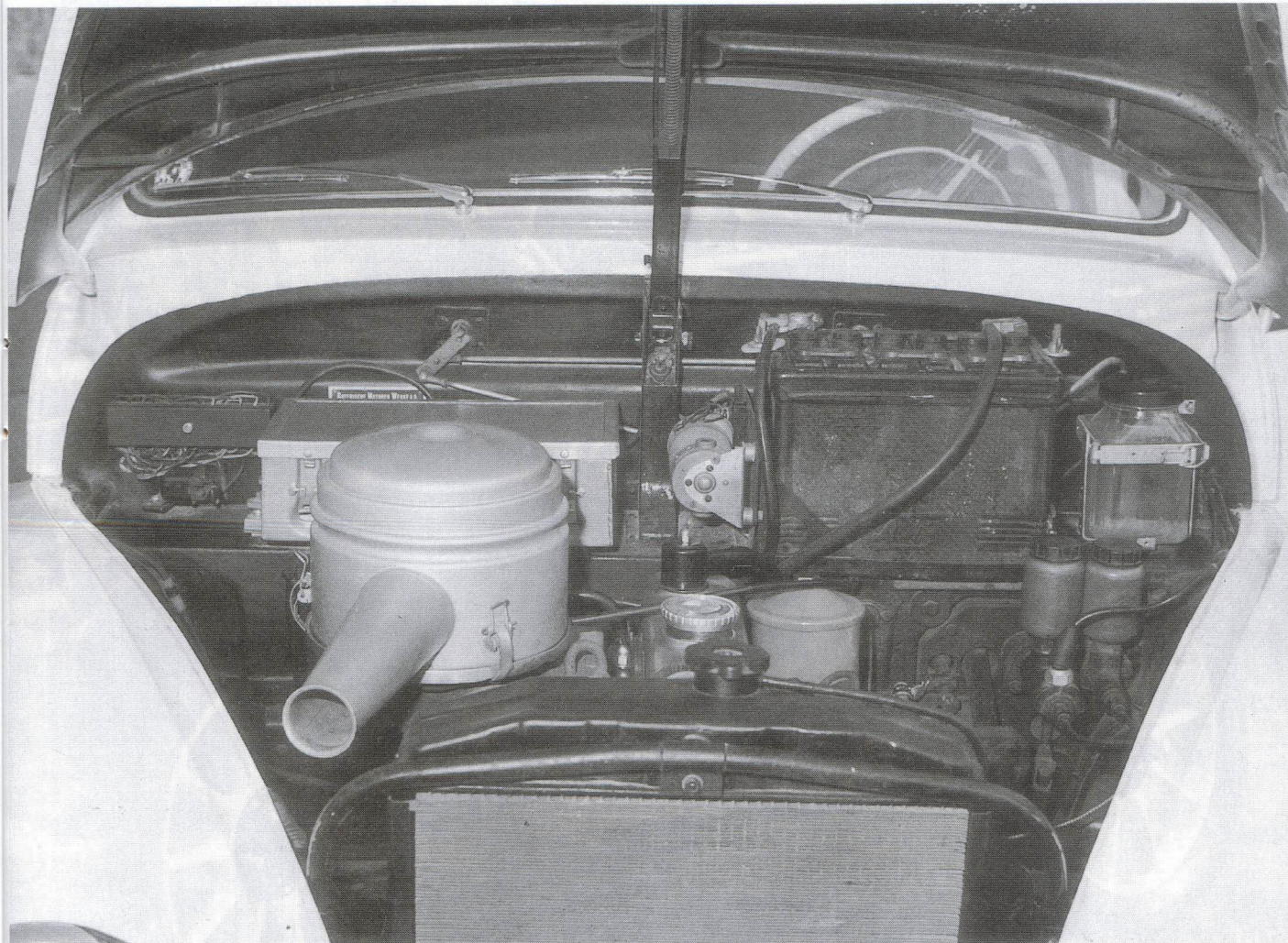
Menetkész tömeg 1285 kg, megengedett össztömeg 1750 kg.

**MENETTELJESÍTMÉ-  
NYEK.**

Üzemanyag-fogyasztás 10-12 l/100 km. Legnagyobb sebesség 138 km/h (gyári adatok).







hosszanti torziós rudakkal kapcsolták a kocsiszekrényhez, ami elég szokatlan ebben a kategóriában, mégis kitűnő menetkényelmet nyújtott az autóban utazók számára. A torziós rugók csatlakozási pontjainak kenését az olajszivattyútól odavezetett olajjal oldották meg, így nem igényelt gondozást.

Az erőforrás alapját a há-

**Modern autókhoz hasonlóan, majdnem a lökhárítótól nyílik a csomagterajtó. Az irányjelző villogók és fényvisszaverő prizmak elhelyezése ideiglenes, bármikor levehető**

ború előtti 3-as széria hathengeres soros motorja képezte, bár a furatokon és a löket-

hosszon kívül szinte mindent megváltoztattak. Még a hengerfejtömítés sem volt csereszabatos. Említést érdemel a motor hűtése, ugyanis az olajhűtőt körbeáramoltatták hűtővízzel is. A motortérben szemlélődve találunk egy eléggé „lehetetlen” megoldást, nevezetesen a karburátor-légszűrő kialakítását. A karburátor „behangelésére” csak úgy van lehetőség, ha a légszűrőt a szűrőházzal együtt levesszük, viszont így nem tudjuk figyelembe venni a szűrőfojtását. Ezért egy karburátor-állításnál elkerülhetetlen a szűrőház többszöri le-, felcsatolása az ellenőrzés végett. Lehetséges, hogy ez szörszálhasogatás, a gyár valószínűleg azt a ténnyt helyezte előtérbe, hogy a karburátor mindig tiszta maradjon, és így sokkal kellemesebb hozzányúlni.

Az autót vezetve az az érzésünk támad, hogy „tele van” szervoberendezésekkel, min-

**Ötletes megoldás a légszűrőház mögött látható szerszámosláda, amely szükség esetén kivethető. A hűtő a Skodából származik, de már sikerült beszerezni egy eredetit**

den vajpuhán működik. Ez egyedül a kuplung esetében igaz, hidraulikus rásegítővel egészítették ki.

A kormányművet is dicséret illeti, nagyszerű az áttételi aránya a kupkerékpárnak, szinte egy ujjal lehet forgatni a „volánt”. A legnagyobb kerékbe fordítás 40°, ami könnyű manőverezést tesz lehetővé a 473 cm hosszú autóval. A fordulási körátmérője 11 méter (a Lada 2107-nél ez 11,4 méter).

Ha egy autógyár a háború utáni zavaros időszakban, a csőd szélén ilyen autót képes tervezni és piacra dobni, akkor nem véletlen, hogy ma is a világ élvonalához tartozik.



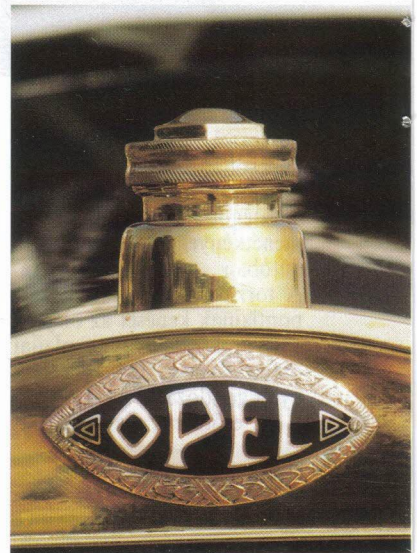


# NEM KOPOTT EL...

A Kisapáti testvérek már évtizedek óta foglalkoznak veterán járművekkel, így szinte egész kis múzeum van a birtokukban. E gyűjtemény egyik darabját mutatja be Gajdán Miklós. A fotókat Balogh Róbert készítette.



Gyönyörű kidolgozása az acélküllös kerék közepét díszítő csavar, és természetesen nem műanyag, hanem igazi tűzzománc a hűtőn lévő embléma



Szikrázik a nap a nyolcvanéves Opel Puppchen minden porcikáján. Megteheti, hiszen készítése idején nem takarékoskodtak a rézzel, Kisapáti József pedig a munkával, hogy ilyen széppé tegye a régi járművet. Annyi mindent zsúfoltak a koei jobb oldali trepnijére, hogy ajtónak már nem is maradt hely. Különben is: bal oldali közlekedés esetén beszállás csak a bal oldalon!



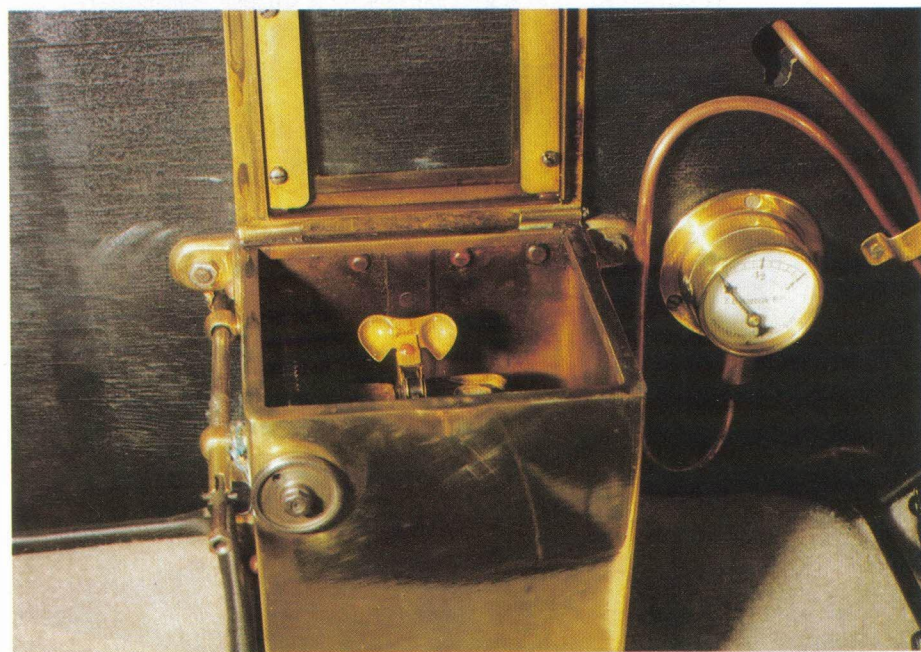
**A** háború előtt a magyar Opel-képviselő hangzatos reklámszlogent alkalmazott autói népszerűsítésére: Opel, ami sose kop el! Ez máig igaz a rüsselsheimi gyár termékeire, de még inkább igaznak érezzük akkor, ha egy találkozó vagy bemutató alkalmával szemben találjuk magunkat Kisapáti József Opel Puppchenjével.

A Kisapáti testvérek régóta járják az országot, hogy újabb és újabb, illetve régebbi és még régebbi darabokkal bővítsék gyűjteményüket. Úgy tíz évvel ezelőtt, egyik ilyen túrájuk alkalmával bukkantak rá az elég romos állapotban lévő, 1912-es évjáratú Opel Puppchenre, amely a közel hatéves felújítómunka eredményeképpen ma a veterántalálkozók egyik megcsodált darabja.

Az autó előélete eléggé kalandos, egy

kicsit visszatükrözi a közben eltelt idő történelmét. Mint említettük, Kisapáti József Opel Puppchenje 1912-ben készült Rüsselsheimben, és új autóként került Magyarországra. 1914-ben az első világháború kitörésekor – mint minden mozgásképes járművet – bevonultatták és futárszolgálatot látott el Budapest és az olasz front között. Szerencsésen megúsza a vérzivataros időköt és még sokáig használták, mielőtt a második világháború idején szétzedve elrejtették. Ott pihent egészen a nyolcvanas évek kezdetéig, amikor Kisapáti József rátalált és megvásárolta.

A század elején az autók építésmódja teljesen eltért a későbbi időkétől. Az acél zártszelvényekből összeállított alváza fávázas karosszériát építettek. Ez az akkori kocsiépítő hagyományoknak tökéletesen megfelelt, viszont éppen a fa az egyik oka, hogy a karosszériát szinte teljesen újjá kel-



A hűtő melletti karbidlámpák az igazi fényszórók, a szélvédő melletti petróleumlámpák a helyettesítő feladatát látják el

Olajtartály és olajszivattyú az utastérben. A tartályban látható kis csatlakozások (egy egész sor van belőlük láncra fűzve) emelik a kenőanyagot egy tölcserbe, ahonnan az egyenesen a motorba folyik le. A szállított mennyiség a csatlakozások cseréjével változtatható az olajszállítás

lett építeni, ugyanis a közben eltelt idő alatt a faváz elkorhad.

Az autó egyes részei váratlanul jó állapotban kerültek elő, például a motort nem kellett felújítani, a valószínűleg a hosszú pihenő előtt nem sokkal elvégzett generál a mai napig kitartott. A hajtásláncban sem voltak igazi gondok, a kuplung újraböröztése és az alkatrészek tisztítása után össze lehetett szerelni az egészet. A futómű kör-

nyékén már nem volt ilyen egyszerű a helyzet, a laprugókat újra kellett kovácsoltatni, és a függőcsapszegeket is újra kellett kicserélni. A legtöbb munka a karosszéria körül adódott, mert ami megmaradt, csak arra volt jó, hogy mintát lehessen venni róla. Ezért gyakorlatilag teljesen új karosszériát kellett építeni, mint tették azt ezélt nyolcvan évvel valamelyik németországi műhelyben. Ezt a munkát Kisapáti József saját maga végezte, a faváz elkészítésétől kezdve a lemezek kivágásáig és felszögeléséig. Ezzel persze még nem volt kész az öreg Opel, még be is kellett rendezni, és

sok-sok olyan apróságot kellett pótolni, amelyek nem állták az idő próbáját. A bőrkárpitozás szinte teljesen elpusztult, az új viszont tökéletes mása az eredetinek, a bőrborítású gombokkal rögzített bőrbevonat kötelező tartozéka volt az akkori idők autóinak. Már a húszas években leszoktak róla, de ezen az Opelen még számos alkatrész készült rézből. A réz állja a korróziót, de van egy nagy hibája: mélyhúzás után feszültségek maradnak vissza benne, amelyek hosszú idő elteltével szétrepesztik az alkatrészt. Pontosan ez történt a lámpákkal, amelyek szinte darabokra hullva ke-

## MŰSZAKI ADATOK

### OPEL PUPPCHEN TYP 5/14PS

**MOTOR.** Soros, négyhengeres, vízhűtéses, négyütemű. Furat 65 mm. löket 105 mm, összlökettérfogat 1392 cm<sup>3</sup>. Legnagyobb teljesítmény 15 LE 1800/min. Motorblokk egy tömbbe öntve. Három helyen csapágyazott főtengely. Álló szelepek, a vezérműtengely hajtása egyenes fogazású homlokfogaskerekekkel. Opel-Cudell karburátor. Bosch mágnesgyújtó. Bagger (kanalas) olajozás. Termoszifonhűtés, állandóan forgó ventilátorral. Csöves hűtő. Indítás indítókkal.

**ERŐÁTVITEL.** Bőrborítású kúpos tengelykapcsoló. Elkülönített, négyfokozatú kulisszas váltómű. A hátsó kerekek hajtása kardántengellyel.

**FELEPÍTÉS.** Acél alváz, elől szűkítve, hátul megemelve.

Első futómű: merev első tengely, függőcsapszeges felfüggesztés, félelliptikus laprugók.

Hátsó futómű: hátsóhíd, háromnegyed-elliptikus laprugók.

Kormánymű: csigaorsós.

Fékrendszer: mechanikus lábfék, amely a kardántengelyre hat (dobfék). A rögzítőfék a hátsó kerekekben elhelyezett dobfékekre hat.

Keréktárcsák: Opel, acélküllős.

Gumiabroncsok méretjelzése: 710 × 90.

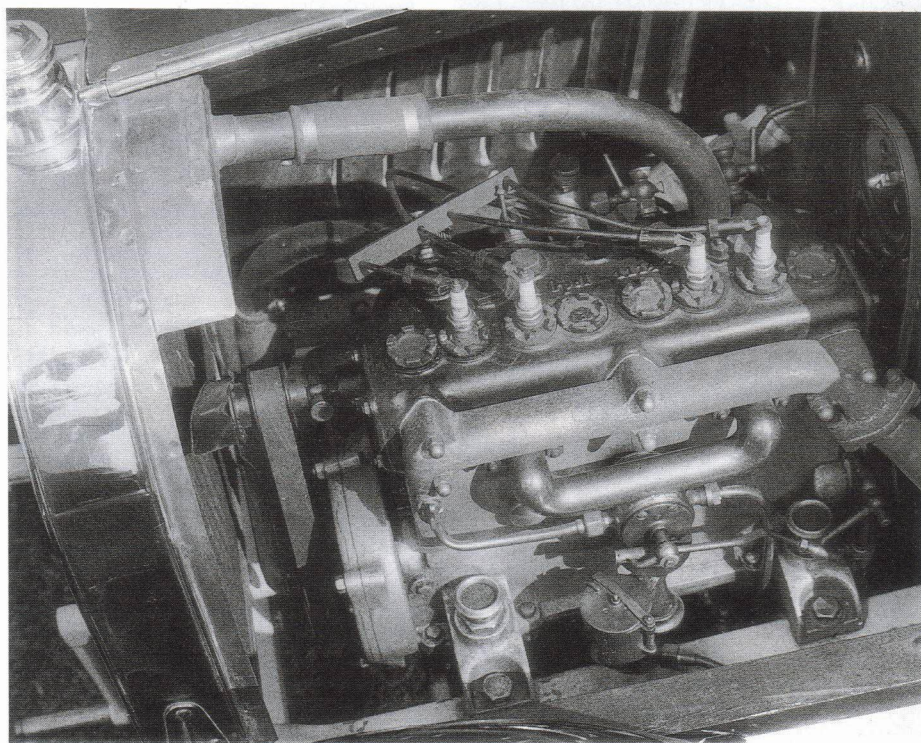
**MÉRETEK, TÖMEGEK.** Tengelytáv 2500 mm, nyomtáv elől-hátul 1250 mm. Alváz tömege 565 kg.

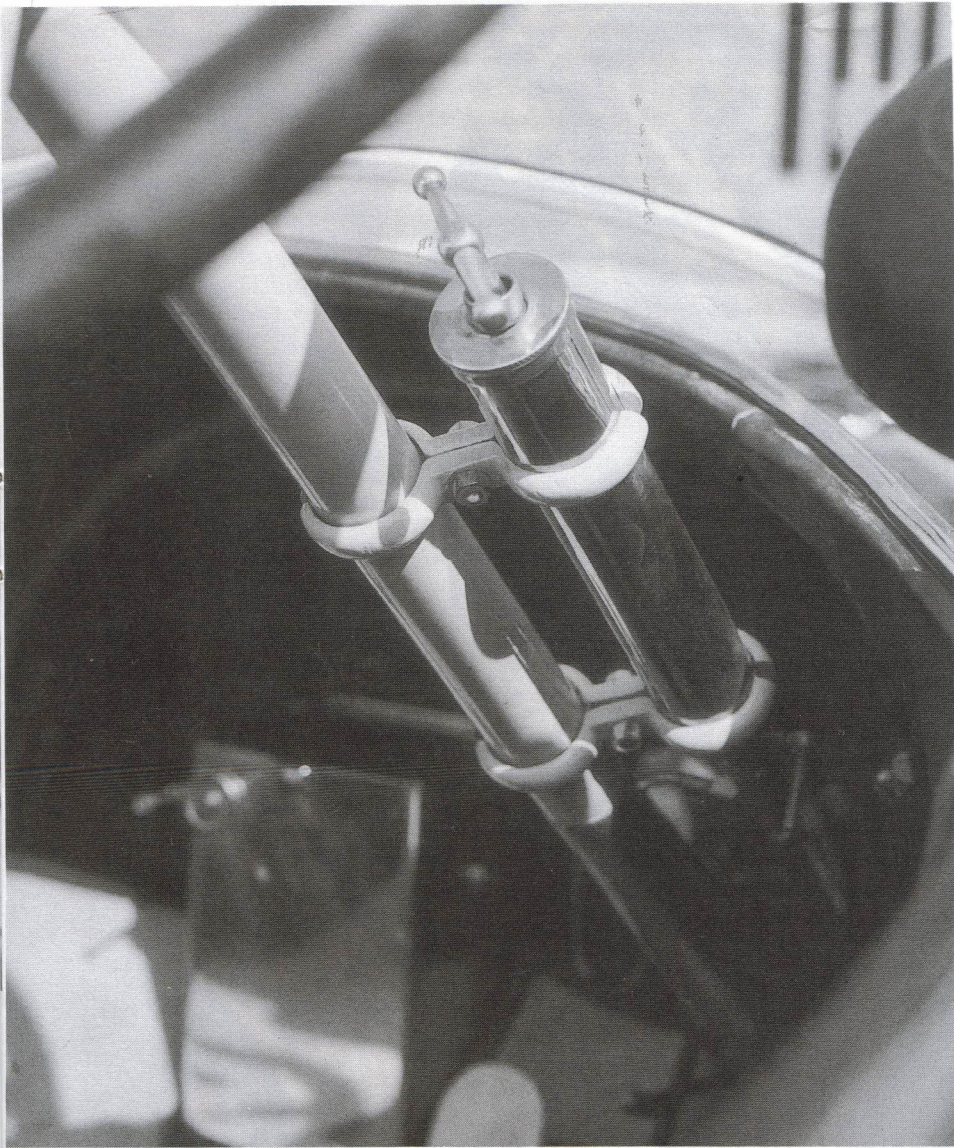
**MENETTULAJDONSÁGOK.** Legnagyobb sebesség 55 km/h.

Ára (1914-ben): 3600 márka.

Egyszerű és még ma is egészségesen működő szerkezet a motorépítés hőskorából. A motorblokköntvény oldalából kiálló kis tartály a nyomáshatároló szelep, amely a kipufogógázt egy bizonyos nyomással a benzintartályba engedi. Előtérben a kormánymű (balra) és a Bosch gyújtómágnes

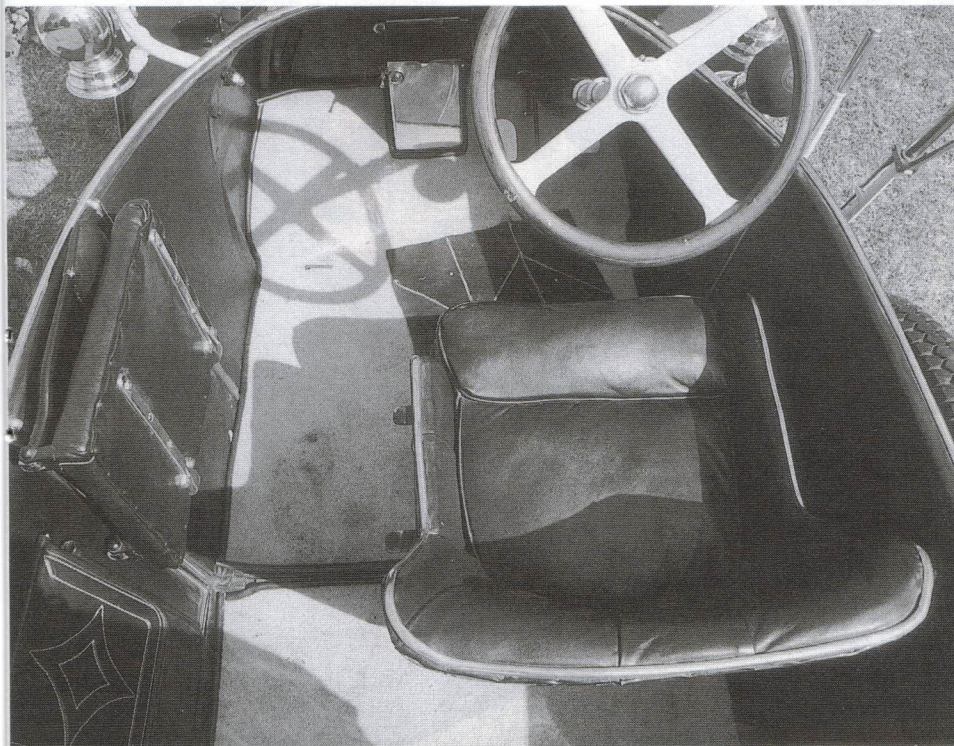
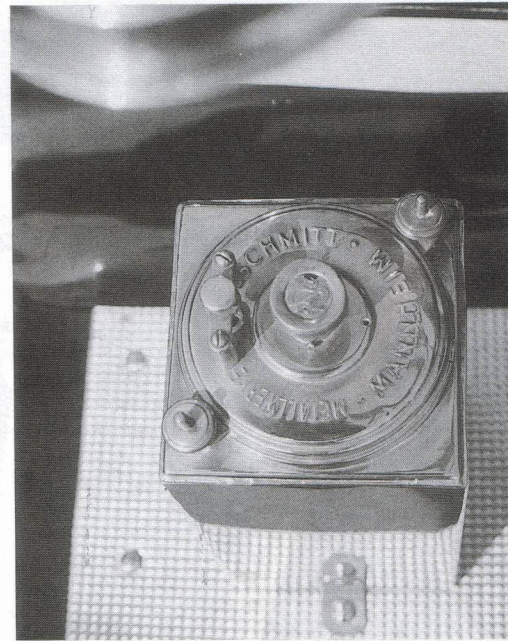
Ötletes módon a gyújtógyertyákat a szelepek kiemelésére szolgáló csavarokban helyezték el, így nem kellett az öntvényben a gyertyafuratok számára helyet szorítani. Az Opel-Cudell karburátor egy darabból készült a szívócsővel, így semmilyen más autóra nem szerelhető fel. A motor mögött (jobbaldalt) az olajszivattyút hajtó ékszíj látható





Ez nem olajszivattyú, hanem az a pumpa, amivel indításkor felpumpálhatjuk a benzintartályban a benzin feletti légnyomást, hogy az felnyomja a porlasztóba az üzemanyagot

Művészi munka a rézből készült acetilén-gáz-fejlesztő. Megbízható áramfejlesztő berendezések híján akkoriban karbidlámpákkal oldották meg a világítást, amelyeket – általában a trepnin (belépőlépcső) elhelyezett – gázgenerátor táplált



Csónakszerűen szűkül a vezető felé a Puppchen eleje, így a vezető mellett csak egy „fapados” pótülésnek jutott hely. Igaz, akkoriban az autót tartók többsége még sofőrt alkalmazott, aki mellé egy magára valamit is adó hölgy vagy úr nem ült be

rültek elő. Mintának azért még jók voltak, és most vadonatúj – de eredeti formájú –, csillogóra polírozott rézlámpákon táncolhat a napsugár.

Az Opel Puppchen szerkezeti kialakítása is érdekes, műszaki megoldásai között nem egy még a kortársaknak is furcsa lehetett. A motor hengerblokkja egy darabból készült, a hengerfej nem levehető, csak a szelepekhez való hozzáférés érdekében szereltek be nagy átmérőjű csavarokat. A vezérlés természetesen oldalt szelepeelt, a csavarok és a szeleprugót rögzítő ék eltávolítása után az álló szelepek kiemelhetők. A gyújtás mágneses, akkumulátor nincs az autóban, de nem is lenne, ami töltsen, mert ebben az időben a legtöbb autóba nem szereltek dinamót, az egyetlen elektromos





Teljes harci díszben. Az égi áldás ellen csak felülről véd a vászontető, így az utasok jól tették, ha maguk is vízálló ruhába öltöztek

Hátulról akár hintó is lehetne a Puppchen, ha... Ha nem látnánk a benzintartályt és a két kerék között az óriási differenciálművet



► berendezés a mágnesgyújtó volt. Az 1400 cm<sup>3</sup>-es, 1800/min fordulatszámú 14 lóerőt teljesítő motor indítását minden hengeren elhelyezett kis csapos tölcser könnyítette meg, az ezekbe töltött benzinnel lehetett a hidegindításhoz szükséges benzintöbbletet a hengerbe juttatni. A motor kenőanyag-ellátása teljesen eltér a későbbi időkben megszokottól: az olajszivattyú nem keringeti az adott olajmennyiséget, hanem csak mindig pótolja az elfogyasztottat. (Az olajlelőző, illetve áteresztőgyűrűk nélkül szerelt motorok igen nagy mennyiségű olajat fogyasztottak, amit folyamatosan kellett pótolni.) Erre különleges kialakítású szerkezet szolgál, ami emlékeztet az egyes elmaradt területeken ma is alkalmazott vízemelő berendezésekre. Láncrea kis kanálkát szereltek fel, amelyek miközben mennek egy kört, felvesznek egy kis olajat, majd egy tölcserbe juttatják, ami cső közbeiktatásával áll kapcsolatban a motorral. Az egész olajszivattyút és egyben olajtartályt az utastérben elhelyezett csillogó réztartály foglalja magába. Működését a tartály tetején követhetjük figyelemmel, itt lehet észrevenni azt, ha már nem emelnek olajat a kis kanalak, vagyis elfogyott a kenőanyag.

