

1991. JÚNIUS

REGISZTRÁCIÓ MEGTÉNYESÍTÉST

880,- 130 Ft

**autó
motor**

VETERÁN



**ISMÉT
RAGYOG
A NAP**



**T-FORD
A KLASSZIKUS
AMERIKAI**



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 esszenciája, 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.

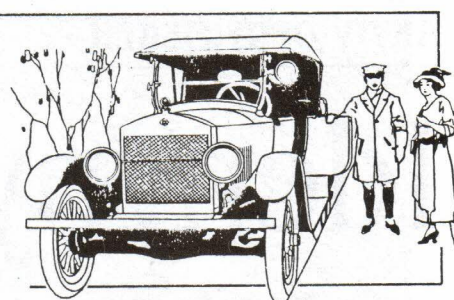
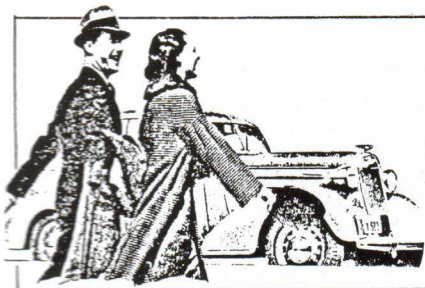
Autószalon:
**1015 Budapest I.,
Hegyalja út 7-13.**

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

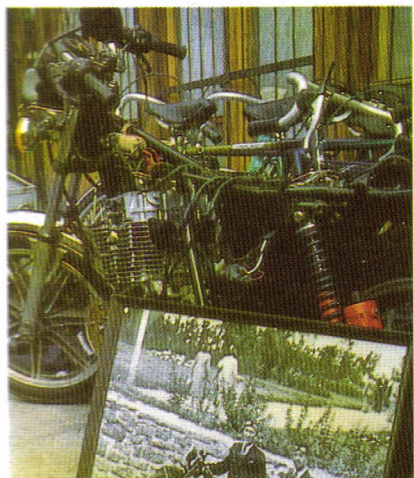
Központ:
1097 Budapest IX.,
Könyves K. krt. 24/A.
Telefon: 114-0040,
113-0256, 135-5975.
Telefax: 113-0256.



**Az autó
élménye**



TARTALOM

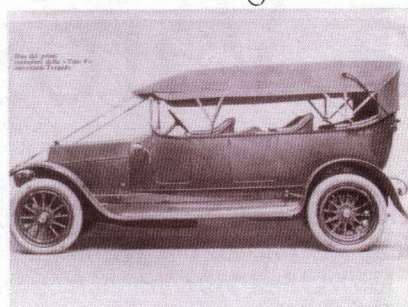


Szinte az egész világ korabeli ipara képviseltette magát a csepeli veteránbörzén (14. oldal)



A torinói Lancia-múzeum egyik nagyon szép, eredeti darabja, a Flaminia

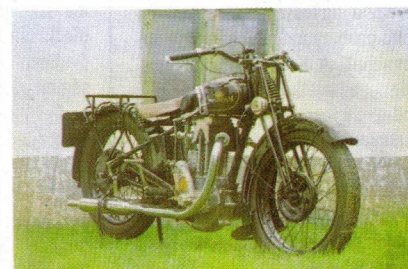
Idénynyitó a Városligetben	2
Magosix, a vállalkozók autója	4
A szerkesztő oldala	9
Opel Darracq, a világjáró	10
Veteránbörze Csepelen	14
Tárlatvezetés görög betűkkel	16
Lancia-múzeum, Torino	
SHB 98-as segédmotoros kerékpár	20
Hetven évig pihent a Tipo	23
Műhelygyakorlat	27
Amal porlasztók	
T-Ford, de nem fekete	30
Bádóg Böske hazatért	
Teherautók keleti világszínvonalon	36
A Csepel 350-es története	
Keres, kínál	40
Programajánlat	42
Magyarországon készített motorkerékpárok	43
1894-1945	
Cseh gyűjtők, angol motorok	46
Úriember, fekete szmokingban	48
1931-es Sunbeam restaurálása	
Legnagyobb volt a legkisebbek között	53
Zboray Ferenc visszaemlékezései	
Autóversenyek grafikusa	58
Carlo Demand rajzai	
Olasz álomautók	62
Politoys-modellek	



Nincs új Tipo a nap alatt, amint azt a képen látható, az 1910-es években készült Tipo 6 bizonyítja (23. oldal)



A szokatlan módon kék-fekete szinkombinációjú T-Fordot 1924-ben gyártották (30. oldal)



Sunbeam, 1931; a maga idejében az úriemberek motorjaként hirdették (48. oldal)

autó motor VETERÁN

1. évfolyam, 1. szám
M megjelenik negyedévenként
Főszerkesztő: DR. NÁDASI ANTAL
Felelős szerkesztő: OCSKAY ZOLTÁN
Olvasószerkesztő: Sándor Magda
Művészeti szerkesztő: Gremesperger Nándor

Szerkesztőség és közönségszolgálat:
1063 Budapest VI., Szinyei Mersé u. 15.
Telefon: *132-0945. Telefax: 111-6022
Szerkesztőség levélcíme:
Budapest 1906, Pf. 223.
Közönségszolgálat 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 ATHENAEUM NYOMDA Budapest, 91.0723
íves ofszetnyomás
Felelős vezető: LOSONCZY GYÖRGY vezérigazgató
Terjeszti a Magyar Posta. Előfizethető a hírlapkiadópostahivatalokban, a Posta hírlapüzleteiben és a Hírlap-előfizetési és Lapellátási Irodában (HELIR), Budapest XIII., Lehel u. 10/A 1900, közvetlenül vagy postautóvalányon, valamint átutalással a HELIR 215-9162 pénzforgalmi jelzőszámra. Egy szám ára: 125 Ft. Előfizetési díj egy évre 500 Ft. Külföldön terjeszti a Kulturá Könyveskedelmi Vállalat (H-1389 Budapest, Pf. 149.).
Kéziratokat, képeket és rajzokat nem őrztünk meg és nem küldünk vissza.
AUTÓ-MOTOR VETERÁN
HU ISSN 1215-1580

Idénynyitó a Városligetben

Egykoron a tavaszi fesztivál programjába illesztett veterántalálkozó jelentette a szezon kezdetét. Sajnos, ez már a múlt, de mégis volt verseny áprilisban. Lencsés Károly nézett szét a Közlekedési Múzeum előtt, L. Szabó László fényképezett.

A napok óta tartó esőt ugyan verőfényes nap-sütés követte, az Oldtimer Motor Car Club április 20-i évadnyitó veterántalálkozóját mégis mérsékelt érdeklődés mellett rendezték meg. Valószínűleg sokan még csak a felkészülésnél tartanak; ezt jelezheti az is, hogy a régi autók és motorok tulajdonosainak kiküldött százhusz nevezési lapból mindössze 35 érkezett vissza.

A Cabrio Autóügynökség zuglói telephelyén már kora reggel gyülekeztek a veteránok, ahol ki-ki rövid ügyességi versenyen tehetne próbára maga és járműve képességeit. A Közlekedési Múzeumig – a találkozó helyszínéig – pedig „gyorsasági” szakasz következett: a résztvevőknek nyolc kilométeren és tizenöt percen belül kellett megtenniük az utat, természetesen szigorúan betartva a közlekedési szabályokat is. Igaz,

ami a lakott területen engedélyezett sebességhatárt illeti, valódi veteránoknak erre már aligha kellett ügyelniük, bár tény, hogy a Városligetben felvonultatott járművek nagy részét nemcsak efféle ünnepi alkalmakkor keltik életre, hanem egyik másik jó szolgálatot tesz akkor is, ha gazdájuk hétköznapi használatra szánt járgánya mondja fel a szolgálatot. Például *Szűts Zoltán* mosolygva mesélte, hogy 1934-es Praga Piccolója – egyébként ez volt a találkozó legöregebb négykerekűje – nemegyszer segítette ki a bajból, ha Daciája megmakacsolta magát. Úgy tűnik, a csehek már a harmincas években is tudták: a megbízhatóság talán mindennél fontosabb.

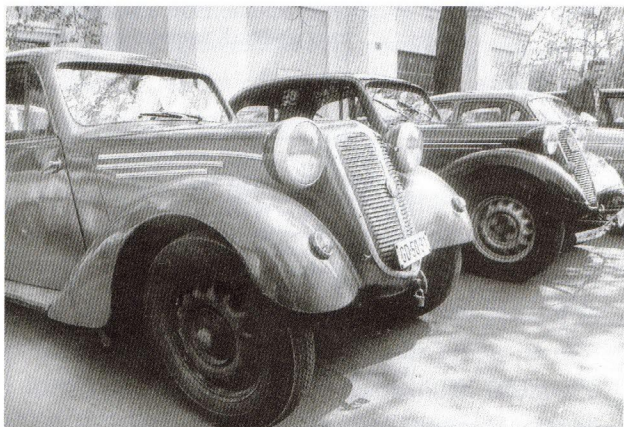
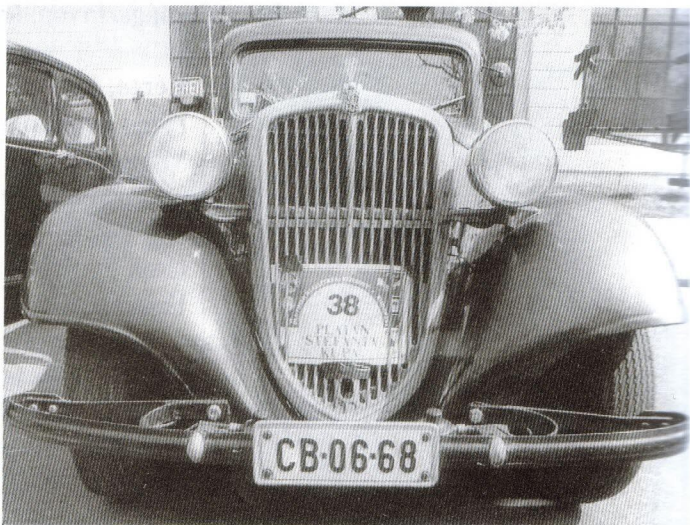
Az esztergomi *Vajgel János* 1938-ban készült Austin 10-ese 1175 cm³-es motorjával ötvenmérföldes sebességre még mindig képes. A kocsit egyetlen hibája talán, hogy a hűtőrácsa sérült. Állítólag

egy lövés nyomát viseli, restaurálásakor a golyót a hűtőben találták meg.

Az 1954-ben gyártott 501-es BMW – az akkori ötszázas soro-

múlva, javasolja, akkor még szebb lesz.

Az alig tucatnyi motor között felvonultattak egy BMW R12-est 1936-ból, Sachsot 1938-ból,



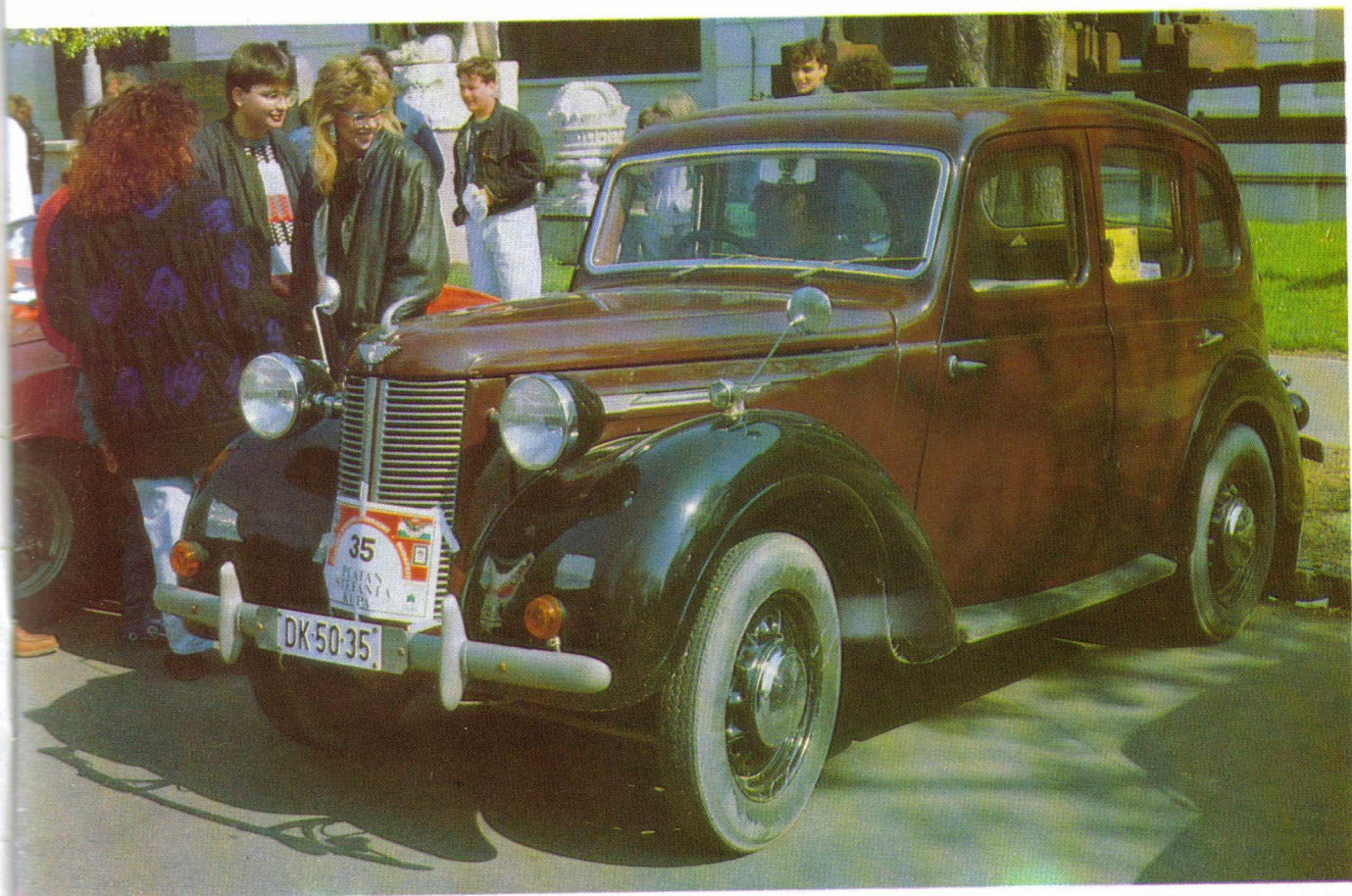
zat legkisebb tagja – viszont szinte mai mércével mérve is korszerű autó. Végsebessége 138 km/h; állítható torziós rugózása és az építésénél felhasznált mintegy 150 kilogrammnyi alumínium jelzi: tervezői ugyancsak megelőzték korukat. A hatszemélyes limuzin irigylésre méltó állapotban van, tulajdonosa, *Kincses Andor* – aki a találkozó egyik szervezője volt – érdeklődésünket mégis elhárítja: nézzük meg inkább néhány hét

Még a hatvanas években is sok futott a megbízható Tatra 57-esek közül

Esztergomból érkezett a Praga Piccolo

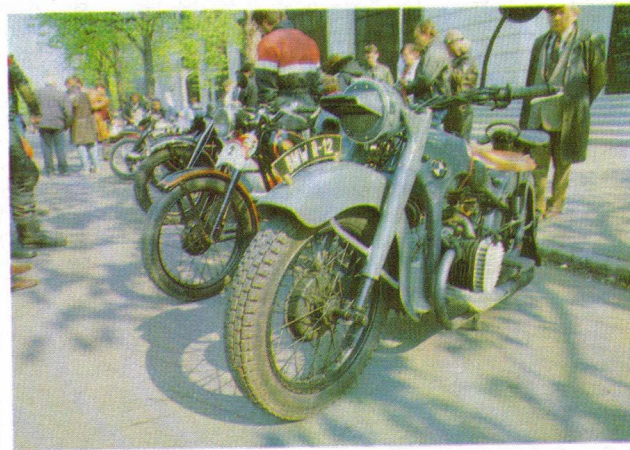
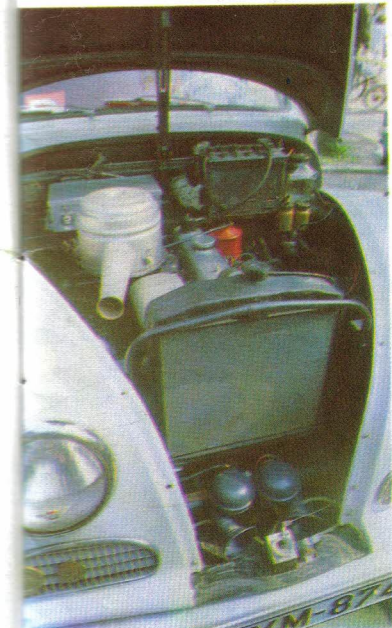
125-ös Csepelt 1959-ből, de még egy Berva mopedit is.

A hazai motorizáció helyzetét minősíti, hogy a veterán autók között láthatunk 500-as FIAT-ot, 1200-as VW-t – bár még az osztott hátsó ablakos, mechanikus fékkel szerelt, 1947-es modell –, Skoda Octaviákat, Wartburg 1000-eseket is, amelyek még a közúti forgalomban sem keltenek különösebb feltűnést. Egy Skodát eladásra is



Vajgel János
Austin 10-ese egykor
követségi autóként
szolgált

Pillantás
az 1954-ben készült
501-es BMW motorterébe.
A 2000 cm³-es motor 67 lóerős



kínáltak, s ugyan a szép állapotú autóért mindössze 67 ezer forintot kértek, az érdeklődés nem volt túl nagy. Tulajdonosának két „igazi” veteránja is van otthon, bizonyára inkább azokra kell a pénz.

A találkozó érdekes színfoltjaként *Szegi Ferenc* alkalmi gyertyakiállítás rendezett. Az ezerdarabos kollekción minden darabja más volt, csak hőértékét tekintve is. Az egykori autószerelő betegség miatt kényszerült feladni a szakmát, így három éve ezzel a sajátos szenvedéllyel kell beérnie. Használható katalógus és megfelelő

Néhány magyar gyártmány is helyet kapott a BMW-k között, bár tulajdonképpen a Csepeleknek kellene többségben lenniük

cserepartner híján azonban nincs könnyű dolga, de még így is birtokába került például egy *Ignis* gyertya, amit állítólag az első hazai motorversenyen használtak.

A veterántalálkozó résztvevői szervezési gondok miatt - ebben az időben a túramotorosok is a Közlekedési Múzeum előtt tartot-

ták idénynyitó rendezvényüket - majd egész napos tétlenségre kényszerültek, mert elmaradt a városligeti ügyességi verseny, így a számos érdeklődőt sajnos megfosztották a különleges látványnak ígérkező vetélkedéstől, s persze a zsűri dögát is megnehezítették. Végül - a reggeli verseny és a járművek eredetisége, esztétikai megjelenése alapján - késő délután hirdettek eredményt.

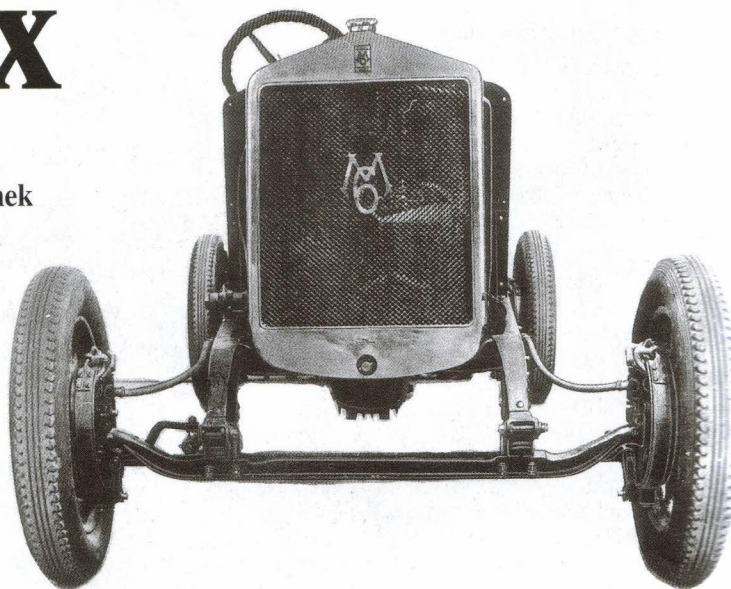
Tabányi Sándor az autósok, *Faragó László* pedig a motorkerékpárosok közül bizonyult a legjobbnak. A Cabrio Kupát - a legszébb kabriónak járó díjat - szintén *Tabányi Sándor* Mercedes 190 SL-je érdemelte ki. A legeredettebb járműnek a zsűri *Vajgel János* Austinját ítélte, a Közlekedési Múzeum különdíját *Szűts Zoltán* kapta, a legeredményesebb női versenyző pedig *Lukács Andrea* volt, aki egy kölcsönkapott VW Karmann Ghia volánjánál ült. A Magyar Motorkerékpáros Szövetség fődíját *Szabó Béla* BMW 12-esével nyerte.

Az eredményhirdetés után a Cabrio Autóügynökség képviselője bejelentette: augusztus 3-ára hosszabb túraverseny szervezésére készülnek.



Vállalkozók autója, a Magosix

Napjainkban, a Suzuki és az Opel típusok összeszerelése kapcsán gyakran beszélnek a hazai személyautó-ipar megteremtéséről. Pedig „csak” feltámasztásáról van szó. Ezt idézi fel Bálint Sándor.



Századunk elején, de az első világháború után, sőt az 1930-as években is készültek személyautók Magyarországon. Ki gondolná, hogy az 1920-as évek elején magyar személyautókat importált Kína, India, Dániában és a Benelux államokban dicsérték, a legtakarékosabb autók közé sorolták őket. Erdélyben például magyar személyautó-lerakatok is léteztek. Igaz, a két világháború és katasztrófális következményei példátlan „alapossággal” tüntették el gépiparunk, autóiparunk e jól bevált gyártmányait úgyannyira, hogy mára egy tucat sem maradt meg belőlük. A megmaradtak többsége is csupán egy gyár, a Magyar Általános Gépgyár termékei: a Magomobil és a Magosix. Ez utóbbiból két példány létezik, az egyik magántulajdonban van, a másik a Közlekedési Múzeumban látható. Pedig

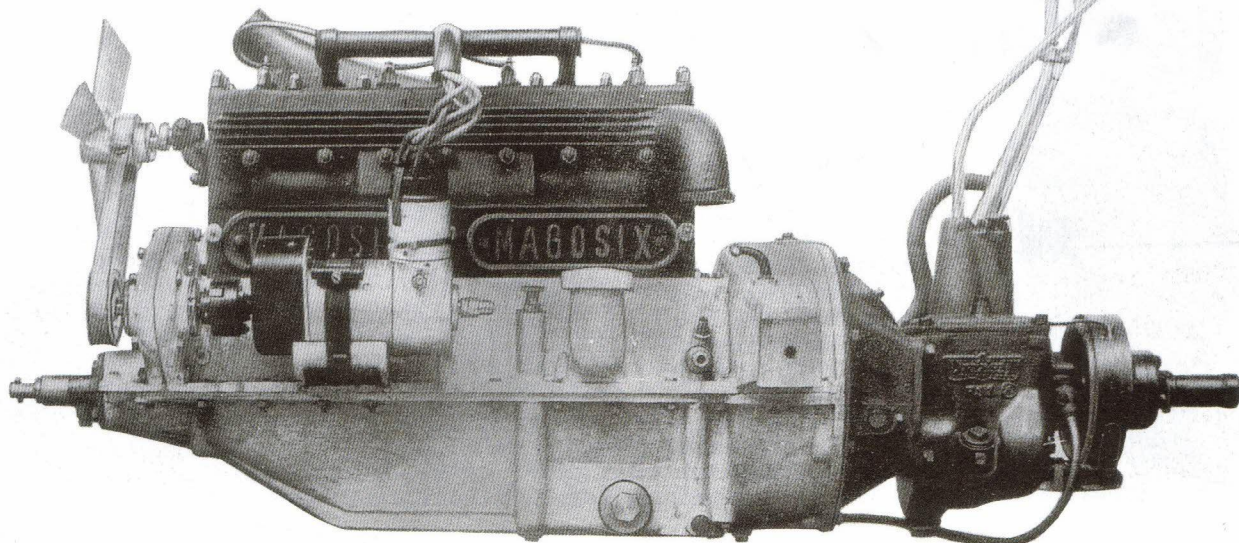
**A hathengeres Magosix-motort
a Magyar Általános Gépgyárban
tervezték és gyártották.
Több változata ismeretes**

egykor, az 1920-as évek második felében a legnagyobb érdeklődéssel figyelt és keresett típusok közé tartoztak.

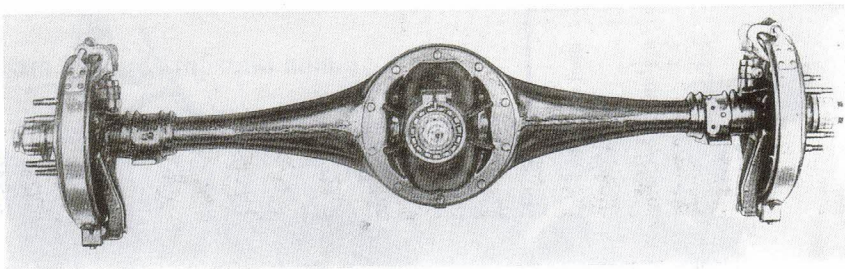
A Magosix gyártásának történetét tanulmányozva sok érdekességre bukkanhat a kíváncsi kutató, olyanokra is, amelyek a jelennel összeesengenek. Az elmúlt évtizedben hányszor jelentek meg a hazai személyautó-gyártással, összeszereléssel kapcsolatos cikkek, elemzések, nyilatkozatok, amelyekből kiderült, hogy az illetékesek sem tudnak dönteni, legyen vagy ne legyen itthon készült személyautó. Ha igen, önálló konstrukciók legyenek-e, vagy külföldi részegységek, főegységek összeszerelése által készüljenek-e? A történelem szinte megismétel-

**Szárak időben
elfogadhatóan működött a szalagfék.
Esős, sáros utakon azonban
alaposan megnőtt a fékút**

te önmagát, mert ugyanezek a kérdések, gondolatok foglalkoztatták az 1920-as évek pénzügyi, gazdasági szakembereit, bankjait. Miközben a felsoroltak vitakoztak, a vállalkozók egyike gyorsan döntött, akarta, hogy legyen magyar személyautó, hathengeres típus is. Törekvését megkönnyítette, hogy a pengő konvertibilis volt.



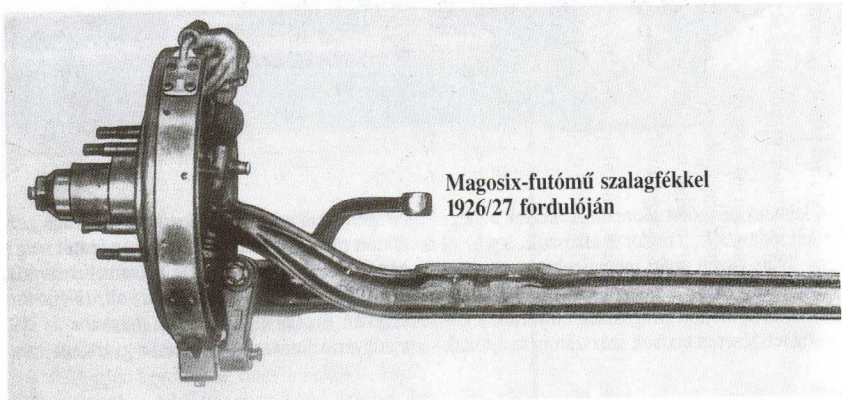
Olyan kísérleti alvázak is készültek a Kresz megszigorítása idején, amelyeknek hátsó dobfejkét – egységsítés céljából – szalagfékre cserélték



Alig egy év alatt minden elintéződött, és gurult a Magosix.

A Magyar Általános Gépgyár Mátyásfüdön már az első világháború előtt nemzetközileg ismert autógyár volt, a háború alatt több ezer repülőmotort és repülőgépet szállított a K.u.K. részére. E gyáré volt Budapest környékének egyetlen repülőtere; nevét a HÉV Mátyásfüdöi repülőter állomása ma is őrzi.

Az első világháború után az egyharmadára zsugorodott ország katasztrófális gazdasági, társadalmi helyzetbe került. A nyersanyag és az energia hiánya, az anyaországba menekülők százezerei, az infláció, a külföldi piacok megszűnése miatt sokan reménytelennek látták a jövőt. És lám, ezekben a nehéz időkben, a Magyar Általános Gépgyárnak (MÁG) olyan kisautókat sikerült gyártania, amelyek Nyugat-Európában, illetve Távol-Keleten piacra találtak. Két évvel később, 1924-ben már bemutatta Magomobil típusát, sorba álltak érte a taxisok. A háború előtt és után gyártott autói, alvázai négyhengeres motorokkal készültek. A vevők az addigiaknál nagyobb, gyorsabb kocsikat is elvárták a gyártól. A gyár vezetői egyetértettek a kérelmezőkkel. 1925-ben bankjukhoz, a Hitelbankhoz fordultak támogatásért, mert saját erejükkel képtelenek lettek volna a beruházást finanszírozni; az elértéktelenedett koronával sehová sem mehetek külföldre. Ők pedig külföldi gyártmányú főegységek összeszerelésével kívánták az új típust megalkotni. Minthogy az állam 1926-ban bevezette az új fizetőeszközt, a konvertibilis pengőt – a pénzügyi hatóság beleegyezésével –, lehetősé-

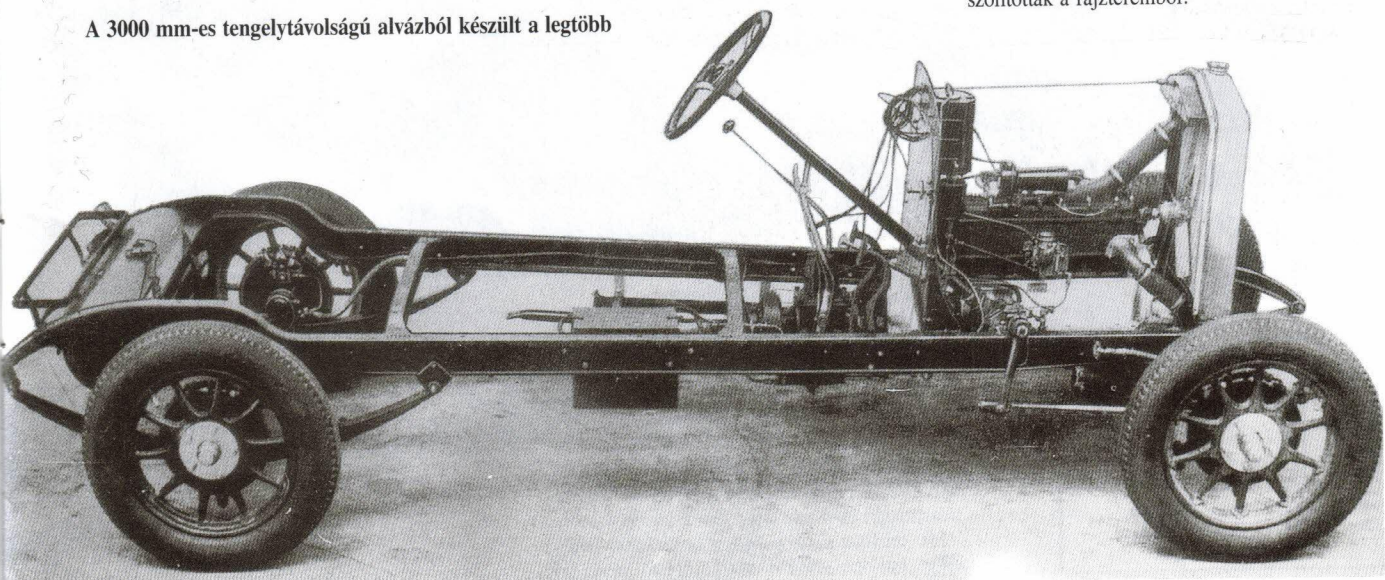


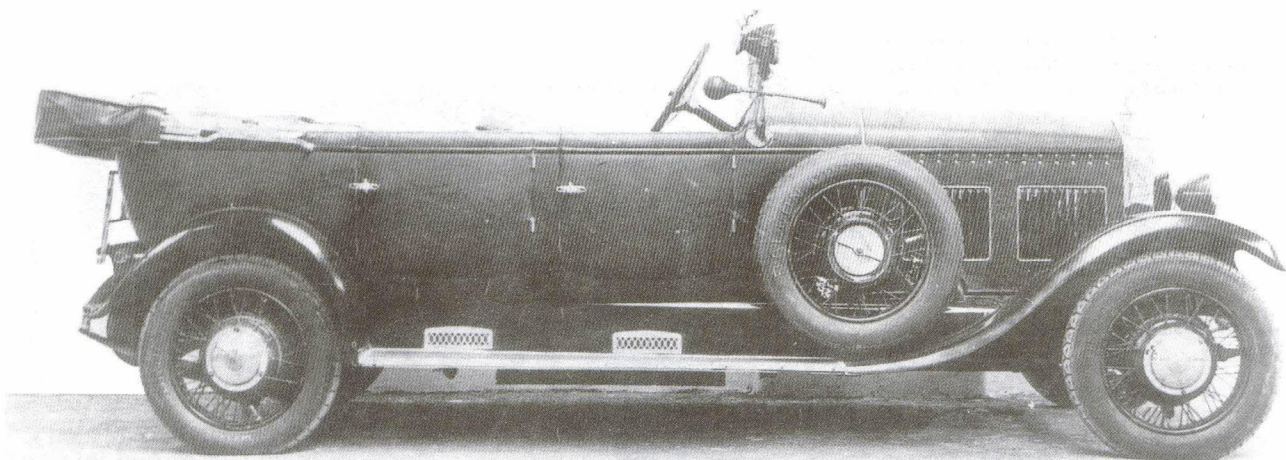
Magosix-futómű szalagfékkel 1926/27 fordulóján

geik megnyíltak. A MÁG vezető szakemberei, *dr. Horovitz György* vezérigazgató, *Szigeti Andor* igazgató, *Somogyi Andor* főmérnök (mindannyian okleveles gépészmérnökök és kiváló gazdasági szakemberek) jól ismerték a külföldi személyautó-gyártmányokat és a hazai pénzügyi szabályokat. Egyetlen külföldi tanulmányút után eldöntötték, hogy a leendő hathengeres alvázuk sebességváltóját, kardántengelyét az amerikai Mechanics Universaltól (később az angol Hardy Spencertől), hátsó hídját és mellső tengelyét az amerikai Salisbury és a Detroit-Gearboxtól,

kormányát a Ross Gear amerikai cégtől vásárolják meg, hidraulikus fékét a jól ismert Loockheedtől szerzik be, a motor előnagyolt főtengelyét pedig a Bismarck Hűtőtől rendelik meg. A motort a MÁG mérnökei fejlesztették ki. Somogyi főmérnök vállalta a legnagyobb részt e munkából. *Dr. Balló Alfréd* okleveles gépészmérnök, akinek első munkája e motor olajzásának és hűtésének megtervezése volt, visszaemlékezése szerint előfordult, hogy a főmérnök egy hétig haza sem ment, irodájában aludt és hajnalban már a rajzasztalnál állt. Dél előtt ugyanis a termeléssel, a gyárral kapcsolatos teendők kiszóltották a rajzteremből.

