

1991. DECEMBER

HETILAPOS MEGJELENÉS

ÁRA: 125 FT

**autó  
motor**

# VETERÁN

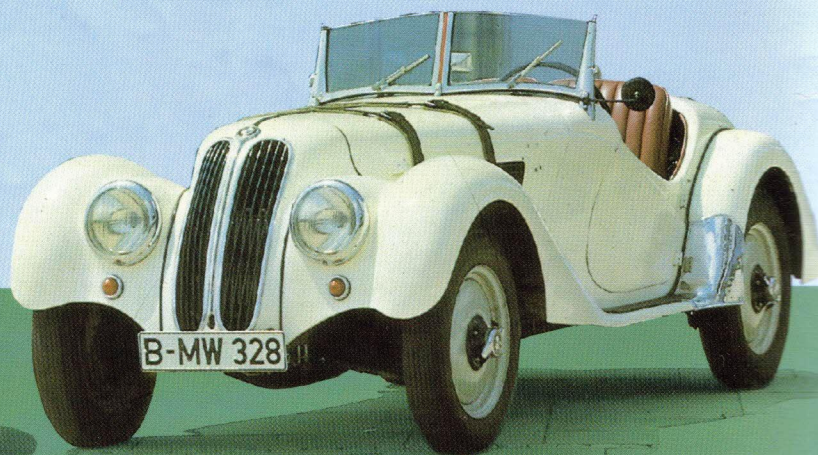


**A TÍZES  
MÁSODIK  
ÉLETE**

AUSTIN TEN 1938

**BAJOR  
KLASSZIKUS**

BMW R51/3



# BMW – múlt, jelen, jövő

A harmincas évek közepén is volt BMW 3-as, korának erős, gyors, stabil, csodálatos autója. Akárcsak napjainkban az új 3-as sorozat. És bár a 3-as sorozat a BMW palettáján a legkisebb, ereje félelmetes. Eleganciája lenyűgöző. Stabilitása bámulatos. Szériakocsi, sportautókat megszégyenítő menetteljesítményekkel. A BMW mindig is azoknak az autója volt, akik kitűntek intelligenciájukkal, igényességükkel, autóvezetői tudásukkal. Miként a BMW tűnik ki a többi autó közül. Aki valaha is vezetett BMW-t, nosztalgiával emlékezik vissza az élményre. A kényelemre, az imponáló magabiztosságra, a teljesítmény varázsára, a megnyugtató biztonságra. Az új 3-as sorozat is mindannak az essenciája, amit az ember, a modern kor embere számára az autónak jelentenie kell. A BMW jelkép is. Az autó jelképe. Önmaga jelképe. „Az” autó.

A **Neményi Rt.** a BMW kizárólagos magyarországi importőre. Munkatársai készségesen állnak rendelkezésre, az új 3-as sorozatot is örömmel mutatják be Önnek.

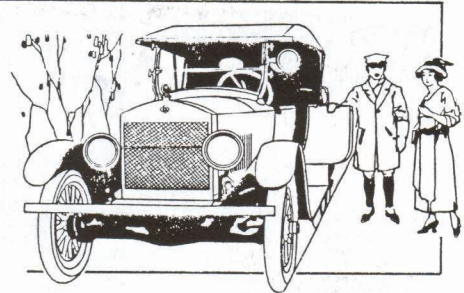
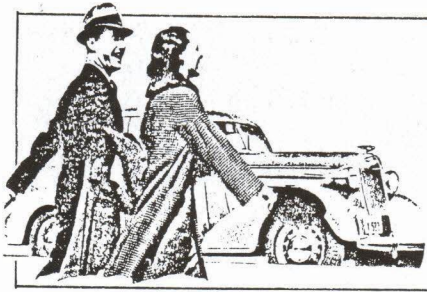
Autószalon:  
**1015 Budapest I.,  
Hegyalja út 7-13.**

Telefon: 202-6092, 202-5007.  
Telefax: 202-6616.

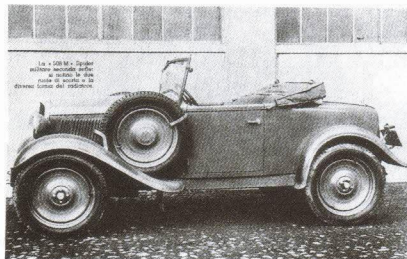
Központ:  
1097 Budapest IX.,  
Könyves K. krt. 24/A.  
Telefon: 114-0040,  
113-0256, 135-5975.  
Telefax: 113-0256.



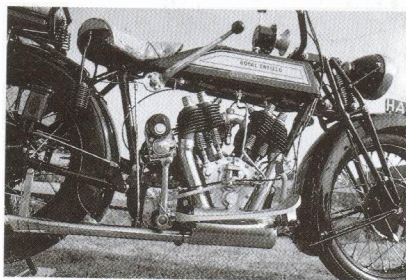
## Az autó élménye



# TARTALOM



Az olasz népautó, a Balilla komoly nagykocsi csökkentett méretekkel és kisebb motorral (8. oldal)



Amikor angliai levelezőnk a Royal Enfieldet megvette, döntésében az játszott fő szerepet, hogy a gép eléggé eredeti állapotú volt még romjaiban is (36. oldal)

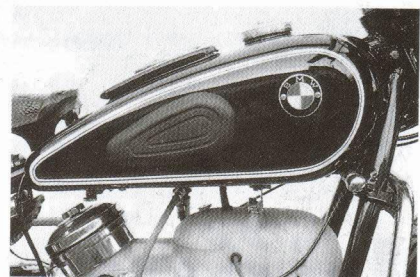


Századunk harmincas éveinek egyik jellegzetes családi autója volt az Austin Ten (28. oldal)

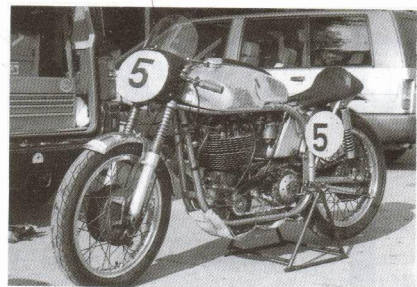
<b>Időutazás a Bakonyban</b>	<b>2</b>
<b>Hírek a nagyvilágból</b>	<b>4</b>
<b>Autóskanzen</b>	<b>6</b>
<b>Tegnap autók, mai tempóban</b>	<b>7</b>
<b>A Balilla évei</b>	<b>8</b>
<b>A Steyr-bébi</b>	<b>12</b>
<b>Lapszemle</b>	<b>16</b>
<b>A szerkesztő oldala</b>	<b>17</b>
<b>Amerikai egyenkarburátor</b>	<b>18</b>
<b>Keres, kínál</b>	<b>21</b>
<b>Rolls-Royce-történelem, kicsiben</b>	<b>24</b>
<b>Beszédes számok</b>	<b>26</b>
<b>A Tízes második élete</b>	<b>28</b>
<i>Austin Ten</i>	<b>28</b>
<b>Programajánlat</b>	<b>34</b>
<b>Müncheneri úti beszámoló</b>	<b>35</b>
<b>Királyi régiség</b>	<b>36</b>
<i>Royal Enfield</i>	<b>36</b>
<b>Karosszériaforradalmár</b>	<b>42</b>
<b>Ikarus</b>	<b>46</b>
<b>A versenyző múzeuma</b>	<b>46</b>
<b>Magyarországon készített motorkerékpárok</b>	<b>49</b>
<b>Album</b>	<b>52</b>
<b>Pannóniak a Bol d'Oron</b>	<b>54</b>
<b>Minden évben új motor</b>	<b>58</b>
<i>BMW R51/3</i>	<b>58</b>
<b>Száguldó veteránok</b>	<b>62</b>
<b>Levelezés</b>	<b>64</b>



Sammy Miller motorkerékpár-versenyzőként ismert, s múzeumának egyes darabjaival ma is indul oldtimer-versenyeken (46. oldal)



A kosárban tárolt BMW R51/3-as restaurálása több mint egy évig tartott (58. oldal)



Kizárólag klasszikus és vintage-motorkerékpárok számára rendeztek versenyt Dunaújvárosban (62. oldal)

## autó motor VETERÁN

I. évfolyam, 3. szám  
M megjelenik negyedévenként  
Főszerkesztő: DR. NÁDASI ANTAL  
Felelős szerkesztő: OCSKAY ZOLTÁN  
Olvasószerkesztő: Sándor Magda  
Művészeti szerkesztő: Gremperger Nándor

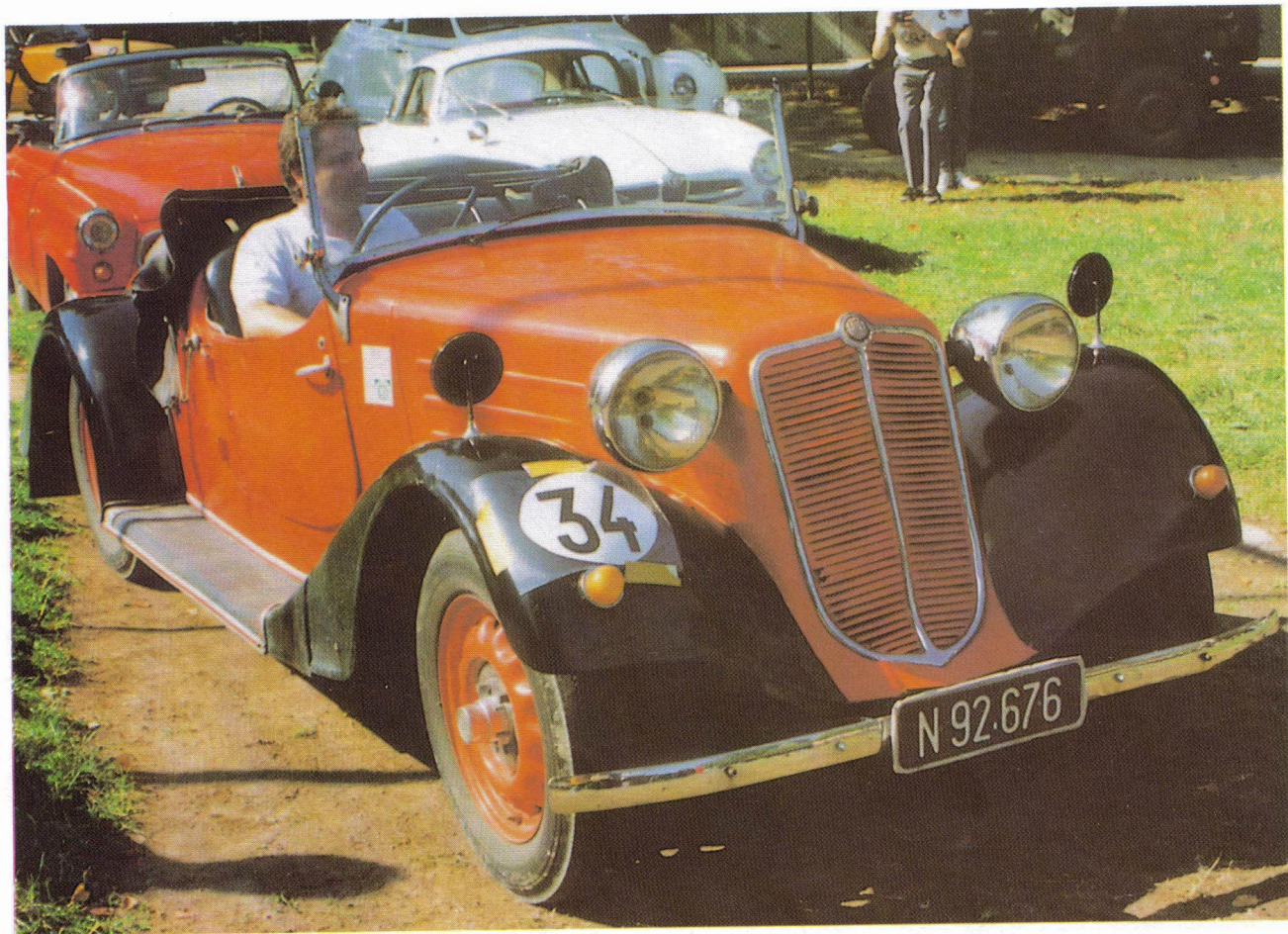
Szerkesztőség és közönségszolgálat:  
1063 Budapest VI., Szinyei Merse u. 15.  
Telefon: \*132-0945. Telefax: 111-6022  
Szerkesztőség levélcíme:  
Budapest 1400, Pf. 1.  
Kiadja a Hírlapkiadó Vállalat  
1959 Budapest VIII., Blaha L. tér 3.  
Telefon: 138-2399, 138-4306

Felelős kiadó:  
HORTI JÓZSEF  
vezérigazgató

A ATHENAUM NYOMDA Budapest, 91.1627  
íves olasznyomás

Felelős vezető: LOSONCZY GYÖRGY vezérigazgató  
Terjeszti a Magyar Posta. Előfizethető a hírlapkezelés postahivatalokban, a Posta hírlapüzleteiben és a Hírlap-előfizetési és Lapellátási Irodában (HELIR), Budapest XIII., Lehel u. 10/A 1900. közvetlenül vagy postautóval, valamint átutalással a HELIR 215-9162 pénzforgalmi jelzőszámra. Egy szám ára: 125 Ft. Előfizetési díj egy évre 500 Ft. Külföldön terjeszti a Kultúra Külkereskedelmi Vállalat (H-1389 Budapest, Pf. 149.).

Kéziratokat, képeket és rajzokat nem őrzünk meg és nem küldünk vissza.  
AUTÓ-MOTOR VETERÁN  
HU ISSN 1215-1580



# Időutazás a Bakonyban

A melengető szeptember végi napsütésben Franz Gamauf lehajtotta az 1932-ben gyártott Tatra 57-es tetejét. Így még nagyobb élményt nyújtott az erdőben való suhanás

Útelágazás. Visszafelé már szinte karavánként haladt a mezőny, csak feladatmegoldás vagy tájolási okokból álltak meg. Itt éppen az utóbbi probléma adódott, de rövid tanácskozás után újra elindult a menet

**J**ól sikerült veterántalálkozót rendeztek szeptember 27–29-én Farkasgyepűn a Balatonfelvidéki Erdő- és Fafeldolgozó Gazdaság dolgozói. Talán ők sem gondolták előre, de az összejövetel nemzetközire sikeredett, ugyanis hat osztrák vendég is érkezett. Megjelenésüket a soproni veteránosoknak köszönhették, akik igen jó kapcsolatokat tartanak fenn az ÖGHK, az osztrák veteránautóklub dél-ausztriai csoportjával, így ők vitték határainkon túlra a kétvétenkénti találkozó hírét.

Sajnos a hazai versenyzők közül nem mindenki érkezett meg, összesen huszonhatan jöttek el megbirkózni a kitudózt feladatokkal. Ők azonban kitűnően érezték magukat, és nem hiányzott a közönség sem.

Szombaton korán, már nyolc óra előtt elindult a mezőny, a falubeliek közül mégis sokan cseréltek fel a meleg ágyat a reggel hűvösére és jöttek



ki megcsodálni a több évtizedes, de erejük teljében lévő járműveket. Ugyanez az érdeklődés tartott végig az út során, a szervezők gondoskodtak róla, hogy minden, az útvonalba eső faluban tudjanak az eseményről, így a kapukban gyakran lehetett integető embereket látni.

Az útvonalat meghatározó itinert pénteken este kapták meg a versenyzők, amely azonban nemcsak egyszerű útvonalterv volt, hanem sok feladatot is tartalmazott. Az egyik teljesítésének mindjárt a rajt után nekikezdték a résztvevők, amely nem volt más, mint négyféle gomba összegyűjtése. Külső szemlélődő azt hihette volna, defektet kapott a mezőny, úgy álltak egymás után az út szélén a tiszteletre méltó öregek, tulajdonosaik sűrűgtek-forogtak, hajlogtattak körü-



löttük. Gombaszedés után újra elindult a menet, hogy a Bakony csodálatos erdei útjain keresztül először eljusson Porvára, majd Zircre. Olyan erdei utakon mentek, amelyekre az év többi részében csak az erdőgazdaság járművei hajthatnak be. Egy helyen adódott csak tájolási probléma, ahol az itinert szerint haladva először elfogyott az aszfaltozott út, de később még az út is, és a nyíl egy vízmű felé mutatott. Azért csak rászánta magát mindenki, és nem is csalódott, mert a lejtő alján már ott sorakoztak a többiek, hogy a megtalált ellenőrző ponton megoldják az újabb feladatokat. Ezek közül a legnehezebb a jármű hosszának az eltalálása volt, amiben főleg

az autósok voltak hátrányban, hiszen nagyobb tévedhettek.

Ezután már egyenes út vezetett Zircre, ahol ügyességi versenyen bizonyíthatta be minden résztvevő, hogyan tudja vezetni kedvenc járművét. A legtöbben annál a feladatnál hibáztak, amelynél zászlóval is ellátott rönköt kellett előbb az első, majd a hátsó lökhárítóval megérinteni. Aki egy kicsivel több gázt adott vagy későn lépett a fékre és feldöntötte a rönköt, az büntetőidőt kapott. A gyakorlatokat az autósok között Schöbel Ernő hajtotta végre a leggyorsabban és a legjobban, viszont a második-harmadik helyen holtverseny alakult ki a két dzsipes ver-

**Kincses Andor nemcsak megbillentette, hanem fel is döntötte a rönköt, amiért viszont hibapont járt az ügyességi versenyen**

**Ez az útelágazás többeknek is gondot okozott. Nem úgy László Miklósnak, aki 1942-ben gyártott Willys Jeepjével szinte lassítás nélkül kanyarodott a helyes útra**

senyző, Gyöngyösi István és László Miklós között. Újra indították őket, és ekkor László Miklós jobb eredményt ért el, mint Schöbel Ernő, de nem elsőre, így övé a második, Gyöngyösi Istváné a harmadik hely.

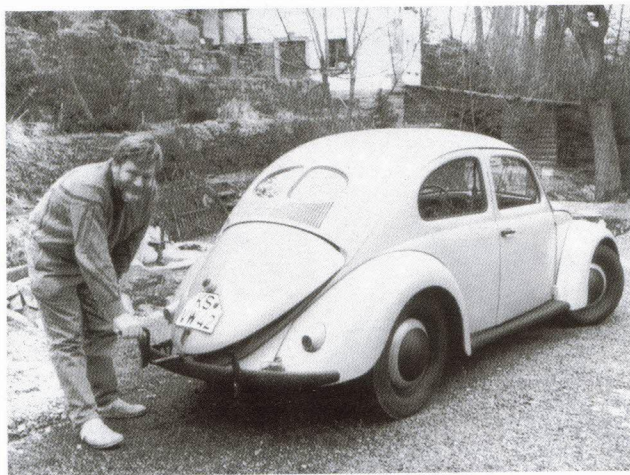
Az ügyességi verseny díjátadására az ebéd idején került sor, majd zirci séta következett. Mindenki jól érezte magát a pihenőben, kis beszélgető csoportok álltak össze, és valahogy senkinek sem akaróztott elindulni. Azért egy óra késéssel csak összejött a társaság, és visszafelé is nekivágtak az útnak, amin újabb feladatoknak néztek elébe.

Az utolsó ellenőrző állomás már ismét Farkasgyepűn volt, ahol a résztvevők arról adtak számot, hogyan oldották meg a visszaútra kitűzött feladatokat. Sorban érkeztek be a járművek, már mindenki tülesett az ellenőrzésen, de Bakó István Czetka 175-össel és Dalmadi László Csepel 250-nel még mindig hiányzott. Jó órával később mégis befutottak, ellenkező irányból, ugyanis elnézték az itinert. Ebben talán az is közrejátszott, hogy áthajtottak egy kis falun, ahol éppen esküvő volt, és ez alkalomból minden arra járót megkínáltak borral. De még ők sem késték le a vacsorát, ahol a jól sikerült nap eseményeit vitatták meg, és sor került az eredményhirdetésre is.

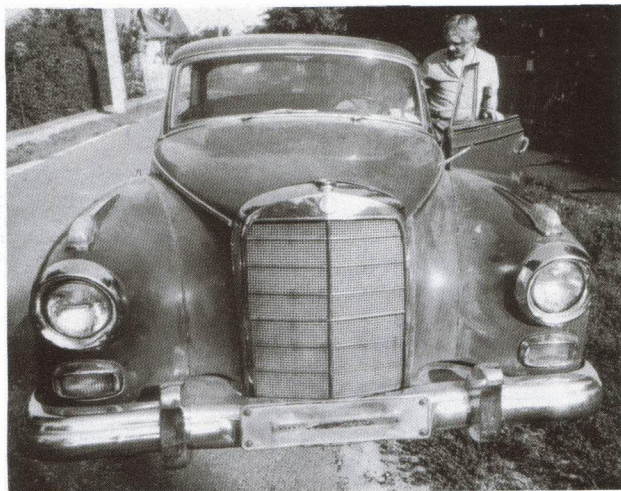
Csodálatos három nap volt. Kár, hogy a Bakony e gyönyörű tájain legközelebb csak két év múlva lesz hasonló találkozó.



## MÉG MINDIG MŰKÖDIK

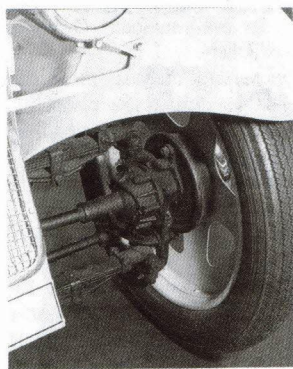
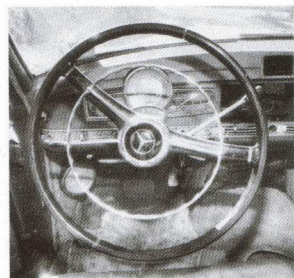


1942-ben készült, alvázszáma 8032 és évente még mindig 4000 kilométert fut a talán legöregebb, forgalomban lévő Volkswagen bogár. Az eredetiséget jelzi az osztott hátsó ablak, az egyetlen féklámpa a motorháztető közepén, az ajtóoszlopba rejtett csapódó irányjelzőkar és a kurbli számára készített külön felfüggesztés. Az indítókarra csak hosszabb állás, vagy a 6 V-os akkumulátor gyengesége miatt lehet szükség, egyébként még ma is első pöccintésre indul a 24,5 lóerős, 600 000 kilométernél is többet futott motor. Érdekes az indítókapcsoló elhelyezése, amely a hamutartó alatt található. A jövő májusban ötvenedik születésnapját ünneplő autó karosszériája is teljesen rozsdamentes, így valószínűleg még sokáig fogja szolgálni Otto Weymann kasszeli ötvösmestert.



## ADENAUER-MERCEDES BUDAPESTEN

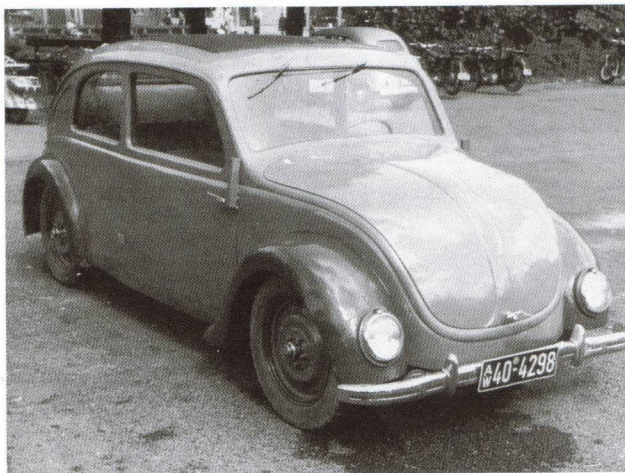
A tengerentúlról érkezett Magyarországra ez a Mercedes 300-as. A szóbeszéd szerint Adenauernek is ilyen autója volt. Az automataváltós, négyajtós típus most egy budapesti gyűjtemény értékes darabja lett.



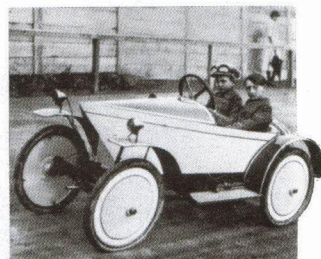
## EGY AZ ELSŐK KÖZÜL

Így kezdődött. A DKW F-1-es volt az egyik első olyan autó, amelynek az első kerekeit hajtották meg. Az akkor (1931) kuriózumnak számító építési mód azóta szinte kizárólagossá vált, ma alig találni olyan gyárat, amely a hagyományos hátsókerék-hajtással készíti autóit.

## BOGÁRÓS

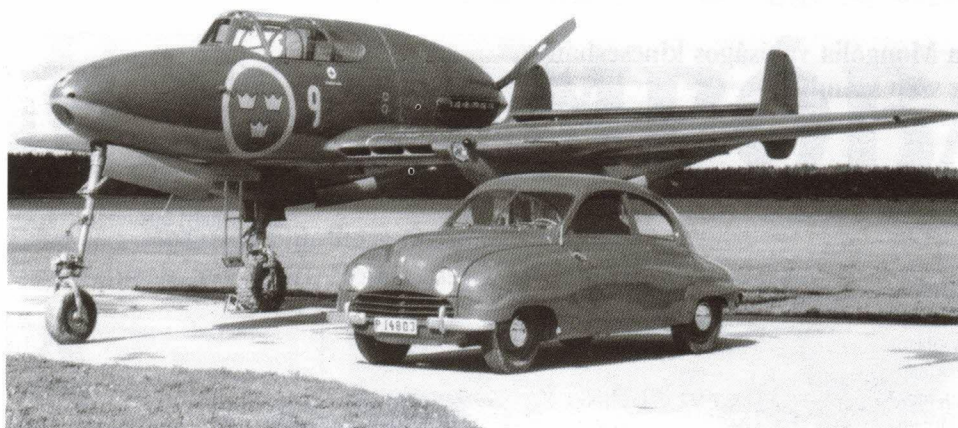


Ez még nem a bogár, hanem csak az előfutára – vagyis egyik prototípusa –, amelyet Ferdinand Porsche vezetésével készítettek 1934-ben. Ma ez a modell a wolfsburgi VW Múzeumban tekinthető meg.



## PORSCHE-MEGLEPETÉS

Tizenegy esztendő volt Ferry Porsche, amikor híres édesapjától négykerekű karácsonyi ajándékot kért. 1920 telén Ferdinand Porsche kéthengeres sportkocsival lepte meg kisfiát. A kétülékes, kétebességes kabrió óriás volánjánál büszkén ülő Ferry 3,5 lóerőnek parancsolt.

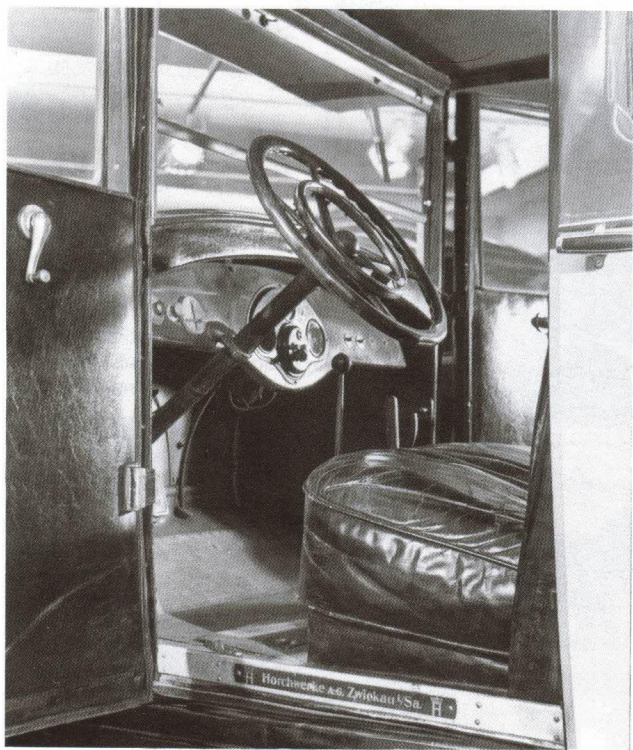


## KORTÁRSÁK

Egyidősek és mindkettő SAAB. Az egyik a földön jár, a másik az égen száll. A SAAB 21A volt a negyvenes évek standard svéd vadászgépe, a SAAB 92-es pedig az addig csak repülőgépeket előállító gyár első autója, amit 1946-ban kezdtek el kifejleszteni és 1949 decemberében gyártani. Az áramvonalas SAAB első kerekeit 764 cm<sup>3</sup>-es, 25 lóerős, kéthengeres, kétütemű motor hajtotta háromfokozatú váltón keresztül.

## GT-TÖRTÉNELEM

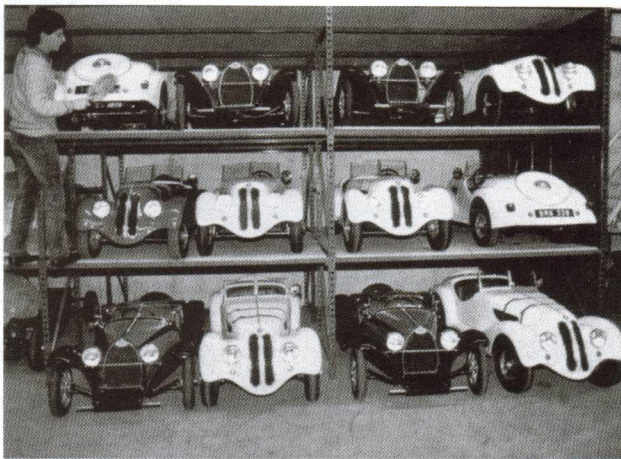
1951-ben a torinói autósalonon mutatták be a Lancia Aurelia B20 GT-t, amellyel új kategóriát, új osztályt teremtettek. A sportos, de kényelmes autót azóta nevezzük GT-nek, vagyis Gran Turismónak, így az idén negyvenéves Lanciaát tekinthetjük a ma oly népszerű osztály névadójának. Az első Aureliát hathengeres, kétliteres, 90 lóerős motor röpitette az akkor igen sok, de ma sem megvetendő 175 km/h-s sebességgel. A kétliteres motort később egy nagyobb, 2451 cm<sup>3</sup>-es erőforrás helyettesítette, amely 118 lóerős teljesítményével már 185 km/h-s végsebességet tett lehetővé az 1100 kg saját tömegű, estélyi ruhába bújtatott sportkocsinak.



## HORCH 1926, AZ ELSŐ NÉMET NYOLCHENGERES

Ez a Horch 303-as – amely ma a wolfsburgi VW Múzeumban látható – volt az első, sorozatban gyártott német autó, amelyet nyolchengeres motor hajtott. A háromliteres, hosszülökétű erőforrás teljesítménye 40 lóerő volt, ami ugyanúgy jellemző a korra – a húszas évekre –, mint a magas utastér kialakítása, amibe szinte kötelezően bőrborítású bútorzat került.

## MINI VETERÁNOK



A francia De la Chapelle cég már hosszú évek óta foglalkozik oldtimerk kicsinyített változatainak gyártásával. A Bugattik mellett az 1934-es kiadású, BMW 328-as és a Mercedes 540K 1:2 arányban miniatürizált verziói a legkeresettebbek. A gyűjtők és tehető családok gyermekei számára készített 3,5 lóerős „játékszerek” 5-6 ezer dollárba kerülnek.

Németországban, egy repülőtervező, Heinz Wagenseil nevéhez fűződik a liliputi négykerekűek készítése. A bajor mérnök műhelyéből eddig már több ezer kisautó került ki, legyen szó az Aston Martin Volante, az AC Cobra avagy a Jaguar SS 100 klasszikusnak számító modelljeiről. A hazai típusok közül a veterán Porsche 936 a kedvenc, de kívánságra frissebb modelleket is gyárt a markwaldi szakember. Napjainkban a nyitott kocsik a legkeresettebbek, így a Porsche Cabrio, a Mercedes SL és a BMW 3-as szériájának, kívánságra bőrüléssel szállított, vászontetős törpéje.

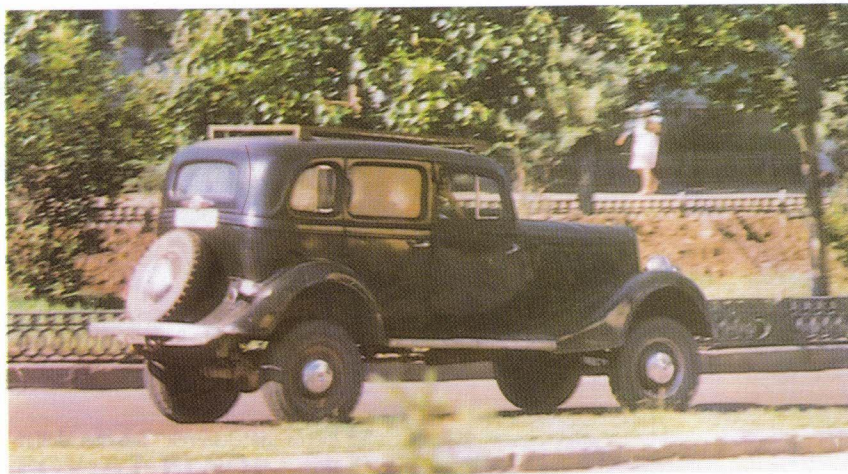
# AUTÓSKANZEN

Egy oldtimer-barát számára Mongólia valóságos kincseshánya, mert az utakon még mindig szép számban közlekednek régiségek.

**A**ki átlépi az Uralt s átutazza fél Szibériát, Mongólia fenséges szépségű tájaira, megérkezve különös világot láthat. Ázsia szívében más a napfény, az ég kékje, az emberek mozgásai és gondolkodásmódja. Másfelől Mongólia az ősi hagyományok és a XX. század technikai-kulturális forradalmának nevezett csapás összeütközését próbálja túlélni napjainkban, a magát műveltnek hitt világ értékrendjét alapul véve nagy szegénységben.

A legfőbb közlekedési eszköz ma is a ló, de természetesen a városokban már a gépjárművéké a fő szerep, s a vidéki forgalomban is számottevő az autók, teherkocsik hányada. Minden motoros jármű nagy kincsnek számít, s talán éppen ezért látható számos, negyven-ötven éves gépkocsi az utakon. Legtöbbjük erősen átalakítva, megemelt, megerősített rugózással, sok-sok Volga- és GAZ-alkatrésszel felújítva. A helyzet jellemzője, hogy a főváros gépkocsialkatrészeket árusító üzletében még kapható gyári, új, ka-

Ford volt egykor ez a kecsesnek éppen nem mondható pick-up, amely helyi lakatosgenerációk ügyességét őrzi vonalaiban

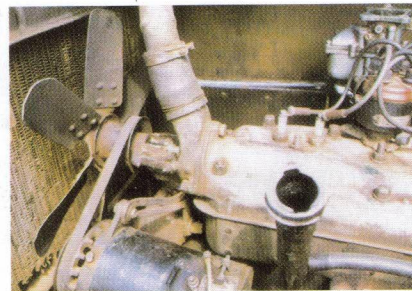


Egy viszonylag eredeti Zillel is találkozunk. Csak a futóműveket cserélték ki az erősebb GAZ-konstrukcióra

Pobeda-parafrazis, sajátos ornamentikával. Lehet, hogy nem szép, de megy, és ez a fő



Fával hézagolták ki a ventilátortengelyt, hiányzik az olajbeöntőcső fedele, de a gyertyakábelek még eredetiek



ros lengéscsillapító, s egy-két olyan, 1100-as Skodához vagy Pobedához való elem, ami felénk már régen a veteránbörzék slágerei közé számít. Az áruk sem túl magas, csak éppen haza kellene őket szállítani. Ugyanez érvényes a régi autókra is, így hát szerencsére megmaradnak eredeti otthonukban, s még néhány évtizedet biztosan leszolgálnak.



# TEGNAPI AUTÓK, MAI TEMPÓBAN

Bessenyei Krisztina tudósítása a Hungaroringről,  
Branstetter Sándor és L. Szabó László fényképeivel.

**A** Formula-1 Magyar Nagydíj betétfutamaként megrendezett nemzetközi veteránautó-versenyre 41 autó nevezett. Tizenhárom érkeztek Ausztriából, huszonötén Németországból, egy versenyző Angliából és szintén egy-egy Belgiából és Luxemburgiából.

A verseny lebonyolítása a megszokottaktól eltérő volt. Eddig a hozzánk látogató veterán autók mindig átlagtartó versenyt futottak. Öt teljesített körükből a 2. 3. 4. körben megszerzett időeredmények számítottak, amelyeknél lehetőleg egyforma időket kellett autózni, majd a kevesebb differencia döntött. Idén „fiatalabb öregek” érkeztek, így a versenyt a gyorsasági versenyek szisztémája szerint rendezték, azaz két időmérő edzést és annak eredményei alapján 10 körből álló (39,680 km) futamot tartottak.

Valamennyi autó a második időmérő edzésen futotta meg jobb idejét, amelynek alapján foglalhatták el helyüket a rajtrácson. Következett mindez abból, hogy ezek a versenyzők a Hungaroringen először autóz-



A GT 2000 cm<sup>3</sup>-esek egyik „gyöngyszeme” a TVR MK 3. A. Stoop (33) Angliából hozta el autóját hozzánk



A sötétzöld Ford Lotus Cortina (10) a német D. Ebeling irányításával az SC 1600 cm<sup>3</sup> győztese lett

A legnagyobbak, a GT 2000 cm<sup>3</sup> fölöttiek első helyezette a G. Rickart vezette (38) Triumph TR 3-asa lett

hattak, így valamennyien az első edzést a pályával való ismerkedésre használták fel. A legjobb időeredményt W. Theubl (A) Lotus Elan sportautójával érte el, ideje 2'06,245'', így ő indulhatott a legkedvezőbb rajthelyről. Követői közül néhányan: 2'08,691''-cel F. Lang (A) BMW 3000 CSL, 2'09,516''-cel P. Stockl (A) Hillmann IMP, 2'10,669''-cel P. Maurer (D) BMW 2000 TI, 2'10,673''-cel H. Weiland (D) Ford Mustang.

Az edzések után már csak 35-en maradtak versenyben. W. Theubl (27) rajt-cél győzelmet aratott, a tíz kört 21'37,750'', 110,074 km/h átlagsebességgel teljesítette. A harmadik helyről rajtoló P. Stockl Hillmannjával visszaesett a 9. helyre és a futam végéig nem tudta feljebb küzdeni magát. A hatodik körtől kezdve elkezdődtek a lekörözések, először erre a sorsra E. Schindler (35) MG B autójával és M. Steffny (12) Steyr Puch 650 TR-jével jutott. A másodikiktól az ötödik helyig a rajtolt kezdve egészen a befutásig egymást üldözték sorrendben, a BMW 3000 CSL, a Ford Mustang, a BMW 2000 TI és ismét egy Ford Mustang. Hatodik helyre érkezett a tizedik helyről rajtoló D. Edeling (10) Ford Lotus Cortinájával.



## EREDMÉNYEK

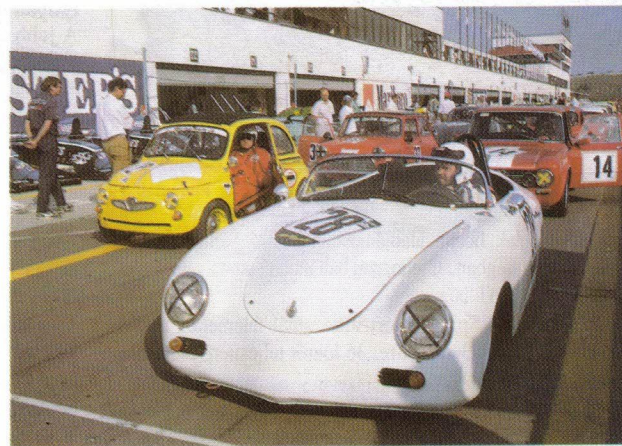
Veteránautó-verseny (10 kör, 39,680 km) Budapest, Hungaroring

### SZALONAUTÓK:

1000 cm<sup>3</sup>-ig: 1. P. Stockl (A) Hillman IMP; 1300 cm<sup>3</sup>-ig: 1. H. Wein (D) Austin Cooper S; 1600 cm<sup>3</sup>-ig: 1. D. Ebeling (D) Ford Lotus Cortina; 2000 cm<sup>3</sup>-ig: 1. P. Maurer (D) BMW 2000 TI; 2000 cm<sup>3</sup> felett: 1. F. Lang (A) BMW 3000 CSL

### SPORTAUTÓK:

1000 cm<sup>3</sup>-ig: 1. F. Pilz (D) Renault Alpine A 106; 1600 cm<sup>3</sup>-ig: 1. W. Theubl (A) Lotus Elan; 2000 cm<sup>3</sup>-ig: 1. E. Oebbeke (D) Volvo P 1800; 2000 cm<sup>3</sup> felett: 1. G. Rickart (D) Triumph TR 3



Boksztucában várakozva. „Élen” egy Porsche 356-ossal L. Endro (28)

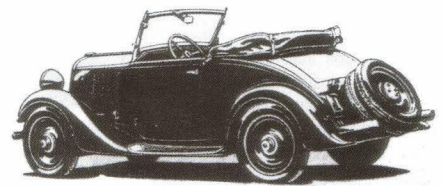
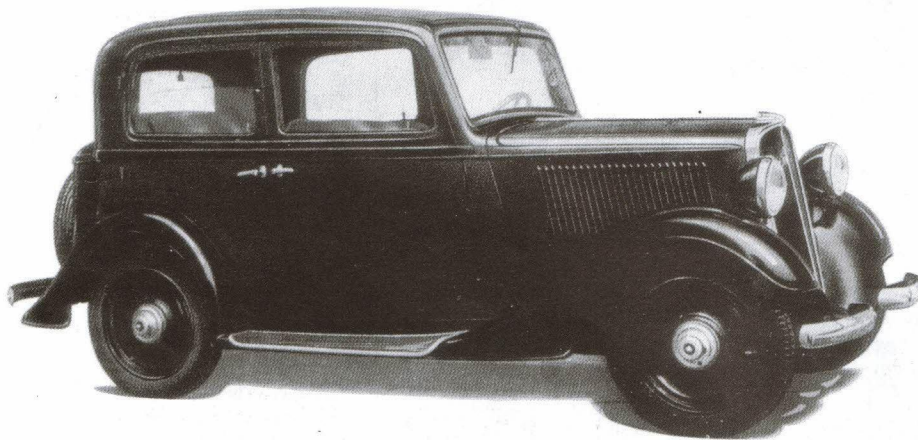
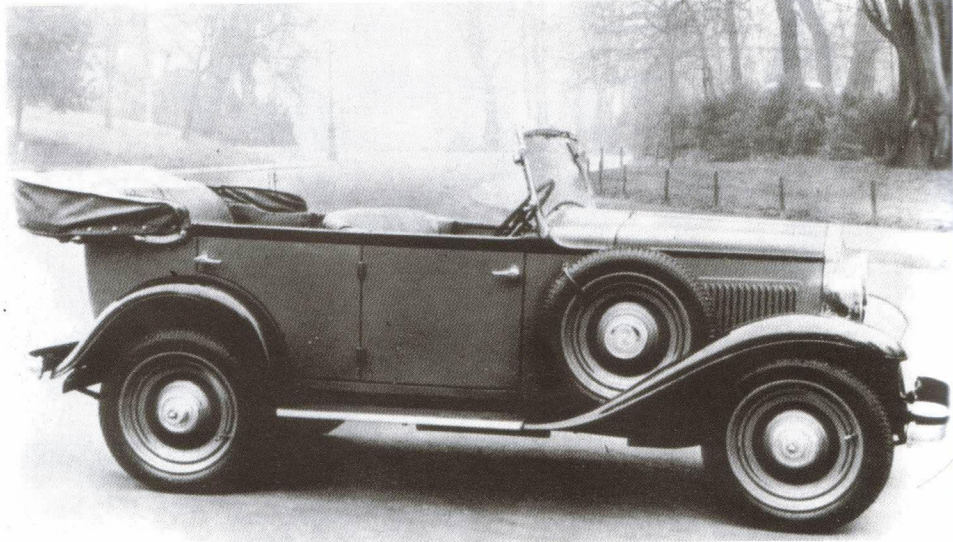
# A BALILLA ÉVEI

Négyesi Pál írása egy népautóról szól.  
Ez a sikerkocsi azonban nem német volt, hanem olasz  
és a Volkswagenek előfutára.

Elsőszeriás alváz  
Torpedo-karosszériával.  
Akkoriban ritkaságnak számított  
a 12 V-os elektromos rendszer,  
ami a Balilla egyik  
fontos jellemzője lett

**E**gészen 1929-ig forgatjuk vissza az idő kerekét. Ekkor a FIAT-nál technikaiigazgató-változás történt: Carlo Cavalli ügyvéd kapta meg a pozíciót. Ő tervezte meg a lingotói FIAT-üzemnek az 508-ast. A Milánóban 1932-ben megtartott autókiallítás szencziója volt a Balilla. Ilyen FIAT addig még nem volt: szűken egyliteres hengerűrtartalom, jó gyorsulás, kitűnő kezelhetőség, hidraulikus fékek, és emellett még alacsony ár is. A sikert biztosra lehetett venni.

1932-ben a következő modellvariációkat lehetett kapni: négyüléses, kétajtós limuzin, négyajtós túrakocsi (phaeton), spider. Ezenkívül még katonai használatra is szántak két változatot. 1933-ban jelent meg az első Balilla Sport. Az alapváltozat adatai külön olvashatók. Itt csak a sportmodell eltéréseit írjuk le az alaphoz képest:



A kettes számú széria négyajtós verziója.  
A takarékoság és az olcsóság jegyében  
csupán egy ablaktörlő tisztította a szélvédőt.  
A jobb felső sarokban levő rajz  
a Spidert mutatja

legnagyobb teljesítmény 30 LE 4000/min-nél. Hossza 3130 mm, magassága 1367 mm. Az alváz tömege 415 kg. A jármű száraz tömege 600 kg. A üzemanyagtartály befogadóképessége 45 liter. Legnagyobb sebesség 110 km/h. A katonai változat 1932 és 1937 között készült. Az alapváltozattól eltérő adatai a következők: tengelytáv 2300 mm, hossza 3145 mm.

1934-ben (a 041397 alvászámától kezdve) átalakított karosszériával és erősebb motorral jelent meg a piacon a Balilla, limuzin-, túrakocsi-, spider- és spider sport-változatban. Ezt a gyártot-

ták licenc alapján Franciaországban, Németországban, Csehországban és ez volt az első Polski FIAT is.

A Spider Sport-változatnál felemelték a sűrítést 6,3-ról 7,1-re. 36 lóerőt teljesített 4400/min-nél.

1937-ben jelent meg az új Balilla, a Topolinóra hasonlító karosszériával és teljesen új motorral. Ezt a modellt még a háború után is gyártották néhány évig. 1938–39-ben az új modellből kifejlesztett Mille Miglia változat is színesítette a palettát.

A Balilla nemcsak a közúton jeleskedett, hanem a versenypályákon is otthonosan mozgott. 1934 májusában a sportváltozat megnyerte a Tour d'Italie-t és ezzel együtt az aranykupát. Ettől kezdve a modell neve Gold Cup lett, és sorra nyerte a versenyeket. Ugyanebben az évben egy limuzinkarosszériás 508 részt vett a Monte-Carlo Rallye-n is.

Mielőtt rátérnék a sajtóvisszhangok ismertetésére, néhány statisztikai adat arról, melyik változattól hány készült: 508 Balilla 1932–34: 41 396, 508A Balilla 1934–37: 71 769, 508C Nu-

A korai Balilla Berlinák főbb méretei. Mai szemmel nézve meglepő, hogy a viszonylag tágas kocsiban nem jutott hely a csomagtartónak

szkepszissel vizsgál minden négykerekű járművet, amelynek motorja alatta marad az egyliteres hengervolumennek. A tervezők ugyanis egymást szárnyalják túl abban, hogy minél rendkívülibbet, minél szokatlanabbat hozzanak, úgy-hogy valóságos üdülés bonckés alá venni az olyan konstrukciót, amely szakít a futurista »hagyományokkal« és úgy oldja meg a kisautó problémáját, hogy a szabványos közép- és nagykocsi bevált kontúrjait, szerkezeti megoldásait megtartja és csupán a méretek csökkentésével igyekszik elérkezni a célhoz. Ennek a tendenciának tipikus képviselője a FIAT 508, a Balilla, amely rövid néhány hónap alatt a magyar közönséget is meghódította.”

## MŰSZAKI ADATOK

### FIAT 508 BALILLA 1932-34 KÖZÖTTI ELSŐ SZÉRIÁJA

**MOTOR.** Négyhengeres, soros elrendezésű, vízhűtéses. Furat 65 mm, löket 75 mm, összlökettérfogat 995 cm<sup>3</sup>. Legnagyobb teljesítmény 20 lóerő 3400/min (a Spider változat 24 vagy 26 lóerős 3600/min). Termoszifonos hűtés. Solex 26 FHS, a Nr. 018843 alvázszámtól Zenith 26 VF karburátor. Elektromos rendszer 12 V.