A másik ok, ami miatt az olajszivattyút

az utastérben helyezték el az, hogy egy kis kar segítségével ki-, illetve bekapcsolható. Ha a motor már nagyon füstöl, azt jelzi, hogy túl magas az olajsínt, ilyenkor célszerű a kar kihúzásával az olajadagolást leállítani. Csak arra kell figyelemmel lenni, hogy ne hagyja elfelejtjük visszakapcsolni! Az olajszivattyút ékszíjon keresztül a motor hajtja.

A motor életre keltése elég munkás feladat, annak ellenére, hogy gyakorlatilag az első rántásra elindul. Igen ám, de míg odáig eljut az ember! Először is, a kormány mellett elhelyezett pumpával túlnyomást kell létrehozni a benzintartályban. Azután ki kell nyitni a benzincsapot, be kell állítani a kézizárat a megfelelő értékre, és már kezdődhet is a kurblizás. Melegen egy-két fordítás elég, hogy alig hallható duruzsolással beinduljon a régi szerkezet. Hidegen egy kicsit bonyolultabb az indítás, hiszen ekkor a többletbenzin bejuttatására is kell egy kis időt szentelni. Amikor a motor jár, már nem kell a benzintartályba a túlnyomás fenntartása érdekében levegőt pumpálni, ezt egy érdekes szerkezet révén maga a motor teszi meg. A kipufogógáz egy része ugyanis nem a kipufogócsövön át távozik, hanem nyomáshatároló szelepen keresztül a benzintartályba jut. Az így fenntartott túlnyomás felnyomja a benzint a karburátorhoz, tehát nincs szükség mai értelemben vett AC pumpára.

A váltó kezelése is nehézkes egy kissé, a kart a kulisszában csak dupla kuplungolás közben lehet egyik fokozatból a másikba tenni. Szerencse, hogy az akkori körülmények között nem kellett állandóan váltogat-

ni, különben a vezető szabályos izomlázat kapott volna. Egy mai sofőr egyébként már a pedálokon eltevedne, ugyanis a jobb oldali pedál nem gáz, hanem fék, a középső a gáz, míg a kuplungpedált a szokott helyén, bal oldalon találhatjuk.

A műszaki megoldások mellett a karosszéria is tud újat mutatni, ugyanis a beszállásra mindössze egy ajtó szolgál, amit – jobb kormányos autó lévén – a bal oldalon helyeztek el. (Hiába, akkor még nem kellett kapkodni, hogy mindenki egyszerre ugorjon be az autóba.) Ezért viszont a vezető melletti ülést felsukthatóra kellett elkészíteni, ami ezért olyan, mint egy mai kempingszék: kicsi és kényelmetlen. A hátsó ülésen elegendő hely áll az utasok rendelkezésére, a lábaknak is rengeteg hely jut, akár táncolni is lehetne. Amit nem lehet: csomagot vinni, mert csomagtartó nincs, sőt hely sincs: hátul a csomagtartó helyén van a benzintartály. Így csak egy marad: vagy kevesebb utast kell vinni, vagy a trepnire kell erősíteni a bőröndöket, amelyek a jobb oldalon biztosan nem akadályoznak senkit a ki- és a beszállásban, ugyanis ott nincs ajtó.

Az éppen nyolcvan éve készült Opel olyan műszaki állapotban van, hogy a veterántalálkozókra keréken érkezik vele Kisapáti József, ahol mindig nagy sikert arat a csillogó-villogó és nagyszerűen működő régi idők autója.



Réz és réz mindenütt. A lámpa eredeti alapján újragyártott darab. A kürt nem eredeti tartozék, de hasonlót használtak a tízes években is. A rézalkatrészek ilyen csillogóra tisztítása több mint hatórai munkát igényel

# ÁBRÁNDOS ÁRAK

Közel egy éve adtunk hírt a régi járműekkel kapcsolatos információszolgáltatásra, adásvételre szakosodott cég, az Oldtimer Ügynökség létrejöttéről. A vállalkozás beindítása óta eltelt időszak tapasztalatait tudakolva készítettünk interjút a Balcons Kft. e különleges üzletágának vezetőjével, Nagy Zsolttal.

**A**utó-Motor Veterán: – Amikor a beszélgetés időpontját egyeztetjük, nem tűnt túlságosan lelkes hangúnak a telefonban. Jól sejtjük, hogy nem éppen fényes az üzletmenet?

**Nagy Zsolt:** – Az eddigiekben csak befektettünk, és rendkívül sok ismeretre és tapasztalatra tettünk szert a piacon, amiből, úgy gondolom, fellendülés esetén komolyan profitálhatunk. Arra nem lehet panasgom, hogy elkerülnének bennünket az érdeklődők; nagyon sokan felkeresnek bennünket információkért, dokumentációért vagy éppen járműértékelést kérve. Hozzá kell tennem ugyanakkor, hogy az értébecslést igénylők jelentős hányada csak tájékozódni kíván, esetleg ellenőrizni máshonnan kapott adatokat, tehát nem komoly a szándékuk. Az eladásra felkínált járművek két komoly kategóriába sorolhatók: egyrészt a harmincas évekből való, jobbára rendkívül rossz állapotú kocsik,

másrészt pedig az ötvenes-hatvanas években gyártott üzemképes autók.

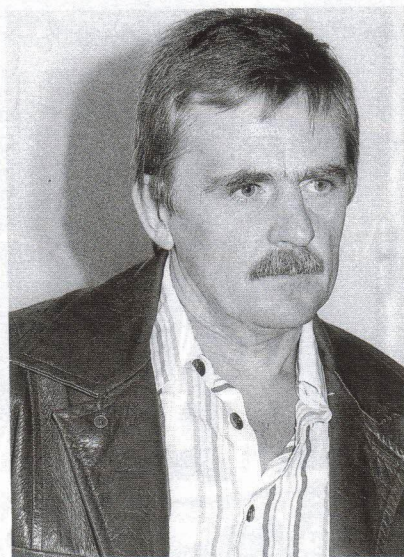
**AMV:** – Úgy értsük, hogy alkalmanként kihasználják önöket az ügyfelek?

**N. Zs.:** – Előfordult ilyen is. Információt kért tőlünk az ügyfél, és miután megkapta, elfelejtett fizetni.

**AMV:** – Nem az árat találták túl magasnak?

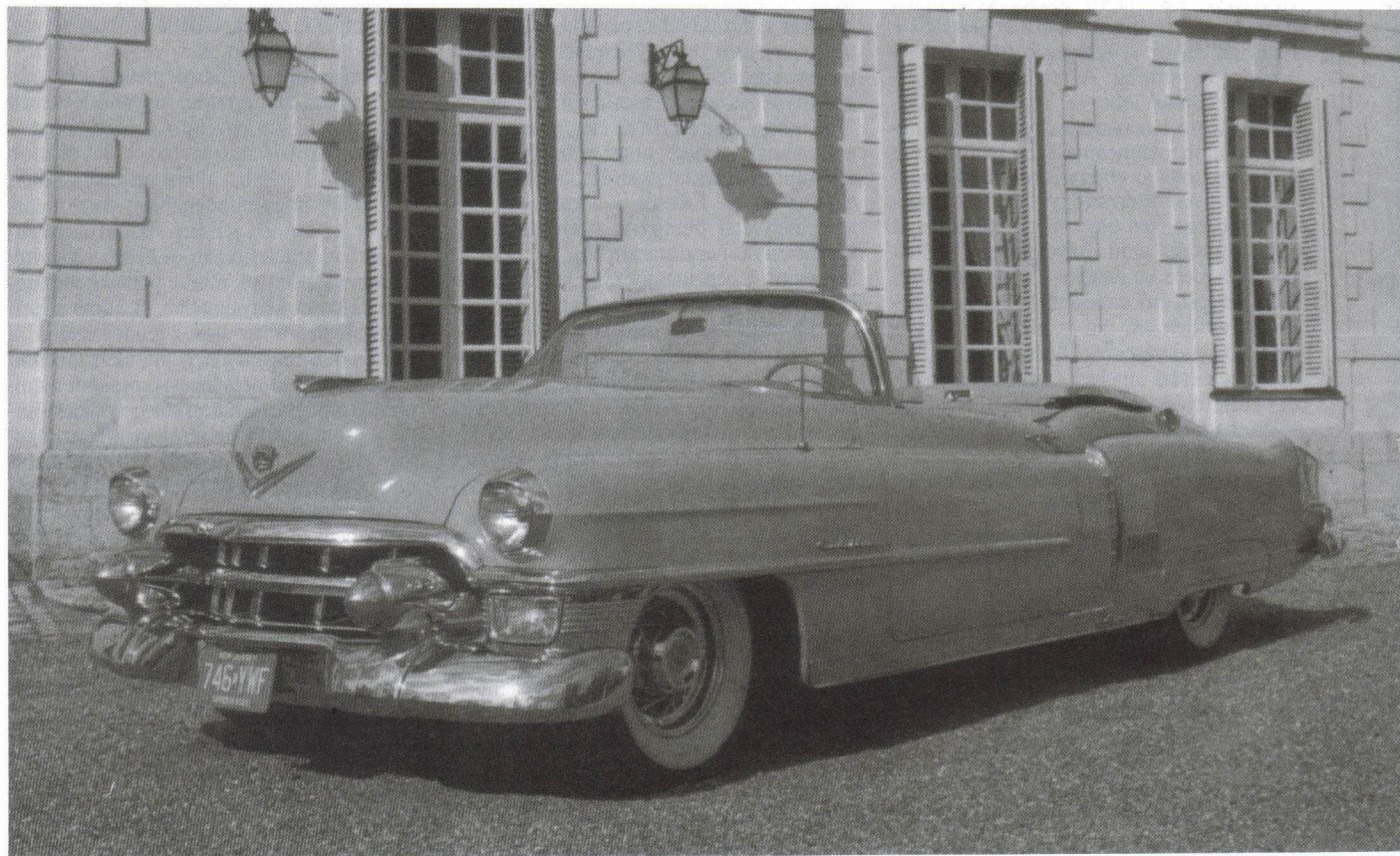
**N. Zs.:** – Ez aligha fordulhatott elő, mert gyakorlatilag jelképes összegeket kérünk a szolgáltatótevékenységünkért. Amennyiben például valaki egy Budapesten lévő autót akar felbecsülni, mi beszerezzük a típusazonosításhoz szükséges dokumentációt, kimegyünk a helyszínre, elvégezzük a felmérést, értékelést adunk, mindezt 460 forintért. Azt hiszem, ebből mindenki láthatja, hogy az árainkban néha még a saját költségeinket sem érvényesítjük maradéktalanul.

**AMV:** – Információink szerint az önök



jóindulatú hozzáállása ellenére sem került sor eddig egyetlen adásvételre sem.

**N. Zs.:** – Ebben nem érzem magunkat hibásnak. A felkínált járművek ára olyan messze van a valóságos piaci értéktől, hogy az egyszerűen elképesztő. Csak egy friss példa: felkínáltak eladásra egy csukott DKW F7-es személygépkocsit, üzemképes állapotban, nem túl magas színvonalon fel-





Kalkuláció  
**CADILLAC DE VILLE CABRIO (1963)**  
 újszerű állapot  
 üzemanyag: normal

Dev/Ft. = 53.8  
 Vám = 78  
 Fogy. adó = 0

Költségformák		Magyarázat	
1.	Gépjármű értéke	–	alapkivitelben
2.	Extrák	–	
3.	1. 2. Összesen	–	Devizában Forintban

4.	Szállítás		
5.	Biztosítás		
6.	Rakodás		
7.	Csomagolás		
8.	4. 5. 6. 7. Összesen		

9.	3.8 Összesen	–	Devizában Forintban
----	--------------	---	------------------------

10.	Egyéb összesen		
-----	----------------	--	--

11.	Vám	3. tétel Nettoért. X%-a	
12.	Vámérték	9. tétel Netto értéke	
13.	Importilleték	12. tétel 1%-a	
14.	Vámkezelési díj	12. tétel 2 %-a	
15.	Statisztikai illeték	12. tétel 3%-a	
16.	Fogyasztási adó	táblázatból	
17.	Által. forg. adó ÁFA	11. 12. 14. 16. tétel x%-a	
18.	Fizetendő vám össz.	11. 14. 15. 17.	

19.	Netto bekerülési	9. 10. 13. 16. 18.	
20.	Mwrst.	1. 2. tétel X%-a	
21.	Brutto bekerülési	19. 20.	

	Netto	Brutto
8	34,956.14	39,850.00
9	0,00	0,00
11	34,956.14	39,850.00
12	1,880,640.35	2,143,930.00

15	0.00	0.00
16	100.00	100.00
17	0.00	0.00
18	0.00	0.00
20	100.00	100.00

23	35,056.14	39,950.00
24	1,886,020.35	2,149,310.00

27	89,535.00
----	-----------

30	1,466,899.47
----	--------------

32	1,886,020.35
----	--------------

34	18,860.20
----	-----------

36	37,720.41
----	-----------

38	56,580.61
----	-----------

40	.....
----	-------

42	847,680.61
----	------------

44	2,408,860.65
----	--------------

47	4,403,276.10
----	--------------

49	263,289.65
----	------------

51	4,666,565.75
----	--------------

#### ALAPADATOK

Deviza árf.	53.80	63
Term Mwrst. %-a	14.00	64
Száll Mwrst. %-a	0.00	65
Bizt Mwrst. %-a	0.00	66
Munk Mwrst. %-a	0.00	67
Fogy. adó.	0.00	69
Vám %-a	78.00	70
ÁFA %-a	25.00	71

ták a kínálatot és az árakat, udvarias mosollyal elköszöntek tőlünk. Volt, aki 3,5 millió forintot kért a csukott 170-es Mercedeséért, olyan is, aki, miután közöltük vele, hogy a kocsija a kért árak legjobb esetben is csak a felét éri, azt válaszolta, tudja.

A hazai eladók árai tehát annyira komolytalanok, hogy lehetetlenné teszik az üzletkötést. Sokan a család vagyonának tartják az öreg autót, bebeszéli maguknak, hogy milyen sokat ér, és azután az árából akarnak házat venni. Gyakorta előfordul, hogy külföldi újságok, katalógusok áraival felszerelve jönnek hozzánk, és nem veszik figyelembe a járművük állapotát, amely általában messze elmarad a Nyugaton szokásostól. A tapasztalat az, hogy az eladásra kínált magyar autók zöme az V. kategória alatt van, csakhogy ilyen külföldön nincs.

AMV: – Egyáltalán, milyen autót keresnek Magyarországon a külföldi vevők?

N. Zs.: – Az 1940 előtti nyitott kocsikra és az ötvenes-hatvanas években gyártott amerikai cirkálókra van érezhető kereslet, ebben a kategóriában viszont nincs kínálat. Amit a legtöbben kínálnak eladásra, az 1950-es években gyártott és Magyarországon használt keleti autók, például Skoda Felicia, abból a számtalan csehszlovák és volt NDK-beli ajánlat miatt túlkínálat van Nyugaton.

AMV: – Ha eladni nem lehet Nyugatra a magas itthoni árak miatt, talán venni viszont éppenséggel érdemes lenne...

N. Zs.: – Kétségtelenül jó ajánlatokkal rendelkezünk érdekes és szép kocsikból, gyakorlatilag bármilyen típust be tudunk hozni, a vevő igényei szerint. A baj csak az, hogy Magyarországon az oldtimernek semmiféle kedvezményt nem élveznek, egy régi autó az új vagy éppen 5–10 éves kocsival azonos elbírálás alá esik, tehát vámot és áfát kell fizetni az importált régiség után. Ez esetenként nem is csekély összeg, hiszen a régi járművek motorja általában nagy összlökettérfogatú, tehát a legmagasabb vámot vetik ki rájuk. Ehhez a teherhez persze még hozzá kell számítani a szállítási költségeket, ami a vásárlás helyétől függően váltakozik. Ha Amerikából hozunk autót, a konténer beszállításáért négyezer dolláros számlát állítanak ki, s egy konténerbe jó állapotú kocsiból legfeljebb kettő fér. Ha minden fizetnivalót összeszámolunk, kiderül, a vételárat meg kell szorozni 1,8-del ahhoz, hogy a bruttó árat megkapjuk. A megoldást csakis az oldtimerekre vonatkozó kedvezményes vámtétel jelenthetné, az eredmény pedig az lenne, hogy műszaki emlékekkel gazdagodna az ország.

AMV: – Erre azonban ma még korai lenne számítani, hiszen az autóimport fontosabb területei is szabályozásra várnak. De mire számít az Oldtimer Ügynökség?

N. Zs.: – A jelenlegi helyzetben úgy látjuk, nincs értelme további beruházásoknak, viszont eddigi szolgáltatásainkat meg kívánjuk tartani, készséggel állunk ügyfeleink rendelkezésére, ha restaurálással kapcsolatos címekre, információkra van szükségük, illetve ha venni vagy eladni szeretnének.



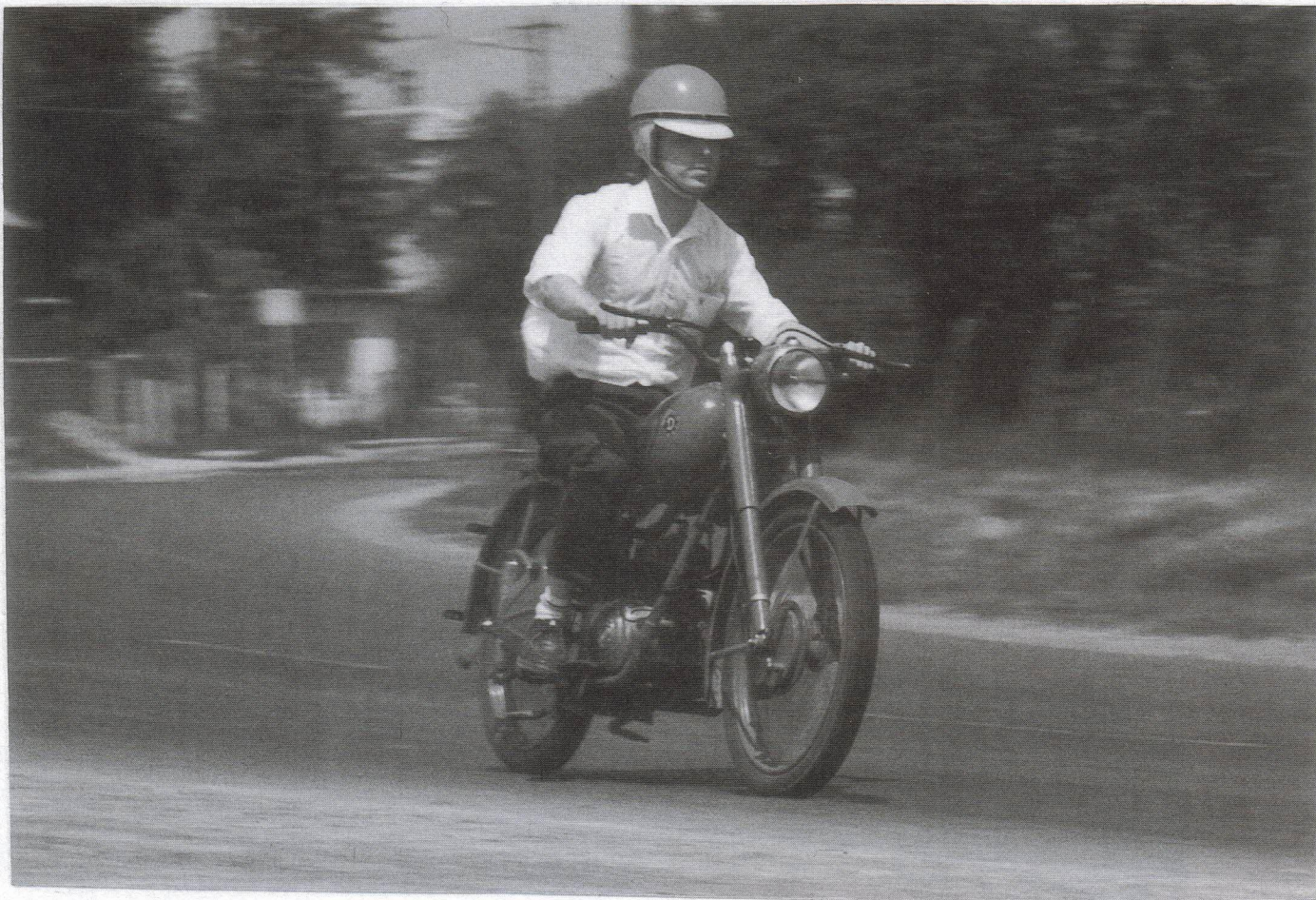
Cadillac de Ville Cabrio-; a magyarországi import költségei a táblázatban láthatók

újítva, néhány nem eredeti alkatrészsel, 800 ezer forintért. Ugyanezt a típust Németországban jobb, eredetibb állapotban, szében restaurálva, hétezer márkáért, azaz 350 ezer forintért meg lehet venni. Vajon ki fog eljönni Németországból ide a rosszabb állapotú, kétszer annyiba kerülő kocsierért?

A közelmúltban megkerestek bennünket egy francia cég képviselői, s amikor meglát-







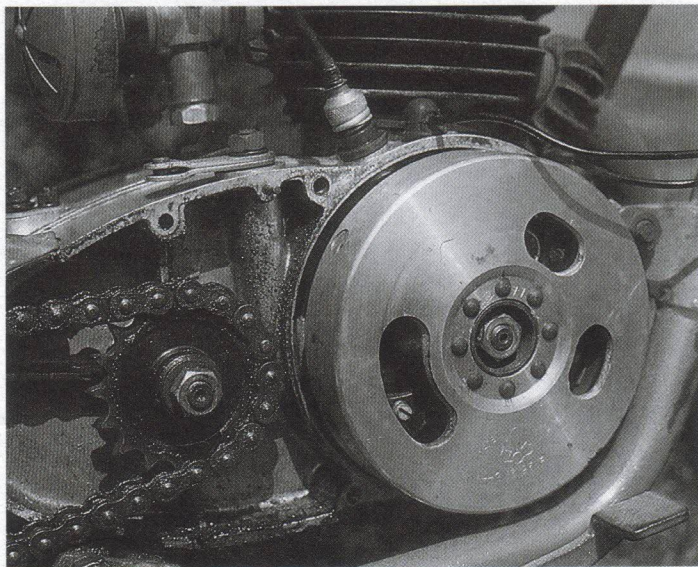
# MÉG RENDSZÁMA SEM VOLT

Szerencsés leltre bukkantunk Balassagyarmaton. Egy újszerű, alig használt D-Csepelre, amelynek rövid történetét Gajdán Miklós vetette papírra, a képeket Balogh Róbert készítette.

**A**utót vagy motorke- rékpárt általában azért vásárol az ember, hogy közlekedjen vele. Munkába járjon, bevásároljon, vagy éppen ügyes-bajos dolgait intézze. Így volt ez régen is, ha máshová nem, hát kirándulni járt a család a járgánnyal. Ezért ritkán lehet olyan járművet találni – akár csak néhány évre visszamenőleg is –, amely megtartotta eredetiségét. Van a veteránjármű-gyűjtőknek egy csoportja, akik mégis a gyári álla-

potú járművekre szakosodtak, a megtalált régiséget nem újítják fel, hanem úgy mutatják be, ahogy van, gyári fényezéssel és krómokkal. Az ő számukra – de valószínűleg minden veterános számára – csodaszámba menő leletet jelent, ha egy alig

Lehet, hogy most először került le a több mint negyedszázados D-Csepelről a gyújtásoldali fedél. A láncon és a lánckeréken semmilyen használatra utaló nyomot nem fedezhettünk fel



## MŰSZAKI ADATOK

### D-CSEPEL 125

**MOTOR.** Egyhengeres, menetszellűtéses, kétütemű. Furat 54 mm, löket 54 mm, lökettérfogat 123 cm<sup>3</sup>. Sűrítés 6,5. Legnagyobb teljesítmény 4,5 LE 4300/min-nél. Egyfűvókás, tűszabályozású karburátor. Torokátmérő 18 mm, a fűvóka mérete 75.

**ERŐÁTVITEL.** Többtárcsás, olajban futó tengelykapcsoló, háromfokozatú, lábkapcsolású váltómű. Áttételek: primer: 2,86; I.: 3,00; II.: 1,50; III.: 1. A hátsó kerék hajtása láncsal, áttétel 2,6.

**FELÉPÍTÉS.** Acélsővekből hegesztett dupla bölcsőváz.

Elsőkerék-felfüggesztés: hidraulikus csillapítású teleszkópvilla.

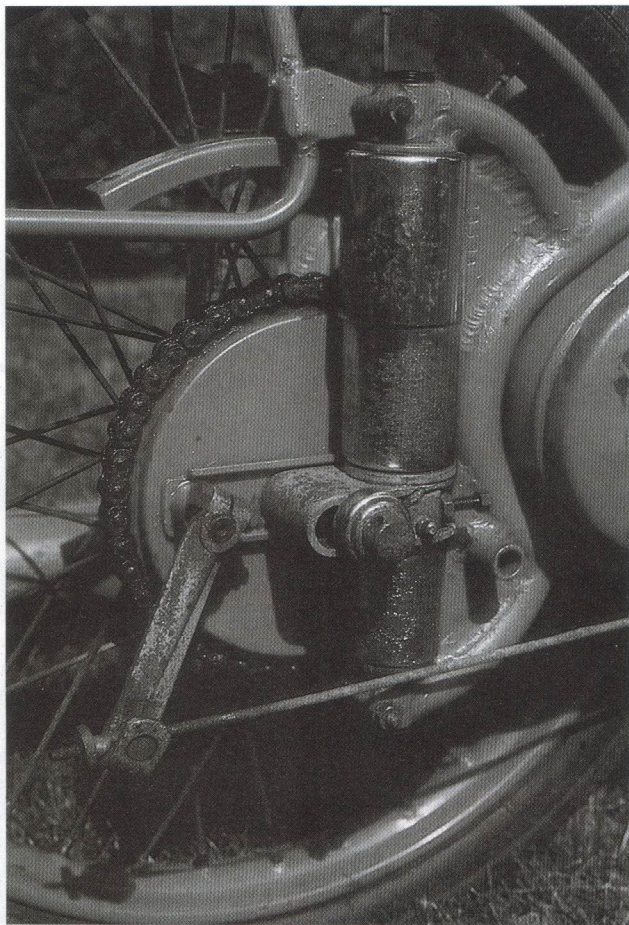
Hátsókerék-felfüggesztés: teleszkópok.

Fékrendszer: elől-hátul féldobfék.