A 3000 mm-es tengelytávolságú alvázból készült a legtöbb

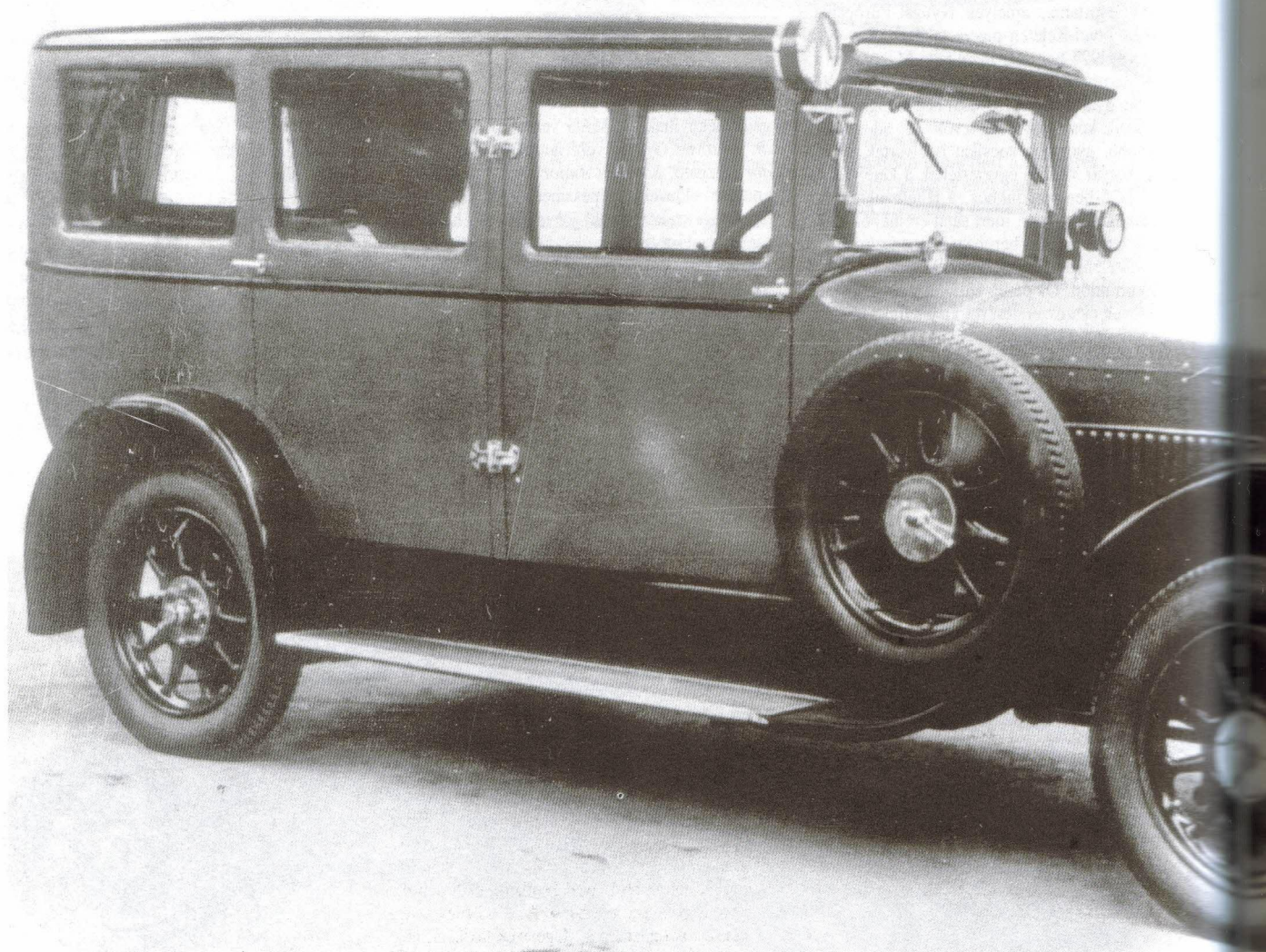




► A kemény pengőért időre megérkeztek a megrendelt fődarabok, a motor is elkészült, így az új típus 1926 őszi már megjelenhetett a nagy nyilvánosság előtt. A hathengeres, oldalt szeleplelt motorral hajtott Magosixek elnyerték a közönség tetszését, a taxisok szászámra nyújtották

be igényüket a kocsira. Árusítása 1927-ben kezdődött meg. Ugyanebben az időben indult meg a MÁG-ban az autógyártószalag, amely egyúttal az ország első ilyen gyártósora volt. (Németországban is csak 1924-ben állt munkába az első autógyártó futószalag). A hazai gyártósor meg-

1928-ban a legkeresettebb változatok közé tartoztak a nyitott Magosixek



Az egyetlen fennmaradt, típusiszta Magosix műszaki adatai

MOTOR. Hathengeres, soros elrendezésű folyadékűtésű, négyütemű benzinmotor. Furat 67 mm, löket 100 mm, összlökettérfogat 2100 cm³. Legnagyobb teljesítmény 40 LE. Oldalt vezérelt, oldalt szelepel (SV). Szivattyús olajozás, termoszfonos hűtés, Zenith horizontális karburátor. Elektromos rendszer 6 V, Bosch gyártmányú készülékekkel.

ERŐÁTVITEL. Egytárcsás, száraz tengelykapcsoló, háromfokozatú mechanikus váltómű.

MÉRETEK, TÖMEGEK. Hosszúság 4300 mm, szélesség 1800 mm, tengelytávolság 3000 mm, nyomtávolság elől/hátul 1445 mm. Az alváz tömege kb. 820 kg, a jármű száraz tömege kb. 1250 kg. Gumiabroncsok 6,00×19 col, az üzemanyagtartály befogadóképessége 60 liter.

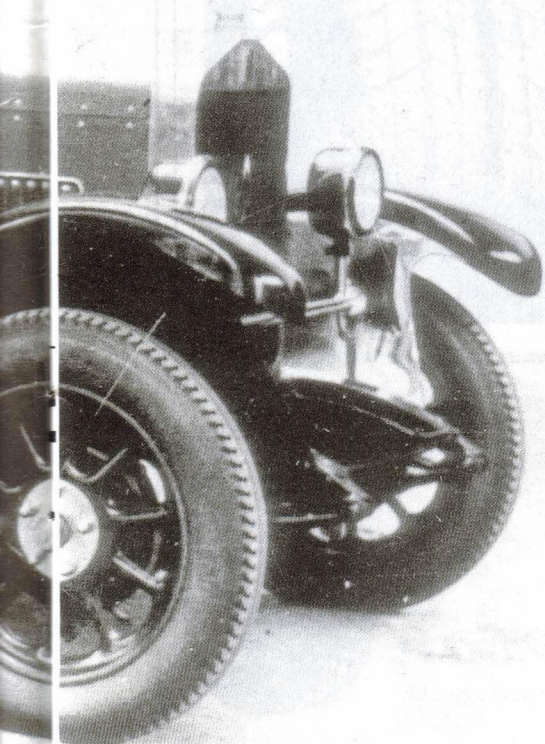
MENETTELJESÍTMÉNYEK. Legnagyobb sebesség 95 km/h, fogyasztása 12 l/100 km.

tervezése, termelésének megszervezése, a műveleti idők kiszámítása stb. Balló Alfréd nevéhez fűződik.

A motoroknak, az alvázaknak több változatát hozták piacra, legtöbbit a 67×100 mm-es hengerméretűből és a 3000 mm tengelytávolságúból

Mindenütt feltűnést keltettek az elegáns limuzinok.

A képen látható kocsis acélvázak, acéllemez karosszériával készült



gyártották. A választék a megrendelők eltérő igényei szerint bővült. A tőkeerősnek nem mondható gyárnak minden alkalmat meg kellett ragadnia, hogy a róla kialakult kedvező kép ne romoljon.

A sokoldalúan felhasználható Magosix-alvázak megbízhatóságában senki sem kételkedett. A gyár ügyelt arra, hogy a belföldi, külföldi szalonokba tökéletesen működő darabok kerüljenek. Az import fődarabokkal ugyan soha sem volt gond, ám ennek ellenére minden egyseget megvizsgáltak, szűrőpróbaszerűen szétszedtek. A mégis előforduló hibák általában a műszerekre és a benzin szennyezettségére rendkívül érzékeny Schimanek-féle Esse karburátorokra korlátozódtak, emiatt Zenithekre tértek át.

A Mátyásföldön készült alvázakra a kocsigyártók, a karosszériások építettek szekrényeket. A fuvarozóvállalatok taxijain és a bérgepkocsikon kívül aligha készült két egyforma Magosix kocsiszekrény. Ismerünk két- és háromüléses sportkarosszériákat, négy- és ötüléses limuzinokat, luxusfelszerelésűeket, kilencszemélyes kisautóbuszokat, nyitott, ún. kombiné kivitellűeket, landauletteket, acéllemez- és fakarosszériásokat stb. A megyékben mentő Magosixek álltak a betegek rendelkezésére.

1928/29-ben úgy látszott, hogy a MÁG hathengeresei szép karriert fognak befutni. Nem így történt. 1929-ben Magyarországot is elérte a gazdasági válság, a vállalatok százai mentek tönkre. A MÁG 1933 elején zárta be kapuit.

A gyár csődjét nem a rossz konstrukció vagy a hozzá nem értő vezetés okozta, rajta kívülálló okok miatt került bajba. Amíg termelt, megbizonyosodott, hogy az általa vállalt, illetve választott megoldás, az összeszerelés számára szerencsés és hasznos volt; minden egység gyártására ugyanis idő, pénz és felkészültség hiányában nem rendezkedhetett be. Eredményeit az aggályoskodók és a kritikusok is elismerték.

A Közlekedési Múzeumban látható Magosix az első sorozatból való, erre utalnak az első kerek szalagfékjei. Tervezése idején ugyanis az európai gépkocsik zöme kétkerékfékkel készült. Időközben a Kresz megszigorodott s előírta a közhasznú járműveknél a négykerékfék használatát. A gyár áthidaló megoldásként Poky-féle szalagfékkel szerelte fel az alváz első kerekeit. 1928-ban már előre is dobfeket helyeztek. A MÁG rugalmasságának köszönhetően a Magosixek taxiként, autóbuzsként, mentőautóként is közlekedhettek.



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

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

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

Vidékre: Postahivatal, helyben.

Budapestre: Budapest, Postaigazgatóság, hír-laposztály, Bp., Pf. 4. 1360

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

autó motor
VETERÁN

A régi járművek barátainak magazinja

MEGRENDELŐLAP

DUPLÁN NYER!
A VILÁGSZERTE ELISMERT DUNLOP GUMIKAT KIZÁRÓLAG A
MERKUR MINT VEZÉRKÉPVISELŐ FORGALMAZZA.

A LEGJOBB MINŐSÉGET KEDVEZŐ ÁRON VÁSÁROLHATJA MEG
ÜZLETEINKBEN, TELEPEINKEN, SZERVIZEINKBEN ÉS
BIZOMÁNYOSAINKNÁL.

VÁSÁRLÓINK KÖZÖTT EGY LONDONI TÁRSASUTAZÁST IS
KISORSOLUNK.



MERKUR

1052 Budapest, Martinelli tér 8.

Telefon: 118-4216

Telefax: 118-4406

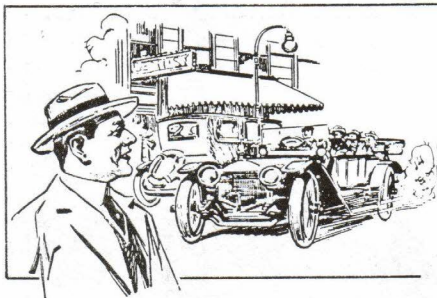
és valamennyi MERKUR
autós szaküzletben.



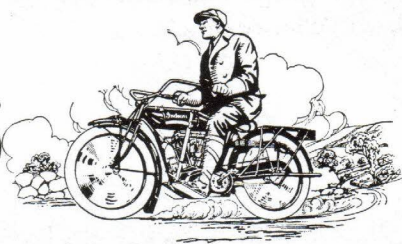
 **DUNLOP**

DUNLOP a nagyszerű gumil!





A SZERKESZTŐ OLDALA



Start-vonal

Az elmúlt év végén kissé aggódom indítottuk utunk az Autó-Motor Veterán első számát. Nem voltunk biztosak abban, hogy komoly érdeklődés mutatkozik majd a piacon egy ilyen kiadvány iránt. Kellemsen csalódtunk: a 65 ezer példányból mindössze ezer nem talált vásárlóra a posta adatai szerint. Ebből kiindulva elhatároztuk, negyedévenként jelentkezünk majd ezzel az újsággal.

Nem kevés fejtörés és vita előzte meg az új külsejű lap tervezését. Úgy gondoltuk, a veteránjárművek tulajdonosai, gyűjtői vagy egyáltalán a téma iránt érdeklődők szívesebben vesznek majd, ha jó minőségű papírra nyomott, igényes külsejű kiadványt vehetnek kézbe, igaz, magasabb áron. Sajnos, manapság már nem ritka a száz forintnál többre kerülő újság, s mi arra tö-

rekszünk, hogy ezért a pénzért valódi értéket adjunk. Ugyanakkor azt is tudomásul kell vennünk, hogy ez a lap üzleti vállalkozás. Ma már – vagy ma még – nincsenek olyan mecénások, akik támogatással olcsóvá tehetnék a rétegigényeket szolgáló újságokat, így olyan árat kellett szabnunk, amely fedezi a kiadásokat és némi hasznot is hoz a kiadó számára.

Amíg nyereségesek leszünk, élni fog az Autó-Motor Veterán, ezért várunk és örömmel fogadunk minden ötletet, javaslatot és igényt, amely a színvonal emelését segíti. Kérjük olvasóinkat, írják meg véleményüket az újságról, igazítsák ki tévedéseinket.

Fontos feladatnak tekintjük a szolgáltatást, ennek érdekében adunk helyet a Keres, kínál rovatnak, ahol ingyenes hirdetésre van módja mindenkinek. Szívesen közöljük a képes hirdetések is, ha a beküldött fotó megfelelő minőségű. Felajánljuk, hogy segítünk az ismeretlen járművek azonosításában, az évjárat-meghatározásban. Ha valaki be akar számolni járműve restaurálásának történetéről, küldje be írását, lehetőleg fényképekkel, s ha megakadt a munkában, talán segíthetünk a közöttétélével.

Itt a biztosítás, jön az adó

Kétségkívül nem csak a veteránjármű-tulajdonosokat sújtja a július 1-jétől kivetett felelősségbiztosítási díj. Egyre nehezebb ügy az autózás, a benzinárak emelkedése, a megélhetési költségek növekedése amúgy is hatalmas teher mindenkinek, s most itt az újabb akadály. Nyilván nem várható, hogy a mindenkire vonatkozó rendelkezés kidolgozásakor előre számítsanak a kivételekre, de félok, hogy ez hivatalból később sem fog eszébe jutni senkinek. Pedig aligha vitatható, hogy egy régi jármű évente legfeljebb néhány száz kilométert fut a közúti forgalomban, ily módon aránytalanul kisebb a balesetokozás esélye.

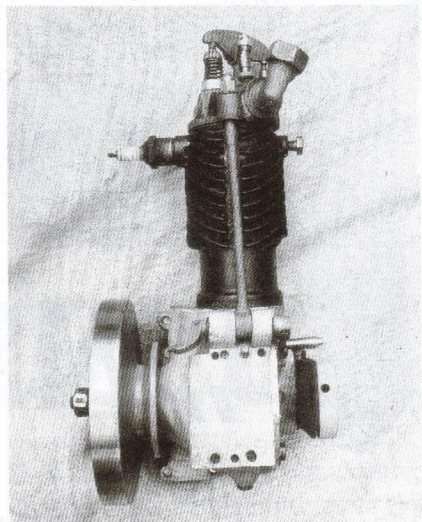
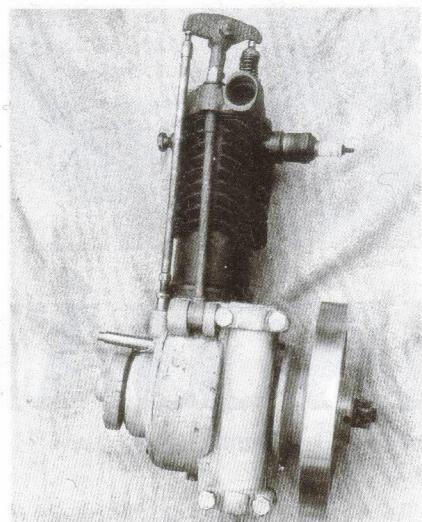
Amennyiben nem történik semmiféle intézkedés, elsősorban a kiskeresetűek hobbiját veszi el a rendelet, hiszen mi végre vállalja majd valaki a restaurálás, a karbantartás amúgy sem kevés pénzt igénylő nyűgét, ha nem tudja használni járművét.

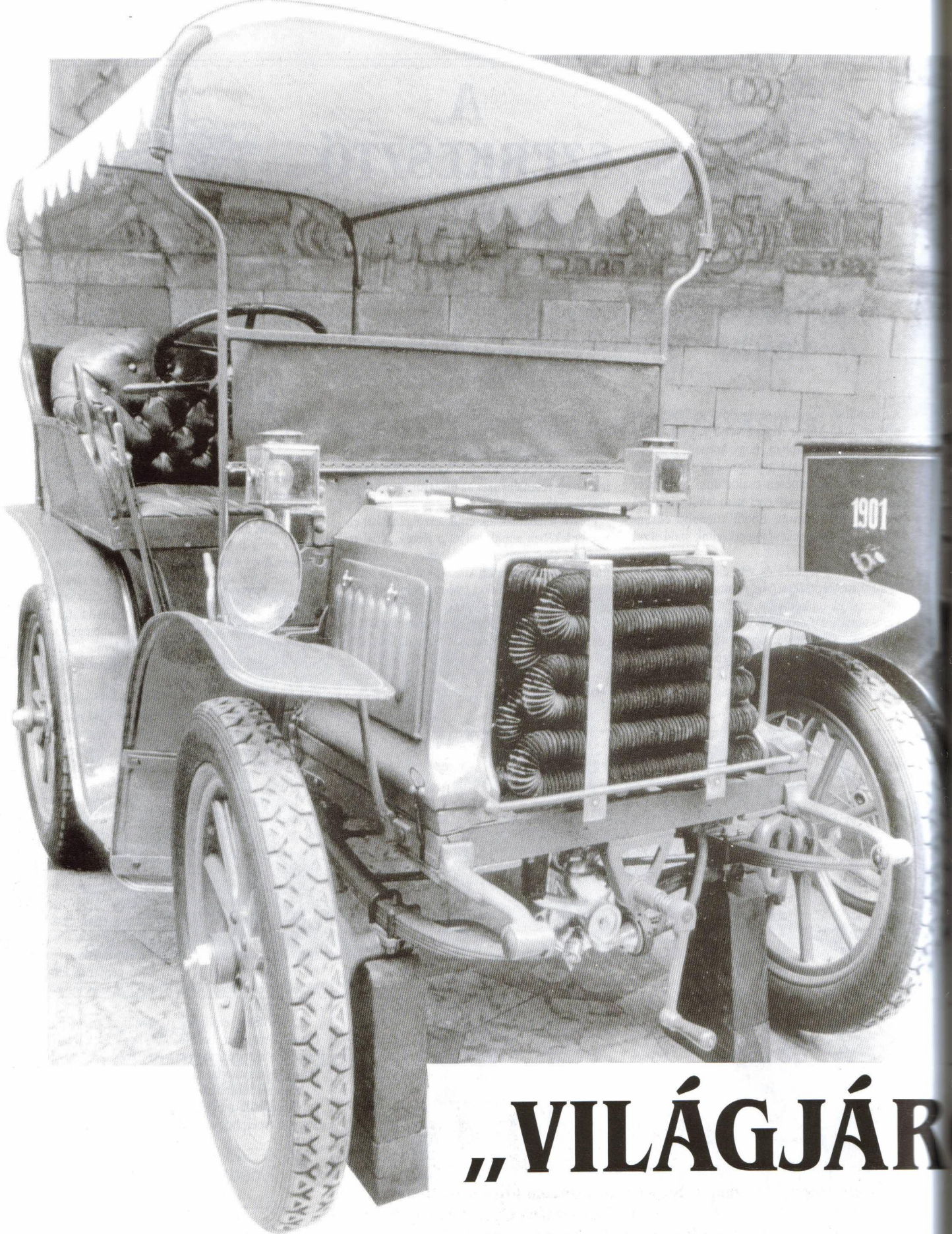
Megkérdeztem *Eszterváry Ervint*, a Magyar Autóklub Veteránjármű-szakbizottságának titkárát, folyik-e valamiféle tárgyalás a biztosítók képviselőjével a régi autók tulajdonosainak érdekében. Mint kiderült, a szakbizottság teljes mentességet kíván elérni, s valamelyik biztosítót kívánja megnyerni, hogy a veteránok számára segítséget adjon. A kedvezmény azonban csak az Autóklub által minősített és lajstromozott járművekre vonatkozna, miként az adómentesség is. Várható ugyanis a teljes körű gépjárműadó ismételt bevezetése, jobb, ha lelkileg már felkészülünk erre.

Igazán félve említem, az senkinek nem jut eszébe a magyar hivatalokban, hogy ezek a járművek a nemzeti vagyon részét képezik. Nem beszélve az ismeretterjesztő szerepükről, hiszen a múzeumi darabok csak a magángyűjtők bemutatói láthatók mozgásban, valódi életközben. Vagy az a cél, hogy legyen ez a hobbi a felső tízezeré?

Ki tud róla?

Egyhengeres, négyütemű motorjának azonosításához kért segítséget esztergomi olvasóink. A hörgőszelepes konstrukció mágnesgyújtású volt, a mágneshez fogaskerekek juttatták el a hajtást, öntvénybilincsel lehetett a vázra rögzíteni. Kiképzése, konstrukciója alapján úgy gondoljuk, az 1910-es években készülhetett. Ha valaki ismeri a gyártmányt, kérjük, tájékoztassa szerkesztőségünket.





„VILÁGJÁR

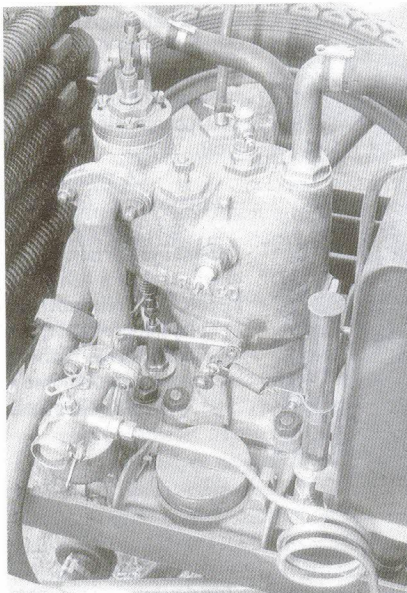
Az automobilizmus hőskorában csak kevés gyártó volt képes önálló jármű-előállításra. Azok a cégek, amelyek az akkori idők technológiai lehetőségeihez mérten megbízható és jó minőségű motorokat készítettek, saját gyártmányukat gyakorta bocsátották áruba olyan felhasználók számára, akik nem tudtak vagy nem is akartak megbirkózni a motorgyártás sok-sok problémájával.

Amikor 1896-ban a rüsselsheimi Opel testvérek autógyártáshoz fogtak, először a Lutzmann-féle rendszerrel próbálkoztak. A német Lutzmann professzor elméleti fizikával foglalkozott, ám gyakorlati dolgokhoz is tehetséget érzett, így komplett autót tervezett, motort, váltót, futóművet, felépítményt. A Lutzmann-motor egyhengeres volt, mint a legtöbb akkortájt, azonban rossz teljesítményű és megbízhatatlan. E hiányosságok felismerése után Adam Opel Párizsban felkereste a Darracq cég tulajdonosát, s megállapodott az úttörő franciával az autógyártás terén való együttműködésről.

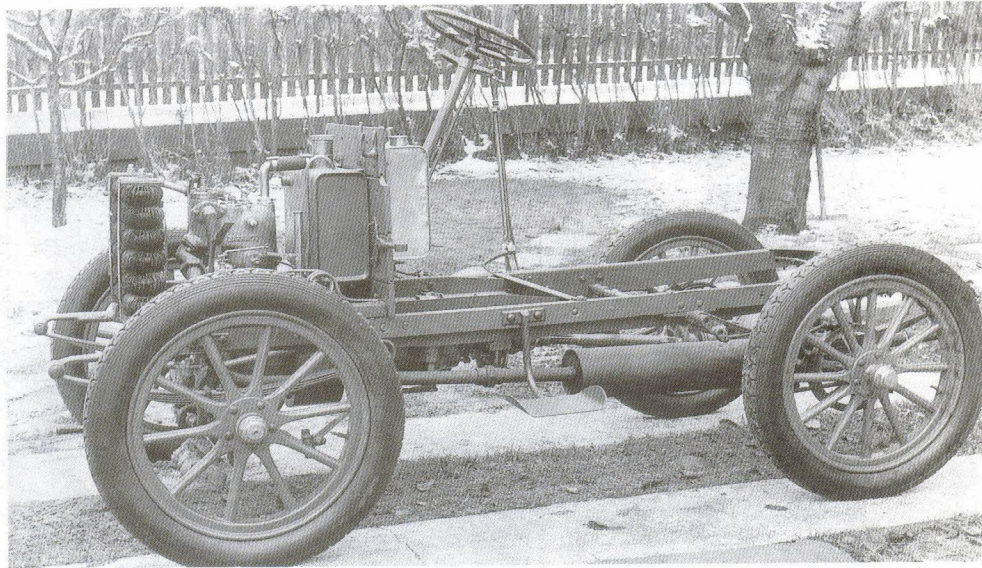
Mindez 1900-ban történt, s az elkövetkező néhány évben Opel Darracq néven készülő autókban francia gyártmányú motor szolgáltatta a vonóerőt. Az együttműködésnek a francia-német politikai kapcsolatokban bekövetkező elhidegülés nyomán keletkező gazdasági nehézségek vetettek véget, s amikor egy kisebb tűz ütött ki az Opel-gyárban, az újjáépítés után már saját készítésű motorokkal indult meg ismét a gyártás.

A Közlekedési Múzeum tulajdonában lévő Opel Darracq 1902-ben készült. Sorsa 1924-től ismert, annyiban legalábbis, hogy akkor már nem volt forgalomban, s 1935-ben vásárolta meg a Szedonya-féle autóbontóban Horváth Viktor budaörsi lakos. Abban az időben volt nagy divat a világtúrázás autóval, motoron és kerékpáron, nem meglepő tehát, hogy 1936-ban, az Opel Darracq rendbe hozása után Horváth Viktor elhatározta: világ körüli útra indul. A nagy túrához támogatást igyekezett szerezni, s úgy gondolta, az Opel cég számára megér majd némi pénz a 34 éves autó teljesítménye. Bejelentkezett a budapesti Opel-szalomba, de nem fogadták. A következő útja Bécsbe vezetett, az ottani Opel-képviselőt már érdekesnek találta az ajánlatot, s felkarolta a magyar autóst. A baldachinszerű tető két oldalára reklámtábla került, s Horváth Viktor hamarosan elindult a világ körüli útra.

Az első úti cél Svájc volt, Genfben részt vett egy ügyességi versenyen, ahol díjat nyert az



Hengerfurat 112 mm. Különös a szívócső kettős kanyarja, ez bizonyosan későbbi átalakítás szüleménye, és a Horváth Viktor-féle „motorkorszerítés” a szívószelepre is kiterjedt. Jól látható az eredeti formáktól eltérő, szögletes anyagmegmunkálás



MŰSZAKI ADATOK



Opel Darracq 9 HP 1902

MOTOR. Négyütemű, egyhengeres, folyadékűtésű benzinmotor. Furat 112 mm, löket 120 mm, hengerűrtartalom 1281 cm³. Legnagyobb teljesítmény 9 LE 1400/min. Kézipumpás olajzás, teleszűrésű gyújtás.

ERŐÁTVITEL. Háromfokozatú, kézi kapcsolású váltómű, kónuszos kuplung.

MÉRETEK, TÖMEGEK. Tengelytáv 2150 mm, száraz tömeg 550 kg.

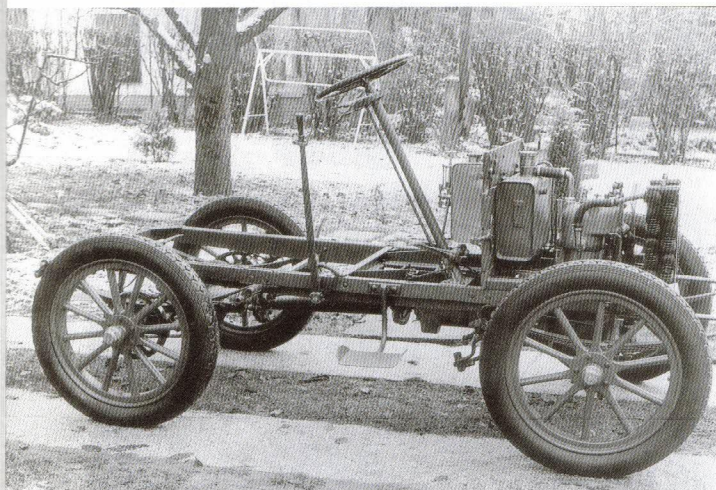
MENETTELJESÍTMÉNYEK. Legnagyobb sebesség 45 km/h. Üzemanyag-fogyasztás 17 l/100 km.

Karosszéria nélkül látható igazán a századfordulós autógyártás gyakorlat egyszerűsége és a hintókapcsolat megléte

ÁTKELÉS AZ ALPOKON

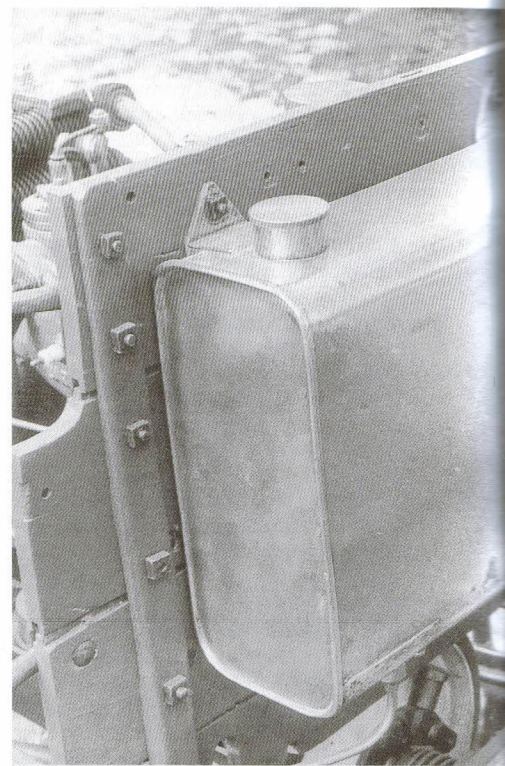
Ó" A MÚZEUMBAN

25 évvel ezelőtt, a budapesti Közlekedési Múzeum újjáépítése után került először a kiállítóterembe az 1902-es kiadású Opel Darracq. Nemrégiben ismét restaurálták. A ritka őspéldányról L. Szabó László még a munka befejezése előtt készített fotósorozatot.



Csak a hátsó kerekek voltak fékezhetők. A szalagfék ugyancsak átforrósodhatott az Alpokon való átkelés során

A vezető előtt, az utastérben „üldögélt” a két darabból álló üzemanyagtartály. A bal oldali részben a benzin, a kisebb, jobb rekeszben az olaj kapott helyet, s a vezető menet közben, kézzel gondoskodott a biztos kenésről

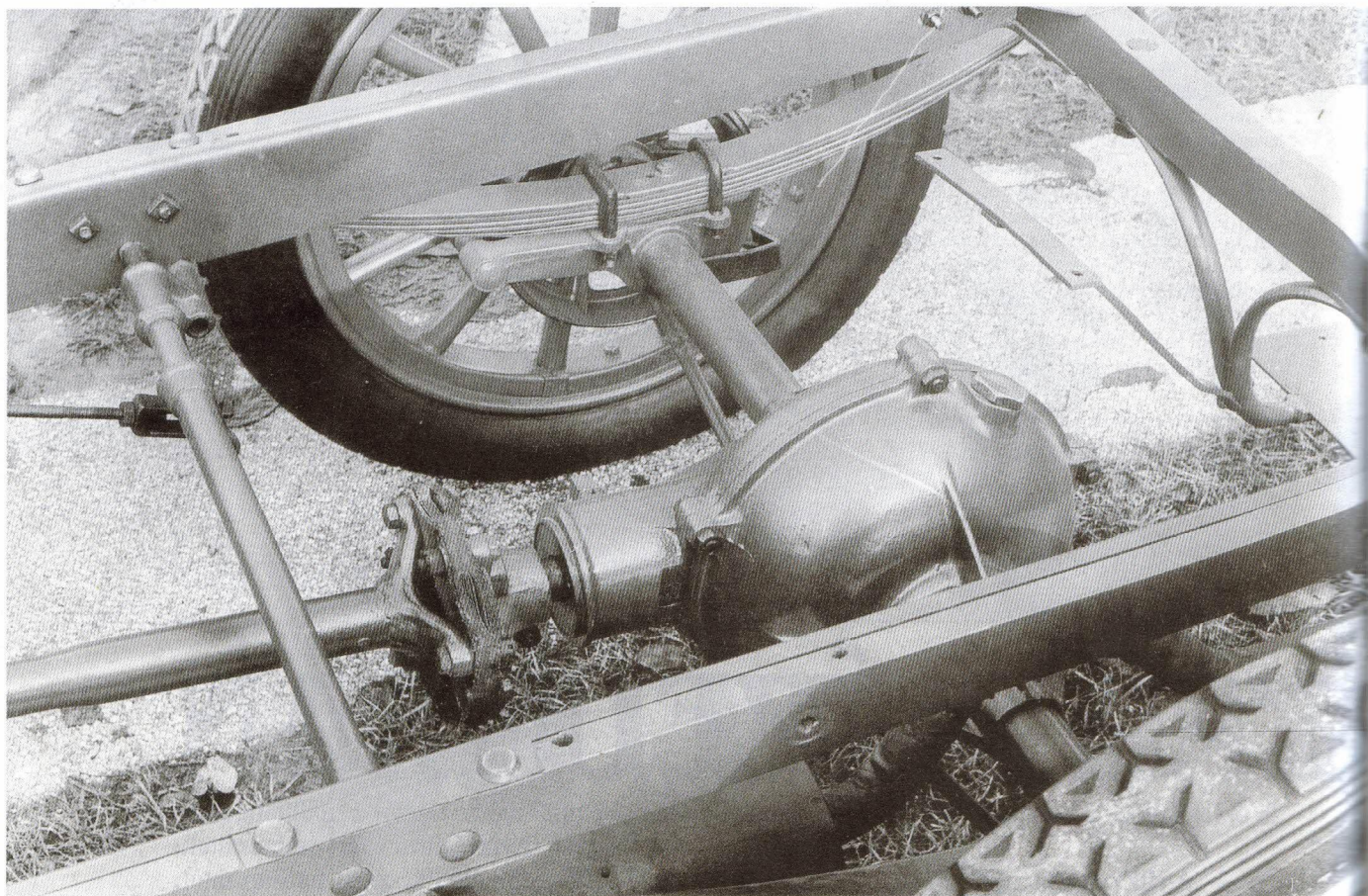


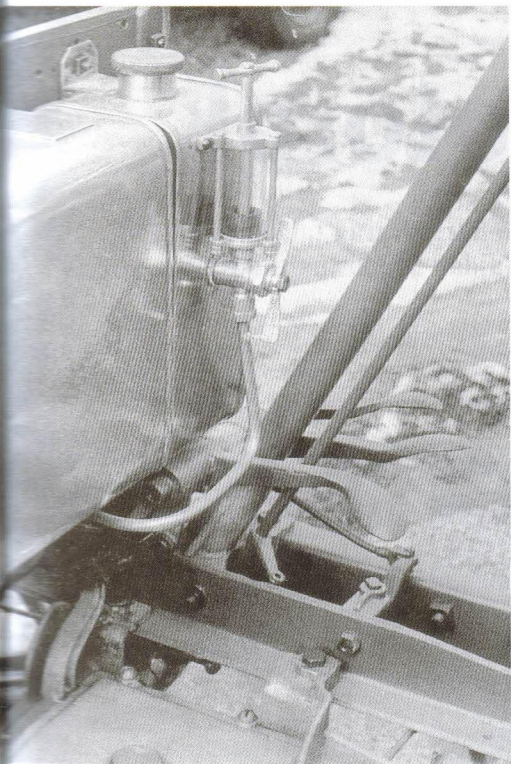
Akár csak az első, a hátsó tengely is laprugókötegeken rugózik

► öreg Opel. A következő állomás Párizs volt, majd Belgiumon és Hollandián keresztül igyekezett Németországba. A határátkelés után derült csak ki, hogy időközben életbe lépett a rendelkezés, amely szerint külföldiek kizárólag utalványra kaphatnak üzemanyagot. Ehhez pedig igénylés, engedélyezés, tehát hosszadalmas ügyintézés szükségeltetett. Horváth Viktor, aki meglehetősen szangvinikus természet volt, alaposan felbőszült ezen a bürokratikus akadályon, s úgy döntött, ha a németek nem tisztelik annyira

saját technikai múltjuk relikviáját, hogy soron kívül kiadják a benzinjegyet, akkor nem folytatja tovább az utat, hanem hazatér.