**ERŐÁTVITEL.** Hátsókerék-meghajtás kardántengellyel, háromfokozatú váltó, egytárcsás, száraz tengelykapcsoló.

**MÉRETEK, TÖMEGEK.** Hosszúság kivitelől függően 3145-3440 mm, szélesség 1400 mm, magasság 1530 mm, fordulókör átmérője 9000 mm, tengelytávolság 2250 mm, nyomtávolság elől/hátul 1180/1200 mm. Az alváz tömege 430 kg, a jármű száraz tömege 685 kg (a Spideré 650 kg). Gumiabroncsok 4,00 x 17, az üzemanyag-tartály befogadóképessége 26 liter.

**MENETTELJESÍTMÉNYEK.** Legnagyobb sebesség: 80-85 km/h (a Spideré 90-95 km/h), fogyasztása 8-9 liter/100 km.

### 1934 ÉS 1937 KÖZÖTT KÉSZÜLT MÁSODIK BALILLA-SZÉRIA (ELTÉRÉSEK)

A legnagyobb teljesítmény 24 LE 3800/min (a sportváltozatnál 34-36 LE 4400/min). Tengelytáv: 2300 mm, nyomtávolság elől/hátul 1187/1200 mm. Az alváz tömege 445 kg. A jármű tömege 745-675 kg között kivitelől függően. Az üzemanyag-tartály befogadóképessége 31 liter (a sportváltozaté 63 liter). Legnagyobb sebesség 85-90 km/h (a sportváltozaté 105-115 km/h).

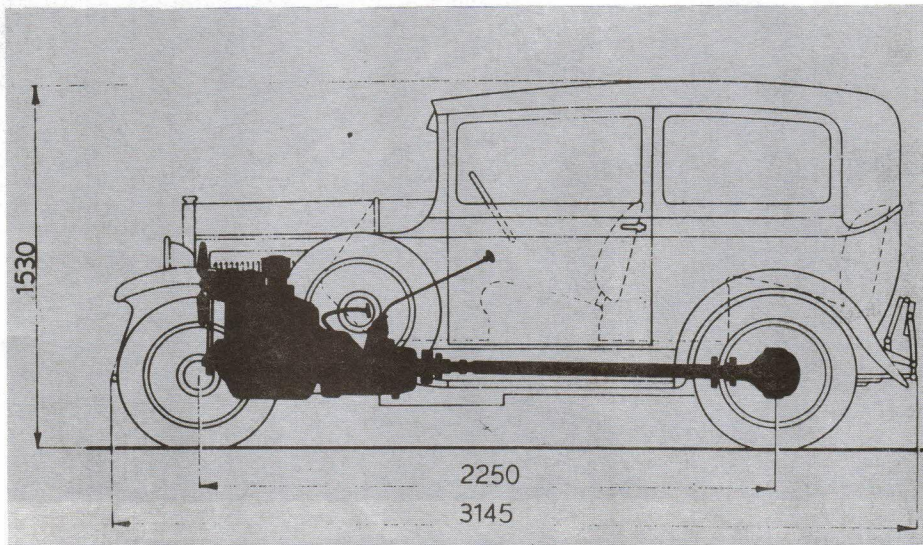
### AZ 1938 ÉS 1939 KÖZÖTT KÉSZÜLT 508 C MODELL ALAPVÁLTOZATA

**MOTOR.** Négyhengeres, soros elrendezésű, vízhűtéses. Furat 68 mm, löket 75 mm, összlökettérfogat 1089 cm<sup>3</sup>. Legnagyobb teljesítmény 30-32 LE 4400/min. Termoszifonos hűtés. Zenith 30 VIMF karburátor. Elektromos rendszer 12 V.

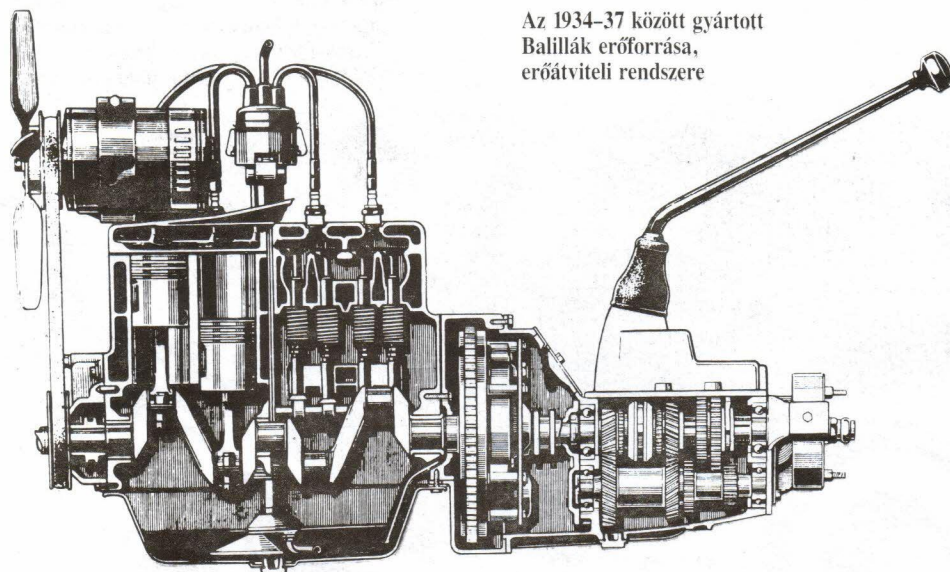
**ERŐÁTVITEL.** Hátsókerék-meghajtás kardántengellyel. Négyfokozatú mechanikus váltó, egytárcsás, száraz tengelykapcsoló.

**MÉRETEK, TÖMEGEK.** Hosszúság 3615 mm, szélesség 1482 mm, magasság 1480 mm, fordulókör átmérője 10 000 mm, tengelytávolság 2427 mm, nyomtávolság elől/hátul 1242/1239 mm. Az alváz tömege 890 kg, a jármű száraz tömege 1150 kg. Gumiabroncsok 5 x 18, az üzemanyag-tartály befogadóképessége 40 liter.

**MENETTELJESÍTMÉNYEK.** Legnagyobb sebesség 95 km/h, fogyasztás 12 liter/100 km.



Az 1934-37 között gyártott Balillák erőforrása, erőátviteli rendszere



ova Balilla 1100/1100 L: 52 017, 508L: 4993, 1100: 511 858, 1100L: 23 104.

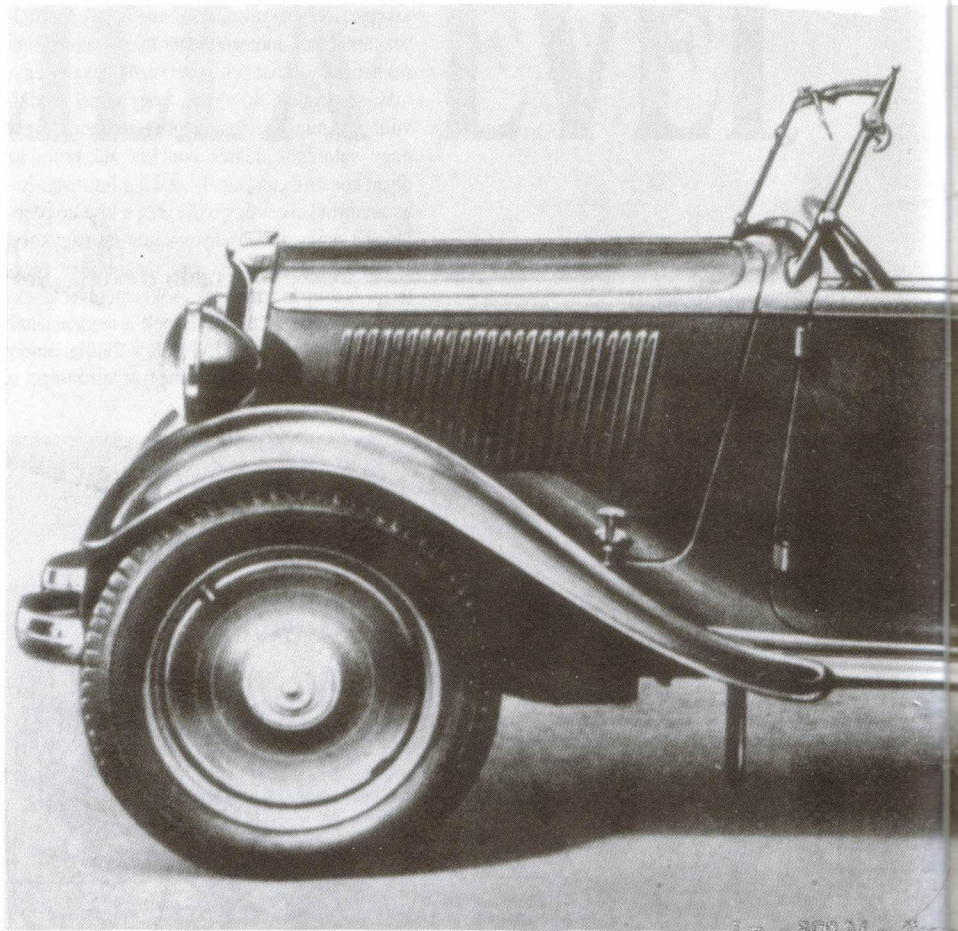
Magyarországon elsőként a Motoros című lap számolt be az új olasz kocsiról „Kipróbáltuk a Fiat 508 Balillát!” című cikkében. „Az újabban oly nagy számban született szecessziós kiskocsi-konstrukciók tején nevelkedve a hozzáértő

Az egész teszt ismertetésére természetesen nincs lehetőség, csak egy kiragadott részlettel szeretnénk jellemezni a tesztelők benyomásait a kocsival kapcsolatban: „A gép maximális sebességben is igen jó stabilitási kvalitásokat árult el. Kormányzása helyekönnyűnek mutatkozott és ami a legfontosabb, a kiskocsi tipikus, a ten-

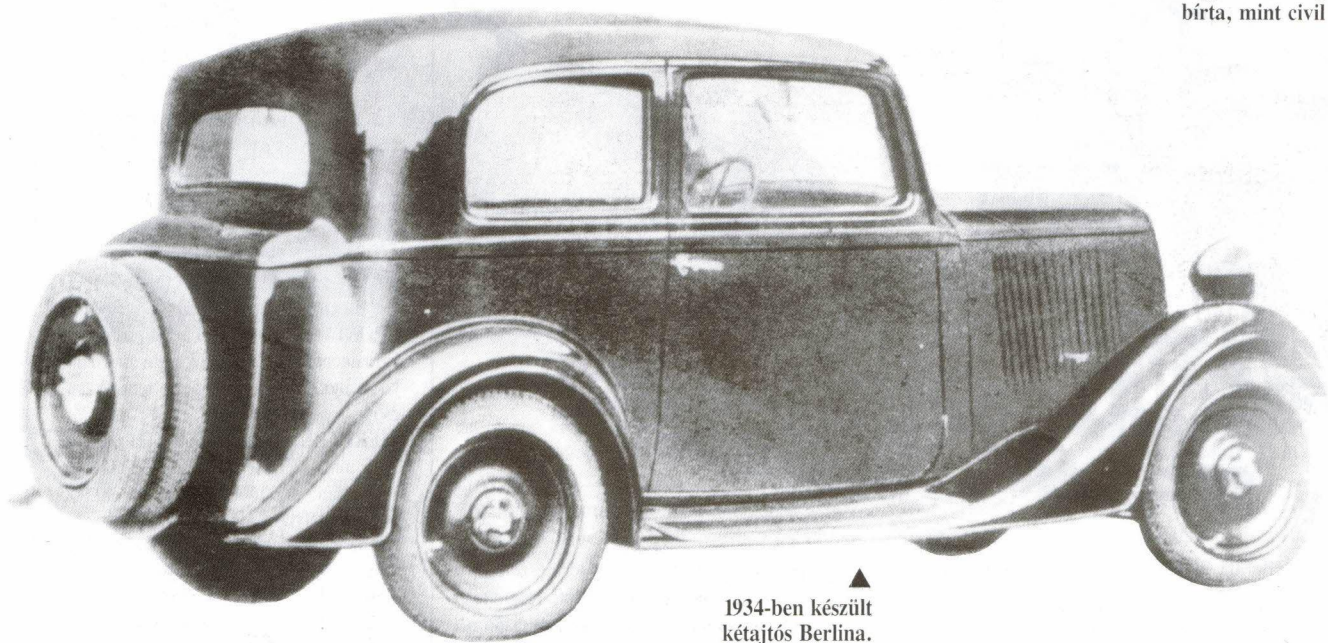
▶ gelytáv okozta, menetirányban észlelhető lengése egy pillanatra sem jelentkezett, csupán hirtelenebb kormányelmozdításra lépett fel a puha rugózásnál megszokott karosszériaelhajlás, ami azonban annak tudható be, hogy a lökésgátlók nem voltak megszorítva. Meghúzva a lökésgátlókat, a hiba azonnal megszűnt... Mozgékony-sága teljesen kielégítő és nemcsak a városi forgalomban, hanem meredek kapaszkodókon is eléri a jóval drágább közép- és nagyokosik teljesítményét”.

Az Autó-Motor így írt a Balilláról „Megjött a FIAT Balilla” című írásában: „A FIAT-gyár, amely nemrég hozta ki új kiskocsiját, a Balillát, fején találta a szöveget, mert a Balilla tulajdonképpen nem más, mint komoly nagyautó, csökkentett méretekkel és ennek megfelelően kisebb motorral. Bár a gyár a fogyasztást száz kilométerenként nyolc literben adja meg, takarékos karburátorállítással a fogyasztás még ennél is kisebb. A FIAT Balilla minden bizonnyal igen kedvező fogadtatásban fog részesülni Magyarországon. A magyar piacnak régen szüksége van ugyanis olyan modern konstrukciójú, munkabíró, takarékos kiskocsira, amelynek ára a mai szűkreszabott zsebek nível mozog. A magyar közönséget az autovásarlástól főképpen a magas

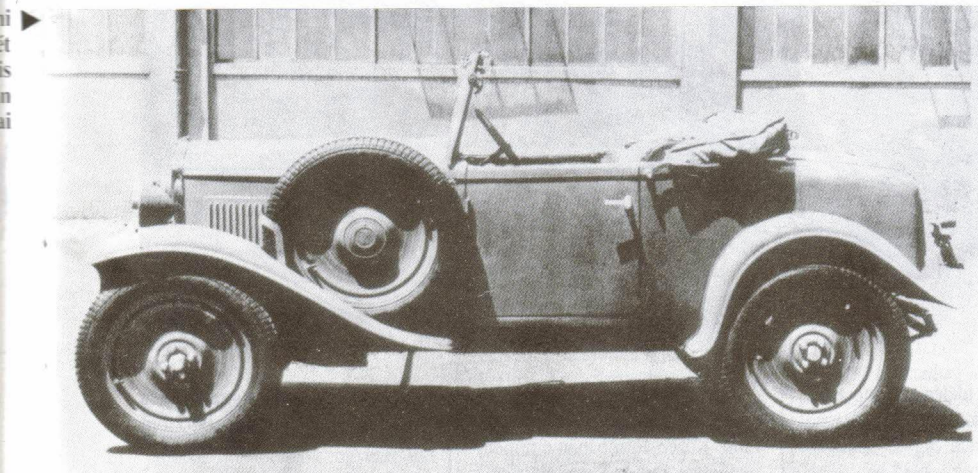
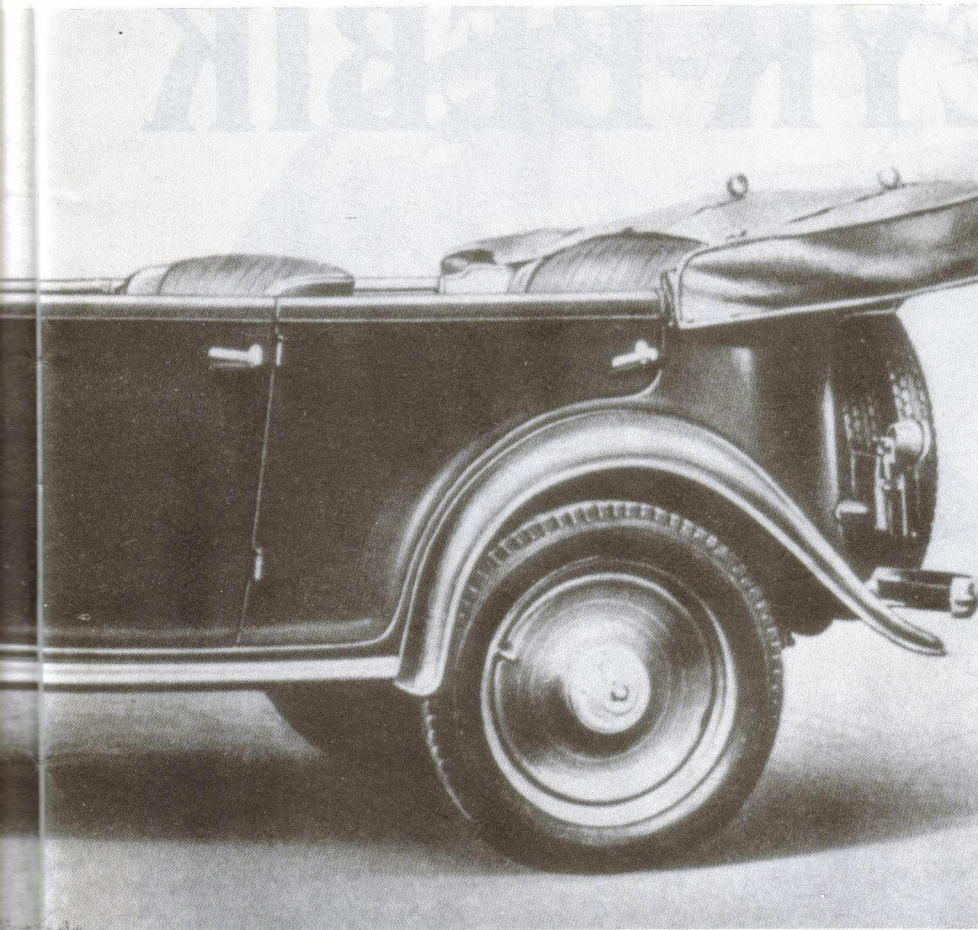
A katonai változatnál említettekén kívül a karosszéria lendületesebb, áramvonalasított formája jellemző a Torpedo második változatára



▶ Akár 70 km/h sebességgel is tudta repíteni utasait a „katonás” Spider. Mivel csak két utas fért el benne, még csomagtartóval is dicsekedhetett. A hegemáaszt is jobban bírta, mint civil társai



▲ 1934-ben készült kétajtós Berlina. A kocsiját tömege közel egy tonna, ami rendkívül kevésnek számított



árak és a nagy üzemeltetési költségek rettentek el, ha azonban elérhetővé válik az a kiskocsi, amely a szerény viszonyok között élők büdzséjébe is beilleszthető, rögtön érhetővé válik az a nagy érdekfeszítő, amely a Balilla iránt máris megnyilvánul”.

A Királyi Magyar Automobil Club hivatalos lapja, az Autó így vélekedik a Balilláról:” Minimális beszerzési ár és minimális üzemeltetési költség, tehát e két pénzügyi tétel, az eddigi normális automobilisztikus kiadások nemcsak felére, inkább egyharmadára való lecsökkentése; íme a propaganda azon eszközei, amelyekkel nemcsak

azokat az automobilistákat sikerült az automobilizmus részére megmenteni, akik a mai válságos gazdasági viszonyok között lemondani szándékoztak a motorizált életéről, hanem számtalan új híve, csak Olaszországban egy év alatt 20 000 támadt az automobilizmusnak. A takarékoság fényében azonban csak akkor segítheti elő a győzelmet, ha a szerkezet olyan tökéletességgel párosul, amely a modern technika minden eredményét, kivétel nélkül foglalja össze.”



**Nyugati használt dízel-  
és benzínüzemű gépkocsik  
forintért  
a legolcsóbban.**

Egyedi megrendelésre behozatal.  
Vámolás, vizsgáztatás.

**BUDAPESTI  
SZERVIZÜNK:**

1082 Budapest,  
Baross utca 116.  
Tel.: 113-9086

**VIDÉKI TELEPEINK:**

1. Biatorbágy, Vörös Hadsereg útja 60.  
Tel.: 06-23-40-182
2. Bátaszék, Villányi József  
autókereskedés, Budai út
3. METALON Autójavító LV Sopron,  
Győri út 42.  
Tel.: 06-99-14-440/34
4. Szeged, Autofer, Sárosi u. 11.  
Tel.: 06-62-22-316, 22-433
5. Sopron, Bánfalvi u.  
Tel.: 06-99-12-861  
Fax: 06-99-12-961

**Központi információ:  
129-7293**

**1132 Budapest XIII.,  
Kresz G. u. 26.  
Rent A Car  
Autókölsönzés**

**Szerviz, autójavítás,  
alkatrészellátással**

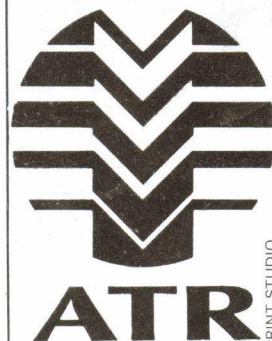
1082 Budapest,  
Baross utca 116.  
Tel.: 113-9086

Reprezentatív gépkocsi,  
gépkocsivezetővel  
Gépkocsikiadás: Bp. II.,  
Bimbó u. 199.  
Nyitva: 12-22 óráig  
Tel.: 06-60-26-000

**Központi információ:  
129-7293, 1132 Bp. XIII.,  
Kresz G. u. 26.**

**ATR**

**Autótransz  
Gépkocsikölcsönző  
és -szolgáltató Kft.**

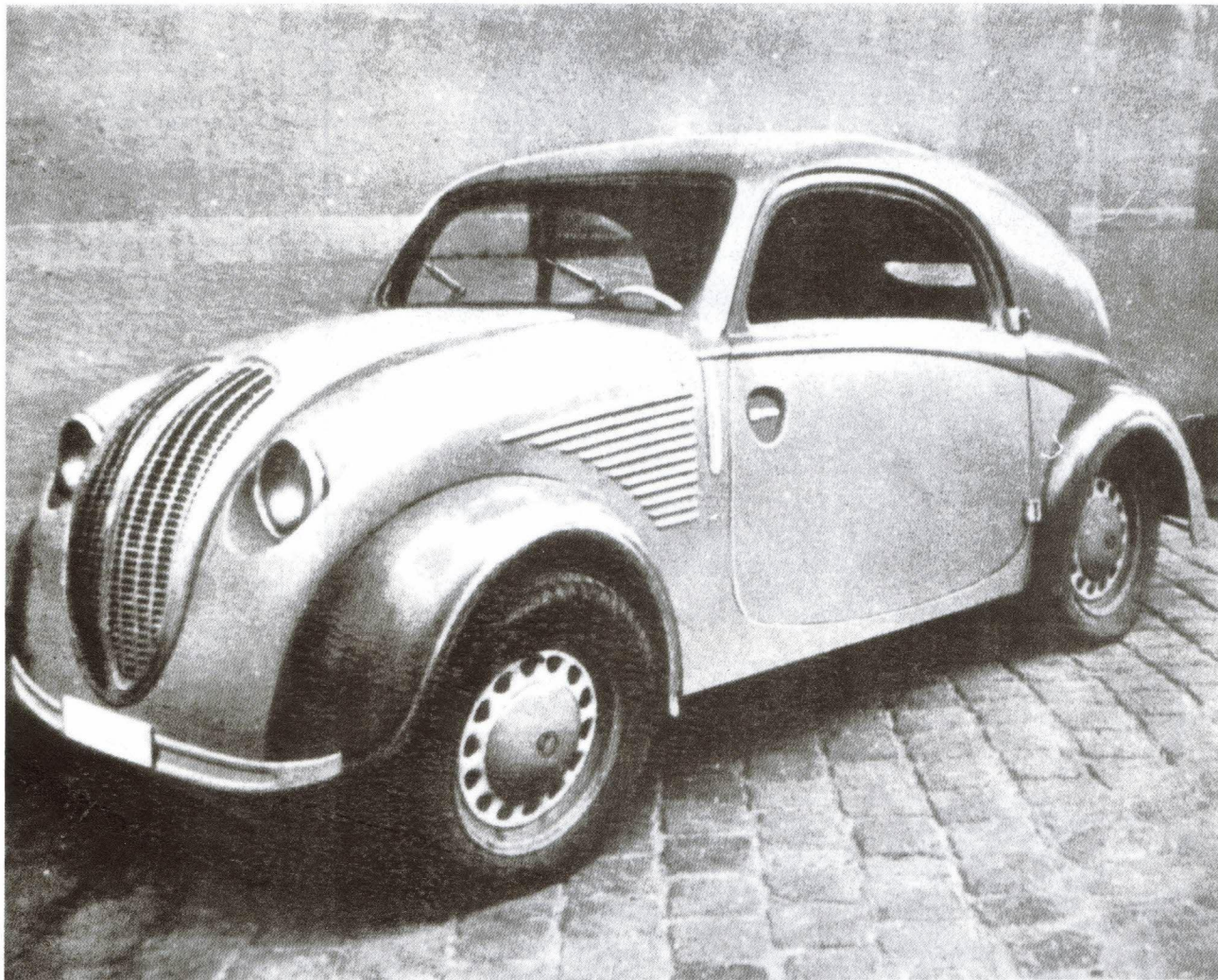


AUTOPRINT STUDIO

**INFORMÁCIÓ: 129-7293**

# A STEYR-BÉBIK

Bálint Sándor mutatja be a sikeres kiskocsikat.



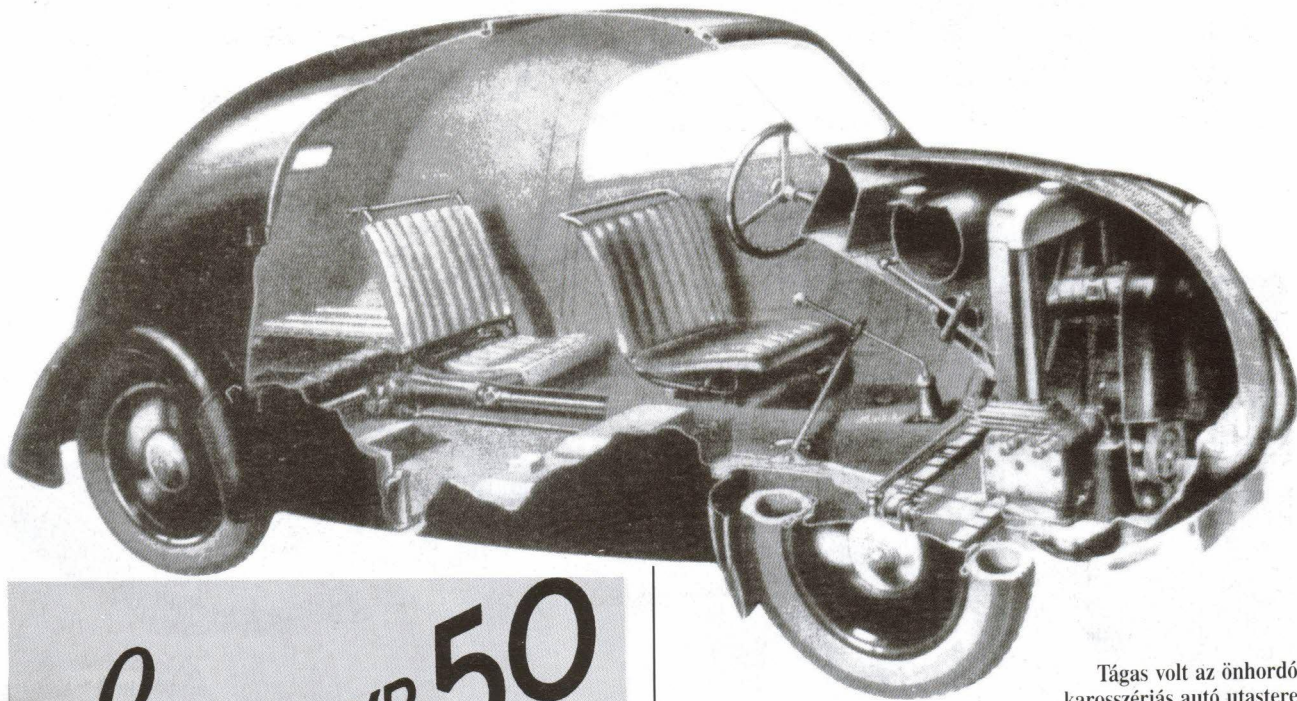
A osztrákok az 1920-as években az Austro Daimler, a Puch, a Steyr cégek révén is megkísérelték a háború okozta lemaradásukat behozni. Hans Ledwinkának, dr. Ferdinand Porschének és másoknak köszönhetően ígéretes tervek, reményteljes autók készültek. A Steyr-gyár, amely Ausztria nagy híré fegyverés kerékpárgyára, s 1917-től híres autógyártója volt, minden alkalmat megragadott a piacon maradásért; római számmal jelölt típusai Európa legismertebb személy- és túraautói közé tartoztak. A folyton tökéletesítéssel küzdő gyár a gaz-

dasági válság idején megingott és az 1928-ban már egyesült Austro Daimler és Puch cégbe olvadt. A következő évben, 1935-ben létrejött a Steyr-Daimler-Puch AG.

A Steyr cég a gazdasági válság idején pénzügyi okok miatt saját konstrukció kidolgozása helyett jól bevált, külföldi típus licencének megvásárlását határozta el. Legjobbnek az Opel-gyár új, 1,2 literesét tartotta, 1932-ben már gyártotta a Steyr Opelokat, ahogy akkoriban nevezték, a Stoppelokat. A gyárak figyelme szinte mindennütt a kisautók felé fordult; reméltek ugyanis, hogy az olcsó, kis járművekkel felkelthetik a társa-

dalom szegényebb, ámde népes rétegének érdeklődését az autók iránt. Közép-Európában e remény remény maradt, a Stoppelok is csak rövid ideig készültek. 1934-ben a Steyr-gyárban új, saját jármű tervezésébe fogtak. Céljuk tágas utasterű, négy felnőtt szállítására alkalmas, olcsó üzemű és vételárú családi autó tervezése volt. Hasonló elgondolások vezérelték dr. Ferdinand Porschét, aki Adolf Hitler, német kancellár elvi támogatását, később anyagi segítségét is élvezte. Hitler szerint a németeknek olyan népaútót kell gyártani, amelynek ára az ezer márkát nem haladja meg, egy kétgyerme-

Steyr 55-ös színkombinációs személygépkocsi 1939-ből



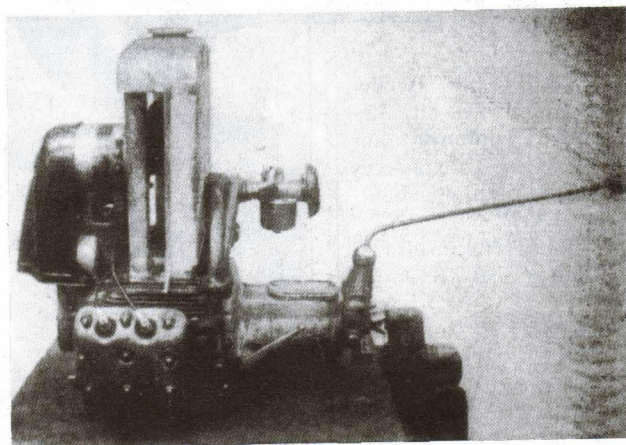
Tágas volt az önhordó karosszériás autó utastere

**Steyr** TYP. 50  
**ÚJ SZÉRIA**  
 Ára: *Ausztriában Sch. 5.200*  
*Magyarországon P. 5.000*

Magyar hirdetés 1937-ből

kes család elfér benne, 100 km/h sebességgel is haladhat s legfeljebb tíz liter benzint fogyaszt 100 kilométerenként. Porsche hírért, tudását ismerve sokan úgy vélték, hogy a népautó megtervezése, gyártása könnyen megoldható feladat lesz számára. Talán épp ezért hatott meglepetésként, amikor a Opel-gyár, majd a Steyr jelent meg a közönség előtt ezeknek a feltételeknek csaknem megfelelő típussal. A Steyr-Daimler-Puch cég 1936-ban a grazi és a bécsi kiállításokon bemutatta a négysemmélyes, 7-8 liter/100 km fogyasztású, 18 LE-s (13 kW), 90 km/h maximális sebességű Steyr

50-est, amit Steyr Babynek is neveztek. Az áramvonalas, 3610 mm hosszúságú, 1518 mm szélességű autót elől elhelyezett, négyhengeres, vízhűtéses, 978 cm<sup>3</sup>-es bokszermotor hajtotta. E bébi nyomban az érdeklődés középpontjába került. Karl Jentschke, a jármű tervezője alkotásával megnyerte a szaksajtó tetszését, s a napilapok is dicsérőleg írtak róla. Kis fogyasztása, viszonylagos olcsósága miatt azonnal népszerű lett, sokan megvették, a gyár eladási statisztikája remek eredményeket mutatott.



Az első modellek 18 lóerős bokszermotorral készültek

Többek között az osztrák posta is vásárolta, levélgyűjtőként járatta, a csendőrség, a rendőrség is használta, százával közlekedtek a kincstári „bébik”. 1936-ban, tehát megjelenésének évében 3410-et gyártottak belőle. Keresettségé példátlan volt az osztrák autópárhazban. A független kerékfelüggesztésű, érdekes formájú autó szenzációja az acél tolotető volt; a világ első, tolotetős, önhordó karosszériájú, sorozatban készült személygépkocsijának mondták.

A kocsiránti érdeklődés ugyan nem csökkent, motorját mégis 22 LE-sre (16 kW) cserélték ki, megjelenése után néhány hónappal már csak ez utóbbi változatot gyártották. Jentschke azonban ezzel sem elégedett meg. 1936 végén

már futottak a 25 LE-sek (18 kW). A kocsir hosszúságát is megnövelték, igaz mindössze 60 mm-rel. Ezt a modellt Steyr 55-ösnek nevezték el, és Babynek becézték. E típust is elvitték kiállításokra, többek között a Berliini Nemzetközi

## MŰSZAKI ADATOK

### STEYR 55

**MOTOR.** Négyütemű, négyhengeres, soros, folyadékűtésű, oldalt szeleplelt (SV).

Furat 64 mm, löket 90 mm, hengerűrtartalom 1158 cm<sup>3</sup>.

Legnagyobb teljesítmény 25 LE 3800/min. Villamos berendezés 12 V.

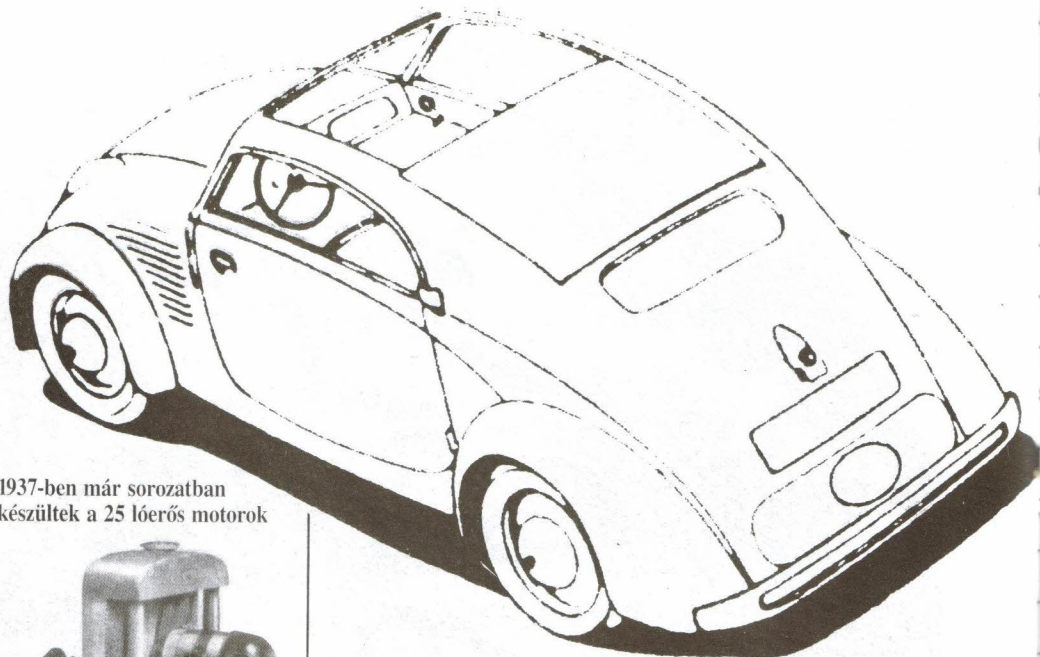
**ERŐÁTVITEL.** Száraz, egytárcsás tengelykapcsoló, négyfokozatú váltómű.

**FELÉPÍTÉS.** Acéllemezkből készült, hegesztett önhordó karosszéria. Fogaslécs kormánygép, mechanikus fékek.

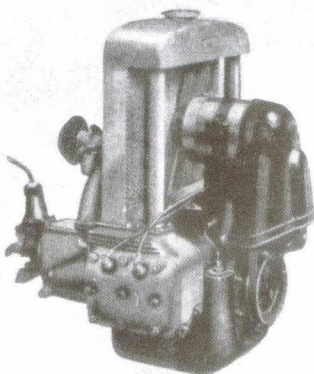
Gumiméreték: 5,00 × 16 (1939-ig 3,50 × 17).

**MÉRETEK, TÖMEGEK.** Legnagyobb hosszúság 3670 mm, szélesség 1520 mm, keréktáv 1250 mm, tengelytávolság 2250 mm. Saját tömeg 820 kg.

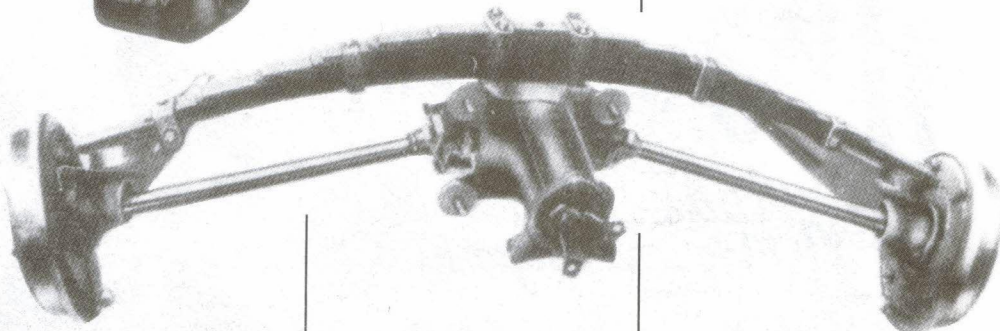
**MENETTELJESÍTMÉNYEK.** Legnagyobb sebesség 90 km/h, üzemanyagtartály befogadóképessége 30 liter.



1937-ben már sorozatban készültek a 25 lóerős motorok



Mindkét Steyr keresztirgós, lengőtengelyes, kardánhajtású volt



A tolótető lényegesen megnövelte a keresletet a járművek iránt

Automobil-kiállításra. A Steyr-Daimler-Puch standja a kisautók iránt érdeklődők találkahelye lett. 1937-ben az Automobiltechnische Zeitschrift című folyóirat a bemutatóval foglalkozó számában úgy értékelte, hogy az áramvonalas autók gyártása terén robbanásszerű áttöresre került sor a Steyr 50-esnek és az 55-ösnek köszönhetően. Összehasonlította Jentschke konstrukcióit a Járay-karosszériával készült Adlerekkel s úgy vélte, hogy az osztrák cég szerencsésebben alkalmazta az áramvonal elvét a többi próbálkozóznál; ésszerűbben ötvözte a divatot a célszerűséggel.

A Steyr 55-öst 1937-ben már sorozatban gyártották s ezzel párhuzamosan az 50-est kifutatták. Mindkettő kategóriája legjobbjai közé tartozott, a kereslet óriási volt irántuk, azonban látványos karriert

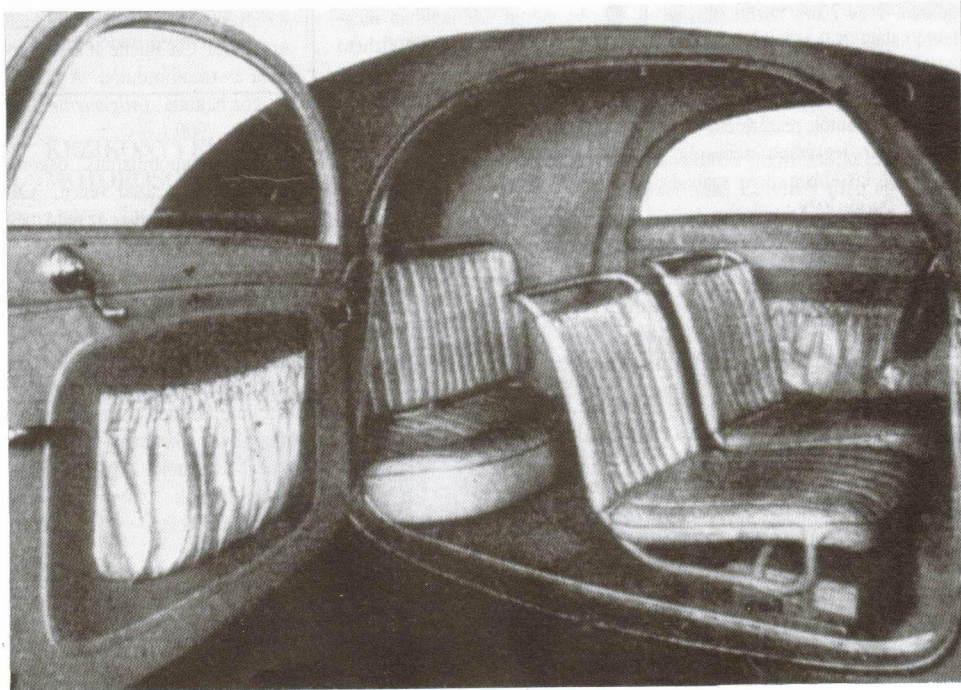
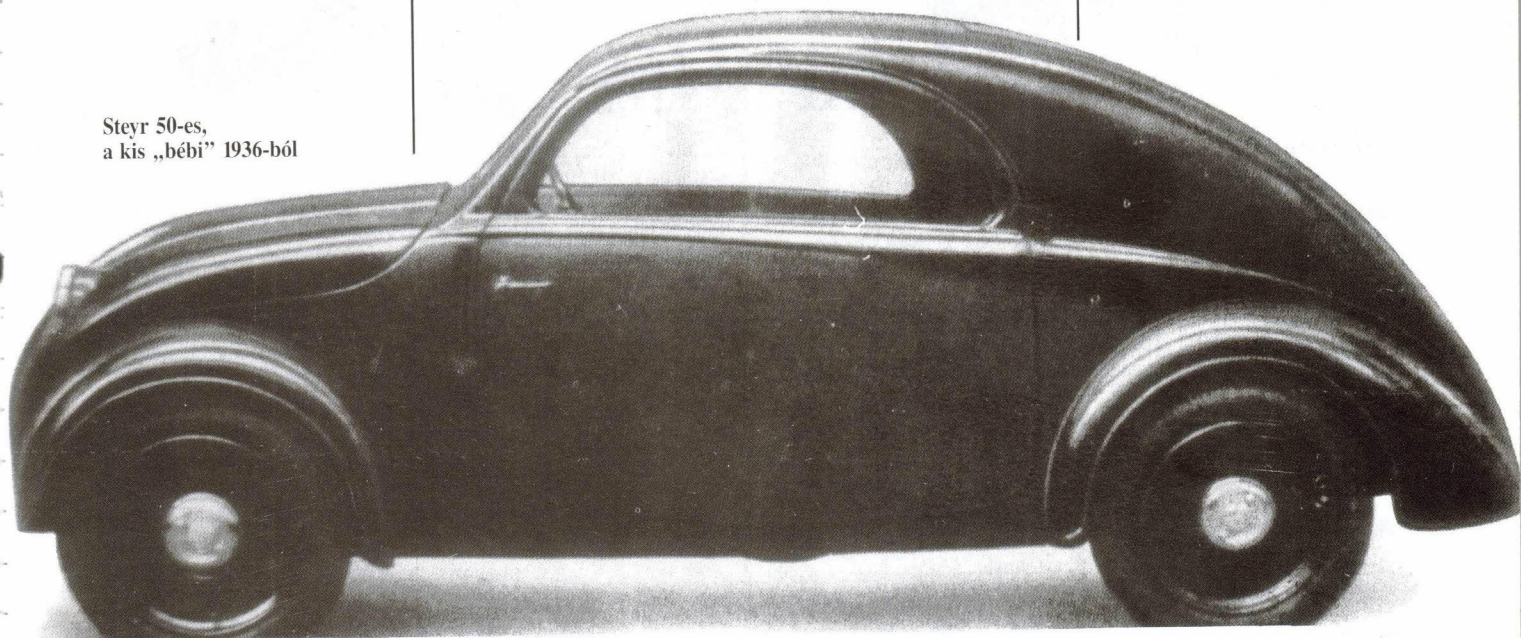
– rajtuk kívül álló okok miatt – nem érthettek el, sőt még a gyártásukat is beszüntették. Mint ismeretes, Ausztriát 1938-ban Németországhoz csatolták, a grazi gyárat átszervezték, s Hermann Göring Werke néven működött tovább. Még két évig készültek a bébik: öt év alatt 13 000 gördült ki a gyár kapuin (1936-ban 3410, 1937-ben 1790, 1938-ban 2793, 1939-ben 3449, 1940-ben 1558), s ezzel a legnagyobb számban gyártott osztrák személyautó lett. Osztrák, svájci és egy-két olasz szakértő szerint, ha nem tör ki a második világháború, Európa népautója lehetett volna. A bébik sajnos nem érték meg a felnőttkort.

Az 55-ös az autóversenyeken is bizonyította megbízhatóságát. Osztrák, olasz, cseh, német hegyversenyeken jeleskedett, az 1936-ban és 1937-ben megrende-

zett Bodensee-Balaton, 1050 km-es túrán is derekasan megállta a helyét. Kategóriájában minimális büntetőponttal a 2. és a 3. helyet vívta ki magának.

A bébiket jól ismerték Magyarországon. A kisebbiket 1937-ben 5000 pengőért, a nagyobbikat, 1939-ben már csak 3940 pengőért árusították. A róluk megjelent ismertetések mindegyike foglalkozott cseppformájú karosszériájukkal, kényelmes, nagy utasterükkel, csővázas üléseikkel, az előre billenthető hátsó ülések mögötti, elfogadható méretű csomagterükkel. A menettulajdonságaikról is tájékoztatták az olvasókat. Próbák alapján megállapították, hogy az úton kitűnően fekszik, kanyarokban nem sodródnak, biztonságosan közlekednek. Dicsérték keresztirgós, független kerékfüggesztésű futóműüket. Azt tapaszt-

Steyr 50-es,  
a kis „bébi” 1936-ból



Csőváz, vékony ülés  
a jobb térkihasználás érdekében

talták, hogy a magyar motalkóval (80 százalék benzin és 20 százalék alkohol) épp oly erősek, mint az osztrák benzinnel.

Néhány cikk részletekre is kitért, például az ülések szerkezetére. A csőkeretre feszített rugóhálorára helyezett betét, a kárpittal együtt sem érte el a 100 mm-t, ennek ellenére kényelmes volt. (Ér-

dekes, akadtak csővázak, de hagyományos kivitelű ülésekkel készült példányok is.) Az elől 475 mm, hátul 490 mm szélességű ülésein jól elhelyezkedhettek a bennülők. A kocsi fenéklemezét az első ülés háttámlája alatt úgy alakították ki, hogy a hátul ülők talpukkal megtámaszthatták magukat rajta.

A bébik kizárólag kétajtós kivitelben készültek, az 55-ös kilincseit – eltérően az 50-esétől – a karosszériába süllyesztették. A kisebbik teletárcsás, a nagyobbik 14 lyukkal könnyített acéltárcsával került forgalomba.

Mindkét változatot egyszínű, illetve színkombinációs karosszériával árusították, leggyakoribb a sötét színű volt. A színkombinációk kocsisztét általában fémszürkére, sárvédőiket feketére fényezték, de akadtak krém és barna, krém és fekete színösszetételűek is. A fehér, a piros, a sárga legfeljebb a megrendelő kívánságára került a felületre.

Az üléskárpitok rendszerint textiltől készültek, a kincstári kocsi, tehát a postai, a csendőrségi, a katonai példányok üléseit gyári-  
lag bőrrel vonták be.