Gumiabroncsok méretjelzése: elől-hátul 2,75 × 19"

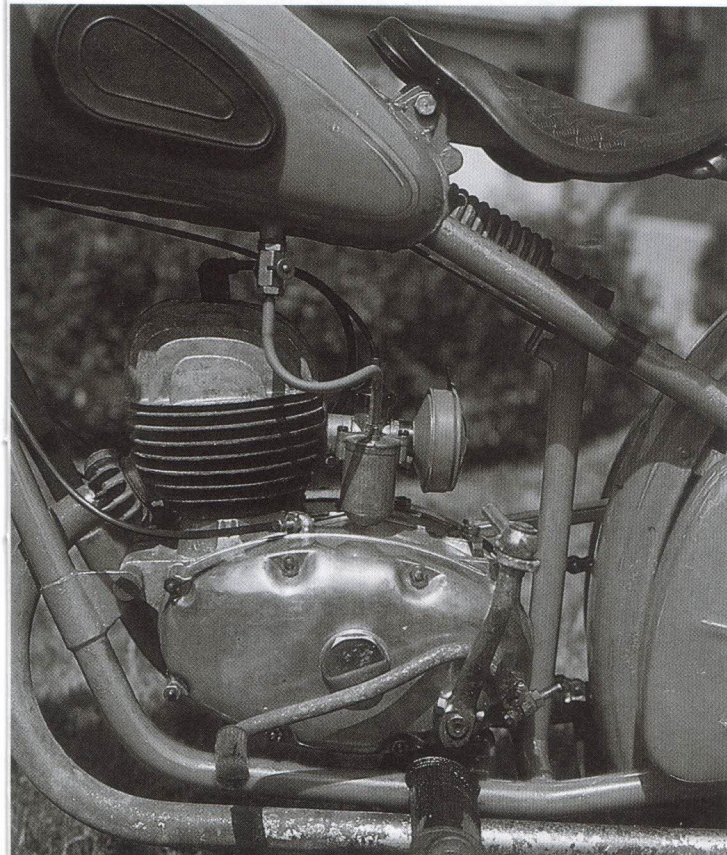
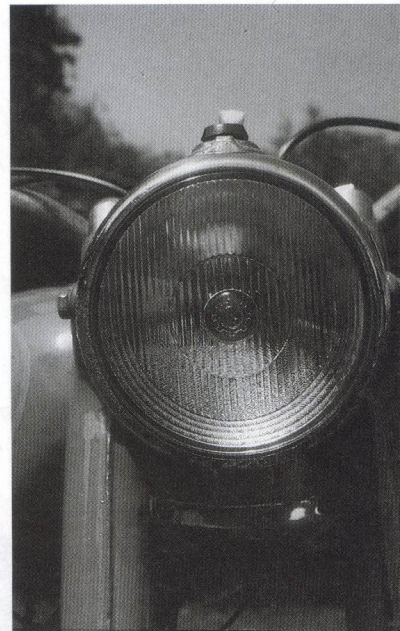
**MÉRETEK, TÖMEGEK.** Tengelytáv 1400 mm. Menetkész tömeg 79 kg.

A benzintartály térfogata 11 liter.



A bakteleszkópok utazási komfortja jóval elmarad a maig használatos lengővillás megoldásoktól

Hibátlan az emblémás első fényszóró, a vizsgán is megfelelően



használt, vagy teljesen új járműre bukkannak.

Ez történt Veres Szabolcs balassagyarmati olvasónkkal, aki gyakorlatilag vadonatúj – még bejártatlan – D-Csepel 125-ösre talált Nádújfaluban. A csoda magyarázatát a motorvásárlás körüli viharos történelmi időkben találhatjuk meg.

A D-Csepeket 1955 augusztusában kezdte gyártani a Danuvia Szerszámgyár. Bár az első blokkalkatrészek előállítására már tavasszal elkezdődött, az állandóan jelentkező gondok miatt az első 500 darabos széria csak szeptemberben hagyta el a gyárat. Ebben az időben már lehetett – rendelkezésre – pénzért is vásárolni motorkerékpárt, de sok volt a különböző szolgálati célra kitartalt jármű is.

A ma Veres Szabolcs tulajdonában lévő D-Csepel az

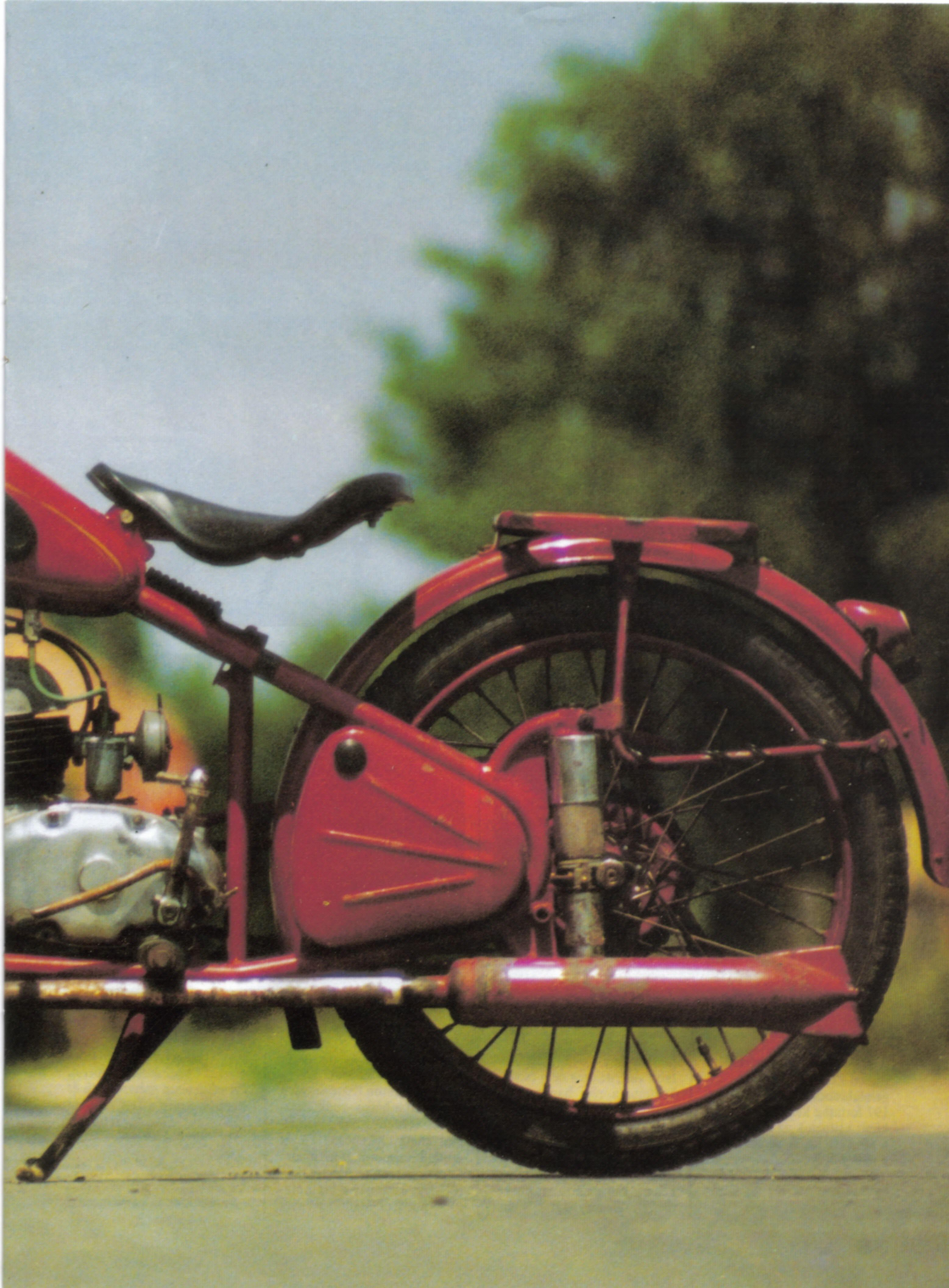
**Minden eredeti, még a benzincső is. A berugókarról hiányzó gumi és a kicsit elkorrodált krómok mutatják az idő múlását**

utóbbi csoportba tartozott: 1956 nyarán szolgálati járműként kapta kézhez akkori gazdája. A motort még le sem vizsgáztatta, amikor beköszöntött a viharos ősz, amelynek szele sokakat Nyugatra sodort. A D-Csepel tulajdonosát is. A motorkerékpár itt maradt, és gazdájára várva egy fészkerbe került. Ott talált rá az egyéb régiségek iránt kutató balassagyarmati olvasónk a teljesen gyári állapotú és még alig használt járműre. Rendszáma, forgalmi engedélye sohasem volt, ezért nem nagyon vették elő. Sajnos a megtett kilométereket nem lehetett ellenőrizni – sem akkor, sem azóta –, mert erre a modellre nem szereltek kilométer-számláló műszert.

Szerencsére az új tulajdonos nem állt neki felújítani szerzeményét – erre nem volt szükség –, hiszen rendkívül jó állapotban volt. A korról csak a kissé rozsdás krómok és a bemattult festék árulkodott. A kis D-Csepel színe sötétbordó, amiből azt a következtetést vontuk le, hogy eredetileg ▶

Talán ez a kicsit nyújtott  
forma tette kívánatossá  
a D-Csepet a külföldi  
vásárlók szemében

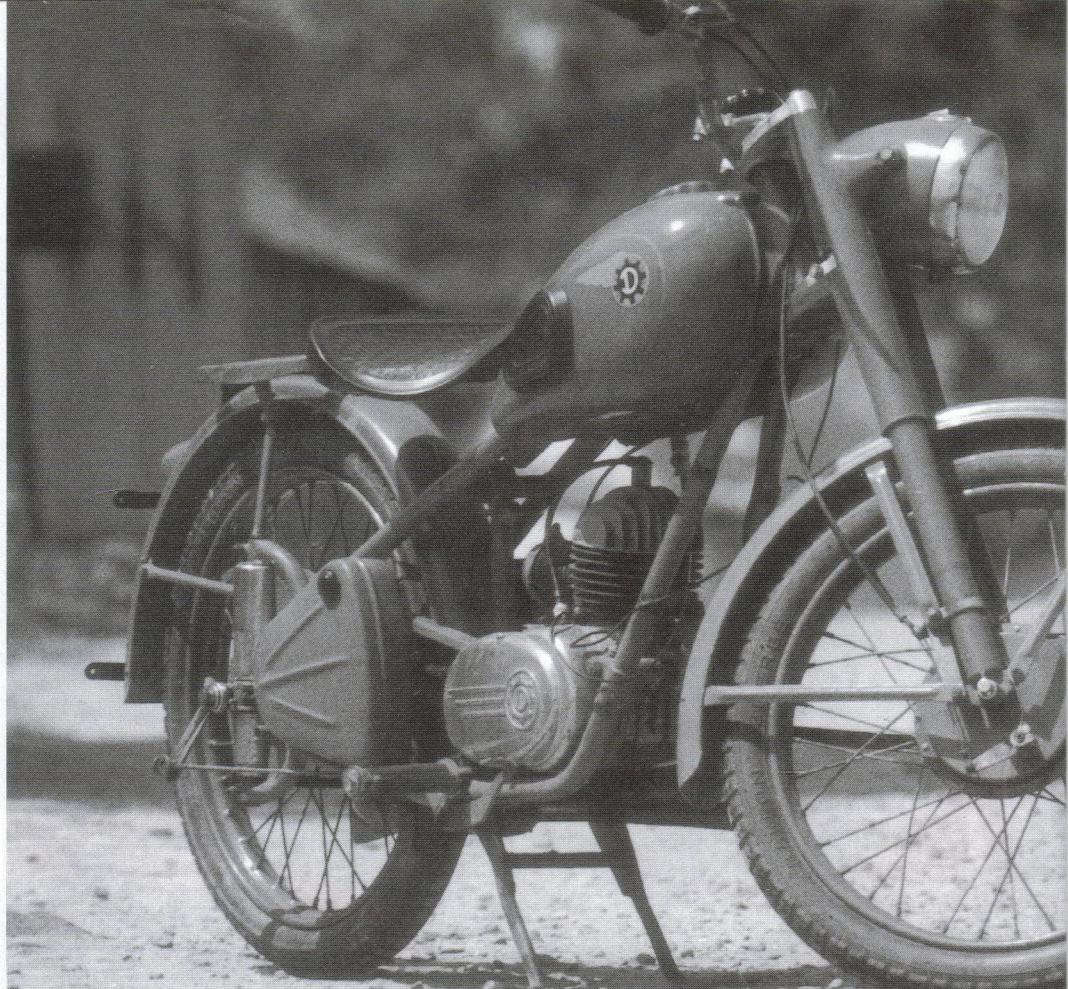




► exportra szánt darab volt. A hazai piacra készült D-Csepeket jobbra feketére fényezték. A motoron egyébként nemcsak a fényezés, a számok, hanem minden eredeti: a bovdenek, a vezetékek, sőt még az elsőeglycsomag is az ötvenes évekből való.

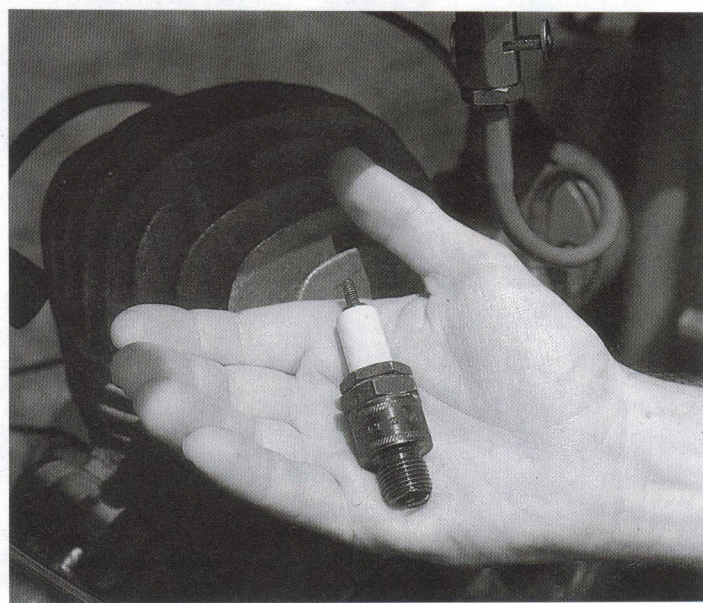
Mivel ezt a motorkerékpárt nem kellett restaurálni, nem volt felújítási története sem. Így nem maradt más hátra, mint kipróbálni az újonnan több mint negyedszázadot pihent D-Csepe, amelyben – gazdája szerint – még az eredeti sebességváltó olaj volt. A motorral – megtalálását követően – ő közlekedett egy kicsit, kizárólag a kertek alatt, földutakon, hiszen a rendőreinek biztos szemet szűrt volna egy rendszám nélkül közlekedő motorkerékpár. Mi is ilyen helyen ültünk fel rá, hogy megnézzük, miként is szolgál még a régi kétkerekű.

Az indítás könnyen ment, az úsztatás utáni néhány, gyújtás nélküli átforgatást követően a második rugás meghozta eredményét, óriási füstfelleget ergetve beindult a motor. A hangja a mai gépek-



A 2,75 × 19-es méretjelzésű Ballon Emergè gumiabroncsok annak idején 197 forintba kerültek. Azóta kicsit változtak az árak, a pénz értéke, és persze a motorok is

hez képest élesebb, szaggatottabb volt, de ezen nem csodálkoztam, a régi hangtompító berendezésekre még nem azok az előírások voltak érvényesek, mint a maiakra. Ezután helyet foglaltam az egy szál lengőnyergen. Hát nem egy keleti kényelem, kissé kemény, de megteszi. (Menet



közben éreztem az ülésrugózás jótékony hatását, ami a kátyús földúton tisztességesen besegített a hátsó – bakteleszkópos – rugózásnak.) Behúztam a tengelykapcsoló karját – majd leszakadtak az ujjaim –, kapcsoltam az első fokozatot, nagy kattanás, a kis mutató a nulláról átállt az egyes

**Gyújtógyertya az ötvenes évek közepéről. Természetesen szétszedhető és természetesen a D-Csepeből vettük ki**



**Korának egyik legszebb  
kismotorkerékpárja volt  
a D-Csepel 125**

**Szemből is jó kiállítású, akár  
nagyobb gépnek is nézhetnénk.  
Az első gumibroncs nem sok  
utat látott, kopásnak nyoma  
sincs rajta**



számra, és a kuplungkart kiengedve nekiindultam Balasgyarmat földútjainak. Kis huzatás után kapcsoltam a második, majd a harmadik fokozatot – pontosan és hibátlanul kapcsol a váltó –, és máris 50–60 km/h-s tempóban robogtam. A megállás már nem volt ilyen szép, az első fék karját és a pedált egyszerre működtetve próbáltam meg lassítani, amikor rá kellett jönnöm, hogy a fékek nincsenek jól beállítva, és jó hosszút kell rajtuk húzni, illetve nyomni, hogy valami történjen. Ezután inkább a lassú hajtásra tértem át, és nem győztem csodálkozni a D-Csepel nyugodt – szinte négyüteműszerű – járásán, valamint azon, hogy – amint azt sokan mesélték – a pincéből húz. Danuviám volt, de azt

**Még a régi fajta, magas  
rendszerábrára vár a tartó, amely  
fölött az apróska hátsó lámpa  
kapott helyet**

nem ártott jól kipörgetni, ha kapcsolni akartam a következő fokozatot. A kis Csepelen más volt a helyzet. Első fokozatban szinte aljára is elment, és alig kellett egy kicsit gyorsítani, hogy a másodikba kapcsolhassak. Azért nem kellett elsőben üveghangig húzni a gázt, mert második-



ban is szinte aljára is elment. A harmadikhoz azonban nem ártott egy kicsit felpörgetni a nyolcadliteres kétüteműt, azt már csak az aljára is elment, és alig kellett egy kicsit gyorsítani, hogy a másodikba kapcsolhassak. Azért nem kellett elsőben üveghangig húzni a gázt, mert második-

Az első – hidraulikus csillapítású – teleszkópok egy ekkora motoron valószínűleg ma is megállnák a helyüket, jól kiegyenlítették a gidresgödörös földutakat. A hátsó bakteleszkópok már kevésbé felelnek meg, kiadósakat pattant a D-Csepel hátulja egy-egy kátyú vagy púp után. Az útsimításban természetesen szerepet kaptak a mainál kissé nagyobb, 19 col átmérőjű kerek is. (Elképzelni nem tudom, milyen lett volna egy bakteleszkópos, kiskerekű motorkerékpár. Valószínűleg rázó, mint egy régi szekér.) Az ülés kellemes csalódás volt, amely keménysége ellenére – jól megtervezett rugózásával – aktívan kivette részét az ütegetlenségek felvételéből.

A motorkerékpár többi egysége is működőképes maradt, a világítás is. Egyedül a lánc nyúlt meg egy kicsit, de ezen nem csodálkozhatunk, a bakteleszkópos motorok sohasem arról voltak híresek, hogy kímélik a láncot. A láncológás menet közben néha ijesztő zajokat produkált, az állítás már éppen időszerű lett volna.

Veres Szabolcs régóta foglalkozik a veteránzás gondolatával – volt is néhány régi gépe –, de igazi álmát még nem tudta valóra váltani. Álommotorjának színe hasonló a D-Csepeléhez – amit ezért vásárolt meg –, de erőforrása nagyobb, és más üzemmódban is dolgozik. Számára az igazi egy Indian volna, de ő is tudja, hogy nehéz feladat ma egy Scoutot vagy egy Chiefet megvásárolni. Mindenesetre könnyebb volna, ha D-Csepeljének új gazdát találna, ezért komolyan foglalkozik a gondolat, hogy áruba bocsátja ritka szép állapotban megmaradt kétkerekűjét.



# RÓZSASZÍNŰ ÁLOMÚSZONYOK

Az ötvenes-hatvanas évek autótörténelmének aranykora Amerikában a hatalmas uszonyú, végtelen hosszúságú cirkálók idejét jelentette. Ezeknek modellváltozatait mutatja be Fazakas Gergely

**A** fecskefarkas limuzinok említésekor először mindenkinek Elvis Presley, a Beatles és az amerikai elnökök autói jutnak eszükbe, az időszak Cadillacjai.

A Cadillac párhuzamosan futott két sorozata, a Type 62 és az Eldorado típusok az igazi oldtimer- és a modellautógyűjtők között egyaránt népszerűek, így több cég is foglalkozik modellezésükkel. Közülük először a portugál Vitesse cég 1/43-as modelljeit mutatjuk be.

A gyárat egy francia modellgyűjtő alapította a nyolcvanas évek elején. A rövid múltra visszatekintő cég azonban már számos modellkategóriában nyerte el Az év legjobban kidolgozott modellje címet. A gyár az európai és az amerikai kontinensen egyaránt érdekelt, így olyan típusokat igyekszik modellezni, amelyek mindkét világban ismertek.

A Cadillac-sorozatuk első tagjai az 1950 és 1953 között gyártott, még nem fecskefarkas Type 62 és Eldorado modellek. Közülük az Eldorado a kabrió, a Type 62 a hardtop és a kupé típusok neve volt. Egyébként a változatok karosszériája teljesen megegyezik, mindössze a szélvédők különböznek: a kupéké egyenes, a kabrióké hajlított.

A Vitesse minden változatot több színben is készít, de a legnépszerűbbek érthetően a rózsaszínre festett példányok. Érdekességként elkészítették Eisenhower elnök és Marilyn Monroe autóját is, amelyek a

„Just Married – Kathy and John for ever” – hirdetik az örökké tartó hűséget a feldíszített esküvői Cadillac oldalán az ifjú házasok



hírességekkel együtt kaphatók. A tűzoltóautó-gyűjtők a San Franciscó-i tűzoltóbrigád 1950-es autóját, a versenyautók szerelmesei pedig – valódi unikumként – az egyetlen versenyen, az 1950-es Le Mans-on indított három Cadillac Type 62 egyikét szerezhették meg gyűjteményükbe.

Úgyancsak a Vitesse terméke a cápauszonykorszak csúcskorából, az 1959-es évből származó Type 62-es sorozat. Ebből is nyitott és csukott kabrió-, valamint kupéváltozat készült. A sorozat érdekessége a fiatal házaspárt szállító Just Married, Kathie and John feliratú típus. A szivárvány minden színével bepíngált kocsin még a menyasszony és a vőlegény ruhája, beleértve a menyasszonyi fátylat, sőt, a gépkocsi után zörgőknek kötött edények, konzervdobozok is részletesen kidolgozottak.

Ugyanezt a típust jelenítette meg a Matchbox–Dinky cég is. A régi Dinky márkanevet megvásárló Matchbox cég az ötvenes-hatvanas évek nosztalgiaautóit mutatja be ebben az új, exkluzív sorozatban.

A Coupe de Ville az egyik

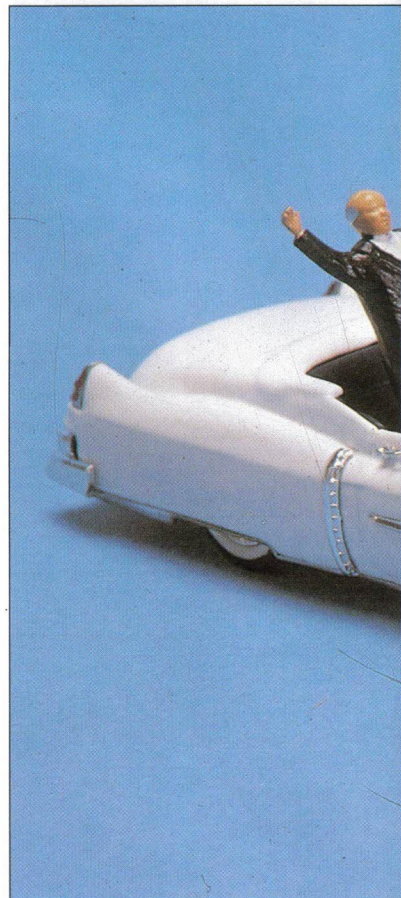


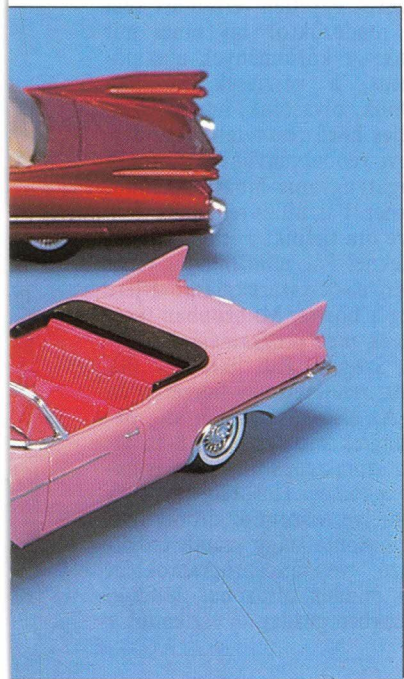
Az 1953-as, 1957-es 1959-es év Cadillac-formái

leghosszabb sorozatgyártású Cadillac, 572 cm hosszú. A 6,4 literes, 325 lóerős motorra igazán szükség volt a 2,3 tonnás karosszériában. Az autó így, 1/43-as modellként is kifejezetten impozáns. És bár a Match-

box–Dinky modelleken semmi nem nyílik, a finom kidolgozás és a mérsékelt (20 márka körüli) ár a gyűjtők kedvelt sorozatává teszi őket.

Az eredeti Dinky céghez hasonlóan a háború előtti évekig





Eisenhower elnök 1953-as Cadillacja; a sofőr, az elnök, a csillagos-sávós lobogók is részletesen kidolgozottak

a nyitott Eldorado Biarritz és a zárt Eldorado Seville 1957-es példányai.

A kétajtós luxuskupék az uszonykorszak elejéről valók, a lámpatestek csak annyira emelkednek ki a csomagtér síkjából, mint európai kortársaiké. A Solido modellek egyébként átmenetet képeznek az igényes játékok és a tömeggyártású modellek között. Erre utal 1000 forint alatti összegnek megfelelő áruk, az, hogy kerekeik gurulnak és a motorfedél nyitható, másrészt az is, hogy külön talpra állítva, műanyag dobozba erősítve árusítják.

Az ötvenes évek amerikai autóiira speciális modellkészítő cégek is szakosodtak. A német Franklin és az angol Brooklin cégek 1000-es nagyságú sorozatokban készítik 35-40 dkg súlyú fehérfém modelljeiket. Az ezekben a sorozatokban szereplő 1957-es Eldoradoért 100 márka feletti összeget kérnek el.



nyúlik a francia Solido cég története is. Yesterday sorozata szintén ezt, a gyűjtők és autótulajdonosok között nosztalgikus emlékeket ébresztő korszakot dolgozza fel. A sorozatban szerepel két rózsaszínű Cadillac is,



## EZÉRT NE UTAZZON KÜLFÖLDRE!

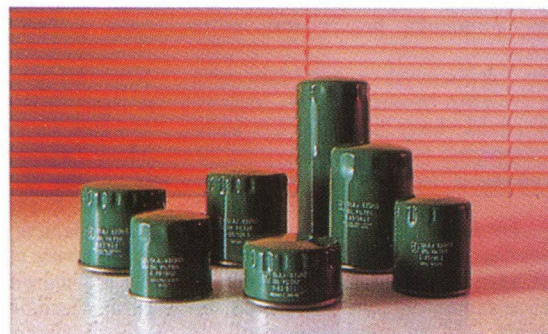
Az Armafilt Ipari Szövetkezet nemcsak nyugatra exportálja a korszerű gépjármű olaj- és levegőszűrőit, hanem a hazai piacon is kaphatók az AUDI, BMW, CITROËN, FIAT, FORD, MAZDA, MERCEDES, NISSAN, OPEL, PEUGEOT, VW és még sok egyéb típushoz.

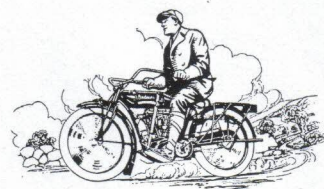
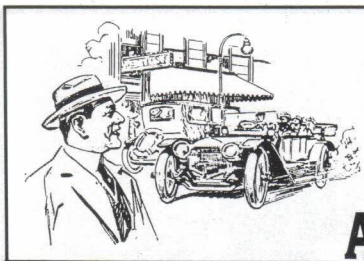
Keleti autókhoz tömítések, tömítés-garnitúrák! Diszkontáruháunkban teljes választékkal várjuk a viszonteladókat is.

## ITTHON SOKKAL OLCSÓBBAN MEGVÁSÁROLHATJA!



Ipari Szövetkezet  
1135 Budapest,  
Reitter Ferenc u. 37.  
Telefon: 129-9260  
Telefax: 149-8553  
Telex: 22-5969  
Diszkontáruháunk:  
1135 Szegedi u. 52.  
Telefon: 129-0082





## A SZERKESZTŐ OLDALA

### SZÁMVETÉS

Ismét elmúlt egy esztendő – az Autó-Motor Veterán életében immár a második –, helytálló tehát visszatekinteni kissé az időben. Sajnos lapunk rosszkor született, a gazdasági recesszió sehol a világon nem kedvez a költséges hobbiknak. Bár 1992-ben is volt néhány veterános rendezvény, s akadt közöttük színvonalas is, ma már csak nosztalgiával emlékezhetünk a hetvenes évek második felére és a nyolcvanas évek elejére, amikor több mint félszáz igényesen restaurált jármű gyűlt össze Európa különböző szegleteiből Esztergomban vagy Sopronban a nemzetközi szinten is számon tartott találkozókön.

No igen, akkor még jó ürügy, esetleg érdekes lehetőség volt az NDK-ból vagy Csehszlovákiából Magyarországra utazni, de aligha csak erről van szó. Ha ugyanis így lenne, a régi barátokkal találkozhatnánk ausztriai vagy németországi versenyeken. De nincsenek ott.