Visszafordult, és Hollandián, Belgiumon, Franciaországon, Svájcban, Ausztrián keresztül hazajött. Az útvonalleírásból nyilvánvaló lehet, oda és vissza egyformán átküzdötte magát az Alpokon az Opel Darracq. Talán a második erőpróba következménye is, hogy Hegyeshalom elhagyása után, Mosonmagyaróvárnál el tört a jobb első kerék csapágya, így meg kellett





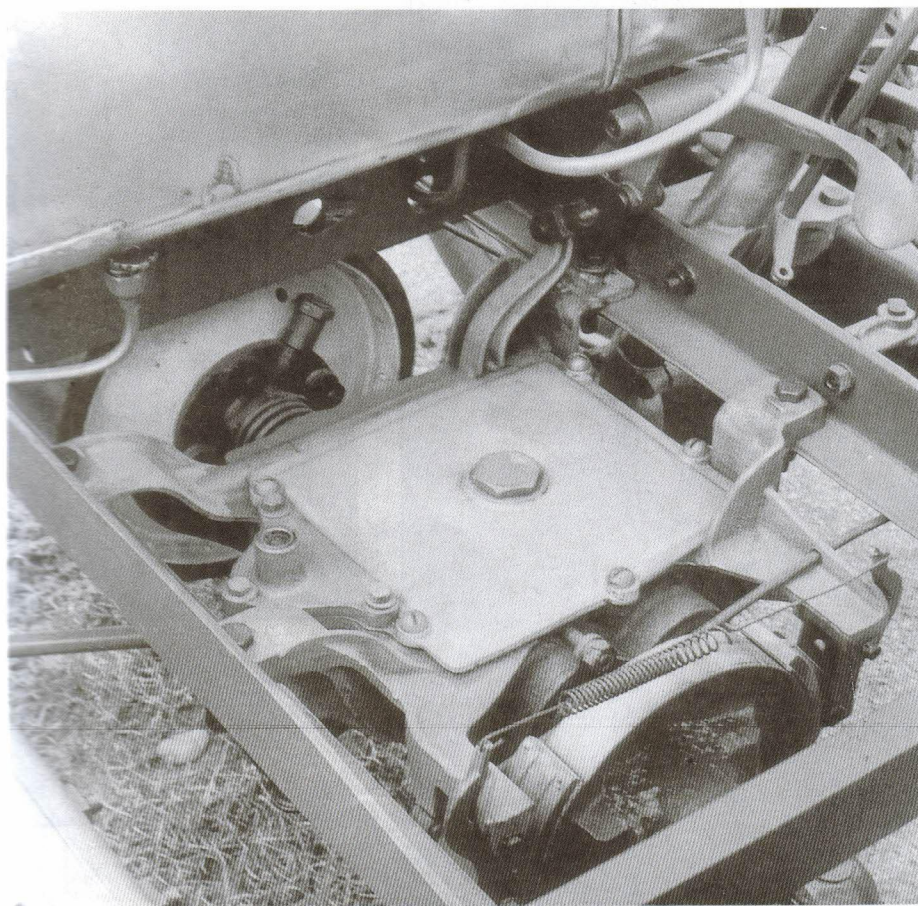
Négy csavar rögzíti az alváza a sebességváltó házát, amely előtt a bőrkónuszos kuplung, mögötte a kardánfék

szakítani az utazást, bár fontos kiemelni: ez volt az egyetlen számottevő műszaki hiba a több mint hatezer kilométer alatt.

1936 őszén fejeződött be a kurtúra sikerült világotutazás, s néhány esztendővel később Horváth Viktor újra szembetalálta magát a Németországból már ismerős problémával, az üzemanyagkorlátozással. 1939-ben nem igényelt benzint, illetve olajjegyet, hanem leállította autóját a garázsban.

A háború végét ott érte meg a „világjáró”, teljes épségben. Amikor 1950-ben megjelent az autók és fődarabok beszállításáról intézkedő rendelet, Horváth Viktor szétszede az Opelt s elemeit a ház különböző részeiben elrejtette. Egy évvel később ellenségei feljelentették, hogy autót rejteget, s a veszélyes helyzetből az Atuki két munkatársa, *Sissovics József* és *Illés István* (utóbbi az Autó egykori szerkesztője) mentették meg, akik kimentek Budaörsre és az Atuki nevében átvették a járművet, igazolva, hogy már korábban megszületett a megállapodás az átadásról, de az Atuki nem tudta hamarabb elszállítani.

Az Opel Darracqot a 7. Számú Autójavító Vállalat dolgozói állították össze, s 1955-ben átkerült a Közlekedési Múzeum raktárába. 1961 júniusában a Ferihegyi repülőtér betonján rendezett autóversenyt megelőző veteránautó-felvonuláson ez a kocsi is bemutatkozott, s öt évvel később már a kiállítóteremben láthatta a közönség.



Nyugati használt dízel- és benzinüzemű gépkocsik valutáért és forintért a legolcsóbban.
A forintrésze takarékszövetkezeti hitel.
Részletfizetési lehetőség!

Egyedi megrendelésre behozatal.
Vámolás, vizsgáztatás.

VIDÉKI TELEPEINK:

1. Biatorbágy, Vöröshadsereg útja 60.
Tel.: 06-26-40-182
2. Esztergom (Arany Korsó vendéglőnél)
Tel.: 06-33-11-592
3. Kaposvár
Tel.: 06-82-18-971
4. Bátaszék, Villányi József autókereskedés, Budai út
5. METALON Autójavító LV Sopron,
Győri út 42.
Tel.: 06-99-14-440/34
6. Szeged, Autofor, Sárosi u. 11.
Tel.: 06-62-22-316, 22-433

Központi információ:
113-9744

1082 Budapest VIII.,
Baross u. 109.
Rent A Car
Autókölcsonzés

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

Központi információ:
113-9744, Bp. 1082 VIII.,
Baross u. 109.

ATR

Autótrans Gépkocsikölcsönző
és -szolgáltató Kft.



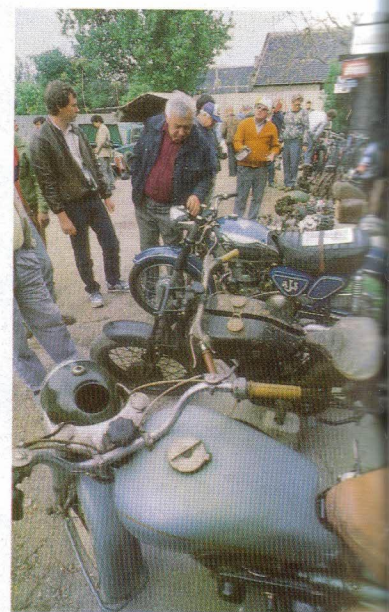
AUTOPRINT STUDIO

Többségben a motorok

Május első vasárnapján – immár hagyományosan – a csepeli szolgálatóház udvarán találkoznak a régi járművek gyűjtői, hogy eladjanak, vásároljanak, cseréljenek. Gajdán Miklós írt tudósítást a szokatlan piacról. A fotókat E. Várkonyi Péter készítette.



Mintegy huszonötön kínáltak autó-csmagtartóban vagy ponyvára kicserélve nem annyira árujukat, mint inkább cserétárgyaikat. Igaz, egyes alkatrészek, részegységek pénzért cseréltek gazdát, de mindenki tudta, hogy az esetek többségében a pénzből előbb-utóbb olyan motorblokk vagy egyéb alkatrész lesz, amire az eladónak eredetileg szüksége volt. A vevő meg sokszor évek óta keresett és nem talált hiánycikkhez juthatott hozzá, hiszen ebben a műfajban szinte minden hiánycikk.



Sorban, egymás mellett a három nagy: AJS, Raleigh, BSA. Kétségtelenül ők voltak a sztárok

Óriási értéke van a szakirodalomnak. Ha két cseretárs egymásra talál, órákig nézegetik, mustrálgatják egymás ritkaságait

A kínálatban képviseltette magát az egész világ korabeli ipara. A magyar, a cseh, az osztrák, a német márkákon kívül jelen volt az angol és az amerikai motoripar is, sőt az eladnivaló komplett nagy-motorok mind angol gyártmányúak voltak. A legszebb darab egy öt-százás, kéthengeres AJS volt 1953-ból. Tulajdonosa forgalmival és korabeli újsággal kísérve kínálta járművét eladásra. A Motorcycle 1953-as számában az AJS blokkjának robbantott ábrája társaságában a szerelési leírást lehetett elolvasni. Az AJS-szel tulajdonosa több kört

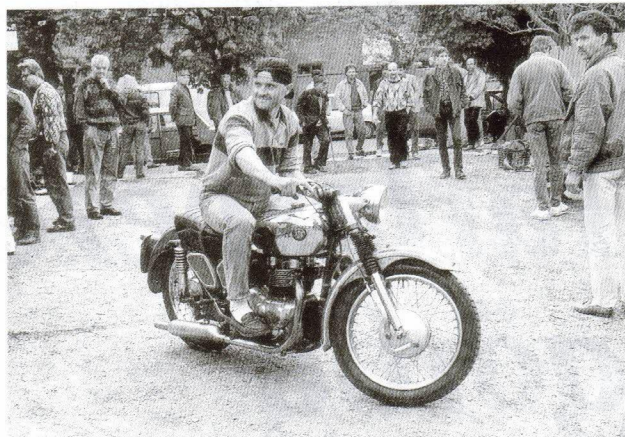
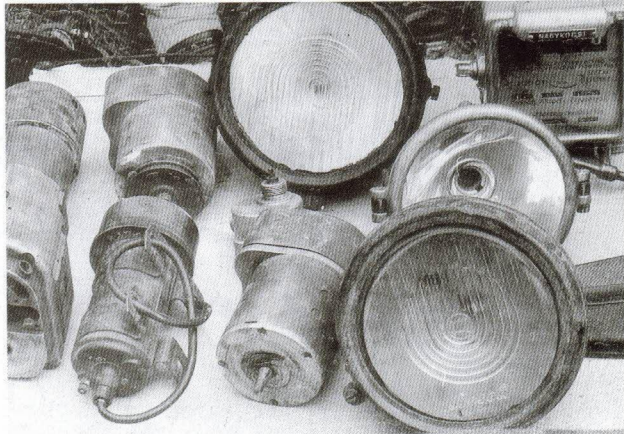
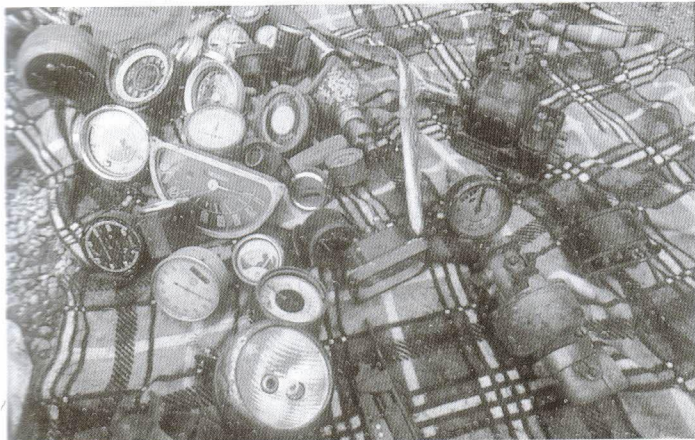
is ment, hogy mindenki megcsodálhassa a gép tiszta dohogását. A másik eladnivaló motor egy 1932-ből vagy 1933-ból való üzemi-kepleten Raleigh volt, kevés hiánnyal. Néhány napos szerelést követően biztosan lehetett volna egy kis életem lehelni a gépbe. Kár, hogy a porlasztója nem eredeti, hanem egy nürnbergi Bing volt. Talál-

A műszerek sérülékeny, könnyen elvesző és mégis nélkülözhetetlen tartozékai egy eredeti állapotú motorkerékpárnak. Volt, aki ezekre specializálódott

kozunk egy BSA ötszázás, 1940–1943 között készült katonai típusal is. Sajnos benzinhiány következtében csak egyszer sikerült beindítani, de akkor mechanikai zörejektől mentesen, alajáraton igen alacsony fordulaton szuszogott az öreg félliteres. Jó néhány alkatrész nem volt eredeti, de vonzó árával és szép hangjával sok érdeklődőt vonzott. Egészen volt kiállítva még egy 1945 és 1950 között készült kis 175 cm³-es CZ, nagyon

A taxaméter a bőrze egyik érdekessége volt

Alkatrészben, motorblokkban aztán mi szem-szájnak ingere – persze veteránosértelemben – kapható volt. Humber, New Hudson, Velocette, Sachs, H-D-motorblokkok, porlasztók, kilométerórák, gyújtómágnesek mindenütt. Különösen nagy felhozatal volt R 75-ös BMW felszerelési tárgyakkól, több tank, kipufogódob és oldaldoboz volt látható. Mint kiderült, ennek gyártására többen ráálltak, így ugyan nem eredeti, de az eredetivel tökéletesen azonos darabokkal szerelheti fel mindenki kedvenc gépét. Egy



Az AJS és büszke tulajdonosa. Az új benyomását keltő motor minden szárny-, illetve hangpróbálgatásával a figyelem középpontjába került

szép állapotban, és egy, az ötvenes évek közepéről származó Zündapp. Rajtuk kívül két lemezvillás Csepel, egy várpalotai veterános által felhozott és el is adott háború előtti Csepel és több Danuvia, Pannónia, csepptankos Jawa gazdagította a kínálatot.

Volt, aki ezer apróckben, tartozékban utazott

triumphos gyűjtő nagy örömmel vette birtokba a motorjáról már régen hiányzó kipufogódobot és gyújtásalaplapot. A New Hudson-blokk is elkelt váltóstul, boldogan távozott vele új tulajdonosa. Komplet motor eladását a kis Csepelen kívül nem láttunk, inkább az alkatrészt vásárlóknak, csereberélőknek volt jó napjuk.

Kellemes időben, baráti, szinte családi légkörben zajlott az idei első veteránbörze. Már várjuk a következőt, remélve, hogy arra még többen, még több mindent kiállítva jönnek el.





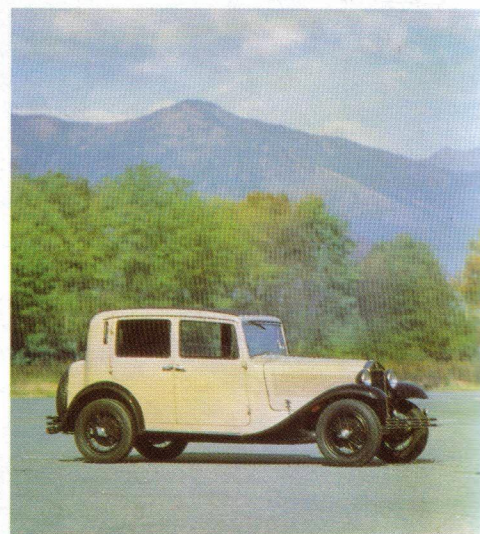
LANCIA 1908-TÓL NAPJAINKIG

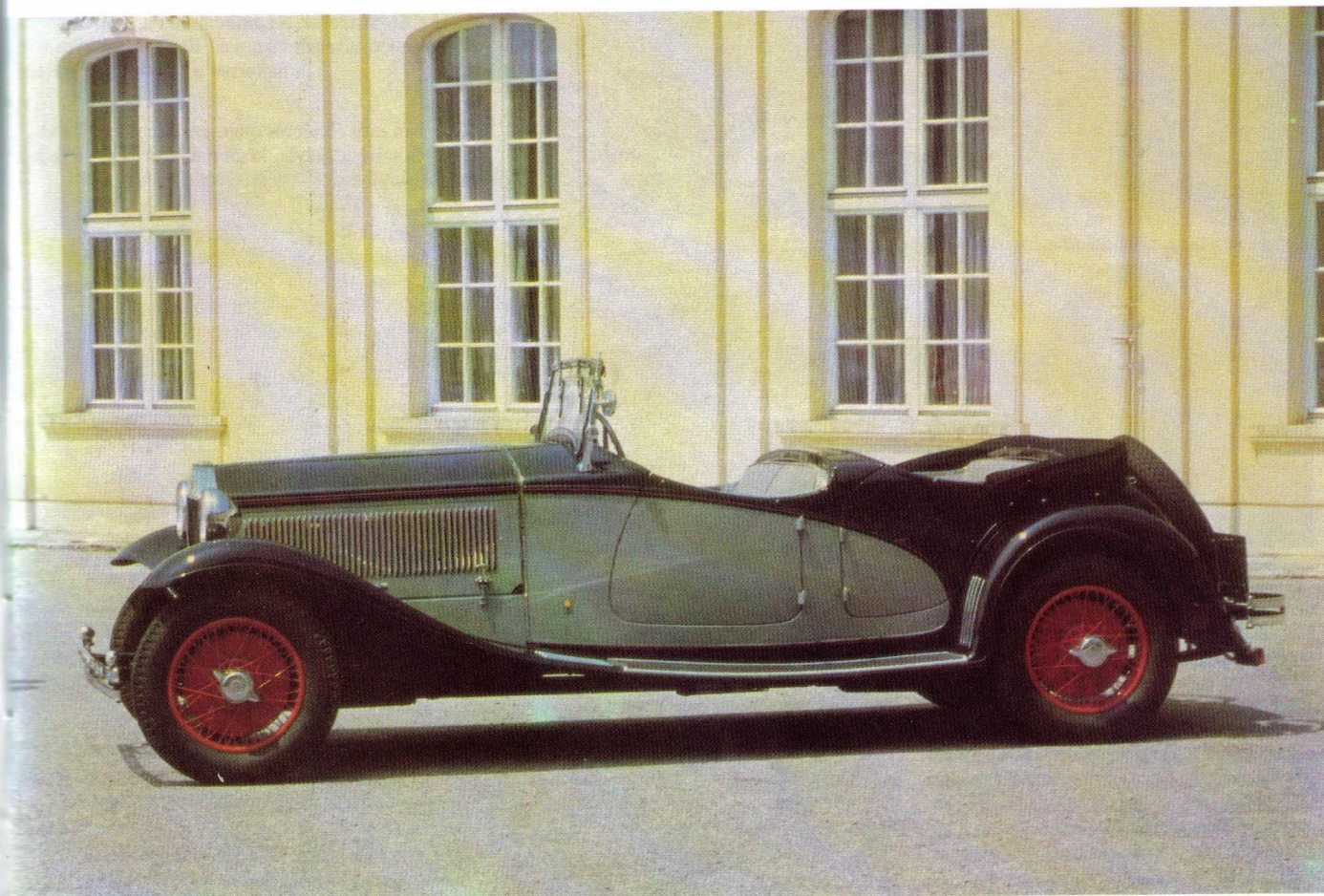
Tárlatvezetés görög betűkkel

Torino érdekes látnivalói közül az egyik a Lancia-múzeum. Olvasóinkat dr. Nádasi Antal vezeti végig a gyártörténeti kiállításon.

Az 1908-ban készült, híres-nevezetes Alfa. Az első, a Via Ormea és a Via Donizetti sarkán létesült gyárban látta meg a napvilágot. Kezdetben a 18/24 HP névre hallgatott

Öt évig, 1933-tól 1938-ig gyártották az Augusta első sorozatát. A vezetőüléssel működtethető szabadonfutója volt (!), hidraulikus fékjei, 35 lóerős motorja. Végsebesség: 105 km/h





Ha Torino és autó, mindenkinek elsőként a FIAT jut eszébe. Van azonban itt egy másik híres gyár is: a Lancia. Alapítója, *Vincenzo Lancia* nem kisebb célt tűzött maga elé, mint hogy a gyár mindig valami újat nyújtson, és az autó fejlődéséhez eredeti, sajátos ötletekkel, korszerű konstrukciós megoldásokkal járuljon hozzá.

A gyár múzeumát az alapító emléke iránti tisztelgésnek hozták létre. Valamennyi autó, amely 1908 óta készült a gyárban, Vincenzo Lancia törekvéseinek megvalósulását tükrözi.

A belépőt a Lancia Alfa fogadja. Nyilván az alapító ötlete volt a gyár autót a görög ábécé betűiről elnevezni. Ez az autó volt az első, 1908-ban készült, ezért hát Alfa. Négyhengeres, 2,5 literes motorja volt, furat/löket 90/100 mm. A gyújtásról mágnes gondoskodott, 1800/min fordulatszámánál 28 lóerő volt a maximális teljesítménye. További jellemzők: többtárcsás tengelykapcsoló olajfürdőben, négyfokozatú váltó, kardánhajtás, végsebesség 90 km/h. Összesen 108 darab készült.

Párhuzamosan az alaptípussal elkészítették az Alfa Sport versenyautó-változatot is. Az amerikai *Hilliard* megnyert vele egy 315 kilométeres gyorsasági versenyt, 93 km/h (1908-at írunk!) átlagssebességgel.

Egy évvel később mutatkozott be a második típus, a Béta. Motorjának érdekessége volt az egyetlen blokkba foglalt négy henger.

Még az első világháború előtt mutatták be a

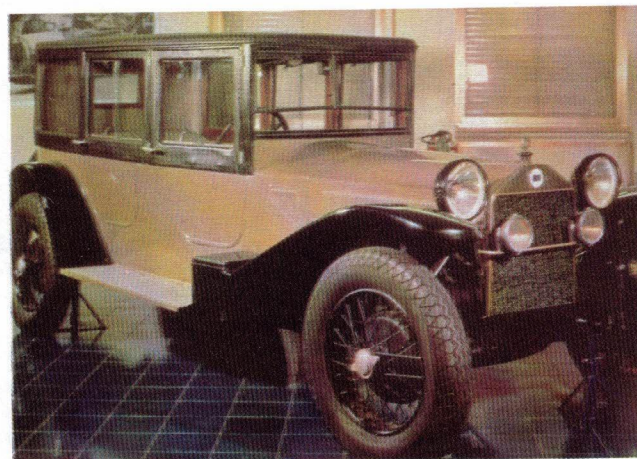
Az Artena nagyobb testvére, az Astura, kabriókarosszériával. Az első példány 1931-ben készült, és hat éven keresztül a karosszériatervezők kedvenc témája volt, hogy az Asturával játszadozzanak

Théta névre keresztelt modellt, amely egyedülálló különlegességgel tűnt ki: egységbe foglalt elektromos berendezése akkoriban forradalmi újdonságot jelentett. A kocsit öt literes, 70 lóerős motorjával 120 km/h sebességre volt képes.

A Kappa típus annyira sikeres volt, hogy három változat is készült belőle: a Kappa után a Dikappa és a Trikappa. Az 1922-ben megjelent

Trikappa volt az első Lancia, amelybe – saját szabadalomként – nyolchengeres V motort építettek. Négy és fél literes motor, 130 km/h végsebesség. A Trikappa további érdekessége a kormányoszlop szöghelyzetének állíthatósága.

És a legendás Lancia-modell: a Lambda. Első változatát 1922-ben mutatták be, a párizsi és londoni autókiallításon. Ez volt a világon az első autó, amelynél az alvázkeretet önfordó rendszerre cserélték (a hegesztett konstrukciót akkoriban „kádformájúnak” nevezték). Még egy világpremier: első futómű, független kerékelfüggesztéssel. A Lambda kilenc szériában, összesen 13 ezer példányban készült, egészen 1931-ig. ▶



Az emlékezetes, gyönyörű Lambda első szériája 1922-ben készült. A múzeumban – és képünkön – a III. széria egy példánya látható, amelynek gyártását 1924-ben kezdték meg. Összesen 13 ezer Lambdát gyártottak



Az Aprilia, amit a Lambda után a gyár második mesterművének tartanak. Egyik újdonsága volt a motornál a félgömbfejű égéstér

1963-ban még 58 lóerős motorral jelent meg az elsőkerék-hajtású Fulvia, később 85 lóerős lett a teljesítménye. A kép az 1969-es modellt ábrázolja

napvilágot, B 10 kiegészítő típusjelzéssel. Hat-hengeres V motorjának (kivételesen 60° volt a hengerszöge) 1754 cm³ volt a lökettérfogata és 56 lóerőt teljesített. Az 1951-ben rendezett Torinói Autószalonon az Aurelia kupéváltozata jelent meg, B 20 kiegészítő típusjelzéssel és 1991 cm³-re megnövelt motorral (80 LE 5000/min). A teljesen szériaváltozat még abban az évben a Mille Miglia versenyen az abszolút második helyen végzett egy négyliteres Ferrari Sport mögött. Később aztán számos győzelmet aratott. A múzeumban kiállított darab a harmadik szériából származik (1953).

Sétánk során ismerősebb, modernebb vonalak következnek. Amit már e sorok írója is a valóságban látott: az Appia. Első változata 1953-ban született. A második változat 1956-ban, a harmadik 1959-ben következett. Ebben a motor már 48 lóerős volt, a végsebesség 132 km/h.

Aztán még egy Aurelia (B 24S), a *Pininfarina* által tervezett spiderváltozat. Akkoriban (1955) igazi bombázó volt (2451 cm³, 115 LE 5300/min, végsebesség 180 km/h). Nagy sikere volt az Egyesült Államokban is, ahol a B 24 America nevet kapta.

Az Aurelia utódja az 1957-ben, a Torinói Autószalonon bemutatkozó Flaminia. Két változatban készült: a limuzin-karosszéria mellé Pininfarina egy kupéváltozatot is tervezett. A múzeumban egy 1963-ból való modell (3B típusjelzésű) látható.

Időközben *Vittorio Jano* vezetésével elkészült

Elsősorban hóban aratta legnagyobb sikerét a Stratos. Háromszor nyert ralivilágbajnokságot

► Közben, 1928-ban, a Lambda luxusváltozata, a Dilambda keltett feltűnést. Nyolchengeres, négyliteres, egészen szűk hengerszögű V-motorja 100 lóerőt teljesített 3800/min fordulatszámon, OHC vezérléssel, görgős himbákkal mozgatott szelepekkel. Ennél az autónál jelent meg először a futómű elemeinek központi kenése.

Figyelemre méltó dolog történt 1931-ben: felhagytak a görög ábécé szerinti elnevezéssel (ma már tudjuk, hogy csak átmenetileg, 1979-ben aztán majd megjelenik a Delta). A Párizsi Autószalon Lancia-újdonsága az Ardena, négyhengeres, a már megszokott kis hengerszögű V-motorral. Hamarosan elkészült nagyobb testvére is, az Astura, amelybe már nyolchengeres motort építettek. Új, szabadalmaztatott megoldást alkalmaztak a motorfelfüggesztésnél, a rezgések nem terjednek át a karosszériára.

Közben piacra hoztak egy kisautót is, Augusta névre keresztelve. Két változatban gyártották: önhordó karosszériával és alvázkerettel, amelyre különböző felépítmények illeszkedhettek.

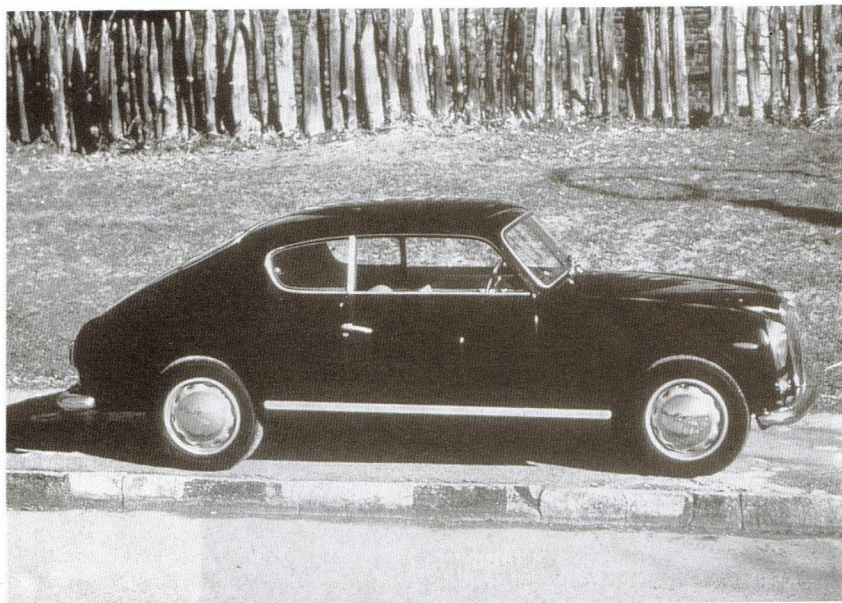
A Lambda után a gyár második „mesterművé-

nek” tartják az Aprilia-t, amely 1937-ben, röviddel az alapító halála után érett meg a szériagyártásra. Különlegességei: félgömb alakú égésterek a motorban, a hátsó kerekek független felfüggesztése, a kerekektől a differenciálmű mellé behozott fékek, az aerodinamikailag tervezett karosszéria.

Egy típus, amely a második világháború alatt szinte téli álmát aludta: Ardea. A konstrukció érettségére jellemző, hogy röviddel a háború előtt kezdték gyártani, és a háború után is életképes maradt. Négyhengeres, 903 cm³-es motorja 29 lóerőt teljesített. Évekkel a háború után, 1949-ben ötsebességes váltót kapott, „hosszú” ötödik fokozattal. Gyártották taxiként és kisteherautóként is.

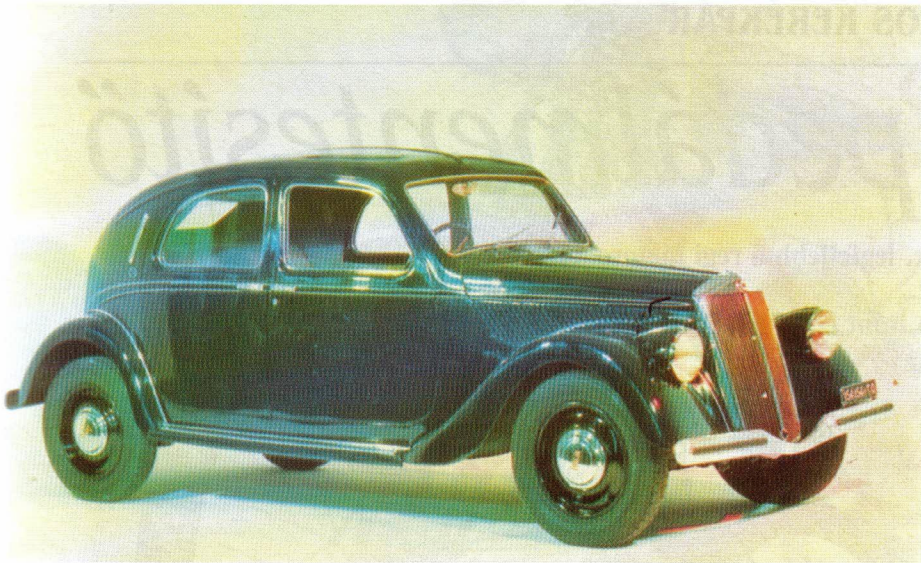
Az Aurelia Limousine 1950-ben látta meg a

Aurelia B 20, az 1951-es Mille Miglia verseny egyik hőse. A Bracco Maglioli versenyzőpárossal 119 km/h átlagsebességet ért el a teljesen széria kivitelű, kétliteres, 80 lóerős változat



NÉHÁNY ÉRDEKESEBB LANCIA-SZABADALOM

- 1918. Nyolchengeres, belső égésű motor, V elrendezésben.
- 1919. Önhordó karosszéria (eredetileg: „kádformájú automobil”). Többhengeres belső égésű motor, két, szorosan egymás mellett fekvő hengersorral.
- 1921. Első futómű független kerékfelfüggesztéssel.
- 1930. Belső égésű motor, két hengersorral, igen szűk V elrendezésben.
- 1943. Hátsó futómű, független kerékfelfüggesztéssel.
- 1957. Többhengeres belső égésű motor, bokszelrendezéssel.



egy sportkocsi, amely D 24 Carrera névre hallgatott. Nevét tulajdonképpen onnan kapta, hogy 1953-ban az első három helyet foglalta el a Carrera Panamericana versenyen. Nem érdektelen talán a vezetők nevét is felidézni (helyezési sorrendben): *Juan Manuel Fangio*, *Piero Taruffi*, *Eugenio Castellotti*. A következő évben *Alberto Ascari* megnyerte vele a Mille Miglia versenyt. A hathengeres, 3,1 literes V-motor teljesítménye 230 lóerő volt (később aztán gyártották nagyobb motorokkal is), végsebessége 265 km/h.