## LAPSZEMLE



### A következőkben különös autókat, furcsa, bolondos helyzeteket ismerhetünk meg.

- Arcissac francia község átke-  
lési szakaszának mindkét végén a  
következő szövegű figyelmeztető  
tábla volt látható: „Ha lassan hajt,  
megnézheti községünket, nagyon  
csinos. Ha gyorsan hajt, meglát-  
hatja börtönünket, nagyon ned-  
ves.” (Autó, 1928.)
- Az első elülső meghajtású koc-  
si az amerikai Christie, az 1907.  
évi dieppe-i Grand Prix versenyen  
négy kört futott.
- Az 1901. évi Paris-Boulogne-  
Dieppe versenyben használtak  
először alkoholt üzemanyag gya-  
nánt.
- Az első körverseny 1902-ben a  
Circuit des Ardennes volt, amit  
Jarrot nyert meg Panhard kocsin.
- Az első hölgyvezető, aki ver-  
senyzett is, Madame du Gast volt;  
1903-ban a Párizs-Madrid verse-  
nyen vett részt.
- A lökhárítót először 1904-ben  
alkalmazták, éspedig egy francia  
Brasier kocsin, amely a Gordon-  
Bennett versenyben vett részt.
- Az első, V alakban elrendezett  
12 hengeres kocsit az amerikai  
Maxwell építette 1906-ban.
- Az első sikeres hathengeres  
versenykocsit 1905-ben építette az  
angol Napier. A kocsit részt vett a  
Gordon-Bennett versenyben.  
(Autó, 1928.)
- A bikák miatt tilos a piros szí-  
nű autó. Ezt az elvet állította föl  
Magyarország egyik vidéki ren-  
dőrkapitánysága. A dolog úgy tör-  
tént, hogy egy vidéki vállalat  
pompás, piros színű autót vásárolt  
Budapesten, és azt hazaszállítva  
annak rendje és módja szerint  
rendőri vizsgálat alá bocsátotta,  
hogy a forgalmi engedélyt meg-  
kaphassa. Ez nem volt azonban  
egyszerű dolog, mert a vizsgán az  
autót visszautasították, és elren-

delték az automobil átfestését az-  
zal az indoklással, hogy a piros  
színtől megvadulhatnak a bikák,  
és így az autó közvetve súlyos sze-  
rencsétlenséget okozhat (?). (Au-  
tó, 1927.)

● Tokióban 200 utcát a gyerme-  
kek részére tartottak fenn. Itt dél-  
után egy és hat óra között minden  
autóforgalom tilos, hogy a gyer-  
mekek veszély nélkül játszadhassanak. (Autó, 1929.)

● A párizsi belvárosban újabban  
délután 2 és 7 óra között tilos a  
lassú hajtás. Nehéz lovaskocsik és  
kézi kordék ez idő alatt a belvá-  
rosban egyáltalán nem közleked-  
hetnek. Az autók részére elő van  
írva az a legkisebb sebesség,  
amelynél lassabban nem szabad  
hajtani (Autó, 1929.)

● Egy amerikai ürvezető érdekes  
készüléket konstruált, ami lehető-  
vé teszi, hogy a kocsiroló való le-  
szállás nélkül nyissa ki a garázs  
ajtáját, s így vigye be a kocsiját.  
A készülék lényege, hogy a garázs  
ajtaja mellett kifeszített húr a koc-  
si túlkölésére reagál, és rezgés  
villamos relével emelőszervezetet  
kapcsol be. (Autó, 1929.)

● Egy angol szaklap így adta  
meg az automobil fogalmát: „Az  
automobil nem egyéb, mint az  
ember fizikai lehetőségeinek me-  
chanikai kiterjesztése a helyvál-  
toztatás tekintetében.” A vámot  
pedig a következőképpen magya-  
rázza meg: „A behozott kocsikra  
kivetett vám fizetmény a választás  
szabadságáért.”

● Az USA-ban persze az autó  
színéről is statisztika készült.  
Eszerint a legkedveltebb karosz-  
zériaszín a kék. A többi színek a  
következő sorrendben fordulnak  
elő: barna, szürke, zöld, fekete,  
vörösarna, sárga, narancs, beige.

Az utóbbi időben erősen növeke-  
dett a barna szín iránti vonzalom,  
különösen annak világosabb ár-  
nyalatai iránt, úgyhogy a kék színt  
nemsokára túlszárnyalja a barna.  
A vörösbarna kocsik iránti keres-  
let is mindjobban emelkedik. (Au-  
tó, 1929.)

● Párizsban „Les autopédes”  
néven új egyesület alakult, amely-  
nek tagjai azok köréből kerülnek  
ki, akiknek nincs autójuk, de au-  
tótulajdonos ismerőseik előzé-  
kenységét sem akarják igénybe  
venni. Az egyesület tagjai becsü-  
letszavukra kötelezték magukat,  
hogy autóra semmilyen meghí-  
vást nem fogadnak el. (Autó,  
1930.)

● „Az utóbbi számunkban meg-  
jelent Kerüljük a nélkülözhető  
idegen szavakat című cikkemre  
több levél érkezett a szerkesztő-  
ségbe, amely a chauffeur szó mel-  
lett kardoskodik. A chauffeur  
idegen és helytelen, sőt díztelen.  
A chauffeur elnevezés magyarul  
fűtőt jelent. Az első francia forra-  
dalom idejében a rablóvilág na-  
gyon kifejlődött Franciaország-  
ban. Azokat a rablókat, akik áldo-  
zataikat talpuk égetésével kény-  
szerítették pénzüik előadására,  
egész Frankhonban chauffeurök-  
nek (fűtők) nevezték. Hát, urak  
félre a chauffeur névvel.” (Ma-  
gyar Automobil Újság, 1908.)

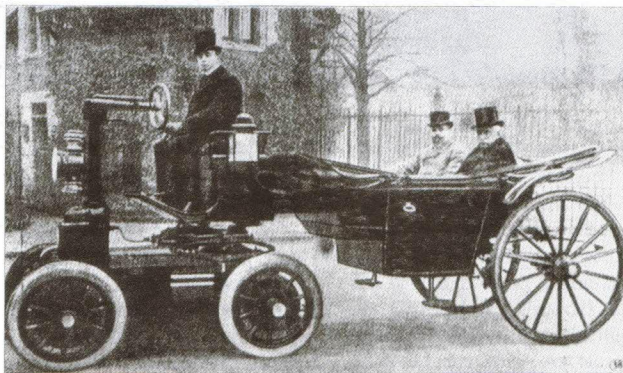
● Sir Frederick Henry Royce

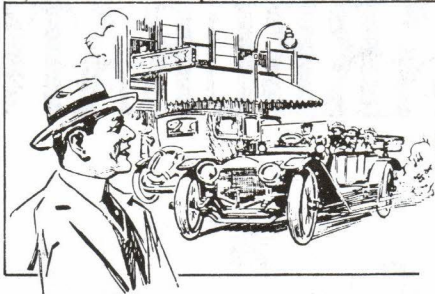
azon kevesek közé tartozik, akik-  
nek már életükben szobrot emel-  
tek. Szobra 1923 óta Derby park-  
jában áll. (Autó, 1930.)

● Egy német feltaláló ablaktör-  
lővel ellátott autósszemüveget ké-  
szített. A szemüveg törőit a veze-  
tő rágáshoz hasonló állomozása  
működteti, az állkapcsára szerelt  
szalagok segítségével. A működ-  
tetés állítólag nem fárasztó. (Au-  
tomobilizmus, 1939.)

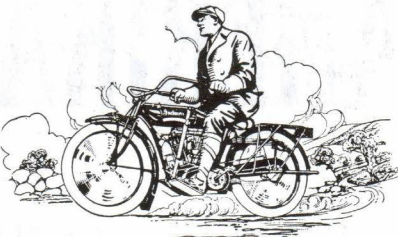
● A Kent's Pacemaker névre  
hallgató automobil érdekessége a  
három hátsó kerék. A Pacemaker  
itt természetesen nem szívritmus-  
szabályozót jelent, inkább élenjá-  
rónak fordíthatjuk. A kocsit az  
amerikai A. W. Kent konstruálta.  
Az elképzelést a bostoni Colonial  
Automobil Co. ültette át a gyakori-  
latba a századfordulón. A jármű-  
vet gőz hajtotta. (Allgemeine Auto  
Zeitung, 1900.)

● Az automobilizmus őskorá-  
ban, a XIX. század végén, XX.  
század elején, amikor az autó még  
csak motoros hintó volt, akadt  
olyan ember, aki ezt az elnevezést  
a legszorosabb értelmében  
vette. Ez azt jelentette, hogy nem  
a kocsi, hanem a lovak helyére  
került valamilyen motor, és ettől  
hátrafelé maradt a hagyományos  
hintó. Ilyen alkotmányt láthatunk a  
képen. Készítője a párizsi Heil-  
mann mérnök. (Allgemeine Auto  
Zeitung, 1900.)





# A SZERKESZTŐ OLDALA



## CÍMLISTA

Fontos kéréssel s egyúttal érdekes javaslattal fordult szerkesztőségünkhöz egy olvasónk. Azt írja, jó lenne, ha megtudhatná az Autó-Motor Veteránból, hogy ki vállal szakszerű fényszínezést, csíkozást, minőségi krómozást, kerékbefűzést és küllőgyártást, homokfúvást, vázak, teleszkópok egyengetését. Küldött néhány címet a saját gyűjtéséből, megjegyezve, ezek az iparosok megbízható munkát végeznek, de jó lenne, ha nem kellene a restaurálással foglalkozóknak sok-sok időt tölteniük hasonló mesterek felkutatásával, s talán az Autó-Motor Veterán tudna ebben segíteni.

Nem kívánjuk megkerülni a problémát, de feltétlenül meg kell említeni, hogy a szerkesztőségünkben kapható Oldtimer Adressen Lexikon hasonló kezdeményezés nyomán született, s ma nagy segítség a nyugati veteránbarátoknak – persze a magyaroknak is, ha van sok valutájuk –, amikor egy-egy munkához nem találnak megfelelő szakembert.

Talán némi összefogással hasonló magyar katalógus is készülhet, amennyiben olvasóink beküldik azoknak az iparosoknak a címét, akik szívesen vállalnak felújítómunkát, s a minőségre is van garancia.

A gyűjteményhez alap lehet

az olvasónk által beküldött három név és cím, amelyeket örömmel adok közre, abban a reményben, hogy a következő számban talán máris hosszabb lesz a lista.

Csíkozás: Fuszka Péter, Bp. XX., Atléta u. 18.

Polírozás: Kovács Mihály, Bp. XX., Baba u. 87.

Kerékfűzés, kiegyensúlyozás: Kisdaróczy András, Bp. VI., Eötvös u. 37.

## SZOLGÁLTATÁSHIÁNY

Nagy érdeklődéssel vesszük azokat az olvasói leveleket, amelyek restaurálási problémákról számolnak be. Sokan jelentkeztek, akik ezekben a hetekben, hónapokban épp a munka dere-

kán járnak, s azt ígérik, hogy amikor elkészül járművük, képekkel illusztrált írásban számolnak majd be a felújításról. Minden ilyen ajánlatot komolyan vesszük, és várjuk a tudósításokat. Alkalmi munkatársainkat arra kérjük, ha lehet, még szétszedés előtt, tehát a megtalálás állapotában is készítsenek vagy készíttessenek felvett járművükről, motorkerékpárok esetében mindkét oldalról, autók esetében elől- és hátulnézetből is, és amennyiben idejük engedi, a restaurálás egyes fázisait szintén örökítsék meg.

Számos olvasónk kér ugyanakkor segítséget a restauráláshoz: alkatrész-katalógust, adatokat, kezelési könyvet. Archívumunkban jó néhány ilyen dokumentum található, s igyekszünk bővíteni a készleteket, azonban aligha várhatja tőlünk bárki, hogy egyszer majd teljes legyen a dokumentumtárunk, s minden igényt ki tudjunk elégíteni, hiszen sok ezer motorkerékpár- és autótípust gyártottak szerte a világban az elmúlt száz évben.

Másfelől a rendelkezésünkre álló dokumentumok kapcsán sem tudunk még megfelelő megoldást találni a sokszorosításra. Sokan kérnek például tőlünk Csepel és Pannónia típusokhoz való alkatrész-katalógust és kezelési könyvet, de ha minden igényt ki akarnánk elégíteni, egy munkatársunknak órákon át a fénymásoló gép előtt kellene állnia, nem beszélve a papírigényről. Nem akarjuk persze elutasítani sem a segítségkérőket, keressük tehát a mindkét fél számára alkalmas megoldást.

## KÉZIKÖNYVEK AUTÓSOKNAK, MOTOROSOKNAK!

Már kapható szerkesztőségünkben a német Heel kiadó három hasznos kézikönyve, az Oldtimer Katalog, a Motorrad Oldtimer Katalog és az Oldtimer Adressen Lexikon. A katalógusok ára 1730-1730, a címjegyzéké pedig 1370 forint. Ez nem kevés, de figyelembe véve a rengeteg információt,

biztosan megéri a veterán járművekkel komolyan foglalkozóknak. Emellett még egy szolgáltatással állunk az érdeklődők rendelkezésére: sikerült felvennünk a kapcsolatot a német szerkesztőkkel, így vállaljuk, hogy azon vállalkozók, szakemberek, iparosok címét, akik szeretnének bekerülni a katalógusba, eljuttatjuk a kiadóhoz. Ez a szolgáltatás ingyenes.



# AMERIKAI EGYENKARBURÁTOR

Érdekes és különleges szerkezet volt a húszas évek amerikai motorkerékpárjainak karburátora, a Schebler. Karburátorokról írott sorozatunkban ez alkalommal ennek működését és beszabályozását ismerteti Gajdán Miklós.

**A** Schebler De Luxe karburátorok azért érdekes szerkezetek, mert egészen egyedi módon oldották meg a keverékképzést. A karburátorokat alapvető működésüket tekintve két osztályba szoktuk sorolni, az egyik az úgynevezett állandó nyomású rendszer, amelynél egyszerűen szabályozzuk a légtorok és a benzinfűvóka átmérőjét. Ilyen volt az előző számainkban bemutatott Amal és SU karburátor is. A másik – motorkerékpárokon ritkán alkalmazott –, a féklevegő-fűvókás rendszer legfőbb jellegzetessége, hogy fix átmérőjű benzinfűvókával működik, a mindig megfelelő keverékösszetételt a benzinhoz még a keverőtér előtt hozzákeveredő levegő állítja be.

A De Luxe karburátor egyik rendszernek sem felel meg tökéletesen, ugyanis olyan típus rendszere, mely a fordulatszám tartomány nagy részében a fűvókaátmérő folyamatos változtatásával szabályozna, nincs. Működését tekintve inkább a féklevegős rendszerhez áll közelebb, azzal a lényeges különbséggel, hogy a főfűvóka átmérője szabályozható, sőt üzem közben szabályozni is kell.

A motorok tökéletes működéséhez a karburátornak három fő üzemi állapotban kell megfelelő összetételű keveréket előállítania: hidegindításkor, alapjáratban és üzem közben. A Schebler De Luxe karburátorok hidegindító berendezése olyan, négy fokozatban állítható indítócsappantyú, amely tulajdonképpen nem tesz mást, mint hogy elzárja a levegő útját. A motor – szívó hatása következtében – a kevesebb levegőhöz így több benzint szív be, vagyis a keverék feldúsul.

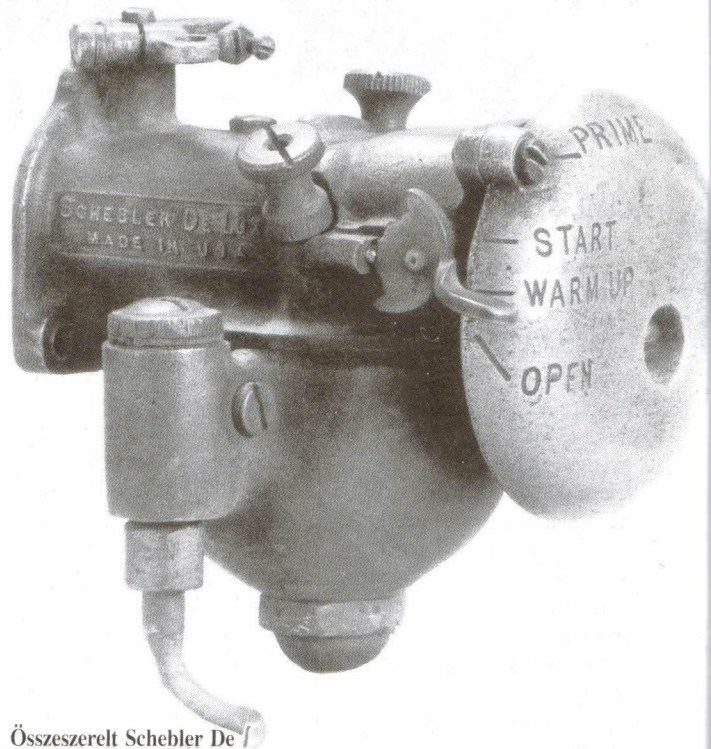
Az alapjáratú rendszer nem egyszerűen csak az alapjáratú keverék előállítását végzi – mint azt a legtöbb karburátornál megszoktuk –, hanem bizonyos fordulatszámhatárig az üzemi keveréket is biztosítja.

Ezért ezt a rendszert a Schebler De Luxe karburátorok esetében pontosabban kis fordulatszámon működő üzemi rendszernek lehet nevezni. Ez külön furatokkal kiképzett egység, amelynek szabályozását mentes csavar ki- és becsavarásával végezhetjük.

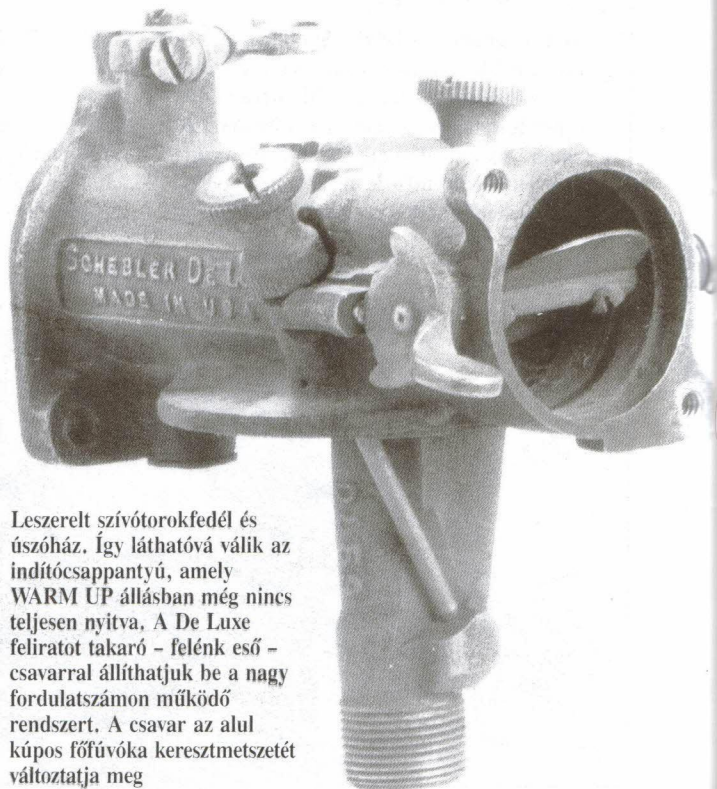
Csak bizonyos fordulatszám- és sebességhatár elérése után lép működésbe az igazi üzemi rendszer, amit az előbb leírtak értelmében célszerűbb nagy fordulatszámon működő rendszernek elnevezni. Ennek az egységnek a működése emlékeztet leginkább a féklevegős rendszerre. A fő üzemanyagfűvóka átmérőjét azonban egy kúpos tű ki- és becsavarásával megváltoztathatjuk. Ezzel érhetjük el, hogy nagyobb sebességű haladásra is alkalmas legyen a motorkerékpár, illetve mérsékeltebb, de a körülbelül 50 km/h-s határt meghaladó sebesség esetén gazdaságosan működjön motorunk.

A beszabályozásnál abból indulunk ki, hogy a karburátort beállítatlan – kitisztított, összeszerelt – állapotban felszereltük a motor szívócsővére. Ezt követően a nagy fordulatszámon (A) és a kis fordulatszámon (B) működő rendszer tujének csavarját – az óramutató járásának megfelelően – csavarjuk be ütközésig, vigyázva, nehogy befejsztsük őket. Utána mindkettőt tekerjük ki egy és egy negyed fordulattal. Zárjuk teljesen a fojtószelepet, majd az ütközetőcsavart állítsuk be úgy, hogy a fojtószelep egy kicsit nyisson.

A tökéletes beállítást csak a motor járatása mellett tudjuk elvégezni, ezért a következő módon indítsuk el a motort. Az indítócsappantyú karját (C) állítsuk PRIME helyzetbe. Rügünk egyet vagy kettőt a berügőkaron, majd az indítócsappantyút állítsuk át START helyzetbe. Az előgyújtás-szabályozót állítsuk utógyújtásra és kapcsoljuk rá a gyújtást, majd erőteljes rügással indítsuk

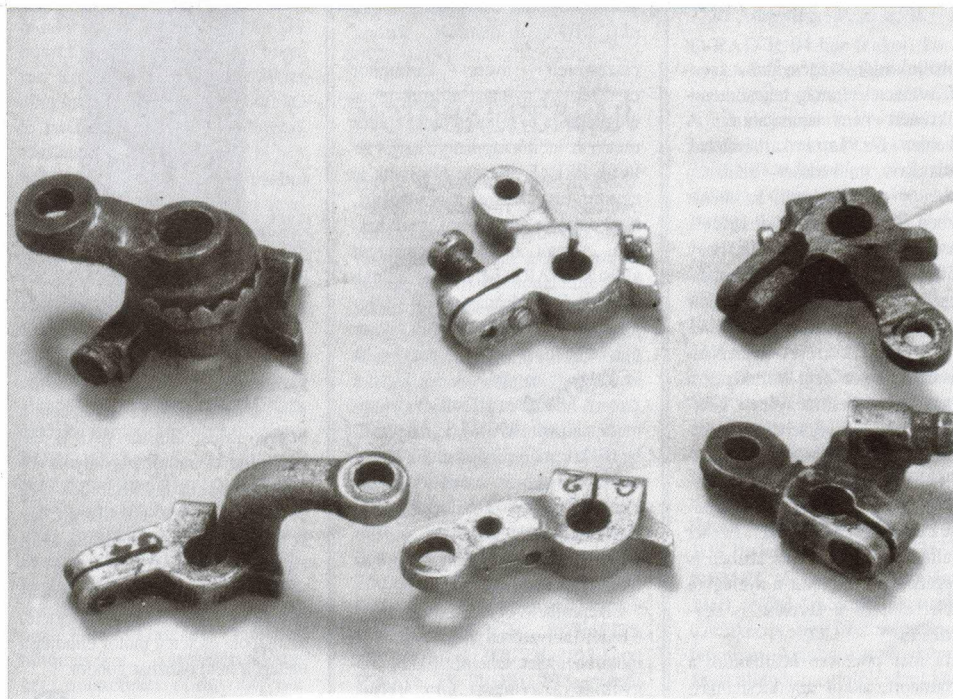


Összeszerelt Schebler De Luxe karburátor. Elöl a szívótorokfedélen olvashatók az indítócsappantyú különböző helyzetei



Leszerelt szívótorokfedél és úszóház. Így láthatóvá válik az indítócsappantyú, amely WARM UP állásban még nincs teljesen nyitva, A De Luxe feliratot takaró – felénk eső – csavarral állíthatjuk be a nagy fordulatszámon működő rendszert. A csavar az alul kúpos főfűvóka keresztmetszetét változtatja meg

Gyártmány, modell és gyártási év	Méret- és típusjelzés	Az egy-furatos alapjáratú rendszeri záró dugó száma	Kétfuratos alapjáratú rendszer		Főtűvóka	Venturi	Fojtószelep	A levegő-furat mérete	Benzines csatlakozó mérete	A fojtószelepek jele	Kis fordulati szabályozótű	Nagy fordulati szabályozótű
			Felerősítés - oldali furatok mérete	Szívótörök - oldali furatok mérete								
HARLEY-DAVIDSON 1928-74'-Standard	1 1/4"-DL DLX-45	...	No. 65	No. 50	S-1479-B	DL-14 7/8"	P-566	...	1/4"	X-1632	X-2106	X-2113
HARLEY-DAVIDSON 1928-74'-Police Model	1 1/4"-DDL DLX-48	...	No. 65	No. 50	S-1479-B	DL-29 1-1/16"	P-566	...	1/4"	X-1632	X-2106	X-2113
HARLEY-DAVIDSON 1927-Racing és Hill Climbing	1 1/4"-DL DLX-53	...	No. 65	No. 50	S-1381-A	DL-29-A 1-1/16"	P-566	...	1/4"	X-1632	X-2106	X-2113
HARLEY-DAVIDSON 1927-28-21'-SV egyhengeres	1"-G GX-9	...	No. 71	No. 50	S-1479-B	11/16"	P-478	...	1/4"	X-1990	X-16 07	X-1606
INDIAN 1920-24-72" 1922-26-74"-Big Chief	1 1/4"-DL DLX-21	No. 5	...	...	S-1479-B	15/16"	P-566	No. 55	1/4"	X-1609	X-1904	X-1928
INDIAN 1920-26-Scout	1"-DL DLX-10	...	No. 55	No. 55	S-1479-B	DL-33 3/4"	P-478	No. 52	3/16"	X-1609	X-1628	X-1629
INDIAN 1916-19-61' -Power Plus	1"-DL DLX-11	...	No. 65	No. 50	S-1479-B	DL-15 7/8"	P-478	No. 55	3/16"	X-1609	X-1628	X-1629
INDIAN Daytona - Chief-Racing	1 1/4"-DL DLX-24	No. 5	...	...	S-1381-A	DL-29-A 1-1/16"	P-566	No. 55	1/4"	X-1609	X-1904	X-1928
INDIAN 1920-25-61'-Chief	1 1/4"-DL DLX-26	No. 5	...	...	S-1479-B	DL-14 7/8"	P-566	No. 55	1/4"	X-1609	X-1904	X-1928
INDIAN 1926-Prince	1"-G GX-2	...	No. 71	No. 50	S-1479-B	3/4"	P-478	...	3/16"	X-2227	X-1607	X-2059
INDIAN 1926-Prince Sport	1"-G GX-5	...	No. 71	No. 50	S-1479-B	7/8"	P-478	...	3/16"	X-2025-B	X-1607	X-2059
INDIAN 1927-28-74'-Big Chief	1 1/4"-DL DLX-36	...	No. 55	No. 55	S-1479-B	DL-13 15/16"	P-566	...	1/4"	X-1609	X-2106	X-2113
INDIAN 1927-21'-Prince Sport	1"-G GX-8	...	No. 71	No. 50	S-1479-B	15/16"	P-478	...	1/4"	X-2025-B	X-1607	X-2059
INDIAN 1927-45'-Scout	1"-DL DLX-40	...	No. 55	No. 50	S-1479-B	DL-40 13/16"	P-478	No. 52	1/4"	X-2145	X-1628	X-1629
INDIAN 1928-37'-Scout	1"-DL DLX-50	...	No. 55	No. 55	S-1479-B	DL-33 3/4"	P-478	No. 52	3/16"	X-1609	X-2229	X-1629
INDIAN 1928-45'-Scout	1"-DL DLX-51	...	No. 55	No. 50	S-1860-A	DL-40 13/16"	P-478	No. 52	1/4"	X-2145	X-2229	X-1629
INDIAN 1928-Prince	1"-G GX-11	...	No. 71	No. 50	S-1479-B	13/16"	P-478	...	3/16"	X-2227	X-1607	X-2059
READING-STANDARD 1921-25-72"	1 1/4"-DL DLX-9	No. 4	...	...	S-1479-B	DL-13 15/16"	P-566	No. 55	1/4"	X-1630	X-1904	X-1928



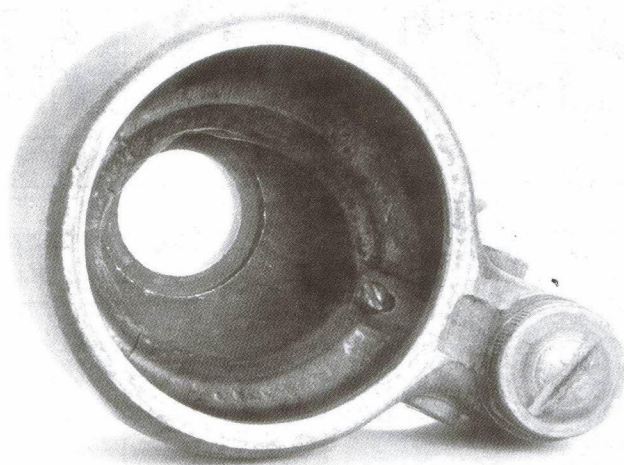
Ugyanazt a karburátort néhány alkatrész cseréjével szinte bármelyik, hasonló lökettérfogató amerikai gyártmányú motorkerékpárra fel lehet szerelni. Ilyen például a fojtószelep nyitó kar, amelyeket betűjelzés is megkülönböztetett egymástól

el a motort. Ha elindult, nyissunk egy kicsit a fojtószelepen, és hagyjuk a motort felmelegedni, közben nyissuk az indítócsappantyút fokozatosan OPEN állásba.

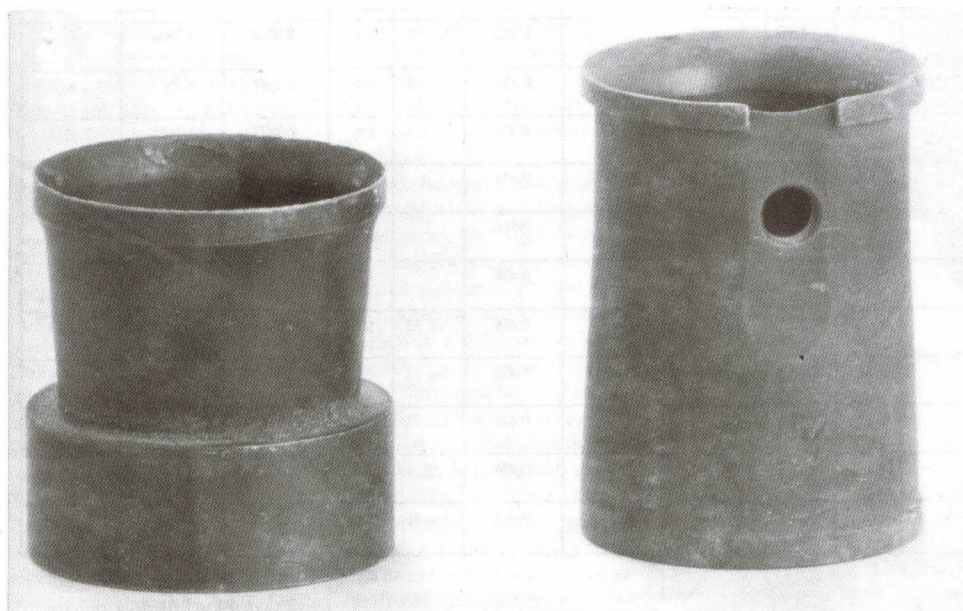
Meleg motoron már elvégezhetjük a kis fordulatszámokon működő rendszer beállítását. Adjunk nagy előgyújtást, és ennél szabályozzuk be a keverék összetételét. A kis fordulatszámokon működő rendszerrel a keverékszabályozó csavar becsavarozásával (órmutató járása szerint) szegényítjük, ellenkező irányú forgatásával dúsítjuk a keveréket. Az előzetes beállítás valószínűleg dús lesz, de ne felejtjük el, ez a rendszer működik egy ideig üzemi állapotban

► is, ezért ne szegényítsük el túlságosan a keveréket. Az alapjáratú fordulatszámot a fojtószelep ütköztető csavarjával állíthatjuk be. A beállítás akkor sikerült jól, ha az alapjáratú fordulatszám elegendően alacsony, de a fojtószelepet hirtelen kinyitva a motor azonnal, kihagyás nélkül felpörög.

35 mérföld/óra (50 km/h) sebesség felett a keveréket már kizárólag a nagy fordulatszámú működő rendszer állítja elő, amelynek beállítását a szabályozótű (A) ki-, illetve becsavarásával végezhetjük el. Becsavarva (óramutató járása szerint) szegényedik, ellenkező irányba forgatva dúsul a keverék. Álló hely-



A leszerelt úszóház, benne a parafából készült, gyűrű alakú úszóval



**Különböző torkokkal ugyanaból a porlasztótestből több, különböző lökettérfogatú és teljesítményszintű motorhoz alkalmas karburátort lehet készíteni**

zetben is közelítőleg jó beállítást érhetünk el, ha teljes előgyújtást állítunk be, teljesen kinyitjuk a fojtószelepet és addig dúsítjuk a keveréket, amíg a motor a legnagyobb fordulatszám környezetében is kihagyás nélkül működik. Ezt a rendszert azonban sokkal pontosabban állíthatjuk be menet közben, ugyanis dús keverékkel is jól működik a motor, csak éppen rengeteget fogyaszt. Az igazán jó beállításnál a motor teljesítménye nem csökken és nem is ürül ki gyorsan a tank.

Ezt úgy érhetjük el, hogy meg-

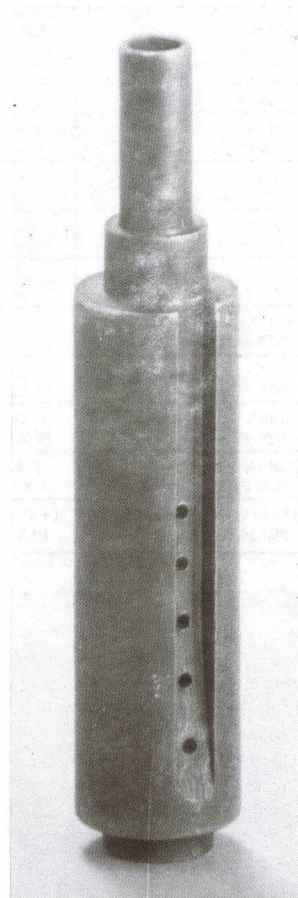
próbáljuk addig szegényíteni a keverék összetételét, amíg teljesítmény-csökkenést nem tapasztalunk. A Schebler De Luxe karburátorok gazdaságos működését általában csak úgy tudjuk elérni, ha menet közben is változtatjuk a keverék összetételét. Ha előre tudjuk, hogy a 50–60 km/h-nál nagyobb sebességgel nem fogunk haladni, akkor a tű becsavarásával tovább szegényíthetjük a keveréket. Ilyen beállításnál a motor nem lesz képes a legnagyobb teljesítményének kifejtésére – vagyis a végsebesség elérésére –, de gazdaságosan fog működni. Ha viszont tudjuk, hogy gyorsabban is fogunk haladni, akkor dúsítsuk egy kicsit a keveréket. Ezeket az állításokat akár menet közben is elvégezhetjük, a csavar a nyeregből is elérhető, és a kezelése is egyszerű.

Ha már pontosan beállítottuk a karburátort, akkor egy kicsit másképp kell indítanunk, mint a frissen

összeszerelt – nyers – karburátor esetében. A gyújtást állítsuk teljes utógyújtásra és teljesen hideg motor esetén az indítócsappantyú karját állítsuk PRIME állásba. Nyomjuk le egyszer vagy kétszer a berúgókart, hogy a motor dús keveréket szívhaszon. Azután az indítócsappantyút állítsuk START helyzetbe, adjunk gyújtást és – gázadás nélkül – rúgjuk be a motort. Ha beindult, akkor már adhatunk egy kis gázt – ha szükséges – és járassuk egy kicsit a motort, miközben állítsuk át az indítócsappantyút WARM UP helyzetbe. Ekkor már elindulhatunk a motorkerékpárral, és – a külső hőmérsékletől függően – körülbelül 1 kilométer megtétele után OPEN helyzetbe állítva teljesen kinyithatjuk az indítócsappantyút.

Elképzelhető olyan helyzet, hogy START helyzetben nem tudunk a motorba életet lehelni. Ekkor vegyük le a gyújtást, újra állítsuk PRIME helyzetbe az indítócsappan-

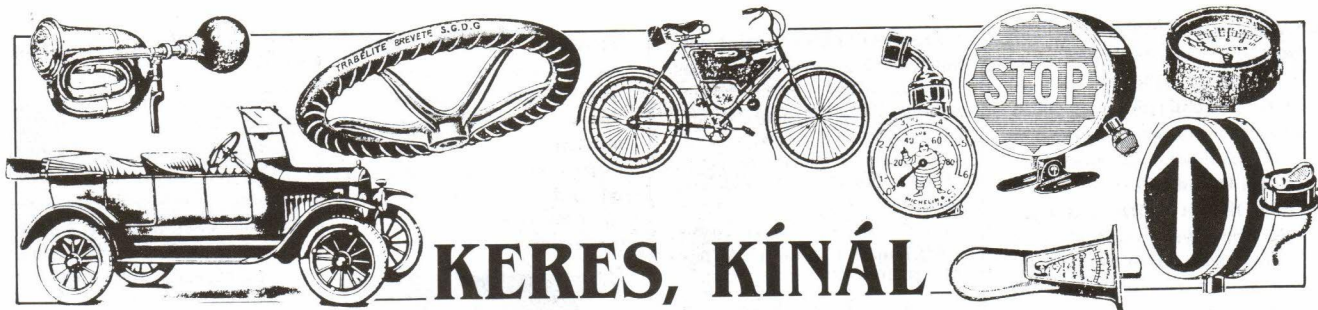
A keverőcső. Az öt furaton keresztül keveredik a féklevegő a benzinnel



tyút és addig forgassuk át a berúgókkal a motort, míg a szívótorok-pajzs alján el nem kezd csepegni a benzin. Most állítsuk WARM UP helyzetbe az indítócsappantyút, adjunk gyújtást és így kísérjük meg beindítani. Ha így sem sikerült, akkor valahol máshol, például a gyújtórendszerben van a hiba.

Jól beállított karburátor, gyújtás és a motor egyéb részeinek megfelelő állapota esetén a motor elindítása melegen nem okozhat gondot.





# KERES, KÍNÁL

## KERES

### AUTÓ

**BMW ISETTA 250**-eshez keresek hátsó szélvédőt, hátsó lámpákat, első irányjelző lámpákat, tanksapkát, dísztárcsákat és márkatárcsákat. Kótai László, 7563 Somogyuszob, Engels u. 3. Tel.: (83) 12-065, munkaidőben.

**DKW JUNIOR** vagy **DKW F12**-es autéhoz motort, annak alkatrészeit, gyújtáskapcsolót, kulcsot és tanksapkát. Keresem még Rózsa György Motorkerékpár-típusok című könyvét és az Autó-Motor 1948 és 1952 között megjelent lapszámait, valamint régi, címeres rendszámablát, motoros borsapkát és régi sisakot. Zahuczky László, 3931 Mezőzombor, Rákóczi u. 21. Tel.: (41) 31-782.

**MERCEDES 2** és 4 ajtós típusokat keresek, amelyek 20 évnél régebbiek. Keresek még 4 ajtós Opel Rekordot (panorámást), Opel Kapitánt, Volkswagen tetőoldalablakos, vászontolótétős kisbuszt és dupla hátsó ablakos bogarat. Érdekel minden restaurálható állapotban lévő kupé és nyitott autó is. Kiss Péter, 1138 Budapest, Párkány u. 38./21.

**MERCEDES 220 S** típusúhoz (motortípus: 924) komplett levegőszűrőházat, szervizkönyvet, alkatrész-katalógust, és hiteles rajzot a kipufogórendszerrel. Szendi Horváth Sándor, 6640 Csongrád, Széchenyi u. 64.

**SKODA 1200**-ashoz (1954-es kiadásúhoz) műszereket és egyéb alkatrészeket. Hümpfner Miklós, 1163 Budapest, Thököly u. 35.

**FORD TAUNUS 12M** típusú, 1952 és 62 között gyártott gépkocsit (üzemképtelen is lehet), valamint ugyanehez a típusúhoz mindenféle alkatrészt. Állapot- és ár-megjelölést kérek! Ugyanitt keresek 1938-as kiadású Ford Eifelhez, Ford 10-hez és Prefekthez hűtőmaszkoz, karosszériaclemeket, műszereket porlasztót, olajos levegő-szűrőt, lámpafejet, hűtőt, mechanikus fékrendszert,

**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.**

gyújtáskapcsolót, ajtókilincseket, kormányművet, differenciálművet és egyéb alkatrészeket. Vennék még korabeli mechanikus taxiórát, valamint szakirodalmat. Érdekel még Ford Eifel forgalmi engedély vagy forgalomból való kivonási határozat, valamint bontott autót. Szalay János, 1094 Budapest, Páva u. 37.

**TATRA 57A**-hoz keresek Zenit 30T vagy Amal 26VD karburátort, egyéb alkatrészeket, műszaki leírást és márkatárcsákat. Matasztik Pál, 1028 Budapest, Sóvírág u. 7/A.

**VOLKSWAGEN 1100**-ashoz (1949-es évjáratú osztott ablakos bogár) alkatrészeket és márkatárcsákat. Duzs Károly, 5500 Gyomaendrőd, Kálmán u. 34/I. Tel.: (67) 31-333.

### MOTORKERÉKPÁR

**BMW R26**-oshoz (1958-as kiadásúhoz) karburátort, kilométerórát, benzincsapot, gyújtáskapcsolót, ülést, hátsó lámpát és töltésszabályozót. P10-es Pannóniát motorhibában is, valamint Pannóniához lábtartógumit, 19"-os kerekeket, kipufogókat, valamint P20-ashoz bertűgőracsnit, szélvédőplexit és gyújtáskapcsolót. Talabér László, 2800 Tatabánya, Kossuth u. 52.

**BMW, Zündapp** vagy más nyugati, négyütemű motorkerékpárt, amely lehet hiányos, rendszám- és műszaki nélküli, esetleg szétszedett. Keresek még kéthengeres, 250-es Csepelt, Sirály Cimborát, R75-ös BMW-t, valamint Pannóniákat (P350, P250, P175, P125, P21 De Luxe, P20 DL, P12 Lux, P24, T6, T9, P9, P11, T7 vagy más prototípust), 100 cm<sup>3</sup>-es Csepelt, Máttrát, SHB-t, BMG-t, KMB-t,

Népmotort, bármilyen állapotban. Minden megoldás érdekel. Kövesdi Attila, 1182 Budapest, Somlókert u. 21.

**BSA ZB 31**-es típusúhoz hátsó lámpát, üléseket, kormány- és kezelő karokat, valamint bármilyen egyéb alkatrészt. Oroszi Zoltán, 6034 Helvécia, Rákóczi u. 10.

**DANUVIÁHOZ** keresek kilométeróra-meghajtó spirált. Bartalis Dénes, 8500 Pápa, Kilián ltp. 35. Telefon: (89) 24-436.

**JUNAKHOZ** keresek kilométerórát, kipufogórendszert, egyéb alkatrészeket, műszaki irodalmat és márkatárcsákat. Horváth Attila, 2730 Albertirsa, Pesti u. 11.

**D-RAD R 04**-hez tankot, komplett elsőrészt, SUN karburátort és kerekeket. Sarolea 350-eshez Amal karburátort, FN Saharához kerekeket, valamint Viktoria KR 35 SN-hez komplett első villát. Zilahy Zoltán, 5900 Orosháza, Bajnok u. 12/B. Tel.: (68) 12-334.

**HARLEY-DAVIDSONT** keresek, akár hiányos állapotú is. Bíró Gábor, 3400 Mezőkövesd, Júlia u. 18.

**JAWA** típusú, 125, 150, 250 és 350 cm<sup>3</sup>-es kétütemű, valamint 500 cm<sup>3</sup>-es, négyütemű motorke-rekpárokat, amelyeket az ötvenes években gyártottak. Ugyanitt keresek még tankváltós IZS motorke-rekpárt, régi Blaupunkt és Becker típusú autórádiókat. Kiss Péter, 1138 Budapest, Párkány u. 38./21.

**NÉMET** és angol gyártmányú, 1960 előtti motorkerékpárokat, üzemképes vagy üzemképtelen állapotban. Ajánlatokat fényképpel, ár és állapot megjelölésével kérek (a fotót garantáltan visszaküldöm). Zsolnai Sándorné, 1212 Bu-

dapest, Szent István u. 1/C. X. em. 63.

**NSU SUPER MAX**-hoz első fékkart és gázmarkolatházat kompletten, első ülés gumit, első-hátsó sárvédőn lévő emblémát, felíratot, első lábtartógumikat, de-kompresszorkart, komplett hátsó lámpát, első lámpaüveget fonccorral, tankot tanksapkával, valamint kipufogódobot és eredeti gépkönyvet az 1963-as típusúhoz. Bódy Zoltán, 8611 Siófok-Kiliti, Árvácska u. 5.

**PUCH S4**-eshez (1936-os kiadásúhoz) karburátort (lehet hiányos is), hátsó kereket kuplunggal, kilométerórát (hibásat is), ülést, számszamosdobozt. Hümpfner Miklós, 1163 Budapest, Thököly u. 35.

**URAL M72**-eshez új vagy felújított főtengelyt, dugattyút, hengert, esetleg komplett blokkot. Keresek még ugyanehez a típusúhoz 1 db kereket vagy csak kül-lőket, és 2 db terepmitás, 400 x 19-es külső-belső gumit, valamint 1 db takarólemez (előre). Rummel József, 5530 Vésztő, Alkotmány u. 44.

**ZÜNDAPP DB** 1939-eshez kipufogódobot, első lámpafejet kilométerórával, kipufogókönyököket, hátsó csomagtartót, kürtöt, kuplung- és fékkart. KS750-eshez motorblokkot váltóval, kilométerórát, kulisszákat a vázra, kipufogókönyököket, dob és rácsot, kardántengelyt, valamint 2 db kereket. **BMW R35**-öshöz sebességváltót és hátsó kereket hajtóművel, valamint Viktoria 100-ashoz (1943-as, pedálos) első és hátsó kereket. Érdekelnek még **BMW R23**-as, R20-as, R2-es, R4-es, R3-as, valamint Puch 800-as és Zündapp DKB típusú motorke-rekpárok. Lőczy László, 8849 Szentá, Vasútállomás.

### VEGYES

**AZ AUTÓ-MOTOR 1948, 1949 és 1950-es** komplett évfolyamait, valamint az 1954. évi 23. és 24. számot, az 1957. év 8., 23. és 24. számait, az 1958. év 2., 3., 4., 5. és 24. számait gyűjteményem ki-

► egészítéséhez. Héricsz Imre, 1061 Budapest, Andrásy u. 1. Tel.: 121-3685, 17 óra után.

AZ AUTÓ-MOTOR 1948., 1949. és 1950-es komplett évfolyamait. Kiss Jenő Zoltán, 2300 Ráckeve, Peregi Dunasor 32.

EREDETI GYÁRI kézikönyvet vagy bármilyen gyári típusismeretetőt keresek Volkswagen 1200-as típusú gépkocsioh. Bozsikné, 5000 Szolnok, Ságvári krt. 26.

## KÍNÁL

## AUTÓ

AERO SODOMKA 1936-ost, felújításra szoruló állapotban. Konrád, Tel.: 142-9483.

BUICK SUPER EIGHT 4100 cm<sup>3</sup>-es személygépkocsi jó állapotban, valamint Vauxhall Six személygépkocsi eredeti állapotban, amely javításra szoruló, eladó. Mindkét gépkocsi 1947-es évjáratú. Érdeklődni a (26) 39-179-es telefonon, vagy Solymáron, a Mátyás király u. 45. sz-ban.

DKW AUTO UNION 1000 (1963-as évjáratú) nosztalgiaautót üzemképtelen motorral, rengeteg tartalék alkatrészszel. Árvay László, 7143 Ócsény, Bartók Béla u. 3.

FIAT 500-as luxus, első kiadású, üzemképes személygépkocsi lejáró műszakival, forgalomból kivonva eladó. Az autó aajtjai hátranyílók, teteje levehető. Kontér Béla, 5400 Mezőtúr, Tamkó S. K. u. 5.

FIAT 1100 103/D Berlina 1953-as veteránt, teljesen felújítottan, üzemképes állapotban. Ár meg egyezés szerint. Érdeklődni a (80) 20-818-as telefonon.

FORD TAUNUS 12M/P4T veterán autót (kb. 24-25 éves), kitűnő állapotban, rengeteg pótalkatrészszel, felújított tartalék motorral, új gumikkal, műszakira felkészített állapotban. Irányár: 70 ezer forint, alkatrészszel együtt 100 ezer forint. Érdeklődni vasárnap kivételével mindennap délután. Takács István, 8500 Pápa, Vasvári Pál u. 17.

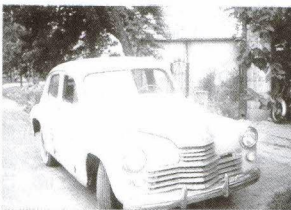
FORD ESCORT 1100 cm<sup>3</sup>-es, 40 LE-s, 22 éves személygépkocsit műszaki vizsgára felkészítve, pótalkatrészszel, új gumikkal és új akkumulátorral, friss fényezéssel. Irányár: 60 ezer forint. Lévai Csaba, 5085 Rákóczi falva, Bartók Béla u. 59.