Európa felénk eső részén mostanában alaposan megnöttek a megélhetési költségek, és aki a tíz évvel ezelőtti benzín- és hotelárakat összeveti a maiakkal, megtalálhatja a magyarázatot; nem beszélve a jövedelmi viszonyok negatív tendenciájáról.

Nemcsak a hobbira áldozható családi költségvetési hányad zsugorodott össze az oldtimer-rajongók jelentős hányadánál, a támogatók köre is leszűkült. Az egykor mecénási szerepkört betöltő nagyvállalatok megszűntek, csődbe mentek, s a nyereséges és sikeres új vállalkozások között csak kevés akad, amely felkarolná, támogatná a technikatörténeti múlt értékeit ápoló hobbistákat. S maguk az érintettek, a gyűjtők közül is mind kevesebben vállalják a közhasznú szervezést, versenyrendezést, mintha mindenki bezárkózott volna kissé.

Ilyen körülmények között csak örülhetek az Autó-Motor Veterán létezésének, s annak, hogy bár 1992 két kényszerű áremelést is hozott, olvasóink ragaszkodnak a laphoz, sőt, a példányszám folyamatosan emelkedik. Minden új lapszám után sorra érkeznek a gratuláló levelek, íróik között mindig akad, aki azt kéri, legyen havi kiadása a Veterán. Erre sajnos egyelőre nincs mód, hiszen nincs főállású munkatársakból álló szerkesztőségünk, amely a többletmun-

kát el tudná végezni. Tehát maradunk negyedévi magazin, s ha lehet, egyre színvonalasabb. Ehhez továbbra is számítunk olvasóink segítségére, várjuk ötleteiket, javasolataikat. Nagy segítség a szerkesztőnek, ha bemutatásra érdemes régi autóról vagy motorról szerzed tudomást, ha meghívást kap egy-egy magángyűjtemény megtekintésére. Tervezzük egy pályázat indítását is, amelynek résztvevői azok lehetnek, akik beküldik nekünk járművük restaurálásának történetét, fényképekkel illusztrálva, s a legjobb munkák szerzői jutalomban részesülnek. S persze szívesen helyt adunk a különböző restaurálási fogások ismeretének is, hiszen ezek közkinccsé tételével mindannyian gazdagodunk.

### RÉDLY PÁL

December 2-án lett volna 90 éves a magyar autózás sokak által ismert és tisztelt egyénisége, Rédly Pál. A három évvel ezelőtt elhunyt aranydiplomás, okleveles gépészmérnököt Somogyi Ágoston budapesti olvasónk írt emlékező sorokat, megjegyezve, hogy Rédly Pálról autós körökben eddig senki sem emlékezett meg, holott nevét kitörölhetetlenül bevészte a magyar műszaki és autóműltba. A hibát meg nem törtéنتé tenni már nem lehet; úgy gondoltam azonban, hogy ezen az oldalon való megemlékezésel elégtételt kaphat egy kitűnő mérnök. Idézem hát Somogyi Ágoston emlékező írását.

„Rédly Pál ifjú mérnökként szakértője volt az Országos Automobil-kísérleti Alomásnak és utódintézményeinek (Atuki, KTI), többek között részt vett a negyvenes években a fagázúzemű járművek fejlesztésében is. 1928-tól tanított az állami „sofőriskolán”, amely akkor még a Magyar Királyi Technológiai és Anyagvizsgáló Intézet szervezeteiben működött. A második világháború után az Országos Gépjárműügyi és Közúti Közlekedésszervezési Bizottság ügyvezető igazgatójává nevezték ki. 1945-ben ő szervezte újjá az állami gépjárművezető-képzést, és így igazgatója lett az Állami Autóműszaki Intézetnek, egészen annak a Baross utcába költözéséig.

A háború után elsőként írt tankönyvet a gépjárművezető-jelölteknek. A vizsgára készülők számára „A gépjárművezetői vizsga műszaki ismeretei” című könyv hosszú időn át nélkülözhetetlen

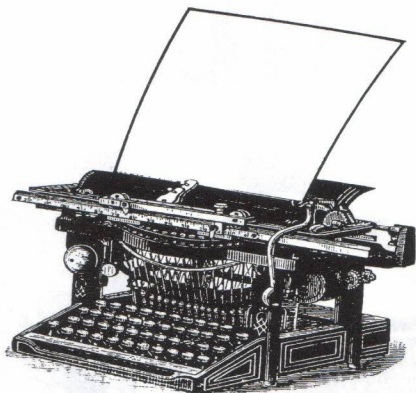
forrás volt. A két kiadást megért Rédly-Csajághy: A gépkocsik szerkezete és kezelése című könyv igényes részletességgel tartalmazza a gépjárművel kapcsolatos teljes műszaki ismeretanyagot, és ennél fogva tankönyv lett a hivatásos gépjárművezető-jelölteknek. Szerzője és társszerzője több, a gépjárművek szerkezetével foglalkozó könyvnek, tankönyvnek.

Rédly Pál ötletekkel teli, izig-vérig műszaki ember volt. Szerény szentendrei házában jól felszerelt barkácműhellyel rendelkezett, hogy újításainak, találmányainak végeláthatatlan sorában az elméleti megoldások mellett azok gyakorlati megvalósításában is részt vehessen.”

### PROGRAMAJÁNLAT HELYETT

Az Autó-Motor Veterán mostani számából hiányzik egy rovat, a Programajánlat. A dolog magyarázata meglehetősen egyszerű: egyetlen terminust sem kaptunk a rendezőktől, így nincs mit közreadjunk. A körülmények alakulása sajnálatos, a vesztesek azonban nemcsak Önök, olvasóink, hanem azok is, akik széles körű részvételre számítanak jövő évi rendezvényükön. Lapunk hatékonyságát ugyanis hiba lebecsülni, ezt a Lackner Pál által rendezett őszi veteránbörze óta tudjuk. Történt ugyanis, hogy Lackner Pál, mint mindig, most is november első vasárnapjára, 1-jére hirdette meg a börtét. Mi azonban tévesen jelentettük meg programajánlatunkban, 8-ára. Szegény Pali barátunk mit tehetett mást, rendezett egy börtét 1-jén és 8-án is. Az első vasárnapon alig néhányan lézengtek a helyszínen, 8-án viszont még a szomszédos utcákban is hatalmas volt a tömeg. Hasonló hibák elkerülését remélve, viszont az utóbbi rendezvényhez hasonló nagy számú érdeklődőt vonzó veteránosprogramokban bízza kíván minden olvasónak boldog, új felfedezésekben gazdag új esztendőt a szerkesztő,

# LEVELEZÉS



Rendeltem Önöktől egy veteránmotor-katalógust. Kaptam helyette egy autóst, amit ki kellett fizetnem a postai átvételkor. Amikor láttam, hogy autós, visszaküldtem saját költségen, és megírtam, hogy bizonyára tévedés történt, rossz katalógust küldtek el. Kértem, hogy küldjék el a motorost. Erre megint elküldtek egy autóst, amit már nem fizettem ki, és ráírtam, hogy megint rosszat küldtek el. Azóta sem kaptam meg a motoroskatalógust. Az eltelt idő viszont már fél év.

Kérem Önöket, hogy próbáljanak valamit tenni azért, hogy megkapjam a kifizetett katalógusomat. A leltárban biztos kijön a hiba, miszerint én kifizettem egy katalógust, de nem kaptam meg.

Segítségüket előre is köszönöm.

A lap szerkesztéséről is szeretnék még néhány szót írni.

Bizonyára növelné az eladott példányok számát, ha bemutatnák az amerikai klasszikus autókat és a hírnevesebb motorokat. Gondolok itt az alábbiakra: Cadillac Eldorado, Chevrolet Belair, Chevrolet Corvette, Ford Thunderbird, az európaiak közül Mercedes 170, BMW 501, Jaguar SS 100 stb. A motorok közül a Harley-Davidsonok, Zündapp K500, K600, K800, BMW R2, R3, R4, R12, R32, R47, R11 stb.

**Légrádi Tamás**  
Eger

*Levelét továbbítottuk az Autóprint Kft.-nek, amely az Oldtimer Katalógok forgalmazásával foglalkozik. Ez ugyanis nem a szerkesztőségünk ügye, mi csak közreadtuk a vásárlásra vonatkozó lehetőséget. Reméljük, azóta már megoldódott a probléma.*

*Témajavaslatait köszönjük, egyetértünk velük, s mint láthatja, e számunkban egyik típust be is mutatjuk, a BMW 501-esről olvashat egy cikket.*

\*\*\*

Ezúton érdeklődöm, hogyan lehetséges belépni a Magyar Veteránautó-klubba (nem tudom, hogy mi a pontos megnevezése). Magam is autós vagyok. Van egy 30 éves Wartburg 312-es standard limuzinom.

**Halász Zoltán**  
Tiszaöldvár

*Sajnos, nem létezik magyar veteránautó-klub, csak kisebb szervezetek működnek az ország különböző részeiben. Önnek azt javaslom, vegye fel a kapcsolatot Ferenczi Józseffel Cserkeszőlön, aki a környékbeli veteránosok lelkes pártfogója.*

\*\*\*

Az Autó-Motor 1992. januári számában a Motorparadicsom című cikk keltette fel az érdeklődésemet. Szeretném megtudni, hogy a Magyarországra behozott külföldi oldtimerekre mekkora vámot szabnak ki, vagyis milyen katalógus szerint értékeli fel őket, és felújítás után hogyan lehet levizsgáltatni az ilyen járműveket.

A másik kérdésem: az egyik ismerősömnél van egy veteránkorú autó, baráti összegért adná, de nem merem megvásárolni, ugyanis nincs rendszáma és forgalmi engedélye az autónak. Szeretném tudni, hogy van-e lehetőség az autó forgalomba állítására.

**Szakál György**  
Hódmezővásárhely

*A külföldről behozott autók, motorkerékpárok vámátételének kiszabásakor a vásárláskor kiállított számla az irányadó. Amennyiben az ezen szereplő összeg irredánsan alacsony, a vámhatóság saját becslés, illetve kirendelt szakértő állásfoglalása alapján határozza meg a vámértéket. A vám és áfa befizetése után a kapott okmányokkal nincs akadálya a vizsgáztatásnak és forgalomba helyezésnek.*

*Az iratok nélküli gépjármű forgalomba állítására vonatkozóan az A-M Veterán szeptemberi számában olvashat információt.*

\*\*\*

Miután a hazai motorkerékpárokkal behatóbban foglalkozom, és 1929-től szinte minden, egészében hazai gyártású motorral rendelkezem, valamint összegyűjtöttem min-

den elérhető velük kapcsolatos gépkönyvet, gyári fotót, matricát stb., örömmel láttam a szeptemberi A-M Veteránban a szépen restaurált, háromfokozatú váltós WM-Csepel 100/48-ast. Dicséret érte a szegedi tulajdonosának! Ezt a típust esetleg még restaurálni kívánókat segítő, és a történeti hűség kedvéért megemlítem a motoron észlelt, nem a típushoz tartozó alkatrészeket. Remélem, észrevételeim nem veszi rossz néven a restaurátor-tulajdonos.

– Helyesen tippeltek, a benzincsap nem eredeti; szintén elfordíthatós típus volt, de nem ilyen hosszú felső csőrősszel.

– Nem eredeti a sebességváltókar, ami a 125/49-es típusé. Ezen a 100-ason még a mellékelt gyári motorblokkfotón látható, lefelé ívelő típusú kar volt, és nem volt a rovátkolt taposórészű berúgókaron gumiburkolat sem.

– A cikkben ismertetett 100/48-ason a Bosch-gyertyasapka sem a típus eredeti szerelvénye. Szintén a motorblokkfotón látható ún. villás kábelcsatlakozó a gyári kiadású, amit recézett anya szorított a gyertyára.

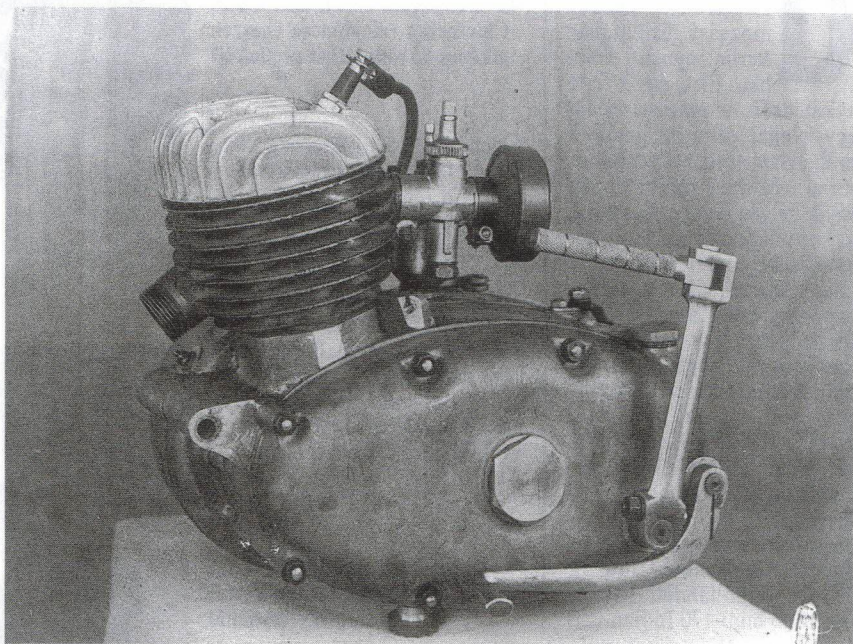
– A sötét színű, PVC-ből készült markolatok nem erre a típusra jellemzők, ezen fekete gumimarkolatok voltak.

– Lehet elírás is a cikkben szereplő műszaki adatoknál a 65 kg-os saját tömeg. A gyár 55 kg-ot adott meg, felszerelve.

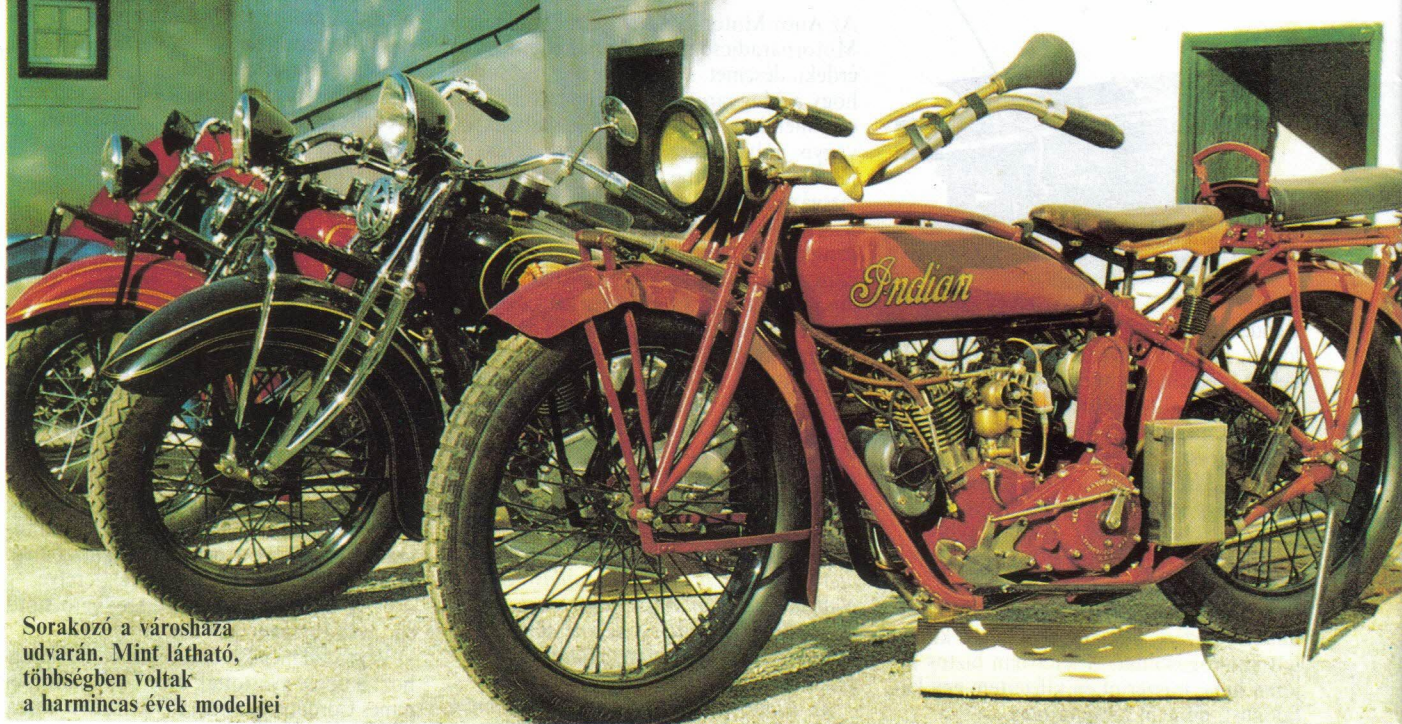
– Az eredeti gyertya szétszedhető típusú, „vékonymenetes” volt.

Végezetül még két érdekesség a 100/48-as-hoz: a típust gyártották 19 × 2,50-es drótpéremes Cordatic gumival is utóbb, és a hozzá tartozó 19-es abronccsal. Ez az abronccsozás a 125-ös szérián már általános volt. Viszont ez a típusú ülésgumipárna és ülésváz eredeti ritkaság, ezen a típuson szerepelt és a megelőző kétebességes Túra 100-ason, illetve az igen kis szériában készült Túra-blokkos 100/L-en (lemezvázra utal az L).

**Dani Péter**  
Érd



# TÖRZSI GYŰLÉS



Sorakozó a városhaza udvarán. Mint látható, többségben voltak a harmincas évek modelljei

Minden évben egyszer jelképes táborúz köré ülnek az európai Indian-tulajdonosok. Az idei rézbőrű-találkozóról Ocskay Zoltán számol be.

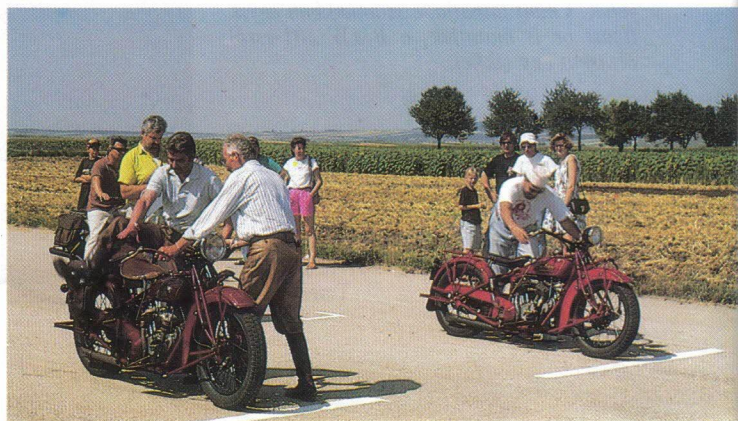
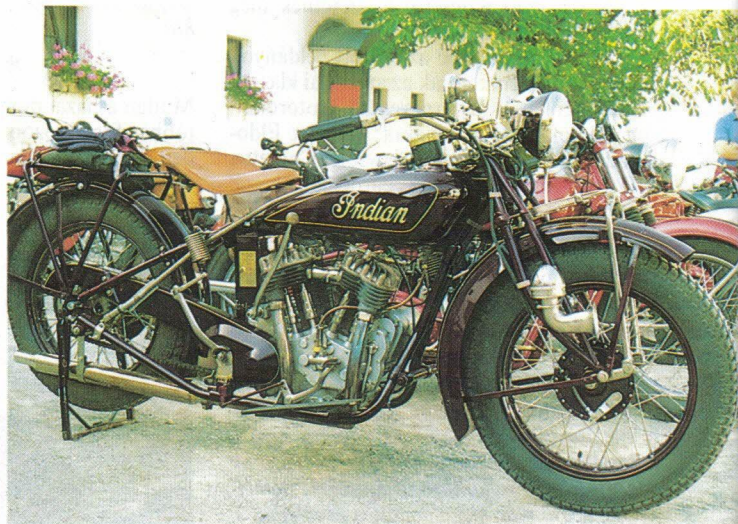
**U**we Zieseman jól megtermett, macskós mozgású fizikatanár Berlin nyugati felében. Élete egyik felét a katedrán, a másikat pedig egy olajjal átitatott padlójú műhelyben tölti kedvenc motorjai között. Amikor éppen egyik helyen sem tartózkodik, akkor találkozót szervez a németországi Indian Club tagjainak részvételével valahol Európában, hogy minél többen összejöjjenek a V kéthengeres motorjairól híres amerikai márka barátai. Idén valahogy nem volt igazán formában, ezért az Ausztria keleti csücskében lévő Pötschinget választotta az 5. klubtalálkozó helyszínéül, ily módon a távolság elriasztotta a kontinens nyugati szegleteiben lakókat. Tavaly, a hollandiai Lemerben több mint 170 Indian volt

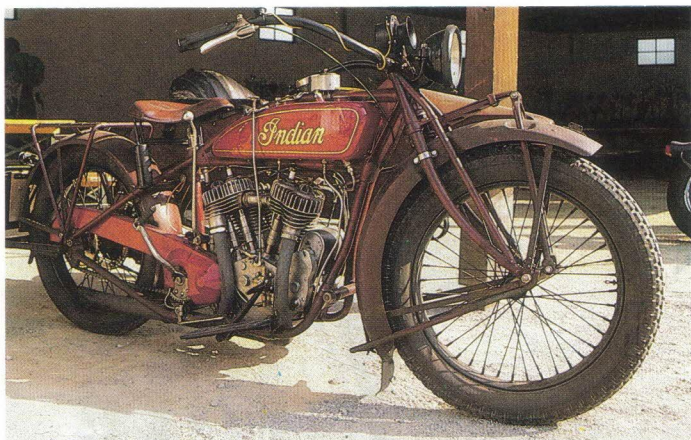
Sokan ezek már túlzásba a színkeverés során, ennek az 1931-es Chiefnek a tulajdonosa egészen elképesztő választást produkált

a depóban, idén júliusban viszont csak 85 gépet regisztrálhattak a rendezők.

A többség utánfutón hozta a kifényesített vasat, Sam „Chieffy” Lee, az angliai Indian-klub elnöke például 27 órán át zötyögött kis áruszállítója kormányánál, hogy időben ott lehessen. Mások viszont hatalmas bőrszakokat szíjaztak a hátsó kerék mellé, és jó kövér gázokat húzva le-

Két cseh versenyző, Milan Vlček és Jan Pestal a sprintverseny rajtjánál





Elvéve még akad eredeti állapotú gép is. A tankot és a láncburát javítani kellett ezen az 1925-ös Chiefen, ezért az új festés

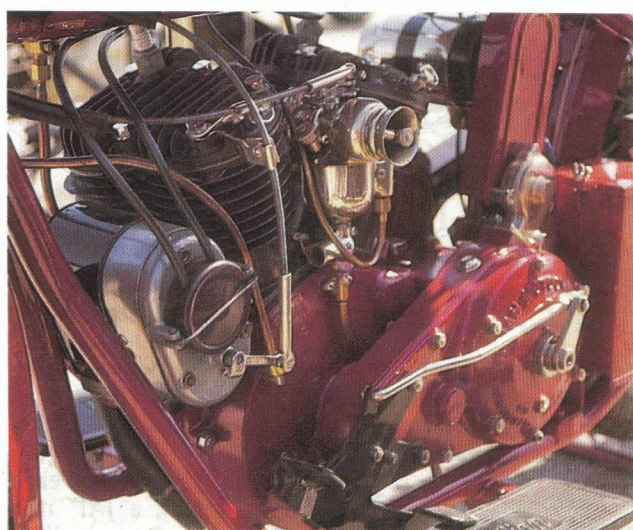
**1947-48-as modellek.**  
A szoknyás sárvédő a negyvenes évek elején jött divatba



eredetileg, vagy ha tudja, nem érdekli a dolog. Látható volt például egy 1930-as Indian Chief lila (!) fényezéssel, vagy egy hasonló évjáratú 101-es Scout 1923-ból való kerekekkel. A részt vevő gépeket végigbongészve kiderült, a harmincas-negyvenes évek Indianjai vannak divatban, a régebbiek – már aki megtehetette – inkább otthon maradnak a garázsban, nem járnak velük találkozóra.

Rendeztek alkatrészborzét is, ahol a két nagy kereskedő, Tony Leenes (Hollandia) és Christian Timermann (Németország) uralták a terepet meglehetősen magas árakkal.

Sajnos, az egész találkozó meglehetősen hangulattalanra sikerült, amit azzal alaptak meg, hogy a résztvevőket a város két ellentétes pontján helyezték el. Mi a szimpatikusabb táborban



A harmincas évek nagy váltása: betét a tankon, ami még jobban kiemeli a matricát

dübörögtek Svédországból vagy éppen Franciaországból.

Aki restaurálási csúcsteljesítményeket akart látni, hiába utazott nézelődni Pötschingbe (mellesleg a helyszín közelsége ellenére Magyarországról összesen négyen kockáztatták meg a dolgot), mert a motorok többségén látszott, gazdájuk nem tudja, milyen volt

Eredetileg nikkelezett volt a henger és festett a dinamókihajtás ezen az 1926-os Scouton

voltunk, a városka strandjából elkerített helyen, ahol a trópusi meleget is jobban el lehetett viselni az őszi hideg gyakori meglátogatásával. Mindent egybevetve az 1989-ben a Zsámbékon rendezett Indian Dayt csak a résztvevők számát tekintve tudták felülmúlni Pötschingben.

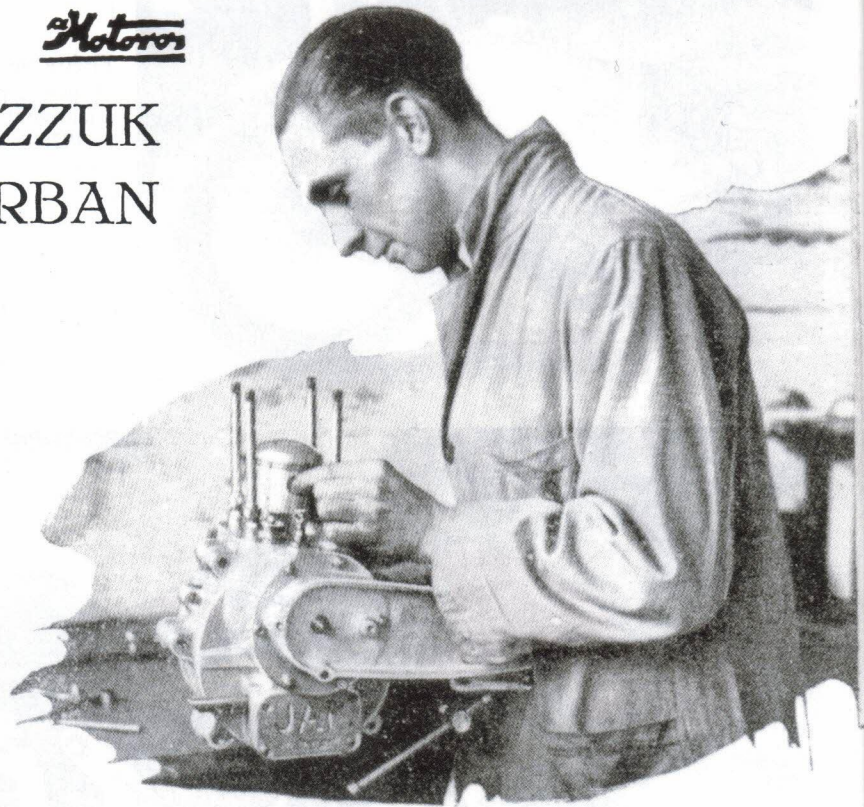


# HOGYAN GONDOZZUK ÉS TARTSUK KARBAN

## J A P MOTORUNKAT?

A több ezer magyarországi JAP beépítés tulajdonosai hasznos tanácsokat kapnak az alábbiakban.

ELSŐ RÉSZ.



**NYUGODTAN** állíthatjuk, hogy a J. A. Prestwich gyár által forgalombahozott JAP motorok a világ legnépszerűbb beépítő motorjai, rengeteg azoknak a gyáraknak a száma, melyek gépeiket JAP motorral szerelik.

Különösen nálunk találni igen sok Jap beépítést, ami nagyrészt annak tulajdonítható, hogy a magyar Méray gyár is kizárólag JAP motorokat épít be. Éppen ezért részletes szerelési és karbantartási utasítást akarunk adni, aminek a JAP beépítések tulajdonosai kétségtelenül igen nagy hasznát látják.