Látható még a múzeumban az 1954-ben készült Formula-1 autó, amellyel *Alberto Ascari* 1955-ben nagydíjat nyert. Ebben az évben azonban a Lancia felhagyott az F-1 versenyeken való részvétellel, versenyműhelyének minden anyagát átadta a Ferrarinak.

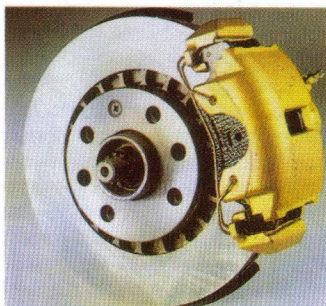
A Fulvia 1963-ban jelent meg. A múzeumban kiállított modell évjárata 1969, mindössze 1,3 literes, 85 lóerős motorjával 162 km/h volt a végsebessége. Különböző, apró változtatásokkal 1972-ig több mint 190 000 példányt gyártottak belőle. Igen sikeres volt a Fulvia kupéváltozata. Különböző kivitelben készült, az elnevezések a sportsikerekre is emlékeztetnek (Rallye, HF, Montecarlo, 1, 3S).

Ma már múzeumi darab, de még mai szemmel is félelmetes látványt nyújt a Stratos. Eredetileg futurisztikus tanulmányként készült (*Bertone*) 1970-ben, majd 1973-ban Dino Ferrari-középmotorral megjelent a ralisportban (2418 cm³, 190 LE 7400/min, végsebesség 230 km/h fölé). Nem kisebb nevek ültek a volánja mögött, mint *Munari*, *Waldegaard*, *Andruet*, *Darniche*, *Alen*. Három egymást követő évben nyertek vele világbajnokságot (1975, 76 és 77). Szinte sokkolta az ellenfeleket. A „világbajnoki” három évben ugyanazzal a vezetővel (*Munari*) háromszor egymás után győzött a Monte-Carlo Rallye-n. Ilyen hármas sorozat előtte csak a Porsche nevéhez fűződött, de nem ugyanazzal a pilótával (1968-ban *Elford* lett az első, 1969-ben és 1970-ben *Waldegaard*).

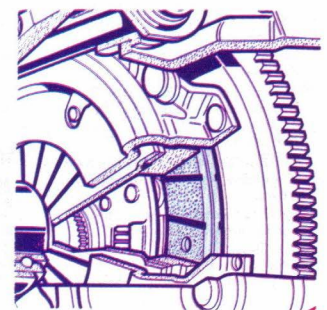
A Lancia sportsikerei azóta is folytatódnak. A Delta HF 4WD és a Delta Integrale azonban még nincs a múzeumban.



A KONSTRUKCIÓN A KORONA



**MINŐSÍTETT,
AZBESZTMENTES
FÉKBETÉTEK
ÉS KUPLUNG-
TÁRCSÁK**



H-1142 BUDAPEST, TAHI U. 95.
TEL.: 149-1864, 140-1240
FAX: 129-1964, TELEX: 22-7444

JURID

MAGYARORSZÁGI
KÉPVISELET

Magyar pedálmentesítő

E márkáról ma már kevesen tudnak, legfeljebb a régi motorokat gyűjtők ismerik töredékesen a cég történetét. Nekik és a hazai motorizáció múltja iránt érdeklődőknek kíván segítséget nyújtani Bálint Sándor.

Az 1920-as években sokat fejlődött a kétütemű motor szerkezete. A Schnürle-féle öblítési rendszer és az azt megkerülő, illetve kiegészítő különféle szerkezeti szabadalmak, motorkonstrukciók az addig lenézett kétüteműekre tereltek a figyelmet. Az angol, a német konstruktőrök és gyárok több kategóriában alkották meg és hozták piacra a kis térfogatú erőforrásaikat. A motor kis geometriai méretei, de nagy teljesítménye egyebek mellett a biciklizést megkönnyítő segédmotorok megtervezésére sarkallták a szerkesztőket. Megjelentek a forgalomban a segédmotoros kerékpárok, amelyek nagy keresletnek örvendtek.

Magyarországon az első világháború után felülvizsgálták a kerékpár-kereskedelemet. Valamennyi



BUDAPEST VI. JÓKAI UCCA 11 TELEFON: 26-8-34

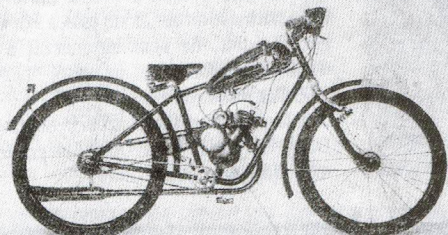
Schweitzer Henrik cége, az SHB a szakma egyik legnagyobbja volt. A millennium óta áll a vásárlók rendelkezésére

nagyobb városban léteztek műhelyek, üzemek, amelyekben új kerékpárokat szereltek össze. Budapesten is több cég foglalkozott kerékpárgyártással és -kereskedéssel, köztük a Schweitzer-féle is.

Schweitzer Henrik, a miskolci származású kereskedő már a millennium idején jó nevű kerékpár- és varrógépszaküzletet, műhelyt tartott fenn Budapesten. Műhelyét az első világháború után üzemé bővítette és sorozatban gyártotta az SH, SHB (Schweitzer Henrik Budapest) emblémájú kerékpárjait a Thököly út 49-ben. A járművek vázához szükséges csöveket és a többi alkatrészt, tartozékot a kereskedeleméből szerezte be. Üzemében a méretre szabott csöveket sablonokban meghajlította, a kívánt formára munkálta, csőbilincsekkel és keményforrasztással vázá alakította őket. A kormány és az első villa hasonló módon készült. A hátsó kerékgagyakat és az első tengelyeket a híres Fichtel & Sachs cégtől vásárolta meg. Az első tengelyeket később saját maga esztergálta vagy más hazai műhelyekben csináltatta. A készen vett kerékbarroncsok befűzése sem okozott gondot műszerészeknek. Az üzem felvirágzott.

1935 a C-sorozat megjelenési éve. Műszaki adatainak java megegyezik a későbbi típusokéval

Schweitzernek több gyermeke volt. A legidősebb, Pál az USA-ba vándorolt, egyetemi tanár, világhírű motorszakértő lett. Béla, Iván és Erna



S. H. B. MODEL „C”

Model változtatás jogát fenntartom

Vizsgamentes! Adómentes! Vezetői jogosítvány-mentes!

MOTOR: Kétütemű, egyhengeres Sachs-motor. Furat 48 mm, löket 54 mm, hengerürtartalom 98 cm³, 2,2 lóerő teljesítmény.

SEBESÉGVÁLTÓ: Beépítve, 2 sebesség és üresjárát. (Minden 600-1000 km után 20 ccm zsír behelyezendő.)

KARBURÁTOR: F. és S. gyártmányú dugattyús gázosító légszabályozóval.

TANK: Krómzott nyeregtank 6 liter üzemanyag felvételére.

OLAJOZÁS: A motor egy benzinolaj keveréket használ. Keverési arány 20:1. A benzinben levő olaj biztosítja a megfelelő olajozást.

FEKEK: Nagyméretű Torpedó hátsó fékagy, első dobfékes agy.

KORMÁNY: Széles különleges kormány, lamellás gumifogantyúval.

SÁRVÉDŐ: 70 mm széles, előépitésű.

NYEREG: Kúprugós Elastic nyereg.

VILÁGÍTÁS: Lendkerékbe épített 7,5 voltos világítás, kúpos reflektorral.

VILLARUGOZAT: Erősített spirálrugókkal.

PNEUMATIK: 26 x 2.00 megerősített Motorette pneu.

FOGYASZTÁS: cca 2¼ liter keverék, 100 km-re.

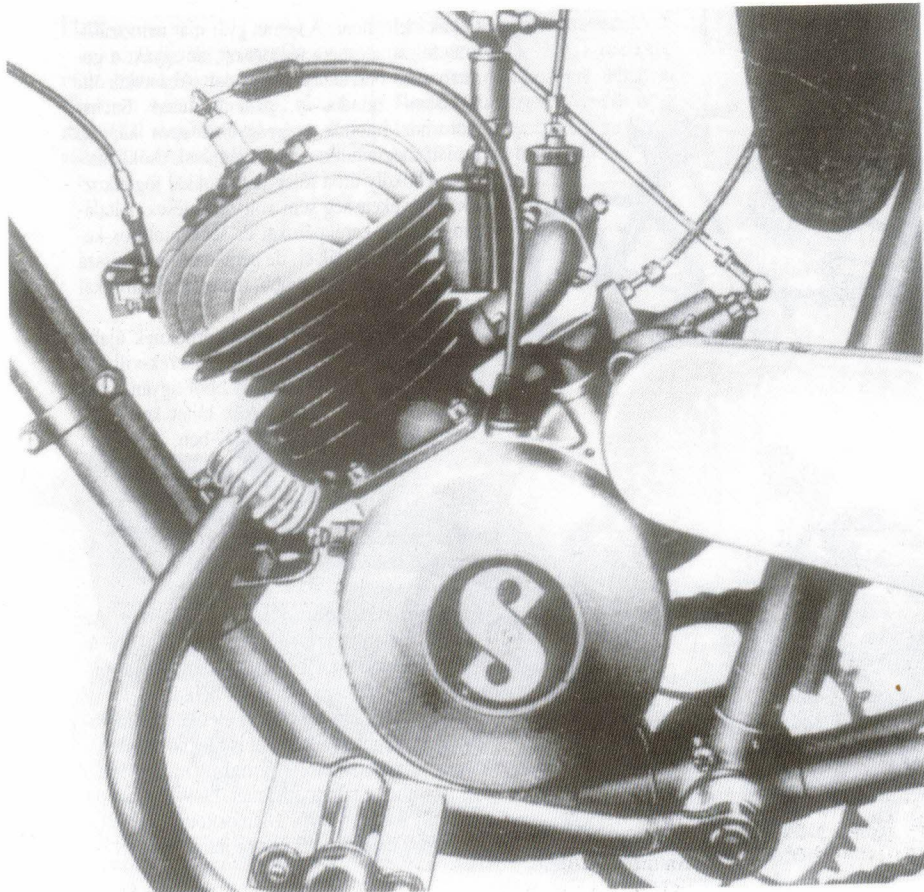
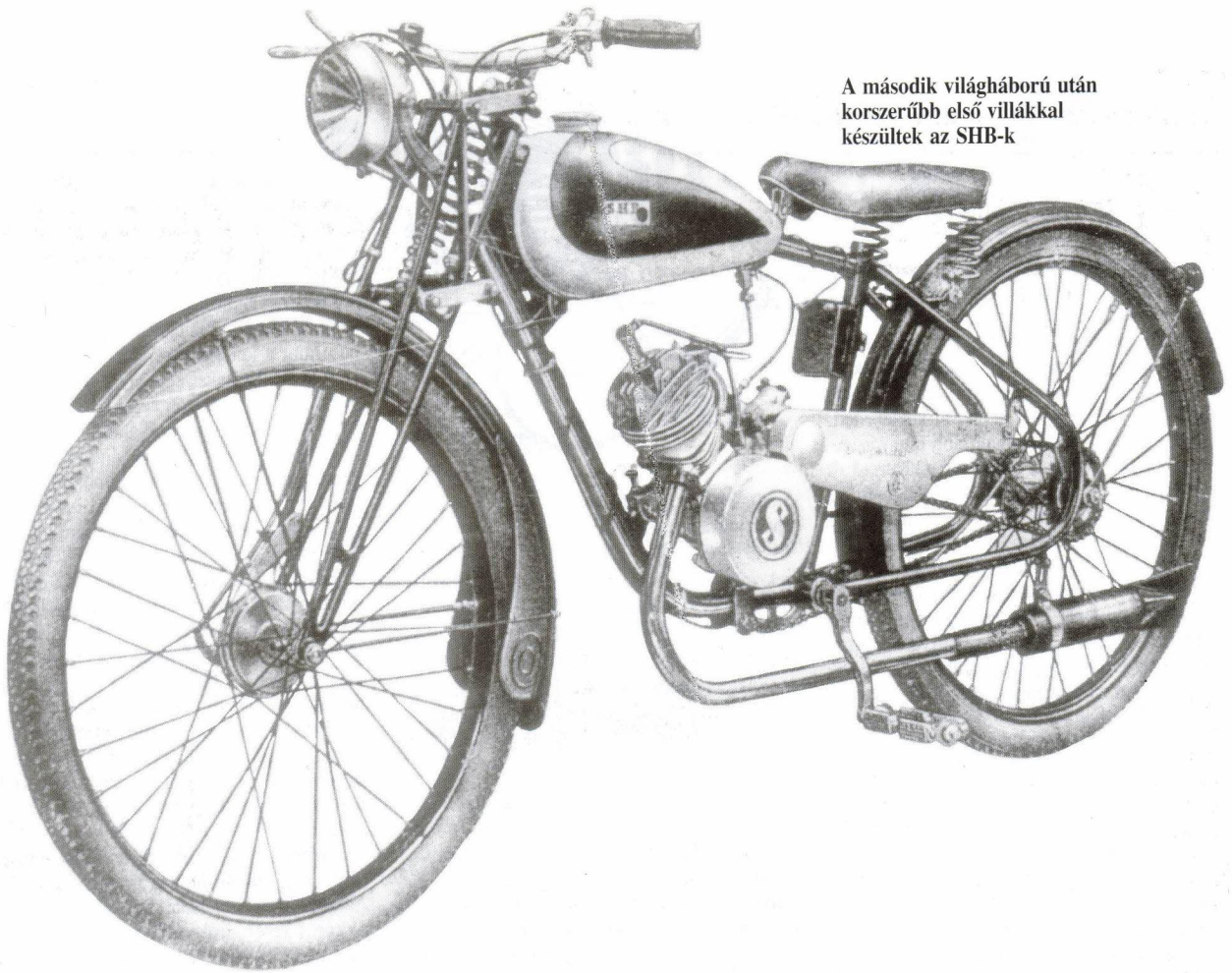
SEBESÉG: 55-62 km óránként.

SÚLY: cca 37 kg.

SCHWEITZER HENRIK
BUDAPEST, VI. JÓKAI UCCA 11. • TELEFON: 26-8-34

Kiadásdíj: nyomda, V. Lőrinczy Károly utca 9.

A második világháború után korszerűbb első villákkal készültek az SHB-k



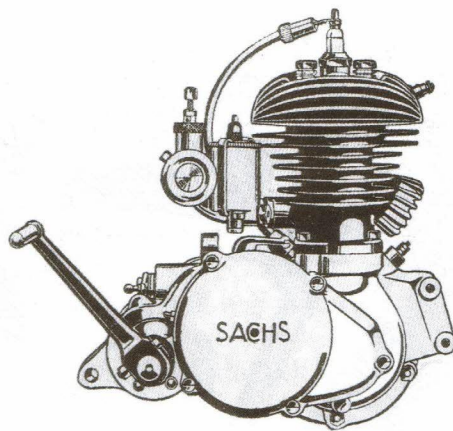
ittthon maradtak és bekapcsolódtak az üzem, illetve a Jókai utca 11. alatti üzlet munkájába.

A gazdasági világválság idején Magyarországon is visszaesett a motorizáció. A vállalkozók külföldi mintára olcsó, kis járművek gyártásával, árusításával próbálkoztak. Schweitzer Henrik tanulmányozni kezdte a segédmotoros kerékpárokat. Ezekkel a hazai előírások szerint jogosítvány nélkül lehetett közlekedni, ha tömegük nem érte el a 32 kg-ot, pedállal indították be őket, és motorjuk nem haladta meg a 98 cm³-t. Minthogy a tömeghatárt a kor technikája, metallurgiája és metallográfiája miatt betartani nem lehetett, a hatóság előbb 36 kg-ra, majd 37,5 kg-ra emelte a felső értéket. Schweitzer Henrik művezetőjével, *Feldmann Árpáddal* Németországba utazott és a Fichtel & Sachs gyár választékából a 74 cm³-es, továbbá a 98 cm³-es kis, kétütemű motorokat rendelte meg. Az utóbbiakat az 1930-as évek elején az SHB háromkerekes árúszállító járművekbe szerelte be, a 74 cm³-esekkel pedig megindította a segédmotoros kerékpárok gyártását. Kis járművei erősebb női kerékpárokra emlékeztettek. A váza alig volt vastagabb az ún. strapabicikli csöveinél. A motort a nyeregcső és az alsó cső közé helyezték. ▶

1939-től 2,3 LE-s motorokat is beszereltek a Schweitzer-féle vázba. A Sachsok megbízhatóan működtek

de úgy, hogy nem feküdt a vázra. A kis tankot a kormánycső közelében, az alsó csőre erősítették fel. A hátsó agy kontrafékes volt, az első gumituskós féke a gumiabroncs tetejére tapadt. Az új SHB-termék sík úton elérte a 30 km/h sebességet. Am egyre többen akartak gyorsabb segédmotoros kerékpáron utazni. E kívánságok teljesítésére hozzáálltak a 98 cm³-esek gyártásához.

A kerékpárvázakat tapasztalati úton, méretezés, matematikai számítás nélkül gyártották. A 74 cm³-es összeállítása nem okozott gondot, hiszen az végeredményben egy erősebb kerékpár volt. A 98-as azonban már veszélyes, 40–50 km/h vagy még nagyobb tempóval közlekedett: gyártásának előkészítése alaposabb munkát igényelt. Az első vázakat Feldmann művezető és *Pintér Mihály*, a cég okleveles gépészmérnöke tervezte meg. A csövek, illetve a váz méretezése nem járt nehézséggel, az elemek összeforrasztásával azonban sokat kínlódtak. Míután az első 10 darab 98-as SHB elkészült, Feldmann, a két Schweitzer fiú és az üzem gyakorlott motorke-rékpárosai *Horváth István* csoportvezetővel, a későbbi neves versenyzővel nyeregbe ültek, a Városligetben terepeztek. Budapest-Gödöllő között pedig száguldoztak, nyúlták a gépeket. Előfordult, hogy az alsó cső a kormánycső közelében megrepedt, illetve a forrasztás elpattant. E bajon úgy segítettek, hogy a felső és az alsó cső közé csövet vagy gerinclemezt forrasztottak be. E megoldások megnövelték ugyan a váz szilárdságát, de a jármű tömege is megnőtt. Később rájöttek, hogy gondosabb forrasztással, illetve lassú hűtéssel a csövek végén keletkező belső feszültsé-



Sachs 98-as, 2,2 LE-s motorokat építettek az áruszállítóba

gek mérséklődnek, repedések sem keletkeznek. A 98-asok 50 darabos szériákban készültek.

1938-ban *Bán István* friss diplomás gépészmérnök vette át az üzem vezetését. A vázakat ellenőrizte, terhelhetőségüket kiszámította, az adógi hegesztőpisztolyos, keményforrasztásos módszert megszüntette, helyette samottbélésű, olajtüzelésű forrasztókemencét állított össze, s a

A világgazdasági válság idején 250–350 kg áru szállítására alkalmas motoros háromkerékűekkel bővítette gyártmányválasztékát a kisüzem

továbbiakban ebben forrasztották össze a kerékpárvázakat és a rövid ideig még gyártásban levő 74-es, illetve a 98-as vázát. Talán egy sorozat nagyobb váz készült így, mert néhány hetes kísérlet után a csőbilincsel nélküli ráám gyártására tértek rá; a csöveket pontosan egymáshoz illesztették, az áthatási vonal mentén körbevarrták.

Még ugyanabban az évben módosította a jármű hátsó villájának szerkezetét, formáját. Addig ugyanis a hátsó villa egyenes csövekből készült, úgy mint a kerékpároké. Az újdonság az volt, hogy a villaszárakat egy-egy csőből, hajlítással formálta ki és a hajlítót végekre hegesztette fel a hátsó tengelyt befogó acéllapot.

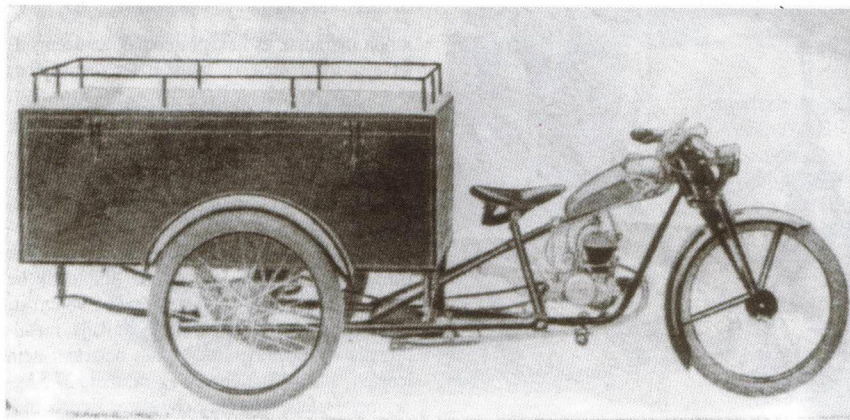
Az ambíciózus *Bán István* fellendítette az üzem kerékpár- és segédmotoroskerékpárüzemágát, s ezáltal a Jókai utcai üzlet forgalma is megnövekedett. 1939-ben körülbelül ezer SHB 98-ast gyártottak, kerékpárból ennek többszörösét. Akkoriban a Thököly úton és a Jókai utcában száz embert foglalkoztattak. Jó hírű és jól fizető cég hírében álltak. Az 1930-as évek közepén a vázkészítők órábérére elérte az 1,1 pengőt. Akkoriban, rövid ideig *Kádár János* is ott dolgozott a satupad mellett. A kerékfűzők egy pengő körül kerestek, a centrozók ennél valamivel többet kaptak. A galvanizálók, a motor-szerelők kb. 1,3 pengő órabérért dolgoztak. A háború előtt egy kg rövidkaraj 1–1,1 pengőbe került.

A háború kitörésével a konjunktúra mérséklődött, majd megszűnt. Az üzemanyag-korlátozó intézkedések, rendelkezések miatt a segédmotoros kerékpárok iránti kereslet megnövekedett, az SHB-nél is „sorban álltak” a kis járművekért, ám a megrendeléseket egyre nehezebben tudták kielégíteni. A német gyár már nem szállította folyamatosan a motorokat, az agyak, a gumiabroncs beszerzése is akadályokba ütközött. 1943-ban mindössze néhány tucat Sachs-motorhoz jutottak, csapágyakat nem kaptak. Emiatt megindult a cég létszámának csökkentése, a Thököly úton főleg javításokkal foglalkoztak. E tevékenység sem volt ráfizetéses. Általában az SHB-kerékpárokat és segédmotoros kerékpárokat vállalták el, de nem utasították vissza a más márkájú, nagyobb motorkerékpárokkal jelentkezőket sem.

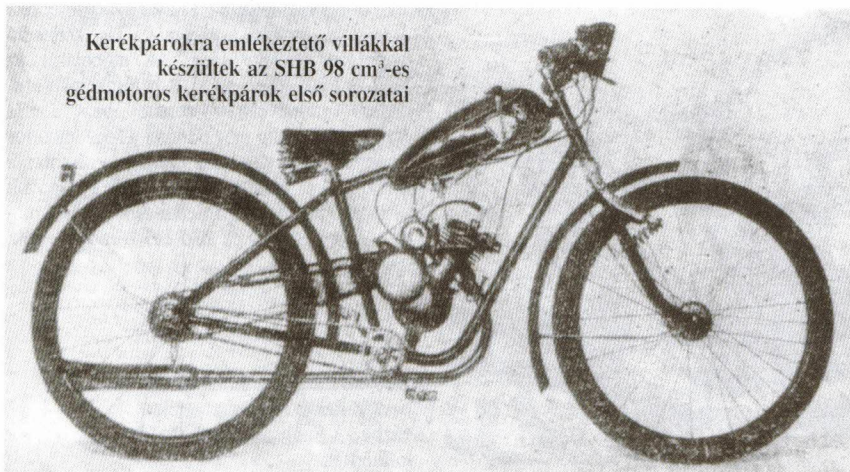
A vészterhes időkben *Bán* mérnöknek újabb gondolata támadt: a korábbi elsőkerék-villákat korszerűbbekre cserélte fel. Ebből ugyan a háború alatt, a már vázolt okok miatt kevés készült, ám az 1946-ban, 1947-ben, 1948-ban összeállított SHB-segédmotoroskerékpárok mindegyike ezekkel került forgalomba.

Bánt 1944-ben, ki tudja hanyadszor bevonultatták, a cég akkor már csak vegetált, az 1863-ban született Schweitzer Henrik az ősz folyamán meghalt.

A háború után sem sokat javult a helyzet. Az infláció idején gyártás alig volt a Thököly út 49-ben, inkább csak javították a motoros járműveket, természetesen válogatás nélkül. A forint megjelenése után a gazdasági élet konszolidálódott az országban, a kereslet is megnövekedett a kis és a nagyobb motoros járművek iránt. Mire a cég úgy-ahogy talpra állt, már 1949-et mutatott a naptár, s ekkor sorra államosították a kisebb üzemeket, üzleteket. E sorsra jutott az SHB is.



Kerékpárokra emlékeztető villákkal készültek az SHB 98 cm³-es gédmotoros kerékpárok első sorozatai



Hetven évig pihent a Tipo

Külön történetet lehetne írni arról, hogyan adnak nevet egy-egy új autónak. Manapság gyakorta számítógéppel keresik az igazán jó elnevezést, de néha találkozhatunk nagy visszatérőkkel is.

A FIAT-gyár egyik sikerautójával, a Tipo-val kapcsolatban érdemes feleleveníteni egy régés-régi történetet. Ez a Tipo (figyeljünk a fogalmazására: „ez” a Tipo) 1988-ban mutatkozott be, pillanatok alatt közkedvelté vált, ma már itthon is, forintért kapható, és ha az AM egyik olvasóját a szerencse is segíti, újívi ajándékként egy FIAT Tipo boldog tulajdonosa lehet.

„Ez” a Tipo nem az első olyan autó, amely ezzel a típusjelzéssel hagyta el a Fabbrica Italiana Automobili Torino, azaz – a kezdőbetűkből alkotott rövidítéssel – a FIAT-gyárat.

A krónikák feljegyezték, hogy a múlt század kilencvenes éveiben *Giovanni Agnelli* lovassági főhadnagy által alapított gyár egyik vezéralakja *Aristide Faccioli* mér-

nök volt. Faccioli zsenialitására jellemző, hogy húszéves korában kétütemű motort szabadalmaztatót. A századforduló évében került össze Agnellivel, addig kerékpárokat tervezett.

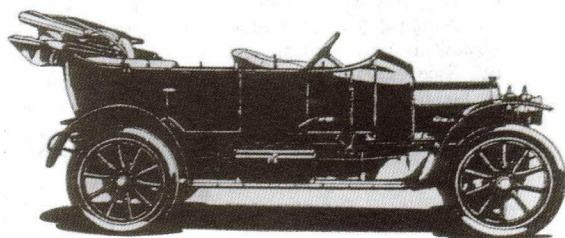
Agnelli és Faccioli lelkesedtek az autóért, és az akkoriban divatos módon azonnal elhatározták egy versenyautó építését. Faccioli sebtében összehozott egy hat lóerős motort, rátette a hátsó tengelyre (már akkor!), és a 60 km/h végsebességre képes autót elindították egy versenyen. A volánhoz ültetett versenyző neve sem érdekelte: *Vincenzo Lanciának* hívták, könyvelőként dolgozott a FIAT-gyárban. A bemutatkozásnak csúfos kudarccal ért véget, a kocsi képtelen volt emelkedőkre felmenni. Faccioli dühöngött. Agnelli is, de benne már megszületett az elhatározás: egy jól bevált külföldi már-

ka mintájára kell autót építeni. Faccioli azonban ellenszegült, nem volt hajlandó utánozni a külföldieket. Ekkor elváltak útjaik.

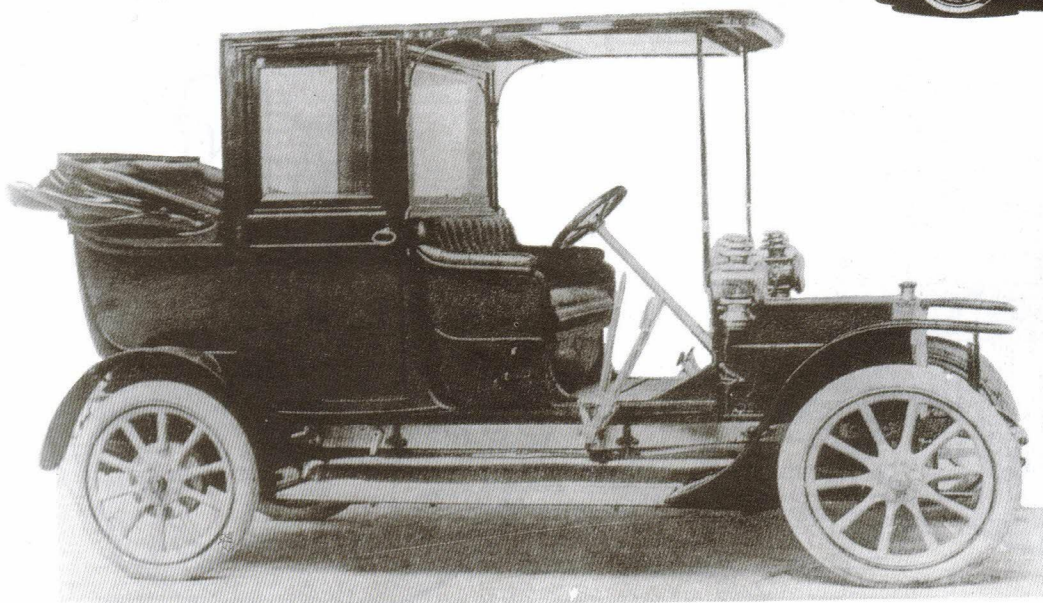
Mielőtt az eredeti történetet folytatnánk, érdekes megemlékezni arról is, hogy nem sokkal később Faccioli fényes elégtételt vett. Az abruzzói hercegnek volt egy 28 lóerős FIAT-ja (még a kiváló technikatörténész, *Horváth Árpád* sem említi a kocsi típusát *A gépkocsi regénye* című munkájában, a teljesítményadat alapján talán 24–32 HP lehetett), és fogadást kötött egy amerikai biztosító-társaság vezérképviselőjével, hogy az ő autója jobb és gyorsabb,

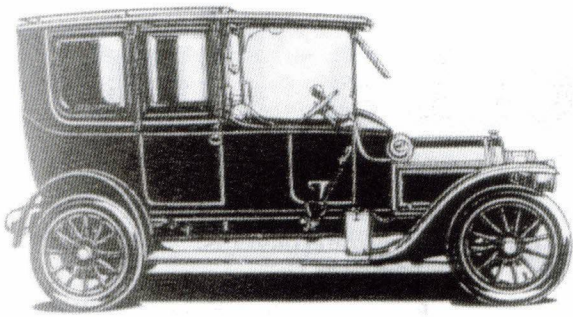
mint az amerikai Panhardja. A Torino–Bologna útvonalon lebonyolított versenyre benevezett még egy autó, Faccioli konstrukciója, a volánnál *Nazzaro* ült, *Vincenzo Lancia* barátja. A versenyt Faccioli autója nyerte meg, 56 km/h átlagsebességgel.

Faccioli után *Giovanni Enrico* lett a FIAT új konstruktőre. Arról nem maradt hiteles feljegyzések, hogy mi volt Enrico véleménye a külföldiek utánzásáról, mindenesetre a FIAT egyre jobb autót gyártott. Egyetlen évben, 1907-ben három nagy versenyt nyertek meg: a híres-hírhedt Targa Floriót, a Francia Nagydíjat és a Kaiserrennen (császárversenyt) elnevezésű németországi nemzet-

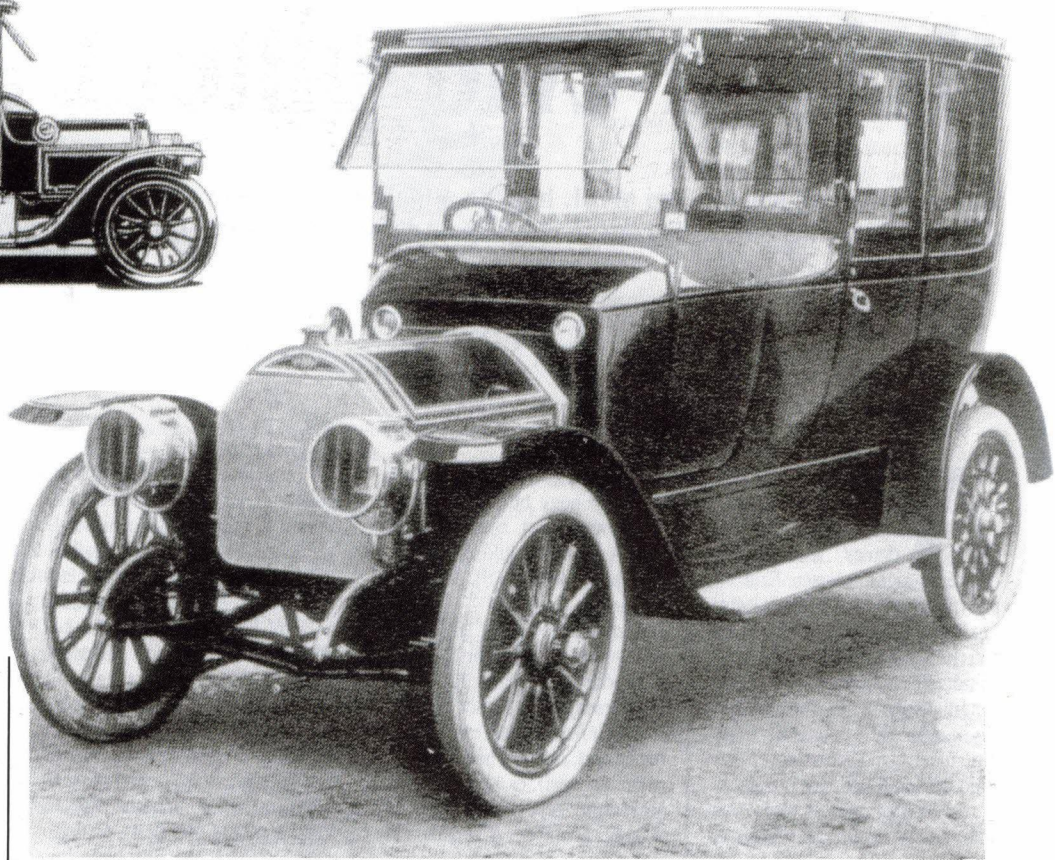


Typo 1, kétfajta karosszériával. Négyhengeres, soros, oldalt szelepelte motor, 15 LE 1700/min. Merev tengelyek, laprugók. Végsebesség 55–65 km/h, fogyasztás 12 liter/100 km





Tipo 2, úgynevezett Landaulet-karosszériával. Elöl kettő, hátul négy személy számára volt hely. A 60-70 km/h végsebességre képes autó 15 litert fogyasztott százon



► közi versenyt. A győzelmekkel a FIAT-kocsik híre is elterjedt a világban. A következő évben már FIAT-taxik gurultak a világ nagyvárosaiban, köztük New Yorkban is.