OPEL KAPITÁN (1957-es kiadású) felújításra szoruló állapotban sürgősen eladó. Licskai Mihály, 9330 Kapuvár, Dózsa út 24. Tel.: (97) 41-227.

OPEL REKORD OLYMPIÁT üzemképes állapotban, érvényes műszaki vizsgával. Dobos István, 7090 Tamási, Csontos u. 20. Tel.: (71) 41-711.

WARTBURG S DE LUXE nagykerékű (1962-es évjáratú), jó állapotban, két év műszakival 50 ezer forintért. Ugyancsak kínálok Auto Union 1000 S-hez (1961-es típus) gyári hátsó szélvédőt, középső és bal oldali üvegeket. Továbbá eladó Skoda 1000 MB eredeti gyári állapotban, 50 ezer kilométerrel. Az autó 17 évig használaton kívül állt, megfelelő módon konzerválva. Gyártási éve 1969, műszakija 1993-ig érvényes. Irányár 75 ezer forint. Földi Tamás, 3700 Kazincbarcika, Thököly tér 1., fszt. 2. Tel.: (48) 12-062.

POBEDA veterán autót üzemképes állapotban.

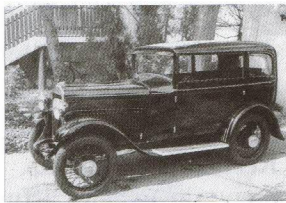


Rakóczki István, 3900 Szerencs, Fürst Sándor u. 23. Tel.: 61-528.

SKODA FELICIA kabrió, 1959-es kiadású személygépkocsit kitűnő állapotban, 1993. júniusig érvényes műszakival. Ugyanitt kínálok 1984-es kiadású Skoda Coupé 110R felújított karosszériát motor nélkül, valamint egy 1972-es kiadású, 1993-ig vizsgázott, nagyon jó állapotú Skoda Coupé 110R-t és új kupé-szélvédőket. Nagy Attila, 4032 Debrecen, Mikszáth u. 69., IV. 15.

STEYR PUCH 500D-t, 1956-os kiadású, lejáró műszakival, tartalék motorokkal és sok alkatrészszel. Huszár István, 2600 Vác, Rádi u. 162. (Órház)

TRIUMPH, 1927-es, hathengeres, teljesen eredeti állapotban, még 1939-ben számlával igazoltan generálózott motorral összeszerelve, de még üzemképtelenül eladó, esetleg komoly, új sportkocsira cserélhető. Tel.: 183-3205, kizárólag 16-20 óra között.



VOLKSWAGEN Karmann Ghia Coupét, 1300-ast, veterán értékű, 1966-os kiadású 2+2 személyes sportkocsi ritkaságot, 2 év műszakival, sok tartalék alkatrészszel, remek állapotban. Esetleg 8-9 év körüli, jó állapotú, tágasabb nyugati autó cseréje lehetséges. Diós Ferenc, 8330 Sümeg, Fehérkő u. 1., A/I.

VOLKSWAGEN 1200-as, kisablakos „bogárt”, 27 évesen, (10 évig forgalomból kivonva) üzemképesen, lejáró műszakival. Peer Ferenc, Budapest XVI., Janovecz u. 38., délután.



valamint egy BMW 700-ast, üzemképesen, rendszám nélkül.



Zelman István, 6791 Kiskundorozsma, Tancsics u. 5.  
VOLVO PV 544-es, 31 éves veterán autót műszaki leírással, svéd

veteránklub-tagsággal. Győri Imre, 2030 Érd, Barackfa u. 37.

P 70-ES (IFA-DKW) 33 éves és Trabant 601 Limousine 19 éves gépkocsik új alkatrészszel (a Trabanthoz: 6V-os motor kuplunggal és hajtóművel szerelve, bejáratás előtt, főtengely, 4 db díagonálgumis kerék, egyéb futóműalkatrészszel, 2 db henger) eladók. Válaszhoz bélyeget kérek. Bognár, 6070 Izsák, Kossuth u. 95.

WARTBURG 1000-es kiskerekű, eredeti, nagyon jó állapotban, 12 éve leállítva. Ugyancsak kínálok egy 125 cm<sup>3</sup>-es üzemképes Csepel motorkerékpárt. Szilvási József, 8303 Tapolca, Dobó ltp. Klapka Gy. u. 5., III/3.

ZBROJOVKA Z4 kabrió üzemképes, restaurált állapotban. Érdeklődni a (99) 37-067-es telefonon.

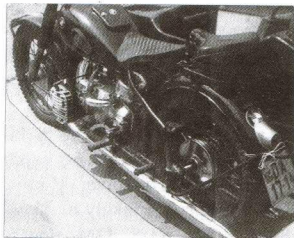
## MOTORKERÉKPÁR

ADLER-SACHS 98 cm<sup>3</sup>-es motorkerékpárt üzemképes állapotban. Paltész Imre, 8248 Nemesvámos, Papp u. 25.

BMW-oldalkocsit (Steib), NSU 250 OSL forgattyúházat főtengellyel, Ural-oldalkocsi alvázat, 350-es sivatagi DKW-blokkot, Panni robogót, Sarolea-blokkot hengerfej nélkül, váltóval, BMW Izetta-alkatrészszel, BMW R12-es hengert és hengerfejet, valamint 19-es kerekeket és Bing karburátorokat kínálok. Lőczy László, 8849 Szentá, Vasútállomás.

BMW R26-ost, felújított állapotban. Talabér László, 2800 Tatabánya, Kossuth u. 52.

BMW R71-es, 750 cm<sup>3</sup>-es oldalkocsi, üzemképes motorkerékpárt, valamint egy ugyancsak üzemképes oldalkocsi 650 cm<sup>3</sup>-es Uralt,



Kínálok még M63-as és M72-es sebességváltókat, differenciálokat, Weimar kéthengeres, léghűtéses dízel motorot, üzemképes állapotban, továbbá egy országit

CAC  
classic automobile club

## CLASSIC AUTOMOBILE CLUB

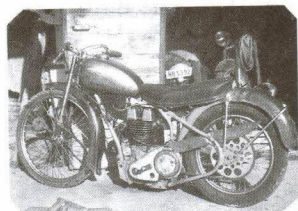
VW-SPEEDSTER ÁTÉPÍTÉS

Budapest, Kunigunda u. 15. 1037

Ön is CAC-tag lehet autójával.



használatra is alkalmassá tett 500-as Jawa salakmotort.



Zelman István, 6791 Kiskundorozsma, Táncsics M. u. 5.

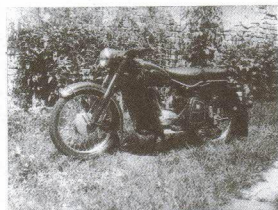
**CSEPEL 250-es** (35 éves, veterán) motorkerékpárt új rendszámmal, új, 1992-ig érvényes forgalmival, akkumulátorral felszerelve eladó. Irányár: 25 ezer forint. Elfogadható csere is érdekel. Bánfi Sándor, 6800 Hódmezővásárhely, Juhász M. u. (Fürst S. u.) 29.

**CSEPEL 125-ös**, felújított motorblokkokat és egyéb alkatrészeket. Huszár István, 2600 Vác, Rádi u. 162. (Órház)

**DNYEPR** oldalkocsis motorkerékpár 0 kilométeres motorral, hátramenetes váltóval, túrafelszereléssel kiegészítve. BMW R75 Urallal összeépített choppert, Harley-Davidson WLA 42-esből kialakított choppert eredeti sportster elejével, valamint MZ TS 150-est, eredeti állapotban, felújítva. Kínálok még Ural-blokkot, váltókat, vázat, oldalkocsivázakat és egyéb alkatrészeket, valamint gyári MZ ETZ 150-es és 250-es karburátorokat. Bódy Zoltán, 8611 Siófok-Kiliti, Árvácska u. 5.

**JUNAK 350-es** blokkot felújított főtengellyel bontottan. Balla Attila, 5900 Orosháza, Tükör u. 15.

**MZ RT 125/3-as**, 20 800 kilométer futott, teljesen megkímélt, újszerű állapotú motorkerékpárt. Motorja tökéletes, javítva még nem volt. Eredeti gyári bordó fényezésű, gumijai Riesa gyártmányúak és szintén eredetiek. Akkumulátora hiányzik. Ár megegyezés szerint. Fromm Rudolf, str. Republicii 17/4 3400 CLUJ (Kolozsvár) Romania.



**PANNÓNIA P10-es** és P5-ös típusú motorkerékpárokat, valamint Duna oldalkocsit igény szerinti fényezéssel, rendszám nélkül. A válaszhoz bélyeget kérek.

Bognár István, 6070 Izsák, Kosuth u. 95.

**PUCH 250 S4**-hez komplett blokkot, hiányos váltóval, javítható vázat, első villát, hátsó sárvédőt, kuplungagyakat és lamellákat, mozgatómecchanizmusokat és váltóalkatrészeket. Puch Z 500-as egyik főtengelyét és olajszivattyút, Danuvia 125-öshöz vázat, első sárvédőt, első villát, 2 db lengővillát, hátsó lánckereket, hátsó tengelyt, hengert, hengerfejet, berügőtengelyt és takarólemezeket, kipufogó hollandert, áramleszedőt, gyújtáskapcsolót kulccsal, valamint kezelési és használati mutatót. Kínálok még Panni-berügőkart, NSU 200-ashoz hajtókart és NSU OSL-hez 2 db váltó-takarólemezt. Oroszi Zoltán, 6034 Helvécia, Rákóczi u. 10.

**PUCH SF 175-ös** komplett motorkerékpárt üzemképesen (12 ezer forintért), 30-as évekbeli, felülselepezt 350 BSA-hoz vázat, motort, váltót kuplunggal, 1930 körüli Triumphot, motor, váltó és tank nélkül. BMW R51-eshez első teleszkópot, 350-es JAP motort, tankra szerelhető Smith sebességmérőt a 20-as évekből, Sachs első lemezvillát, valamint befejezetlen felújítással egy BMW R25/3-ast. Bíró Gábor, 3400 Mezőkövesd, Júlia u. 18.

**PUCH STEYR-DAIMLER MS 50L** 1955-ös évjáratú mopedit kifogástalan állapotban, új gumikkal, tartalékalkatrészekkel (Bosch gyújtótekeres, megszakítók, láncok, csapágó) és eredeti karbantartási-üzemeltetési dokumentációval. Dán Mihály Péter, 7100 Szekszárd, Liszt F. u. 1.

**SACHS PHAENOMEN** 123 cm<sup>3</sup>-es motorkerékpárt, 90%-ban restaurálva, valamint ugyancsak 123 cm<sup>3</sup>-es Sachs-motorblokkot szétszedett állapotban. Juhász Béla, 3221 Kékestető, M. Á. Gy. Tel.: (37) 74-031, 74-032.

**URAL M72-es** motorkerékpárt főtengelyhibásan 20 ezer forintért, hozzá oldalkocsit pótkerékkel 7 ezer forintért, sok tartalékalkatrészt 5 ezer forintért, valamint 19"-os gumikat, darabonként 2 ezer forintért. Szatmári Tamás, 5100 Jászberény, Fehértó u. 4. Tel.: (57) 12-290.

**ZÜNDAPP K500-as** motort, váltót, FN 350 cm<sup>3</sup>-es Sahara-blokkot, Triumph 125-ös vázat, Triumph 350-eshez tankot, NSU 200-as blokkot, Villiers 175-ös blokkot és váltót, JAP 350-es és 500-as blokkokat, Puch 350-es blokkot, 100-as Csepelehez vázat, 350-es OHV Columbus motort, Dongó motorokat, CZ 175-ös le-

mezvázás komplett motorkerékpárt, plussz blokkot, Puch S4-es váltókat, Sachs 100-as blokkot, NSU 500-as hengerfejet, NSU 501-hez vázat. Zilahi Zoltán, 5900 Orosháza, Bajnok u. 12/B. Tel.: (68) 12-334.

## VEGYES

**NAGYMÉRETŰ**, veterán motorokhoz vagy chopperhez illő, hosszú, barna bőrkabátot, frissen festve, kiváló állapotban. Maszszív kivitelű, 30 éve készült, 4 és fél kilogramm súlyú. Irányár: 3500 forint. Garamvölgyi Zsolt, 1118 Budapest, Somlói u. 2/B. Tel.: 182-1735.

## CSERÉL

**FELÚJÍTOTT**, 0 kilométeres, 350/632-es Jawa-motorblokkot cserélnék Pannónia P20-as vagy P21-es hiánytalan, működőképes blokkra. Bula Attila, 5502 Gyomaendrőd, Endrődi u. 18. Tel.: (67) 31-267.

**MERCEDES 220 SB**, fecskéfarkú 1959-es, rendszám nélküli veterán gépkocsimat eladnám vagy üzemképes veterán motorkerékpárra cserélném. Benke Mihály, 1158 Budapest, Molnár V. u. 60.

**VETERÁN** járműveim és alkatrészeim helyhiány miatt, részben felszámolom egyben nagyobb egységekben eladom, vagy elcserélem komplett, jó állapotú veterán autóra: Aero-30, Roadster 1936, kabrióvá alakítható Wartburg kombi, 1000-es Wartburg, Felicia-alkatrészek, FIAT 500-as friss műszakival, öreg lakókocsi, komplett és hiányos motorkerékpárok: DKW 500 1936, Jawa 350 1950, Ariel 1929. Lemezvillás és betekerős Csepelek, Bervák, Dongók, valamint alkatrészek: vázak, tankok, mágnesek, dinamók, lámpák, kerekek és az Autó-Motor régebbi példányai. Kovács Gyula, 9401 Sopron, Pf.: 228. Tel.: (99) 11-100/127 mell. 8 és 9 óra között.

**ELADNÁM** vagy fiatal motorkerékpárra cserélném 2 db Ford Zephyr E206 (1956), Ford Zodiac (1956, felújítva), valamint Austin Cambridge (1968, dízel) gépkocsimat eredeti szerelési útmutatóval. Pausz Ervin, Pilisecsaba, Ady E. u. 18.

**FIATAL** Babettára cserélném 1959-es évjáratú Panni robogómat. Fejes János Zoltán, 7400 Kaposvár, Talliani Gyula u. 33. Tel.: (82) 15-583.

**NSU PRINZ 600-ast**, szétszedett állapotban, használható karosszé-

riával, elcserélnék 2 vagy 4 kerékűre. Egri István, 5600 Békéscsaba, Kálvin u. 42.

**TATRAN 125 S/03A** típusú, 1968-as, indítómotoros, felújított motorú, műszaki nélküli, új akkumulátoros, 20 ezer kilométer futott motorkerékpárt tartalékblokkal, -vázal és burkolati elemekkel ETZ-re cserélném vagy eladnám. Bobják Zoltán, 8564 Ugod, Ady E. u. 4.

**PANNÓNIA T5-öst** működőképesen adnék kiskerekű Babettáért vagy más kismotorért. Pétervári Zsolt, 3170 Szécheny, Ságvári u. 11.

**PANNI** kismotorért 1961-es kiadású Berva mopedit adok cserébe. Ugyanitt Danuvia 125-ös vázat, első sárvédőt, hengert, hengerfejet, berügőtengelyt, áramleszedőt, gyújtáskapcsolót kulccsal adok cserébe, lemezvillás Komar-alkatrészekért. FIAT 850-est és alkatrészeit cserélném jó állapotú segédmotorra, videóra vagy egyéb műszaki cikkre. Bing, Amal, Fischer és hiányos Sun karburátort adok Amal 24-esért cserébe. Oroszi Zoltán, 6034 Helvécia, Rákóczi u. 10.

**FORD EIFEL** limuzint, resteurálás előtti komplett állapotban eladnék vagy elcserélnék Mercedes 170 kabrióra, 190SL, 200C, 300C vagy 300S típusra. Szendi Horváth Sándor, 6640 Csongrád, Széchenyi u. 64.

**PANNÓNIA P10-es** alkatrészek eladók vagy cserélhetők T5-ös Pannónia-alkatrészekre. Ugyanitt rossz karosszériájú Zaporozsec jó fődarabokkal egyben eladó vagy 250 cm<sup>3</sup> feletti veterán motorra cserélhető. Mihalicz Balázs, 9946 Tófej, Petőfi út 23. Tel.: 69-162.

**CSERÉRE** ajánlom fel a következő irodalomgyűjteményemet: DKW NZ 250, 350; DKW SB 200; NSU 501T, 601T, 501 TS, 501 OSL, 125 ZDB, 100 Quick, 250 OS; FN 350 Sahara, 500; Zündapp K 500, K 800, KS 600; D-Rad R 04; Puch S 4, GS 350; Jawa 250, 350, 500; BMW R35; Viktoria KR 50; Csepele 100, 125 T, Harley-Davidson, BMW R69 S, R50, R60; BSA. Zilahi Zoltán, 5900 Orosháza, Bajnok u. 12/B. Tel.: (68) 12-334.

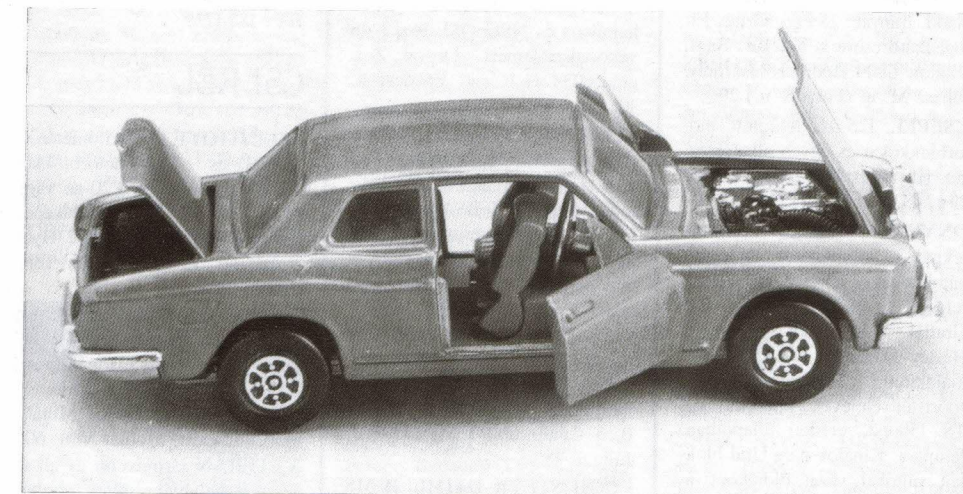
**ÚJ RENDSZÁMOS**, legfeljebb 500 cm<sup>3</sup>-es, 16 LE-nél erősebb motorú, oldalkocsis motorkerékpárra cserélném Trabant 601 Limousine típusú, általánosan felújított, 19 éves személygépkocsimat, rendszám nélkül, esetleg rendszámmal. Csere értéke 25 ezer forint. Válaszhoz bélyeget kérek. Bognár István, 6070 Izsák, Kossuth L. u. 95.

# ROLLS-ROYCE- TÖRTÉNELEM, KICSIBEN

Fazakas Gergely modellrova

**A**z autógyártás történetében talán egyetlen típushoz sem fűződik annyi legenda, mint a Rolls-Royce-hoz. Ez minden bizonnyal annak köszönhető, hogy megalakulása, azaz lassan 90 év óta a folyamatosan ellenőrzött, felsőfokú minőséget, a precíz, különlegesen megbízható működést és az igazán kevesek által elérhető vagyoni helyzetet szimbolizálja.

Henry Royce mechanikus és Charles S. Rolls 1904-ben alapították vállalatukat, a Rolls-Royce Limitedet. Első közös típusuk ezen a néven még ugyanebben az évben megjelent, de a Rolls-Royce-legendát a Silver Ghost (ezüst szellem) alapozta meg. Nevét hihetetlenül csendes járásáról kapta. A korabeli híradások lelkenedezve tudósítottak arról, hogy menet közben a kocsiból szinte semmilyen motorzaj sem szűrődik ki. Az első Ghostot váltott vezetőikkel 15 000 mérföldön át úzték, és a próbaút végén az alkatrészeket gyakorlatilag nem tapasztaltak kopást. A vállalat ezek után egyszerűen mint „A világ legjobb típusát” hirdette. Az 1/55-ös léptékű Silver Ghost modell a Lesney Corporation (Matchbox) Yesteryear sorozatában készült. A kis méretű autósorozat (amit kezdetben gyufásdobozban árusítottak) beindítása után néhány évvel, 1956-ban kezdte meg a cég a veterán autók modellezését. A sorozatban mindig egyszerre 16, a századforduló körül készített ósautó kapott helyet. A Ghost-modell 1969-ben került forgalomba, 1974-ben teljesen felújították és 1986-ban tűnt el a gyártásokról. A karosszérián ezüst- és aranszínűre festett részek (lámpák, hűtődíszek) az igazi kocsin eredetileg ezüstözve voltak. A kisautó gumis kerekei még abból az időszkból



származnak, amikor még nem a jó gurulást, hanem az élethűséget részesítették előnyben a modellautó-gyártó cégek. A modellt az 1906-os típust jeleníti meg, így a hűtődísz még nem látható rajta. A Silver Ghost különböző karosszériaváltozatait egészen 1926-ig gyártották. 1928-ban jelent meg az új Phantom-sorozat, amelynek szériáit római számokkal különböztették meg. A III-as sorozatból 1936 és 1939 között 715-öt készítettek. A változatokat ekkor már számos neves karosszériaépítő tervezte: James Young, Hooper, Nutting és az itt bemutatott kabriókat készítő Mulliner. A modelleket a legrégebben folyamatosan termelő modellgyár, a francia Solido készítette. Az Age D'Or-sorozat harmincas évekből kocsijai között mutatták be a nyitott és csukott kabriókat a Coupe de Ville variánsal együtt. A kocsik díszítőelemeit mindenütt ezüstre krómozták, beleértve a kellő szilárdság miatt túlhangsúlyozott szárnyas nőalakot is. Az Age D'Or-sorozatot mint a még kifejezettebb gyűjtőknek készített, legelőcsőbb modelleket ismerik. A

Phantom IV-es sorozattól kezdve a Rolls-Royce rátért a V8-as motorok gyártására. Ezt a motort kapta meg az utolsó Phantom, az 1968 óta készített VI-os jelzésű is. Az autó a japán Tomica cég 1/43-as kicsinyítésű modelljeként is lenyűgöző. A 14 cm hosszúságú modelltől nem sajnálták az anyagot: 26 dkg-ot nyom. A lemezek vastagságán, kidolgozásán azonban látszik, hogy nem igazán törekedtek az aprólékos megmunkálásra. Az ülések, a belső tér, a hűtő és a lámpák erősen stilizáltak. Azonban az utastérnek mind a négy ajtaja nyílik és bepillantást nyerhetünk az eredeti kocsin mindössze 370 dm<sup>3</sup>-es csomagtartóba is. A motorháztető az igazi autóval megegyező módon kétoldról nyitható, és így a krómozott, hatalmas V8-ast is megcsodálhatjuk.

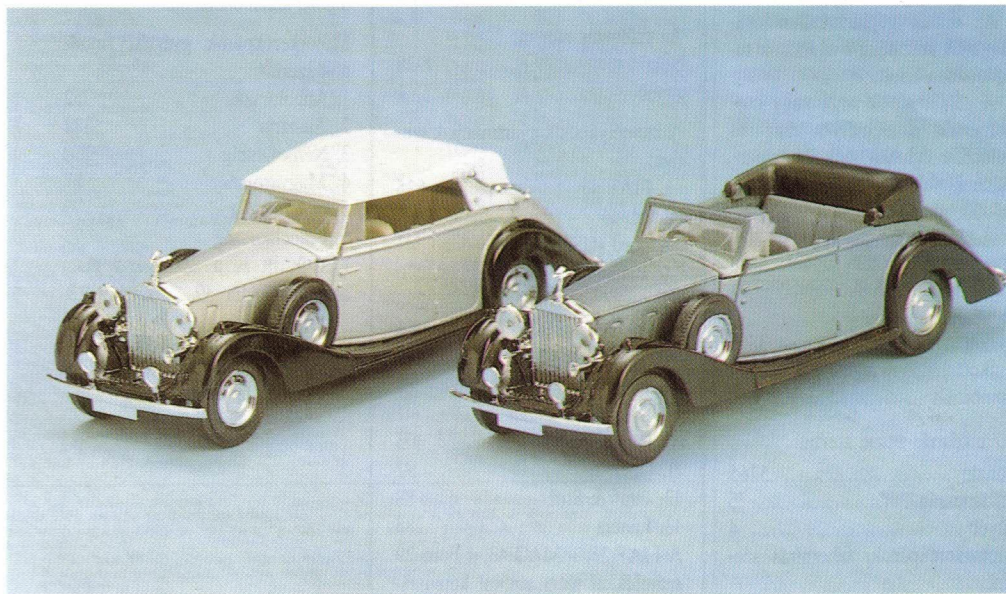
Ebben az időszakban már létezett a új sorozat, amit Silver Shadow (ezüst árnyék) néven 1965-ben bocsátottak útjára.

A sorozat alappéldányát, a Silver Shadow négyajtós limuzinváltozatát annak testvérpéldányán, a Bentley Series T típusán mutatjuk meg (a Bentley 1931 óta Rolls-Royce ér-

**A Corgi Toys Silver Shadow Coupéja a hetvenes évek elejének stílusában készült. A gyerekek nagy örömeire szupergyors, sematizált kerekeket kapott**

dekeltség). A svájci-francia Eligor cég nem tekint vissza jelentősebb múltira, elsősorban a gyűjtőkre gondolva kezdte gyártani 1/43 léptékű modelljeit. A Bentley Series T/Rolls-Royce Silver Shadow modelltől, csakúgy, mint a többi modelljüknél, a karosszéria igazán pontos, formahű kidolgozása ragadja meg a figyelmünket. Az autón csak a motortér és a csomagtartó nyitható. Az egyes elemek (lámpák, hűtő, motor) erősen leegyszerűsítettek, még a krómot is nélkülözik.

A sorozatgyártású Silver Shadow Coupé modellje a Corgi Toys gyártmánya. A nagy múltú, 1956 óta üzemelő angol cég termékei a szigetországban még a Matchbox-oknál is nagyobb népszerűségnek örvendenek nemcsak a gyűjtők, hanem a gyerekek körében is. Az 1968-ban kihozott modell is elsősorban játékként került forgalom-



Szinte minden Rolls-Royce típust megmintáztak 1/43 léptékű modellben is. Az itt bemutatott autók öt évtized gyártási történetét fogják át: a Phantom II-ek a harmincas, a Silver Shadow változatok a hatvanas, a Phantom VI és a Corniche Cabrio a hetvenes évekből származik

A Matchbox Silver Ghost modellje 1/55-ös kicsinyítésű, így egy gyermektenyerben is kényelmesen elfér. A díszek krómozottak, de a szárnyas nőalak még nem szerepel a hűtőmaszkon

A Solido Age D' Or modellek kifejezetten a gyűjtőknek készültek. A Phantom III típusokon is csak a motortér nyílik, a többiért a kidolgozás kárpótol

ba. 1970-től, a konkurenciához hasonlóan a Corgi Toys is kicserélte gumikerekeit szupersebes műanyag kerekre. A mindenütt nyíló ajtók, a külső és belső igényes kidolgozás, a gazdag krómozás, a különálló, csillogó kristályszemekkel díszített lámpatestek miatt ezek a kocsik ma gyűjtemények féltett darabjai.

Ugyanabból az időből, 1970-ből származik az olasz Politoys cég különleges karosszériájú modellje is. Ezen a típuson is műanyag kerekeket találunk, a krómozás, a lámpák, a belső tér kidolgozása az előző típushoz hasonló. Ennek a modellnek azonban a Phantom-példányokhoz hasonlóan kétfélel nyitható a motorházteteje. Nagy hiányossága, hogy a szárnyas nőalakot lehagyták. (Igaz viszont, hogy csak ezen a kocsin láthatjuk a hűtőn a fekete, kettős R betűt.)

A kabrióváltozatot a Solido cég Corniche modellje reprezentálja. A 80-as években megjelent modell az elsősorban gyűjtőknek készített HIFI sorozatból származik. Ennek ellenére erősen sematizált a kidolgozása és a külső díszek leegyszerűsítése miatt a többi változathoz képest lényegesen alacsonyabb színvonalat képvisel.



# BESZÉDES SZÁMOK - 1925

Statistikai sorozatunk második része

**M**ivel 1925. decemberi statisztikát sehol sem találtunk, így kénytelen az olvasó beérni az

1926. május 1-jei állapottal. A statisztika után jönnek a kereskedelmi hírek. A hírek nincsenek szoros kapcsolatban a statisztikával, csak segítenek az összkép kialakításában. A teherautókat nem vettük bele a statisztikába, helyükbe léptek a motorkerékpárok.

Magyarország gépjárműállományának pontos és minden részletre kiterjedő számbavételét a rendőrség által vezetett gépkocsi-nyilvántartási lapok alapján, az 1926. évi május 1-jei állapot rögzítésével, első ízben közölte a statisztikai hivatal. A felvétel időpontjában 9159 gépjármű volt az ország egész területén forgalomban.

Először tekintsük át röviden a változásokat az 1924. évi állapothoz képest. Személyautóknál 14 százalékos, különleges kocsinál 18 százalékos, motorkerékpároknál 49 százalékos a növekedés. A korabeli ismertetés szerint:

„A gépjárműállománynak a népsűrűséghez viszonyított aránya mutatja a maga teljes valóságában a főváros és a vidék között fennálló különbséget. Budapesten átlag minden 149 lakosra jutott egy-egy gépkocsi, vidéken ez az arány 2395-öt ad ki. A vidéki kerületek közül a győri kerület, vagyis Győr vármegye és Győr törvényhatósági jogú város arányszáma közelíti meg némileg a fővárosét; itt ugyanis minden 797. lakosra esett átlag egy gépjármű. Az ehhez legköze-

## 1. A gépjárművek állományának változása Magyarországon. Changement de l'effectif des automobiles en Hongrie.

É v Année	A forgalomban levő — Nombre des			
	személy- autos à personnes	teher- auto- camions	motorkerék- párok motoscyclettes	gépjármű- vek összes de tous les automobiles
	k o c s i k			
	száma — en circulation			
1910	937	110	—	1047
1911	1460	151	—	1611
1912	1926	252	—	2178
1913	2612	264	—	2876
1914	2877	316	—	3193
1915	2748	293	—	3041
1916	2478	386	—	2864
1917	2829	345	—	3174
1918	Nincs adat — Il n'y a pas de donnée			
1919				
1920	1413	259	—	1672
1921	2184	380	161	2725
1922	2342	531	430	3303
1923	3078	721	650	4449
1924	4027	968	970	5965
1926 V.	5285	<sup>1)</sup> 1945	1929	9159

<sup>1)</sup> Ebből 1525 teherkocsi, 420 egyéb célú kocsi.  
— Dont 1525 auto-camions et 420 destinés à d'autres buts.

lebb eső sóproni és szombathelyi kerület is messze elmarad az 1485, illetőleg 1671-es viszonzszámával.

Az ország gépjárműállományának 62,8 százaléka magánosok tulajdonában állott.

A gépjárművek négy nagy csoportjának, a személy-, teher- és különféle célokra szolgáló gépkocsinak, valamint a motorkerékpároknak részletes adatait külön kimutatás tárja elénk.

Személykocsik a kocsiszekrény neme szerint:

nyitott .....	3807
csukott .....	809
kombinált .....	669

Az erőforrás neme szerint:

benzin .....	5265
villamosság .....	16
egyéb .....	4

Motorkerékpárok, teherbírás szerint:

1 személyes .....	1268
2 személyes .....	273
3-nál több személyes .....	388

Az erőforrás szerint:

benzin .....	1928
egyéb .....	1

A személykocsik gyártmányok szerint:

1. FIAT	625
2. MAG	561
3. Ford (USA)	341
4. Benz	270
5. Austro-Daimler	238
6. Mercedes	186
7. Marta	185
8. Puch	161
9. Steyr	141
10. Peugeot	105
11. Opel	92
12. Graf & Stift	88
13. Lancia	85

A FIAT 38, a MAG 43, a Ford 29 százalékkal több autóval képvisel-

tette magát útjainkon, mint 1924 végén. A Benzek száma nem változott. Austro Daimlerből 25 százalékkal több lett, a Mercedes stagnált.

A motorkerékpárok gyártmányok szerint:

1. Puch	295
2. Triumph	95
3. BSA	83
4. AJS	75
5. Wanderer	71
6. Austro-Motorette	69
7. Matchless	62
8. Excelsior	55
9. Royal-Enfield	48
10. Méray	46

Személykocsik gyártási országok szerint:

1. Németország	1002
2. Olaszország	979
3. Magyarország	814
4. Ausztria	716
5. Franciaország	704
6. USA	649

Német gyártmányokból közel ugyanannyi autó futott, mint 1924 végén, az olasz gyárak 34 százalékkal javultak, a magyarok is annyit. Az osztrákok csak 13 százalékkal többet tudnak felmutatni, a franciák 25 százalékos, Amerika pedig 40 százalékos.

Motorkerékpárok gyártási országok szerint:

1. Angolország	752
2. Ausztria	382
3. Németország	250
4. Magyarország	87
5. Olaszország	73
6. Franciaország	73

Lássuk itt is a százalékos piaci arányt: Anglia 39, Ausztria 19,8,



# A TÍZES MÁSODIK ÉLETE

A harmincas években az a mondás járta, hogy Austint venni nem egyszerűen vásárlás, hanem beruházás. 1985-ben Vajgel János a család tiltakozása ellenére „beruházott” egy már csak tyúkölként szolgáló Austin Tent. A felújítás történetét Gajdán Miklós írta meg, képeken Branstetter Sándor örökölte meg.



**A**z Austin Ten egyike volt a harmincas évek jellegzetes családi autójának, ugyanarra a célra szolgált, mint mondjuk egy Ford vagy egy FIAT: a jómódú polgári családok közlekedési eszköze volt. Ugyanazok a jellegzetességek már akkor is megfigyelhetők voltak rajtuk, amit ma is elvárunk a családi autóktól. Legyen tágas, kényelmes utastere, nagy csomagtartója, legyen gyors, de a tankolás ne borítsa fel a családi költségvetést. Ezek az autók a kor szintjén mind ezeknek megfeleltek, az Austin Ten először 27, később 32 lóerős, 1125 cm<sup>3</sup>-es, szokatlanul hosszú löketű motorjával 65 mérföld/órás sebességre volt képes, ami abban a korban teljesen megfelelt az elvárásoknak és az útviszonyoknak. A 30-35 mérföld/gallonos (8-9 liter/100 km) fogyasztás sem haladta meg az akkori átlagot.

Annak, hogy a motor olyan szokatlanul hosszú löketű, érdekes magyarázata van. A harmin-

Régi fényében csillog minden alkatrész, minden csavar. A hűtőrács felső bordáját a szobeszed szerint pisztolygolyó ütötte ki a helyéről, még a belügyi szolgálat idején. A két irányjelzőt a lökhárító mögé behajtva a kocsikorabeli arcát mutatja felénk

Akkoriban még nem volt jelentősége, de ma már kicsinek találnánk a két hátsó ablakot.

Bizony nagyon kell figyelni, ha sávot akarunk váltani. A csomagteret lenyitásakor a rendszám tábla két csapon elfordulva továbbra is megtartja függőleges helyzetét



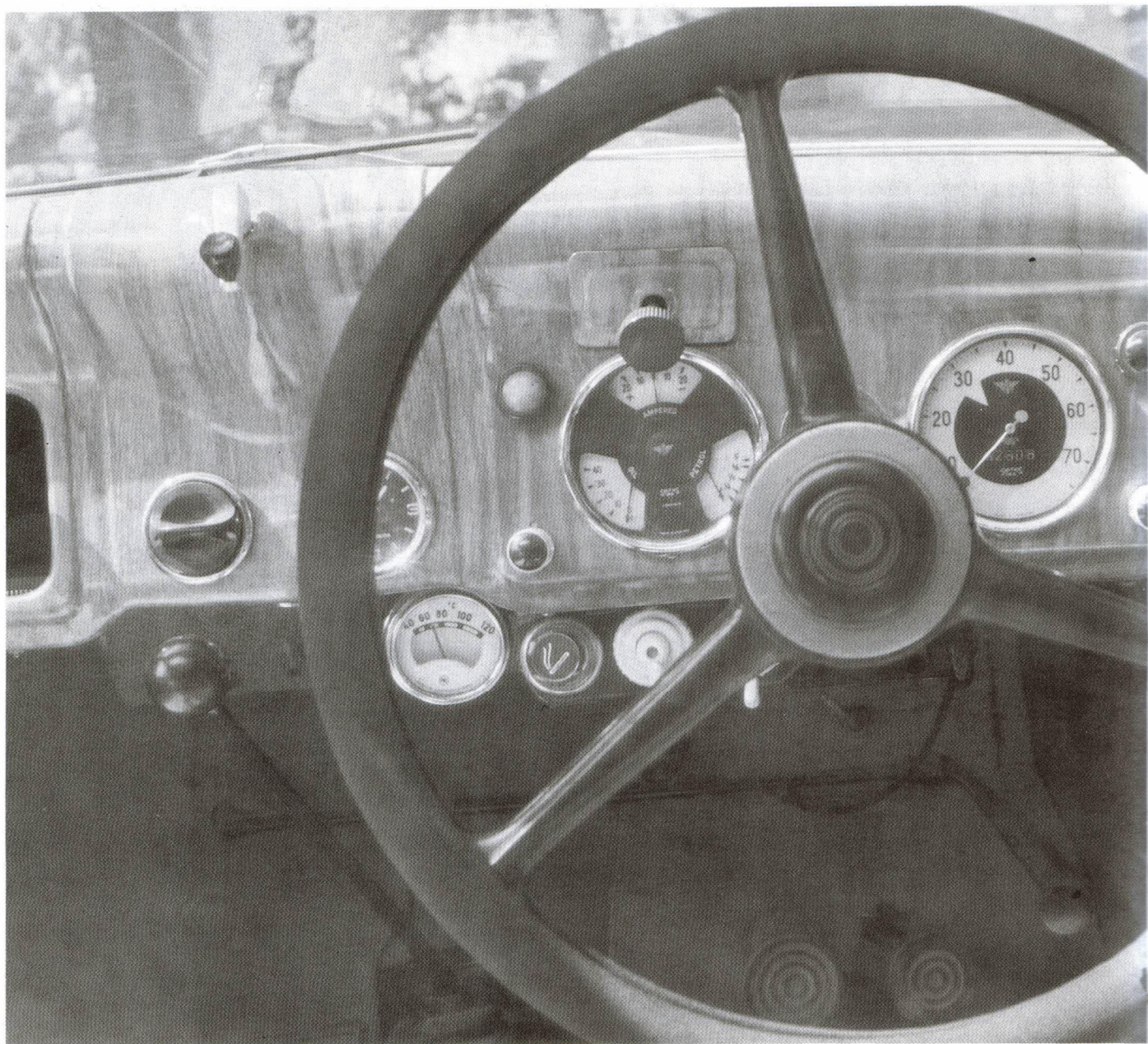
cas években Angliában az autók adózása úgynevezett lóerórátától függött, ami viszont a motorok furatátmérőjével állt egyenes arányban. Magyarul, minél nagyobb volt egy motor furatának az átmérője, annál nagyobb volt a lóerórátája és ezzel együtt az adója. Ezért alakult ki az a tendencia, hogy a motorok furatátmérőjét minden gyár igyekezett minél kisebbre venni, de hogy a szükséges lökettérfogat meglegyen, ezért a lökethosszat növelték valami egészen elképesztő mértékben.

A Vajgel János tulajdonában lévő autó 1938-ban készült, és valószínűleg a szövetségesek bevonulásával együtt került be az országba. Itthon a háború előtt csak a kilences (Nine) modellt árusította a képviselő, amelynek motorja kisebb volt, és még nem építettek be nyitható napfénytetőt. A szövetségesek távoztá után az autó itt maradt, és a Belügyminisztérium szolgálatába került. 1962-ben már magántulajdonban volt az Austin, ekkor ment

tönkre a motor és vált üzemképtelenné az autó.

Vajgel János és az Austin Ten közös története 1985-ben, egymásra találásukkal kezdődött. Pontosabban, Vajgel János talált a rozsdás roncsra egy tokodi ház udvarán, ahol sok régi autóhoz hasonlóan az Austin is tyúkok szálláshelyül szolgált. Az autó rendbe hozása szinte megoldhatatlan feladatnak látszott. A karosszéria és az alváz rozsdás volt, az utastér kárpitja, az ülések borítása teljesen tönkrement, a motort szétbontották és nagyon sok alkatrész hiányzott. Némi nyomozás után kiderült, hogy az Austin 1968-ban volt utoljára forgalomban, s azért kellett leállítani, mert az egyik hajtókar kikönyökölt és kilyukasztotta a motorblokk oldalát. Az eltelt tizenhét év alatt sokan próbálták rendbehozni, de csak odáig jutottak, hogy mintának elvittek egy-egy alkatrészt, aztán itt meg is állt a dolog. Ezért hiányzott az összes szelep, a hajtókarok közül csak egy maradt meg elgörbülve.

**Vissza a múltba. Esztergom történelmi városrészében, macskaköves úton dőcög a múltból és halottaiból visszatért ötvenhárom éves Austin Ten**



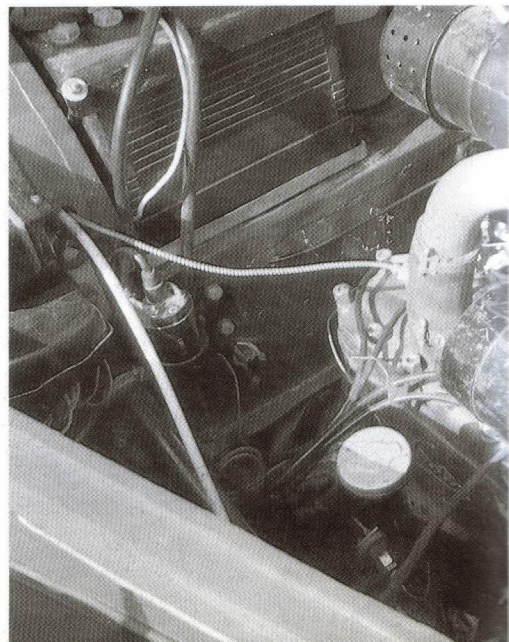
► Ami megvolt, az is siralmas állapotban, a főtengey például a földön rozsdásodott.

Az új tulajdonos nem is tudta, mihez nyúljon először, a motornál vagy a karosszériánál kezdje-e a munkát. Végül párhuzamosan haladtak a munkálatok.

A motor felújítását a blokkon keletkezett lyuk behegesztésével kezdték. E munkát nagyon körültekintően kellett elvégezni, nehogy a bevitt hőtől a vasöntvény elhúzódjon. Ezzel egy időben folyt az egyetlen megmaradt hajtókar kiegyengetése, amelynek alapján négy új hajtókart készítettek. Dugattyúkat is újakat kellett önteni, és mind a nyolc szelepet újra kellett gyártani, hiszen azokból még minta sem maradt. A hengerfúrás és a főtengey-köszörülés után következhetett a motor összeszerelése. A kipufogócsonk felhelyezésénél derült ki, hogy a csonkot rögzítő bilincsek elvesztek, ezért azokat is újra kellett önteni. A munkát nagyban elősegítette az eredeti

A kormány rendes szigetországbéli autóhoz illően a jobb oldali ülés előtt található. Az eredeti műszerezettséget gyári sebességmérő és a hármasszercsoport jelentette, amely a töltőáram nagyságáról, a még a tankban lévő benzinmennyiségről és az olajnyomásról adott tájékoztatást. Ebben a járműosztályban már kötelezőnek számított az elektromos óra beépítése is, amely ezért az Austinban is megtalálható. Érdekesség, hogy kis kar tekerésével a szélvédő kinyitható, így módon nyáron csökkenthető a kocsiban a hőség

A hűtőrács mögött dolgozik a kor furcsaságát tükröző hosszúlökötű, oldalt szelepel motor. A légszűrőház Trabanté, az akkumulátor is mai szerkezet, de az összes többi részegység eredeti



## MŰSZAKI ADATOK

### AUSTIN TEN

**MOTOR.** Négyhengeres, négyütemű, oldalt szelepellt, vízűtéses, levehető hengerfejjel. A főtengey három helyen csapágyazva. Furat 63,5 mm, löket 89 mm, összlökettérfogat 1125 cm<sup>3</sup>. Legnagyobb teljesítmény 20 kW (27 LE) 4000/min. Szükséges olajmennyiség 4 liter, hűtőrendszer térfogata 11,5 liter.

**ERŐÁTVITEL.** Egytárcsás, száraz tengelykapcsoló, négyfokozatú, kézikapcsolású váltómű. Összáttételi viszonzyszámok: I. 21,82; II. 13,22; III. 8,31; IV. 5,43; hátrameneti összáttétel 28,1.

**FELÉPÍTÉS.** Padlólemezzel egybehegesztett alváz, sajtolt acéllemezekből hegesztett karosszéria.

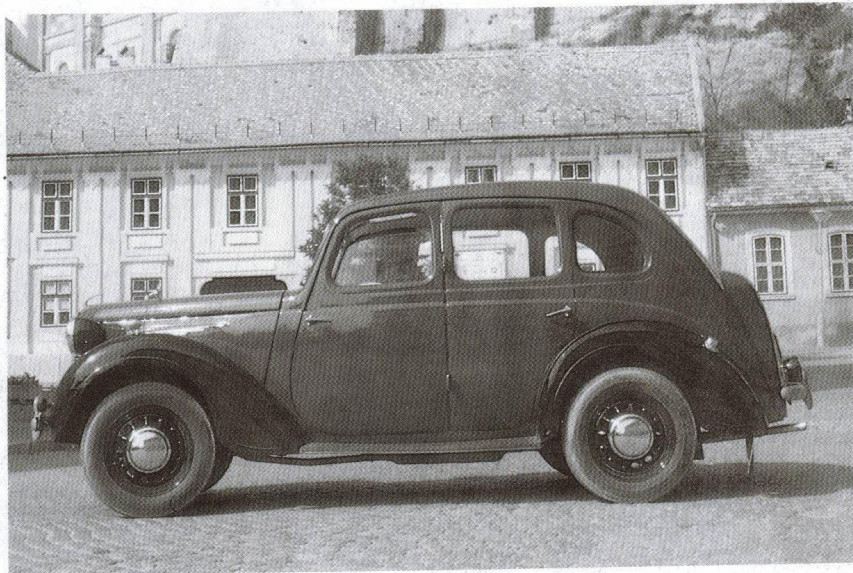
Első futómű: függőcsapszeges elsőkerék-felfüggesztés, félelliptikus laprugók, hidraulikus lengéscsillapítók.

Hátsó futómű: merev hátsó tengely, félelliptikus laprugók, hidraulikus lengéscsillapítók.

Fékek: elől-hátul mechanikus (rudas) működtetésű dobfék, mind a négy kerékre ható mechanikus rögzítőfék.

Gumiméreték: elől-hátul 5,00 x 16''.

**MÉRETEK, TÖMEGEK.** Teljes hossz 3,98 m, tengelytáv 2,38 m, teljes szélesség 1,48 m, magasság 1,62 m. Üres tömeg 945 kg. Üzemanyagtartály térfogata 27,26 liter.



ti gyári könyv előkerülése, ami nélkül már a motort is sokkal nehezebb lett volna összeszerelni, mert például csak ebből tudhatták meg, hogy a hajtókarokat hogyan kell a főtengeyre szerelni.

Szerencsére a motor tartozékai – hűtő, dinamó, karburátor – nem veszték el, így a motor felújítva, teljesen összeszerelten várhatta a beszerelést és az indítást.

Az erőátviteli berendezésekkel kevesebb gondja volt Vajgel Jánosnak. A tengelykapcsolóban mindössze a kinyomócsapágyat és a súrlódótárcsát kellett kicserélni, a váltóban egy, a differenciálműben pedig két csapágy szorult cserére, és a tömítéseket kellett újjal pótolni. Érdekes megoldás, hogy a féltengelyek tömítésére bőrpakolás szolgált.

A mechanikus fékrendszer jól állta az idő próbáját, mindössze a fékbetéteket kellett új súrlódóanyaggal megtalpalatni és a fékdobok felsza-

bályozását kellett a tökéletes működéshez elvégezni.

Az alváz felújítása sem volt könnyű feladat. A sokáig nedves földön álló lemezszerkezet úgy elrozsdásodott, hogy szinte csak mintának lehetett használni az új alváz elkészítéséhez. A karosszéria sem kerülhette el a hegesztőpisztoly lángját, több helyen kellett új lemezek beépítésével pótolni az időközben keletkezett hiányt. A legnehezebb feladatot a csomagtértető felújítása jelentette, ami végül két lépésben történt meg. Előbb a belső, merevítő vázat hegesztették ki, majd erre került fel a kipótolt külső borítólemez. Ezután már csak a fényezés volt hátra, hogy az autót végre össze lehessen szerelni.