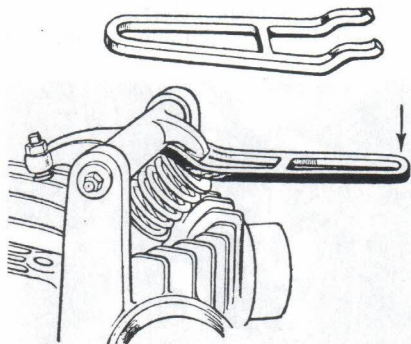
A JAP gyár közel 50 különböző típust épít, lehetlenség az összes modellel külön-külön foglalkozni, éppen ezért csak a JAP motorok egyes alkatrészeivel foglalkozunk külön, utalással a különböző típusokra.

A motor legjobban igénybevett része a szelep és a szelepmechanizmus, éppen ezért ezzel kezdjük. A régi

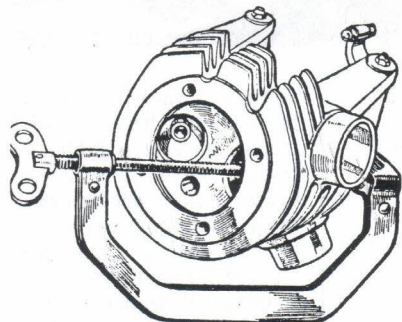
tipusu JAP ohv. motornál nem okoz nehézséget a szelepek kiszerezése a külön erre a célra szolgáló és a motorokhoz mellékelt villás szerszámmal. A villás szerszámot (1. ábra) egyszerűen a himba tengelye alá csusztatjuk villás végével, a szárát reáefeszítjük a szeleprugó-tányérra, nyomást gyakorolva a szerszám szárára, összenyomhatjuk a szeleprugót annyira, hogy a kétfelé hasított rögzítő karmantyut kivethetjük. Feltétlenül szükséges ehhez a munkához a hengerfej leszerelése, a szelep tányérja alá fadarabot helyezünk, hogy ez a szelepet helyzetében rögzítse.

Az újabb típusu tokozott-himbás modelleknél a szelepek kiszerezése már nem ilyen egyszerű, a villás szerszámot a himbatok miatt nincsen hova becsusztatni. Ilyenkor az ugynevezett Terry szelepkiszerező szerszám segít (2. ábra), U alakú, egyik végén csavarral, a másik végén villával ellátott speciálszerszám. A villás részt ráhelyezzük a szeleprugó-tányérra, a csavarható részt nekicsavarjuk a szeleptányér közepének és a kulcszerű csavarmarkolatot addig forgatjuk, amíg a szeleprugó kellőképpen összenyomva nincsen. A 2. ábra különben is tisztán megmutatja a Terry szerszám alkalmazását.

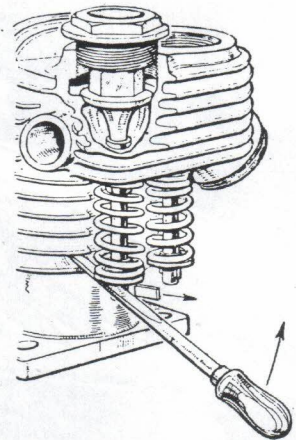
Sokszor azt tapasztaljuk, hogy a szeleprugó-tányér olyan erősen feszül neki a kétfelé hasított karman-



1. ábra. A rem tokozott himbás régebbi JAP modellek szelepeit könnyen kiszerezhetjük ezzel a villaalakú speciális szerszámmal.



2. áb. A Terry gyártmányú szelepkiszerező szerszám az összes JAP modellekhez alkalmazható.



3. ábra. Hogyan szereljük ki az sv. szelepeket? A szelep tányérja fölé, a szelepszakka alá megfelelő nagyságu anyát helyezünk a szelep rögzítésére, csavarhúzóval felnyomjuk a szeleprugó rögzítő tányért és laposfogóval kihúzzuk a szelepszár éket.

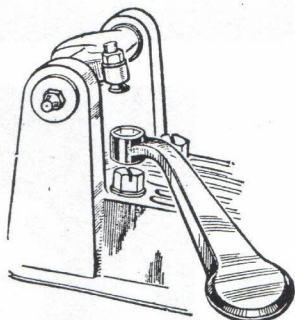


tyunak, hogy nehézséggel jár a karmantyú kiszedése. Néhány kimérten gyenge kalapácsütés a szeleprugótányér széleire azonnal segít.

A versenymodellek szeleprugótányérjai kis rugós gyűrűvel vannak rögzítve, (lásd 5. ábra), összeszerelésnél sohasem szabad elmulasztani ezeket a kis gyűrűket ujjakkal pótolni.

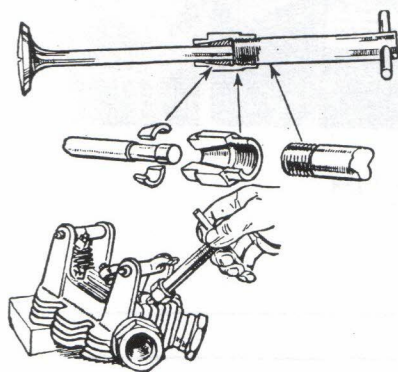
### A szelepszárak kenése.

A szelepek és a szelepezetők életét meghosszabbíthatjuk, ha kenésről gondoskodunk. Az új ohv. standard modelleken könnyen megoldhatjuk a problémát, ha a himbatokból vékony rézcsövön vezetünk olajat a szelepezetőkbe (7. ábra). A himbatokot kétoldalt alul megfúrjuk pontosan a két görgőcsapágy között, a



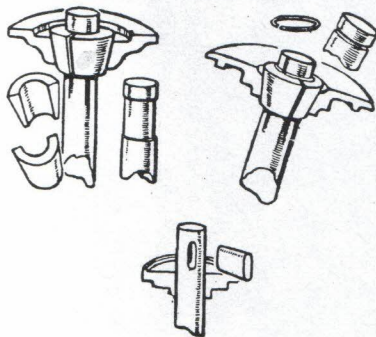
6. áb. A régebbi modellek rövid hengerfejlesztorító csavarjainak kiszéréséhez ilyen speciális JAP kulcsra van szükség. Ujabbaknál már hosszú csavarokat találunk, ezeket közönséges csavarkulccsal lehet kiszerezni.

szelepezetők pedig a hengerfej két középső hűtőbordája között, a szelep szárához derékszög alatt furjuk ki. A vörösrézcsőnek pontosan bele kell illeszkednie a furatba, külön rögzíteni felesleges. A többi ohv. modellen már nem ilyen egyszerű a megoldás, célszerű



4. ábra. Hasznos speciális JAP szerszám ez a szelepcsizoló fogantyú, az összes típusú JAP szelepekhez kitűnően alkalmazható.

kis külön olajtartányt szerelni a benzintartány alá és csappal ellátott csővel vezetni az olajat a kifurt szelepezetőkbe.



5. áb. A JAP szeleprugótányérok három különböző módon vannak rögzítve: (balról) hasított karmantyúval a széria ohv. modelleken, (jobbról) hasított karmantyúval és rugós gyűrűvel a versenymotorokon és (alul) közönséges ékkel az alulvezérelt sv. típusokon.

szelepet beszerezni, mert ha a csiszolást túl erélyesen végezzük, úgy a hengerfej szeleplüléséből távolítunk el tulsok fémanyagot, a hengerfej pedig összehasonlíthatatlanul drágább, mint a szelep.

Sohasem szabad összeszerelésnél az ohv. szelepszár végére húzott kis acélsapkát ki-

a himba ütéseinek nyomán, ami a szelep kiszérését megnehezíti.

Ha azt vesszük észre, hogy a szelephézagokat túlgyakran kell beállítani, úgy szereljük le a vezérműfedelelet és vizsgáljuk meg a bütyökhimbák görgőit, gyakran találunk laposra kopott részt (lásd 8. ábra), ami nemcsak teljesítmény csökkenést okoz, hanem a szelephézag pontos beállítását is lehetetlenné teszi. Ami a himbák hosszú nyomórudjait — vulgo stózsztangli — illeti, ezek két részből állanak, a tulajdonképpeni nyomórudból és a végére húzott acélhüvelyből. A hüvelyt nem szabad a nyomórudra ráforasztani, hanem csak pontosan ráilleszteni. A nyomórud végén levő csészét gyakran kell tisztogatni és néhány csepp



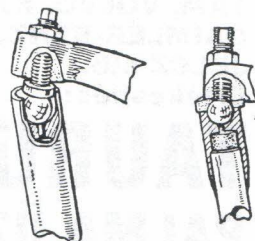
8. á. A bütyökhimbák görgői szabadon forognak és egész felületükön egyenletesen körkörösök legyenek. Ha rajtuk laposra kopott részt találunk, úgy sürgősen új görgőt kell vásárolni, ellenkező esetben a szelephézag beállítása lehetetlen, a motor teljesítménye csökken.

Castrol „R” olajjal kenni. Néhány régebbi modelleken filcbetétet találunk a nyomórud végén, melyet olajjal kell átíratni. Ez a rendszer nem vált be, mert esős időben a filc vizet szív és olaj helyett vízzel — ken, aminek következtében beáll hamarosan a rozsdásodás és kopás.

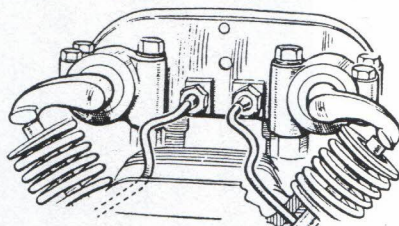
### Az alulvezérelt modellek.

Az sv. motorok szelepeinek kiszérése speciális szerszám nélkül is könnyű. Hosszu, éles csavarhuzót feszítünk az egyik hűtőborá alá és mint emelővel nyomjuk vele fel a szeleprugótányért, miután megfelelő nagyságu csavaranyát helyeztünk el a szelep tányérja fölé és azt a szelepszákkal rögzítettük. A szeleprugót, illetve tányérját rögzítő éket laposfogóval húzzuk ki, az összeszerelésnél ugyanígy járunk el, de ne feledkezzünk meg a szelepet rögzítő csavaranya eltávolításáról. Az egész processzust a 3. ábra mutatja be.

Az újabb típusú tokozott ohv. modellek himbáinak és nyomórudainak kiszérésénél ügyeljünk a nyomórud végébe illesztett kis acélgolyóra (9. ábra), nehogy az a nyomórudtokon át a vezérműbe essék. Visszaszerelésnél nehogy kifelejtjük a golyót!



9. á. Kétféle himbanyomórud véget találunk a különböző típusú ohv. JAP motorokon. A régebbi (jobb oldalon) típusokon a himbaállító-csavar vége golyóban végződik, nyomórud végében olajba itatott filcdarabka van. Az újabb modelleken (baloldalt) a himbaállító-csavar vége lapos, a különböző golyó kiszedhető és cserélhető.



7. ábra. Az újabb versenymodelleken olajcsövek vezetnek a himbatokból a szelepezetőkbe, pompásan oldva meg a szelepszárak kenését. Az ilyesmit házilag is el lehet készíteni.

acélsapkát ki-  
szétkalapálódik

valamint részletes vezérmű és előgyújtás táblázatot az összes JAP modellekhez.

Legközelebbi számunkban folytatjuk ezt a feletre hasznos cikket, több értékes speciális JAP fogást közlünk

# Vezető erő a technológiában



## GOLD EAGLE



A termékek kizárólagos magyarországi forgalmazója

**AQUA TRADE**  
AMERIKAI - MAGYAR  
KERESKEDELMI KFT.

Tel./Fax: 06-24-77-117, 06-24-77-158  
Levél cím: 1734 Budapest Pf. 15.

## LÉGRUGÓ

AUTÓBUSZOKHOZ: IKARUS,  
TAM, VOLVO, KASSBOHRER,  
DAIMLER-BENZ, BOVA,  
JELCZ stb.

Értékesítés:

## TAURUS PALMA ÜZLETI EGYSÉG

1087 Budapest, Kerepesi u. 17.

Tel.: 134-4767

Telex: 22-7909

Fax: 118-7168

TEHERAUTÓKHOZ,  
PÓTKOCSIKHOZ:

RÁBA, SCANIA, IVECO,  
LIAZ stb.

SAF tengelyek, emelők stb.

## AIR SPRING





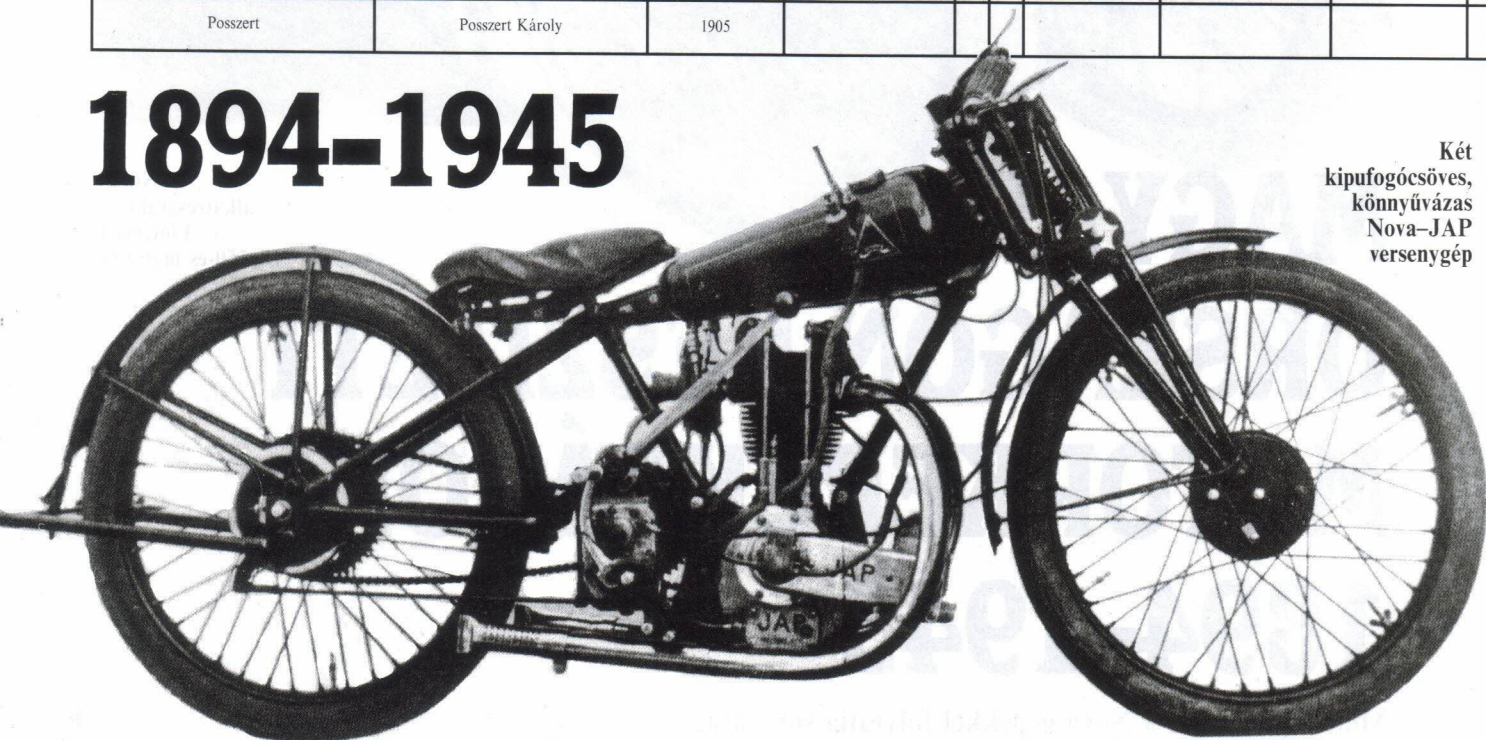
# MAGYAR- ORSZÁGON KÉSZÍTETT MOTORKERÉKPÁROK 1894-1945

Nova-  
alkatrészraktár.  
Előtérben  
550-es motorok

Muray Péter Pál a Nova gépekkel folytatja sorozatát. ▶

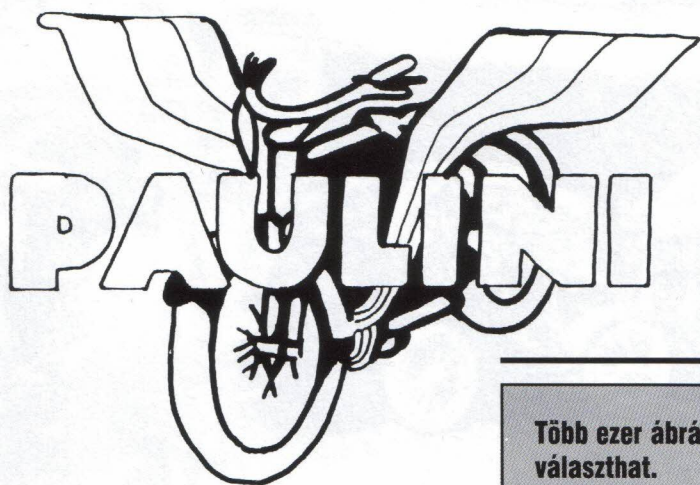
Gyártmány és típus	Tervező, készítő, gyártó	Gyártás		Motor				
		ideje	helye	saját	vásárolt	munkakódja	űrtartalma	teljesítménye
Nova	Király Andor Gép- és Vasútfelszerelési gyár Rt.		Kistarcsa		×	4 ütemű SV	175 cm <sup>3</sup>	
Nova-JAP	Király Andor Gép- és Vasútfelszerelési gyár Rt.		Kistarcsa		×	4 ütemű OHV	248 cm <sup>3</sup> 60 × 88	
Nova	Király Andor Gép- és Vasútfelszerelési gyár Rt.		Kistarcsa		×	4 ütemű SV	350 cm <sup>3</sup>	
Nova-Blackburne	Király Andor Gép- és Vasútfelszerelési gyár Rt.		Kistarcsa		×	4 ütemű OHV	348 cm <sup>3</sup> 71 × 88	
Nova-Blackburne	Király Andor Gép- és Vasútfelszerelési gyár Rt.		Kistarcsa		×	4 ütemű SV	549 cm <sup>3</sup> 85 × 96,8	
Nova-Blackburne	Király Andor Gép- és Vasútfelszerelési gyár Rt.		Kistarcsa		×	4 ütemű OHV	696 cm <sup>3</sup> 71 × 88 × 2	
Nova-JAP	Király Andor Gép- és Vasútfelszerelési gyár Rt.		Kistarcsa		×	4 ütemű OHV	344 cm <sup>3</sup> 74 × 80	
Nova-JAP	Király Andor Gép- és Vasútfelszerelési gyár Rt.		Kistarcsa		×	4 ütemű OHV	678 cm <sup>3</sup> 70 × 88 × 2	
Nova-JAP	Király Andor Gép- és Vasútfelszerelési gyár Rt.		Kistarcsa		×	4 ütemű	500 cm <sup>3</sup> 85,7 × 85	
Nova-Küchen	Király Andor Gép- és Vasútfelszerelési gyár Rt.		Kistarcsa		×	4 ütemű OHV	499 cm <sup>3</sup> 85 × 90	
Nova-JAP	Király Andor Gép- és Vasútfelszerelési gyár Rt.		Kistarcsa		×	4 ütemű OHV	490 cm <sup>3</sup> 85,5 × 85	
Papp-Sachs	Papp Sándor		Nagykőrös		×	2 ütemű		
Pállya	Pállya Celesztin	1908						
Pászth	Pászth				×	2 ütemű	175 cm <sup>3</sup>	
Paulini	Pauliny Géza		Budapest					
Paulini	Pauliny Géza		Budapest		×	4 ütemű		
Paulini	Pauliny Géza		Budapest		×	4 ütemű		
Pauliny	Pauliny Károly Pauliny Géza műhelyében		Budapest		×	4 ütemű SV	350 cm <sup>3</sup>	
Posszert	Posszert Károly	1905						

# 1894-1945



Két  
kipufogócsöves,  
könnyűvázás  
Nova-JAP  
versenygép

Váz		Meghajtás módja	Információ		Elkészült darabok száma	Megjegyzés
saját vásárolt			forrása	dátuma		
x		csöváz	lánc 3 fokozatú váltó	prospektus		
x		csöváz	lánc 3 fokozatú váltó	Autó	1927/18.	két kipufogósöves sportmotor
x		csöváz	lánc 3 fokozatú váltó	prospektus		
x		csöváz	lánc 3 fokozatú váltó	Autó	1926/10.	
x			lánc			
x					1926/18.	V 2 hengeres sportmotor
x		könnyített csöváz	lánc 3 fokozatú Moss-váltó	Automobil-Motorsport	1927/6.	két kipufogós versenymotor
x		csöváz	lánc	Automobil-Motorsport	1927/8.	V 2 hengeres motor
x		csöváz	lánc	Autó	1927/18.	
x		csöváz	lánc	Automobil-Motorsport	1927/8.	
x		csöváz	lánc	Automobil-Motorsport	1926/11.	Hild Károly versenyzett vele az oldalkocsis kategóriában
x		csöváz	lánc			
				Budapesti Nemzetközi Repülőverseny	1910	
x				Autó	1927/16.	a motorral Pászth István versenyzett, de a bátyja készítette
x				Autó almanach	1924	az V. Svábhegyi versenyen a 250-es kategóriában III.
				Autó	1927/2.	valószínűleg lapos tankos könnyű motor volt
				Autó	1927/2.	3,5 lóerősként ajánlják
x			lánc	családi visszaemlékezés		1 Pauliny Károly saját magának készítette
				KMAC Jubiláris Aranykönyv	1930	többet versenyeztek Posszert-motorral



Eredeti tankembléma,  
feltehetően a kisebb  
Paulini motor  
tankjáról

Több ezer ábrából  
választhat.  
Régi tetoválások  
eltakarása,  
kijavitása.  
Maximális sterilitás.

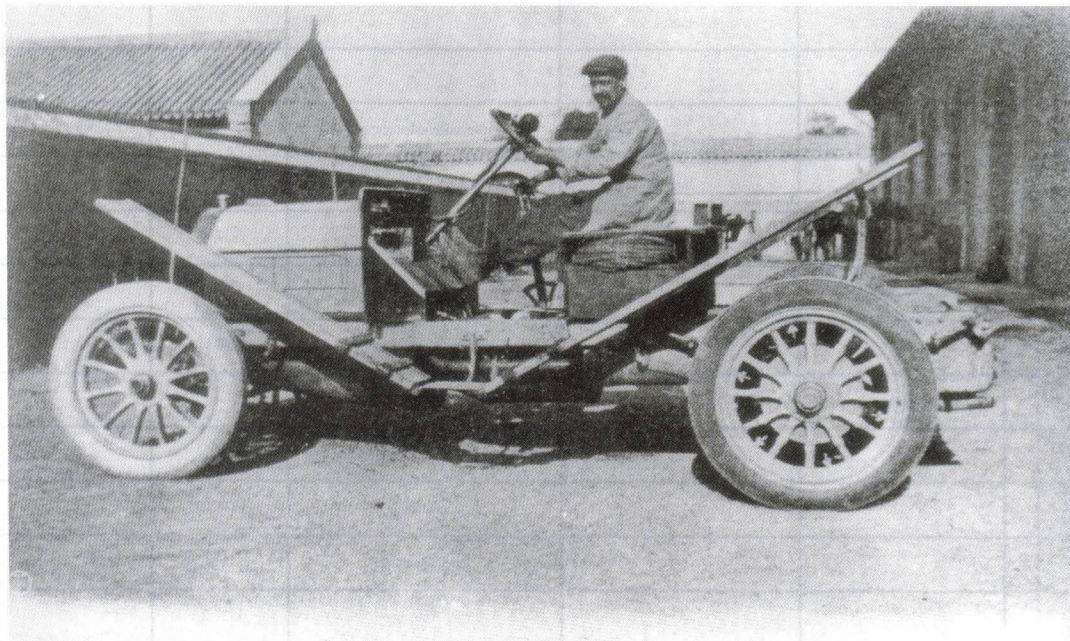


Budapest VIII., Fiumei  
(volt Mező Imre út) 3–5.  
Nyitva: hétfőtől  
péntekig 11–19 óráig,  
szombaton 11–15 óráig.  
Ha ezt a hirdetést  
behozza, 10%  
kedvezményt kap!

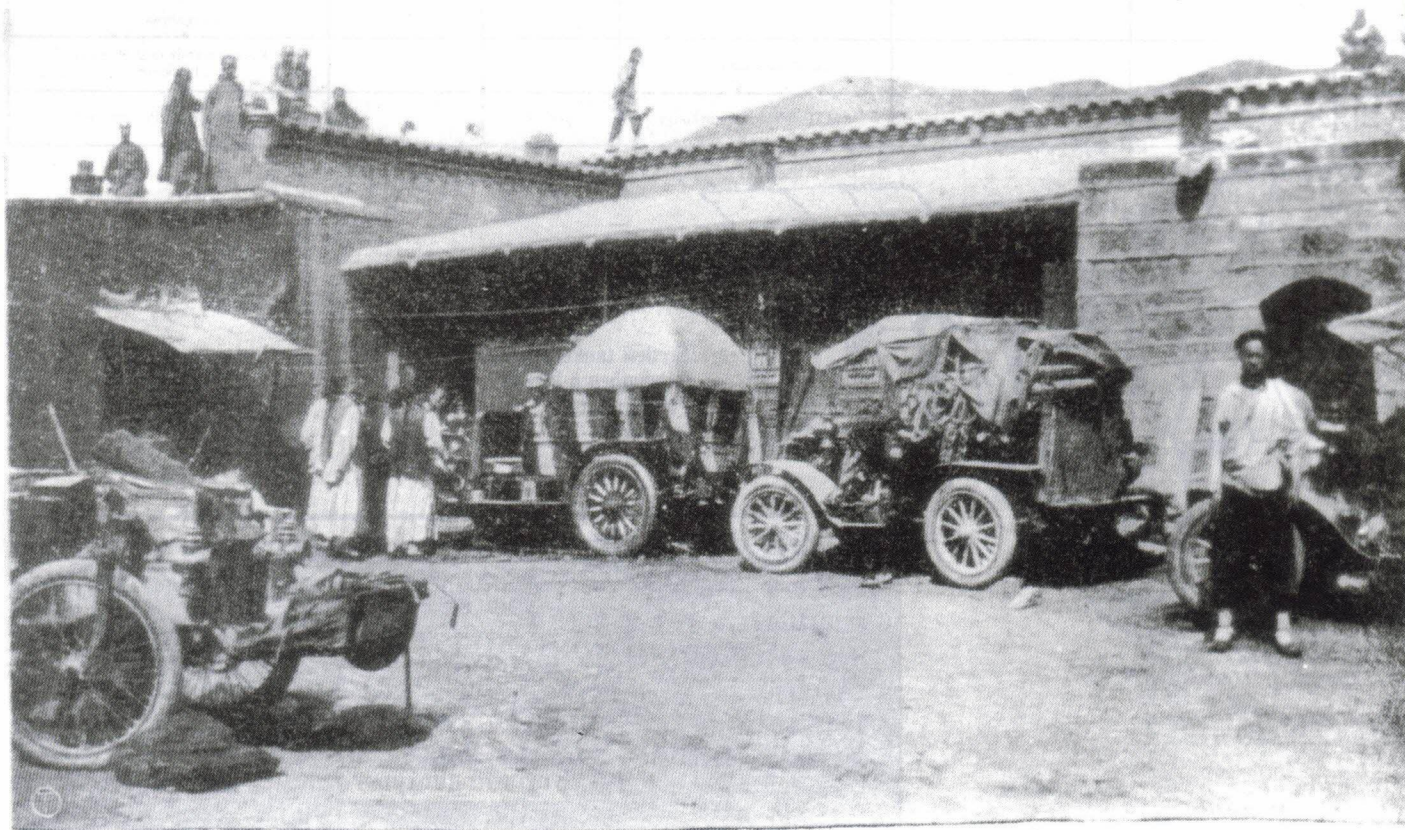
# PEKING-PÁRIZS

Az 1907 nyarán rendezett hosszú távú verseny történetét korabeli tudósítás alapján Ocskay Zoltán idézi fel.