És 1910-ben egy újabb konstrukció gördült ki a torinói gyár kapuján. Az új kocsi a FIAT Tipo nevet kapta.

Az olasz „tipo” szó jelentése egyszerűen: típus. Ez a szó már előfordult egy 1908-ban gyártott FIAT megjelölésénél: a kocsi a Brevetti Tipo 2 névre hallgatott. Önmagában – úgy, mint a mostani FIAT Tipo esetében – azonban csak 1910-ben bukkant fel először.

A Tipo-sorozat tulajdonképpen a FIAT új útjainak kezdetét

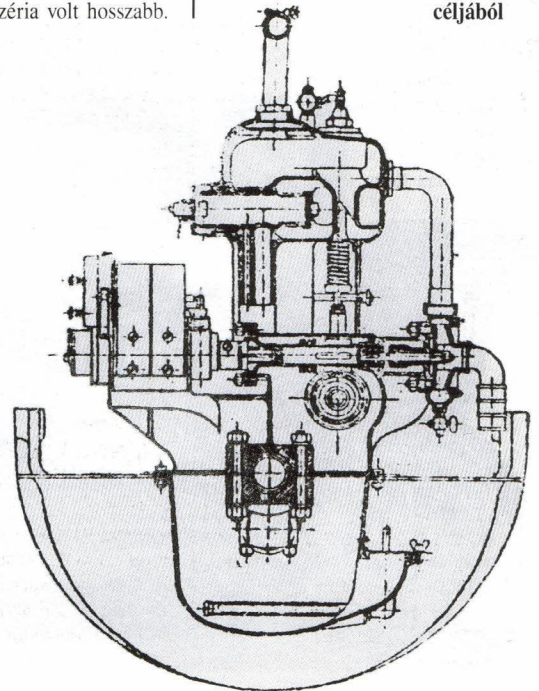
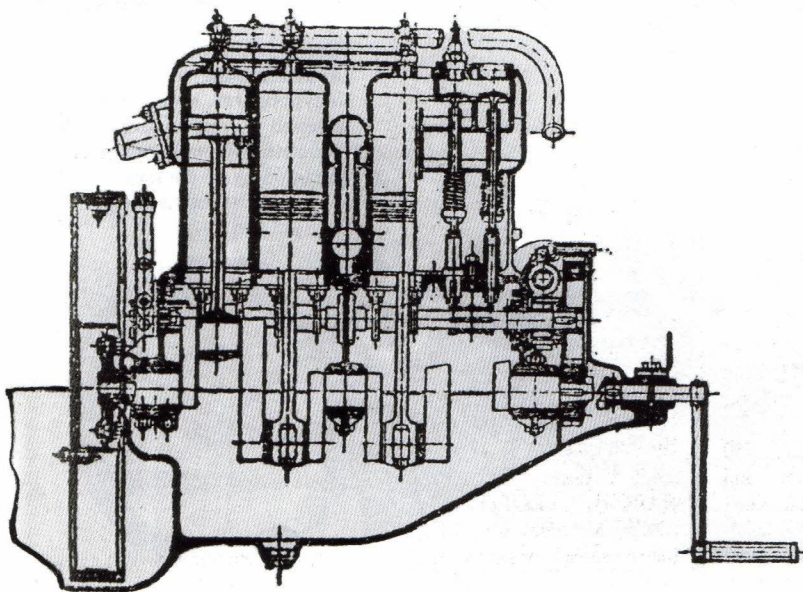
jelentette az autógyártásban. Hat modellt hoztak piacra: a legkisebb volt a Tipo 1 (1846 cm³-es motorral), a két legnagyobb pedig a Tipo 5 és a Tipo 6 (9017 cm³).

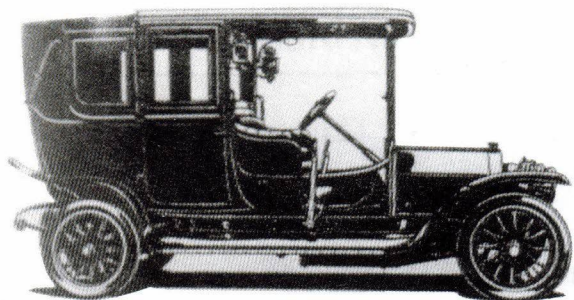
A Tipo 1, ami még a 12-15 HP névre is hallgatott, igen gyorsan népszerű lett. Két év alatt ezer darab készült belőle, gyártását 1912-ben fejezték be. Különböző

karosszériákkal készült, még kisteherautó-változata is volt, 500 kg teherbírással.

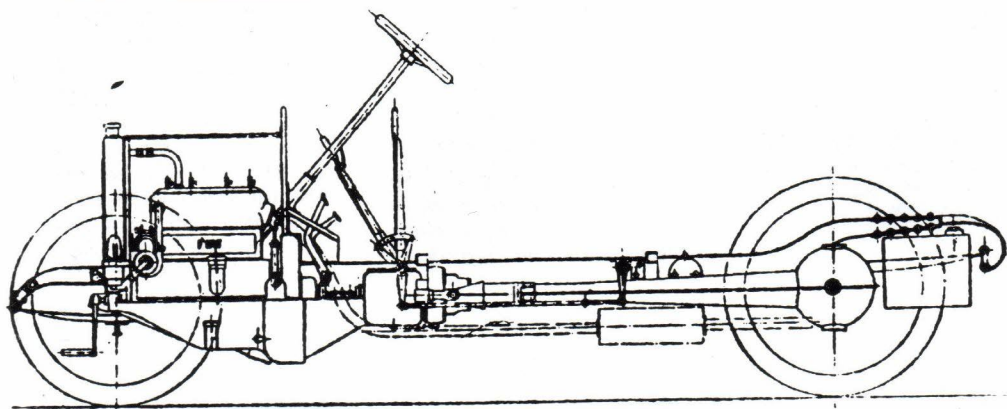
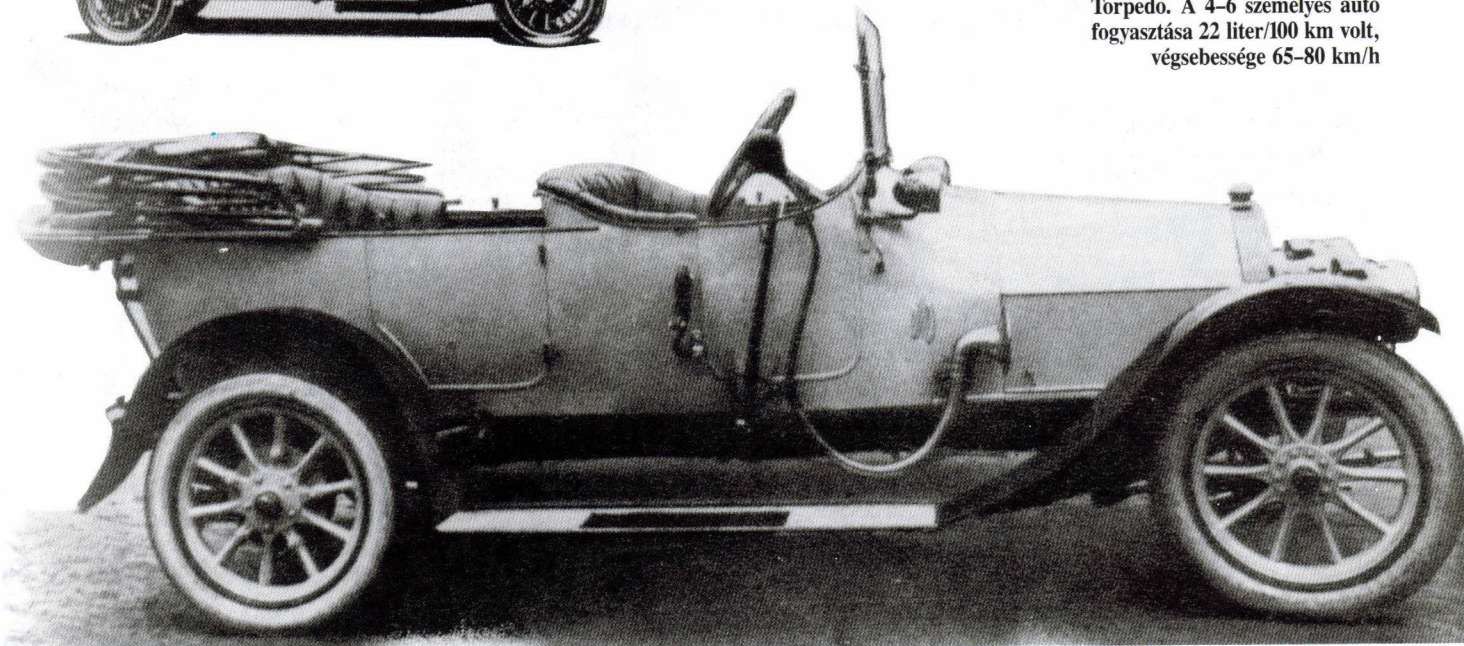
A Tipo 2 (akárcsak valamennyi Tipo, 1-től 6-ig) szintén 1910-ben került fel a palettára. Motorjának összlökettérfogata 2612 cm³ volt, de az alváz és a tengelytáv megegyezett a kisebb típuséval, csak a karosszéria volt hosszabb.

Korabeli rajz a Tipo 2 motorjáról, hossz- és keresztmetszetben. Figyeljünk meg a hosszú löketet (furat 80 mm, löket 130 mm) és a fogaskerekes vezértengelyhajtást. Középen alaposan elválasztották a két-két hengert, a hűtés javítása céljából

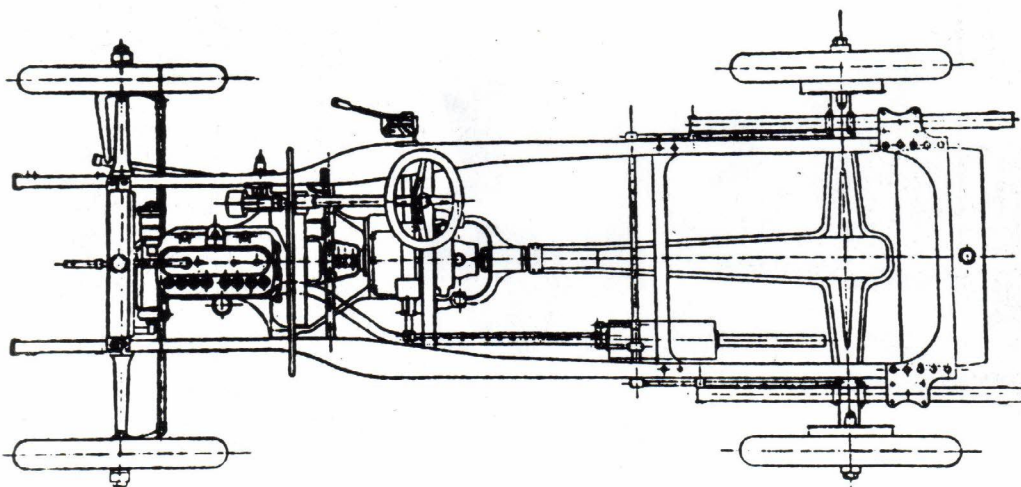




Tipo 3, két karosszériaváltozatban. Az alsó, a tetőoszlopok nélküli, az úgynevezett Torpedo. A 4-6 személyes autó fogyasztása 22 liter/100 km volt, végsebessége 65-80 km/h

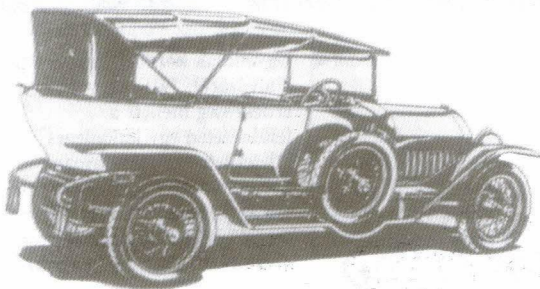
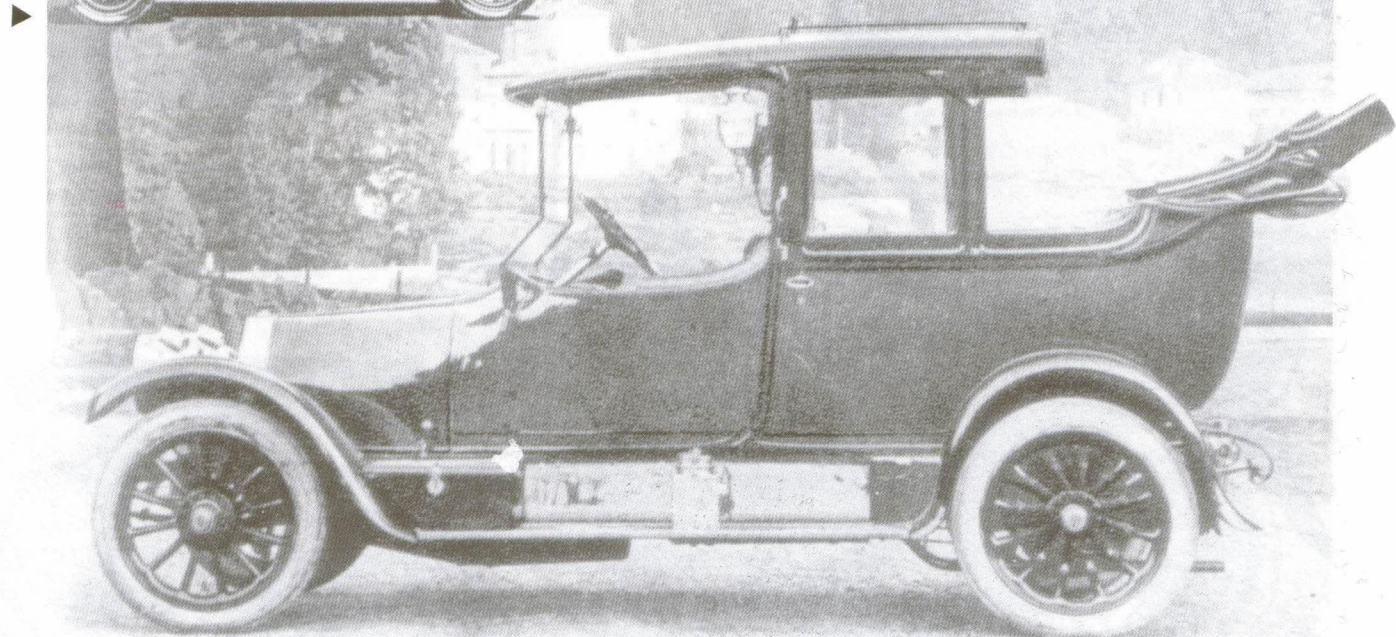
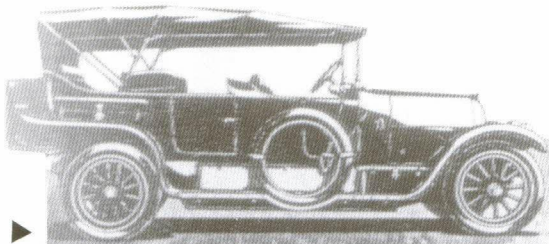


◀ Ugyancsak korabeli rajz a Tipo 2 alvázáról, 1911-ből. A sok érdekesség mellett a felülnézetben egy különleges ötletet lehet tanulmányozni: a kardántengelyt magába foglaló cső együtt leng a merev hátsó tengellyel, a villás csapágyzás a váltó hátsó részénél látható



Az alapváltozatot két évig gyártották (908 darab), de különböző változatainak gyártása 1920-ig tartott. Ez volt az első olyan „automobil”, amelyet az olasz hadsereg használt (a líbiai hadjáratban).

Alapvető változás a Tipo 3 konstrukciójában: a motor, a tengelykapcsoló és a sebességváltó nincsenek egyetlen blokkba építve. Az első és hátsó lámpákhoz, valamint a belső világításhoz kezdetleges elektromos berendezést alakítottak ki, 11 volt feszültségű, 150 Aó kapacitású akkumulátorokkal. A fényszórók persze még acetilénnel működtek. Jóllehet alaposan tökéletesített, átdolgozott formában. Két év alatt ▶



A kép bal felső sarkában a Tipo 4 Torpedo-karosszériás változata (csodáljuk meg az elmés tetőkifeszítő szerkezetet), a nagy képen pedig a Cabriolet-Royal elnevezésű karosszériát láthatjuk

Tipo 5, a rajzon Torpedo-, a képen limuzin-karosszériával. Ha jól szemügyre vesszük: megjelentek a drótküllős kerekek

850 darab készült belőle, különböző módosításokkal egészen 1921-ig maradt gyártásban.

A Tipo 4 (30-45 HP) egyik nevezetessége, hogy Torpedokarosszériaváltozatú példányát III. Viktor Emanuel olasz király használta az első világháborúban. Ez a kocsi már tekintélyesebb motort kapott (5699 cm³), az alvázon azonban gyakorlatilag nem változtattak. Összesen – 1918-ig – 684 darab készült belőle. A máig megszokott, 12 V-os elektromos berendezést 1915-től alkalmazták rajta.

A Tipo 5 és a Tipo 6 gyakorlatilag azonos felépítésű, kisebb méretbeli és konstrukciós eltérésekkel. Mindkettőbe hatalmas (9017 cm³-es) motort szereltek, ami 60 LE-t teljesített 1500/min fordulatszámánál (!). A Tipo 5 néhány példányánál próbálták ki a hajlítót szélvédő üveget.

A Tipo 6 az akkori idők luxus-kocsija. Az első példányokat még láncajtással készítették, később tértek át a jóval csendesebb kardántengelyes erőátvitelre. Viszonylag borsos ára és nagy fogyasztása miatt a legtöbb példányt az USA-ba exportálták.

Ha Giovanni Enrico és az akkori Agnelli egy mostani, 24 szelepes Tipót láthatott volna...!



Amal porlasztók

Rovatunk a restaurálás nehézségein igyekszik átsegíteni az érdeklődőket. Ezúttal Gajdán Miklós írta össze, mit érdemes tudni a harmincas évek legelterjedtebb angol karburátortípusáról.

Az 1927-es év végén egyesült a három legnagyobb angol porlasztógyár, az Amac, a Brown & Barlow és a Binks, létrehozva az Amalgamated Carburettor Ltd.-t, amely porlasztóit Amal néven hozta forgalomba. Az első típus az egyesülés és egyben a megjelenés évéről az Amal 27 nevet kapta. Ez annyira jól sikerült, hogy a 30-as, 40-es évek majdnem minden angol motorkerékpárjára ezt a porlasztót szerelték, versenymotorokon pedig szinte kizárólagos volt a használata. Külföldön is gyorsan elterjedt,

több német és más európai gyár szerelte fel gyártmányaira. Az elv, amit a 27-esen is alkalmaztak, annyira bevált, hogy még korunk kis-motorjainak gázosítóit is ennek alapján készítik. Az Amal 27 porlasztónál a különböző üzemmálapotokhoz különböző rendszerek (hidegindító, alapjárat, üzemi) állnak rendelkezésre, amelyeket működésükön keresztül mutatunk be, kitérve beállításukra is.

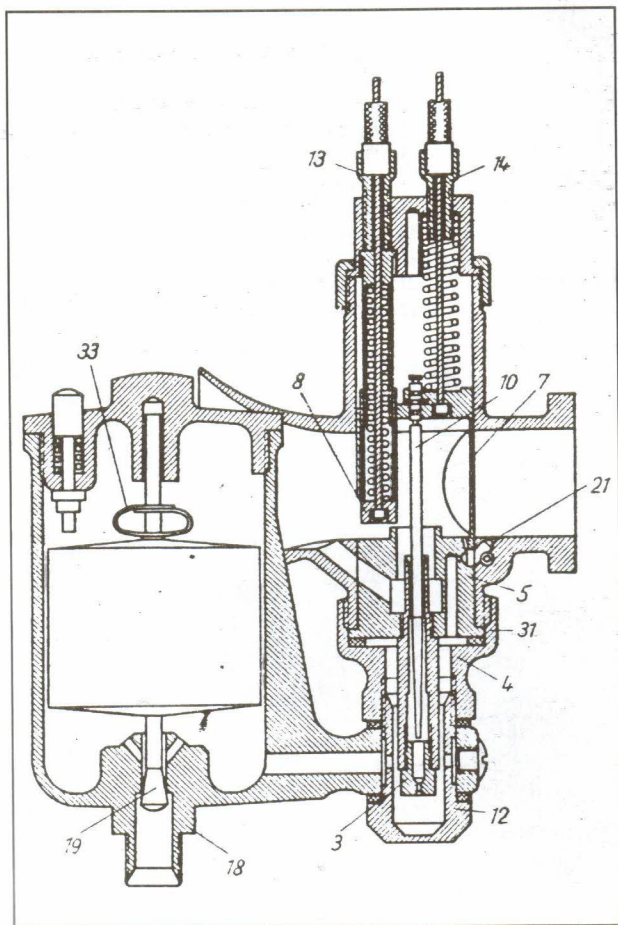
Az első és a legfontosabb, hogy hiába magának a porlasztónak a megfelelő működése, ha a gyújtás, a bovdenek vagy éppen a légszűrő elha-

nyagolt, vagy a motor nagyon kopott. Ezek mind olyan okok, amelyek mellett nem tudjuk a porlasztót megfelelően beszabályozni, vagy egyáltalán a hibát behatárolni.

A hidegindításhoz le kell eresztetni a dúsítótolattyút, ami részben zárva a levegő útját, benzinben dúsabb keverék képződését segíti elő. Erre szolgál még az úszóház tetején található úsztatógomb, amit lenyomva megakadályozzuk, hogy az úszó tűszelepe a benzin útját elzárja, így az úszóházban, és ezzel együtt a tűfűvókánál a benzinszint az alapszint fölé emelkedik. Az alapszint egy kicsivel a tűfűvóka teteje alatt van. Az előle emelkedett benzinszint a korlátozott levegőbejutással együtt vezet a benzindús keverék létrejöttéhez.

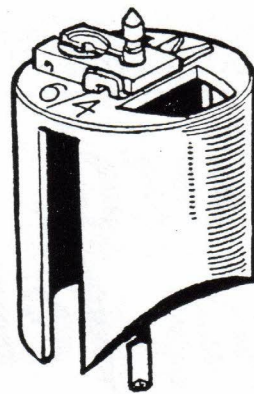
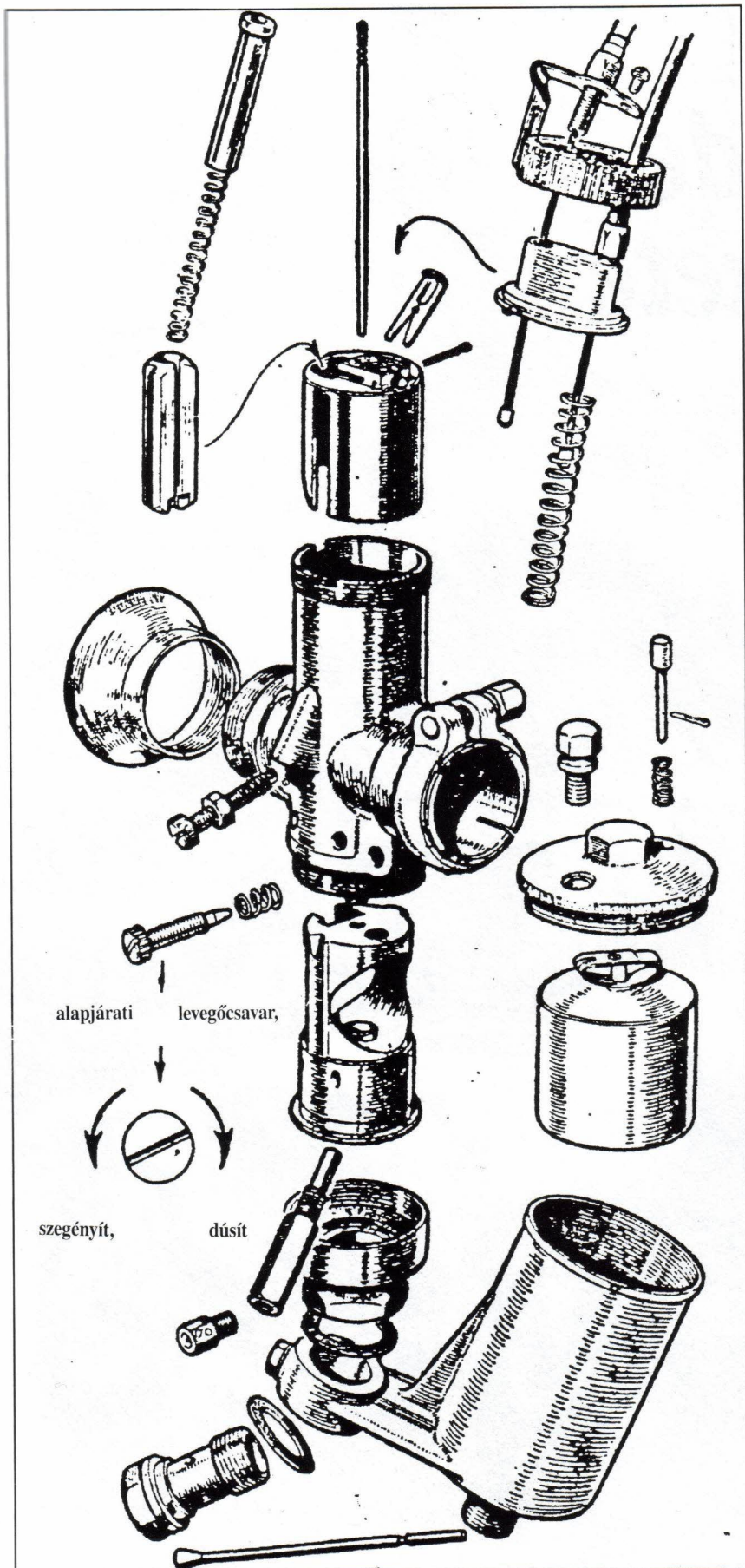
Az igazán új az Amal porlasztóban a külön, jól beszabályozhatóan elkészített alapjárat rendszer, amit a porlasztóban megfelelően kiképzett furatok alkotnak. Az alapjárat rendszer az üzemanyagot az alapszintről külön furaton keresztül, a levegőt pedig egy adott és egy szabályozható keresztmetszetű furaton keresztül kapja. Így olyan benzin-levegő keverék áll elő, amelyhez hozzákeveredve a fojtószelepharang (síber) alatt beszívott levegő adja az alapjárat keveréket. A fojtószelepharang magassága, és ezzel az átjutó levegő mennyisége ütközőcsavar segítségével változtatható. A szabályozható keresztmetszetű furaton átáramló levegő mennyisége egy kúpos csavarral, az alapjárat levegőcsavarral állítható be. Becsavarva csökken a levegőmennyiség, így benzinben dúsabb, kicsavarva nő a levegőmennyiség, így benzinben szegényebb keverék állítható elő.

Az alapjárat beszabályozását a következőképpen végezzük: az alapjárat levegőcsavart ütközésig csavarjuk be, majd két teljes fordulattal vissza. Meleg motornál a fojtószelepharang ütközőcsavarját addig csavarjuk kifelé, amíg a motor dadogni nem kezd. Ezután az alapjárat levegőcsavart addig csavarjuk be, amíg a motor forgása fel nem gyorsul. Ekkor ismét csavarjuk kifelé a harang ütközőcsavarját, és az alapjárat levegőcsavarral állítsunk be lassú, de stabil alapjáratot. Ha az alapjáraton járó motornál hirtelen ráhúzzuk a gázt, és a motor nem kapja fel a fordulatot, hanem „gondolkodik”, szinte levegőt vesz, próbáljuk dúsítani az alapjárat keveréket az alapjárat levegőcsavar becsavarásával. ▶



Az Amal 270-es sorozatú porlasztók metszete

- 3. főfűvóka
- 4. tűfűvóka
- 5. féklevegőfurat
- 7. fojtószelepharang
- 8. dúsítótolattyú
- 10. kúpos tű
- 12. zárócsavar
- 13. dúsítótolattyú-bovdén állítócsavar
- 14. gázbovdén-állítócsavar
- 18. úszóház tűszelepe
- 19. úsztató
- 21. alapjárat furat
- 31. fűvókaegység
- 33. rögzítőrugó



A fojtószelepharang rajza, tetején a titokzatos, de nem megfejthetetlen számokkal

Az Amal robbantott ábrája. Figyeljük meg, hogy az alapjáratí levegősavarral hogyan változtathatjuk az alapjáratí keverék összetételét

dúsítható. Ennek szükségességét egyszerű megvizsgálni. Menjünk ki az országutra, és meleg motornál nézzük ki, nem megy-e úgy jobban a gép, ha a dúsító tolattyút egy kicsit zárjuk. Ha igen, akkor szegény a keverék, dúsításra van szükség. Ha azonban éppen szegényíteni szeretnénk a keveréket, és már a legfelső horonynál tartunk, de a keverék még mindig dús, akkor elkopott a szabályozó tű, újat kell szerezni és beszerelni helyette. Vigyázzunk azonban arra, hogy a tűfűvókás-tűs rendszer a keverékszabályozást csak körülbelül a teljes fojtószelepnitítás háromnegyedéig végzi, efelett az egyedüli szabályozó egység a főfűvóka, amit a keverőkamra alatt találhatunk, és ami ezt az üzemmódot kivéve benzínben úszik.

A főfűvóka megfelelő méretét könnyen ellenőrizhetjük a következő módon. Húzássuk a motort háromnegyednél nagyobb gázzal, majd engedjük vissza egy kicsit a gázt, vagy eresszük le némileg a dúsító tolattyút. Ha az az érzésünk támad, hogy ettől a motor erőre kap, akkor szegény a keverék, tegyünk be nagyobb főfűvókát. Azt, hogy éppen nem dús-e a keverék, a következő eljárással ellenőrizhezjük. Megint húzássuk a motort háromnegyednél nagyobb gázzal, majd hirtelen zárjuk el a gyújtást. Ezután szereljük ki a gyújtógyertyát, és vizsgáljuk meg az elektródáit. Ha fekete, kormos, akkor dús a keverék és a főfűvókát kisebbre kell cserélnünk. Ha az elektródák mézsfehérek, akkor a főfűvóka túl kicsi. A megfelelően megválasztott méretet világosbarna lerakódás jelzi. Vigyázat, ez csak akkor igaz, ha az előírt hőértékű gyertya van bent!

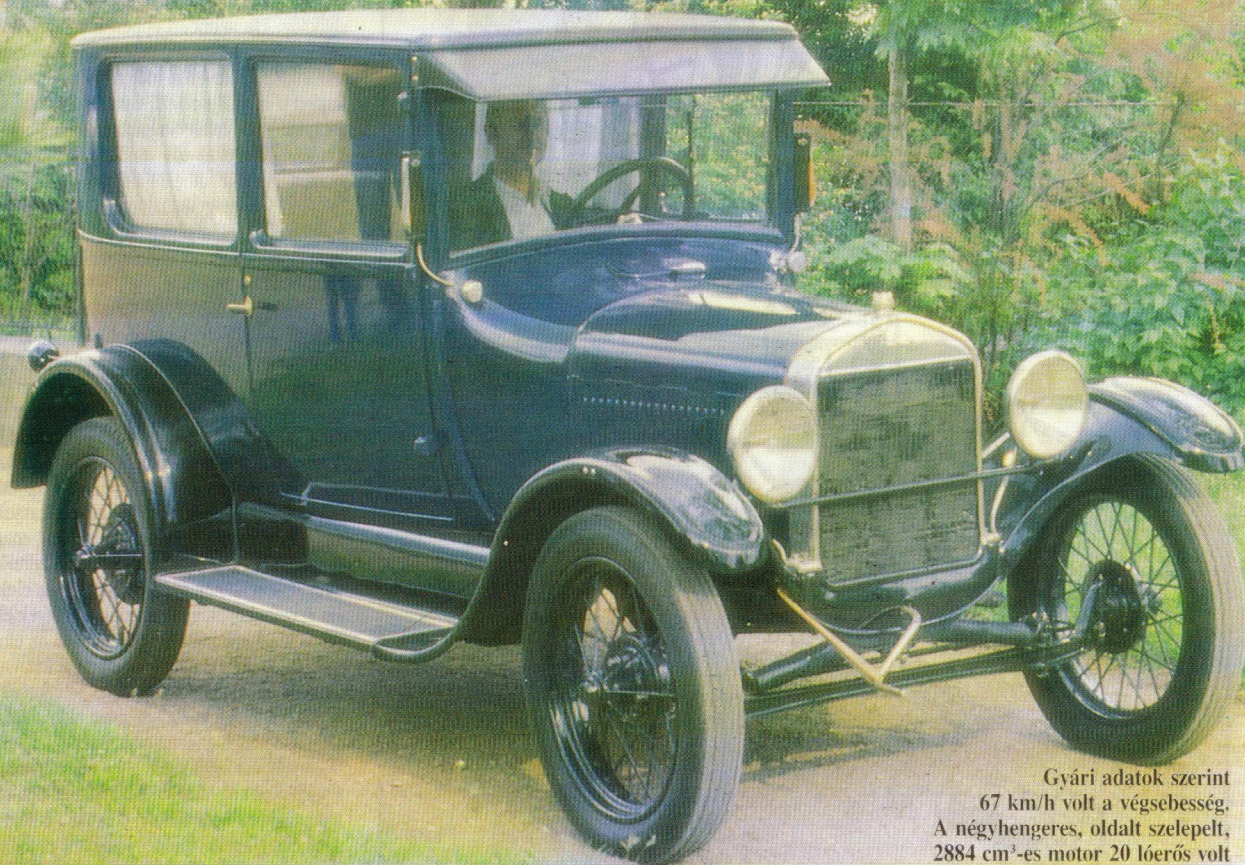
Utolsó finomításként újra ellenőrizzük a fojtószelepharang ütközőcsavarjának beállítását és a gázbovden holtjátékát. Végezetül még egy tanács: egyszerre mindig csak egyvalamit állítunk, mert ellenkező esetben fogalmunk sem lesz arról, hogy mi hatott gyógyítólag motorunk működésére.



BÁDOG BÖSKE HAZATÉRT

T-Ford, de nem fekete

Magyarországról általában nyugati irányba távoznak a veterán járművek. Nemrégiben ennek az ellenkezője történt. A jövővényt Ocskay Zoltán járta körül, a fotókat L. Szabó László készítette.