Az összeszereléssel még nem ért véget a munka, az utasteret be is kellett rendezni, és tekintve, hogy a karosszériában egyetlen vezeték sem maradt, természetesen pótolni kellett őket. Az ülésvázakra új drapp műbőrborítást húztak és

► ugyanezzel vonták be az ajtókat is. A kilátszó fémrészekre famintázati tapétát ragasztott Vajgel János, amivel hangulatosabbá tette a kocsni belsejét.

Ahhoz, hogy a műszaki vizsgán is megfeleljen az Austin, néhány átalakítást kellett elvégezni. A harmincas évek autójának legtöbbjét karos irányjelzővel szerelték fel, ilyen volt a Tenen is, azonban ez a mai feltételeknek már nem felel meg. Ezért nem eredetiek a hátsó lámpák, az első lökhárítóba pedig két, elfordítható MZ-irányjelző került. Azért elfordítható, hogy ha valahol döntő szempont, hogy az autó eredeti arculattal jelenjen meg, akkor a két irányjelzőt csak be kell hajtani a lökhárító mögé és volt index, nincs index.

Amikor az Austin beállt a vizsgahelyre, az ott dolgozók nem annyira bíráló, mint inkább csodálkozó szemekkel vizsgálták a halottaiból feltámadt, öreg négykereket. Rendben volt minden,

**Többé-kevésbé ma is megfelelne a követelményeknek a harmincas évek Angliájának ez a jellegzetes családi autója. Talán a fék kicsit kemény, de a magas építés és a nagy átmérőjű kerekek ideálisak eléggé leromlott állapotú útfajkon**



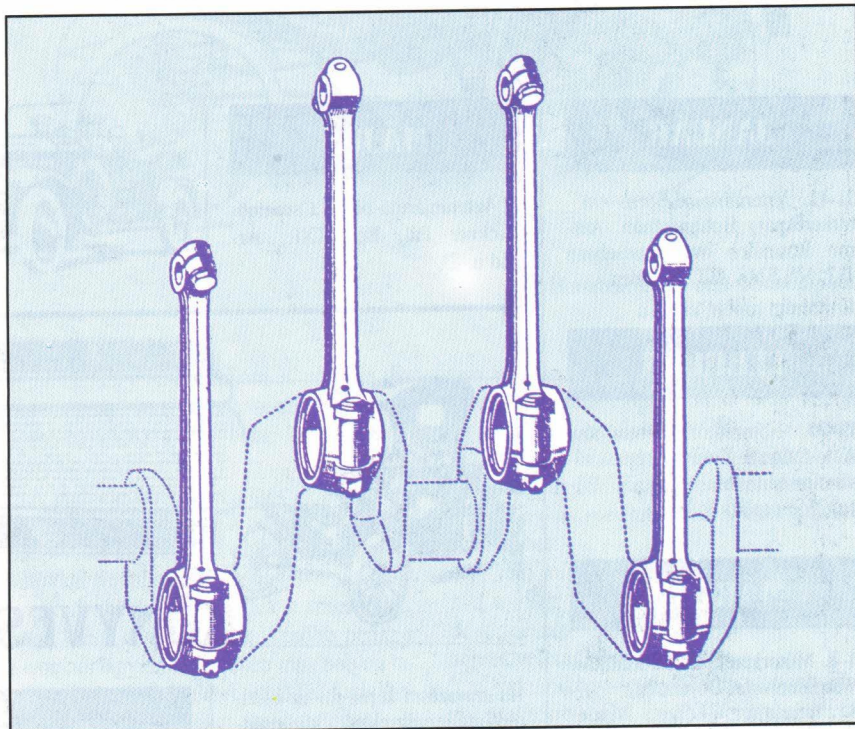


Vajgel János Austinja azóta is minden évben megfelelt a követelményeknek.

Amikor megkérdeztük, hogy mi okozta a felújítás során a legtöbb nehézséget, Vajgel János két szóval felelt: az angol mértékrendszer. Szigetországbeli kocsi lévén a Tenen mindent hüvelykben mértek és mérnek, ezért gondot jelentett minden méret, minden csavar. A különleges méretű csapágyak sehol sem voltak fellelhetők, hosszú ideig tartott, amíg sikerült megfelelő helyettesítőt találni. A felújítás összességében három évet vett igénybe, de az eredmény szemmel látható, s csak azt mondhatjuk: megérte.

Az ötvenhárom éves Austin Tenbe beleülve szinte megérinti az embert a múlt. Elkezd visszafelé forogni az idő kereke, és a harmincas évek levegője vesz körül bennünket. Ez különösen felerősödik olyan úton haladva, ahol nem találkozunk jelenünk képviselőivel, Trabantokkal,

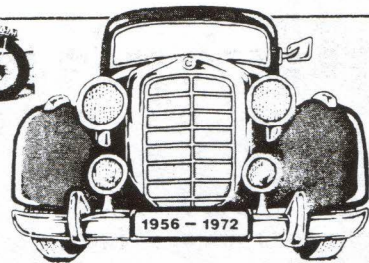
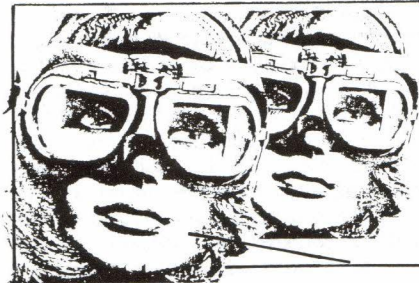
Ladákkal vagy akár modern, nyugati csodával. Szépen dolgozik a hosszúlökétű motor, hidegen is, melegen is azonnal életre kel, nem kéri magát, mint egy-egy gondozatlan mai utódja. Kicsit kemények a pedálok a modern autókhoz szokott vezetőnek, különösen a fék igényli a rendes odalépést, ha meg akarunk állni. A fék mechanikus, de az Austiné még a jobbakkal közül való. A váltó is szokatlanul korszerű, a négy fokozatból az első kivételével mindegyik szinkronizált, de arra menet közben nincs is szükség, a hihetetlenül hosszú lökétű motor szinte bárhová felmegy negyedik fokozatban is. A hűtővíz hőmérsékletéről utólag beszerelt hőfokmérő tájékoztat, de hiába kapaszkodik dombra fel, vagy lépésben a városban, nem jelez semmi rendelkezést. A rugózás a szokatlanul vastag ülések rugóival kiegészítve remek utazási komfortot nyújt. Kicsit furcsa, hogy a hátsó ülés magasab-



**Íme, az az ábra, amely megmutatta, hogyan kell felszerelni a hajtókarokat a főtengelyre. Figyeljük meg a kissejek váltakozó helyzetét**

ban van az első szintjénél. A magas építés hátránya kanyarban érezhető, erősen vissza kell fogni a tempót, ha fordulóhoz érkezünk. De hát ez nem verseny-, hanem családi autó, erre utal a mérföld/óra osztású sebességmérő is, amin külön kis háromszög mutat a harmincas számra, figyelmeztetve, hogy azt lakott területen nem szabad átlépni (50 km/h). A gyár által megadott 65 mérföld/órás végsebességet ma is tudja az öreg Austin, de megfelelő útszakasz hiányában ezt nem próbáltuk ki. Inkább elhittük Vajgel Jánosnak, aki ha a veteránversenyen a győzelemről van szó, bizony megkergeti a szépen restaurált négykereket.





# PROGRAM- AJÁNLAT

Rovatunkban összegyűjtöttük azokat a rendezvényeket, amelyek érdekesek lehetnek a veteránjármű-barátok számára. Kérjük a hazai események rendezőit, hogy a megjelenés előtti 5. hétre eső lapzártát figyelembe véve értesítsék szerkesztőségünket rendezvényükről.

## JANUÁR

11-12. Veteránjármű-börze (motorkerékpár) Hollandiában. Autron Rosmalen bv, Graafsebaan 133, NL 5248 AC Rosmalen.

## FEBRUÁR

19-23. Nemzetközi Motorshow Auto-Salon & Zweirad a bécsi vásárvárosban (Messegelände Wien), Messeplatz 1, Wien.

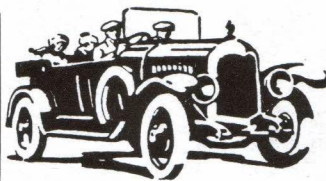
## MÁRCIUS

4-8. Motorkerékpár '92 kiállítás. Westfälenhalle, Dortmund.  
8. Veteránjármű-börze. Wanderers Motorosklub. VIII., Vajda Péter u., Könyves Kálmán körút sarok, autóparkoló.



## MÁJUS

3. Veteránjármű-börze Csepelen. Lackner Pál, Bp. XXI., Árpád u. 21.



## JÚLIUS

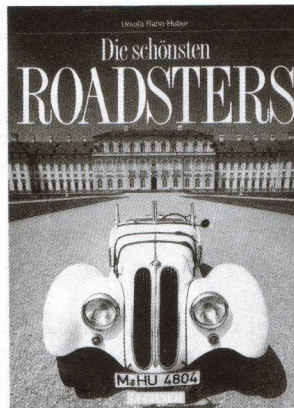
24-26. 5. Indian Clubtalálkozó Pötschingenben (Ausztria). Marktgemeinde Pötsching, Rathausplatz, A 7033.

**KÖNYVESPOLC**

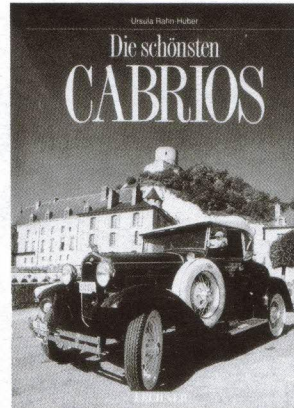
Stadtkommune, Stadtbezirk und Stadtbezirk Ehrenfried Hofmann 8. ma 19.18. 10. u. 19.19. u. 19.20. u. 19.21. u. 19.22. u. 19.23. u. 19.24. u. 19.25. u. 19.26. u. 19.27. u. 19.28. u. 19.29. u. 19.30. u. 19.31. u. 19.32. u. 19.33. u. 19.34. u. 19.35. u. 19.36. u. 19.37. u. 19.38. u. 19.39. u. 19.40. u. 19.41. u. 19.42. u. 19.43. u. 19.44. u. 19.45. u. 19.46. u. 19.47. u. 19.48. u. 19.49. u. 19.50. u. 19.51. u. 19.52. u. 19.53. u. 19.54. u. 19.55. u. 19.56. u. 19.57. u. 19.58. u. 19.59. u. 19.60. u. 19.61. u. 19.62. u. 19.63. u. 19.64. u. 19.65. u. 19.66. u. 19.67. u. 19.68. u. 19.69. u. 19.70. u. 19.71. u. 19.72. u. 19.73. u. 19.74. u. 19.75. u. 19.76. u. 19.77. u. 19.78. u. 19.79. u. 19.80. u. 19.81. u. 19.82. u. 19.83. u. 19.84. u. 19.85. u. 19.86. u. 19.87. u. 19.88. u. 19.89. u. 19.90. u. 19.91. u. 19.92. u. 19.93. u. 19.94. u. 19.95. u. 19.96. u. 19.97. u. 19.98. u. 19.99. u. 19.100.

Ha szavazásra kerül sor az oldtimer-rendezvényeken, a közönségdíjat legtöbbször egy-egy szép kupé- vagy kabriókarosszéria kapja. Érthető módon mindenki a különlegességek iránt vonzódik, s ez megfigyelhető a veteránautó-gyűjtők választásában is, akik elsősorban a nyitott autókat keresik és restaurálják. Elsősorban nekik, de a szélesebb érdeklődő közönségnek is szánta a német Lechner Kiadó a közelmúltban megjelent két albumát, a Szép roadsterrek és a Szép kabriók című kiadványát.

Az igényes kiállítású könyvek a karosszériaépítésben is kimagasló autógyárak legszebb, a témába vágó típusait mutatják be, rövid cég- és modelltörténettel kiegészítve. A kabriók között a Bentley, a Chevrolet, a Citroën, a Ferrari, a FIAT, a Mercedes, az NSU, a



Peugeot, a Porsche, a Rolls-Royce és a VW sztárjai kaptak helyet, míg a roadster-áttekintésben az Alfa Romeo, az Aston Martin, a Lagonda, az Austin-Healey, a BMW, a DKW, a Jaguar, a Lancia, a Lotus, Maserati, az MG, a



Morgan és a Triumph különlegeségei szerepelnek. Mindkét kiadvány Magyarországon is beszerezhető már, az Autoprint Kft. nemrég megnyílt boltjában (Budapest VIII., Dankó u. 32.).

# Müncheni úti beszámoló

Négyesi Pál majdnem két hetet töltött Münchenben. Fő úti célja nem vásárlás volt, hanem a Deutsches Museum könyvtára.

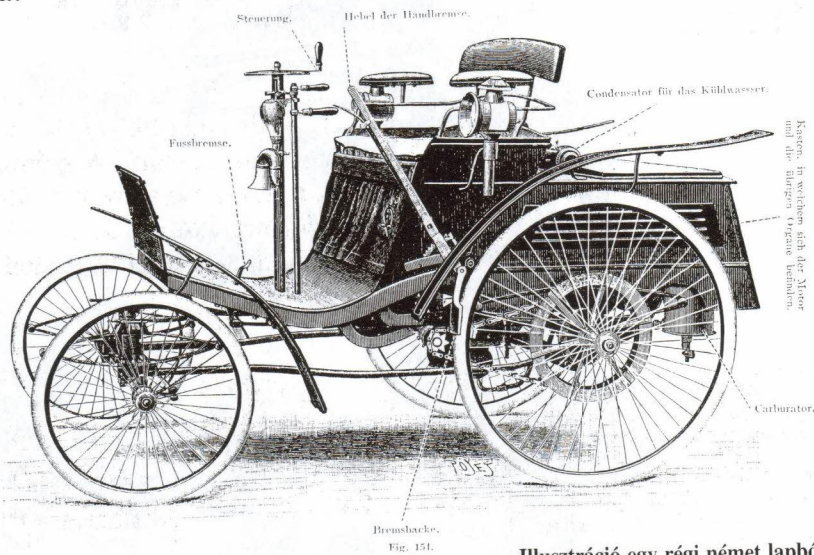
**H**a statisztikusan szemléljük a dolgokat, akkor tíz napot, naponta általában hét órát töltöttem a könyvtárban. Átnéztem körülbelül 700 újságot, és ez az átnézett mennyiség csak elenyésző hányada a hatalmas állománynak.

Mielőtt néhány művet részletesebben ismertetnék, bemutatom a könyvtár általános jellemzőit.

Ha a látogató bemegy a Deutsches Museum udvarára, a bejáratnál szemközt egy másik hatalmas kapura bukkan, fölötte méteres betűkkel: Bibliothek. Ez az épület magában foglalja a könyvtárat, a prospektus- és kisnyomtatványtárat, a fotóarchívumot, egy ital-, egy kávé- és egy csokiautomatát. A könyvtár aulájában a csomagokat, kabátot az erre kijelölt szekrényekbe kell elhelyezni, amelyeket két márka bedobása után be is lehet kulccsal zární.

A könyvtárba be lehet vinni könyvet, folyóiratot stb.; csak a bejáratnál annyi jelzót kell elvenni, ahány saját könyv vagy újság van nálam.

A könyvtárban két olvasóterem van, amelyek több helyen is egymásba nyílnak. Aki először van itt, az természetesen az információspulthoz vonul. A katalógusok két részre bontva tartják nyilván a műveket. Az egyik az 1977 előtti, a másik az 1977 utáni könyveket, folyóiratokat tartalmazza. Ha egy folyóirat mind a két időszakban létezett, a régebbi műveket felsoroló katalógusban egy pecsét található a katalóguscédulán, hogy érdemes megnézni a művet az újabb katalógusban is. A két időbeni bontáson belül is két katalógus található. Egyik ábécérendben veszi végig a műveket, a másik kulcsszavak szerint. Ez sokkal egyszerűbb, jóval könnyebb megtalálni bármely dokumentumot ilyen rendszerben. Ha egy könyv a szabadpolcon van, azt külön pecsét jelzi. A folyóiratok két betűből és kettő, három vagy négy számból álló raktári jelzetet kaptak. A könyvek jelzete a megvásárlás dátumából és egy, a folyóiratokhoz hasonló raktári jelzetből áll. A kérdőlapok is végtelenül egyszerűek, csak azt nem értettem, minek kell felírni a pontos címet. A kért művet vilámgyorsan hozzák. Fénymásolásra is



Illusztráció egy régi német lapból a Benz Velom modellről

van mód. Egy A/4 oldal ára 30 pfennig. Ez neveltséges, ha összehasonlítjuk azzal, hogy ugyanakkor egy oldal lefotózása 22 márka.

A szabadpolcokon is a kulcsszavas rendszer van érvényben. Az autótörténeti szabadpolcon kb. 90 mű volt, ami a személyautókkal foglalkozott, ugyanennyi a motor-kerékpárokkal. Aztán jöttek a teherautók, majd külön a sportkocsik, később pedig a karosszériagyarak. Teljesen más helyen található meg a jelenkori autókkal foglalkozó művek (pl. a svájci autókatalógus). A régi autókról szóló lapok garmadája áll a veterán járművek kedvelőinek rendelkezésére, de az új autósapok sem hiányoznak a szabadpolcra.

Körülnéztem az autótörténeti könyvek között magyar vonatkozás után. Az angol The new encyclopedia of Motorcars from 1858 to present, amelyet G. N. Georgano szerkesztett, és G. L. Hartner személyében még külön magyar gyárakkal foglalkozó felelőse is volt, csak a főbb gyárakat ismerteti. Ennek a műnek a legújabb kiadása kilencéves. Valamivel újabb a német Harald Linz, Halwart Schrader szerkesztésében öt éve megjelent Die Grosse Automobil Enzyklopädie. Ez országok szerinti bontást ad. Itt már sokkal több szó esik a magyarokról. Igaz, ennek a műnek a megírásában a Haris testvérek és a Közlekedési Múzeum is segített. Még két műben talál-

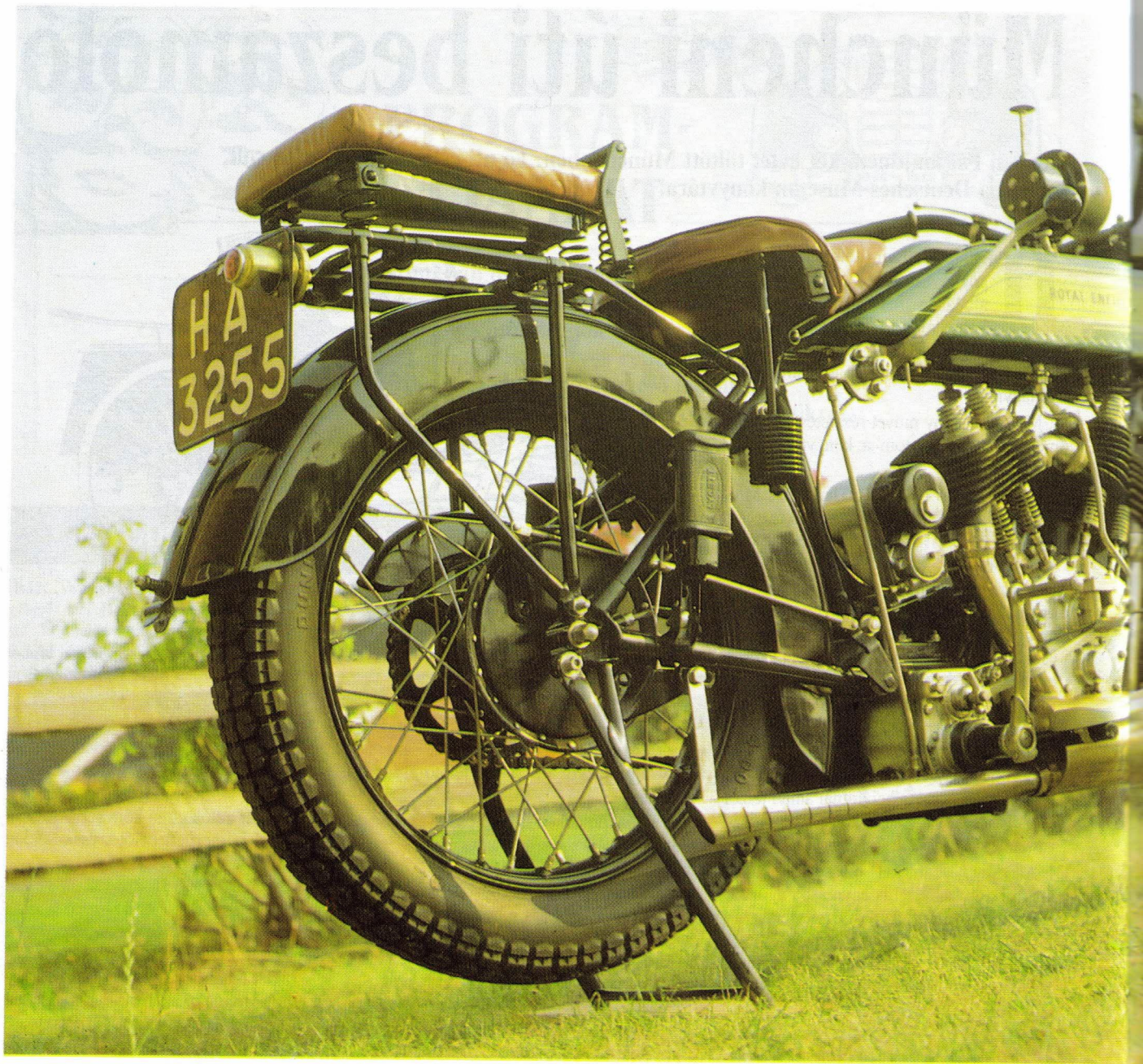
tam magyar gyárról ismertetést. Ebből az egyik a nemrég megjelent Kleinwagen International című könyv Walter Zeichner tollából; bibliográfiájában megemlíti a Régi magyar autók című könyvet. A másik nem, de ő is merített belőle, csak sokkal kevesebbet.

A régi autókkal foglalkozó újságok között a világ minden tájáról vannak lapok, de természetesen első helyen szerepelnek a német veteránklubok újságjai.

A raktárakban levő dokumentumok közül említésre méltó az 1900-ban megjelent Das Automobil in Theorie und Praxis című kétkötetes könyv, amely L. Baudry de Sauiner-nek, a La France Auto főszerkesztőjének a munkája. A könyvtárnak megvan az eredeti francia és a németre lefordított változat is. A mű érdekessége a Poyet mester által készített fantasztikus illusztrációk sora. Poyet, aki a La France Autonak készített rajzokat, ebben a könyvben is tanúbizonyságát adta zsenialitásának. Rajzai szinte fényképekkel egyenértékűek.

A folyóiratok közül megtalálható itt az amerikai Horseless Age 1901 és 1904 közti évfolyamai, az angol Autocar 1901 és 1908 közötti évei, és természetesen rengeteg német újság.

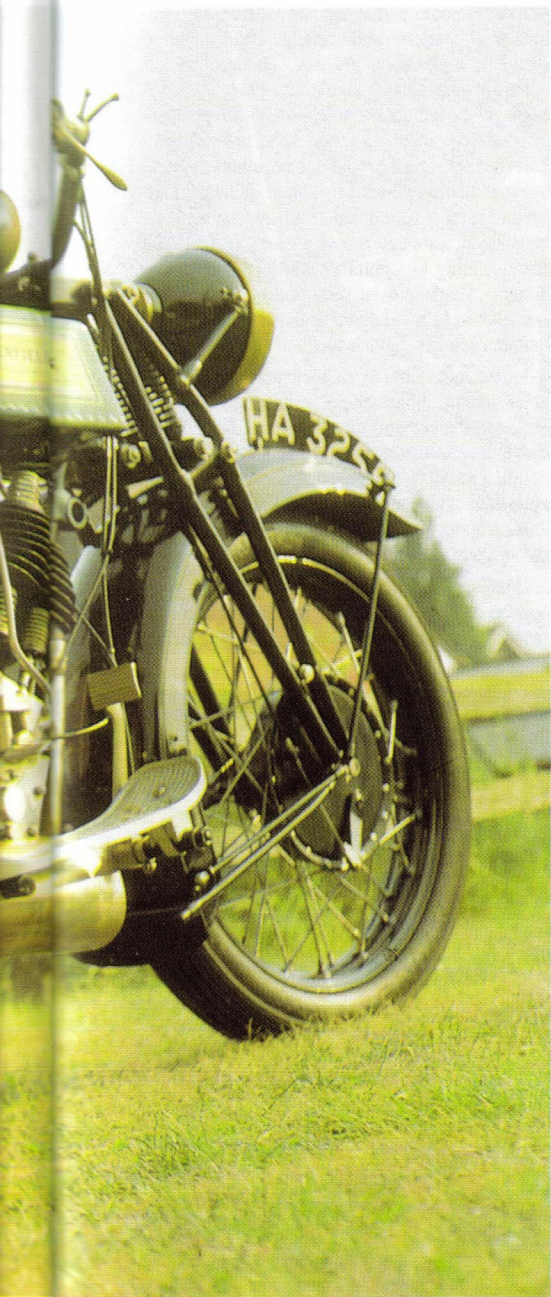




ROYAL ENFIELD 1926

# KIRÁLYI RÉGISÉG

Roger Bailey,  
az Autó-Motor Veterán  
angliai levelezője  
saját gépét mutatja be.



**Megnyújtott tengelytáv, széles, mélyen húzott sárvédők, lábtartólapok – tipikus jellemzői egy huszas évekbeli túramotornak**

ringre változott. Üzleti kapcsolatba kerültek egy enfieldi fegyvergyárral, a Royal Small Arms Factoryval, s az együttműködés nyomán a kerékpárokat Enfield néven kezdték árusítani. 1893-ban a Royal, vagyis királyi előnevet is felvették. 1897-ben az időközben átszervezett társaság neve The Enfield Cycle Company lett, ami azután sokáig nem változott. Az Eadie Companyt időközben megvásárolta a rivális BSA-gyár.

1913-ban Robert Walker Smith lett az Enfield Cycle Company igazgatója, s amikor 1933-ban

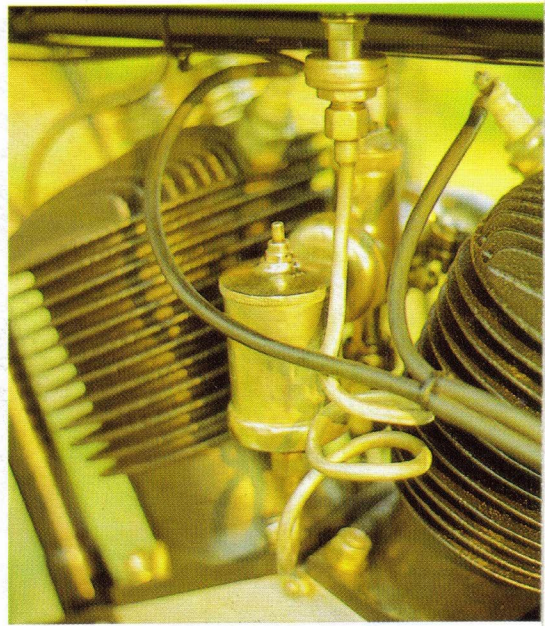
**Akár a régi villamoscengőt, a Stewart-kürtöt is jól irányzott ökölcsapással lehetett megszólaltatni**



elhunyt, fia lépett helyére. Frank Smith-t később a társaság elnökévé választották, s ezt a posztot 1962-ben bekövetkezett haláláig betöltötte.

A feljegyzések szerint a társaság által készített első motoros jármű egy quadricycle volt, amelyet De Dion gyártmányú erőforrás hajtott. Hasonló motorral készítették háromkerékűt is. A gyár első, 1901-ben bemutatott, igazi motorke-rékpárjának megerősített kerékpárváza volt, amelynek első alsó csövére Minerva-blokkot szereltek, s a főtengelyről laposszíj vitte a hajtást a hátsó kerékre. Az első kéthengerest 1910-ben dobták piacra, 2 1/4 lóerős Motosacoche-motornal. Ezzel a géppel tértek vissza a motorke-rékpár-gyártáshoz, ugyanis a századforduló utáni években sikertelen kísérleteket folytattak automobillokkal.

Motosacoche-motor hajtotta a következő Royal Enfield-modell is, immár 2 3/4 lóerő teljesítménnyel. Ennek a szerkezetnek már tokozott szelepei voltak, a Scott-gépeken alkalmazotthoz hasonló, kétfokozatú váltóval látták el, s teljes lánchajtással rendelkezett. 1912-ben gyártották



**A** Royal Enfield az egyik legrégebben alapított motorkerékpár-gyár, története a múlt század második felének derekáig vezethető vissza. Redditch-ben, Worcestershire-ben alapították, eredetileg Georges Townsend és Társai néven, s varrógéptűket, kisebb gépalkatrészeket gyártottak. Az 1880-as években a cég kerékpáralkatrészek előállítására tért át, 1890-től pedig kerékpárgyártásba fogtak. 1892-ben Albert Eadie lett az igazgató, Robert Walker Smith pedig a főmérnök, s a társaság neve Eadie Manufactu-

**Királyi motoron királyi lámpa. Az első fényszóró Lucas „King of the Road”, vagyis az utak királya fantázianevet kapta**



az egyik leghíresebb Royal Enfieldet, hat lóerős, 770 cm<sup>3</sup>-es JAP-motornal. A 180-as modellszámú típusnak kétfokozatú váltója és lánchajtása volt, a hajtásnál fellépő erőket csillapító hátsókerékagyat alkalmaztak, ami a Royal Enfield szabadalmaként lett ismert.

1913-ban bemutattak egy három lóerős, 425 cm<sup>3</sup>-es motorú, szóló gépet. A V-kéthengeres erőforrást W. H. Guillon tervezte, vegyes vezérléssel és száraz karteres olajzással. Az olajtartályt a nyereg alatt helyezték el, s ami különös, üvegből készült.

A Royal Enfield nevet általában nem kapcsoljuk a motorversenyezéshez, de tudni kell, hogy az első világháború előtti számos sportsikert ért el a márka a Man-szigeti TT-n, valamint Brooklands híres betonján. Legjobb eredményük az 1914-es TT junior kategóriájában született, ahol

► kilenc Royal Enfield állt rajthoz. Csak egy esett ki közülük, a legsikeresebb F. J. Walker volt, aki a közel 300 kilométeres versenyen harmadik lett, 70,4 km/h átlagsebességgel.

A háború alatt a Royal Enfield kerékpárokat szállított a hadseregnek, valamint számos kéthengerest, nyolc lóerős motorral és oldalkocsival. Az oldalkocsik vázára Vickers gyártmányú gépfegyvereket szereltek.

A békekötés után három típussal folytatták a termelést, a 3 és a 8 lóerős V-kéthengeressel, valamint a 2 1/4 lóerős kétütemű egyhengeressel. A kisebb kéthengeres gyártását hamarosan befejezték, s a másik két modell maradt a szériában 1924-ig. Volt közben egy kitérő, amikor a nagy JAP kéthengeres helyett a repülőgépiparból is jól ismert Vickers által gyártott, de saját tervezésű motort építettek be, ám 1924-ben viszont tértek a JAP-hez új, egyhengeres, 350

cm<sup>3</sup>-es, felülszelelt erőforrású motorkerékpárral. Ennek a modellnek fontos újdonsága volt a háromfokozatú Sturmej–Archer-sebességváltó, amit az ősi, kétfokozatú szerkezet helyett alkalmaztak, és a kézi kuplung.

A sorozatba bekerült egy oldalt szelelt, 350 cm<sup>3</sup>-es túragép és egy kétütemű motoros női modell is, nyitott vázzal. 1927-ben a társaság 500 cm<sup>3</sup>-es motorú Royal Enfieldet mutatott be, amelynek főbb méretei megegyeztek a nagy V-kéthengeresével, hogy az alkatrészek csereszabatosak legyenek. Váltója négyfokozatú volt, Enfield-tervezés és -gyártás eredményeként. Egy évvel később mutatták be az első nyereg-tankos motorkerékpárjukat, amelynek motorja 225 cm<sup>3</sup>-es volt, 1929-ben pedig 488 cm<sup>3</sup>-es oldalt szelelt társat kapott egy kétkipufogós, felülszelelt változat képében, amelynek váza erősen hasonlított a gyári versenygépekéhez.

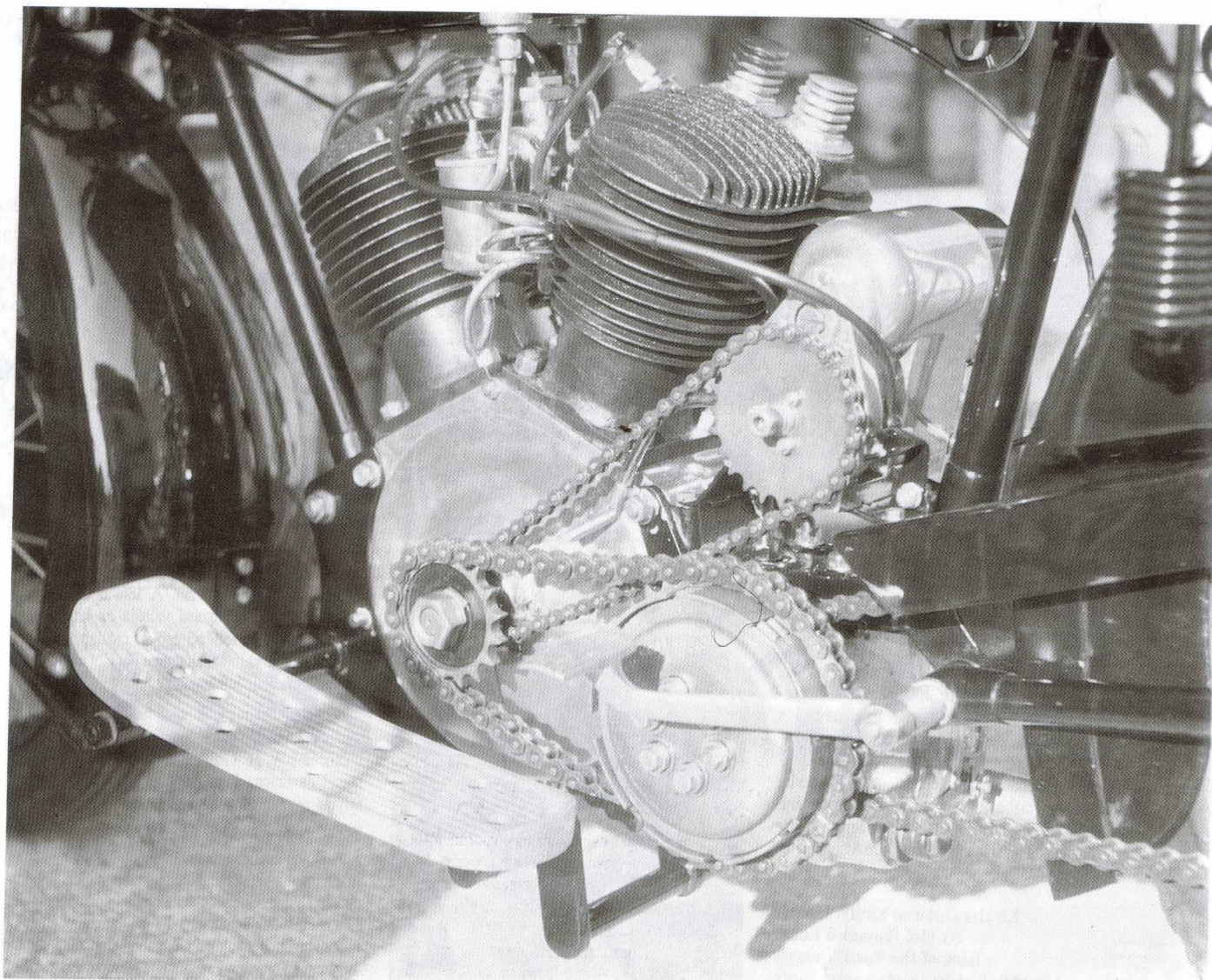
Az igazság az, hogy mindezeket én is csak akkor tudtam meg, amikor tulajdonosa lettem egy Royal Enfieldnek, s elkezdtem utánanézni a társaság 1930 előtti történetének. Az előzményekhez tartozik, hogy már nagyon régen vágytam egy váz alatti tankos vintage gépre, s éppen

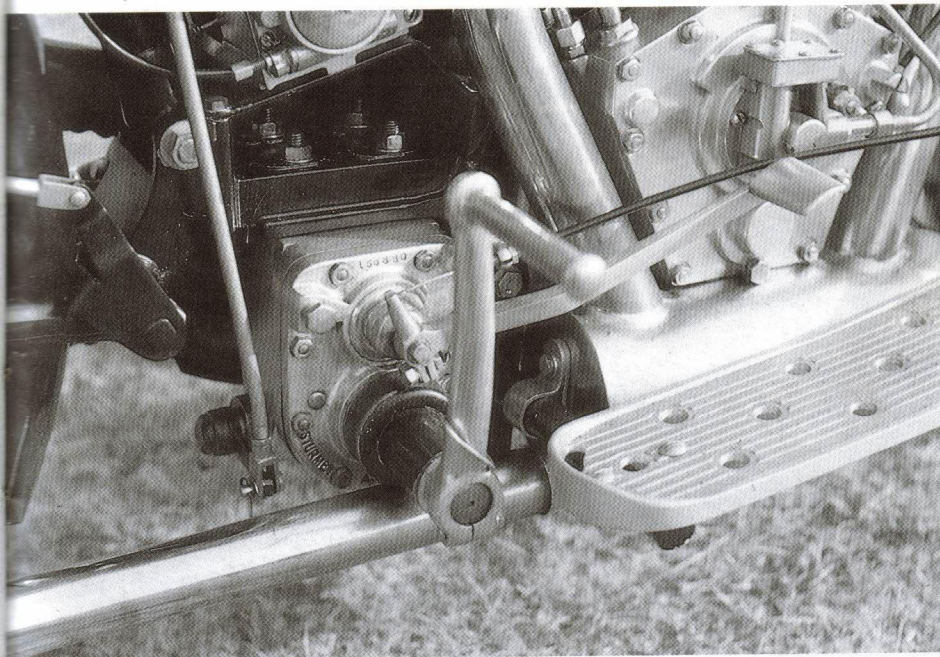
kezdem feladni a reményt, amikor egyik barátom szólt, hallott valami efféle járműről, amelyet Birminghamben árulnak. Hamarosan felvettem a kapcsolatot a tulajdonossal, egy idős hölgyvel. Megtudtam tőle, hogy az eladásra ajánlott régi motor a férjéé volt, aki akkortájt halt meg. Persze, azonnal autóbárába ültem és barátommal Birminghambe utaztunk. A hölgy kedvesen fogadott bennünket, s a ház mögötti kertbe vezetett, ahol egy rozoga fészker állt. Idegesen vártam, amíg kinyitotta az ajtót, s végre beléphettem. Meglehetősen sötét volt bent, de a félhomályban azonnal észrevettem az egyik sarokban az öreg gép körvonalait.

Vastag por fedte a motorkerékpárt, ám azt azért láttam, hogy eléggé eredeti állapotú. A benzintank fakó betűi megerősítették, hogy Royal Enfieldhez van szerencsém. Barátommal kicipeltük a motort a napfényre, ami nem volt könnyű, mert a teljesen lapos gumikon alig lehetett tolni. Már az első percekben elhatároztam, hogy megveszem, bár nem adták olcsón.

Döntésemben fontos szerepet játszott, hogy nagyon eredeti volt, s én ezt a szempontot fontosabbnak tartom, mint a jó állapotot. Aki tudja,

**Leszerelt fedéllel jól megfigyelhető a mágnes és a kuplung lánchajtása**





Pilgrim-olajpumpa a vezérműfedélen. A lábkuplung karja pedig közvetlenül kapcsolódik a háromfokozatú Sturmev Archer-váltóhoz

kát magam végeztem el, s csak azokat adtam ki, amelyekkel nem tudok megbirkózni.

A szétbontás nem volt egyszerű, a csavarlazító folyadék semmit sem ért, több esetben csak a fűrógép segített. Amikor befejeztem a szétszerelést, különválasztottam a fényezett és a nikkelezett alkatrészeket. Néhány elem a használhatatlanságig elkopott, ilyen volt például a lábtartó, amely alumíniumöntvény. Megpróbáltam egy másik eredeti darabra szert tenni, de nem sikerült. Aztán egyik ismerősöm felajánlotta, hogy önt újakat nekem a jó állapotban maradt példány mintájára, én pedig cserébe adtam neki egy karburátort, amellyel teljessé tudta tenni Sumbeam-jét. Némi finomítás után az újonnan öntött lábtartó is épp olyan lett, mint az eredeti volt, s még tartalékom is maradt.

Az első sárvédő elég rozsdás volt azon a részen, ahol a csóvíllához erősítették. A korrodált darabot kivágtam, s új lemezt hegesztettem be.

## MŰSZAKI ADATOK

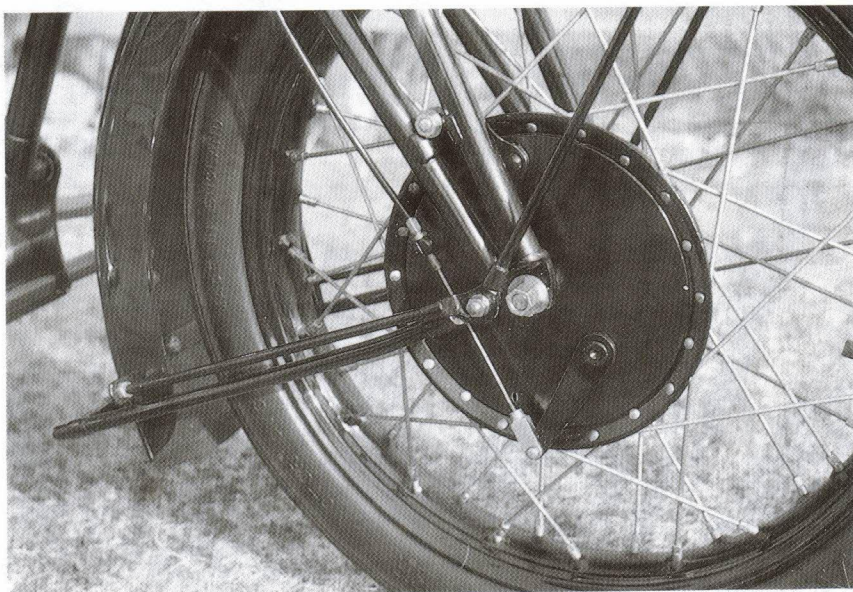
### ROYAL ENFIELD TOURING MODEL 1926

**MOTOR.** Négyütemű, V-kéthengeres, alul vezérelt, oldalt szelepelte, léghűtéses. Furat 85,5 mm, löket 85 mm, összlökettérfogat 997 cm<sup>3</sup>. Mechanikus Pilgrim-olajszivattyú és kézi olajpumpa. Amac 22 mm karburátor. Gyújtás Lucas MDA VB típusú magdinóval.

**ERŐÁTVITEL.** Többlemezes száraz tengelykapcsoló, kézi kapcsolású, háromfokozatú Sturmev Archer gyártmányú sebességváltó. Primer hajtás láncsal (Renold), szekunder hajtás láncsal (Renold). Elöl/hátul 203 mm-es, belső kiterjedésű fékek. Gumiméreték: elöl 3,50 × 19, hátul 4,00 × 19.

**MÉRETEK.** Hosszúság 2159 mm, szélesség 762 mm, tengelytáv 1422 mm, nyeregmagasság 813 mm, teljes magasság 1041 mm. Az üzemanyagtartály befogadóképessége 7,5 liter.

**GYÁRTÓ.** The Enfield Cycle Co. Ltd. Hewell Road, Redditch, Worcestershire, Anglia.



Csak kerékcserénél vagy téli leállításakor használták az első támaszt

mennyi utánajárást jelent egy-egy hiányzó alkatrész beszerzése, vagy gyártatása, az megerősítéti vélekedésemet.

Valamennyi dokumentumot megkaptam a motorhoz, kifizettem tehát, feltettük az utánfutóra, s mire hazaértünk Cheltenhambe, már öreg éjszaka volt.

Másnap reggel csináltam egy csomó fotót az Enfieldről, beleértve a különböző részleteket is. Szerettem volna meghagyni eredeti állapotában, de helyenként annyira rozsdás és elnyűtt volt, hogy inkább úgy döntöttem, az elsőtől az utolsó csavarig restaurálom. Attól persze semmi sem tántoríthatott el, hogy minden lehetséges mun-

A horpadásokat kiütöttem, majd az összes lemezalkatrészt elvittem homokfúvatásra. Szerintem ez az egyetlen megbízható megoldás ahhoz, hogy a rozsdák teljesen eltűnjék a fémfelületről. Homokfúvás után nagyon fontos, hogy minél hamarabb átfessük a fémtiszta felületet rozsdavédő alapozóval, különben a levegő nedvességtartalma is újraindítja a korróziós folyamatot.

A Royal Enfield-alkatrészek legtöbbször zománcozottak voltak, a festéket kemencében beégették, emiatt a felület nagyon szép, azonban rendkívül érzékeny ütésre vagy horzsolásra. A nikkelezett alkatrészeket nikkelezés előtt magam csiszoltam át, s természetesen gondos feljegyzést készítettem az átadott dolgokról, mert néhányszor előfordult már, hogy egy-két alkatrészt nem kaptam vissza. Szerencsére most minden visszatért, és úgy ragyogott, mint új korában.