**N**incs új a nap alatt – a megállapítás érvényes a ralikra is. Sokan az évszázad ralijának nevezték az 1992 szeptemberében lebonyolított Párizs–Peking maratoni autós-motoros futamot, holott egyfelől ezt a jelzõt már tucatnyi hasonló eseményre ráakasztották, másfelõl pedig ugyanezen



Rajt előtt az Itala.  
Az alkalmi ülésen  
Ettore Guizzardi





a távon volt már rali, méghozzá a századelőn, amikor ember és gép számára sokkalta nagyobb kihívást és teljesítményt követelt Ázsia átszelése.

A történet 1907 februárjában kezdődött, amikor a Martin nevű francia lapban megjelent a felhívás: „Ki volna hajlandó Pekingtől Párizsig automobilon elmenni?” Huszonöt nevezés érkezett, pontosabban ennyien voltak hajlandók a kétezer frank biztosítékot letenni, amit azok, akik azután valóban megjelentek a rajtnál, visszakaptak. A rendezők jól számítottak, végül csak öt jármű érkezett Pekingbe, egy 6 lóerős Contal háromkerekű, két 10 lóerős De Dion-Bouton, egy 15 lóerős Spyker és egy 40 lóerős Itala. Az első három gép francia, a Spyker holland, az Itala olasz gyártmány volt. A versenyzőket két újságíró is elkísérte, egyikük, Luigi Barzini, a Corriere della Sera tudósítója, Scipione Borghese herceg Itáláján utazott Pekingből Párizsba. Élmenyeiből könyvet írt, amelynek magyarra fordított válto-

zata 1908-ban jelent meg Budapesten.

Barzini szerencsére alapos ember volt, s részletesen feljegyzett minden változtatást, amit a gyár a Borghese hercegnek szállított kocsin végrehajtott. A 7433 cm<sup>3</sup>-es, oldalt szelepelt motor átlagosan 30 liter benzint fogyasztott 100 kilométerenként, más kifogás azonban nem érthette az Italát, mert a hosszú út alatt számottevő javítanivaló nem akadt rajta. A karosszéria teljesen a versenyciklok figyelembevételével készült. Sárvédők helyett vasalt fapallókat szíjaztak a kerekre fölé, amelyek laza vagy sáros talajon való elakadás során leszerelve jó szolgálatot tettek. Az alváza két első és egy hátsó ülést szereltek, utóbbit két 150 literes pót benzintartály között helyezték el, mögötte volt egy 50 literes olajtartály és a hasonló ürtartalmú víztartály.

A gumik átlag 4000 kilométert bírtak ki, a Pirelli-gyár szériatermékeit használták, mert a herceg csak az indulás előtti napokban határozott e márka mellett. A 935 × 135-ös méretű gumikból összesen két tucat fogyott, ami a patkószögektől hemzseggő utak korában jó teljesítmény.

Az Itala tulajdonosa, Scipione Borghese herceg ereiben némi magyar vér is folyt,

édesanyja Apponyi Ilona grófnő volt. A herceg szenvedélyes utazóként évente tett kisebb-nagyobb túrákat, a századforduló évében például karavánal bejárta Perzsiát, majd útját Turkesztánon és Szibérián át egészen a Csendes-óceánig folytatta. A Peking–Párizs versenyre elkísérte kipróbált sofőrje, Ettore Guizzardi, aki egyúttal a szerelő nehéz feladatát is ellátta.

A nagy út minden 250. kilométerénél raktárakat állított fel a herceg az orosz Nobel céggel, s ez meglehetősen optimizmus volt részéről, mert sokan azt jósolták, hogy indulás után néhány nappal az autók visszatérnek majd Pekingbe, hiszen a Kalganba vezető úton csak öszvérek és tevék tudtak addig átkelni. A biztonság kedvéért az Itala utasai kulikból és öszvérekkel álló segédcapatot szerződtettek a nehéz szakaszon való átkeléshez, s Nankov közelében már hasznukat is vették.

„A várostól mintegy hat kilométerre kellett megállapodnunk. A város a völgy nyílása előtt fekszik, s innen az utat, meg a patak száraz medrét nem lehetett egymástól megkülönböztetni. Merő kavics, sziklakő és pocsolva az egész. Bevártuk embereinket. Futva érkeztek meg, s boldogan. Talán attól tartottak, hogy a titokzatos ko-

#### Mocsaras vidék Kínában is akadt bőven

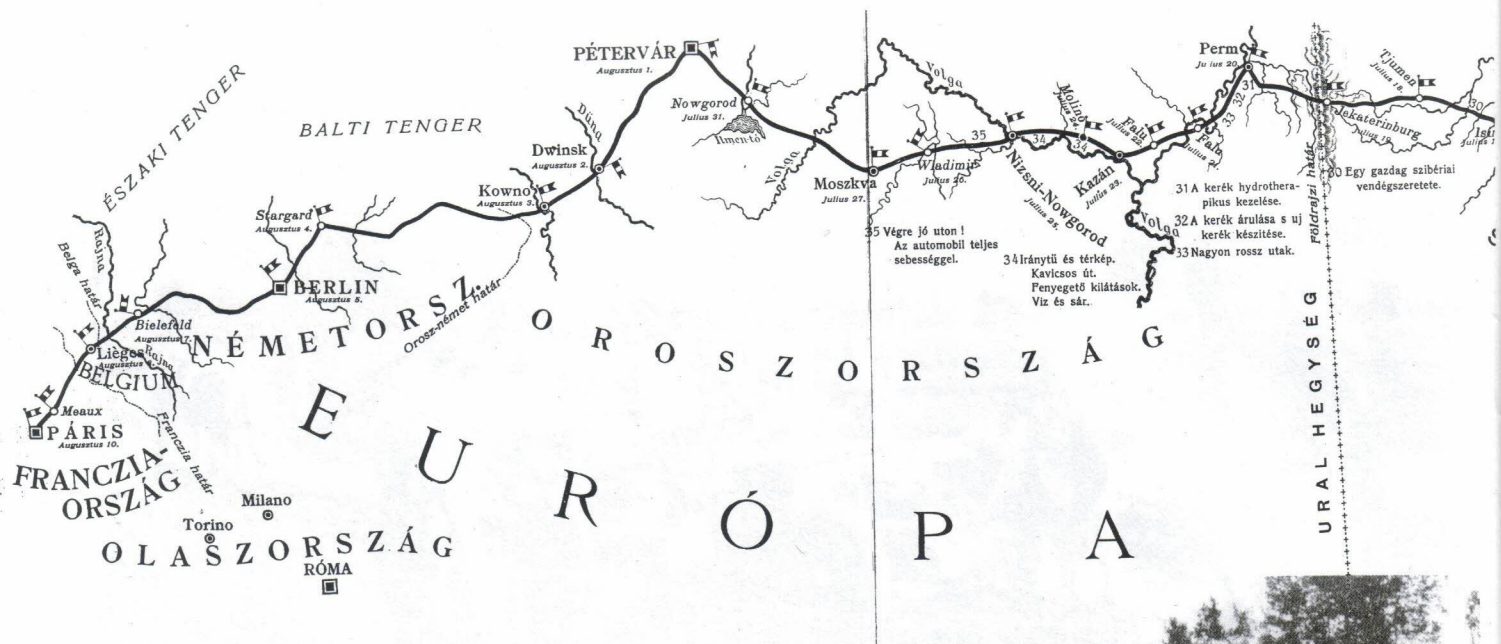
csi megszökik előlük, s magával viszi biztos keresztüknek a reményét is.

Az öreg főnök a zászlót lobogtatta, s nagy erőlködéssel fújta a sípot. A fütty azt jelentette: Munkára fel! Ettore erősen odakötötte a vastag köteleket a kocsikeret első részéhez, s egy pillanattal utóbb egy sereg kuli, két hosszú sorban, kötelekbe kapaszkodva, görnyedten, lassú lépésben húzta a nehézet, mögötte pedig egy másik csapat nekitámaszkodva tolt. Folyton esett az eső.”

Sok-sok akadályt leküzdve érte el a három utazó a mongol határt, ahol súlycsökkentési céllal leszerelték az Italáról a tetőtartó vasakat, az emelőrudakat, a sárvédőt helyettesítő deszkákat, s az élelem felétől is megváltak. Ennek ellenére Urga és Kjachta között csaknem elsüllyedt az Itala.

„Délután magas fűszálakkal és sűrű bokrokkal fődött zöld völgybe hatoltunk be. Első pillanatra nem vettük észre, hogy növényvilága mocsaras földre vall. Bizonyos ponton azt vettük észre, hogy az út elhagyottnak tűnt fel. Egy pillanat műve, s az automobil hirtelen süllyedni kezdett és egyszerű megállt.

**A versenytársak az orosz-kínai bank udvarán Kalganban. Balra a Contal, háttérben a Spyker és a két De Dion**



► Alighogy a földre ugrottunk, különös tüneményt tapasztaltunk, amely rögtön lehangolt bennünket. A talaj valósággal hullámszórt léptünk alatt. Világos volt, hogy a gyöngye felület alatt mely víznek kellett lennie. A sár feneketlen mélységére gondoltunk. Meg akartuk mér-

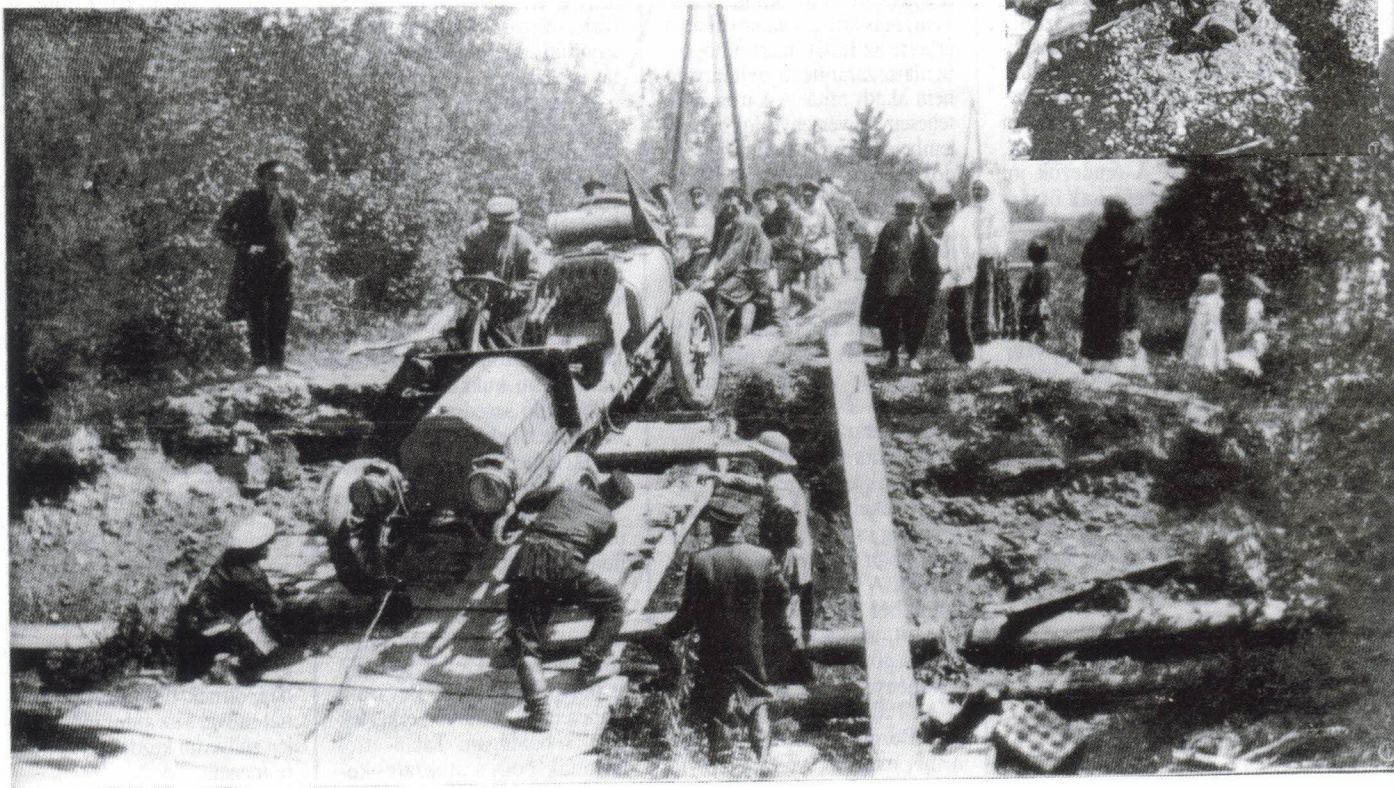
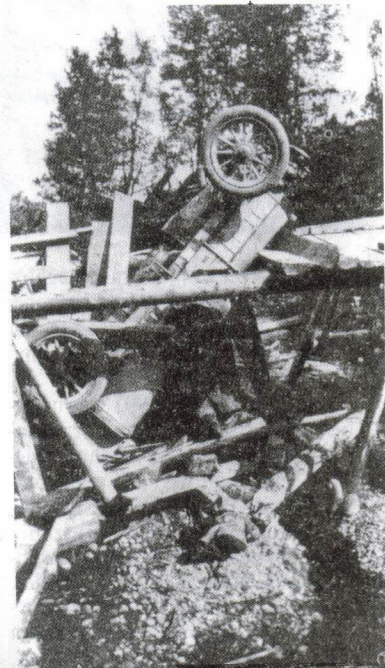
**Leszakadt híd fogságában Szibériában. A mentés három órát vett igénybe**

ni, és beszúrtuk a lapát nyelét. Gyorsan alácsúszott, mintha a hüvelyébe dugtuk volna. Szinte rémülten néztünk egymásra. Most már tisztában voltunk vele, hogy a tengernyi iszap elnyeli az autóbili, ha nem szabadjutjuk ki azonnal.

...A hátsó bal kerék agya tűnt el legelőbb. A tengelyek, a differenciál egyre jobban besüllyedtek a sárba. A hágcsókat, amelyek az első pillanat-

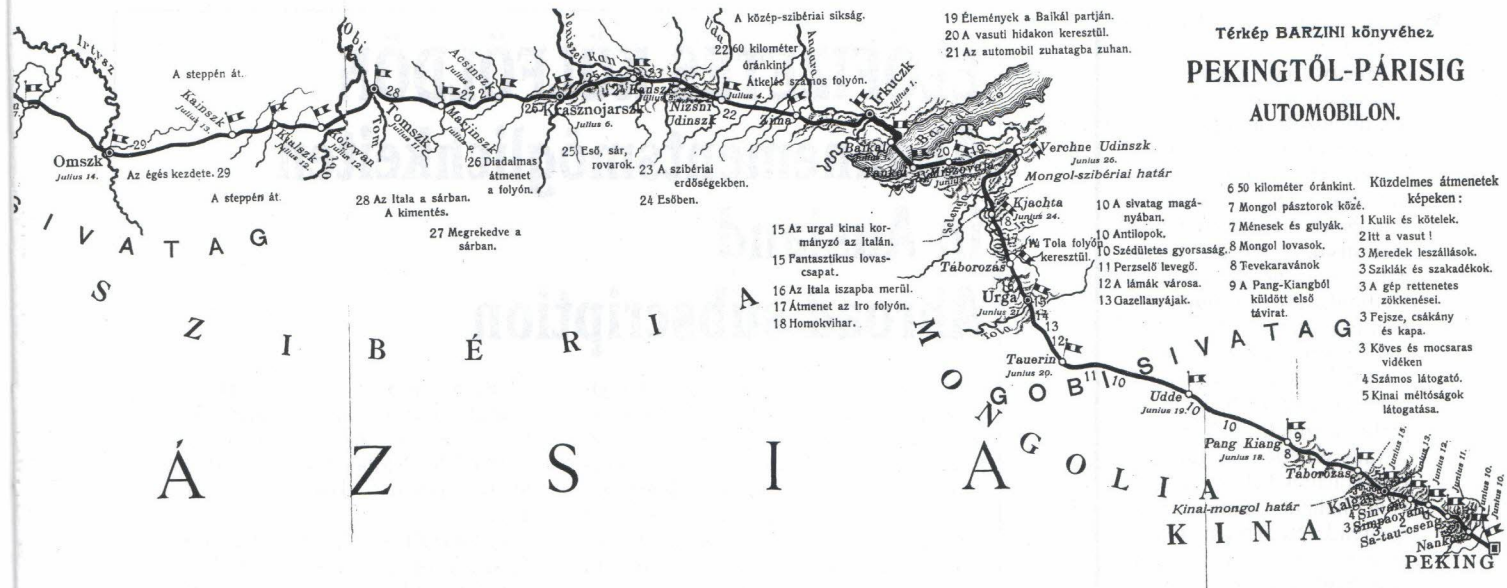
ban húsz centiméterre voltak a földtől, néhány perc múlva teljesen elnyelte a laza, süppedékes talaj. A gép szinte észrevétlenül kezdett süllyedni. A hajótörött szenvedéseit éltük át, amikor az végignézi hajója haldoklását.

...Eközben mongolok érkeztek oda, apró lovaikon vágatva. Ki tudja, honnan ereszkedtek alá. Sasszemük bizonyosan valami különös dolgot látott messziről a síksá-





Térkép BARZINI könyvéhez  
**PEKINGTŐL-PÁRISIG**  
**AUTOMOBILON.**



gon, s odajöttek, hogy megta-  
 pasztalják.

...És egy valóságos gulyát  
 hajtottak hozzánk, amely bi-  
 zonyosan néhány kilométer-  
 nyi távolságban legelhetett töl-  
 lünk. A kötelek hossza nem  
 volt elegendő, ezért csak négy  
 ökröt foghattunk be. Szegény  
 párok teljes erejükkel vontat-  
 tak, de többre nem mentek,  
 mint mi. Az automobil meg  
 sem moccant. Beláttuk azon-  
 ban, hogy az ökröknek sikerül  
 a dolog, ha egyszerre erőltetik  
 meg magukat. Hogyan győz-  
 zük meg őket, hogy mennyi-  
 vel többet használ a teljes  
 egyetértés? Fényes eszménk  
 támadt. Meg kell indítani a  
 motort.

Teljes volt a siker. A hirte-  
 len zajra a megrémült ökrök  
 egy és ugyanazon pillanatban  
 lábukat odatámasztották a  
 földhöz, nagyot bődültek, és  
 teljesen készen álltak a futás-  
 ra. Az automobil megingott.  
 Ettore felugrott a gépre, le-  
 nyomta a gyorsító pedált, mi-  
 re a zaj fűlsiketítő lett. Hirte-  
 len tört ki, mint valami ször-  
 nyeteg ordítása. A megré-  
 mült állatok remegve, kétség-  
 beesetten vontattak. És a gép  
 egyszer csak hirtelen kizök-  
 kent a barázdákból. Ujjongó  
 öröm szállott meg minden-  
 kit.”

A rendkívüli útviszonyok  
 Szibériában is folytatódtak,  
 ezért az Itala utasai, ahol csak  
 lehetett, a vasútvonalakat  
 használták, amikor szabad  
 volt a vonal. Ez a megoldás  
 sem volt veszélytelen, mert a



talpfakon zötykölődő autó  
 rugói különösen nagy megter-  
 helésnek voltak kitéve. De az  
 utak még több veszédet  
 rejtettek. Egy helyen, ahol  
 kényszerűségből letértek a vas-  
 úti töltésről, az országút egy  
 kis patakot keresztezett.  
 A meder fölött három méter  
 magasságban átvezető kor-  
 hadt fahíd a kocsi terhe alatt  
 leszakadt, kis híján maga alá  
 temetve az utasokat is.

„Az esés gyors, de nem zu-  
 hanó volt. Lassan haladtunk,  
 a híd a súly alatt tört le, nem a  
 gyors menéstől. S a hidlás le-  
 szakadásának fázisai voltak,  
 ha hirtelen jött is. Az automob-  
 il süllyedés közben valószí-  
 nűleg eltördelte a gerendákat  
 és átlókat, s mindez a fa alkat-  
 rész, ha nem is tartotta föl, de  
 enyhítette az esést. Voltaké-  
 pen azonban a hátul felkötött  
 tartalék abroncsok mentették  
 meg. Mikor a gép elől annyira  
 felemelkedett, hogy szinte  
 függőleges helyzetbe került, s  
 azután lesüllyedt, épp a kau-  
 csukabroncsokra esett, s azon-  
 kon maradt ülve. Ez teljesen  
 ellensúlyozta az ütődést. Egy  
 gerenda minket mentett meg,  
 néhány használatlan pneuma-  
 tik pedig a gépet. Ha a geren-  
 da rövidebb, vagy a pneuma-  
 tikok a gép másik oldalán  
 vannak felkötve, akkor itt be  
 is fejeztük volna utunkat.

**Borghese herceg és Luigi  
 Barzini az Itala Berlinbe  
 érkezésekor**

Mondanom is szükségtelen,  
 hogy a gerenda közreműködé-  
 sének végtelenül nagyobb fon-  
 tosságot tulajdonítottunk, és  
 méltán.

Néhány perc múlva az álló-  
 másról embereket láttunk fut-  
 va közeledni felénk. A csapat  
 élén a csendőr, lihegve, lelken-  
 dezve. Mögötte az állomástö-  
 nök loholt. Szegénynek lelki-  
 ismeret-furdalása volt. Túlará-  
 dás érzéssel üdvözölt ben-  
 nünket, mintha hálás lenne  
 azért, hogy megmenekül-  
 tünk, s attól a pillanattól ▶

▶ kezdve teljesen nekünk szentelte magát.

Magával hozta azt a munkáscsoportot, amely a vonalon dolgozott, amellyel az átlomás előtt találkoztunk. Az autóbilit a motornál körülkötötték, s azután a köteleket fatörzsekhez erősítették, hogy biztosítsák a mozdulatlanságát. Azután nekifogtak a híd szétbontásához. A munka három óráig tartott.

Ez a népség éppúgy örült az automobil kiszabadulásának, mint jomagunk. Nagyon agódtunk amiatt, vajon csakugyan sértetlen maradt-e a gép. Haladéknél szerettük volna hallani a hangját. Ettore elrendezett mindent a kísérletre s megragadta a fogantyút. Semmi hang sem hallatszott. A forgattyú egyet, kettőt, hármát fordult – a gép néma maradt. Ettore még egyszer megpróbálta, hiába. A motor meg sem mozdult.

– Talán olaj ment a hengerekbe, s attól nem gyulladhat meg. Lássuk csak!

Főlnyitotta a kosarat, leszerelte a hengerek zárját, ronggyal megtörölgette, megtisztította a kis kalapácsokat, hogy az elszigetelő olaj ne szakítsa meg az áram útját, aztán mindent a helyére rakott és újra megforgatta a forgattyút.

A második csavarintásra a gép megszólalt, rendes bűgása egyszerre, hangosan, diadalmasan kitért s e türelmetlenségtől szinte az egész gép megremegett. A szibériaiak sapkájukat lóbálva hurráztak.”

Ilyen és ehhez hasonló kalandok sora után ért az Itala Párizsba 1907. augusztus 10-én, tehát pontosan két hónappal a pekingi rajt után, 16 ezer kilométert megtéve. A versenyen induló öt jármű közül négy teljesítette a távot, a Contal háromkerekű még Mongóliában feladta. Az Itala után másodikként a Spyker futott be, majd pedig a két De Dion.

A századelőn rendezett Peking-Párizs maratoni rali sajátos vonása, hogy a rajthoz álló márkák egyike sem volt hosszú életű, a De Dion, a Spyker, a Contal és az Itala neve elmerült a gépkocsimárkák rozsdatemetőjében, ami figyelmeztető lehet minden gyárnak, miszerint a sportsikerek nem biztosítanak tönkremenés ellen.



# ELŐFIZETÉS KÜLFÖLDÖN

## Abonnementsmöglichkeiten in Ausland

### Abroad subscription

Előfizetőink közül sokan panaszkodnak, hogy nem jutott el hozzájuk az Autó-Motor Veterán. Megértjük bosszúságukat, mást azonban nem tehetünk, csak tanácsolhatjuk: reklamálnak a helyi postahivatalban, akár ott fizettek elő, akár a lapból kivágott előfizetési szelvényt küldték el postán. Ha ez nem segít, a lapból kivágott és kitöltött előfizetési szelvényt küldjék be szerkesztőségünkbe (1400 Budapest, Pf. 1.) és mi eljuttatjuk a terjesztő vállalathoz. Azoknak a külföldi olvasóinknak, akik eddig nem voltak előfizetőink, tanácsoljuk, forduljanak a Kultúra Külkereskedelmi Vállalat folyóirat-osztályához (H-1389 Budapest P.O.B. 149). A lap előfizethető a Magyar Hitelbanknál (H-1133 Budapest) vezetett 202-10995 számú számlán, illetve a Kultúra Külkereskedelmi Vállalat alábbiakban felsorolt külföldi partnereinél. Ványi Erzsébettől, az osztály munkatársától megtudtuk: Ausztriában jelenleg nincs képviselőjük, az ottani igényeket a németországi ügynökségnek tanácsos elküldeni. Romániában, Lengyelországban és a volt Szovjetunió területén is előfizethető az Autó-Motor Veterán, de az utóbbi időben sajnos, csak valutáért.

A régi számainkat keresők figyelmét felhívjuk, hogy elérhetők a Hírlapkiadó Vállalat Blaha Lujza tér 1-3. alatti üzletében, illetve az Oldtimer Ügynökségnél (1138 Budapest, Népfürdő u. 19/b. Tel.: 173-1594).

AUSZTRÁLIA: G. Mencer P.O. Box 219 Wantirna South 3152 Vic

BELGIUM: „Du Monde Entier” S. A., 162 Rue du Midl. B-1000 Bruxelles

BRAZÍLIA: Livraria D. Landy Ltda., Rua 7 de Abril 252. 01051 Sao Paulo

DÁNIA: Munksgaard, 35 Norre Sogade, 1370 Copenhagen

FINNORSZÁG: Akateeminen Kirejakauppa. Keskuskatu 2. SF 00100 Helsinki 10.

FRANCIAORSZÁG: Société Balaton, 67. 75015 Paris bld Pasteur

HOLLANDIA: Faxon Europe B. V., Postbus 197. 1000 AD Amsterdam

IZRAEL: Hadash, P.O.B. 26116, 652160 Tel-Aviv: Gondos Sándor, P.O. Box 44515, 31333 Haifa, Lepac Ltd.,

15 Rambam Str.; Tel-Aviv: Hungarian Culture and Business Center, Allenby St. 38., P.O.B. 26439; Tel-Aviv, 652116

JAPÁN: Nauka Ltd., 2-30-19 Minami-Ikebukuro, Toshimaku, Tokyo 171.

JUGOSZLÁVIA: Forum, Vojvode Misica broj, 1. 21000 Novi-Sad

KANADA: Pannonia Books, P.O.B. 1017. Postal Station „B” 6. Toronto Ont. M5T2T8; Hungarian Ikka and Travel Service, 1208 Granville Street. Vancouver, B.C. V6 = 1M 4; Culture Hongroise, Mme Vera Bencze, 6958 Wilderton Ave., Montreal Que. H3S 2M5.

NORVÉGIA: Narversen Info-Center, P.O.B. 6125 Etterstad, 0602 Oslo 6.

NAGY-BRITANNIA: Hungarian Book Agency, Mrs. Klara Adams, 87 Sewardstone Road, London E2 9HN; Collet's Holdings Ltd., Denington Estate, Wellingborough Northants, NN8 2QT.