Gyári adatok szerint 67 km/h volt a végsebesség. A négyhengeres, oldalt szeleplelt, 2884 cm³-es motor 20 lóerős volt

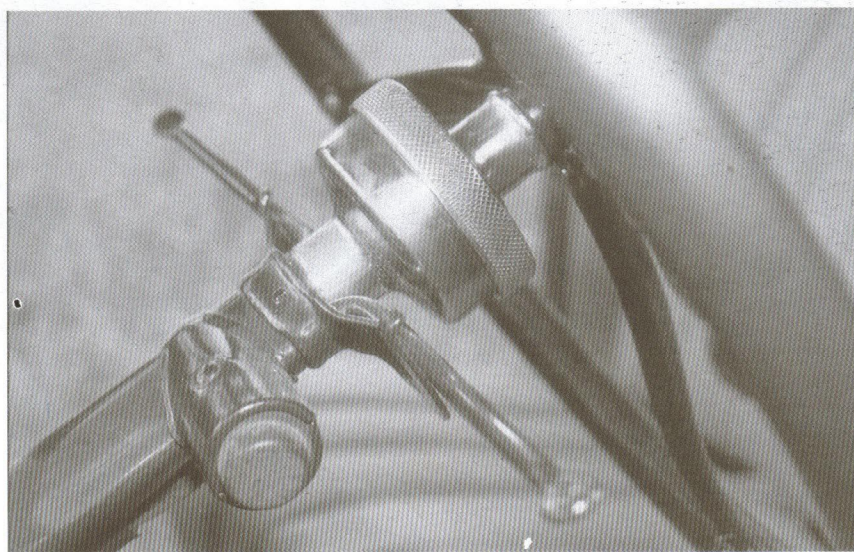
Kevés autó megszületéséhez és gyártásához kapcsolódik annyi legenda, mint Henry Ford kedvencéhez, a T-modellhez. Nyilván része van ebben annak is, hogy a típus tervezésében nagy részt vállalt a magyar származású Galamb József, s így a jármű sikerét egy kissé a miénknek is tartjuk.

A Tin Lizzie említése kapcsán elhangzó, közhellyé vált történetek egyike szerint Henry Ford minden autót feketére fényeztetett. S erre itt egy T-Ford, ami sötétkék és fekete kombinációjú. Könnyű lenne rávágni, ez a restaurátor hibája. Azonban én láttam ezt a kocsit restaurálás előtt, minden kétséget kizáróan eredeti fényezéssel, s az a mostanival azonos volt. Nincsenek tehát kizárólagos érvényű szabályok, s a magyarázat abban keresendő, hogy a húszas évek derekán már kezdett divattá válni a vonzó színekombinációk alkalmazása.

A bemutatott T-Ford 1924-ben készült, s három évvel ezelőtt, egy örökség részeként került Magyarországra, majd egy magángyűjteménybe. Aki a hazai földön előkerülő veterán autók állagához szokott, nehezen tudja elképzelni, mennyire jó állapotú volt ez az autó. A sárvédőkön néhány kisebb horpadás, az ajtók alján némi rozsdás, helyenként egérrágta kárpit, alaposan lematult fényezés, de használható gumiperemes gumik, textilbevonatú kábelek és semmi alkatrészhiány. Szépséghibaként mindössze a kornak megfelelőnél újabb lámpák voltak említendők, a csere a harmincas években történhetett, amikor a forgalmi követelményeknek már nem felelt meg a kis átmérőjű, gyenge fényerejű világítótestek.

A felújítás a Ford darabokra szedésével kezdődött. Az üres karosszéria került lakatosműhelybe, majd a fényezés következett. A kárpitot teljesen ki kellett cserélni, s az eredeti

Krómozott fémházban a kormányáttétel, alatta a két bajuszkapcsoló, a nagy fekete gombbal pedig a kürtöt lehet megszólaltatni



Behúzott kézfékkal nehézkes a beszállás, de a nehézségek java még csak ezután következik. A három pedál közül kettő a sebességváltáshoz kell, s a jobb oldali a fék

anyaggal azonos szín, minta és minőség egy francia férfiruhaanyagban találtatott meg.

A T-modell tartósságát dicsérik, hogy a motort egészen elképesztő állapotban találták a restaurálók. Az ellentmondás feloldása érdekében el kell mondani, hogy ezekben az autókban még nem volt gyári szerelvény a kilométeróra, így nem tudható, mennyit is futott a kocsi. Ha a motor is újszerű lett volna, nyilvánvaló a következtetés, hogy keveset. Az öntöttvasból készült dugattyúk azonban annyira kopottak voltak, hogy billegtek a hengerben, a szélső állásban látni lehetett a felső gyűrűt. Ilyen fokú motorkopás ese-

► tén nem volna meglepő a karosszéria, a futómű, az erőátvitel jelentős elhasználódása, ám erről szó sincs.

A motor-váltó egységet a gyárban a futószalagrendszernek megfelelően egyben építették az alvázba, de nem csavarokkal, hanem jókora szegecsekkel rögzítették. A kiszereléshez ezeket a szegecseket le kellett fűrni, s utána következhetett a hengerfűrés, a főtengely-köszörülés, az új dugattyúk, csapágyak beszerelése. A sebesség-

váltóban csak a fékszalagokat kellett cserélni, a fogaskerekek hibátlanok voltak.

A differenciál jó volt, a hátsó féket felújították. A szükséges bevonatfelújítás és a kisebb alkatrészhibák kijavítása után következhetett az összeszerelés, majd a beüzemelés. Ez a folyamat még ma sem ért véget, hiszen a kocsi mindössze 30 kilométert futott a restaurálás után.

T-Fordot vezetni vagy egyáltalán csak elindulni vele nem lehetséges alapos előtanulmányok és

1908-tól 1927-ig készült a T-Ford sorozat. Ez a karosszériavonal már közelebb áll az A-modellhez, mint az ős T-hez



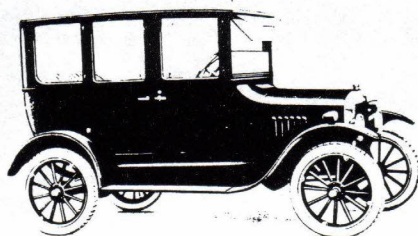
Nyitható szélvédő segíti az utastér szellőzését. A karos index egyetlen patent oldásával kiszerezhető, az elektromos kapcsolatot rugós érintkezők biztosítják



Alpakkabevonat fedi a hűtőburkolatot

gyakorlás nélkül. A vezető lábainál három pedál van, éppúgy, mint egy modern autóban, a funkciók azonban merőben mások. A jobb oldali pedál a kocsis lassítást szolgálja, s a kardánfékrek hat. A középső a hátrameneti kapcsoló, a bal oldali pedig a váltópedál. A kézifékkar egy hagyományos kuplungot is működtet.

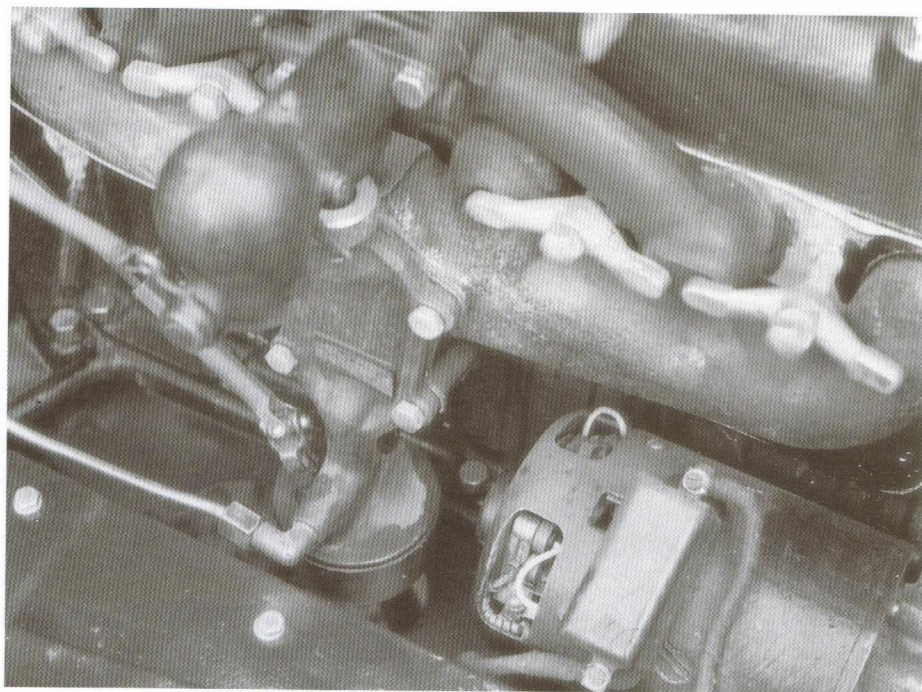
A kart félig behúzva a kuplung kiemel, ha továbbmozdítjuk és teljesen behúzzuk, a motor és a váltó közötti kapcsolat bontott marad, ám az autót a hátsó kerekre ható kézifék rögzíti. Induláshoz tehát a kézifékkart előbb félállásba kell nyomni, majd a váltópedál lenyomása után lassan továbbengedni. A váltópedál teljesen benyomva az első fokozatot kapcsolja, félállásban üresbe kerül az áttétel – de itt nem érzékelhető semmi stabilizálás, csak gyakorlással szokható meg a kívánt pedálmagasság –, teljesen felengedve pedig a második fokozatot. Tolatáshoz a hátrameneti pedált kell lenyomni, s közben a váltópedált középállásban tartani. Az említett tevékenységekhez két láb és egy kéz a minimális szükséglet, s a szabadon maradó kézzel lehet a kormányt és a kormányon levő két bajuszkap-



► csolót (a gáz és az előgyújtás szabályozására szolgálnak ezek) kezelni. Ennyi bonyodalom hallatán joggal tőprenghet bárki, hogy az automobilizmus hajnalán, amikor az átlagos technikai ismeretek még az Amerikai Egyesült Államokban is meglehetősen alacsony fokúak voltak, miként bántak emberek tízezei – köztük nem kevés nő – nagy biztonsággal a T-Fordokkal, s hogyan lehetett ez a kocsis hosszú ideig megismételhetetlen módon népszerű.

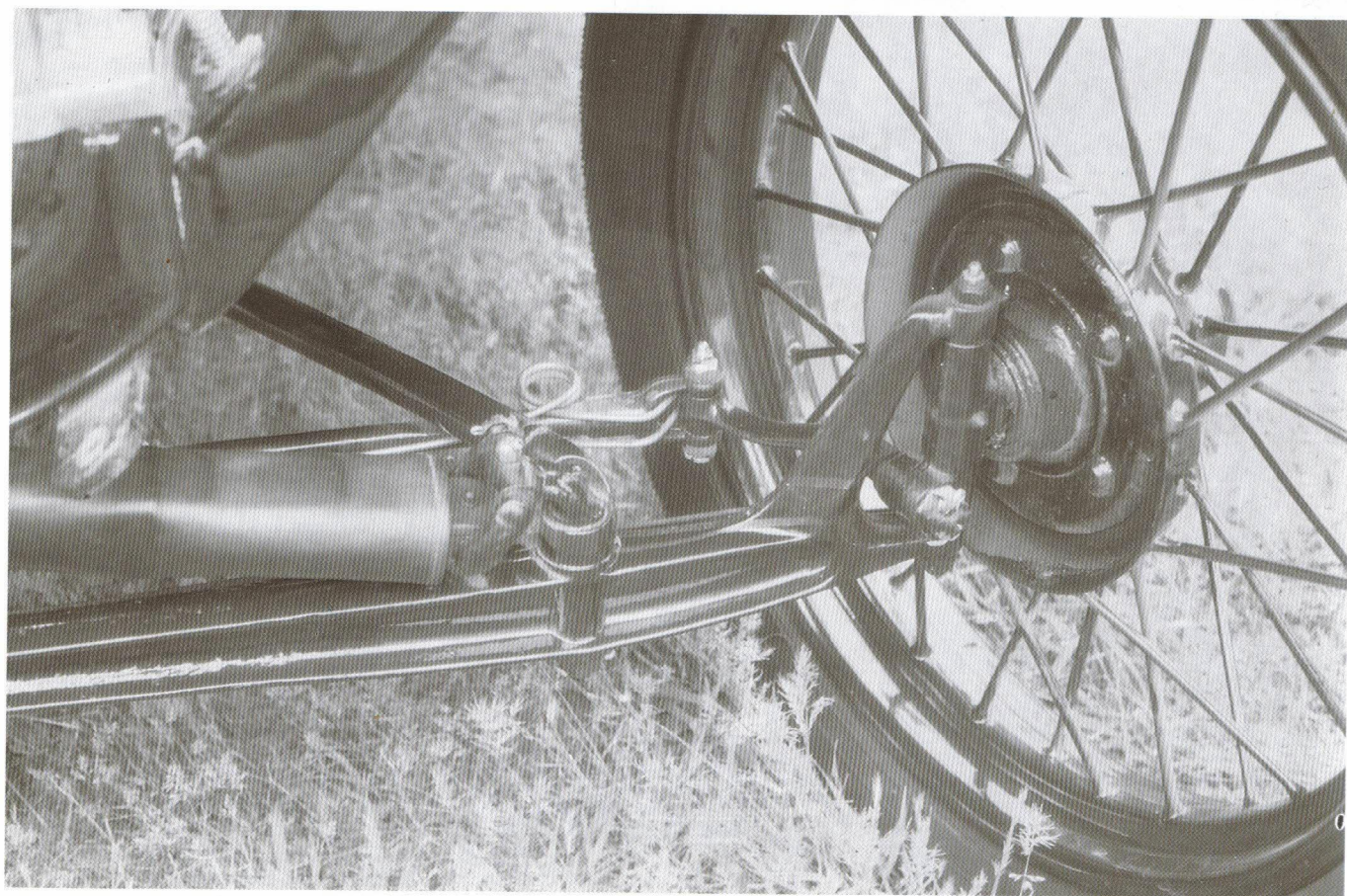
A technikai érdekességek egész sora jellemzi a T-Fordok eme utolsó darabjainak egyikét, s legtöbbjük már az 1908-as első példányokban is megtalálható volt. A konstrukcióból például hiányzik a kormánygép, pontosabban csak egy bolygóműves lassítót találunk, közvetlenül a kormánykerék alatt. A karosszéria kizárólag fémből készült, egyedül a tetőhöz használtak fel fát, amit víztaszító bevonattal láttak el. S ha már a víznél tartunk, az ablaktörlő a szívócsőről átvettett vákuummal működik, a műszerfalon van egy menetes szelep, amivel a vákuum és ezzel a törlés sebessége szabályozható.

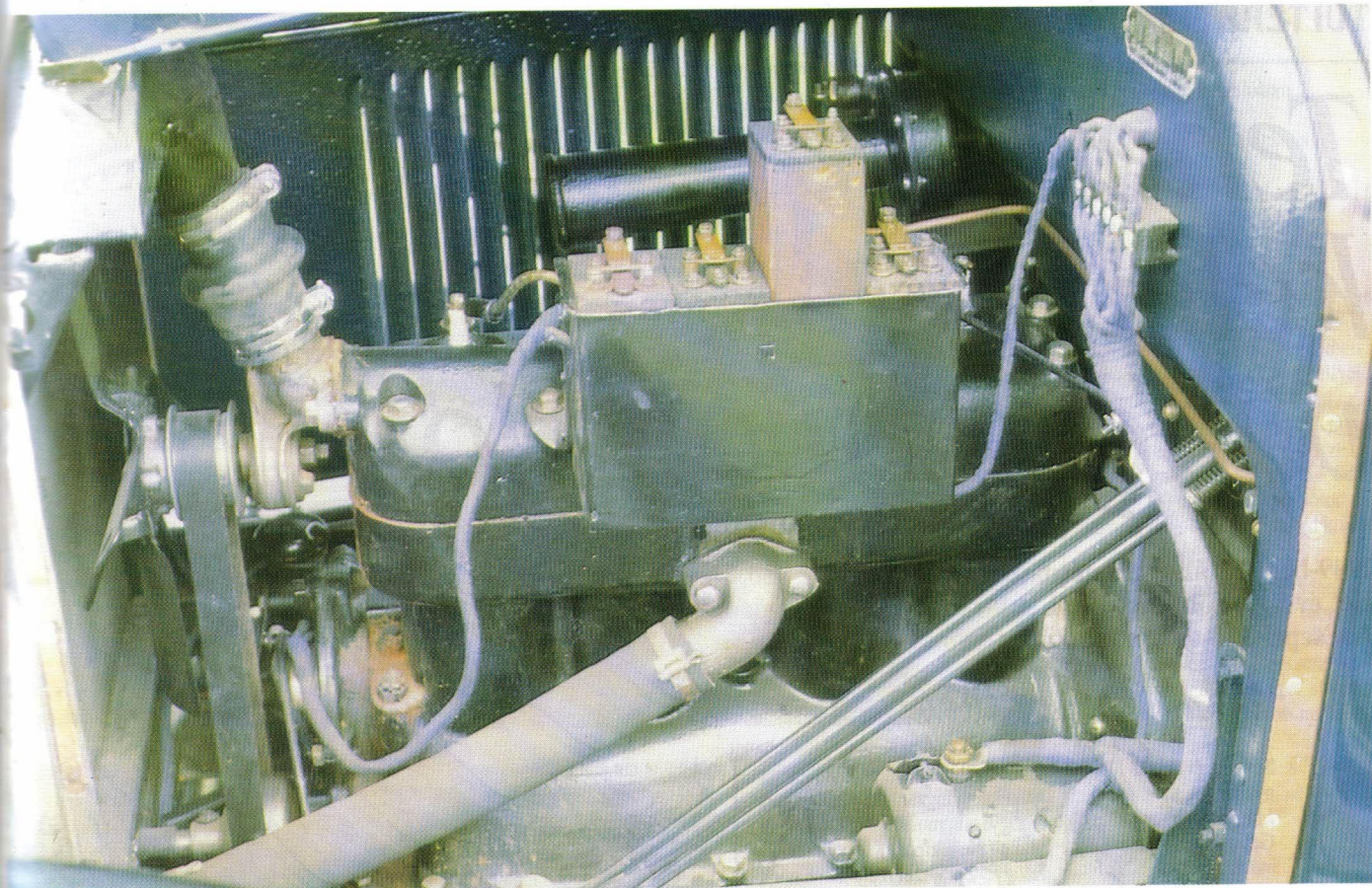
A gyújtáshoz négy darab, fadobozban elhelyezett lágyvas tekercs áll rendelkezésre, az osztófej azonban nem a pozitív, hanem a negatív töltésű áramot osztja. Fémgörgő fut körbe a szokványos szénrúd helyett, s amikor zárul az áramkör, nem szikra keletkezik, hanem ívet húz. Egészen kü-



A benzint a kipufogócsonk öntvényén keresztül szívja a motor a karburátorhoz

Tökéletes állapotának köszönhetően az eredeti kormányösszekötő rúd került vissza a helyére. A hosszú hajtúrugó a kerekek szítalását akadályozza meg





A jobb láthatóság kedvéért egy lágyvas tekercset kiemeltünk a helyéről. A kormányoszlop melletti két vékony rúd az előgyújtást és a gáz szabályozását mozgatja

kómágnest szereltek fel, s ezekkel szemben, a hengertömb öntvényére 18 tekercset. Könnyű elképzelni, hogy egy ilyen hatalmas átmérőjű gyújtómágnest segítségével könnyen lehetett kurbllival is indítani a Bádóg Böskét.

Aligha nevezhető ugyan szellemes megoldásnak, ám nem lehet említés nélkül hagyni az olajszint ellenőrzésének kissé túlbonyolított módját. A motor és a váltó közös olajteret képez, s a váltóház hátsó traktusán két kis csap helyezkedik el, az egyik a felső harmadban, a másik az alsóban. Ha valaki tudni akarta, mennyi olaj van a motorban, előbb kinyitotta az alsó csapot, ha nem jött olaj, utántöltésre volt szükség. A pótlás

megfelelő mértékének eltalálásához nyújtott segítséget a felső csap.

Mindezek a különlegességek talán fontosabbanak a T-Fordokhoz kötődő hihető és hihetetlen történeteknél. Amelyek közül a színéhez kötődő azért befejezzük. Henry Ford nem azért gyártott kizárólag fekete autót, mert mániája volt az uniformizáltság. Olcsón és gazdaságosan akart gyártani. A több szín bonyolította volna a szalagmunkát, s a tetejében lassabb lett volna az ütem. A korabeli festékek közül ugyanis egy bizonyos japán fekete száradt a leggyorsabban, s e ténynek volt némi szerepe abban, hogy annyi fekete T-Ford készült.

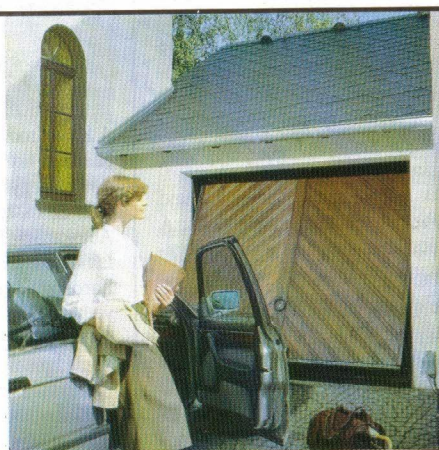
lönleges szolgáltatás az említett gyújtásrendszer szinte valószínűtlen üzemképtelensége esetére kidolgozott mágnesgyújtás. A 400 mm átmérőjű lendkerékre rézcsavarokkal és alátétekkel 18 pat-



BILLENŐ GARÁZSKAPUK

Minőség kedvező áron!
VMV KFT.

Székesfehérvár, Berényi út
Telefonszám: (22) 19-020. Fax.: 29-139



Teherautók keleti világszínvonalon

1949-ben, Sztálin születésnapjára készült el az első Csepel dízelmotor.
Két évvel később már több mint ezer teherautó gördült ki a gyárkapun.
A Csepel 350-es típusra Bálint Sándor emlékezik.

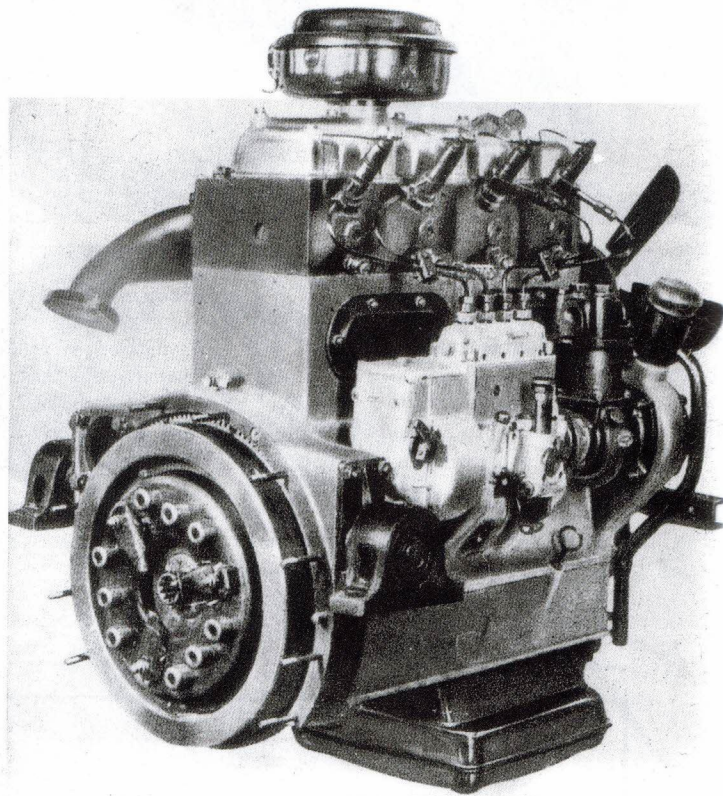
Az 1930-as években Magyarországon a győri Magyar Waggon- és Gépgyárban (Rába), a csepeli Weiss Manfrédban (WM) és a budapesti Magyar Királyi Állami Vas-, Acél-, és Gépgyárakban (Mávag) készültek teherautók, autóbuszok, illetve ezek alvázai. Közúti járművek hajtására alkalmas dízelmotorokat két helyen gyártottak: a budapesti Láng Gépgyárban 63, 95, 105 lóerőseket Mercedes-Benz-licenc alapján, és az évtized végétől Győrben 65, 80, 100 lóerőseket a MAN cég közreműködésével. A fuvarozók tetszés szerint válogathattak benzín- és dízelüzemű teherautók, autóbuszok közül.

Az 1930-as évek végén máig is példamutató együttműködés jött létre a Rába-, a Mávag-, a WM-, a Láng-, a Ganz- és a Hoffher-gyár között. Céljuk a később híressé vált Rába Botond kéttonnás terepjáró gépkocsi gyártása volt. E hat gyár szinte óramű pontossággal dolgozott mindaddig, amíg a körülmények megengedték. A második világháború korlátozta, majd lehetetlenné tette termelésüket. A háború végére a gyárakat lebombázták, az ipar romokban hevert.

A romok eltakarítása után a Rába jóvátételre szállította közúti járműveit, a Mávag főleg a főváros részére gyártotta nagy alvázait, a WM-ben felszámolták ezt az üzemágat. A hároméves terv ide-

jén profiltisztítást rendelt el az ipari kormányzat. Az államosított autógyárak munkáját az újonnan alakult Nehézipari Központ (NIK) felügyelte és szervezte át. Ennek következtében Győrben megszűnt a közúti jármű-gyártás, a Láng-gyárban leálltak a dízelmotorosok, a Mávagban pedig az autózem esett áldozatul. Mindezt akkor tették, amikor az országban alig volt használható teherautó, autóbusz.

Mialatt folyt az átszervezés, a kormányzat úgy határozott, hogy újabb külföldi licenc megvételével új alapokon indítja el a teherautó- és autóbuszgyártást. Választásuk az osztrák Steyr D 380 típusú teherautóra, a D 413-as 83 LE-s és a D 613-as 125 LE-s dízelmotorra esett. A szakmai tárgyalásokra, a dokumentáció adaptálására létrehozták az ún. Steyr Irodát, amely később Központi Autótervező Irodává bővült (még később a Járműfejlesztési Intézet nevet vette fel). A Steyr Iroda kezdeményezésére a Rábában hozzákezdtek a D 380-as típus főegységeinek elkészítéséhez, az összeszerelésben az Uhri Autókarosszéria- és Járműgyár államosításával létrejött Ikarus Karosszéria- és Járműgyár is részt vett. Közös munkájuk révén öt magyar Steyr készült el. A NIK kezdetben úgy gondolta, hogy a Botond mintájára több gyár együttműködésével állítják elő a jármű főegységeit, az összeszere-



Az első Csepel D 413-as dízelmotor 1949-ből. Az áttekinthető szerkezet bármely részéhez könnyen hozzáfértek a szerelők

lést pedig a Rábára bízzák. Tervüket később módosították. A motorgyártást a WM kistömegcikküzemének adták ki, az alvázkereteket a Mávaggal sajtoltatták, a sebességváltókat, a kormányműveket Győrben gyártatták, a többi részegység előállítására és az összeszerelésre használható üzemet nem találtak, új gyár felépítését határozták el.

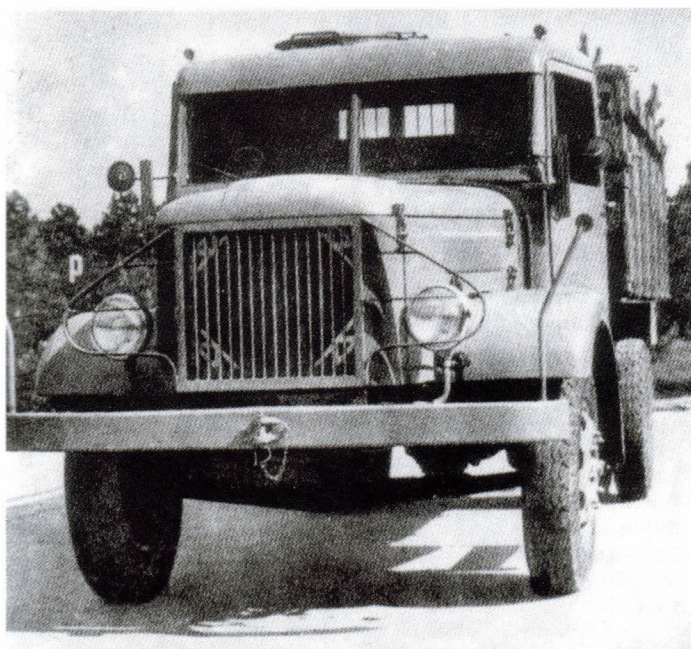
Az utóbbi nehéz feladatnak bi-



Exportképesek voltak a Csepel Autógyár újabb típusai is; más kérdés, hogy valóban ennek szült-e a nagy boldogság a határon

trélerje). 1949. november 15-én indult meg a munka a Csepel Autógyárban. A következő hetekben, hónapokban hol egy műhellyel, csarnokkal, hol egy irodával, de valamivel folyton bővült a gyár. December 21-ére – Sztálin születésnapjára – elkészült az első Csepel D 413-as jelű dízelmotor; a járműgyár indulásának dátuma 1950. február 1.

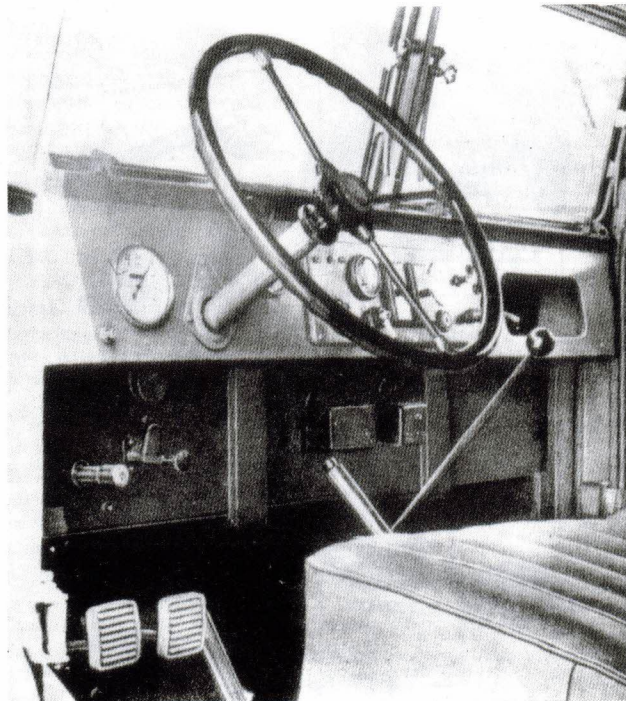
A gyár nagy nehézségekkel küszködött, a termelés mostoha körülmények közt folyt. Gondot okozott a nyersanyag beszerzése – e gond az egész országot sújtotta –, de talán a legnagyobb nehézsé-



1950 áprilisában készült el az első Csepel D 350-es, 3,5 tonnás teherautó

zonyult. A fővárosban nem találtak megfelelő helyet, a környékén néztek széjjel, végül a Csepel-szigeti Szigethalomra jutottak; a lebombázott Dunai Repülőgépgyárat választották az új gyár helyéül. A WM és az Autótervező

Iroda szakemberei hozzákezdtek a gyártósorok, a célgépek megtervezéséhez, miközben az építések, a kőművesek, az útépítők a csarnokok újjáépítésén, a gépek fogadásán, elhelyezésén, az elfogadható közlekedés megteremtésén fáradoztak. Az újonnan készült célgépeken, berendezéseken kívül a szerszámgépek zömét a WM-ből vitték át, a mérnökök, a technikusok, a szakmunkások

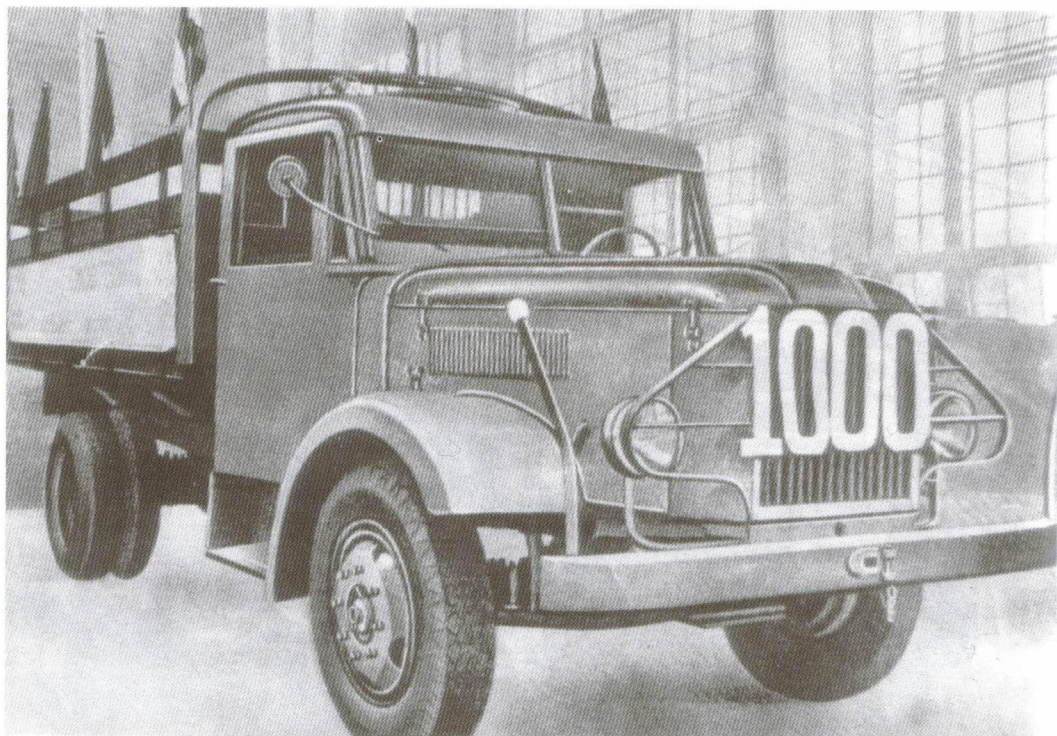


Viszonylag kényelmes ülést szereltek a tágas vezetőfülkébe. A kitámasztható szélvédő nyáron mérsékelte a fülke melegét, a szellőzése így kifogástalan volt

többsége is a WM-ből verbuválódott. A nagy és nehéz berendezéseket a Ganz Villamossági Gyár transzformátorszállító „százlábúján” vontatták a helyszínre (akkoriban másnak nem volt sokkerékű

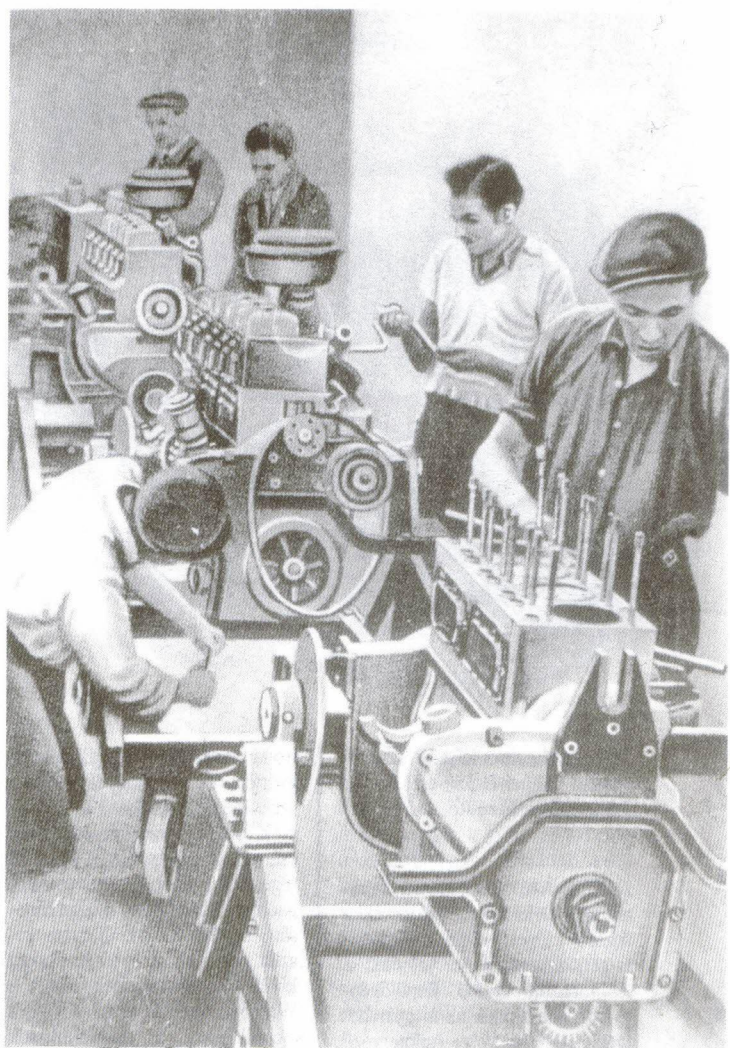
get a képzett szakemberek hiánya jelentette. Zentai Béla főmérnök-re, Pentelényi János mérnökre, a szerkesztés vezetőjére (később főkonstruktor, a Pente kisautók tervezője, róla az 1990. december 10-én megjelent Autó-Motor Veteránban olvashattak) és társaira rendkívül nehéz munka szakadt, a feladatokat képzetlen, gyakorlatlan munkaerővel kellett teljesíteni. Ezen segítő, a gyáron belül ▶

Az ezredik teherautó elkészültét megünnepelték a gyárban. A dolgozók munkaversenyre hívták ki egymást, a termelés ezáltal is növekedett



► megindították a mérnök- és a szakmunkásképzést.