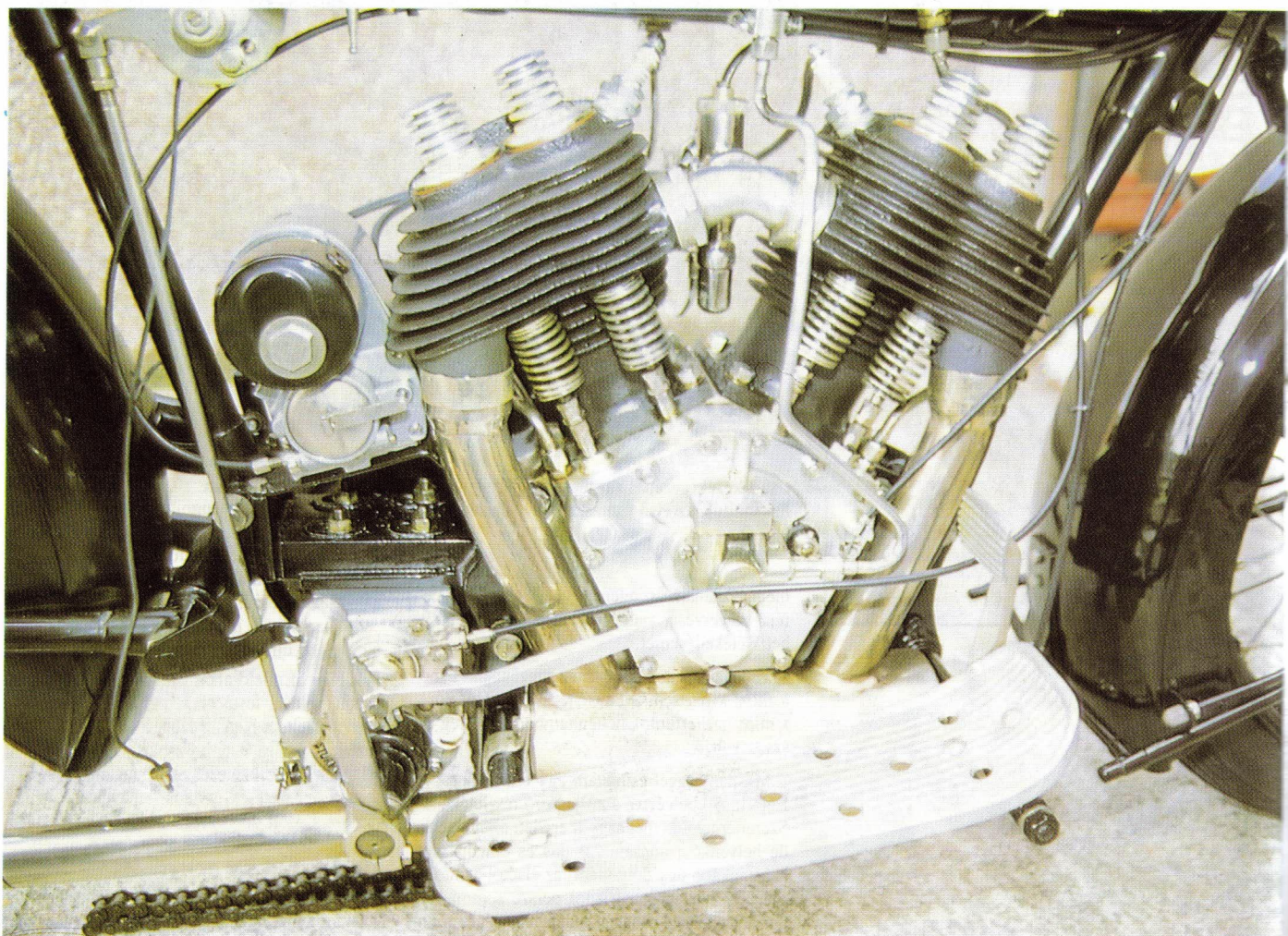
A motor felújítása már nagyobb munka volt. ▶

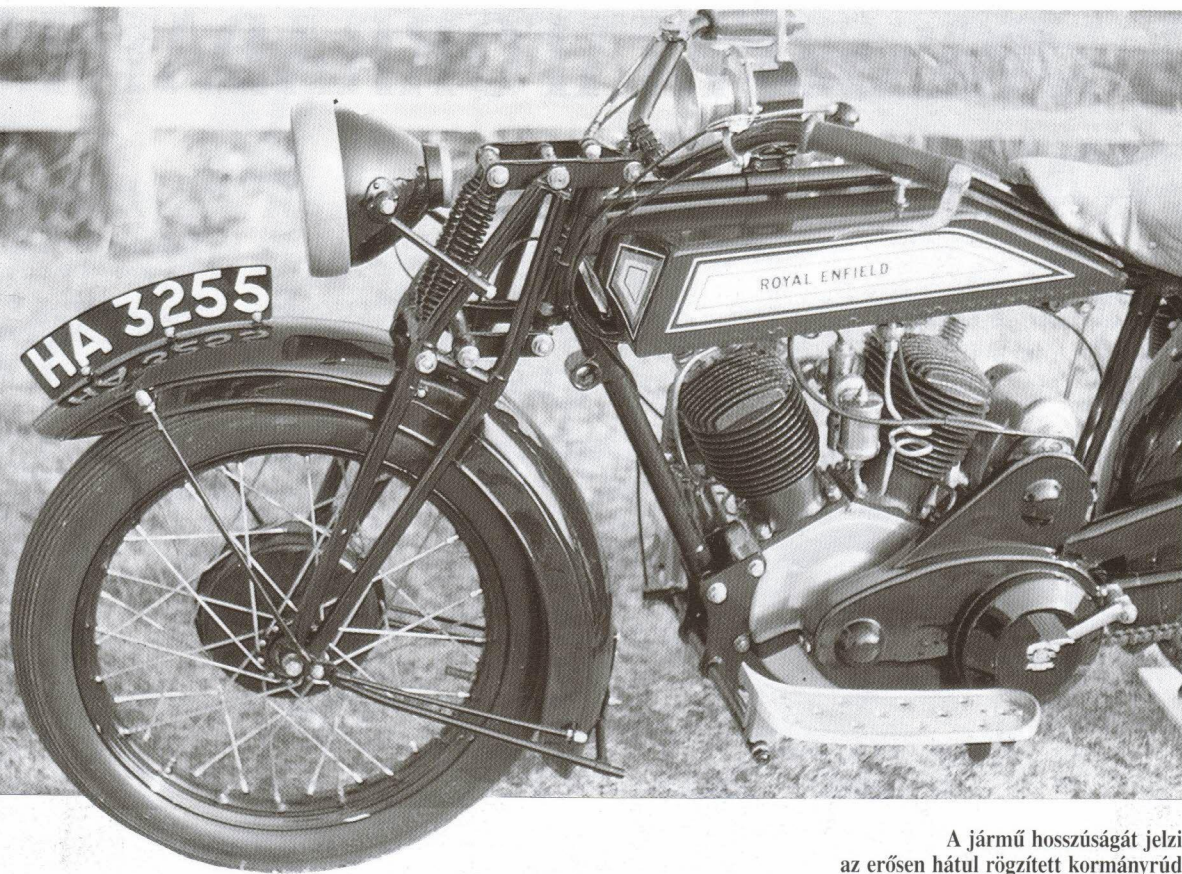
► Szétszerelés után úgy döntöttem, hogy az összes csapágyat kicserélem. A hajtásoldali golyóscsapágyat görgőssel váltottam fel, mert az jobban bírja az igénybevételt. A vezérlőoldalon maradt az egyszerű bronz siklócsapágy. A hajtókarcsapágyat és a dugattyúcsapszeg perselyét újra cseréltem és modern anyagokkal helyettesítettem a bőrből készült főtengelytömítést. Négy új szelepvezetőt készítettem és beprésem őket a hengerekbe. A régi szelepek részben égettek voltak, ezért túlméretes teherautószelepek felhasználásával újakat gyártottam. Az eredeti szeleprugók elég kemények voltak, minthogy oldalt szelepelte motornál nincsenek túl nagy igénybevételnek kitéve. A váltót is alaposan átvizsgáltam, és tisztítás után ott is új tömitéseket szereltem be.

A tankon felirat figyelmezteti a feledékeny motorost, hogy indításkor ne mulassza el kinyitni az olajvezeték csapját



55°-os szöget zárnak be a hengerek. A szelepek két perc alatt kiserelhetők





A jármű hosszúságát jelzi az erősen hátul rögzített kormányrúd

A benzintank mindig nagyon fontos része egy veterán motorkerékpárnak, mert a rosszul fényezett üzemanyagtartály tönkreteszi az egyébként szépen restaurált jármű összehatását. A tank alapvetően zománcozott, de a csíkokat már esetleg húztam – cellulxszal kitakarva –, s lakkbevonattal védtem, akárcsak az eredeti pontos másoként felragasztott matricát.

Mire az alkatrészek készen álltak az összeszereléshez, 15 hónap telt el a munka megkezdése óta.

Általában az a véleményem, hogy egy régi gép nézzen úgy ki, ahogy egykor a gyárból kikerült. A Royal Enfield restaurálásakor (1978) azonban ezt a nézetemet még nem gyakoroltam elég következetesen. Az első és a hátsó lámpa kerete például eredetileg festve volt, én viszont felpolíroztam őket. Hasonló helyzet állt elő a küllőkkel is, amelyeket a gyárban feketére festettek, de az szerintem túl unalmas, tehát nikkeleztettem őket. A nyereg borításához a fekete anyag helyett barnát választottam. Az új bevonat kézi munkával készült, az eredeti nyeregbőrök mintául szolgáltak. Úgy érzem, a Royal Enfield végül is meglehetősen jó benyomást keltő gép lett, az eredetiségétől való apró eltérések dacára.

Amikor eljött az ideje a motor beindításának, enyhén szólva izgatott voltam. Benzint és olajat töltöttem, kinyitottam a csapokat. Behúzott dekompresszorral néhányszor átforgattam a főtengelet, majd beállítottam a gyújtást és a keveréket szabályozó szektorokat és keményen ráléptem a berúgókarra. A főtengelet átfordult és tiltakozón visszalőtt a motor. Ekkor keveset állítottam a karokon és valamivel több üzemanyagot juttattam az úszóházba. Lélegzetemet visszafojt-

va újból rátapostam a berúgókarra. Ebben a pillanatban a motor beindult. Jóllehet, még visszalőtt néha, de kicsit ügyeskedtem a karokkal és minden rendbe jött. Amint a henger átmelegedett, a friss fekete festék füstölögni kezdett, így inkább leállítottam, hogy ellenőrizsem a motort, vajon minden rendben van-e. Néhány kisebb igazítás és sok gyakorlás után elértem, hogy a Royal Enfield második rúgásra indult. Azt hiszem, semmi más nem adhatott nagyobb elismerést a sok munkámért, mint amikor először beindult a motor.

Amint a többi vintage motorkerékpár, a Royal Enfield is a maitól alaposan eltérő motorozási gyakorlatot követel. Az első féket például nem jobb kézzel, hanem jobb lábbal kell működtetni, a kuplung konvencionálisan, bal kézzel, vagy formabontó módon, jobb lábbal emelhető ki. A hátsó fék bal sarokkal hozható működésbe, jobb kézzel pedig a dekompresszor, a karburátor fojtószelepe és a pótlevegő-mennyiség kezelhető. Az előgyújtás-állító kart a kormány bal oldalán találjuk. Ez meglehetősen komplikáltak tűnik, de némi gyakorlattal megszokható. A legfontosabb, hogy ne felejtjük el, hol van a fék. Az én Royal Enfieldemet alapvetően oldalkocsis használatra szánták, emiatt van a jobb oldali kuplungpedál, no és az 1422 mm-es tengelytáv. Alacsony sebességgel való haladásnál ez nem különösebben előnyös, de a mély súlypont csökkenti a kezelhetőségi problémákat. A kis nyeregmagasság kényelmes üléshelyzetet tesz lehetővé, a nyeregrugók az úthibákból adódó rázások javát semlegesítik.

A sebességváltás nem mindig megy simán, mert a Sturmey Archer-váltóban nincs fokozat

választó, és így könnyen előfordul, hogy elsőből harmadik fokozatba kapcsolok, akaratlanul. Ez persze, nem okoz bonyodalmat, ugyanis a nagy motornyomaték már alacsony főtengelet fordulaton is elegendő erőt ad.

Az első villa lengését semmi sem csillapítja, így az úttartás csak jó minőségű úton elfogadható. A hátsó kerék merev beépítésű, és az első felfüggesztés spártái voltával együtt ez azt is jelenti, hogy nagy sebességgel való haladásnál nem veszélytelen a kanyarvétel. Az első és a hátsó fék a maga korában élenjáró volt a hatalmas, 203 mm-es átmérővel. A V-kéthengeres motor gyorsulása nem nevezhető lélegzetelállítósnak, de azért erőteljes. Ha a fojtószelepet nyitottuk, a pótlevegő hozzáadásával állítható be a megfelelő benzin-levegő-keverékarány, s természetesen a fordulatszám emelésével az előgyújtást is növelni kell.

Választható extraként kínálta az Enfield-gyár az amerikai gyártmányú Stewart Klaxon-kürtöt. Az elektromos berendezés 6 V-os, az első lámpa Lucas „King of the Road” típusú, ampermérővel egybeépítve. Hátul Lucas MT 110 típusú világitóegységet alkalmaztak, amely sárgarézből készült és bajonettzáras izzóval működik.

Jóllehet a Royal Enfield 1970 óta nem gyártott motorkerékpárokat, a márka azért nem tűnt el teljesen a piacról, mert Indiában az egykor oda telepített üzemegység ma is működik és 350-es, illetve 500-as, felülselepelet egyhengereseket hoz forgalomba – az európai piacon is – Enfield India néven.



# KAROSSZÉRIA-FORRADALMÁR IKARUS

**Az első hazai önhordó  
autóbusz történetét  
Bálint Sándor idézi fel.**

**A**z önhordó karosszéria századunkkal csaknem egyidős. Angliában a Vauxhall cég már 1902–3-ban gyártott ilyen szerkezetű felépítményt. Az első világháború után is foglalkoztak e szerkezeti megoldással, az 1930-as években már sorozatban gyártották az acéldobozos személyautókat, amelyeknek alja, térhatároló síkjai az alvázkeret feladatát is ellátták.

Ez a karosszéria-fajta az autóbuszgyártásban is tekintélyes múltú. Az American Car & Foundry cég az 1920-as évek elején sorozatban gyártotta az alvázkeret nélküli autóbuszait. Az évtized végén a németek is forgalomba állították hasonló konstrukcióikat. Hazánkban a második világháború után tervezték meg és állították össze az első önhordó szerkezetű autóbuszt.

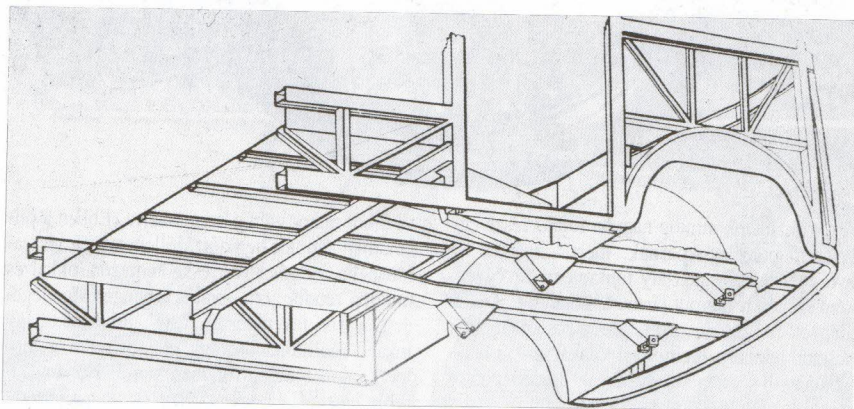
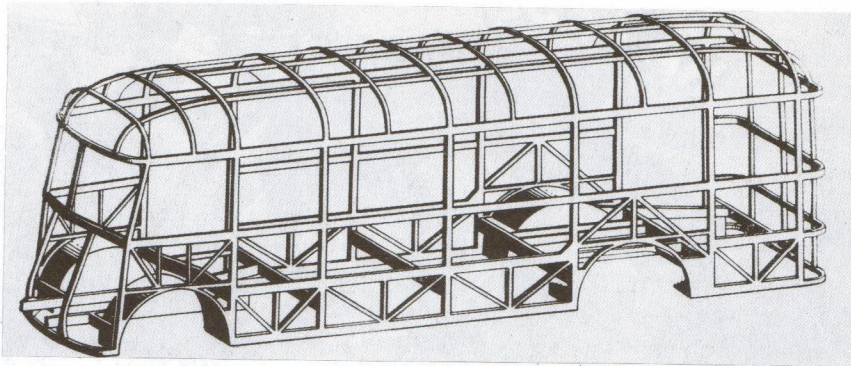
Az önhordó autóbusz-karosszéria szerkesztésének, gyártásának nem volt szakirodalma. A gyárak, az intézetek nem hozták nyilvánosságra konstrukcióik tervezésének, méretezésének módszereit, az érdeklődő szakemberek tehát saját találmányukra voltak utalva. Jobb híján a rokon területek tapasztalatait, eredményeit próbálták összegezni, hasznosítani. A személyautó-gyártásban követett eljárásokat is alig vehették figyelembe. A kisautók futóművei, független kerék-felfüggesztései, geometriai méretei alapvetően különböztek a nagy társasgépkocsitól. A vasúti kocsik méretezését – minthogy kerekeik állandóan a sínen vannak – szintén nem másolhatták le. A gépkocsik olykor csak három kerekükkel támaszkodnak a talajra, emiatt például a fellépő csavaró igénybevételek is nagyok. A repülőgépgyártás tapasztalatai sem feleltek meg, mert például a gép törzse teljes egészében – a burkolattal együtt – a szárnyakhoz hasonlóan teherviselő, a támadó erők helyei szélső esetek közé szoríthatók. Az autóbuszban fellépő erők „játéka” lényegesen változatosabb, emiatt meghatározásuk, számításuk igen nehéz feladatnak ígérkezett.

Az 1940-es években a hazai szakemberek az induláskor három pontban foglalták össze az önhordó autóbusz tervezésének elvét.

„1. A teljes szerkényszerkezetnek megfelelő biztonsággal vinnie kell az előírt utas- + poggyászerhelést, illetve túlterhelést, és eközben csak a megengedett rugalmas deformációknak szabad bekövetkezniük.

2. A továbbhaladás, továbbá a gyorsítás és

Minden elem fontos teherviselő az autóbusz vázszerkezetében



A jármű eleje; alul jól láthatók a rugótartók

lassítás folyamán fellépő dinamikus igénybevételeket ugyancsak hasonló feltételek mellett, de fáradási jelenségek jelentkezése nélkül kell a szerkezetnek felvennie.

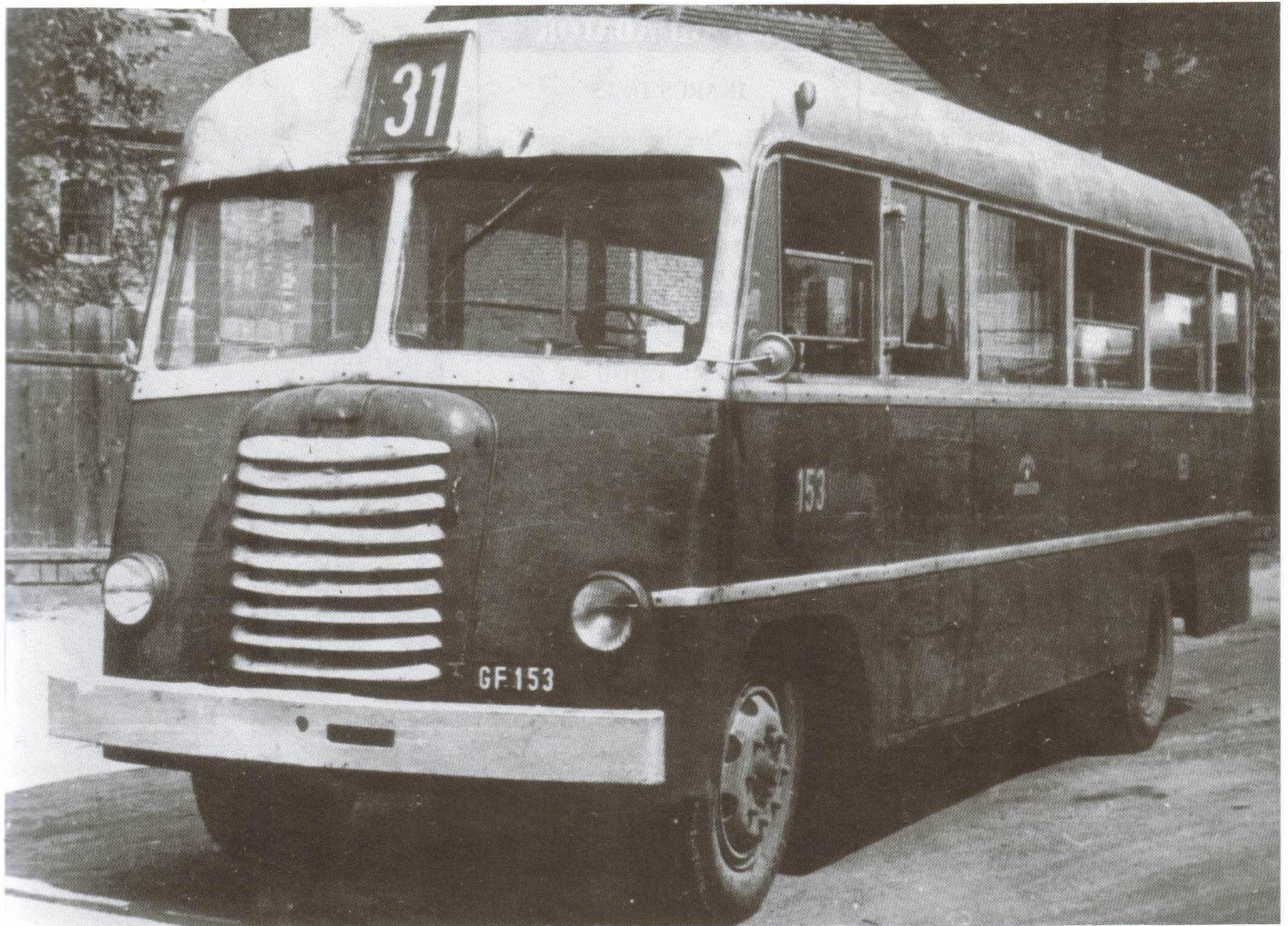
3. Az egész szerkezetnek alkalmasnak kell lennie arra, hogy kedvezőtlen terepviszonyok mellett, az erők játékának erős elfajulását is deformáció, illetve törés nélkül bírja. Ez például azt jelenti, hogy a gépkocsi szükség esetén három ponton alátámasztva is merev maradjon, továbbá, hogy karambolok esetén szerkezeti összeomlás lehetőleg ne következék be, és a bekövetkezett sérülés lehetőleg lokalizálva maradjon. Végül: a szerkezet helyreállítása minél olcsóbb legyen.”

A karosszéria tervezésekor az ismert Rába Super és Speciál motorral, tengelykapcsolóval, sebességváltóval, első tengellyel és hátsó híddal számoltak a repülőktől a polgári életbe átkerült szakemberek, valamint az autógyártó ipar újért lelkesedő mérnökei. Munkájukat Zerkovitz Béla fogta össze. A munka elindításakor eldöntötték, hogy a kocsiszerkényt félliptikus laprugótegekre helyezik, vagyis rugótólást alkalmaznak, s eltekintenek a tolócsöves megoldástól. Nyugaton mind-

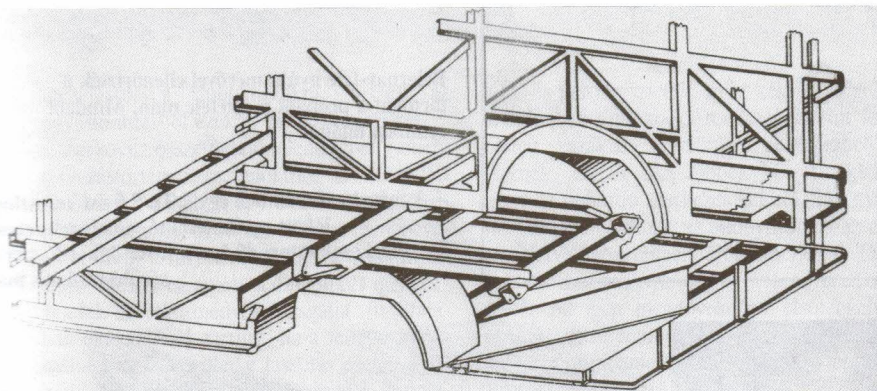
kettőre akadt példa. Döntésüket a Rába meglévő egységei befolyásolták, tehát az, hogy a Rábák rugócsapszegtolásúak voltak, továbbá a megoldásnál a rugózatlan tömeg kisebb volt, és mint egykor hangoztatták, a központi tolás megtervezése, a szerkény megépítése bonyolultabb lett volna. Ugyanakkor elismerték, hogy az esetleges rugótöréskor igen nagy és egyenlőtlen igénybevétel érheti a szerkezetet.

Tapasztalataik nem lévén, a tervezéssel, a számításokkal egyidejűleg kísérleteket is folytattak. Az idő sürgette őket, mert az alváz-as autóbuszoknál olcsóbbnak ígérkező társasgépkocsikra nagy szüksége volt az országnak, a háborúban ugyanis a közúti járműpark csaknem teljesen megsemmisült. A városok, falvak szállítóeszközök nélkül maradtak.

A tervezők csupán az éledező hazai ipar termékeit használhatták fel. Miután regisztrálták a kereskedelemben kapható profilanyagok paramétereit, hozzákezdtek a tervezői, építői munkához. Hengerelt vagy melegen

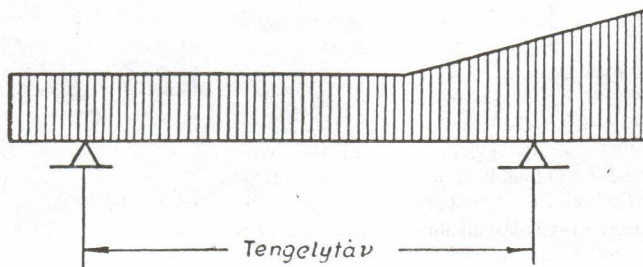


Tr. 3,5 típusú  
autóbusz 1949-ben



A karosszéria  
hátsó része  
a doblemezekkel

Hosszirányú  
statikus terhelés  
ábrázolása.  
Ez az állapot  
általában  
a peronos,  
városi  
autóbuszokra  
jellemző.  
Zerkovitzék  
ezzel is  
számoltak



sajtott tartókat sehol sem alkalmaztak. Első autóbuszukat mindössze hét méter hosszúsá-  
gúra álmodták. Először a két hosszanti falát  
szerkesztették meg, gondosan megvizsgálták,  
a városi közlekedésben járó autóbuszra oly  
jellemző, folyton és egyenlőtlenül változó  
igénybevétel szerint. Ezután – egyebek mel-  
lett – kiszámították a felső övként szereplő te-  
tőkeretben fellépő erőket, azzal a fenntartás-  
sal, hogy a számítási elvük, jobb híján abból  
indul ki, hogy a tetőkeretben csak húzó- és  
nyomóerők keletkeznek, más igénybevétele-  
ket nem vettek számításba. Már a kísérletek  
során megállapították, hogy a feladat sokkal  
bonyolultabb, mint gondolták; tapasztalták  
ugyanis, hogy az általuk felső övnek nevezett  
részben sokszorosan összetett erők érvénye-  
sülnek egyidejűleg. Kijelentették, hogy a jö-  
vőben, a szerkezetek fejlődésének lesz olyan  
foka, amikor az általuk alkalmazott számítási  
mód már nem lesz kielégítő, mert a tető is te-  
herviselő minden tekintetben.

A keresztmérés vizsgálatánál abból in-  
dultak ki, hogy a járműnek csupán három ke-  
reke érintkezik a talajjal. Különböző elképzelt  
metszetsíkokban vizsgálták, s próbálták ki-  
számítani a fellépő erőhatásokat. Például az  
egyik síkot valamelyik rugócsapszegre állí-  
▶

► tották és ajtónyitásszerűen a kocsit két vége között mozgatták. A különböző síkokban fel-tételezett erők kiszámítása után a valóságban fellépő erőkre és nagyságukra próbálták következtetni. Hatalmas munkát végeztek. Akkoriban nemhogy tapasztalatuk nem volt, de korszerű számítási eljárások, továbbá számítógépek sem álltak rendelkezésükre. Logarlécen tologatták ki az értékeket; a visszaemlékezések szerint mindössze két mechanikus, asztali számológépük volt, ezekkel ellenőrizték az osztások, szorzások eredményeit.

A különféle számításokhoz felvett síkok, alakzatok, s egyáltalán a számítási eljárásaik logikája – mint többször hangoztatták – szinte önkényesnek mondható, de tették azért, mert addig senki sem próbálkozott hazánban önhordó autóbusz vázszerkezetének méretezésével, segítséget kívántak nyújtani a hasonló konstrukciók tervezőinek, amíg megbízható és tudományos alappal rendelkező módszereket kidolgoznak. Számításaik, méretezéseik természetesen kiterjedtek a fenékle-

## MŰSZAKI ADATOK

### IKARUS Tr. 3,5

**MOTOR.** Négyhengeres, soros, folyadékűtésű benzinmotor. Furat 98 mm, löket 125 mm, összlökettérfogat 3800 cm<sup>3</sup>. Nyomórudas szelepmozgatás, függő szelepek (OHV). Legnagyobb teljesítmény 65 LE (48 kW) 2200/min. Villamos berendezés 12 V.

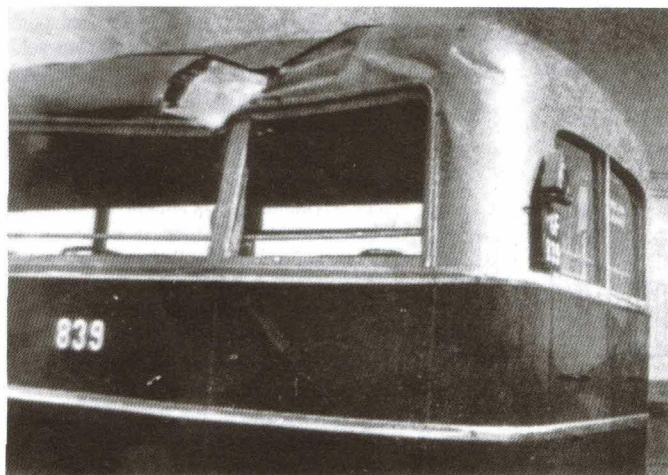
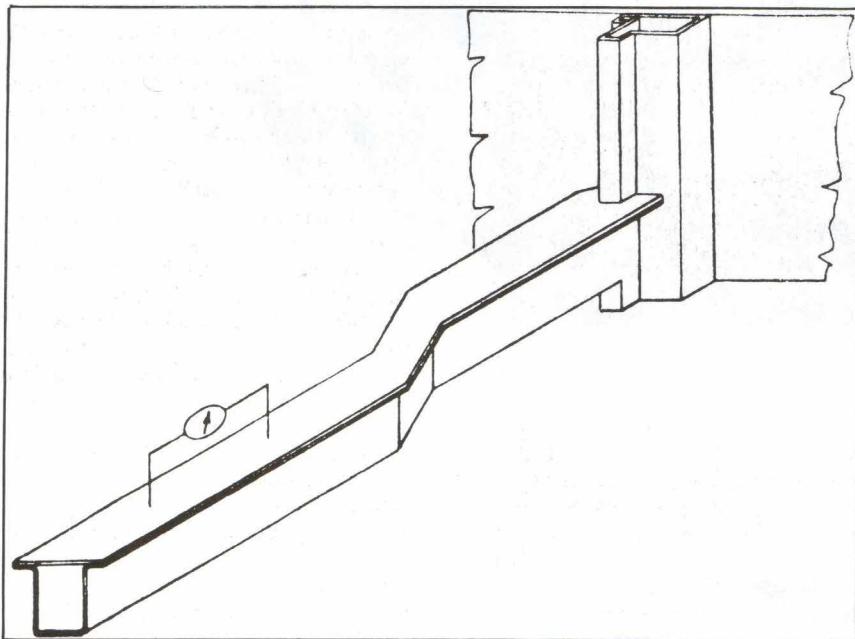
**ERŐÁTVITEL.** Egytárcsás, száraz tengelykapcsoló, négyfokozatú váltómű.

**FELÉPÍTÉS.** Önhordó acélkarosszéria, 21 ülő-, 23 állóhely. Hidraulikus fékek, 7,5 × 20. A benzintartály befogadóképessége 75 liter.



Beleznay-féle nyúlásmérővel ellenőrizték a tartókat a próbaút megtétele után. Mindent rendben találtak

A forgalomba állított egyik Tr. 3,5-öst vasoszlopnak lökött egy teherautó, amelynek sebessége megközelítette a 40 km/h-t. Az önhordó szerkezet sérülése lokális maradt





**Egyiptomban is bemutatták az önhordó szerkezetű Tr. 3,5-öst. Az arabok érdeklődtek e kis autóbusz iránt**

aránt járárták. A próba teljesítése után a váz-szerkezetet megvizsgálták: az 1 mm és 2 mm falvastagságú elemekből összeállított váz-szerkezetben, hegesztésekben törést, repedést nem találtak. A vizsgálatot 3000 kg-os terheléssel megismételték, majd tovább növelték, és hárompontos feltámasztással (három keréken állva) megmérték a kritikus keresztartók nyúlását. Megállapították, hogy a kiszámítottak csupán 60 százaléka volt. Az autóbusz menettulajdonságaival, kanyarstabilitásával sem adódtak problémák, jobbnak bizonyult alvázkeretes társainál.

A próbákon nyert adatok alapos elemzése után megindult a Tr. 3,5 típusjellel ellátott autóbuszok sorozatgyártása. Az első példányokba a sofőrüléssel együtt 21 ülést helyeztek el, később e számot 19-re csökkentették, az álló utasok számát 23-ban adták meg. A kocsik 1948 augusztusában álltak forgalomba Budapesten.

A tervezők figyelemmel kísérték az első sorozatban átadott 40 autóbusz viselkedését. Csupán jelentéktelen változtatásokra került sor; a hengerelessel dombormintázatúvá alakított vaslemezpaddló némi kopás után csúszott, felületét bordás gumiszőnyeggel, később keskeny fabordákkal borították be.

Szerkezetileg nem merültek fel kifogások ellene, befogadóképességét azonban kritizálta a közönség. Akkoriban akadozott a főváros tömegközlekedése, a járművek zsúfoltak voltak. Abban az időben a kék autóbuszok száma nem érte el a 400-at. A kis Tr. 3,5-ösökre kevesen fértek fel, 60-70 emberrel megrakva nehezen bírta az emelkedőket, a hegyi utakat.

Az új magyar autóbuszt külföldön is bemutatták, érdeklődtek iránta. Már-már úgy látszott, hogy megindul az exportja, amikor 1949 szeptemberében, a 22-es vonalon közlekedő egyik kocsit völgymentben, fékhiba miatt megállíthatatlanná vált, következménye: több halott és számos sebesült. A főváros vezetői – vizsgálatra – az összes Tr. 3,5-öst kivonta a forgalomból. Egy hónap múlva azonban ismét engedélyezték a közlekedését, sebességét 65 km/h-ról 45 km/h-ra mérsékeltek és a szállítható utasok számát 34-re csökkentették.

A baleset és az azt követő intézkedések nem növelték e típus hírért. Emiatt, valamint a politikai feszültségek miatt nemcsak az exportja maradt el, a gyártását is megszüntették. Az iparban az önhordó szerkezetek ellenzői kerekedtek felül, s másfél évig még a kísérletektől is eltolták a szakembereket. Ám ez az idő is elmúlt, és az Ikarusban újra színre léphettek az úttörőmunkát végzett mérnökök, akik hamarosan megalkották az Ikarus 30-ast, a nagy sikereket elért közepes méretű autóbuszt.



mezelésre, a doblamezekre, hiszen az együttthordásból ezek is kiveszik részüket.

Zerkovitz összefoglaló jelentésében (amely tervezéstörténeti szempontból is rendkívül érdekes) olvasható, hogy a saját tömegből és a hasznos teherből adódó statikus igénybevétel kívül a méretezést kibővítették „olyan ellenőrzéssel is, amely a dinamikus igénybevételek következményeit vizsgálja. Itt általában elegendőnek tartjuk, ha a fellépő maximális gyorsulás, illetve lassulás esetén a tömegerőket az egyes rugócsapszgek környékén ellenőrizzük. Itt a keresztmetszetekkel igen bőven kell bánnunk, és nagy biztonsággal kell dolgoznunk. Mint főbb konstrukciós nehézséget kell megemlítenünk azt a körülményt, hogy az alátámasztási helyek (tehát a két tengely között), az ajtónyílások és a velük kapcsolatos peronrészletek kiképzése az egyseges erőképet nagymértékben zavarják, és ebből kifolyólag itt olyan helyi igénybevételek léphetnek fel, amelyekre a fentebb ismerttetett általános számítás nem terjed ki. Ez kétségtelenül az önhordó szerkezetek hátránya, amelyeknek áthidalása nagyobb szériagyártásnál valószínűleg az lesz, hogy az ilyen

ajtó- és peronrészletek, mint kész egységek, a különben építőköcka-rendszer szerint felépített vázakra egyszerűen behelyezhetők lesznek. Ez az oka többek között annak, hogy az önhordó szerkezeteket előállító gyárak általában szeretik az ajtónyílásokat az első, illetve hátsó tengely előtt elhelyezni. Ennek következménye első motorelrendezés esetén az igen megnövekedett elsőtengelynyomás, mivel a motort annyival előbbre kell helyezni, mint amennyi helyet az első tengely előtti utasforgalom kíván. A későbbiekben kívül ez az egyik oka annak, hogy bizonyos nagyságrenden felül a padló alatti és farmort-elrendezés terjed”.

A vázolt elvek alapján, gondokkal megküzdve épített autóbusz első példányát 1948 első felében indították próbaútjára. A jármű 3750 kg-t nyomott, ötven 50 kg-os homokzsákkal rakták meg. Az 5000 km-es túrán két személy tartózkodott a kocsiban. A vizsgálatot a karosszériára és a menettulajdonságokra korlátozták, a motor és a többi gépészeti egység tulajdonságait, paramétereit korábbról jól ismerték. Az útvonal változatos volt: országon, földúton, városokban, terepen egy-

# A versenyző múzeuma

Angliába utazni sokféle céllal lehet. Ha valakit a régi motorok érdekelnek, nehezen tud választani a gazdag gyűjtemények között. Ocskay Zoltán sorozata talán segít a döntésben.

**S**ajátos túránk első állomása New Milton. Hampshire megyében, Anglia déli partjainál található, félórnyira a szigetország legjelentősebb járműtörténeti kollektívájának helyet adó településtől, Beaulieu-tól. A múzeum alapítója és tulajdonosa Sammy Miller, aki egykor motorkerékpár-versenyzőként szerzett nevet magának. A magángyűjteményt 1969-ben sportkarrierje két fontos darabjával, a 250-es NSU Sportmaxszal és az 500-as Ariellel alapozta meg, s ma több mint 150 két- és háromkereki látható a kiállítóteremben. A múzeumot 1983-ban nyitották meg, az avatóbeszédet John Surtees mondta.

Sammy Miller az angolok számára élő legenda. Jóval túl az ötvenen ma is részt vesz ver-

senyeken, elsősorban az 1965 előtt gyártott terepmotorok számára rendezett futamokon, de alkalmanként gyorsasági rendezvényeken is. A versenyeken használt gépek a múzeumból kerülnek a pályára, tehát abból a szempontból egyedülálló a gyűjtemény, hogy a kiállított járművek java üzemképes, sőt ütőképes motorkerékpár. Kevés sportbarát gondolta volna például, hogy látja még versenypályán az 1953-ban gyártott Norton Kneelert, amely elkészültének évében mutatkozott be Ulsterben a North West 200 versenyen. Ray Amm körrekordot futott a teljesen áramvonalisdommal burkolt gépen, amellyel a későbbiekben 33 hosszú távú világrekordot állítottak fel. Ezt a különlegességet néhány esztendővel ezelőtt, teljes resta-

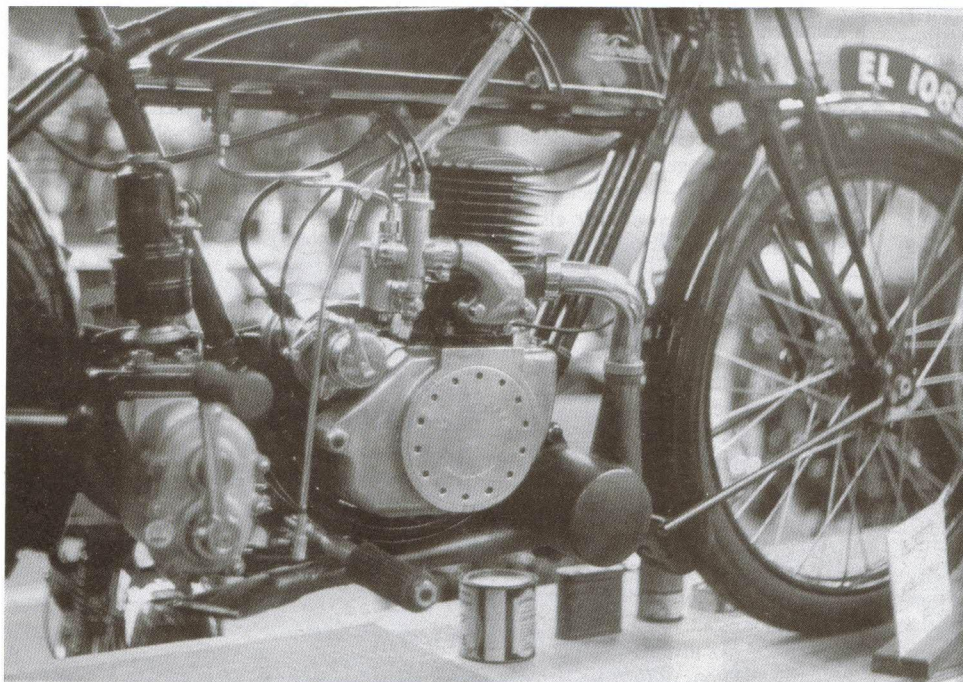


Norman Perks, a múzeum alkalmazottja éppen az Autó-Motor Veterán lapozgatja. Első motorját, egy Scott Squirrelrel 1933-ban vette, az utolsót, egy BSA Gold Start négy éve adta el. Az előtérben igazi ritkaság, a háromhengeres Scott

Velocette Model G3. Az 1923-ban gyártott, 249 cm<sup>3</sup>-es kétütemű motor külsőlendkeres, váltója háromfokozatú. A forgattyúház jobb oldalán lévő csavaros fedél a szerelést könnyítette meg

urálás után Sammy Miller maga vezette Brands Hatch betonjára az ünneplő tömeg előtt az 1000 Motor Fesztiválon.

Miller első motorja egy 1929-es Francis Barnett volt. A 197 cm<sup>3</sup>-es motorú gép ma a múzeumban látható, akárcsak az a 150 cm<sup>3</sup>-es New Imperial, amellyel 1951-ben, 16 évesen élete első versenyén indult. –

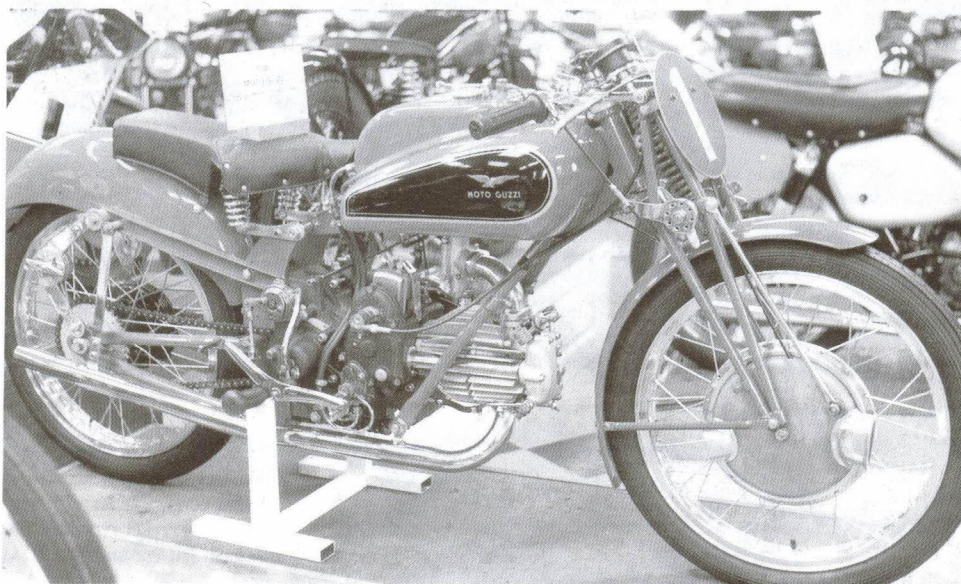
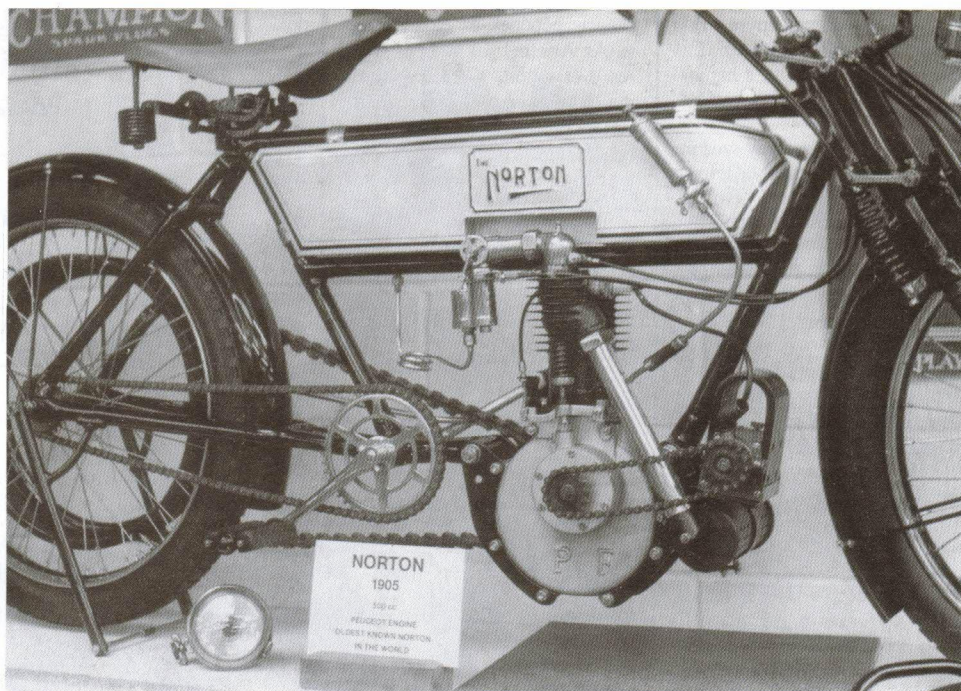


1905-ös Norton 500-as.

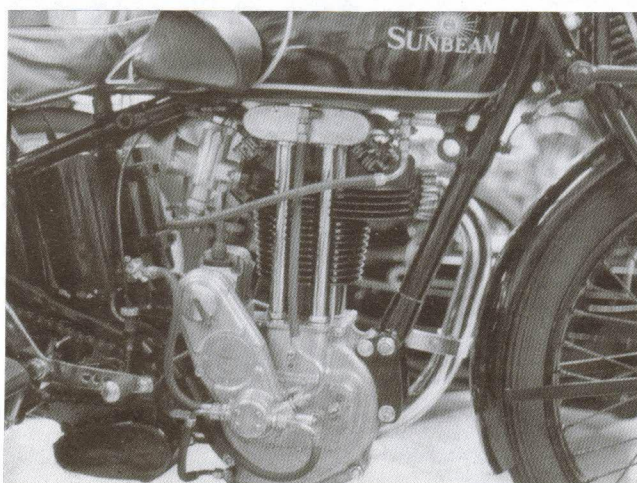
A legrégebbi ismert Norton a világon. Francia gyártmányú Peugeot-motorttal készítették, s állítólag a gyáralapító saját járműve volt

Vezettem, amíg a gyertya sluszszos nem lett – mondta erről a kudarccal végződött próbálkozásról, hozzátéve: – Senki sem mondta nekem, hogy mire való a gyertya a motorban.

1954-ben olyan géppel nyerte meg a Ben Nevis-kupát, amely idősebb volt, mint ő. A házi készítésű, merev vázas, elől csővillás gép, az SHS (Samuel Hamilton Special) nevet viselte: az 1933-as Matchless-vázba Villiers 8E típusú, 197 cm<sup>3</sup>-es motort szereltek.



Moto Guzzi Dondolino. 1946-ban készítették az 500 cm<sup>3</sup>-es, hajtászeleprugós egyhengerest



Sunbeam 95-ös 1933-ból. Ezzel az 500-as, felül szeleppelttel egykor Walter Rusk versenyzett

Miller érdeklődése nem korlátozódott csak a terepmotorozásra. Némi atyai segítséggel, meg egy 250-es Moto Guzzi eladásából befolyt pénzből vásárolt egy 1949-es AJS 7R versenymotort, amivel országúti viadalra, a Cookstown 100 nevű futamra nevezett be. Megnyerte, ám a Mid Antrim 150 versenyen már belekóstolt a veszélybe is.

„Az olajtank tetejét kis rudacska rögzíti a 7R-nél, ami menet közben kinyílt. Nem vettem észre, és az olaj elborította a gép hátulját. Egy kanyarban kiesztam és leromboltam egy közel három méter magas kerítést” – emlékezett az esetre.

A bukás ellenére Sammy Miller motorozása mély benyomást tett Terry Hillre, aki az NSU-autók és -motorkerékpárok képviselője volt akkoriban Belfastban. Felajánlott Millernek egy NSU 250-es Sportmax gépet, ami éppen akkor érkezett Németországból. Tudnivaló, hogy akkoriban az NSU volt az egyik legkitűnőbb sportgép, amelyet nem gyári versenyzők is megvásárolhattak. Terry Hill bemutatja Millert a kor egyik legkiválóbb ír motorversenyzőjének, Artie Bellnek, aki akkoriban hagyott fel a versenyzéssel, mivel 1950-ben a Belga GP-n gyári Nortonjával összeütközött Les Graham AJS Porcupine-jével és súlyosan megsérült. Bell lett Miller egyik kezdeti mentora, akire a fiatal versenyző mint hősrre nézett fel. Bell jól tudott tanítani, s elutazott Millerral

számos európai versenyre. Tanácsainak köszönhetően az ifjú sztár gyorsan fejlődött, s hamarosan az NSU-gyár támogatását is élvezhette.

Az országúti verseny-szezon végén Miller visszatért a terepmotorozáshoz, s 197 cm<sup>3</sup>-es Normanjén megnyerte az ír fűvesbajnokságot. A Normant hamarosan James Commandóra cserélte, s áttételesen ez a gép vezette el későbbi sikerei fontos állomásához, az Arielhez. Az 1956-os Skót Triálra készült, amikor tréningezés közben eltört egy fogaskerék a James váltójában. A gyár nem tudott segíteni, s ekkor ismét közbelépett Terry Hill, aki felhívta Ernie Smith-t az Arieltől, javasolva, adjon egy gépet Millernek. Három nappal a Triál előtt megérkezett a gép, s mint a mesében, a versenyen a győzelem.