NÉMETORSZÁG: Kubon und Sagner, Postfach 34010, 8000-München 34. H. und S. Katko, Musica Hungarica, Rümansstrasse 4. 8000-München 40; Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GMBH und Co KG, Kurfürstenstr. 111. D 1000 Berlin 30; Transliris Zeitschriften und Buchvertrieb GMBH Moltkestr. 80. D-5000 Köln 1

SVÁJC: Magda Szerday, Teichweg 16. 4142 Münchenstein

SVÉDORSZÁG: Esselte Tidskriftscentralen, P.O.B. 638. S-101 28 Stockholm, Wennergren Williams AB, Box 30004, S-104 25 Stockholm; BTJ Bibliotekstjänst AB, Box 200, S-221 00 Lund

USA: Center of Hungarian Literature, 4418, 16th Avenue, Brooklyn, N.Y. 11204; Ebsco, Industries Inc. P.O. Box 1943, Birmingham, Ala. 35201, Framo Publishing, 561 West Diversey Parkway Room 19, Chicago 11.60614; Püski Corvin, 251 E. 82. Street, New-York N.r. 10028. Otto Z. Huber's Import Store 2320 W. Clarisa Ave, Burbank, CA 91506

VENEZUELA: Weisse Y Asociados S.R.L. Ibarra s Veroes-Av. Urdaneta Edif. Torre Alfa 7 piso Caracas

# NOSZTALGIAFUTAM

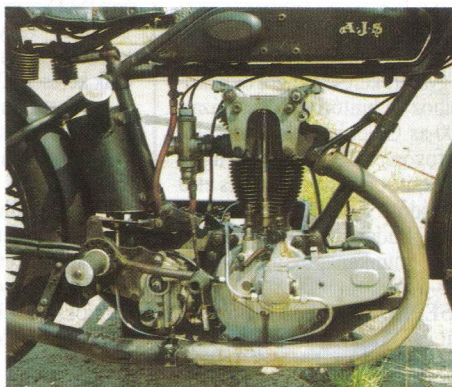
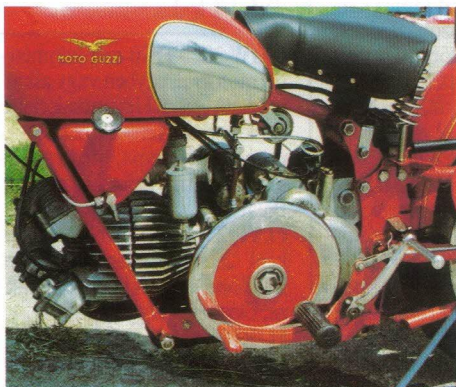
A kalocsai gyorsasági verseny depójában Lackner Pál fényképezett.

Lassan hagyomány már, hogy az 1. Bajor Veteránsportmotor-klub Magyarországon rendezi házbajnoksága egyik futamát. Amint tavaly, ezúttal is a Dunaújvárosi Motorklub segített az esemény előkészítésében, lebonyolításában, csak a helyszín változott: a Duna másik oldalán, Kalocsán, a reptér betonján álltak rajthoz a hat géposztályba sorolt régi-új versenygépek. A kettősség magyarázata, hogy a szokványos

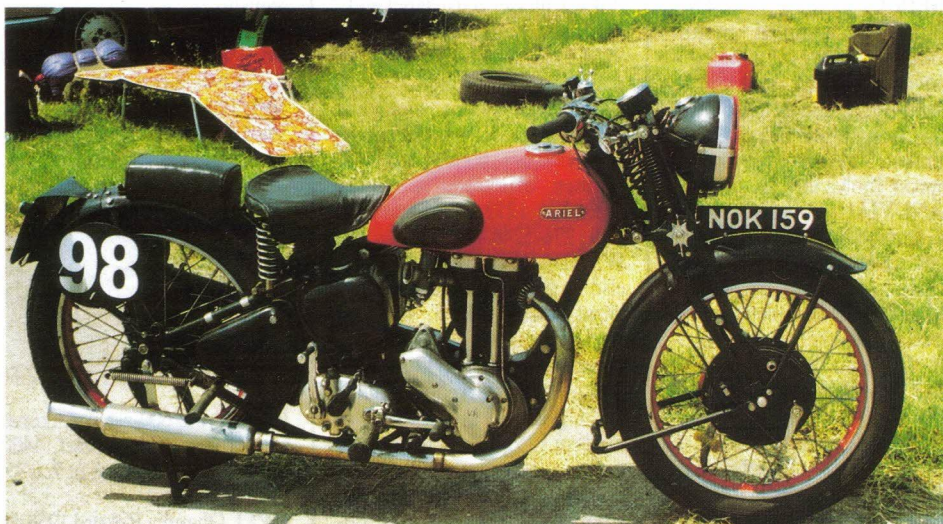
Moto Guzzi Falcone 1954. Az 1950-től 1967-ig gyártott Falcone-sorozat 500-as motorja mindvégig szinte változatlan maradt



Eredetiségével tűnt ki ez az 1927-es BSA L27-es, amelynek felül szelepelte motorja új korában 12 lóerőt teljesített



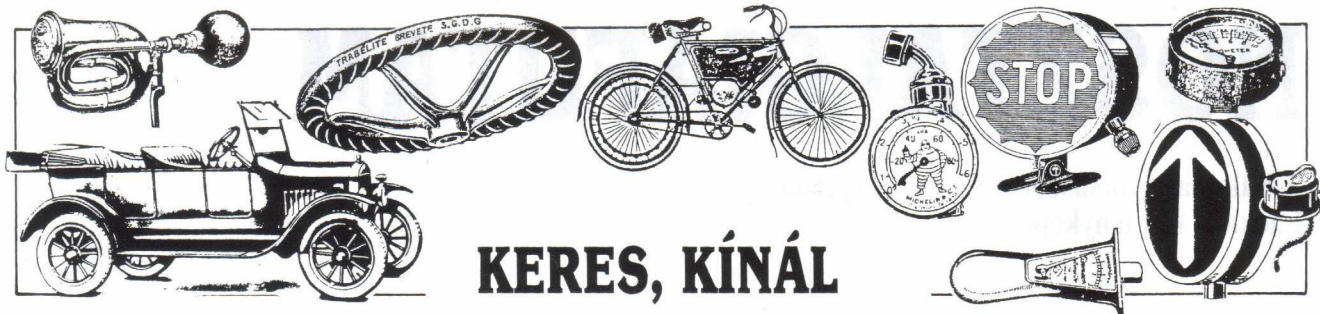
1926 körül gyártották ezt a 350-es AJS-t. Az azonosítást nehezítik az idegen alkatrészek, mint az olajtank, a lábváltó, a nyereg és a villa



160 km/h végsebességet ígért a gyár erre az 1938-as Ariel Red Hunterre. Az 500-as gép tankja egy későbbi modellről való

veteránversenyekkel ellentétben itt vérre menő küzdelem folyt a jó helyezésekért, vagyis a nagyobb sebességért; a motorok legtöbbje tuningolt volt, s aki jó eredményt akart elérni, változtatott az eredeti technikai megoldásokon. Egyesek nagyobb fékdobot fűztek az első kerékbe, mások lábváltóval cserélték fel a kézi kapcsolású szerkezetet, s volt, aki modern karburátortól vagy gyújtástól várta a teljesítmény növekedését. A szabályok nem túl szigorúak, hiszen elsősorban hobbi-ról van szó, s mint megtudtuk, a német vendégek a pálya minőségén kívül mindennel elégedettek voltak. A nézők is jól szórakoztak, érdekes párharcokat láthattak, aki pedig besétált a depóba, felfigyelhetett pár különleges, régi darabra. Ezek közül mutatunk be néhányat olvasóinknak.





## KERES, KÍNÁL

### KERES

#### AUTÓ

**BMW 340**-eshez hűtőmaszkot, karburátort, szívótorkot, hátsó lámpákat és műszereket. Horváth Ferenc, 6724 Szeged, Teréz u. 46/b. Tel.: (62) 311-438.

**FIAT Balilla** Limousin 1937-es 508/A típushoz keresek kerék-tárcsákat, eredeti dinamót, hátsóhidat, valamint bármilyen dokumentációt. Szívesen venném hasonló gépkocsival rendelkezők jelentkezését is. Daffó Károly, 1047 Budapest, Ambrus u. 24.

**MERCEDES 190**-eshez, 1957-es kiadásúhoz, működőképes (esetleg felújított) motort, alkatrészeket és műszaki leírást. Ugyanitt keresek még felújított nyugati veterán autókat megvételre. Szigethy Béla, 7632 Pécs, Gyulai P. u. 16. Tel.: (72) 29-325.

**NSU Sport Prinz**-alkatrészeket, illetve 600-as üzemképes motort. Prinz József, 4400 Nyíregyháza, Legyező út 7. I. 35. Tel.: (42) 12-391.

**SKODA** Spartakot vagy Octaviát jó és eredeti állapotban, lehetőleg első tulajdonostól, reális áron. Tauda József, 5900 Orosháza, Péter-Pál u. 18.

**STEYR-PUCH 500 D**-hez, 1961-es kiadásúhoz két komplett hátsó lámpát, két oldalindexet és két rendszámábla-megvilágítót. Ugyancsak érdekel bármilyen bontott Steyr-Puch-alkatrész is. Vén Zalán, 6336 Szakmár, Árpád u. 22.

**WARTBURG Coupét** vagy Sport Coupét. Halász Zoltán, 5540 Szarvas, Néphadsereg út 68.

#### MOTOR- KERÉKPÁR

**ARIEL 500 E** 1928-30-as évjáratú motorkerékpárhoz keresek első és hátsó sárvédőt, első kereket, ülést és gyújtómágnest. Márka-

**E rovatunkban megjelenő hirdetések ingyenesek.**

**Kérésünk csupán az, hogy a négyhetes átfutási időt figyelembe véve minél előbb küldjék be hirdetésüket a következő címre:**

**Autó-Motor Veterán Szerkesztősége,  
Budapest 1400, Pf. 1**

társak jelentkezését is várom. Ádám Attila, 9411 Kétpó, Béke út 31.

**BMW R35**-öshöz komplett meghajtoművet a fékbetétekkel együtt, R2-eshez és R11-eshez kapcsolóval egybeépített kúpos alakú Bosch első lámpákat, hátsó lámpákat, üléseket, kilométerórát, kipufogókat és trepniket. Ugyanitt keresek angol oldalkocsishoz „hintőrugós” alvázat, 500-as Gillet-hez kormányt, kipufogórendszert, ülést, lengéscsillapítót az első villába és első sárvédőt. Fodor Péter Alfréd, 1204 Budapest, Akácfa u. 87. Tel. munkanapokon 8-15-ig 183-5230.

**CSEPEL 125**-öshöz hátsó lámpát és első ülést, valamint NSU 351 OSL-vázat. Légrádi Tamás, 3300 Eger, Remenyik Zs. u. 2.

**CSEPEL 100**-ashoz, 1948-49-es kiadásúhoz komplett motorblokkot porlasztóval, kipufogókönyököt dobbal, tanksapkát, lámpaüveget, első és hátsó kerekeket (vagy agyat fékpofákkal), gumikat. Sinkovits Frigyes, 9400 Sopron, Ibolya út 9. IX./39.

**DANUVIÁHOZ** hátsó lámpa alá gumialátétet keresek. Sipos Tamás, 8946 Baktúttós, Rákóczi út 116.

**JAP 650**-eshez komplett vázat és kerekeket, tankot és kipufogókat. Ugyanitt keresek 1919-es NSU 350-eshez komplett vázat, kerekeket, tankot, kipufogót, oldaldobozt, valamint első és hátsó lámpát. Aburkó Károly, 7818 Siklós, Dr. Gruber Béla u. 7.

**PUCH S4**-eshez hengert, sárvédőket, első lámpát, kipufogódobot és szerszámdobozt. Ugyanitt

keresek R12-es BMW-hez lábtrepnit, térdpárnákat, emblémákat, szívótorkot és karburátort. Ugyancsak vennék női Wanderer Sachs-hoz tankot. Horváth Ferenc, 6724 Szeged, Teréz út 46/b. Tel.: (62) 311-438.

**SIMSON 250**-es AWO-hoz karburátort vagy üszóházfedelet, valamint kilométerórát. Ugyancsak keresek 125-ös CZ Jawához alaplémretű dugattyút, amely lehet használt is. Ifj. Lesták Mátyás, 6765 Csengele, tel.: 29.

**TRIUMPH** Nürnberghez (1930-as körüli 200-as, szegecselt vázú) komplett blokkot váltóval, kerekeket és tankot, 200 Méray Puchhoz komplett motorblokkot váltóval (bármilyen állapotú érdekel), valamint 1940 körüli 251-es NSU OSL-hez komplett vázat villával, láncvédőkkel, üléssel, hátsó lánckerékkel és lámpával. Fördös László, 9161 Györsövényház, Fehértói u. 25.

**VILLIERS 175**-ös motorhoz Villiers karburátort, 130 mm-es Bosch motorkerékpárlámpát sérülten, hiányosan is. Muray Péter Pál, 1213 Bp., Liget u. 8. Tel.: 276-5246.

**WANDERER ILO 125**-öshöz első és hátsó lámpát, komplett vázat, ülést, tankot, oldaldobozt és kormányt. DKW 350-eshez (sivatagi) két kormányt, tankot, hátsó sárvédőt, kipufogót. Ugyancsak keresek 1940-es kiadású 125 cm<sup>3</sup>-es Puchhoz kipufogót, sztdentert, gyújtórészt és gyújtásoldali takarólemez. Csereként esetleg 650-es Ural-alkatrészeket és 350-es Royal-Enfield-forgattyús házat tudok

adni. Aburkó Károly, 7818 Siklós, Dr. Gruber Béla u. 7.

**ZÜNDAPP K 500**-ashoz (1936-os kiadásúhoz) Bosch-lámpafejet, gyújtáskapcsolót, benzintankot, kürtnyomógombot, fényváltókapcsolót és Amal levegőszűrőt. Esetleges csere esetén kiszűrült fötengelyt, dinamóállórészt, forgattyúházat, hengereket, vezérműtengelyt és komplett váltót tudok ajánlani ugyanezen típusúhoz. Daffó Károly, 1047 Budapest, Ambrus u. 24. Tel.: 169-1207.

### KÍNÁL

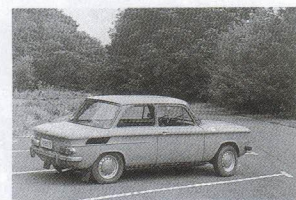
#### AUTÓ

**BMW 2022 Ti** 70 ezer kilométeres motorral, egyben vagy alkatrészként eladó. Ugyancsak eladó feckszékfarkú Mercedeshez új légzugó, hátsó lámpa, műszerfal és sebességváltó. Beke Lajos, 8638 Balatonlelle, Berzsenyi u. 10.

**FIAT 2300**-ast, 3 db-ot egyenként 20 ezer forintért. Dencs Lászlóné, 6100 Kiskunfélegyháza, Dózsa György u. 2-4.

**FORD** négyhengeres, soros 1600 cm<sup>3</sup>-es 80 ezer kilométert futott motort 60 ezer forintért, sebességváltóval 80 ezer forintért. Esetleg Volkswagen Bogarra cserélném. Hurda Gyula, 8200 Veszprém, Jutasi u. 20. I/28.

**NSU 1200 C**-t két év műszakival, zöldkártyával, tartalék autóval-alkatrészekkel.



Illetve Prinz 600-ast üzemképes állapotban. Prinz József, 4400 Nyíregyháza, Legyező út 7. I/35. Tel.: (42) 12-391.

**OPEL** Olympia Rekord 1958-as kiadású, kétajtós, üzemképtelen autót, forgalmival és rendszám-

mal. Lakatosmunka elvégezve! Fodor Péter Alfréd, 1204 Budapest, Akácfa u. 87. Tel.: munkanapokon 8-15-ig 183-5230.

**OPEL**, 1937-es kiadású, kétajtós, restaurálás előtti állapotban 220 ezer forintért eladó. Fehér Ferenc, Orosháza, Bercsényi u. 4. **SINGER** Vogue típusú 1962-es kiadású, valamint egy Hillman Super Minx 1960-as kiadású angol autót felújításra szoruló állapotban. Motorkerékpár-csere is érdekel. Horváth Ferenc, 6724 Szeged, Teréz u. 46/b. Tel.: (62) 311-438.

**WARTBURG** 312-eshez (nagykerékűhöz) gyári új kormányművet, futóművet, gömbcsuklókat, fékvezetékeket és elektromos berendezéseket. Tel.: 276-5873.

**VOLKSWAGEN** Variant kombi, 1500 cm<sup>3</sup>-es motorral, 21 évesen első tulajdonostól. Az autó bokszermotoros, garázsban tartott, jó állapotú. Érdeklődni egész nap a 162-7981-es telefonon.

## MOTOR- KERÉKPÁR

**BMW** R51-est (500-ast, 1939-es kiadású) restaurálás előtt, apró hiányosságokkal. Sajban János, 1173 Budapest, 509. utca 9.

**BMW** R23-ast (1938-as) felújításhoz szétszedett állapotban, tank, első sárvédő és középvezető hiányával 40 ezer forintért. Szilágyi László, 2233 Ecsér, Andrássy út 3.

**BMW** R69-es oldalkocsis motorkerékpárt gyári állapotban, felújítva. A motor 1958-as kiadású. Harmath Kadosa, 4400 Nyíregyháza, Sóstói u. 22/a. Tel.: (42) 41-445.

**BSA** Colonial 500-ast, 1922-es kiadású oldalkocsist. Beke La-

**Az Autó-Motor VETERÁN Szerkesztősége  
megvételre keres 1950 előtti autós-,  
motoroskönyveket,  
a Motoros, az Automobil Motorsport és más régi  
szaklapok példányait archívuma számára.  
Cím: Budapest 1400 Pf. 1.  
Telefon: 138-4300.**

jos, 8638 Balatonlelle, Berzsényi u. 10.

**CSEPEL** D125-öst felújított állapotban, esetleg működőképes tartalék blokkal együtt. A motorkerékpár 1957-es kiadású. Érdeklődni munkanapokon 7-14-ig a (77) 21-744-es telefonon vagy személyesen: Lovász István, 6400 Kiskunhalas, Kurucz v. t. 39. Pf. 99.

**CSEPEL** D125-öst, 1957-es kiadású, eredeti, kifogástalan állapotban, fekete, osztott ülésekkel, rendszámmal, műszaki nélkül, forgalmi engedéllyel első tulajdonostól. Rigler, 4400 Nyíregyháza, Kert u. 26. Tel.: (42) 17-699.

**CSEPEL** 125-öst, teljesen eredetire restaurálva, szervizkönyvvel, +3 szétszedett motorral. Az 1958-as kiadású motorkerékpár irányára 70 ezer forint. Banok Béla, 6066 Tiszaalpár, Arany János u. 53.

**CSEPEL** D125-öst, 1959-es kiadású, egy 1960-as kiadású 125-ös Danuviát, valamint egy 1963-as Pannónia T1-est. Mindhárom motorkerékpár kitűnő állapotú, keveset futott és érvényes műszakkal rendelkezik. Szabó László, 5136 Jászszentandrás, Rákóczi út 45.

**JAWA** Ideal 1965-ös kiadású motorkerékpárt tartalék alkatrészekkel, valamint ugyanehhez a típushoz hátsó és középső burkolatokat. Nagy Zoltán, 6600 Szentés, Honvéd u. 19. III. 14. Tel. 17 és 18 óra között: (63) 13-743.

**JAWA** 250-est (1949-es kiadású) 90 százalékosan felújítva. Ára: egy ugyanilyen típusú, de hiányos motorkerékpárral együtt 30 ezer forint. Az ár feléig működőképes, 50-esnél nagyobb régebbi robogót beszámítok. Ruskó Zsolt, 1138 Budapest, Újpalotai út 6/a.

**PANNÓNIAHOZ** vadonatúj első lámpát izzóval 300 forintért. Légrádi Tamás, 3300 Eger, Remenyik Zs. u. 2.

**PUCH** 125-ös motorkerékpárt restaurálás előtti állapotban. Ludányi Ferenc, 8031 Zagvaszántó, Damjanich út 21.

**PUCH** S4-est (1938-as kiadású) eredeti üzemképes állapotban oldalkocsival, 1929-es Ariel 500-ast, valamint egy keveset használt Velorexet egyben vagy alkatrésznek reális áron. Ugyanitt kínálok még 1953-as, teljesen eredeti 250-es BMW-t rendszámmal, eredeti, üzemképes 350-es Junakot, 1950-es kiadású 250-es Zündappot, 1939-es 350-es BMW-t szétszedett állapotban, eredeti fényezésű, üzemképes, 50-es Jawa Pionírt, valamint egy pedálos 50-es Simsont olcsón. 4410 Biharkeresztes, Petőfi út 3.

**URAL** Choppert műszakkal, kitűnő állapotban, valamint egy 125-ös NSU Lambretta robogót, főbb részekre bontva, teljesen hiánytalanul. Fodor Péter Alfréd, 1204 Budapest, Akácfa u. 87. Tel.: munkanapokon 8-15-ig 183-5230.

**URAL** 750-eshez oldalkocsit, 2 db gumit, valamint német, olasz és osztrák motorosújságokat. Szatmári Tamás, 5100 Jászberény, Fehértói út 4. Tel.: (57) 12-290.

**VICTORIA** 250-est, 1940-es kiadású hiányosan, MZ Trophy 250-est (1960-as), pedálos SR 2-es Simsont, BMW R75-öshöz 2 db kereket, porlasztót, NSU OSL-hez 2 db kereket, valamint 750-es Zündapphoz dinamót és egy JAP London 500-as blokkot. Horváth Ferenc, 6724 Szeged, Teréz út 46/b. Tel.: (62) 311-438.

## VEGYES

**NÉGYKEREKŰ** Pannónia-motoros kistraktort háromszög rendszámmal, valamint Csepel-motoros egytengelyes traktort pótkocsival. Szabó László, 5136 Jászszentandrás, Rákóczi út 45.

**ROYAL** oldalkocsit, négyponthoz felfüggesztésű, nyolcszögletű csónakkal, fecskefarkas hátsó lámpával, hiányosan, rossz állapotban. Nagygal János, 6640 Csongrád, Jókai u. 26.

**CSEPEL** szervizkönyvből fénymásolatot. Sinkovits Frigyes, 9400 Sopron, Ibolya u. 9. IX/39.

**IZS** 49-eshez 1 pár térdgumit, Pannónia P 10-eshez kezelési könyvet, prospektust az 1939-es JAWA gyártmányokról, Willys Jeephez kezelési könyvet angolul, Carter BBR 1 típusú karburátort (USA), FRAMO E karburátort DKW motorokhoz, Csepel 250-es tankot, Sokol 1000-eshez nyeret, Hella karbidlámpát motorkerékpárhoz. Muray Péter Pál, 1213 Bp., Liget u. 8. Tel.: 276-5246.

## CSERÉL

**RESTAURÁLÁSRA** szoruló 1965 előtt gyártott motorkerékpárokért kandelábert adok cserébe. Rátkai Mihály, 2769 Tápiószőlős, Felszabadulás út 32.

**KERESEK** üzemképtelen, felújításra szoruló BMW R17-es motorkerékpárt (szétszedett, hiányos is lehet), BMW R4-eshez eredeti kilométerórát, térdtámaszokat, első és hátsó lábtartókat, ülészuzatokat, fékpedált, dinamóleszorító bilincset, akkumulátortofedelet, eredeti Bosch első lámpaüveget tükörrel. Cserébe kínálok R35-ös és R4-es motorkerékpáralkatrészeket. Fördös László, 9161 Györsövényház, Fehértói út 25.

**WANDERER** gépkocsikhoz keréktárcsákat és disztárcsákat kínálok, cserébe FIAT Balilla limuzinhoz (508/A 1937) keréktárcsát és Bosch irányjelző kapcsolót keresek. Dafkó Károly, 1047 Budapest, Ambrus u. 24. Tel.: 169-1207.

**SIMSON** 250-es AWO-t, Danuviát és 250-es CZ Jawát kínálok cserébe négyütemű motorért. Ifj. Lesták Máttyás, 6765 Csengele, T.: 29.

**TATRAN** 125-ös indítómotoros robogót két év műszakkal, új akkuval, 16 ezer kilométerrel elcsere nélkül restaurálás előtti veterán motorkerékpárra. Balogh István, 4400 Nyíregyháza, Fészek u. 134. Tel.: (42) 42-922.

**Santhion CLASSIC** MGYAR-NÉMET VEGYESVÁLLALAT  
CAR & FURNITURE LTD

**RÉGI AUTÓK MOTOROK**  
=HAJÓK=  
-ÉS AZOK ALKATRÉSZEI-

Bizományi értékesítés. adás-vételi szándék címjegyzéke.  
alkatrészfelújítás, homokfújás,  
külföldi lerakatokkal kiépített kapcsolatok

Klasszikus járművek beszerzése, garázsírozása, ápolása,  
szerelése.

Luxus- és sportkocsik bérbeadása  
H-1202 BUDAPEST, XXKER.  
-PESTSZENTÉRSÉBET-  
LÁZÁR U. 39. A.  
LŐCSE U. 2.  
H-P: 8-17<sup>h</sup> TELEFHELY 12-79-360

122-75-64 IRODA



# BÁCSKA GUMI

Az ország legnagyobb választékkal rendelkező gumikereskedelmi cége. Több, mint kétszázféle gumibroncsot és tömlőt kínál vevői részére.

Például Michelin, Continental, Pirelli, Good Year, Stomil, Barum gyártmányokat.

Személy- és tehergépkocsikhoz, kamionokhoz, autóbuszokhoz, erőgépekhez és targoncákhoz.

**BÁCSKA GUMI**

6430 Bácsalmás,  
Szent János u. 40.  
Tel.: (79) 41-596,  
Telefon és fax:  
(79) 42-550

Pécsi üzletünk:  
Ráczvárosi út 26.  
Tel.: (72) 33-264



**GATE KFT.**  
AUTOMATA KAPUNYITÁS  
Bp. 1114 Bukarest u. 3. Tel/fax: 165-1353



**Automata kapuk,  
billenő garázsajtók,  
kaputelefon, video-  
kaputelefon,  
fotocellás ajtók.**

**AUTOMATA  
KAPUNYITÁS!**



**PÁRATLAN  
VÉDELEM**

Üzletek: 1136 Budapest, Csanády u. 14.  
Telefon és fax: 120-8181  
1136 Budapest, Visegrádi u. 33/B  
Szerviz: az M3-as autópálya bp.-i kivezető szakaszán,  
Bp. XV. kerület, Vasutasház u. 2.  
Telefon: 272-2400, 272-2817



**Mi úgy vigyázunk  
értékére,  
mint a hímes tojásra.**

**Poliészter emelőkötelek,  
emelőhevederek a terhet  
csak emelik,  
de nem roncsolják.**

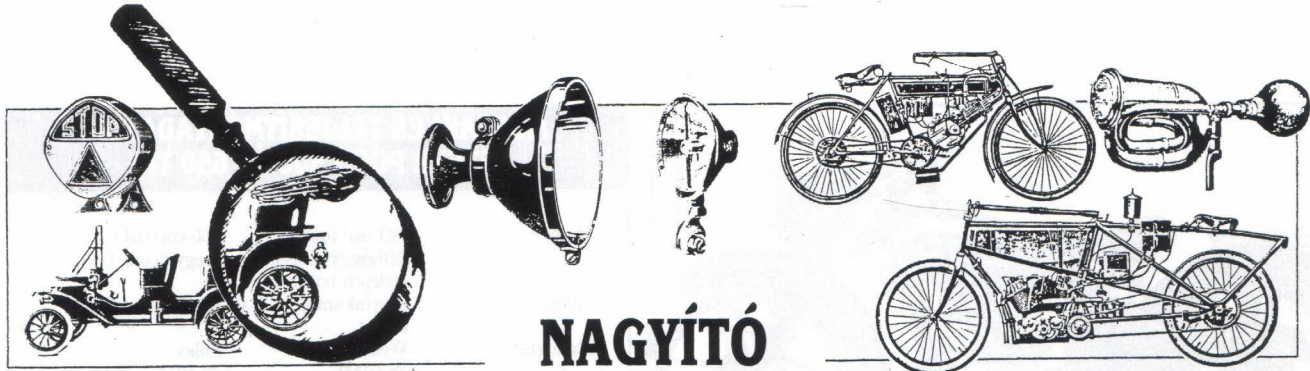
**EMPACK KFT**  
1117 Budapest, Budafoki út 111-113.  
Tel.: 181-2481, 181-2588, 181-2923  
Fax: 166-7543



**AUTÓ  
MODELL  
SZALON**



**Több mint félezer  
modellből  
válogathat.  
Budapest XIII.,  
Victor Hugo u. 24.  
Nyitva tartás:  
hétfőtől péntekig  
10-18 óráig,  
szombaton 10-13  
óráig.**



## NAGYÍTÓ

Muray Péter Pál rovata

### OROSZI ZOLTÁN (HELVÉCIA)

Köszönöm, hogy ilyen gondosan megírta BSA-je összes fel-lelhető számát, jellemzőjét. Sajnos a támpontok e mármár zavarba ejtő bősége sem segít, hogy egészen pontosan meghatározzam a motor gyártásának évét.

No, de lássuk, mire jutottam! BSA-je a B31 jelzésű típus egyik régi darabja. Ezt a hátsó rugózást 1949 és 1955 között alkalmazták a B31-esen. Maga a típus 1946-ban indult. Ez volt az első teleszkópos BSA. 1955 után a rövid hátsó rugózást felváltották a korszerűbb lengővillaival.