A nehézségek ellenére 1950 áprilisában elkészültek az első Csepel D 350 jelű teherautók. A korabeli krónikás így örökölte meg a nagy eseményt: „1950. április 3-án öt perccel tizenegy előtt még fékpróbát tartanak, megvizsgálják a világítást s még egyszer, utoljára körüljárják az újszülöttet. Minden rendben. Bíró Ferencné a volán mögé ül, gyújtás, a melegedő motor első szaggatott robbanása, aztán elindul az első Csepel autó körös-körül a gyáruvaron. A műhelyből kitódul a sok száz ember,

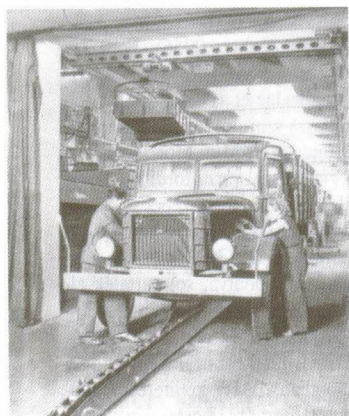


A D 350-esek az 1950-es évek elején a környező országokon kívül, Közel- és Táv-Keletre is eljutottak. Dicsérőleg írtak róluk

integteve üdvözlük...” Másnap, április 4-én az elkészült három tehergépköcsi a nagy nyilvánosság előtt is bemutatkozott, részt vettek a központi felszabadulási ünnepeken.

A D 350-es, dízelmotoros teherautók után hamarosan elkészültek a B 350-esek, az előzők benzínmotoros változatai. A gyárban több műszakban, erőltetett tempóban termeltek, a háborúban elpusztult közúti járműveket pótolni kellett.

Talán már a 400. teherautónál tartották, amikor augusztusban megtudták a „szakik”, hogy a Lengyel Motorszövetség szeptem-



Betanított munkások dolgoztak a szalagok mellett. 1950 őszén havonta megközelítően 200 teherautó gördült ki a járműgyár kapuján

A Csepel-motorokat gördülőállványokon szerelték össze. Az egymás melletti sorokon dízelek, benzinesek egyidejűleg készültek

ber 5-12. között, a szocialista országok teherautó-gyártmányai részére 2000 kilométeres túraversenyt rendez. A kiírás szerint a járműveknek teljes terheléssel kell a kijelölt útvonalon végighaladniuk. A gyár vezetői nyolc kocsi neveztek be, köztük benzineseket is. Augusztus 30-án indult a konvoj Varsóba. Szeptember 5-én reggel vágta neki az első 650 km-es szakasznak. A háborúban agyonhasznált, lepusztult utakon, felhőszakadásban, sűrű ködben törtek előre a Csepelk. Kiváló idővel értek az első célba. A következő napokon sem adták alább, bár az egyik kocsit hűtőjébe belevágott a leszakadt ventilátorlapát. A hűtő „sebét” az egyik versenyzáslóval tömték be és robogtak tovább. A következő napon, az elindulás után a sérült hűtőt és a ventilátort negyedóra alatt cserélte ki a gépkocsivezető és a mitfárerje. Gyors munkájukat különdíjjal jutalmazta a rendezőség. Összegezve, a Csepelk az első nemzetközi bemutatkozásukon kitűnően szerepeltek. A 3,5 tonnás, benzinüzemű teherautók kategóriájában a második, a dízelmotorosok csoportjában az első helyen végeztek. A díjkiosztó ünnepségen a magyarok felajánlották, hogy a nyolc kocsiikkal egy ideig segítik Varsóban a romok elszállítását. Kezdeményezésükhöz a többiek is csatlakoztak.

A versenyt a közel- és a távol-

A lengyelországi versenyeredményeknek is köszönhetően a gyár első típusa nagy hírnévre tett szert, keresett teherautó lett a nemzetközi piacon

MŰSZAKI ADATOK

Csepel D 350

MOTOR. Négyhengeres, folyadékűtésű D 413-as típusú dízel-motor. Furat 110 mm, löket 140 mm, összlökettérfogat 5322 cm³. Legnagyobb teljesítmény 85 LE 2200 min-nél.

MÉRETEK, TÖMEGEK. Hosszúság 6735 mm, szélesség 2260 mm, tengelytávolság 3710 mm, nyomtáv elől/hátul 1740/1650 mm. Rakfelület-hosszúság 3920 mm, -szélesség 2100 mm. Megengedett össztömeg 6700 kg, megengedett terhelhetőség 3500 kg. Üzemanyagtartály befogadóképessége kb. 80 liter.

MENETELJESÍTMÉNYEK. Megengedett legnagyobb sebesség 80 km/h, fogyasztás 16-20 liter/100 km.

keleti szakemberek, üzletemberek is figyelemmel kísérték. Az alig néhány hónapos teherautómárka megnyerte tetszésüket. A következő években egyre több Csepel közlekedett Kínában, Szovjetunióban és más országokban.

A Csepel Autógyár termelési tempójára jellemző, hogy 1950. november 7-én már az ezredik teherautót adta át a fuvarozóknak, 1952 szeptemberében a tízezrediknél tartott. Az első hónapok után gyártósorra kerültek a D 613-asok, a hathengeres, a 125 LE-s dízelmotorok, de ennél kisebbek, kéthengeresek is szalagon voltak. Bár a motorok széles választéka készült Csepelen, a 125 LE-nél nagyobb teljesítményűek kifejlesztésére azonban évekig nem jutott idejük.

A D 350-es teherautó motorját, a négyhengeres, előkamrás, D 413 jelű dízelmotort igen nagy mennyiségben gyártották. Megbízhatóak, „nyúzhatóak” voltak. Az alumíniumöntvényű, nedves perselyes hengerállványuk a Steyr-konstrukciót követte. Az öntöttvas hengerfejben helyezték el az előkamrát, a porlasztót, ami 130 bar nyomással működött, az izzítógyertyát, ez az indítást könnyítette meg, benne kapott helyet a szívós és a kipufogószelep s a tetejére szerelték a szelephimbákat. A dugattyúkat négy gyűrűvel gyártották, a két olajlehúzó-gyűrű közül az egyik a dugattyúcsapszeg alá került. Az I keresztmetszetű hajtókarok öt helyen csapágyazott főtengelyhez kapcsolódtak. A főcsapágyak terhelésének csökkentésére négy ellensúlyt alkalmaztak. A főtengeley elején lévő ferdefoga-

zású fogaskerékkel hajtották meg a vezértengelyt (bütyköstengelyt). A vezértengely szelepemelő, rudak, himbák segítségével mozgatta az 52 mm átmérőjű szívó- és a 48 mm átmérőjű kipufogószelepet. Az adagolószivattyút is a vezértengelyről hajtották meg.

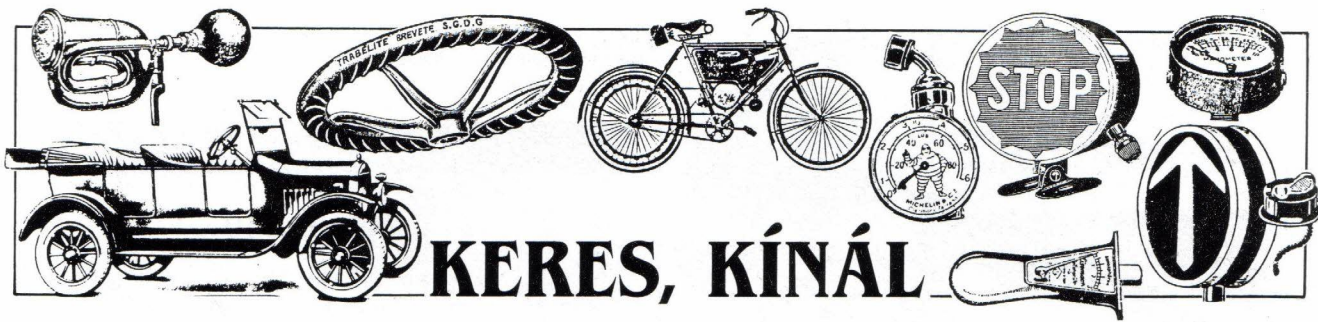
A vízszivattyú és az olajszűrő a kipufogóoldalon kapott helyet, az olajszivattyút a hengerállvány aljára szerelték, szűrője belenyúlt a 14 liter olajat tartalmazó olajteknőbe.

A D 413-ast 4 LE-s, 24 V-os motorral indították el. A motorhoz az egytárcsás száraz tengelykapcsoló közbeiktatásával illeszkedett az 5+1 fokozatú sebességváltó. A differenciálzáras hátsó hídhoz kardántengely továbbította a motor nyomatékát. A differenciálzárnak köszönhetően a jármű síkos úton, laza talajon is biztonságosan elindulhatott, mert a kerekei nem pörögtek ki.

A Csepel D 350-es teherautóba globoidcsigás kormányművet és hidraulikus féket szereltek. Tágas vezetőfülkéjében három személy utazhatott.

A korabeli gépkocsivezetők a megmondható, hogy az eredetileg 3,5 tonna teher szállítására készült jármű a 30-40 százalékos túlerhelést sem érezte meg. Olykor még ennél is nagyobb, nehezebb rakománnyal közlekedett. Terhelhetőségét gyakorlatilag a gumiabrons minősége szabta meg. Ez utóbbiak igen rosszak voltak. A vonóhorog révén pótkocsi is vontatható. Gyártását az 1950-es évek közepén szüntették meg, korszerűbbek léptek a helyébe. Jól sikerült típus volt, néhány még az 1970-es évek végén is közlekedett.





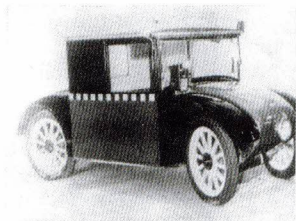
KERES, KÍNÁL

KERES

AUTÓ

FIAT Topolinóhoz műszereket (kilométerórát és olajnyomásmérőt), díztárcsákat és hátsó lámpákat. László János, 1213 Bp., Hajós u. 9.

FIAT Topolino 500 A típusú személygépkocsihoz porlasztót, fékfolyadék tartályt, műszerfalat



kijelző- és kapcsolóelemekkel, gyújtáselosztót, gyújtáskapcsolót, ablaktörlőt. Keresek továbbá autós-, motorosplaketteket, márkajelvényeket. Gál Árpád, 2040 Budaörs, Lomnici köz 1. Tel.: 153-7189.

HANOMAG Komissbrothoz, 1926-oshoz bármilyen alkatrészt. Hugyecz Béla, 4440 Nyíregyháza, Bukarest u. 9.

GYŰJTEMÉNYBE az alábbi típusok jó minőségű fényképeit, illetve az ilyen autókkal rendelkező tulajdonosok jelentkezését várom: Wartburg 1000 Sport, Camping, kétajtós kombi; Trabant P 50, 500, 600, 500 kombi, P 70; Skoda 440, 445, 450 (Felicia); Volga M 21, kombi (1958); Moszkvics 402, 407, kombi; Pobeda, ZISZ, Csajka, ZIM, Warszawa M 20, 201, 203, 223, kombi; FIAT 600; Tatra 603. Keresem továbbá szocialista autógyárak és múzeumok címeit. Trócsányi András, 7624 Pécs, Ifjúság útja 9/B, tel.: (72) 16-334 vagy 23-752.

MOTORKERÉKPÁR

ARIEL motorkerékpárok alkatrészeit, szakirodalmat és márkatárcsákat. Bátori József, 4026 Debrecen, Hajó u. 4. V/18.

BMW R 32-eshez alkatrészeket; NSU OSI 501-eshez első villát; 1929-es kiadású 500-as Jawa-hoz első villát és tankot. Kádi Gábor, 8100 Várpalota, Sörház út 113.

BMW R 25-öshöz, 1950-es kiadásúhoz komplett első lámpafejet és R 12-es BMW-hez mindenféle alkatrészt. Márton Miklós, 4064 Nagyhegyes, Pf. 28. Tel.: 67-013. **BMW R 42**-es tankot. Ugyanitt kínálok IFA BK 350-es blokkot. Sajben János, 1173 Bp., 509-es utca 9.

CZ 250 és 360-as krosszmotort (kétkipufogóst), ezek alkatrészeit, Tünde robogót, export Pannónia T 9-est, háromkerékű Szabolcs áruszállítót, valamint enduro Jawa-t. Dani Péter, 2030 Érd I., József A. u. 10. Tel.: (26) 45-439.

DONGÓ motorhoz tankot, karburátorházat és trafófedeleket, valamint Dongó motorhoz való kerékpárt. Légrádi Csaba, 3300 Eger, Reményik Zs. út 2. Tel.: (36) 15-453.

D-RAD 1926-oshoz lámpafejet és kormányt. Ugyanitt kínálok komplett 350-es Junakot, sok alkatrészszel. Vincze István, 3516 Miskolc, Németh István út 45.

HARLEY-DAVIDSON SV 1200-ashoz alkatrészeket. Kalmár Tamás, 4029 Debrecen, Attila tér 3.

HARLEY-DAVIDSON 750-eshez (1932-es) első-hátsó öntöttvas hengerfejet és vezérműfedeleket gyújtással. Ugyancsak keresek BMW R 42-R 63-ig alkatrészeket, R 75-ös lámpafejet, sebességváltót és egyéb alkatrészeket. Sipos Csaba, 3070 Bátorfyerenye, Iskola u. 15. III/1.

INDIAN 600-ashoz és 750-eshez vázat, alkatrészeket és minden egyéb tartozékot. Ladányi Krisztián, 1213 Bp., Mogyorós u. 17.

MÉRAY, -JAP, -Blackburne, -Villiers és F. P. (Frohner)-motorokkal kapcsolatos szakirodalmat, esetleg alkatrészeket. Nagy Sándor, 4030 Debrecen, Erdély u. 8.

MOTORKERÉKPÁR restaurálására képzett szakembereket keresünk. Autó Interest Kft. 2083 Solymár, Mátyás király u. 45. Tel.: (26) 39-179.

NSU típusokhoz alkatrészeket és szakirodalmat. Barcsi József, 4025 Debrecen, Bajcsy-Zsilinszky út 35.

SOKOL V 1000-hez alkatrészeket; Puch T 3-ashoz komplett hátsó agyát, porlasztót, lámpát, kereket és ülést. Török Zselensky Mihály, 2800 Tatabánya, Gál István ltp. 709. V/18.

SUNBEAM motorkerékpárokhoz bármilyen alkatrészt; Brough Superiorhoz alkatrészeket, szakirodalmat, fotókat és bármilyen egyéb leírást. Nagy István, 4031 Debrecen, István út 41.

ZÜNDAPP K 200-hoz komplett karburátort levegőszűrővel, gyújtásrészt (teljes egész rendszert), hátsó lámpát, csomagtartót, kilométerórát, tankburkolatot, 2 db 19 x 3,25-ös külső gumit. Székely Szabolcs, 4431 Sóstófürdő, Állomás u. 13.

VIKTORIA vagy Bianchi kétrugós csővillát, Sarolea 350-hez Amac karburátort, Bosch-magdinót, NSU 501 T-hez bármilyen alkatrészt, Zündapp K 500-hoz kormányt, ülést, FN Saharához kerekeket, kerek Bosch-lámpafejet, NSU 500-as (nyitottszelepes) blokkot. Zilahi Zoltán, 5900 Orosháza, Bajnok u. 12/B.

KÍNÁL

AUTÓ

DKW Juniorhoz szélvédőt, oldalüveget, sebességváltót, féltengelyt, fékpofát, fékdobot, műszerfalat, valamint egyéb alkatrésze-

ket. Juhász Sándor, 2700 Cegléd, Lövész u. 5.

DKW Juniort forgalmival 50 ezer forintért, Morris Minort ugyan-csak forgalmival 90 ezer forintért és lengyel FIAT Balillát 200 ezer forintért. Moldvai Tibor. Tel.: 176-5258.

FIAT Topolinóhoz 1100 cm³-es, 1936-os évjárát, felújított motort, új dugattyúkkal, régóta használaton kívüli állapotban. Máth József, 2141 Csömör, Kinizsi u. 11. **FIAT** Topolinóhoz üzemképtelen motort, komplett váltót, valamint háborús Jeep terepjáróhoz első futóművet. Varga Ferenc, 2220 Vecsés, Major u. 2.

FORD Zephyrt (1956); Ford Zodiacot (1956 felújítva); Austin Cambridge-et (Diesel 1968); felújításra szoruló, eredeti szerelési útmutatóval. Mini Morris szervizkönyvet magyarra fordítva. Pausz Ervin, 1021 Bp., Széher út 50.

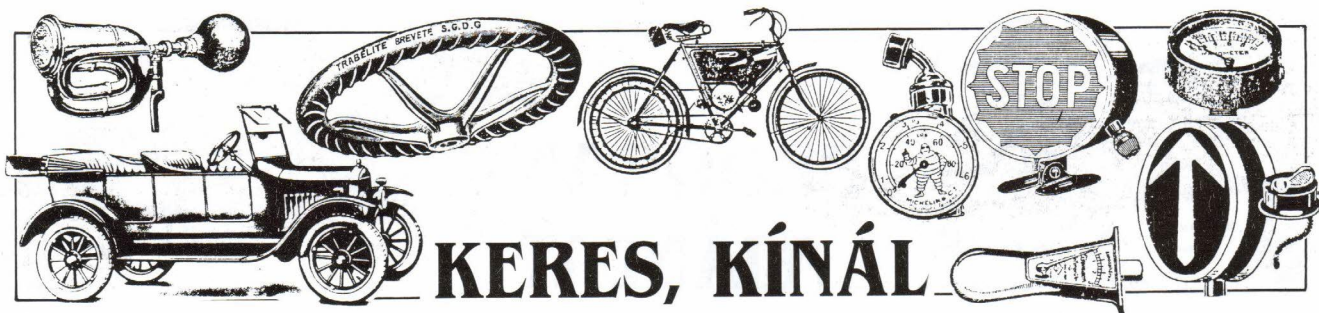
MERCEDES 230 S-t (1967), valamint FIAT 2300-ast (1968) egyben vagy bontva, sok tartalék alkatrészszel. Béke Antal, 4090 Polgár, Rózsa u. 14. Tel.: (49) 11-591. **OPEL** 1955-öst üzemképes, jó állapotban; BMW kétliterest (1940-es); Adlert (1938-as); sárvédőket, ajtókat, sebességváltót, hűtőt. EMW 340-hez két első sárvédőt, hengerfejet, hátsó hidat. Mercedes 170 V-hez ajtókat. Ernyes Zoltán, 8900 Zalaegerszeg, Virág Benedek u. 27.

PEUGEOT 403-as, 1958-as kiadásút sok alkatrészszel, esetleg cserélhető. Simon János, 2700 Cegléd, Pásztor u. 9. Munkahelyi telefon: 149-7104.

VW 1300-as indítómotort teljesen felújítva. Székely Szabolcs, 4431 Sóstófürdő, Állomás u. 13.

MOTORKERÉKPÁR

BMW 1938-as, 1971 cm³-es, hat-hengeres felújított motort és váltót, valamint motor- és futóműalkatrészeket. Rákosi Péter, 9012 Győr-Ménfőcsanak, Bezerédi u. 15.



KERES, KÍNÁL

CSEPEL-DANUVIA 125-öst hiányosan 3500 forintért. Berva mopedit gyári festéssel, keveset futott, üzemképes motorral, tartalék alkatrészekkel. IZS 350-est (1963-as) elfogadható állapotban. Légrádi Csaba, 3300 Eger, Remenyik Zs. út 2. Tel.: (36) 15-453.

HARLEY-DAVIDSON 350-eshez (1928-as) forgattyúházat, főtengetlyt, vezérműkereket, dinamót, üzemenyagtartályt; H-D, Sturmey-Archer-, Burman-váltókat kb. 500-as motorokhoz; valamint egy komplett és egy hiányos H-D WLA-t. Sipos Csaba, 3070 Bátortereny, Iskola u. 15. III/1.

JAWA 250-est, 1946-os kiadásút, kis hiányokkal, sok új alkatrészrel tízezer forintért. Jawa 175-öst, 1932-es kiadásút, eredeti állapotban 43 ezer forintért; nikkeltankos 200-as Csepelt; Sachs SHB és BMG 200-as alkatrészeket. Moldvai Tibor. (Tel.: 176-5258.)

JAWÁT, 250-est és 350-est kompletten, M 72-es Uralt, P 12-es Pannóniát, valamint Ural- és csepptankos Jawa-alkatrészeket. Gergely Pál, 1121 Bp., Zugligeti út 79. I/1.

K 55-öst és 100-as WM Csepelt (1948-as) kompletten; D Csepel-alkatrészeket és 250-es Csepel-vázát. Török Zselensky Mihály, 2800 Tatabánya, Gál István ltp. 709. V/18.

M 72-es (1952-56) motorkerékpárt, valamint tartozékként motort, váltót, differenciálművet, kezeket 25 ezer forintért. Ugyanitt Skoda 110R Coupé karosszériát. Háló Gyula, 1162 Bp., Monoki u. 25/B.

PANNÓNIÁT és csepptankos Jawát oldalkocsival; Pannóniát és 250-es, 350-es csepptankos Jawát szülőben; BMW R 26-ost, R 71-est; Ural M 63-ast, M 72-est. Zelmann István, 6791 Kiskundorozsma, Táncsics u. 5.

SIMSON 250 cm³-est, Danuvia és Csepel 125 cm³-es motorkerékpárokat sok alkatrészrel. Juhász Sándor, 2700 Cegléd, Lövész u. 5.

SIMSON 250-est, négyütemű, 1960-ast jó állapotban. Ernyes Zoltán, 8900 Zalaegerszeg, Virág Benedek u. 27.

TATRAPLANT, 1924-es kiadású Főnixet, 125 cm³-es WM Csepelt és 125 cm³-es Sachsot, valamint 750 cm³-es Harley-Davidson-blokkot és 1000 cm³-es H-D-váltót cserél 750 cm³-es Indian-alkatrészekre. Pulai Sándor, 6065 Lakitelek, Szikra u. 67.

URAL M 63-as szülőátvételt és egyéb Ural-alkatrészeket (új hengereket, dugattyúkat stb.) Sós Botond, tel.: 155-8309.

VETERÁN motorkerékpárokhoz gyári új 24×2 1/2 gumiperemes gumiköpenyt. Dányi László, 5900 Orosháza, Szabó D. u. 13/A.

ZÜNDAPP K 500-hoz komplett blokkot és váltót, Triumph 125-ös vázát, BMW R 12 tankot, 200-as Williers-blokkot és váltót, 200-as Viktoria üzemképes motort (1936), 500-as JAP-blokkot, 350-es Puch-blokkot, Puch-váltót, Marelli-magdinót, 200-as NSU-blokkot, 250-es Triumph-tankot, Viktoria 350-es tankot és sárvédőket, öntött alumínium kipufogódobokat NSU stb. típusokhoz. Zilahy Zoltán, 5900 Orosháza, Bajnok u. 12/B.

ZÜNDAPP 350 cm³-es motorblokkot (forgattyúház, forgattyústengely, henger, hengerfej, dugattyú, kuplungszerkezet, komplett négysebességes kézi váltó). Székely Szabolcs, 4431 Sóstófürdő, Állomás út 13.

VEGYES

RÉGI rendszámtáblákat és Liener György: Autótípusok (1958) című könyvét. Polgár Béla, 1091 Bp., Üllői út 61. Tel.: 113-0973.

ÜZEMKÉPES veterán 750 cm³-es DKW-csónakmotort, ami az 1950-es években készült. Kínálok még 50 LE átvitelt Z hajtóművet. Érdeklődni: Solti Endre 166-9620/25 telefonon napköz-

ben, illetve este: Szabados Béláné, 1173 Bp., Borsó u. 10. IV. em. Tel.: 178-8036.

CSERÉL

AZ ALÁBBI gépkönyveket cserélem: Puch S 4, Viktoria KR 50, NSU 501 OSL, NSU 501 T, NSU 501 TS, NSU 125 ZDB, NSU Quick, FN Sahara, Csepel 100, BSA M 20, DKW NZ 250/350, DKW SB 200, NSU 251 OS, D-Rad, Zündapp K-500, BMW R-75, BMW R-35, BMW R-12, BMW R-50, -60, R-69/S, NSU Supermax, Harley-Davidson 350, 500, 750, 1200, Puch GS 350. Zilahy Zoltán, 5900 Orosháza, Bajnok u. 12/B.

MOTORKERÉKPÁR-prospektusokat, -kezelési könyveket, -leírásokat. Muray Péter Pál, 1053 Bp., Kálvin tér 3.

BERVA mopedit, 30 évest, teljesen felújítottat cserélnék jó állapotú Babettára. Dobó István, 6724 Szeged, Rókusi krt. 78. I/2.

BMW R 75-ös oldalkocsialvázért keresek cserébe Royal C rugós oldalkocsialvázat. Nagy Gábor, 1151 Bp., Csövár u. 35/B.

DKW F 11-es jó állapotú, veterán autót eladnám vagy négyütemű motorra cserélném. Ugyanitt fecskéfarkú Mercedeshez motorháztető és két első sárvédő eredeti lámpákkal eladó vagy kerek lámpásra cserélhető. Börcsök Szilveszter, 6723 Szeged, Építő u. 11/A.

ELADÁSRA vagy cserére kínálok 350-es Horex Reginát, 1953-as eredetit, jó állapotban; 350-es Viktoria-blokkot és -alkatrészeket, 250-es Viktoriát bontva, hiányosan; Bervát, felújítás előtti állapotban; valamint egy pedálos Simsont kisebb hiányosságokkal. Horváth Ferenc, 6724 Szeged, Terező u. 46/B.

HÁBORÚ ELŐTTI autókat (DKW, Mercedes stb.) keresek, illetve cserélek, valamint felajánlom segítségemet ezek felújításá-

hoz. Ferenczy József, 5465 Cserkeszőlő, Szabó dűlő 1.

JUNAK M10 350-es vázért, oldaldobozért, hátsó sárvédőért és teleszkópért cserébe Csepel-tankot keresek. Fazekas Máté, 7100 Szekszárd, Patak u. 14.

MAGYAR motorkerékpárokat és alkatrészeit, gyári dokumentációkat és fényképeket 1929-től a P 20-ig (versenytípusokat is), valamint 250-es és 500-as krossz ESO-alkatrészeket. Dani Péter 2030 Érd, József Attila u. 10., tel.: (26) 45-439.

MOSZKVIC 401-est cserélnék Skoda Feliciára vagy Octaviára és alkatrészeikre, esetleg Velorexre. Sipos Lajos, 1164 Bp., Vidámvásár u. 92.

PUCH S 4-eshez kínálok és keresek alkatrészeket, cserélnék 350-es Zündappot és kínálok Puch 500-as-oshoz villát, motort és váltót. Kádi Gábor, 8103 Várpalota, Sörház út 113.

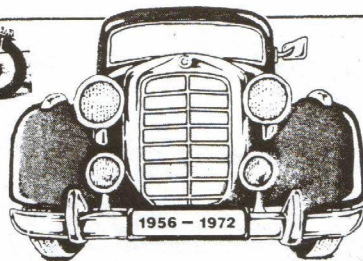
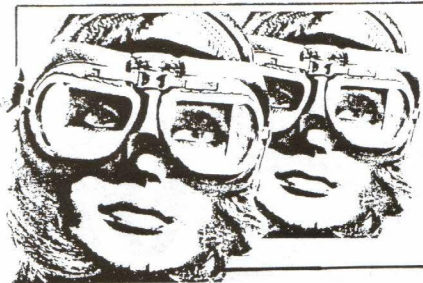
OPEL Olympiát, 1953-ast cserélnék motorkerékpárra. Ifj. Miki László, 8123 Soponya, Május 1. tér 2. Tel.: (22) 75-051.

CSEPEL 250-es motorkerékpáromat új Simson enduróra cserélném vagy eladnám. Szirovicza Pál, 8130 Enying, Bokréta u. 14/A.

SKODA Feliciát, amely szélvédő- és gömbcsuklóhibás, motorja felújított, karosszériája jó, belseje igényesen rendbe hozott, műrúdjai nincsen, eladnék vagy bármilyen műszaki állapotú Skoda Coupéra cserélnék. Galambos Attila, 9700 Szombathely, Mártírok tere 5/B.

ZÜNDAPP 800-as oldalkocsit cserélnék KS 750-es blokkért. Ugyanitt 350-es DKW-blokkot adok 250-es Zündapp-blokkért. Lőczy László, 8849 Szentá, Vasútállomás.

VAUXHALL Viva SL teljesen felújítva, érvényes műszaki vizsgával eladó vagy nagy hengerűrtartalmú (min. 500 cm³) motorkerékpárra cserélhető. Dudás Gusztáv, 3000 Hatvan, Bercsényi u. 29.

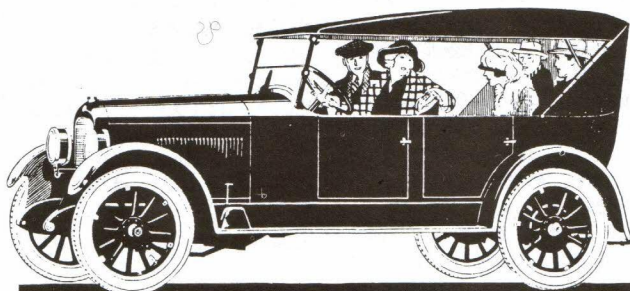


PROGRAM- AJÁNLAT

Szolgáltatásként nyújtjuk olvasóinknak ezt a rovatot.
Összegyűjtöttük azokat a rendezvényeket,
amelyek érdekesek lehetnek a hazai veteránjármű-tulajdonosok számára;
azonban szomorúan vettük tudomásul,
hogy a jelzett időtartamban
csak két magyar verseny hírért kaptuk lapzártáig.

JÚLIUS

- 4-7. Nemzetközi Oldtimer-találkozó. Der Kirchenwirt, Reith, Alpbachtal (Ausztria). Familie Reiser, telefon: 43/5337/2648.
- 5-7. 6. Nemzetközi Käfer-Cabriotalálkozó, Maaseik (Belgium). J. Raedschelders, Eikerpoort 4, B-3680 Maaseik, telefon: 32/11564154 és 11223311.
- 6-7. 6. Nemzetközi Amerikai Cars-Trucks-Bikes-fesztivál, 100 000 PS-Show (Németország). A. Fouad, Haster Weg 204, 4500 Osnabrück, telefon 49/541/17119 vagy 65955.
- 6-7. 2. VW Bus-találkozó. Oberberg, Nümbrecht-Berkenroth (Németország). VW Bus Club Oberberg e. V., telefon: 49/2291/6693 vagy 2431/72117, 19 órától.
- 6-7. Steyr FIAT Puch gyártmányok találkozója valamennyi Steyrtulajdonosnak. Moosburg (Ausztria). J. Trattinig, Ikarusgasse 36, A-9020 Klagenfurt, telefon: 43/463/446312, este.
- 12-14. Horex motorkerékpár- és oldalkocsibarátok 13. találkozója. Mainkling (Németország). Horex-, und Gespannfreude Mainkling e. V., Hauptstr. 31, 7189 Mainkling.
- 30-aug. 4. CV 2-barátok 9. Világtalálkozója. Haslital (Svájc). H.-H. Müller, Illerweg 17, D-2000 Hamburg 65.