1957-ben Miller az Arielnél kapott munkát, s Ulsterből átköltözött Angliába. Gyári triálversenyző lett, s feladata volt sajátján kívül két versenyzőtársa, Ron Langston és Gordon Bla-

**OEC Four 1932.** Az egyetlen ismert OEC, négyhengeres, duplex kormányzási rendszerrel. Felül vezérelt, 600 cm<sup>3</sup>-es motorját az Osborn Engineering Company készítette. Gazdag műszerezettsége a luxuskategóriának megfelelő. Úgy állították ki, ahogy egy kamra mélyéről előkerült

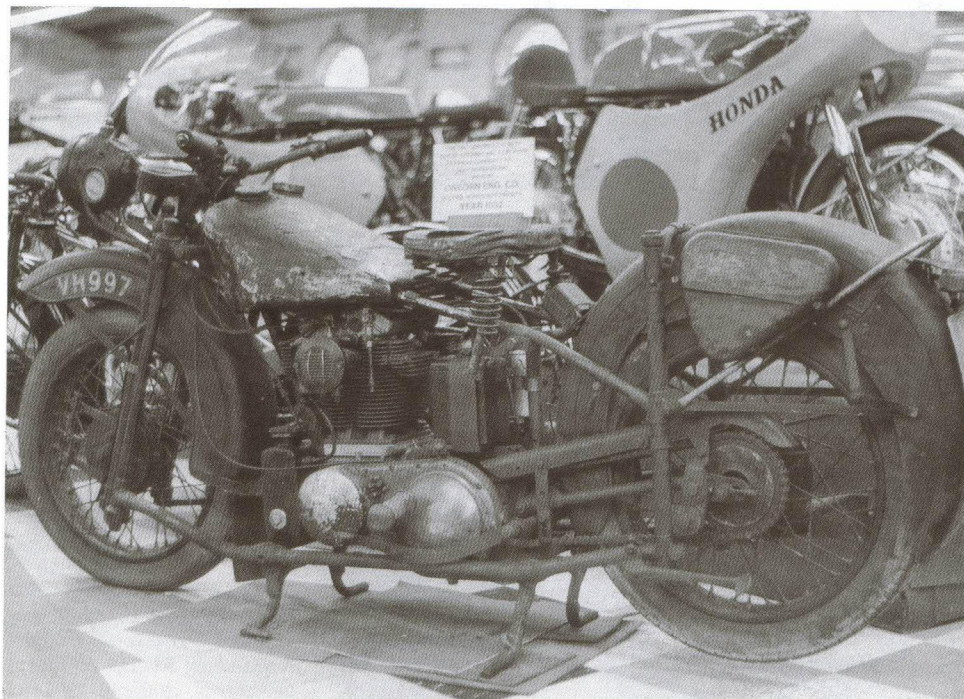
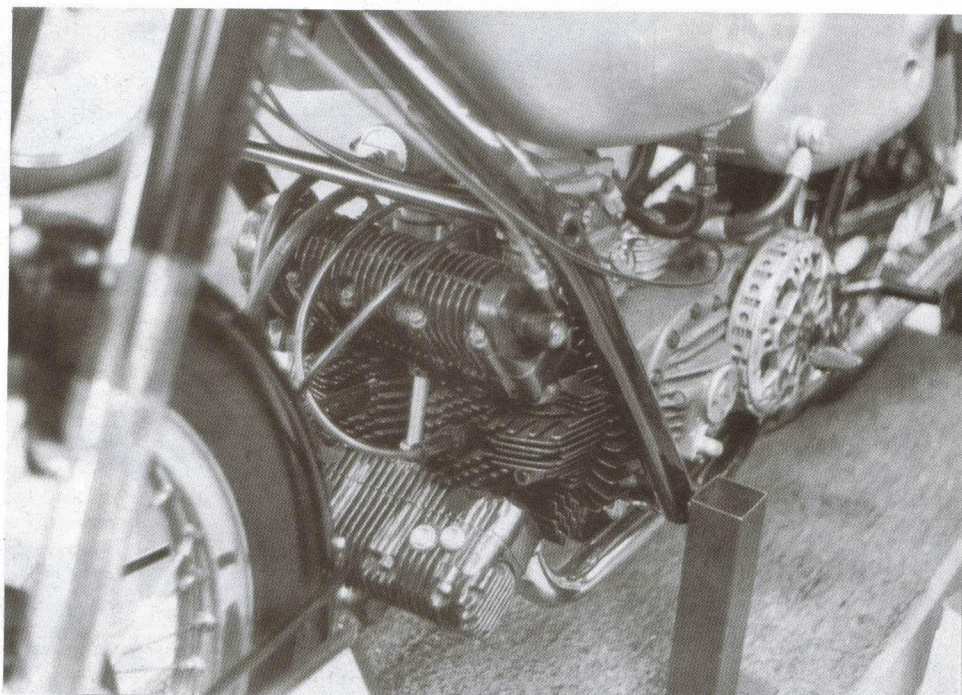
ckeway gépének az előkészítése is. Az Arielnél sok szép és sikeres évet töltött, s a kapcsolatra ma is szívesen emlékszik. Részt vett az új modellek kifejlesztésében és kipróbálásában, s emellett rendszeresen indult versenyeken, a munkaadó márkán kívül Mondiall és CZ-vel is.

Ma is hajnalban kel és késő estig dolgozik, napja javát a múzeumban tölti. Nemrégiben alapítványt hozott létre, amely a múzeum fejlesztését szolgálja,

## Sammy Miller Múzeum

Gore Road, New Milton,  
Hampshire, England

Nyitva egész évben 10.30-tól 16.30-ig  
Belépődíj: felnőtteknek 2 font,  
gyermeknek 1 font



**AJS Porcupine 1947.**  
Ez a kéthengeres 500-as különleges formájú hengerfejről kapta nevét. Bár tervezői nagy versenysikereket reméltek tőle, soha nem lett igazán eredményes

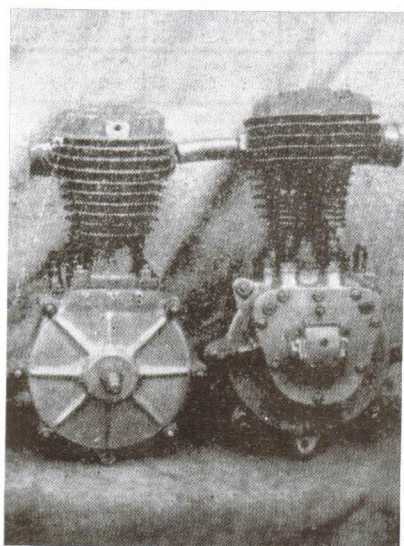
ugyanis szinte végtelen a felújításra váró motorok sora. Átlagosan három hónapig tart egy-egy jármű restaurálása, s ehhez a tempóhoz elengedhetetlen az angliai és európai börzék figyelemmel kísérése, ahonnan a hiányzó alkatrészek jelentős hányada beszerezhető.

A Sammy Miller-gyűjtemény szinte minden darabja érdemes lenne a bemutatásra, azonban erre sajnos nincsen módunk. A kiállítási anyag néhány olyan példányát láthatják olvasóink a fényképeken, amelyek különlegességük vagy éppen magyarországi előfordulásuk miatt érdekesek lehetnek.



A Mátra 100 korai példánya

KMB-blokkok a kihajtás  
és a vezérlés oldaláról



# MAGYARORSZÁGON KÉSZÍTETT MOTORKERÉKPÁROK

## 1894-1945

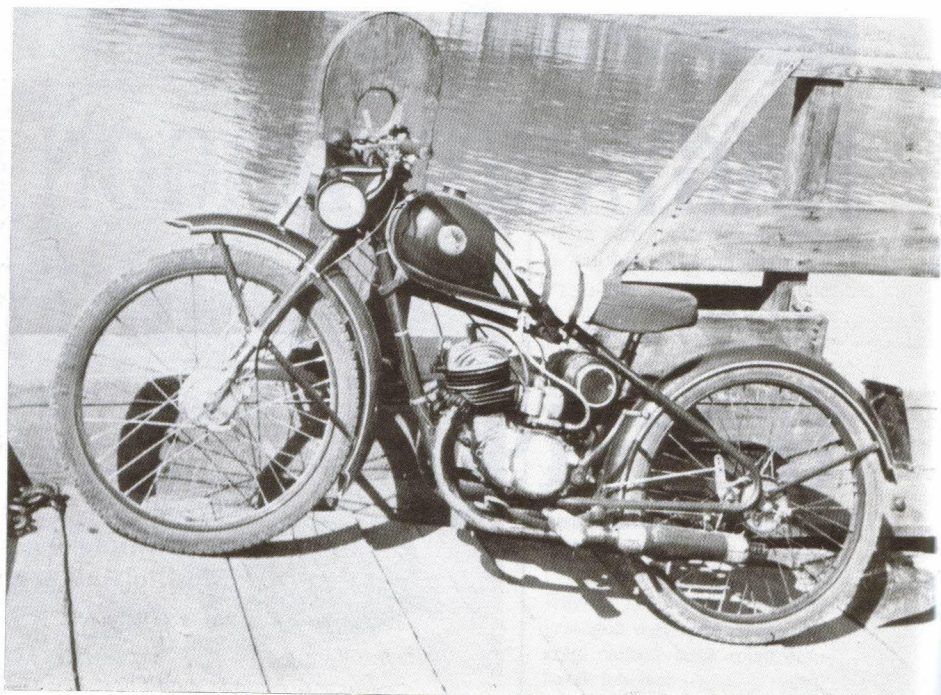
Előző két számunkban Muray Péter Pál szokatlan összeállítást adott közre, amivel – reméljük – sikerült érdeklődésüket felkelteni és együttműködésüket megnyerni. Most folytatjuk a betűrendes gyűjtemény közlését.

Gyártmány és típus	Tervező, készítő, gyártó	Gyártás		Motor			
		ideje	helye	saját	vásárolt	munkamódja	űrtartalma
Hora tandem	Hora Nándor		Budapest	×		4 ütemű	
Hora quadrocikli	Hora Nándor	1902	Budapest			4 ütemű	240 cm <sup>3</sup>
Hornák	Hornák József	1906					
Katzer	Katzer Ödön		Budapest			4 ütemű	
Kelemen	Kelemen Károly		Fegyvernek	×		4 ütemű SV	80,5 cm <sup>3</sup> 45,8×49
Kelemen	Kelemen Károly		Fegyvernek	×		4 ütemű OHV	100 cm <sup>3</sup>
Kiss M. A. és Pápai I.	Kiss M. Antal és Pápai István	1922			×	2 ütemű	
KMB	Kiss M. Antal és Fia		Budapest	×		4 ütemű SV	348 cm <sup>3</sup> 70×90
KMB	Kiss M. Antal és Fia (Kiss Károly)		Budapest	×		2 ütemű	98 cm <sup>3</sup>
Mátra 100	Urbach László	1939	Budapest	×		2 ütemű	98 cm <sup>3</sup> 50×50
Mátra	Urbach László		Budapest	×		2 ütemű	
Mátra 125	Urbach László	1940	Budapest	×		2 ütemű	125 cm <sup>3</sup> 54×54
Mátra 200	Urbach László	1940	Budapest		×	2 ütemű	197 cm <sup>3</sup> 61×66
Mátra 100	Urbach László	1941	Budapest	×		2 ütemű	98 cm <sup>3</sup> 50×50
Mátra 125	Urbach László	1941	Budapest	×		2 ütemű	125 cm <sup>3</sup> 54×54
Mátra 100 luxus	Urbach László	1943	Budapest	×		2 ütemű	98 cm <sup>3</sup> 50×50
Méray-Zedel	Méray-Horváth Lóránt	1920	Budapest		×	4 ütemű	119 cm <sup>3</sup> 60×70
Méray-Moto-Reve	Méray-Horváth Lóránt	1921	Budapest		×		

## 1894-1945

Sorozatomban elérkeztem az M be-tűhöz. Itt első helyen Urbach László híres gyártmánya, a Mátra áll. A rendelkezésemre álló adatokat újból áttanulmányozva, úgy gondolom, itt kell felhívnom az olvasók és különösen a motorgyűjtők figyelmét egy fontos körülményre.

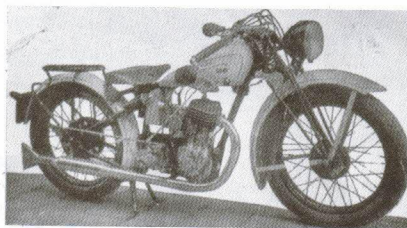
Urbach László, aki kiemelkedő tehetségű versenyző volt fiatal korában, rendkívül sok tapasztalatot szerzett a motorkerékpár-kereskedelemben is. Így, amikor vállalkozása, a Mátra-gyártás sikeresen megindult, nem télenkedett, hanem a legkülönfélébb fejlesztésekbe kezdett.



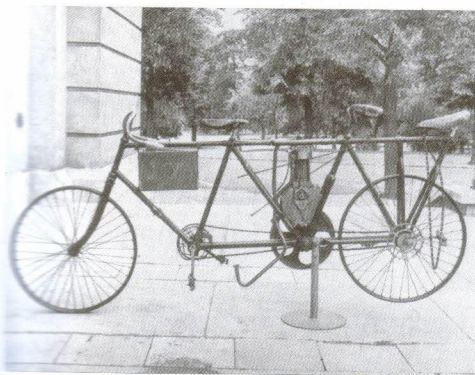
Eszköz neve	Váz		Meghajtás módja	Információ		Elkészült darabok száma	Megjegyzés	
	saját	vásárolt		forrása	dátuma			
	x		csőváz	lánc			motorja De Dion Bouton másolat	
125 LE	x		csőváz	fogaskerék	Zsuppán I.: Made in Hungary 6 Autó-Motor	1978/6	1	motorja De Dion Bouton
					A IX. Budapesti Nemzetközi Automobil Hivatalos... katalógusa	1936		a motort 1906-ban a III. Nemzetközi Automobil Kiállításon mutatták be
125 LE					KMAC Jubiláris Aranykönyv 1900-1930	1930		Katzer Odön 1906. szeptember 30-án részt vett motorjával az első túraversenyen
		x		lánc	magángyűjteményben található			kerékpárra szerelhető segédmotor
			lánc, 2 fokozatú váltón át		Ocskay Z.: A Kelemen-motor Autó-Motor	1986/23		
	x				Rózsa Gy.: A motorkerékpár története II.	1961	kb 10	
	x		csőváz öntött acélmuffokkal	2 lánc 3- vagy 4-fokozatú Burman váltón át	KMB-prospektus			
	x		csőváz	lánc	KMB-prospektus	1943		
125 LE	x		csőváz és csőrügős első villa	1 lánc 2 fokozatú váltón át				
125 LE					Váradi F. feljegyzései a Mátra motorokról			speciális versenymotor
125 LE	x		csőváz és csőrügős első villa	1 lánc 3 fokozatú váltón át	Autó-Motor	1940/5		
125 LE	x		csőváz, lemezvilla	1 lánc 3 fokozatú váltó	Mátra-prospektus + Autó-Motor	1939 1939/14		
125 LE	x		csőváz és csőrügős első villa	1 lánc	Mátra 100-125 prospektus	1941		újítás volt a dekompresszor, kormányozható, erősebb világítás stb.
125 LE	x		csőváz és csőrügős első villa	1 lánc 2 fokozatú váltón át	Mátra 100-125 prospektus	1941		átállítással 4 fokozatú lett a sebességváltója
125 LE	x		csőváz és csőrügős első villa	1 lánc, 2 fokozatú lábkapcsolású váltón át	Mátra kezelési és szerelési utasítás	1943		megerősített első villa (3 lemezes) és váz, nagyobb lámpafej stb.
	x		csőváz	lánc	Automobil-Motor-Sport + Autó	1926/20 1922/1		ezzel a géppel győzött Méray-Horváth L. a III. Svábhegyi versenyen
	x		csőváz		a Motoros	1929/14		a cikk szerint ez a gép volt M. H. L. első motorkészítménye

## 125-ös Mátra próbaúton

350-es, elefántcsont színű KMB, körülbelül 1936-ból



Hora Nándor tandemje, amelyet valószínűleg kerékpárversenyeken használtak



Ismerve a jövőbeni motorvásárlók és a már aktív motorosok gondolkodását, valamint a versenyeken elért jó eredmények óriási reklámértékét és meggyőző erejét, néhány év alatt számos extra felszerelést, alkatrészt fejlesztett ki az alaptípusokhoz. Ezekkel ki-kí tetszése szerint túrásíthatta vagy sportosíthatta motorját.

A 100-asoknál például lehetőség volt a tekerős indítás berúgópédalossá alakítására. Árultak sporthengert, a normál 8,5 literes tankot pedig 9,8 literesre lehetett cserélni.

Ezek és a többi változtatási lehetőség

megnehezíti az eligazodást a ma fellelhető Mátrák között, de alapos összehasonlítással és gondos mérlegeléssel a legtöbb kétségre választ lehet adni.

Örömmel tapasztaltam, hogy munkám máris több olvasót készítetett hozzászólásra. Értékes segítséget kaptam Balogh Dezsőtől, Farnady Zsolttól és Tályai Lászlótól. Ahol mód van rá, ott adataikat, észrevételeiket beépítem a megfelelő részbe, ahol erre már nincs lehetőség, ott a sorozat lezárásaként tervezett kiegészítésben fogom közölni az új információkat. Több értékes fotót is kaptam, illetve vásároltam, amelyek közül néhányat szintén a kiegészítéshez fogok csatolni.

Remélem, hogy az olvasók továbbra is figyelemmel kísérik munkámat és ahol lehet és szükséges, megteszik észrevételeiket.



„Próbaúton a Robogó motorkerékpár,  
a Rákosi Mátyás Művek gyártmánya”

„Tóth Alfréd, az Újpesti Állami Áruház  
kirakatrendezője örömmel viszi haza  
a kölcsönzött gyermekmérleget  
és babakocsit”



„Balesetet okozott a síkosra fagyott út  
és a sűrű köd Dunabogdány előtt  
az országúton. Egy személygépkocsi és egy  
áruval megrakott oldalkocsis motorkerékpár  
karambolját mutatja a felvétel”



„Szórakoznak Budapest dolgozói.  
Motorosok indulnak balatoni hétvégére”

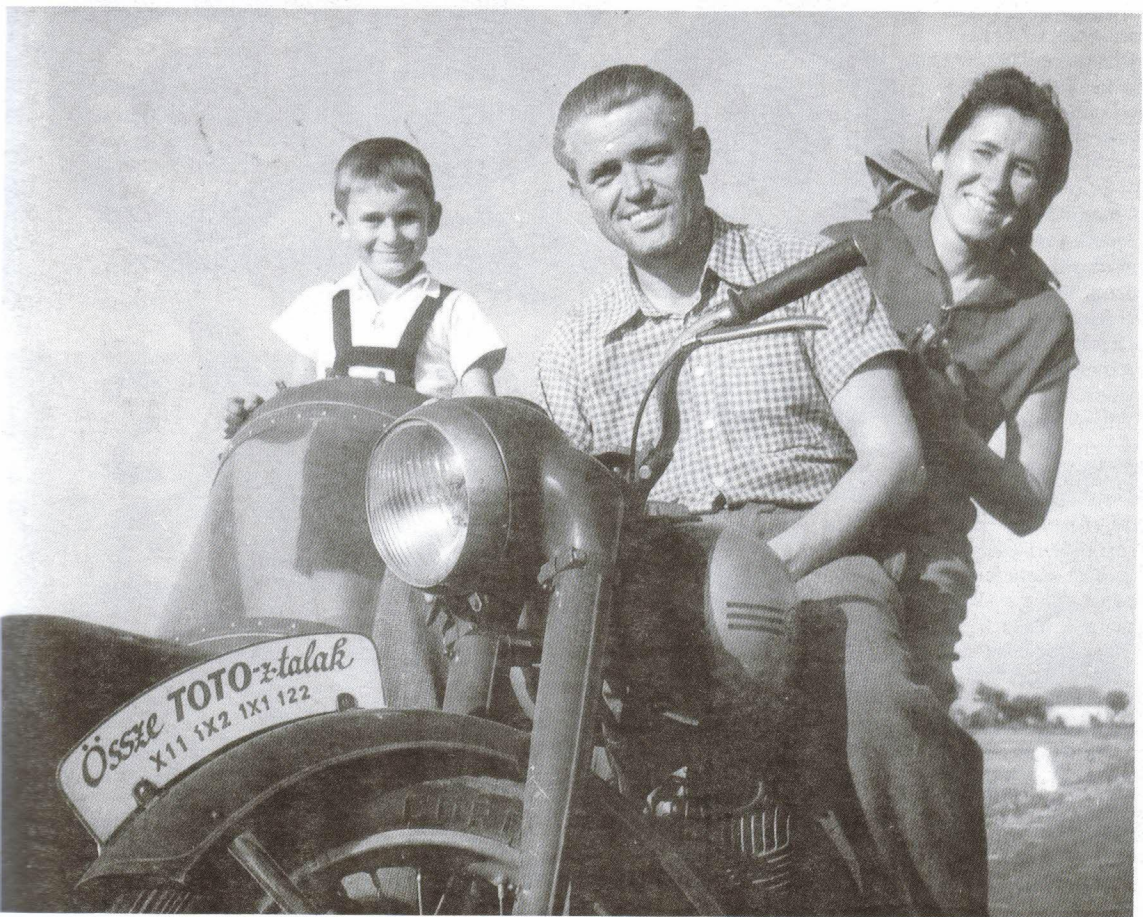


# ALBUM

A régi járművek gyűjtői általában a korabeli szaklapokból gyűjtik a tulajdonukban lévő autókra, motorokra vonatkozó információkat. Ezek viszonylagos ismertsége miatt most az ötvenes, hatvanas évek napi-és hetilapjainak hírei közül mutatunk be olyanokat, amelyek a motorizációhoz kapcsolódnak. Elsősorban természetesen a képek lehetnek érdekesebbek, de az eredeti szövegek is hozzátartoznak a korhangulathoz, amint Lackner Pál válogatásából kitűnik.



„Motorkerékpár-  
börze  
a Nagykörúton.  
A József körúton,  
a volt Wien  
Szálloda előtt van  
a személyi  
motorkerékpár-  
tulajdonosok  
tőzsdéje. Itt  
árulják és cserélik  
a motorkerékpá-  
rokat”



„Tóth János,  
a kecskeméti  
járási tanács  
dolgozója  
és családja  
egyhetes  
nyaralásból térnek  
vissza Miskolc-  
Tapolcáról  
a totónyeremény-  
ből vett motoron.  
Tóth János  
negyedmagával  
játszott a totón,  
és tavaly, a 43.  
héten érte a nagy  
szerencse, 117 000  
forintot nyert.  
A nyert összegből  
családi házat  
és egy 350 cm<sup>3</sup>-es  
oldalkocsis Jawa  
motorkerékpárt  
vett”

# PANNÓNIAK A BOL D'ORON

Néhány értékes, a Pannóniák gyártására vonatkozó dokumentumot ajánlott fel szerkesztőségünknek Pesz János. Szinte mellékesen érdekes adalékokat ismertünk meg a márka Le Mans-i szerepléséről.

**A** Pannónia négy alkalommal vett részt Franciaországban a Bol d'Or elnevezésű 24 órás versenyen. 1956-ban kategóriagyőztes, 1959-ben pedig második volt egy-egy 250 cm<sup>3</sup>-es gép. Ezután hosszú szünet következett, s egészen 1971-ig kellett várni az újabb próbára. A húsz évvel ezelőtti futamot Le Mans-ban, a 4442 méter hosszú Bugatti pályán rendezték. A magyar színeket Böndicz János, Juhos Árpád, Nagy Gyula és Reisz János képviselték. A kategóriában a két Pannónia mellett két-két Honda, Ossa, CZ és Kawasaki, három Ducati és egy Bultaco és Jawa indult. A győzelmet egy Ossa szerezte meg, 508 körrel. Mögötte végzett egy Ducati 497 körrel, majd két Kawasaki következett 489 körrel. A Böndicz-Nagy vezette motor ötödik lett 481 kört teljesítve, s a hatodik helyen ért célba a Juhos-Reisz féle gép. 454 kör után, megelőzve egy Ducatit, a többiek ugyanis már kiestek a versenyből.

A korabeli tudósítások mindegyike felemlíti Juhos Árpád nagy futását, akinek motorja éppen a depókijárat elhagyása után romlott el, s mert visszafelé nem lehetett tolni a pályán, egy teljes kört tett meg futva. Az idővesztés a harmadik helytől fosztotta meg ezt a csapatot.

A műszaki problémákról érthetően nem szívesen meséltek a gyáriak a verseny után, csupán annyit lehetett megtudni a cikkekben, hogy a hátsó kerékagy menesztőcsapja szakadt ki és eltörte az agy belső bordázatát. Pesz Jánosnak a motorkerékpárgyár egykori munkatársaitól szerzett értesülései alátámasztják ezt az információt, amennyiben a kerékagy gumipogácsái a rendkívüli igénybevétel hatására sorra kiverődtek, a csapatok egy idő után már a gumipogácsa fémházához koppantak, s végül az egyik letört, majd keresztbefordulva leblokkolta a kereket. E hiba mellett 45 perces késedelmet okozott a másik gépen bekövetkező porlasztótörés, ami már a próbaversenyen is előfordult. A 26-os Mikuni karburátorok nem bírták az igénybevételt, s talán éppen ezért próbálkoztak a kísérleti műhelyben 27-es Bingekkel is.

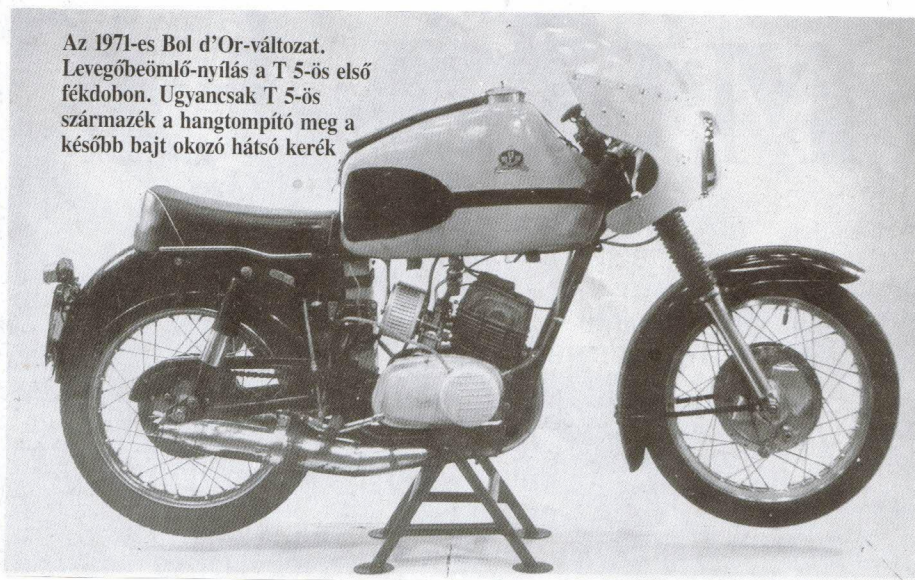
A leírásokból nem derül ki pontosan, hogy milyen teljesítményű is volt a 24 órás verseny-

ben részt vevő Pannónia, azonban a Pesz János birtokában lévő napló, amely a fékpadi mérések adatait tartalmazza, talán ebben a kérdésben is tiszta helyzetet teremt. Az AM hasábjain megjelent írásában Szepte Gyula főkonstruktor a következőket állítja: „a teljesítményt 26-27 LE-ben szabtuk meg, maximálisan 7000-7200 ford/perc mellett”. A fékpadi napló azonban arról árulkodik, hogy a kísérletek során 32 lóerőig jutottak a márciusban kezdődő felkészítés során, s a versenyre küldött egyes számú gép 29,4 lóerős volt 8000/min-nél. A szigorú tűréskövetelmények miatt a másik sem lehetett gyengébb.

A széria P 20-as blokkján egyébként csak kisebb változtatásokat végeztek, ezek közé sorolható a könnyűfém henger alkalmazása, négy felömlőcsatornával, s hogy a dugattyúcsapszeg túrgörgős ágyazást kapott. A már említett és hibaforrásként szereplő Mikuni karburátor mellett más japán alkatrész is került a Pannóniába, minthogy a dinamó és a feszültség szabályzó

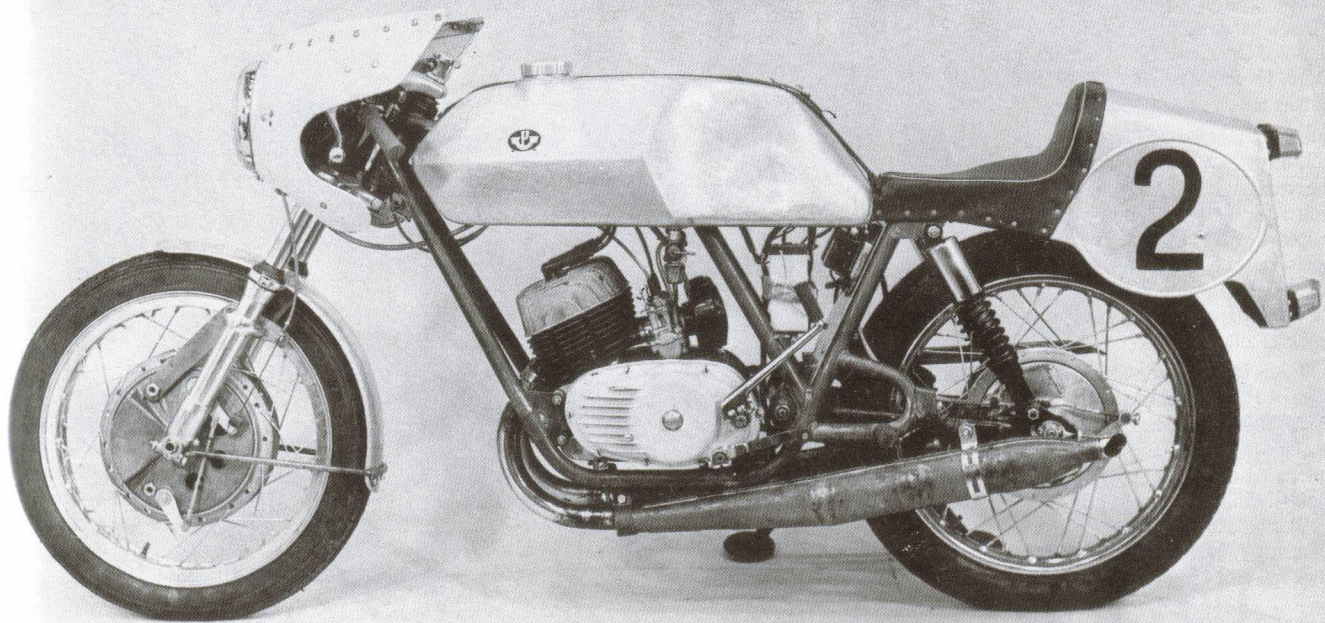


Gyorstöltéshez alkalmas sapkát szereltek a kissé ormótlanra sikerült üzemanyagtartályra, s a versenyhelyzetnek megfelelően hátra került a lábtartó meg a váltókar

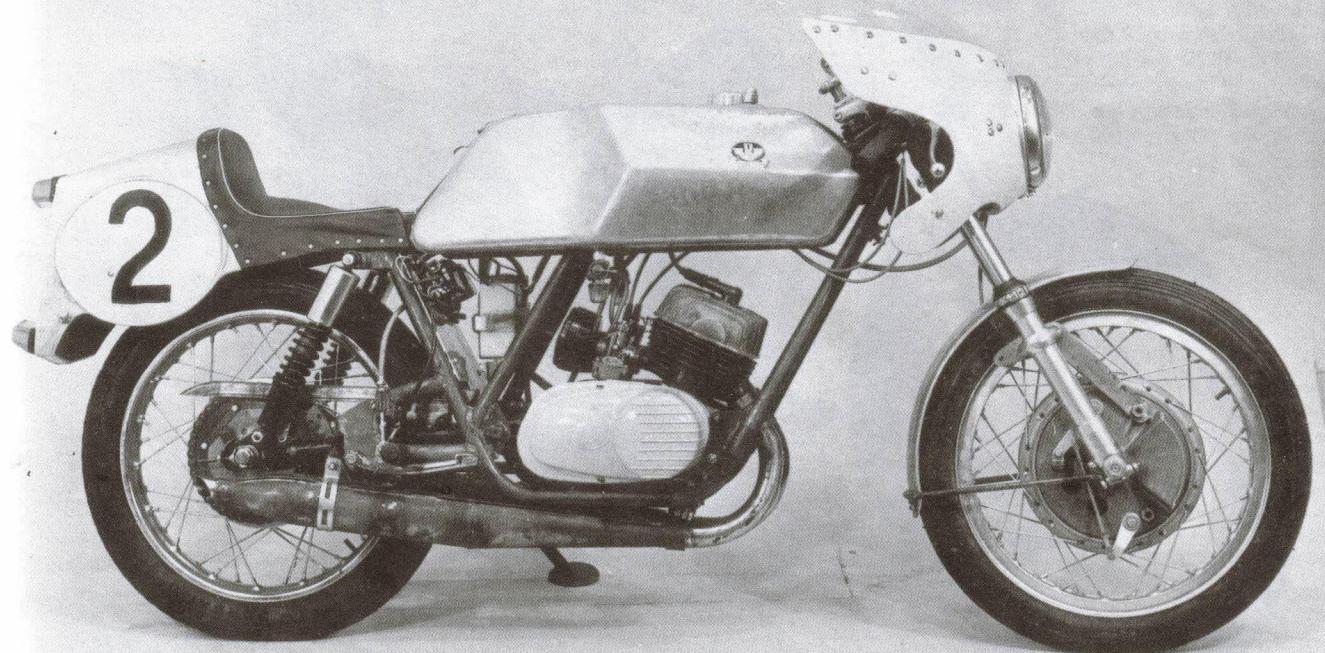


Az 1971-es Bol d'Or-változat. Levegőbeömlő-nyílás a T 5-ös első fékdobon. Ugyancsak T 5-ös származék a hangtompító meg a később bajt okozó hátsó kerék

Elődjénél lényegesen sportosabb  
küllemű az 1972-es versenygép. Jól  
látszik a speciális vázkialakítás, az  
alacsonyabb felépítés



Tipikus versenygép, minden könnyen  
hozzáférhető, gyorsan javítható. Maga a  
motor is egyszerűen szétbontható volt, de  
erre szerencsére nem volt szükség

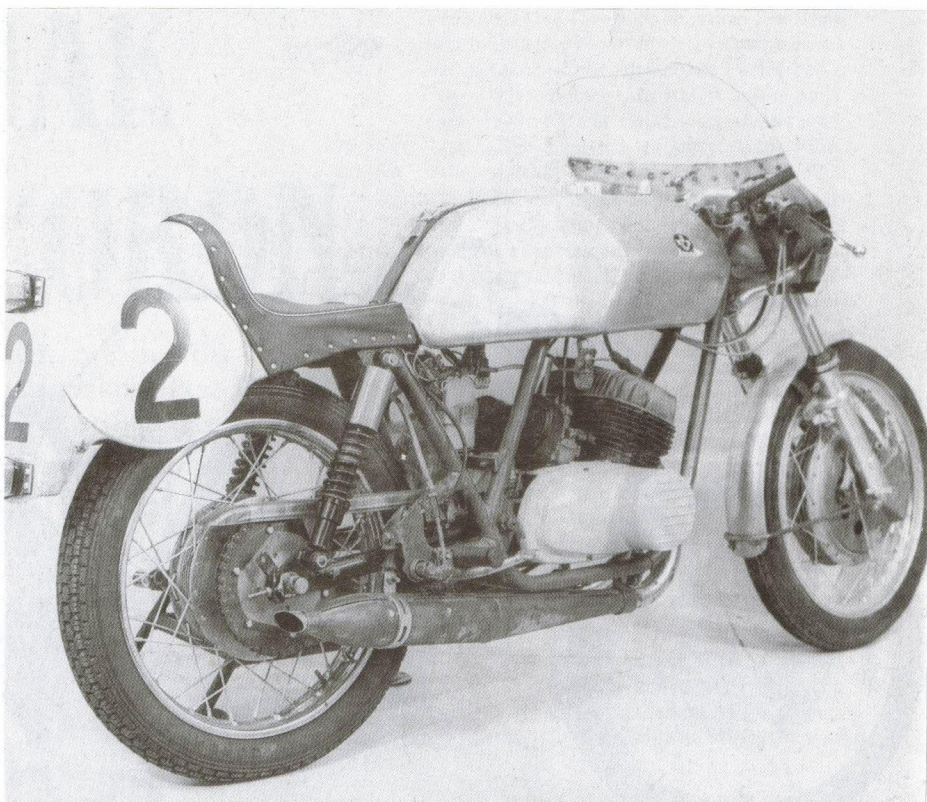


Figyelmet érdemel a hátsó kerék; ezen jól látható a szériamegoldástól való eltérés.

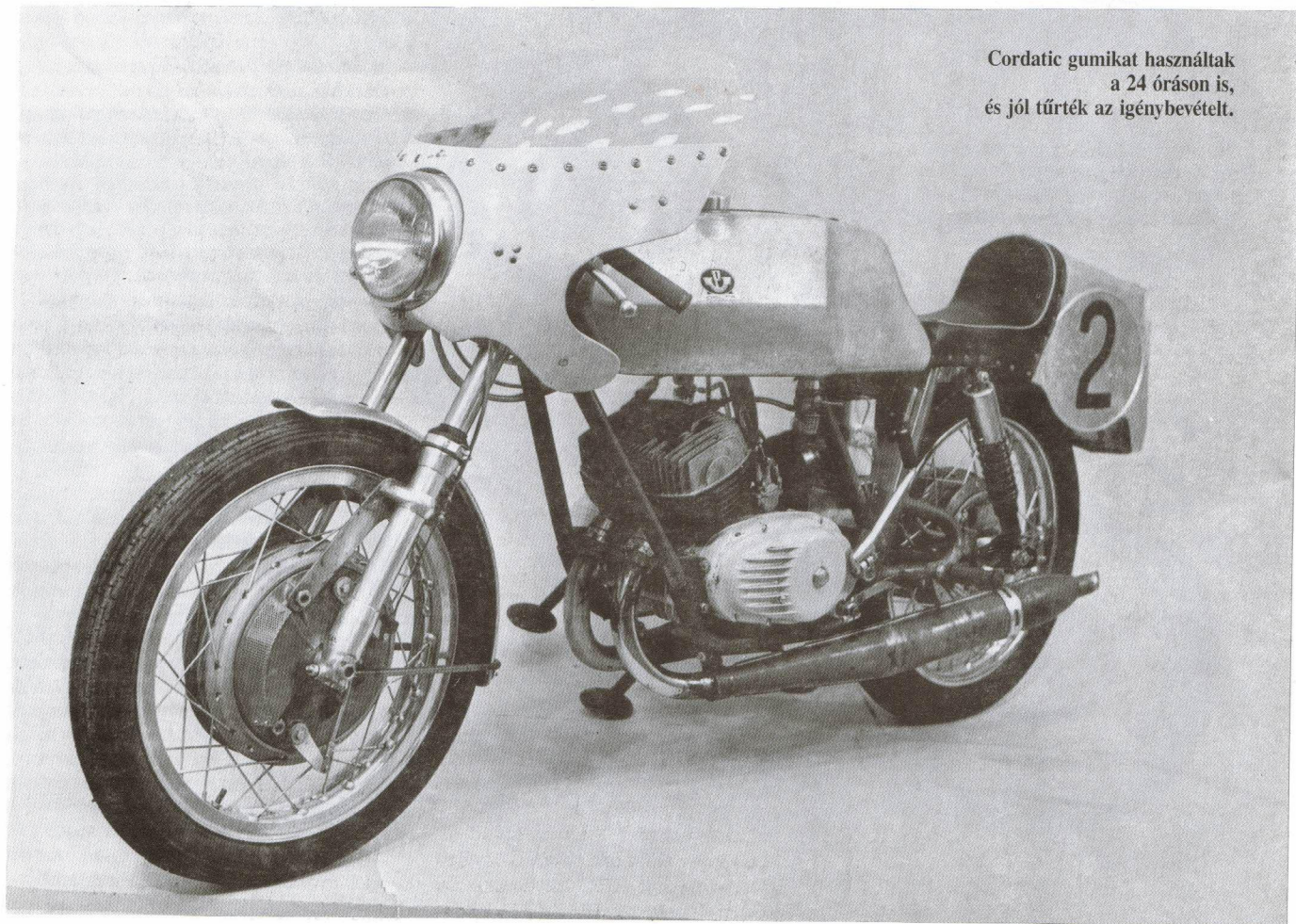
► Mitsubishi-gyártmányú volt. A nagytárcsás kerékagy és a hangtompító dob a T 5-ösről érkezett a Bol d'Or gépre, Hella gyártmányú első fényszóró, kis áramvonalidom és körülbelül 25 literes tank tette teljessé a speciálgépet.

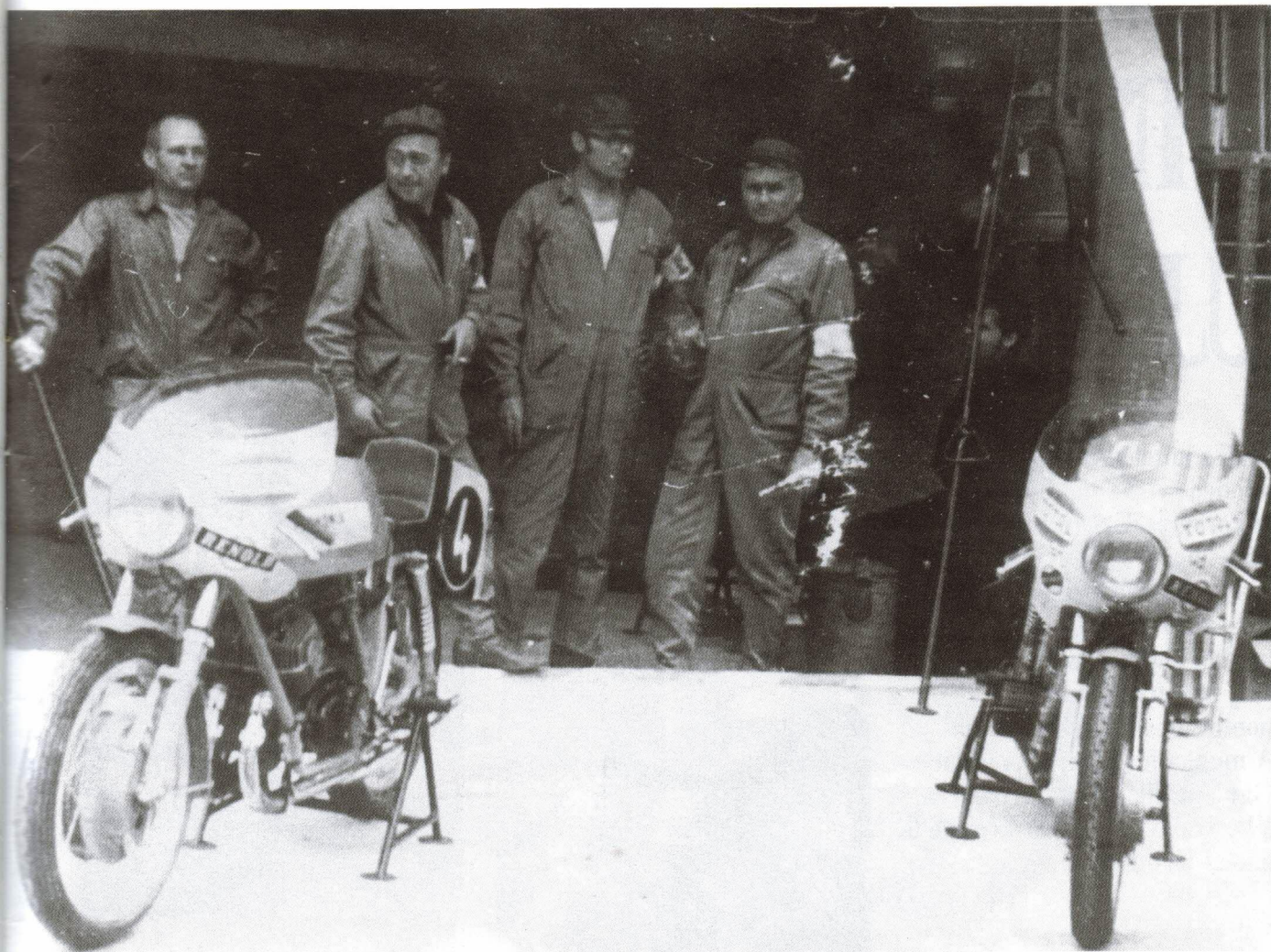
Amikor a csapat hazaérkezett az 1971-es versenyről, a tisztas helytállás örömeiben hamarosan megszületett a döntés a következő évi részvételtől. Állítólag ekkor szereztek be egy szabályzatpéldányt is, amely rögzíti az elvégezhető átalakításokat, Le Mans-ban ugyanis komoly meglepetéssel vette tudomásul a kiutazó csapat, hogy a versenytársak a Pannóniától eltérően speciálgépekkel állnak rajthoz.

Az 1972-es Pannónia versenygép a P 20 M változatot kapta. A P 20 M jelű versenymotor 1967-ben készült, amikor még nem is volt sorozatgyártásban a „húszas”. 1968-ban Bába Antal versenyzett vele, s második lett a magyar bajnokságban. A 24 órás futamra felkészített gép számára módosították a villaszöveget, Arces villafejet és Ceriani villát, valamint 34 literes üzemanyagtartályt szereltek fel, elöl 230 mm-es, kétkulcsos, Fon-



Cordatic gumikat használtak a 24 órás is, és jól tűrték az igénybevételt.





tana gyártmányú dupla fék, hátul a T 5-ösről származó 200 mm-es fék volt.

Annak ellenére, hogy az előző évben a közel 30 lóerős motor hibátlanul üzemelt, felülről jövő utasításra a Bol d'Or modellek teljesítményét 24 lóerőben szabták meg. A könnyűfémből készült henger a széria P 20 forgattyúházra került, s maradt a 26-os Mikuni karburátor. A kedvezőtlen tapasztalatok nyomán megszüntették a hátsó agy rugalmas kapcsolatát, s különös módon a szekunder áttétel kis fogaskerekére helyezték át. A mezőkövesdi próbaversenyen bizonyosodott a döntés hibás volta, az eredmény a kapcsolat széttörése volt.

Az 1972-es verseny nem volt éppen diadalmenet a Pannóniák számára. Reisz Jánost egy nagy sebességgel érkező Honda hátulról elgázolta. Az AM-ben megjelent rövid hír ezenkívül annyit közölt még, hogy egy Montesa nyert, s a másik Pannónia a hatodik helyen végzett. Olvasható egy ígéret is, amely szerint a következő számban részletes tudósítás következik, de erre nem került sor. Ami azt illeti, elég nehéz lett volna megmagyarázni, miért kellett a tartósságra való törekvés jegyében oly mértékben visszavenni a Pannóniákat Le Mans-ban.

A versenyben győztes Montesa 581 kört tett

meg 109,3 km/h átlaggal. A legjobb körének ideje 2 óra 10'5'', átlaga 122,5 km/h. Mögötte egy Kawasaki következett (559 kör, 103,5 km/h, 2 óra 18'6'', 115 km/h), majd a harmadik egy Ossa (549 kör, 101,6 km/h, 2 óra 16', 113 km/h). Két Ducati után a hatodik lett a 3-as rajtszámú Pannónia 484 kört teljesítve, 89,6 km/h átlaggal. Legjobb körének ideje 2 óra 26'4'' legjobb körátlag 109,3 km/h, messze a legrosszabb a mezőnyben. A 10. órában kiesett Reisz-Juhos féle gép legjobb körideje 114,6 km/h volt, ami a hatodik legjobb teljesítmény. A 250 cm<sup>3</sup>-es kategóriában 11 motorkerékpár rajtolt, hét ért célba. Az említettekén kívül egy Yamaha könyvelhette el ezt a sikert. A kiesettek listáján a 4-es rajtszámú Pannónia mellett egy Yamaha (13. óra), egy Ossa (15. óra) és egy Ducati (22. óra) szerepelt.

A Pannóniák eredményét kudarcnak minősítették és a csepeli vezetők körében temetői hangulat alakult ki. A 24 órás nemzetközi versenyen való részvételről többet szó sem esett, igaz, három évvel később meg is szűnt a Pannóniák gyártása.



1972. Bol d'Or depó. A képen balról jobbra, Csabai Béla, Bába Antal, Horváth Ferenc, Teleki Károly. A műtermi képen látott géppel ellentétben a 4-es rajtszámú Pannónián látszik, hogy a motort elől már gumi-ágyba rögzítették.