Véleményem szerint az ön gépe e szűk hét éven belül az első harmadból származhat. Ezt a klasszikus, egyszerű forma és a jellegzetes, háború előtti fényezés fellelt nyomai alapján gondolom. Azok a festési nyomok, amelyeket felderített, eredetinek tűnnek. Hosszú éveken át volt a BSA-k jellemzője a feketére zománcozott váz, villa, sárvédők stb., a zöld vagy krómozott és zöld betétes tank és a krómozott, zöld sávval díszített felni.

Ami az ülést illeti, együléses volt, de az eredeti nyereg nem gumiból készült. Bórt utánzó anyagot kapcsoltak a lapos vasból hajlított, szegecselt



nyereghez. Ez alá sűrű rugóhálózatot feszítettek. Ennek a nyeregtípusnak talán legismertebb gyártója a Terry cég volt.

**Műszaki és teljesítményadatok**  
Motor: 348 cm<sup>3</sup> (71 × 88) egyhengeres, négyütemű, felül szelepezt; kenés: cirkulációs rendszerű; váltó: négyfokozatú, lábkapcsolású; porlasztó: Amal 276/IAT; gumik: 3,25 × 19 elől, hátul; tömeg: 167 kg; teljesítmény: 16 LE 5000/min; sebesség: 117 km/h; fogyasztás: 3,4 l/100 km

\*\*\*

### TÓTH JÁNOS (BUDAPEST)

A leveléhez mellékelt fotón látható kéthengeres DKW egy SB 500-as típusjelzésű motorkerékpár. Amint írja,

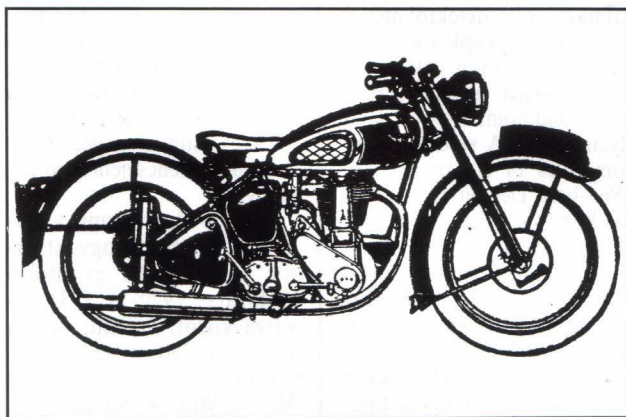
gyártási éve 1939. Ez azt jelenti, hogy gépe egy hosszú életű típusorozat utolsó változata.

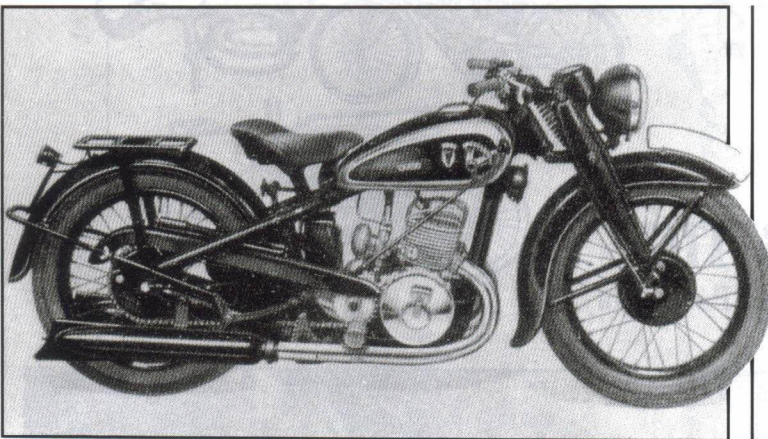
érdekességgel szolgált. Ilyen például a váza, amely szétcsavarozható préselt és lapos elemek kombinációja, vagy a



Az első léghűtéses 500-as DKW 1927-ben jelent meg, de ez külsőleg nagyon eltér az Ön motorjától – csőváz, csővilla, lapos tank, a motortól különálló Sturmey-Archer váltó stb. –, ám az alapelképzelés, a nagy hengerűrtartalmú, kétütemű motorkerékpár már itt felismerhető. Figyelemre méltó, hogy már ez is ikerhengeres volt, akárcsak a későbbiek. Fokozatos fejlesztés után, 1934-ben hozták piacra az SB 500-ast. A modern, áramvonalas külsejű motor – közelebről szemügyre véve – sok

motorja, amely bár blokkmotor, mégis elválasztható a váltótól. Külön szennáció az indítómotorként is működő Dynastarter, amellyel az SB 500 Luxust szerelték fel. Az 1934-es modellhez képest több kisebb-nagyobb változtatást hajtottak végre, amíg eljutottak az 1938–39-es sorozatzáró géphez. Kezdetben krómozott volt a tankja, és kissé tömzsibb, 45 mm-rel rövidebb a tengelytávja, a műszerek a kormányba voltak építve stb. Az 1938-as típus fényezése kicsit visszafogot-





► tabb volt; alapvetően fekete, a tankon széles ezüstsávval, amelyet vékony aranycsík kontúroz. Ugyanilyen csík fut végig a két sárvédő szélén is. A hátsó sárvédő végén AUTOUNION DKW matrica volt. Pajzsos DKW matrica díszítette a tank két oldalát is.

#### Műszaki és teljesítményadatok (DKW SB 500) 1938–39.

Motor: 494 ccm (68×68), kétütemű, kéthengeres, Schnürle-rendszerű; kenés: 1:25 arányú keverék, olajzással; váltó: háromfokozatú, kézzel kapcsolható, de külön felszerelésként lábkapcsolót is készített hozzá a gyár; gyertya: Bosch 175 TI; porlasztó: Amal 76/427 Knecht-légszűrővel; gumik: 3,50×19 elől, hátul; tömeg: 180 kg; teljesítmény: 15 LE 4000/min; max. sebesség: 115 km/h szőlőben, 85 km/h oldalkocsival; fogyasztás: 4,5 l/100 km

A motor mostani állapotát bemutató fotó alapján sajnos nem tudok Önnek mit mondani az alkatrészek eredetiségét illetően, legfeljebb annyit, hogy ami a képen látszik, az az akkumulá-

tort és a gyújtáskapcsolót kivéve eredetinek tűnik.

#### SZÜCS ZOLTÁN (HÓD-MEZŐVÁSÁRHELY)

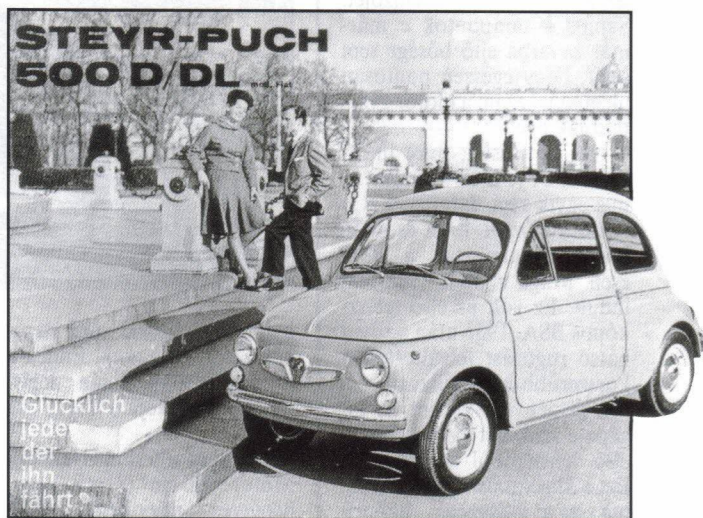
Tisztelt olvasónk, régóta vagyok adósa a válasszal, de ennek nem a feledékenység volt az oka, hanem a feltett kérdések megválaszolásának nehézsége.

A Steyr-Puch 500 gyártása 1957 őszen kezdődött Graz-Thorndorfban. A gyár már évek óta kísérletezett a kisautógyártás megindításával, de pénzügyi okokból nem lehetett sorozatgyártás ezekből az elképzelésekből. A FIAT (Nuova) 500 – amely a Topolino örökebe lépett – megjelenése teremtett lehetőséget a korábbi tervek megvalósításához. A karosszéria felhasználásával megszületett a Steyr-Puch 500.

Ehhez igazították a korábbi tapasztalatok alapján kifejlesztett bokszermotort, a váltót és a futóművet. Az ötvözet sikeresnek bizonyult, így hamarosan megjelentek továbbfejlesztett változatai. 1959-ben került piacra az 500 D és DL. Az 500-asok nyomán megszületett a 650-es so-

## MŰSZAKI ÉS TELJESÍTMÉNYADATOK (STEYR PUCH 500 ÉS 650 TR)

Motor:	493 cm <sup>3</sup> (64×70)	660 cm <sup>3</sup> (64×81)
Váltó:	kéthengeres, léghűtéses, négyütemű, felül-szelepel bokszer négyfokozatú, az I. fokozat szinkronizálatlan	
Porlasztó:	Weber 28 IBMS	Solex 40 PID
Elektromos berendezések:	12V	
Gumik:	125×12" diagonal, 1970-től 132×12" radiál	
Teljesítmény:	16 LE 4600/min	27 LE 5500/min
Sebesség:	95 km/h	125 km/h
Fogyasztás:	4,5 l/100	



rozat és a 700 C és E jelű kombi is. Az összes változatot figyelembe véve a gyártás 1973-ban ért véget.

A kocsik eredetileg különböző világos színekben készültek. Gyakori volt a törtfehér, a vajsárga, a világoskék és a világoszöld. A 650 TR-ek – a hazai raliversenyeknek is emlékezetes sztárjai voltak – jellemzője volt a tűzvörös fényezés.

Arra a kérdésre, hogy létezik-e olyan lexikon, amely tartalmazza a kezdetektől napjainkig gyártott gépkocsik leírását, nem tudom a választ, de egy egyszerű példa nyomán azt gondolom, hogy nincs ilyen könyv. A példát az Automobiles of America című, 1968-ban, Detroitban kiadott kis könyv szolgáltatja. Ennek végén található egy 45 oldalnyi márkanévgyűjtemény, amelyben az USA-ban valaha gyártott gépkocsimárkák szerepelnek. Ez a lista több mint 3200 nevet tartalmaz! (És akkor még szó sincs az egyes típu-

sokról.) Van viszont számos kitűnő könyv, amely áttekinti az autózás történetét, és jelentős események, típusok, irányzatok bemutatásával vezet végig olvasóját ezen az átfoghatatlannak tűnő dzsungelen.

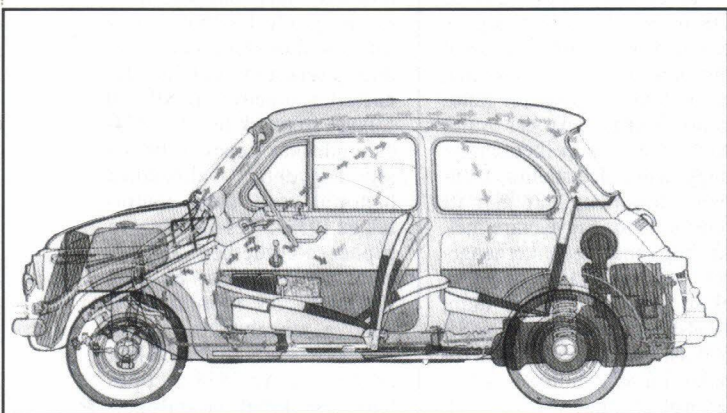
\*\*\*

#### BERTALAN ZOLTÁN (TISZAJENŐ)

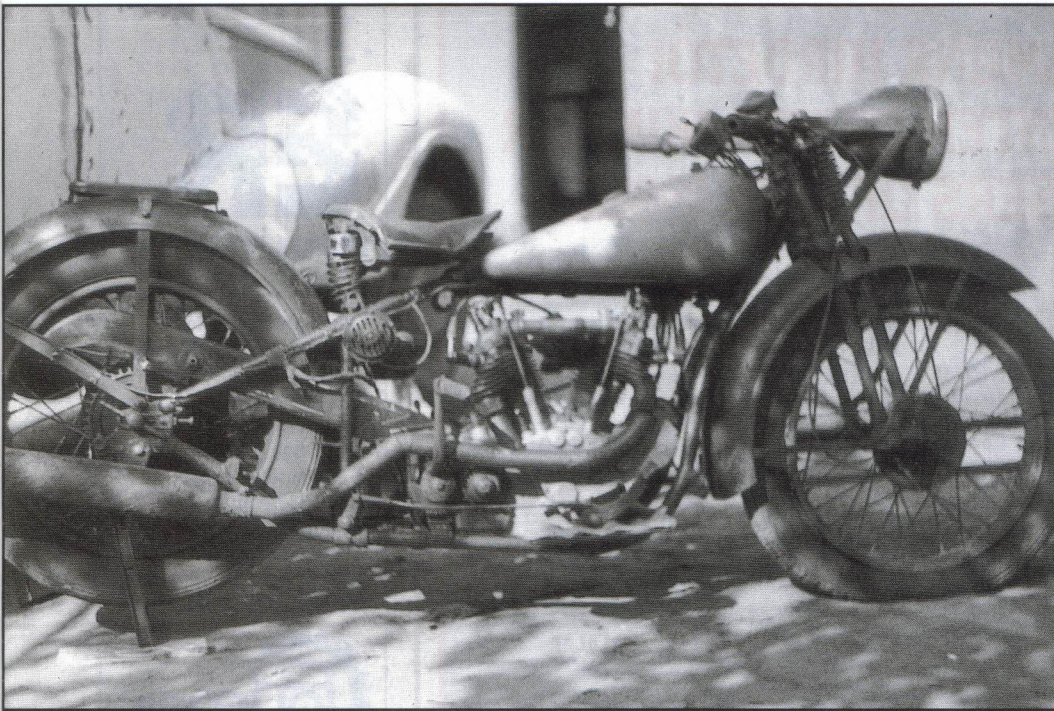
Fotóit nézegetve nem tudom választani a szükséges tárgyilagosságot kezdeni, mert a közelmúltban vásárolt ismeretlen kéthengerese hazai viszonylatban igazi ritkaságnak számít. Régen láttam ilyen jó állapotban megmaradt, igazi érdekességnek számító gépet. Gratulálok szerencséjéhez, jó fogás volt.

Most pedig valamit a Super X-ről, mert hogy itt arról van szó. Ez az utolsó változata. 1929 és 1931 tavasza között készült, vegyes vezérlésű, 750 cm<sup>3</sup>-es.

Gyártója az Excelsior Motor Mfg. & Supply Co.,







amelynek tulajdonosa Ignaz Schwinn volt. Neve ma nálunk is ismerősen hangzik, nem véletlenül.

A konstrukciót eredetileg a húszas évek elején a Harley-Davidson számára tervezte egyik mérnökük, Arthur Constantin. Célja, hogy konkurenciát teremtson vele az Indian nagy sikerű Scoutjának. Ez jól nyomon követhető a gép minden részletén, mert benne a H-D és az Indian legjobb megoldásait ötvözte.

A gyár vezetősége mégis elutasította a tervet; az Excelsiornál viszont örömmel fogadták a tervezőt és kidolgozott elképzeléseit is.

Az 1929-es, megújított változat elkészülésében jelentős szerepe volt Joe Petralinak is, a kor egyik legismertebb motorversenyzőjének, több sebességi rekord felállítójának.

A Super X a nagy gazdasági válság idején tűnt el, mert az Excelsior kénytelen volt fel-

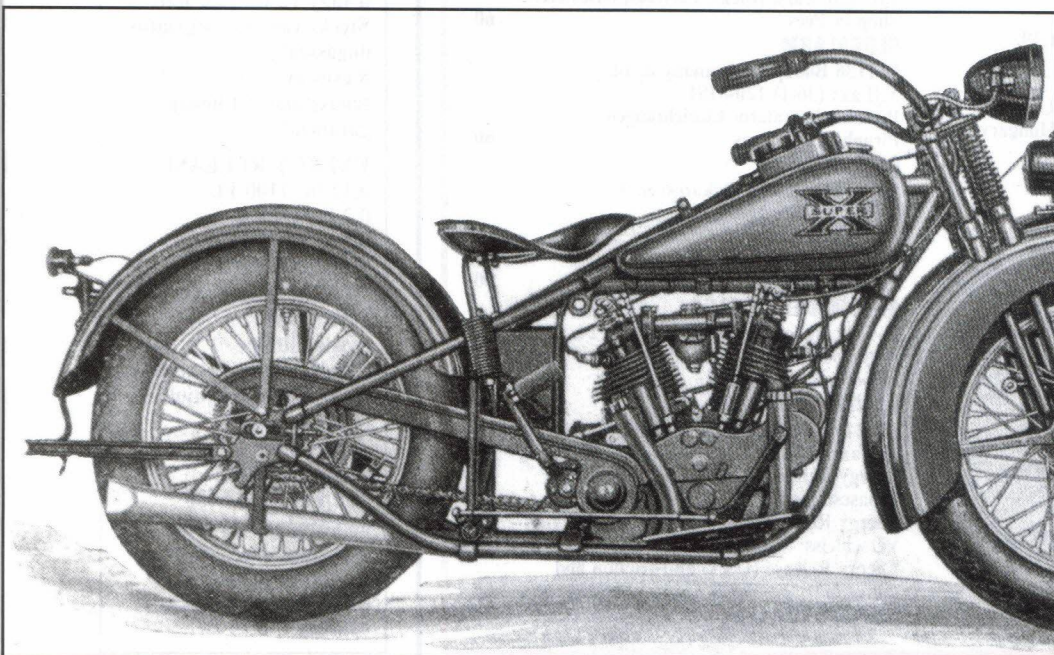
hagyni a motorkerékpárgyártással. Ezután már csak motor nélküli kétkerekűeket – kerékpárokat – készítettek.

#### **Műszaki és teljesítményadatok (Super X 1929–1931)**

Motor: 738 cm<sup>3</sup>, vegyes vezérlésű, 76 × 81,5, könnyűfém dugattyúk; kenés: automatikus olajpumpa + kézipumpa a tankban; váltó: háromfokozatú kézi kapcsolással; karburátor: Schebler; kuplung: lábkapcsolású; gyújtás: Bosch magdino; gumik: 4,00 × 18

(4 × 27); teljesítmény: 15 LE 3000/min; fogyasztás: 5 l/100 km. Fényezése: „Super” zöld (almazöldhöz hasonló) az egész gép, vékony vörös és fekete csíkkal a tankon. A sárvédőkön ugyanilyen vékony, de világos – valószínűleg vajsárga – csík volt. A felnik, külölök és kerékagyak ugyancsak vajsárgák/krémszínűek voltak.

Az ön motorja nagyon jó alapanyaga a felújításnak, de jó néhány dolgot le kell róla szerelni és eredetivel pótolni. A szokásos lámpa- és kipufogórendszer-problémák mellett a sárvédőkből hiányzik a betét, nem eredetiek a kerékagyak (hátral szalagfék volt), a lánckerék, a nyereg, levágtak a kormányból. Hiányzik a tankról a kapcsolódoboz, amelyben kilométeróra, ampermérő, gyújtáskapcsoló és műszermegvilágító lámpa volt. Elveszett az akkumulátortartó doboza is, viszont felesleges a csomagtartó és a kormányzorító. Tehát az öröm mellett van gond is bőven, de remélem, ez nem fogja elvenni a kedvét a felújítástól.



# E SZÁMUNK HIRDETŐI DIE INSERENTEN DIESER NUMMER ADVERTISERS OF THIS ISSUE

## AKZO-TVK RT.

H-1143 Budapest, Hungária krt. 114.

T.: (36-1) 251-5778

Fax: (36-1) 163-4235

Sikkens autójavító festékrendszerek B II

Sikkens Farbensysteme für Autoreparatur Umschlag II

Sikkens paint-correcting systems for cars Cover II

## WEBASTO HUNGÁRIA KFT.

H-1134 Budapest, Kassák Lajos u. 58-60.

T./Fax: (36-1) 140-9330/115

Webasto járműfűtő készülékek,  
klímaberendezések, napfénytető B III

Webasto Wagenheizungsgeräte, Klimaanlage,  
Sonnendach Umschlag III

Webasto car heating, air conditioning, sun roof Cover III

## GENERAL MOTORS HUNGARY

H-1012 Budapest, Márvány u. 17.

T.: (36-1) 175-0191, 156-8691, 156-0337

Fax: (36-1) 156-2967 B IV

Generalvertretung von General Motors in  
Ungarn Umschlag IV

General agency of the General Motors in  
Hungary Cover IV

## HUNGÁRIA BIZTOSÍTÓ RT.

H-1054 Budapest, Vadász u. 23-25.

T.: (36-1) 132-0550

Hungaria Versicherungsanstalt AG  
Hungaria insurance company 2

## OSTER LÍZING RT.

H-1056 Budapest, Váci utca 36. III. e.

T.: (36-1) 118-2786

Fax: (36-1) 117-2663

Generalvertretung von Chrysler und das grösste  
FIAT-Dealer in Ungarn

General agency of the Chrysler and the biggest  
FIAT-dealer in Hungary 8

## DAIHATSU VEZÉRKÉPVISELET

H-1146 Budapest, Dózsa György út 19.

T.: (36-1) 142-6595

Fax: (36-1) 141-3579

Generalvertretung von Daihatsu in Ungarn  
General agency of the Daihatsu in Hungary 12

## DAF GYÁRI KERESKEDELMI ÉS

### SZERVIZKÉPVISELET

H-1173 Budapest, Cinkotai út 34.

T.: (36-1) 157-0755, 157-5111/213

Fax: (36-1) 157-2293, Telex: 22-5079

Handels-, und Servicevertretung von DAF  
Werke in Ungarn

Commercial and service agency of DAF in  
Hungary 32-33

## ARMAFILT IPARI SZÖVETKEZET

H-1135 Budapest, Reitter Ferenc u. 37.

T.: (36-1) 129-9260

Fax: (36-1) 149-8553, Telex: 22-5969

Korszerű gépjármű olaj- és levegőszűrők  
Zeitgemässe Öl-, und Luftfilter für  
Kraftfahrzeuge

Up-to-date oil- and airfilters for all type of cars 41

## TAURUS PALMA ÜZLETI EGYSÉG

H-1087 Budapest, Kerepesi út 17.

T.: (36-1) 134-4767

Fax: (36-1) 118-7168

Légrugók autóbuszokhoz, tehereautókhoz

Luftfederung für LkW und Omnibusse 48

Air springs for buses and trucks

## AQUA-TRADE AMERIKAI-MAGYAR

### KERESKEDELMI KFT.

H-1734 Budapest, Pf. 15.

T./Fax: (36-24) 77-117, (36-24) 77-158

Generalvertretung von Gold Eagle Produkte in Ungarn  
General agency of the Gold Eagle products in

Hungary 48

## ÖMEN TETOVALÓ STÚDIÓ

H-1087 Budapest, Fiumei út 3-5.

Studio für Tätowierung

Tattoo studio 51

## SANTHION CLASSIC

### MAGYAR-NÉMET VEGYES VÁLLALAT

H-1202 Budapest, Lázár u. 39/A

T.: (36-1) 122-7564

Rent a car, Sport- und Luxuswagen

Car and Furniture Ltd.: rent a car, leasing of  
sport and luxury cars 59

## EMPACK KFT.

H-1115 Budapest, Tétényi út 15.

T.: (36-1) 181-2481, 181-2588, 181-2923

Fax: (36-1) 166-7543

Poliészter rögzítőhevederek

Befestigungsgurten aus Polyester  
Polyester fixing ties 60

## BÁCSKAI GUMI

H-6430 Bácsalmás, Szent János u. 40.

T.: (36-79) 41-596

Fax: (36-79) 42-550

Pécsi üzlet: Rácvárosi út 26.

T.: (36-72) 33-264

Gumiabroncs és tömlő

Reifendienst für PkV, LkW, Omnibusse  
Geschäftstelle auch in Pécs (Fünfkirchen)

Tyres for cars, trucks, camions, buses etc.  
Shop in Pécs 60

## GLOBALARM

H-1136 Budapest, Csanády u. 14.

T./Fax: (36-1) 120-8181

Piranha Autoalarm Einrichtungen  
Piranha car alarms 60

## GATE KFT.

H-1114 Budapest, Bukarest u. 3.

T./Fax: (36-1) 165-1353

Automata kapunyitás

Automatische Toröffnung 60

Automatic gate-opening

## AUTÓMODELL SZALON

H-1132 Budapest, Victor Hugo u. 24.

Automodellsalon

Saloon of automodells 60

## POLIFORM BT.

H-2243 Kóka, Pesti út 48.

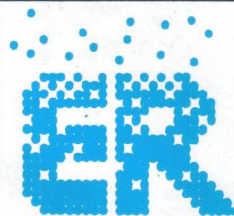
T./Fax: (36-1) 271-4588

Energy Release (USA) súrlódás-, illetve

kopáscsökkentő 64

Energy Release (USA) gegen Reibung und  
Verschleiss

Energy Release (USA) anti-friction and  
-abrasion



ENERGY RELEASE®

MADE IN USA

Új generációs súrlódás-,  
ill. kopáscsökkentő  
fémkezelő minden  
kenőanyaghoz!  
(Olajokhoz, zsírokhoz  
3-6%-ban.)

A téli motorindítást  
és sebességváltást is  
megkönnyíti!

Negyedik éve változatlan  
minőségben és áron im-  
portálja és forgalmazza a:



BETÉTI TÁRSASÁG

2243 Kóka, Pesti u. 48.

Tel/Fax: 184-6436

Postai utánvétellel is!

Hideg napokon fokozottan  
törődjön

saját egészségével is!

Előzze meg

a reumát, aranyeret!

Várakozáskor

takarékoskodjék az

üzemanyaggal!

Vásároljon POLIFORM

elektromosan fűthető

üléstakarót!

6 vagy 12 volt, 50 watt

Steck- vagy szivargyújtós

dugással!

8 éves gyártási

tapasztalat, 24 hónap

garancia!

ENERGY RELEASE:

0,12 lit. 1100 Ft,

0,2 lit. 1800 Ft,

0,5 lit. 4200 Ft,

1 lit. 8000 Ft.

ÜLÉSMELEGÍTŐ:

1400 Ft/db

(postaköltséggel)

Mindkét terméket postai

utánvétellel is szállítjuk

(1 héten belül)

Telefonon is

megrendelhetők!

Tel./Fax: 184-6436

hétköznap 8-16 óráig

Figyelem! Dec. 15-től

a telefonszámunk

(tel./fax): 271-4588-ra

változik.

Tudja mi az alapvető különbség a képen látható két autó között? Nos, a hölgy autójában motortól független Webasto-kályha lapul. Ön is kezdheti úgy a napját, hogy amíg a szomszédja elgémberedett ujjakkal kapargatja a jeget, addig Ön reggelizik, s amikor a szomszéd átfázva beül jégszekrényhez hasonló autójába, addig Ön a meleg kocsiba száll be. Amíg a szomszéd belülről küszködik az üvegre fagyott leheletével, addig maga a tiszta ablaküvegen keresztül búcsút inthet a kedves szomszédnak.

Ráadásul nemcsak Ön érzi jól magát, hanem a motor is. Könnyen indul, jól húz, élettartama nő, fogyasztása csökken, és ami a fő, kevesebb szennyeződést bocsát a levegőbe. Persze Ön mondhatja, hogy a garázsban nem hül le az autó, de a garázst nem viheti magával a munkahelyre, színházba vagy esetleg síelni. A beépített Webasto-fűtőkészülék viszont mindig kéznél van.



Legyen Önnek bármilyen járműve, személyautó vagy kamion, autóbusz vagy kisáruszállító, benzines vagy dízeles, mi mindegyikhez tudunk fűtést ajánlani. Akkor is keressen bennünket, ha traktort vezet vagy munkagépe van. Nekünk azokra is van megoldásunk. Ha Ön késő ősszel is szeret vitorlázni, a kajüt befűthető egy Webasto-kályhával. Keressen meg bennünket bemutatótermünkben.

# Webasto

**CÍMÜNK: WEBASTO HUNGÁRIA KFT.**

1134 Budapest, Kassák L. u. 58-60.

Tel./Fax: 140-9330/155

Webasto járműfűtő készülékek, klímaberendezések, napfénytető.  
Szervizhálózat külföldön és itthon!

**VOLT,**



A legelsőek egyike: 1909-es Opel modell.

**VAN,**



A legújabb: a Magyarországon is gyártott Opel Astra.

**LESZ.**

**OPEL**