BMW R51/3 1951

# MINDEN ÉVBEN ÚJ MOTOR

Az őszi közeledtével minden évben újabb öreg motorkerékpárt visz haza Tóth János, szegedi olvasónk. A sort két évvel ezelőtt egy elég elhasznált R51/3-as BMW-vel kezdte, amelyet több mint egy évig tartott újra lábba, pontosabban kerékre állítani. A munka menetét, állomásait Gajdán Miklós vetette papírra, s L. Szabó László fényképezte le a kész járművet.



**V**eterán járművekkel foglalkozni egy kicsit szerencsejáték is. Előfordul, hogy a hetekig, hónapokig, sőt évekig tartó módszeres keresés nem hoz eredményt, de véletlen folytán mégis előkerül az óhajtott jármű vagy alkatrész. Sokszor nem is kell érte messzire utazni, ritkaságok ma is gyakran hevernek közeli műhelyek, pajták mélyén felejtve.

Tóth Jánosnak sem kellett világga mennie, csak egy kicsit alaposabban körülnézni lakóhelyén, amikor két évvel ezelőtt úgy döntött, hogy veteránosra adja a fejét és elkezdte első motorját keresni. Rövid kutatás után, házuától alig néhány utcányira akadt rá a teljesen lestrapált, már kosárban tárolt BMW R51/3-asra. Az öreg jószág minden egysége alkatrészeire bontva pihent a kosár alján, a régi tulajdonos mégis megesküdött rá, hogy minden megvan. Aztán a felújításkor derült ki, hogy valóban majdnem teljes az alkatrészlista, csak sok darabnak köze nincs a BMW-hez. A gázmarkolat, az első lámpafej, és a hátsó lámpa Pannóniái lehetett valaha, az első sárvédő eredete viszont egyszerűen kideríthetetlen volt. Csak az volt biztos, hogy a BMW-é nem lehetett.

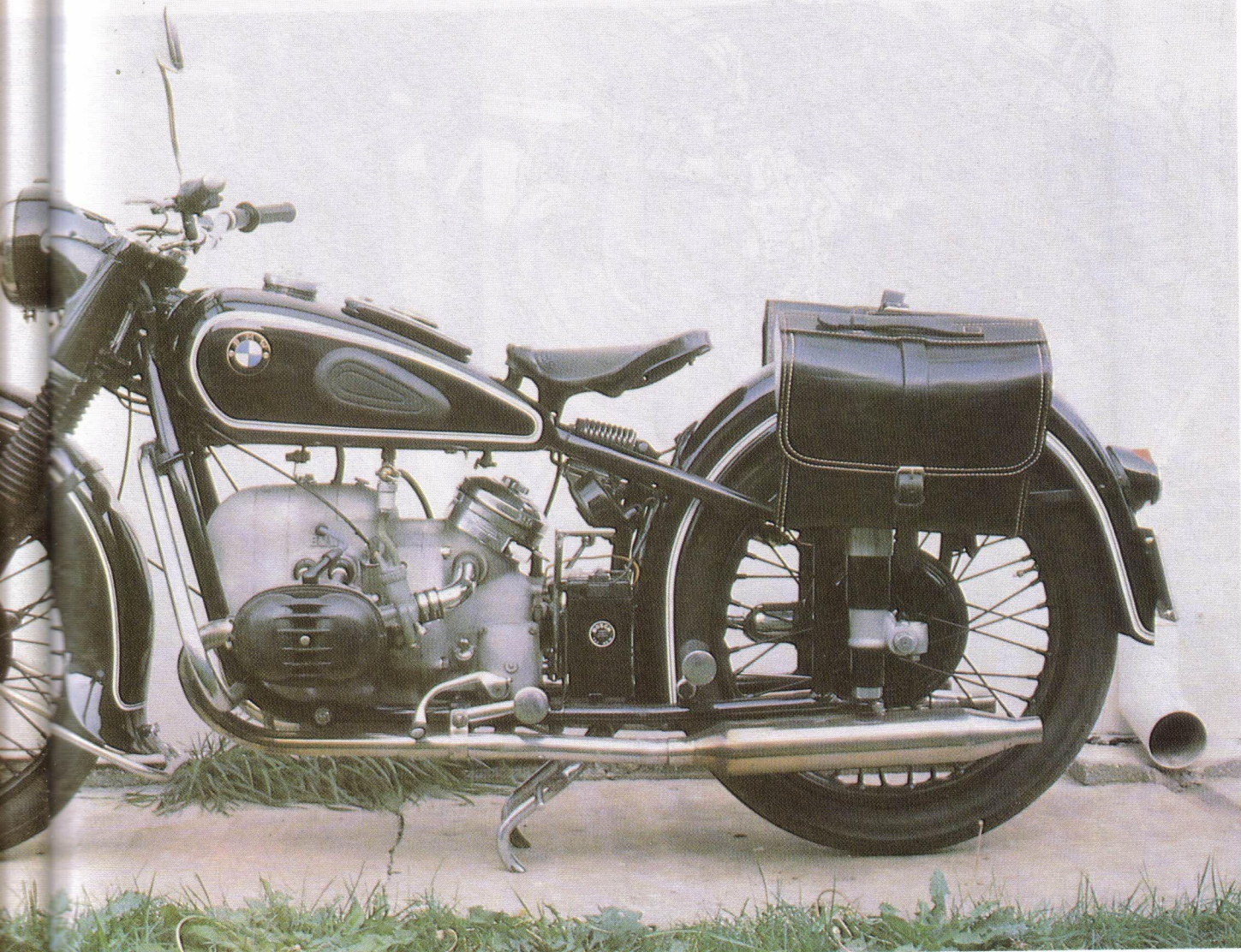
Kívül-belül eredeti a fényszóró. Az üveg és a tükör is tiszta, hibátlan, ma is tökéletesen világít a régi fényforrás

Ugyanezt láthatták az ötvenes évek motorosai, ha az R51/3-as „műszerfalára” pillantottak. Szokatlan a sebességmérő műszer mutatójának mozgási tartománya, ma már ilyen elrendezéssel nem találkozhatunk

A hiányok csak az egyik gondot jelentették, a másik baj a valóban alapos elhasználtság volt, amin csak gépmunkákkal lehetett segíteni. Löttyögtek a dugattyúk, a hajtókarok pedig úgy lógtak, hogy csoda, hogy nem hullottak ki a görgők. Ezek felújításával kellett kezdeni, már csak azért is, mert ezek a munkák Tóth János szakmájába vágtak, aki esztergályosként keresi a nyerét.

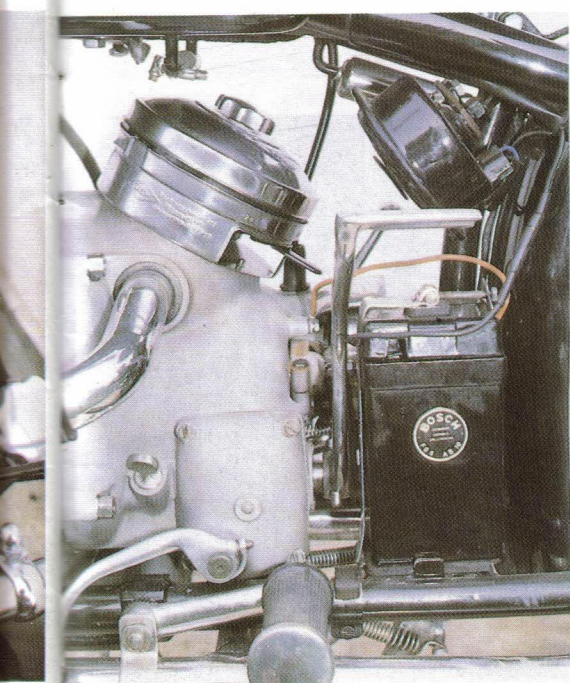
A dugattyúkat úgy sikerült pótolni, hogy szerzett két, eredeti, még a negyvenes évekből származó nyers dugattyúöntvényt, és azokat saját maga munkálta készre. A hajtókarcsapágyak ja-





Hidegindításkor a nedves légszűrő nyílását kellett zárni, ez is új megoldás volt az R51/2-eshez képest. Az akkumulátor persze nem eredeti, de jól mutat rajta a Bosch-embléma

Mint az új, olyan az öreg R51/3-as. A fényezés, a króm is csillog, és sehol egy olajfolt a motor alatt



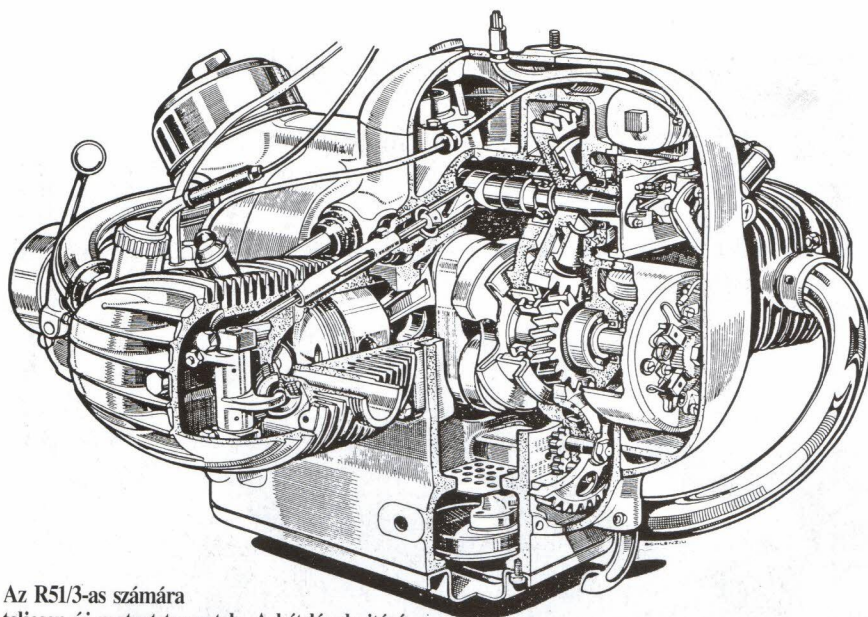
vításához szétsajtolta a főtengelyt, a hajtókarok nagy fejét felesztergálta akkorára, hogy egy hengergörgős csapágy külső gyűrűje beleférjen. Számára adva volt két görgőméret – ilyeneket tudott szerezni –, amelyek közül kiválasztotta a nagyobbát, és ennek méretét figyelembe véve új csapokat készített a főtengelyhez, amelyeket hőkezeltetett, majd méretre köszörült.

A csapágyak cseréje után következhetett a motorblokk összeszerelése, amelyre – a szelepek, szelepfészkek újramunkálása után – felkerültek a hengerek és a hengerfejek is. Az illetett felületek tömítése nagyon jól sikerült, a motor alatt azóta sem lehet egyetlen olajcseppe sem felfedezni.

Az erőátviteli berendezések bírták legjobban

az idő próbáját, szinte alig kellett bennük valamit kicserélni. Természetesen a tengelykapcsoló tárcsája nem kerülhette el a betéteztést, és néhány csapágyat, valamint a kúpkerékház tengelytömítő szimmeringjét is újjal kellett kicserélni ahhoz, hogy az erőátvitelen belül minden rendbe jöjjön.

Síralmas állapotban volt viszont az első teleszkóppár, amelyeket már korábban apró darabokra szedtek, és több alkatrész hiányzott is. Ami megvolt, az is elhajlítva, elkopva, elgyötörve, alig lehetett kitalálni, melyiknek mi lehetett az eredeti rendeltetése. Ebben a lépésben egy mintadarab és megint csak a szakma segített. A mintadarabok és a kopott alkatrészek alapján Tóth János újakat esztergált, így az első



Az R51/3-as számára teljesen új motort terveztek. A két lánchajtású vezérműtengelyt egy fogaskerék-hajtására cserélték. A dinamó a főtengely végére került, és új a röpsúlyos előgyújtás-szabályzó is

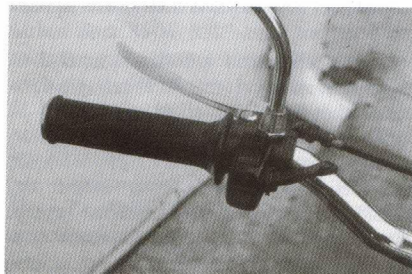
► teleszkópvilla szinte teljesen újnak tekinthető.

A felújítással párhuzamosan haladt a hiányzó vázrészek és felszerelési tárgyak beszerzése, amelyeket két fő helyről sikerült begyűjteni. Az első lámpafejet és a sárvédőt egy orosházi pincében sikerült megvenni, mindössze 500 forintért, sok eredeti apróság viszont egy német motorkerékpár-bontóból származik. Ilyenek a sebességmérő óra, a hátsó lámpa, az első fényszóró tükré és üvege, a markolatok és a kapcsolók.

A fényezést egyik ismerőse végezte el, munkája minőségét képeinken és veterántalálkozókon is megcsodálhatjuk. A BMW-n a fekete fényezés mellett a króm a másik díszítés, amelyek újrakészítése az alkatrészek nagy száma miatt eléggé megterhelte Tóth János pénztárcáját.

Amit leírtunk, talán nem tűnik soknak; mégis, mire újra összeállt az öreg BMW, több mint egy év telt el. Tavaly az új rendszámok bevezetése után vizsgázt az R51/3, elsőre megszerezve az újmódi azonosítót. Azóta szívesen motorozik vele hétvégeken és a veterántalálkozók alkalmával Tóth János. A vadonatúj régiség megbízható

**Kuplungmarkolat eredeti gumival és gyári kapcsolóval. Nem kis munka volt felderíteni a német bontó címét**



## MŰSZAKI ADATOK

### BMW R51/3 1951

**MOTOR:** Négyütemű, kéthengeres bokszermotor OHV vezérléssel. Furat 68 mm, löket 68 mm, összlökettérfogat 490 cm<sup>3</sup>. Legnagyobb teljesítmény 24 LE 5800/min. Literelteljesítmény 49 LE/liter. Sűrítés 6,3. Két Bing 22 karburátor.

**ERŐÁTVITEL.** Egytárcsás, száraz tengelykapcsoló közvetlenül a főtengelyen. Négyfokozatú láb- és kézi kapcsolású váltómű. Attételek I. 4; II. 2,28; III. 1,70; IV. 1,30:1. Vég-átétel 3,89, oldalkocsival 4,57:1.

**FELÉPÍTÉS.** Acélsővekből hegesztett dupla bölcsováz.

Első futómű: teleszkópvilla.

Hátsó futómű: bakteleszkóp.

Fékrendszer: elől-hátul mechanikus működtetésű dobfékek.

Keréktárcsák mérete: elől-hátul 2,15 × 19

Gumiabroncsok mérete: elől-hátul 3,50 × 19

Előírt levegőnyomás: elől utas nélkül 1,5 utassal 1,5

oldalkocsival 1,9

hátul utas nélkül 1,8

utassal 1,9

oldalkocsival 2,6

**MÉRETEK, TÖMEGEK.** Teljes hossz 2150 mm, tengelytáv 1400 mm, ülés magasság 725 mm. Saját tömeg 190 kg. Üzemanyagtartály térfogata 17 liter. Motorolaj mennyisége 2 liter, váltóolaj 0,8 liter.

**MENETTELJESÍTMÉNYEK (gyári adatok).** Legnagyobb sebesség 135 km/h, fogyasztás 4,5 liter/100 km.

**KARBURÁTORBEÁLLÍTÁSI ADATOK**

Típus: Bing 1/22/41.

Főfűvóka: 100.

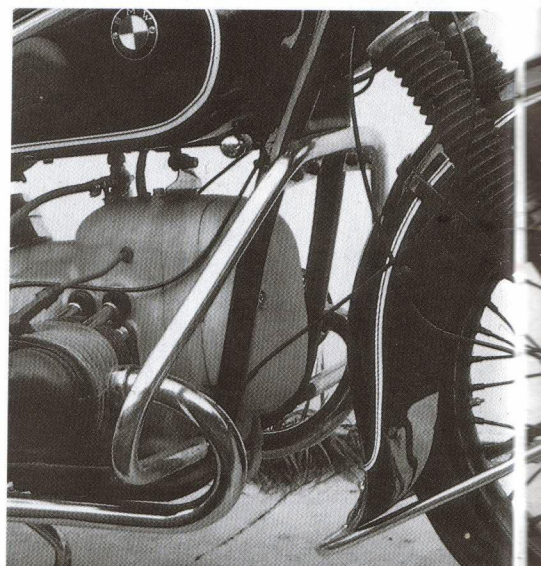
Tűfűvóka: 1208.

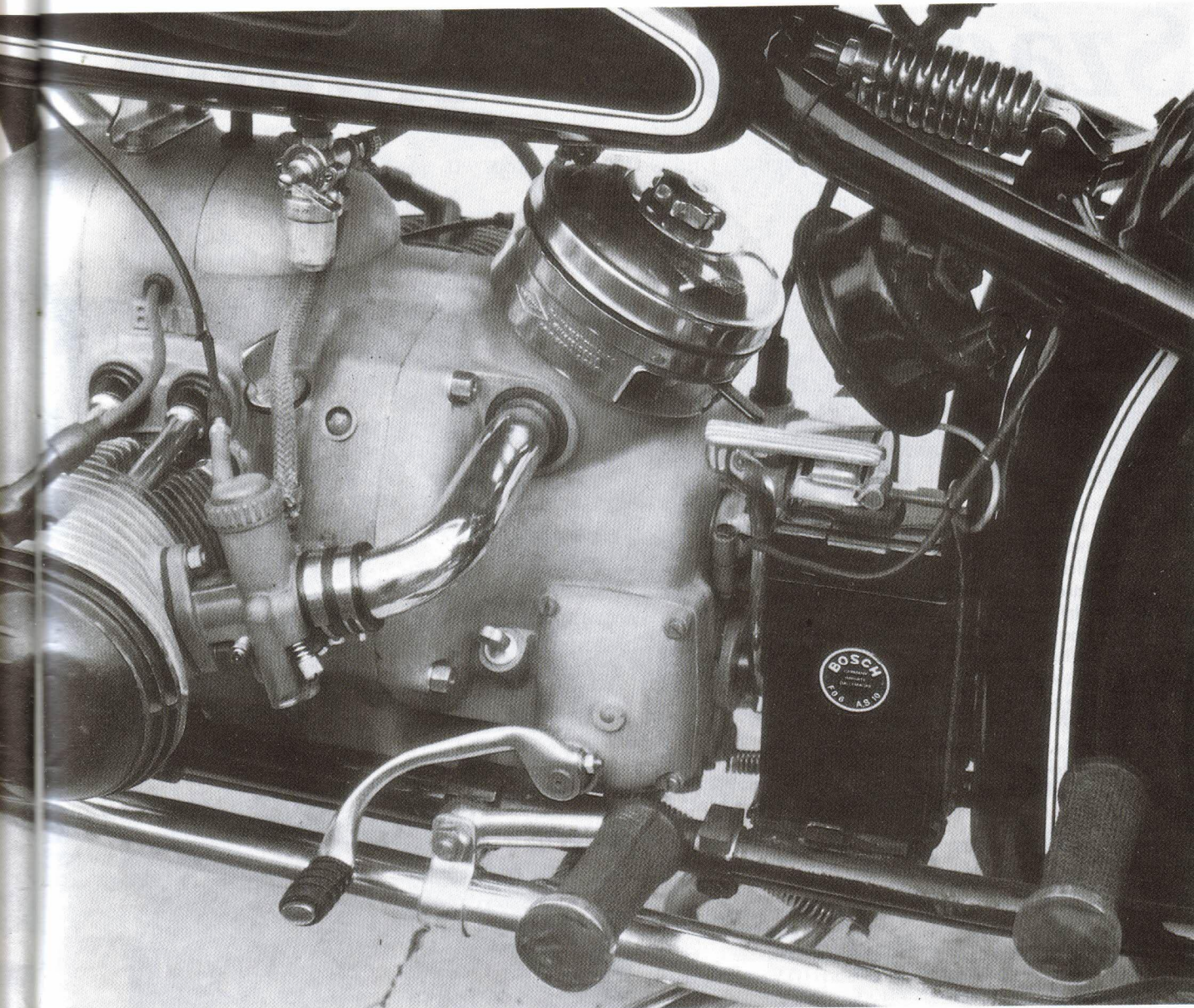
Tűfűvóka beállítása: első beszúrás.

Alapjárat fűvóka: 40.

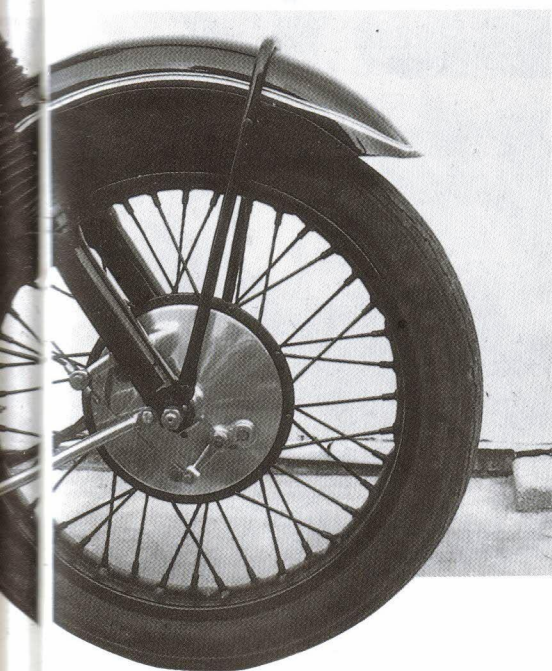
Keverékszabályozó csavar: 1 1/2 fordulattal kicsavarva.

Jelölés: F.





▲ **Tiszta és megbízható a felújított motor.** A fogyasztása sem haladja meg a gyár által előírt normát. A porlasztó az 1950-ben újra gyártott R51/2 óta döntött. A váltóban teljesen új szerelvény az üresjárat-visszajelző



**Kicsit viseltes, de eredeti a Pagusa gumiülés.** Sok mendemondával ellentétben kényelmesen lehet rajta utazni

**Mai szemmel nézve az R51/3-as egyetlen gyenge pontja a fék,** amely csak kisebb sebességeknél tesz lehetővé rövid féktávolságot. A féktányér polírozott, a sárvédő fényezése szépen sikerült, ez is hozzájárult a motor újszerű megjelenéséhez

működéssel és a gyárinak megfelelő, 4-4,5 liter/100 km fogyasztással hálálja meg az igényes munkát.

Megkérdeztük azt is, vajon az ő véleménye szerint mennyire felelne meg az 1951-ben gyártott BMW R51/3-as a mai közlekedési igényeknek, útviszonyoknak. Tóth János szerint a fék és az első villa az, ami ma már kicsit idejét múlta. Az első teleszkópok kissé kemények, ráznak, ezért egy idő után elfárasztják a vezető kezét. A fél dobfékek pedig egész egyszerűen nagyobb tempónál kevésnek bizonyultak. 50-60 km/h-ig semmi baj, de a 135 km/h végsebességű gépet nem csak ekkora tempóval használják, és a gyenge fékek, valamint a nagy saját tömeg miatt elég hosszú a féktáv. Ezt egyébként a BMW-gyár is felismerte – nem is sokkal később –, mert már az 1954-es R51/3-asok teledobfékkel készültek, amelyekkel sokkal biztosabban, rövidebb úton lehetett a BMW-t megállítani.

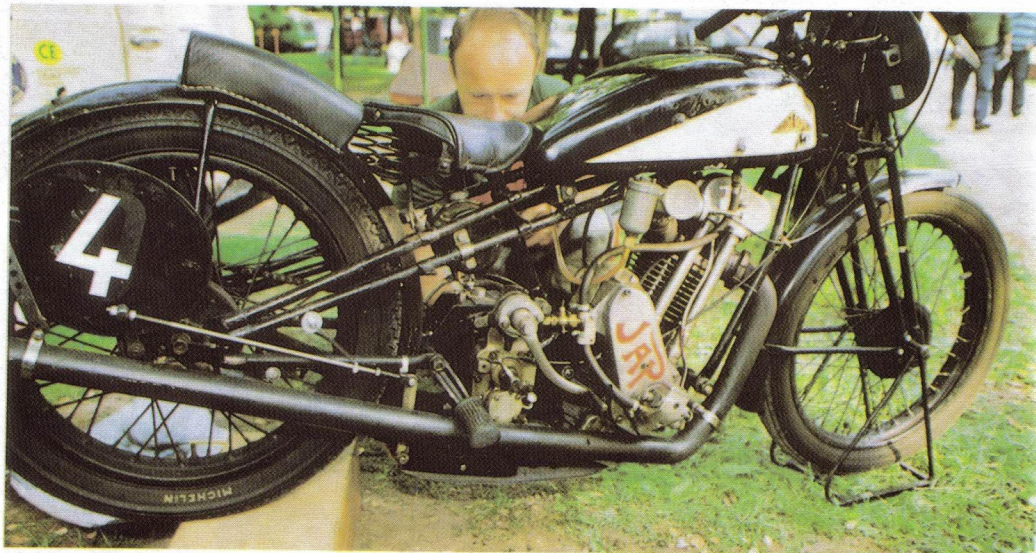


# Száguldó veteránok

A dunaújvárosi nosztalgiaverseny depójában Dudás Dénes fényképezett.

**M**inden bizonnyal az első igazi, kizárólag klasszikus és vintage motorkerékpárok

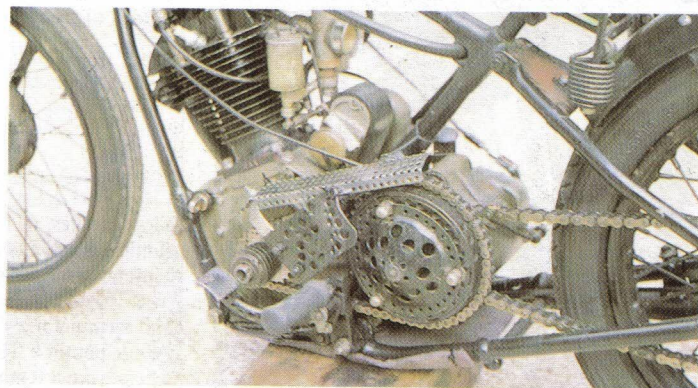
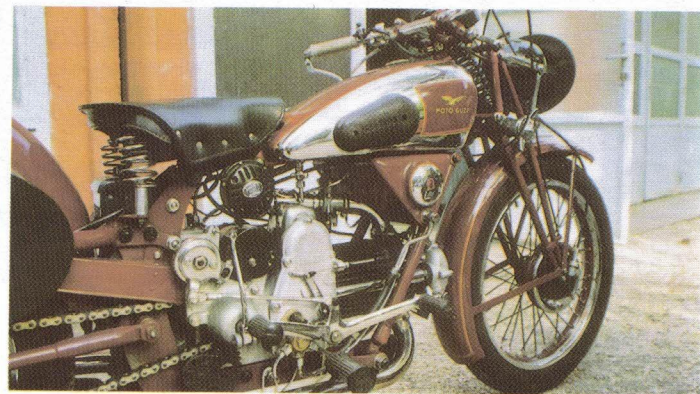
sámára rendezett motorkerékpárverseny volt Magyarországon a szeptemberben rendezett dunaújvárosi futam. Az 1. Bajor Vétéransportmotor-klub és a Dunaújvárosi Motorklub közös versenyéről társlapjainkban, az Autó-Motor és az Autó-Motor-Sport korábbi számaiban már részletes tudósítások jelentek meg, azonban helyszűke miatt ott kevés képet láthattak az olvasók a sztárokról, a rajtvonalhoz tolt motorkerékpárokról. Ezt a hiányt szeretnénk most pótolni, megjegyezve, hogy a futamok nemes vetélkedést hoztak, viszonylag kevés gép kényszerült műszaki hiba miatt idő előtt a pálya szélére. Figyelemre méltó volt, hogy akadt egy-két igazi régiség, a harmincas években készült jármű, amely az igényes restaurálás, valamint a korabeli technológiai lehetőségeket túlszárnyaló tuning eredményeképpen megdöbbentő teljesítményre volt képes. Elsőként említendő ebben a körben az az 1930-as, 600 cm<sup>3</sup>-es, kéthengeres, kétütemű, vízhűtéses motorú Scott, amely a pálya nem is igazán hosszú célegyenesében 150 km/h sebességet ért el. A teljesítmény értékeléséhez tudni kell, hogy a verseny előtt ment néhány benustató kört egy 1990-es Honda 600 CBR, amely valamivel 175 km/h feletti tempóra volt képes.



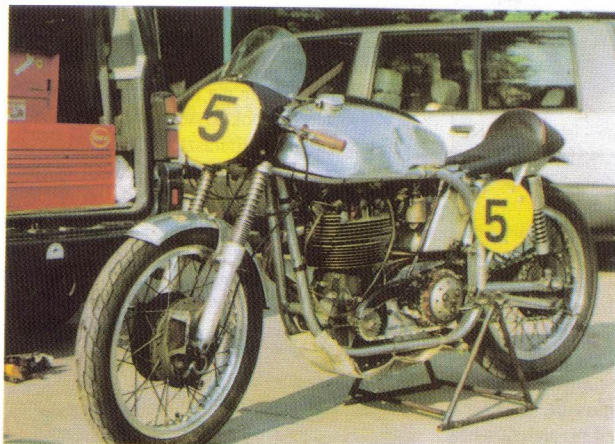
Utolsó simítások a rajt előtt. Ausztriából érkezett Gerhard Perndorfer az 1939-es Cotton JAP S 83-assal

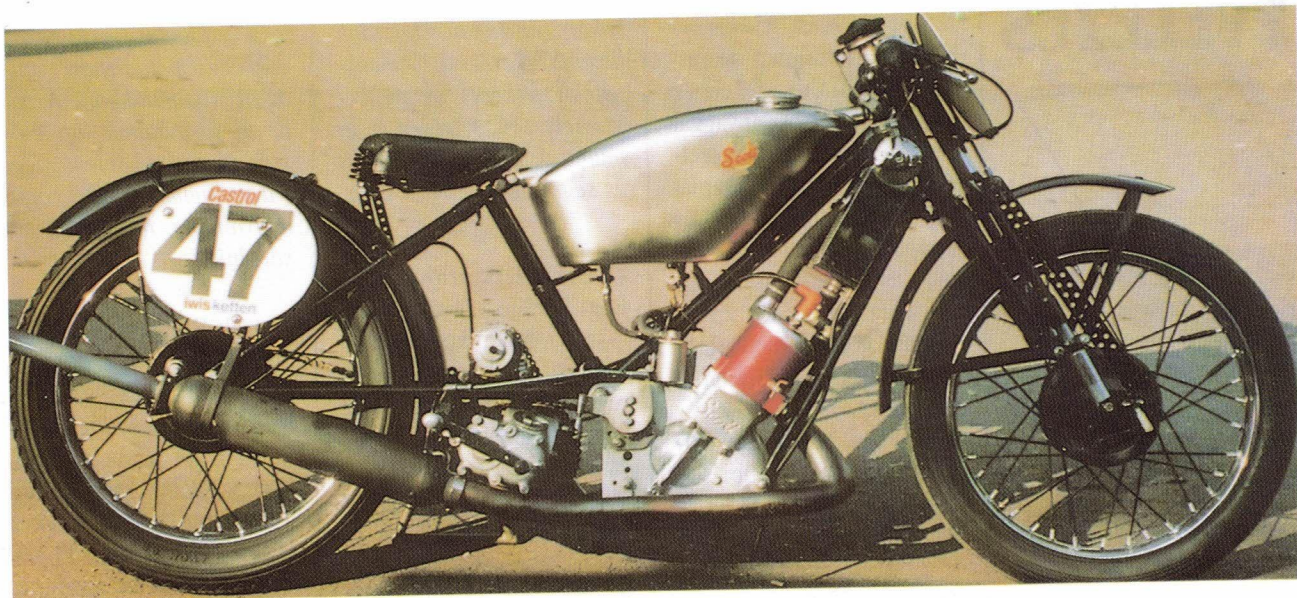
Hölgyversenyző, a német Helga Neuhauser állt starthoz ezzel az igényesen restaurált, 1934-es Moto Guzzi GTV egyhengeressel

Harcias külleme ellenére nem sok vizet zavart a versenyben ez az 1962-es, 500 cm<sup>3</sup>-es Norton Manx

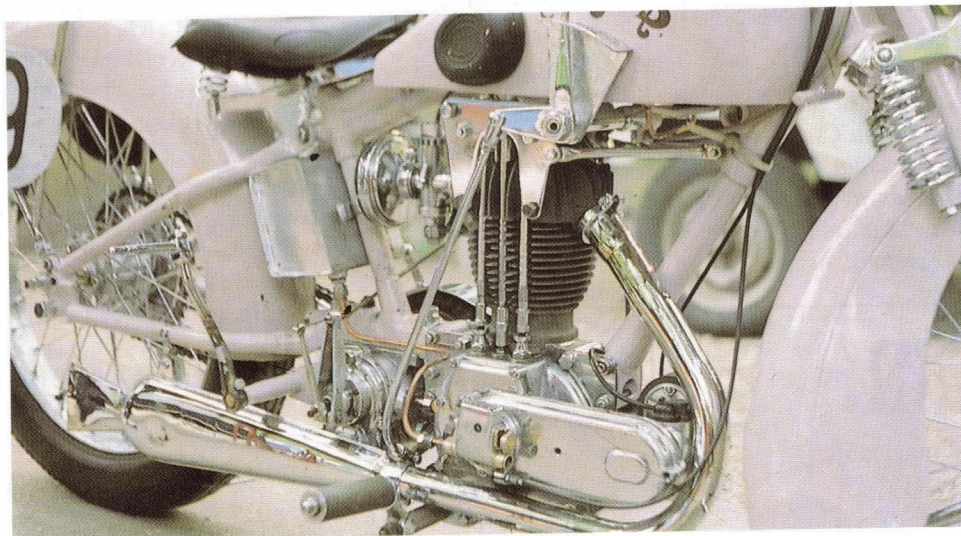


Mindent a gyorsaságért! – lehetett a jelszava az 1928-as BSA Sloopert tulajdonosának, amikor a fűrot kézbe vette



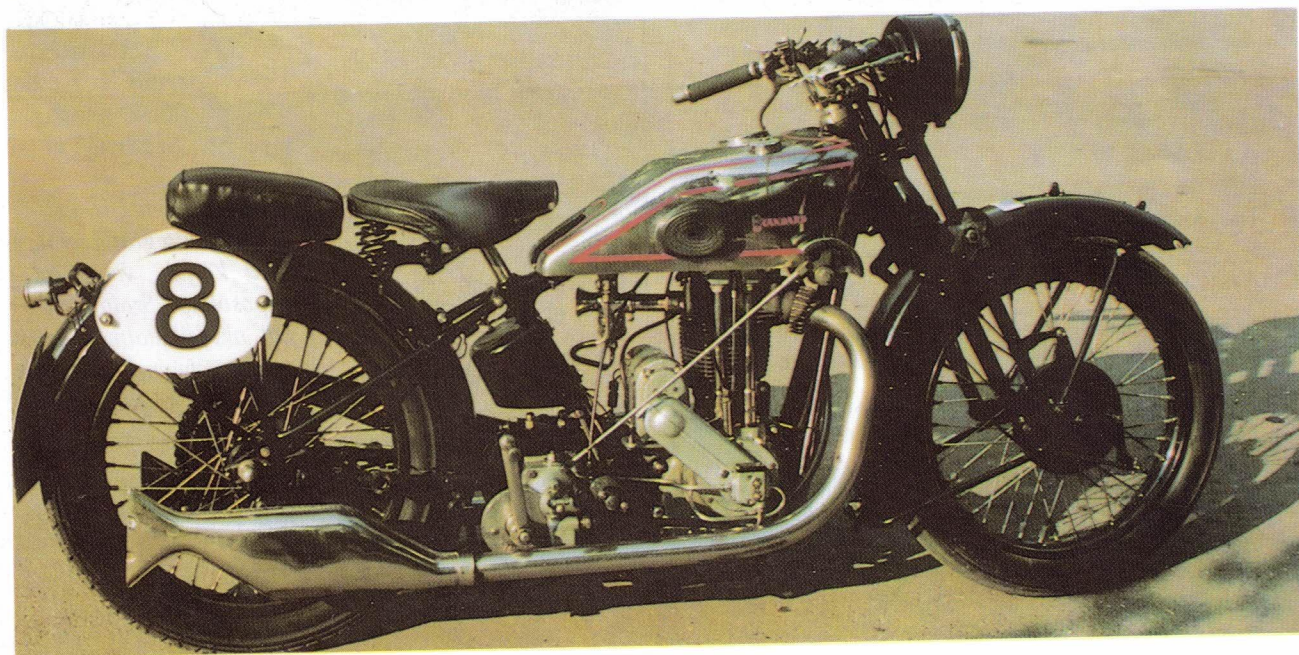


Szép és gyors – e két jelző illik leginkább Manfred Schweiger 1930-as Scott 600-asára, amellyel kategóriagyőzelmet ért el

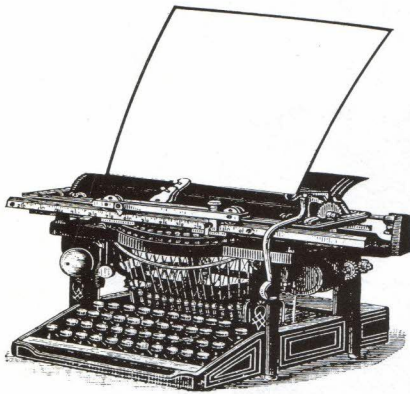


Magyari János 500-as AJS túragépe képviselte a hazai színeket a vintage kategóriában. Sajnos jellegzetes magyar veteránnak nevezhető, ha a sok nem eredeti alkatrészt látjuk

A szelepfedél-tömítés csak öt kört engedélyezett az 1929-es Standard BS 500-asnak Daniel Hammer őszinte bánatára



# LEVELEZÉS



Tisztelt Szerkesztőség!  
Rendszeres olvasója vagyok az Autó-Motor Veteránoknak. Érdeklődve olvasom ezt az egyedi lapot, hiszen nagy tisztelője vagyok a régi járműveknek. Nagy gonddal fordulok a Szerkesztőséghez: birtokomban lévő T5-ös Pannónia 1964-es, illetve Csepel

125-ös 1949- és 1954-es évjáratú motoraimat szeretném restaurálni, de ehhez megfelelő írásos anyaggal nem rendelkezem. Szeretném, ha ezen problémámat segítenének megoldani, és a gépekhez megfelelő, restaurálásra alkalmas anyaghoz juttatnának. Ha az újságban közölni nem tudják, kérem, a címemre küldjék el.

Előre is köszönöm szívesességüket, és további sok sikert a folyóirat szerkesztéséhez!

**Holka József**  
6449 Mélykút,  
Munkácsy u. 1.

*Kedves Olvasónk!  
Szerkesztőségünk tulajdonában van Csepel 125-ösre és Pannónia T5-ösre vonatkozó anyag, azonban ezek fénymásolását nem tudjuk megoldani, hiszen nagyon*

*sokan fordulnak hozzánk hasonló kéréssel. Amennyiben felkeres bennünket személyesen, szívesen megmutatjuk a dokumentációt, és segítünk az elemzésben.*

\* \* \*

Tisztelt Szerkesztőség!  
Régi barátja vagyok az autóknak és motorkerékpároknak. Újabban főként a régi korok közlekedési eszközei érdekelnek. Ezidáig csak egy restaurálás előtt álló 125-ös Danuviát mondhatok magaménak.

Örömmel vettem kézbe az 1991 júniusában megjelent AM Veterán szaklapot. Sajnos, sem az azt megelőző, sem az azutáni számhoz nem jutottam hozzá. Ehhez kapcsolódik egy kérésem is: kérem önöket, ha lehetőség van rá, az 1991. június előtt és után megjelent számokból egy-egy példányt címemre küldeni szíveskedjenek, hogy az évek alatt kialakuló gyűjteményem teljes lehessen.

Szerintem a lap esztétikai és tartalmi minősége, szerkesztése példamutató. Tökéletesen igazuk van abban, hogy tartalmas és igényes megjelenésű kiadványt kell az olvasó kezébe adni, még ha ma ez csak magasabb áron lehetséges.

Véleményem szerint a lap az évi négy számnál gyakrabban is megjelenhetne, így több információt lehetne közölni, és biztos hogy el is kelne.

Sok sikert kívánok további munkájukhoz, tisztelettel:

**Polz Hermann**  
Rajka, Kossuth u. 69.

*Kedves Polz Úr!  
Az elmúlt év őszén jelent meg egy Autó-Motor Veterán, de az az utolsó példá-*

*nyig elfogyott, nekünk is csak egy példányunk van, az archívumunkban. Azóta az új formátumú lap először júniusban jelent meg, s a szeptemberi szám, amit nyilván ön is meg tudott vásárolni.*

\* \* \*

Tisztelt Szerkesztőség!  
Segítségüket szeretném kérni. A második számunkban cikket közöltek egy Ford Eifel Cabriolet-ről, amely Szalay János tulajdona. Ennek a cikknek a végén ő arról nyilatkozik, hogy a következő restaurálandó gépkocsija egy Eifel limuzin. Ha lehetséges, legyenek szívesek megadni a címét vagy telefonját, ugyanis nekem is van egy ilyen gépkocsim, és szeretném eredeti állapotába visszaállítani. Sajnos hiányzik egy-két alkatrész, amelyeket a márkatársak segítségével talán be tudnék szerezni. Önöket is megkérném, ha tudnak, segítsenek erre a típusra vonatkozó szakirodalommal, esetleg szervizkönyvvel, alkatrész-katalógussal. Előre is köszönöm. Az újsághoz pedig gratulálok.

Üdvözlettel:  
**Szendi H. Sándor**  
6640 Csongrád,  
Széchenyi út 64.

*Tisztelt Szendi Úr!  
Köszönjük a gratulációt, és arra kérjük, vegye fel a kapcsolatot Szalay Jánossal, aki felhatalmazott bennünket címének közlésére: 1094 Budapest, Páva u. 37.*

autó  
motor

## VETERÁN

A régi járművek barátainak magazinja

### MEGRENDELŐLAP

Megrendelem az Autó-Motor Veterán című, negyedévenként megjelenő szaklapot ..... példányban. Kérem az alábbi címre kézbesíteni:

Név: .....

Cím: .....

(Város, község, kerület): .....

(utca, tér, ltp.): .....

Irányítószám: .....

dátum

aláírás

Az előfizetési díjat (egy évre 500,- Ft, fél évre 250,- Ft) a fenti címen nyugtával jelentkező kézbesítőnek fizetem ki.

Figyelem! Amennyiben Önnek OTP-átutalási betétszámlája van, a lapot a számlavezető fióknál rendelheti meg.

A megrendelőlapot borítékban, bérmentesítés nélkül az alábbi címre kérjük feladni:

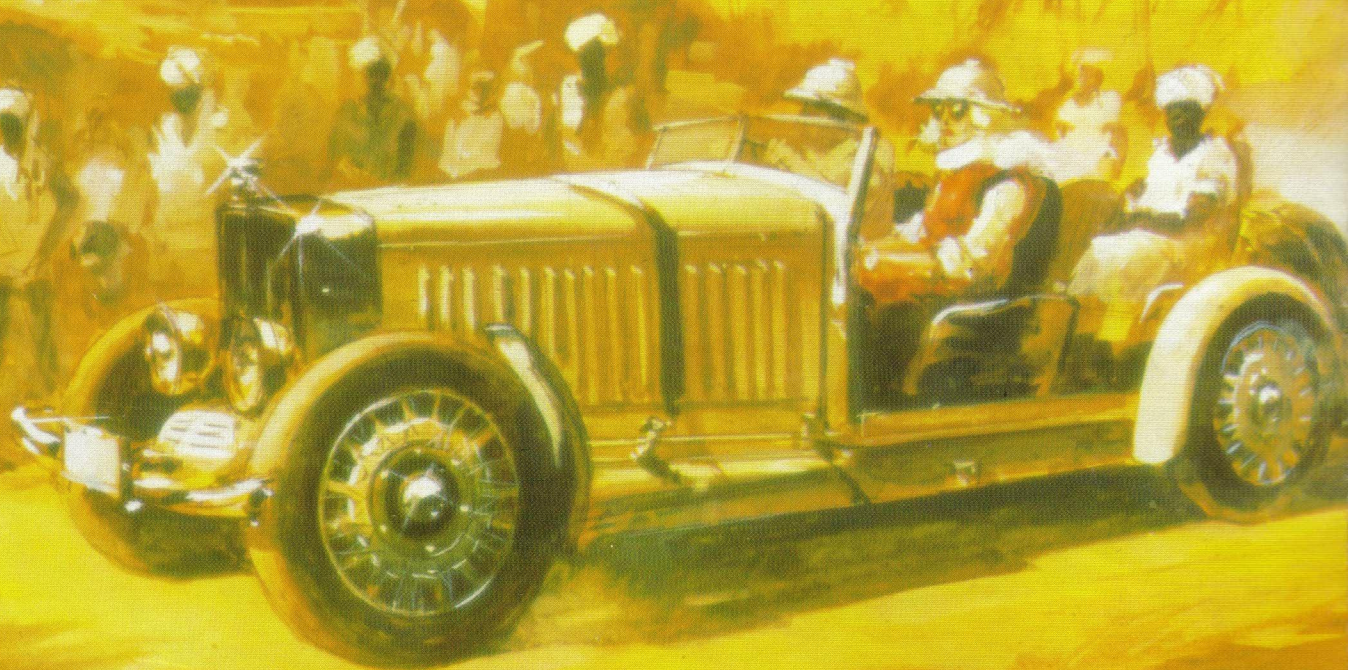
Vidékre: Postahivatal, helyben.

Budapestre: Budapest, Postaigazgatóság,  
hírlaposztály, Bp., Pf. 4. 1360



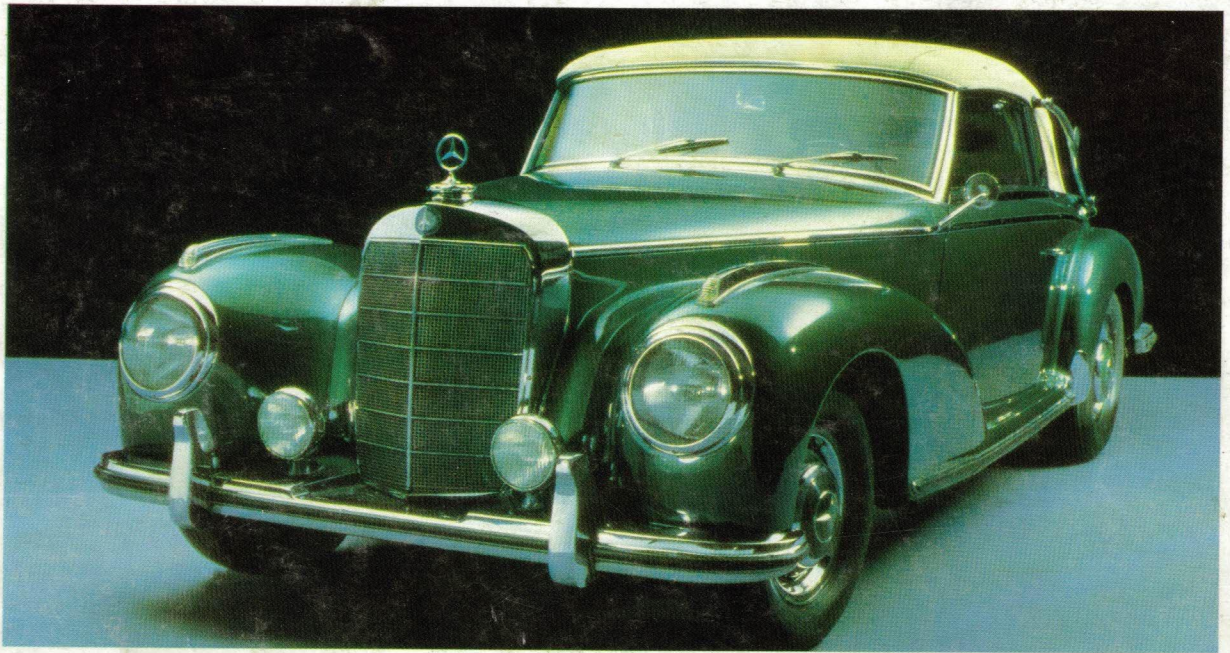
## Tisztelt Utazó!

A Hungária Biztosító Rt átvállalja a nem várt események anyagi következményeit, ha Ön igénybe veszi szolgáltatásait és megköti a baleset-, betegség-, poggyász-, jogvédelmi-, útlemondási-, továbbá az alap és kiegészítő CASCO biztosítások közül azt, amelyet szükségesnek tart.



**BIZTOS KÖTÉS**  **HUNGÁRIA  
BIZTOSÍTÓ RT**

# Mercedes-Benz.



## A kortalan autó.

M-B AUTÓ MAGYARORSZÁG KFT.

A Mercedes-Benz AG

magyarországi vezérképviselete

1133 Kárpát u. 21. Tel.: 129-9990. Bemutatóterem 138-2285