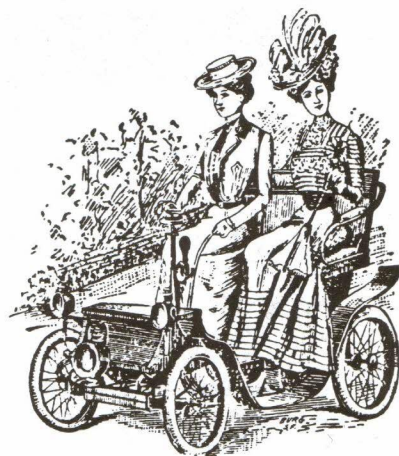


AUGUSZTUS

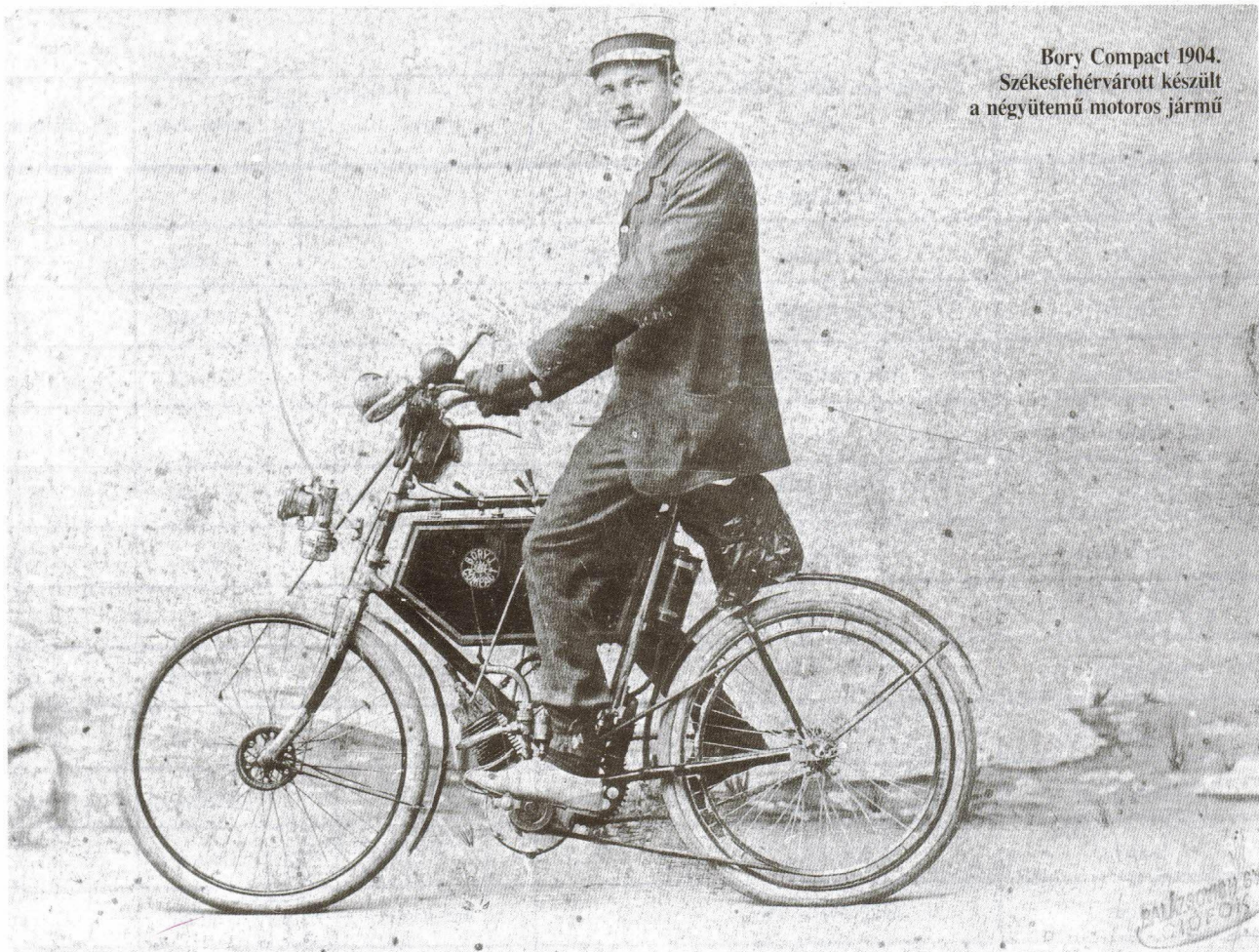
- 3. Túráverseny régi autók és motorok számára. Cabrio Autóúgy-nökség, Budapest
- 9-11. Oldtimer Grand-Prix a Nürburgringen (Németország). Nürburgring GmbH, D-5489 Nürburg, telefon: 49/2691/3020.
- 10-11. 8. Berlíni Kapitán-Admiral-Diplomat találkozó (gyártási év: 1936-1977). D. Paedelt, Drakestr. 77a, D-1000 Berlin 45.
- 11-12. Az Austin Seven Club Deutschland (Az Austin 7 klub) 1. találkozója. Kattenes/Mosel (Németország). H. Villbrandt, Tannenweg 16, D-7326 Heiningen.
- 16-18. 3. nagy nemzetközi trike-találkozó. Unterschefflenz (Németország). Trike-Club Süddeutschland, Wiesendorfer Str. 28., D-7104 Obersulm III, telefon: 49/7130/555.
- 16-18. Opel GT-találkozó Dániában. T. Jensen, Holbergsgade 2B, DK-4200 Slagelse, telefon: 45/5353/3888.
- 18-20. 2. Spitfire-hétvége, Spitfire és angol Roadster-találkozó (Németország). Spitfire IG SH, Th. Peters, Hollerstr. 12, D-2370 Bödelsdorf, telefon: 49/4331/36343.
- 21-24. Csillagtúra a Dachstein körül. MG Owners Club Austria, Postfach 39, A-1071 Wien.
- 23-25. Skoda Felicia-találkozó. Steige (Németország). Felicia-Register, J. Ballin, Schulstr. 8, 0-3721 Steige.
- 23-25. Nemzetközi Amilcar/Salmson-találkozó. D. Kayser, Leonhardyweg 2, D-1000 Berlin 42, telefon: 49/30/7852852.
- 25. Automodellbörze az Opel-Höft Autohausban (Németország). Schlehenskamp 14, D-2300 Kiel. A. Trekel, telefon: 49/431/563374.
- 30-szept. 1. Az Adler-Motor-Veteranen-Club e. V. 18. éves találkozója. Bad Nauheim (Németország). F. Anzer, Gottfried-Keller Str. 3, D-4020 Mettmann, telefon: 49/2104/54632.
- 30-szept. 1. Gyorsasági verseny vitage és klasszikus motorkerékpárok számára, Dunaujváros. Rendező: Peter Stark, Steinheil str. 14. 8000 München.
- 30-szept. 1. VII. Nemzetközi Oldtimerrallye Platschberg, Ehrenhausen-Steiermark (Ausztria). Steir. Oldtimer u. Geländewagen-Club, Fabrikgasse 13, A-8020 Graz.
- 31-szept. 1. Az osztrák Rover Club találkozója. Salzburg (Ausztria). Max Krassnig, Schillerstr. 33, A-8010 Graz.

SZEPTEMBER

- 5-7. 2. Vltava Rally. AC Bavaria München, Bergstr., 19. D-8311 Buch a. E., telefon: 49/8709/1225, fax: 8709/2076.
- 5-8. 6. Nemzetközi Porsche 356-találkozó. Gmünd/Kärnten (Ausztria). Porsche 356 Club Österreich, Postfach 356, A-9853 Gmünd, telefon: 43/4732/2222.
- 6-8. 8. Nemzetközi Roller- és Kisautó-találkozó 1991. Ulrich Berger, Alte Pastoratstr. 3, D-4156 Willich 3 (Németország). Telefon: 49/2154/6676.
- 7. Az Erster Österreichischer Kleinwagen Club oldtimer-szlamlja Bécsben. EÖKC, Postfach 25, A-1210 Wien, telefon: 43/1/3020004.
- 7-8. Oldtimer- és alkatrészpiac. Beaulieu (Anglia). Beaulieu Int., J. Montagu Building, Beaulieu, Hampshire, S042 7ZN, England.



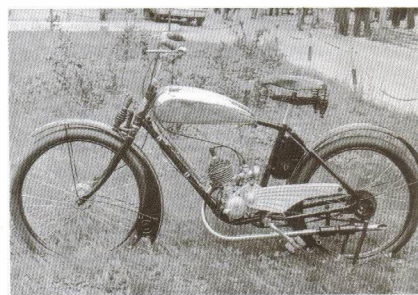
Bory Compact 1904.
Székesfehérvárott készült
a négyütemű motoros jármű



Magyarországon készített motorkerékpárok 1894-1945

Szokatlan összeállítással áll most az olvasók elé Muray Péter Pál, remélve, hogy sikerül felkelteni érdeklődésüket és megnyerni együttműködésüket.

Táblázatba gyűjtve közreadom azoknak az 1945-ig Magyarországon készített motorkerékpároknak a nevét és néhány jellemző adatát, amelyekről korabeli szaklapokból vagy későbbi ismertetésekből, visszaemlékezésekből tudomást szereztem. Amint látható, sok esetben hiányoznak az érdemi műszaki adatok, vagy ha ilyenek vannak is, a készítésre, gyártásra vonatkozó részletesebb információk.



Kisapáti Antal
restaurált Csepel 100-asa

Gyártmány és típus	A tervező, készítő, gyűjtő	A gyártás		A motor			
		ideje	helye	saját vásárolt	munka módja	űrtartalma	te
Adorján	Adorján János						
Aurore	Hora Nándor	1903	Budapest	×	4 ütemű	84 ×	
Aurore	Hora Nándor	1903	Budapest	×	4 ütemű	75 ×	
Auslander-JAP	Auslander István				×	4 ütemű	350 cm ³
Bánki							
Bánki	Bánki Donát, Csonka János Ganz és Társa...	1894	Budapest	×	2 ütemű	339,2 cm ³ 2 × 60 × 60	
Bauer-Villiers	Bauer József				×	2 ütemű	172 cm ³ 57,1 × 67
Beck	Beck Ernő						
BMG	Bartha Szabolcs Bartha Motor- és Gépgyár		Budapest	×	2 ütemű	98 cm ³	
BMG	Bartha Szabolcs Bartha Motor- és Gépgyár	1943	Budapest	×	2 ütemű	60 cm ³	
BMG-sport	Bartha Szabolcs Bartha Motor- és Gépgyár	1943	Budapest	×	2 ütemű	98 cm ³	
B-Sachs	Bíró Jenő				×	2 ütemű	123 cm ³ 54 × 54
B-Villiers	Bíró Jenő, Gyerkó Sándor		Budapest		×	2 ütemű	125 cm ³
Compact	Bory József	1904	Sz. fehérvár		×	4 ütemű	
Compact	Bory József	1905–1907	Sz. fehérvár			4 ütemű	
Compact	Bory József	1905–1907	Sz. fehérvár			4 ütemű	500 cm ³
Csepel	Weiss Manfréd Acél- és Fémművei Rt.	1931	Budapest Csepel	×	2 ütemű	100 cm ³ 50 × 50	
Csepel	Weiss Manfréd Acél- és Fémművei Rt.		Budapest Csepel	×	2 ütemű		
Csepel „Turán”	Weiss Manfréd Acél- és Fémművei Rt.	1936	Budapest Csepel	×	2 ütemű	86 cm ³ 45 × 54	
Csepel „100”	Weiss Manfréd Acél- és Fémművei Rt.	1937	Budapest Csepel	×	2 ütemű	98 cm ³ 48 × 54	

► A felsorolásban sok olyan típus szerepel, amelybe nem saját konstrukciójú motort építettek be, de a váz, villa stb. itthon készült. Ez az eljárás a motorkerékpár-iparban a kezdetektől napjainkig ismert és megszokott, tehát az ilyen gépeket joggal nevezzük magyar motorkerékpárnak.

Felvettem a gyűjteménybe néhány olyan márkát is, amelynek eredetisége, önállósága tisztázatlan, de úgy gondolom, amíg a fel-



tételezést tények meg nem cáfolják, addig itt a helyük. Az ilyen tévedésért előre is elnézésüket kérem és ígérem, hogy az új ismereteket az első adandó alkalommal megosztom önökkel.

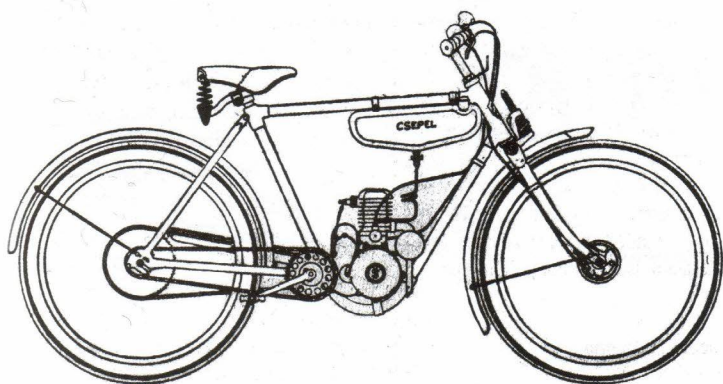
Munkámmal két dolgot szeretnék elérni. Egyrészt az érdeklődők rendelkezésére akarom bocsátani ismereteimet, másrészt –

és ezt tartom a fontosabb feladatnak – a hazai motorkerékpár-készítés olyan vázlatát szeretném nyújtani, amelyhez az olvasók egy része újabb információkat kapcsolhat, pontosítva és gazdagítva a most még meglehetősen hiányos képet.

Úgy gondolom, erre nagyon nagy szükség van, mert nem felejtjük el ezeket az alkotásokat és azokat az embereket, akik ezeket készítették. A történelmi és

Csepel-embléma
1936-ból

Teljesítménye	A váz		A meghajtás módja	Az információ		Az elkészült darabok száma	Megjegyzés
	saját	vásárolt		forrása	dátuma		
				Autó-Motor Sport	1947/12.		a Millenárison versenyzett vele Adorján
	×	csőváz		Zsuppán I.: Hora bácsi Autó-Motor	1961/18.		
	×	csőváz		Zsuppán I.: Hora bácsi Autó-Motor	1961/18.		
	×			Autó	1927/20.		
				Zsuppán I.: Made in Hungary 3. Autó-Motor	1978/3.	1	kerékpárra szerelt segédmotor
	×	csőváz rugózatlan első villával	közvetlenül, rudazattal	KMAC Jubiláris Arany könyve	1930	1	vízűtéses, izzócsöves gyújtású, haladni nem volt képes
	×			Autó	1927/16. 1927/17.		
				Autó	1936/9-10.		motorja 1 hengeres, gumija 26 x 3,50
3 LE	×	csőváz csővillával	2 sebességes váltó, lánc	magángyűjteményben található			kéziváltó, pedálos indítás
				Automobilizmus	1943/4.		segédmotor-prototípus
3,2 LE	×	csőváz csővillával	2 sebességes váltó, lánc	Automobilizmus	1943/4.		berúgós, lábváltós
3,5 LE	×	csőváz	motorral egybeépített váltó, lánc	Sport Kérdezz! - Felelek!	1941		
	×	csőváz	lánc	Gyerkó S.			
	×	csőváz rugózatlan első villa	laposszíj	Zsuppán I.: Made in Hungary 5. Autó-Motor	1978/5.	a három változatból több mint 10 db készült	Zedel-motor, döntve
	×	csőváz rugózatlan villával	laposszíj	Zsuppán I.: Made in Hungary 5. Autó-Motor	1978/5.		Zedel- és Zedel utánzatú motorok álló helyzetben
5 LE	×	csőváz rugózatlan villával		Zsuppán I.: Made in Hungary 5. Autó-Motor	1978/5.		V 2 hengeres Zedel-motor
1,75 LE	×	csőváz Pendel rendszerű villával	kuplungon át láncsal	prospektus + Aviatika '31/II.			lapostetejű henger vízszintesen elhelyezett gyertya
	×	csőváz Pendel rendszerű villával	kuplungon át láncsal	magángyűjteményben található			teljesen áttervezett henger
1,75 LE	×	csőváz függesztett tank	kuplungon át láncsal	prospektus			mágnesgyújtás helyett Bosch-lendkerékgyújtás
2 LE	×	csőváz nyereg-tank	kuplungon át láncsal	prospektus, kezelési füzet	1937		beceneve: Nikkeltankos, de valójában a tank krómozott volt



emberi léptékű folyamatosság érzésére valamennyiünknek szüksége van. Technikáról lévén szó, itt nem elsősorban a műszaki értékek az időtállóak, bár a maguk környezetében vizsgálva nem egyszer ezek is kiemelkedők, inkább az invenció, az áldozatkészség, az üzleti siker vagy bukás története az, ami elévülhetetlen. Ezek azok

Csepel 100, 1931.
A „Pirostankos” korai változata

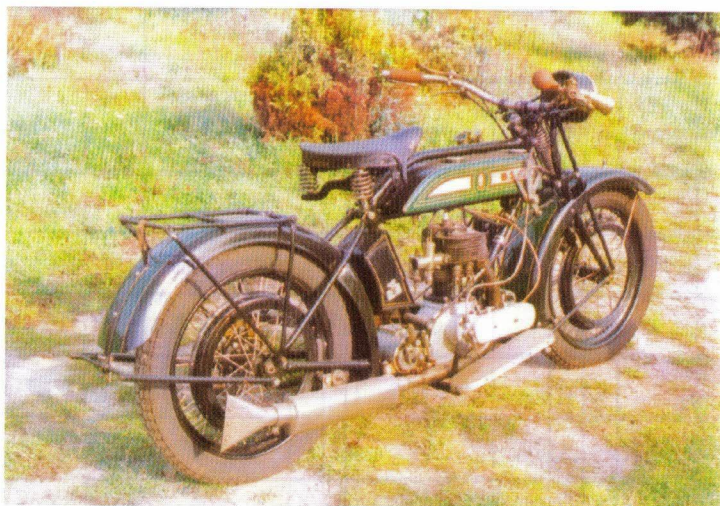
a tulajdonságok és körülmények, amelyek kiemelték e motorok készítőit a motorosok, műszakiak, mérnökök tömegéből, és ami miatt érdemes rájuk emlékeznünk és munkáikat megismernünk.

Nagyon remélem, hogy a kedves olvasók az otthon őrzött fotóalbumokból, eddig nem ismert lapokból, vagy a családi emlékezet mélyéről még sok értékes adattal és képpel fogják gazdagítani ezt a vázlatos összeállítást.

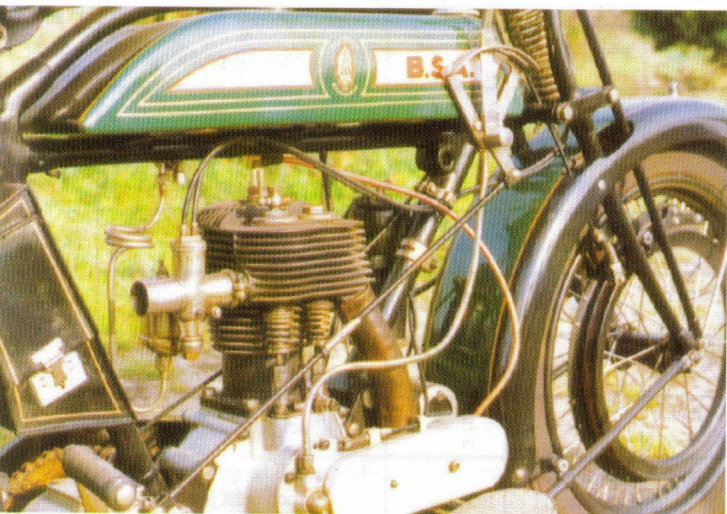




1925-ben gyártották az egyhengeres, 557 cm³-es motorú BSA-t



Hatalmas lábtartó, széles sárvédők – ahogy egy vérbeli túragéphez illik



Lucas-mágnes adja a 12 lóerős motor számára a gyújtószikrát



A háromfokozatú, kézi kapcsolású váltó is BSA-gyárban készült

Gyári adatok szerint 130 km/h volt a végsebesség

SZENVEDÉLYES MOTORSZERETET

Cseh gyűjtők, angol motorok

Ha valaki angol motormárkákat kezd sorolni, biztos az elsők között említi a BSA-t és a Velocette-et. Gara Péter egy cseh gyűjteményben fényképezett ilyen gépeket. A képekhez Muray Péter Pál fűzött magyarázatot.

KSS Mk II. a pontos típusjelzése ennek az 1937-es Velocette-nek

Minden néppel kapcsolatban kialakulnak olyan általánosító jellemzések, amelyeket az ember megjegyyez, néha használ is, de szíve mélyén még sincs meggyőződve az igazukról. Így vagyok ezzel magam is, de ha a csehekről van szó, minden megváltozik.

Sokszor jártam náluk, és mindannyiszor éreztem a kedélyességükről, családi hagyományörzsükről és a technika iránti vonzódásukról szóló sztereotípiák élő igazságát.

Erről a furcsa kettősségről tanúskodik ez a két szép angol motorkerékpár is, amelyek ma egy podebradi gyűjtő birtokában vannak.

Az 550-es BSA tipikus képviselője a 20-as évek masszív túragépének. Oldalt szeleplelt motorja a nem túl magas fordulatszámnak köszönhetően rendkívül megbíz-

ható és nagyon hosszú életű volt. Váltója háromfokozatú, eredeti BSA-konstrukció, amit még évekig használtak az újabb motorokhoz is.

Rendkívül élvezetes látványt nyújt a gép olajozási rendszere. Itt még nem alkalmaztak mechanikus olajpumpát, mindent az ablakos csepegtetőre, a kézipumpára és a vezetőkörrelátára bízták. A tank bal oldalára felszerelt kis szerkezeten lehetett beállítani az olajadagolást. Innen az egyik cső közvetlenül a karterba vezet, a másik a vezérműhöz. Visszaáramlás nincs, szerény, de folyamatos olajfogyasztás viszont van.

Az elektromosságot mindössze egy gyújtómágnes képviseli, a világítást karbidgázos fényszóró szolgáltatja. A hozzátartozó fejlesztőt az első sárvédő védelmében, a vázra bilincselték. Ezek az elképesztően széles sárvédők felbecsülhetetlen szolgálatot tettek a

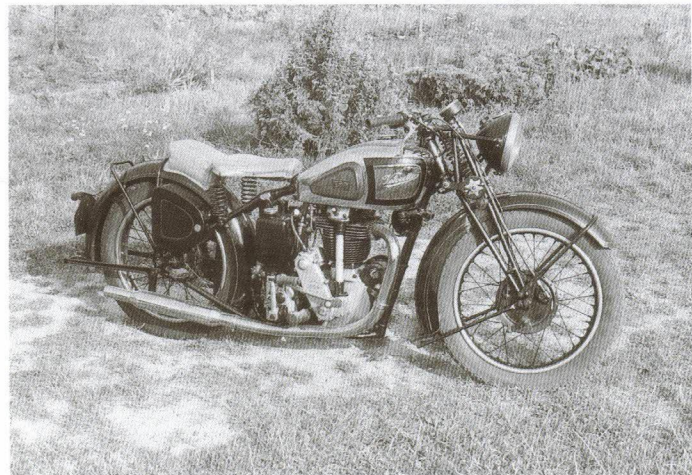
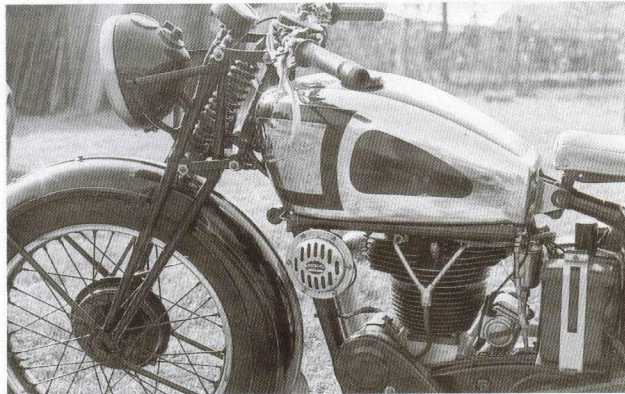
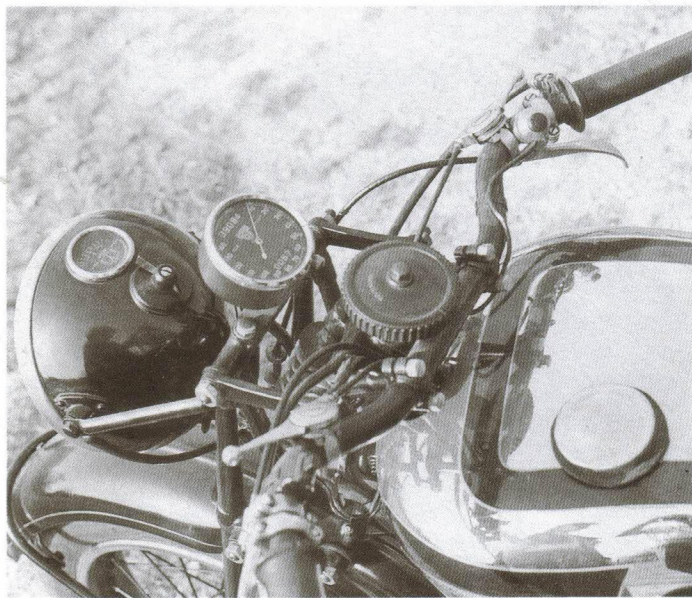
motor vezetőjének a világ bármely pontján, ahol poros, sáros úton kellett közlekedni. Akkor a gyarmatbirodalomban, mint amekkorára a 20-as években a brit volt, az ilyesmit nagyra értékelték. A motor túrajellegét hangsúlyozza a széles és kényelmes kormány és a lábtartó is.

A gép egyik, nálunk ritkán látható érdekessége a mindkét keréken alkalmazott ékfék. Működése roppant egyszerű volt, de mert a nedvességre érzékeny és már a 30-as években is régies benyomást keltett, a legtöbb motorról eltűntették, és helyette zárt fékdobú kezeket szereltek fel.

**22 LE 5800/min-nél;
ez volt a 348 cm³-es
OHC-motor
legnagyobb
teljesítménye.
Váltója négyfokozatú,
lábkapcsolású**

sen cseh? Az a sajátos kettősség, amely mindkét gépen megfigyelhető. Egyrészt nyilvánvaló, hogy eddig is tisztességes kezekben voltak, és a felújítást is gondosan végezték el. Sehol sem látszik kifolyt olaj, nincsenek horpadások, minden megoldás ízléses rajtuk. Gazdájuk megtett minden tőle telhető: kicserélte a nyeregboróket, szépen húzta a csikokat, a 20-as évek BSA-ján nem krómozottat, hanem a nikkelezést választotta, mert tudta, hogy az eredetileg is úgy volt.

Másrésről viszont látható, hogy számos kisebb-nagyobb dolgan eltért a gyári kivitelétől. Csupán néhányat említek. Mindkét motor hangtompítójánál eltekintett az eredeti formától. A festés ugyan hasonló, de az angolok jóval puritánabbak voltak. Nem alkalmaztak zöld és fekete betéteket a BSA-kon és csak a tankot csíkozták. A Veló tankjának kró-



A több mint tíz évvel fiatalabb Velocette szinte nem hat veterán motornak a BSA mellett, pedig ő maga is 54 éves. Figyelemre méltó, hogy a nagy teljesítményű, királytengelyes motor vezérműtengelye és szelepei külön olajozást kaptak. A lábkapcsolású váltó először a valódi verseny-Velókon volt használatos, de hamarosan az utcai gépeken is alkalmazták.

Ragaszkodtak viszont ahhoz az ősi megoldáshoz, hogy a gyújtás és a világítás nincs egy szerkezetre bízva. Az angol gépek másik jellegzetessége volt a lámpafejbe épített ampermérő és a külön elhelyezett sebességmérő. A németek 1937-es típusait már az egybeépítés, a formai egyszerűsítés jellemezte.

A gép műszaki szépségei mellett az igazi csoda az, hogy eddig mindössze alig több mint 39 000 kilométert motoroztak vele.

És hogy mi bennük a jellegzete-

mozása is luxus a gyári fekete fényezéshez képest.

Ám mégis úgy érzem, le kell mondanom a szőrszálhasogatásról, mert tudom, hogy a „hibák” egy részét a kényszer szüli, másik részüket viszont a motorok szerete.

Lehet, hogy mai tulajdonosa már ilyen formában jutott a gépekhez és úgy érezte, nem kell változtatnia azokon az egyéni jellegzetességeiken, amelyek az évek során rájuk rakódtak. Az is lehet, hogy ő az, aki így tiltakozott az angolok feltűnően mértékartó színvilága ellen. Mivel itt magánemberről, nem pedig egy példát adó múzeumról van szó, megbocsáthatónak érzem ezeket a szerény „pontatlanságokat”, hiszen összességében mindkét motor szép és gazdájuk gondosságáról, szenvedélyes motorszeretéről és a sztereotípiák különös kétércúságáról tanúskodik.



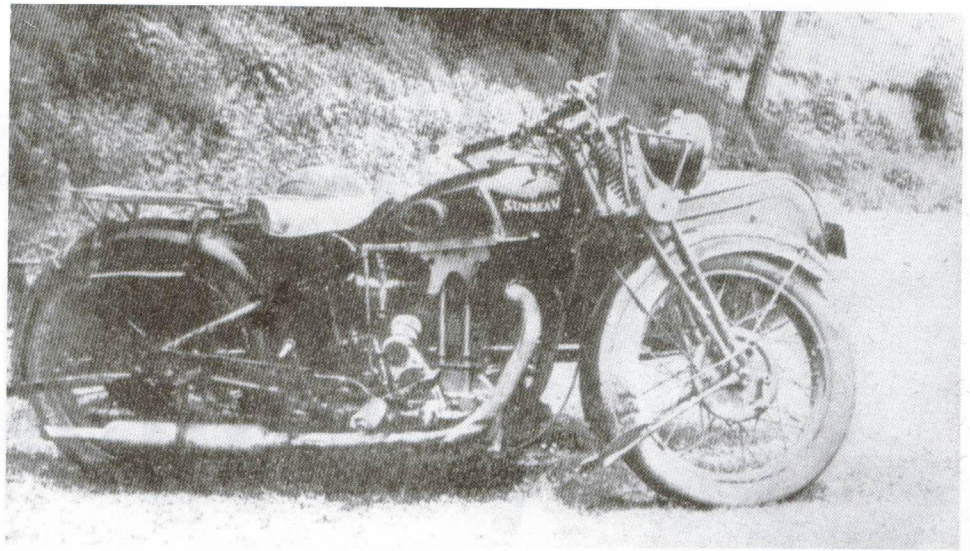


A vintage Sunbeam motorcycle is shown in a field of tall grass. The motorcycle is dark-colored with a prominent front fender and a large front wheel. The Sunbeam logo is visible on the fuel tank. The background is a soft-focus landscape with a fence and trees.

Újraszabott fekete szmoking

Hat éve még
egy fészkerben rozsdásodott,
most első rúgásra indul.
A restaurálásról
Ocskay Zoltán számol be. ▶

Múlt és jelen.
Jól látszik a beteg csomagtartó
és nyereg, a ronggyal betömött olajtartály



Ezer kilométer a veteránal címmel 1969 decemberében tudósítás jelent meg az Autó-Motorban egy balul sikerült jugoszlávai motorostúráról. A cikk szerzője beszámolt arról, hogy barátjával eredetileg két Danuviával akartak nyaralásra indulni, ám az utolsó napok egyikén megakadt a szemük a nagypapa motorján. Az 1931-ben készült Sunbeam, amit egykor az úriemberek motorjaként hirdettek a lapokban, derekasan elvitte utasait Szarajevóig, ám ott egy szabálytalanul előző teherautó nekiütközött a régi gyakorlat szerint a bal oldalon lévő oldalkocsi kerekének. Eltört a felfüggesztés, tönkrement a kerék, vonatra kellett tenni a gépet.

Régi motorokról szóló híradásokra vadászva többször elolvastam ezt az írást, s az alatta látható képet nézve mindig az jutott eszembe, milyen ritka régiségek voltak üzemben még a hatvanas években is. 1985-ben hallottam ismét a Sunbeamről, amikor tulajdonosa felkért a motor restaurálására.

Az Autó-Motorban látott kép lebegett a szemem előtt és miután egy kertés ház fészerében megismerltem az öreget, igent mondtam. Évek óta nem nyúltak hozzá, por és pókhálók fedték vastagon. Úgy véltem, alapos tisztogatás, átfényezés és az esetlegesen kiderülő kisebb hibák javítása után egy-kettőre talpra áll.

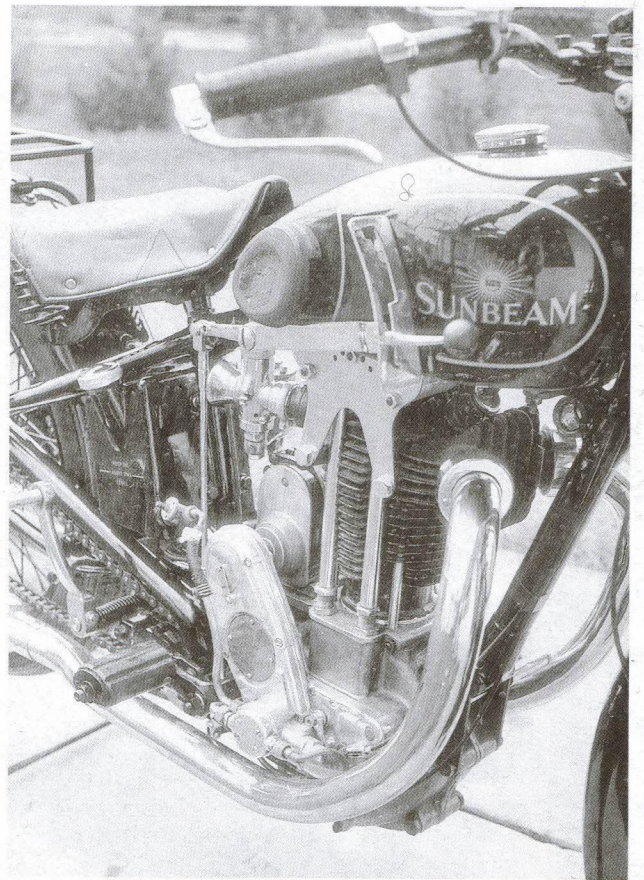
A szállítást követően, a családi műhelyben derült csak ki az értékelés rendkívül elhibázott volta. A hátsó villa bal felső szára eltörtött, a vázon összesen hat törés bizonytalan minőségű javításának nyomait fedezhettem fel. A kormányok alatt és a váltó felfüggesztésénél hatalmas idomvasakat hegesztettek a cső mellé. A sárvédők több helyen repedtek és horpadtak voltak, a hátsókerék-állvány és a csomagtartó csak mintának volt jó, a gumiabroncsok kiszakadtak, a felnik és a küllők szétrozsdásodtak. Hiányzott a kipufogócső, s ott voltak az utólag

felszerelt, oda nem illő alkatrészek, a Bosch első lámpa, a személyautóról származó, modern hátsó lámpa, a BMW-kormányfogantyúk és -szabályozókarok, megszakítóval egybeépített Bosch-dinamó, a típusidegen nyereg és karburátor.

A csalódás keserű poharát a szétszerelést követően fenékiig kellett üríteni. Összegezve állíthatom: ennek a motorkerékpárnak egyetlen ép darabja sem volt, amit magyaráz, hogy használatban maradt a háború utáni szállítójárműhiányos esztendőkből, s a mellékapcsolt személyoldalkocsit gyakran cserélték fel nehéz, nagy befogadóképességű teheroldalkocsira, amit sokszor roskadásig megpakoltak, s így igazi igavonó szerepre kényszerült a jobb sorsra érdemes Sunbeam.

Szétszerelés után a vázat, a villát, a benzintankot és más szerkezeti elemeket homokfúvással letisztítottam. A vázat tulajdonképpen el kellett volna dobni, mint-hogy azonban nem sikerült másikat találni, muszáj volt kijavítani. Az első villa hegesztése szinte sziszifuszi munkának bizonyult, az anyag elöregedése és ridegsége miatt a friss hegesztési varrat mellett néhány milliméterrel mindig új repedés keletkezett. Aztán ezen is túl voltunk, s elkészültek a villahimbák új tengelyei és perselyei. Következhetett a váz, a villa és a tank fényezése. Lesonal festék mellett döntöttem, mert a Neolux fekete bizonyos fényhatások mellett inkább sötétszürkére emlékeztetett. Új csomagtartó, hátsókerék-támasz, láncvédőbúra és rendszámtartó készült.

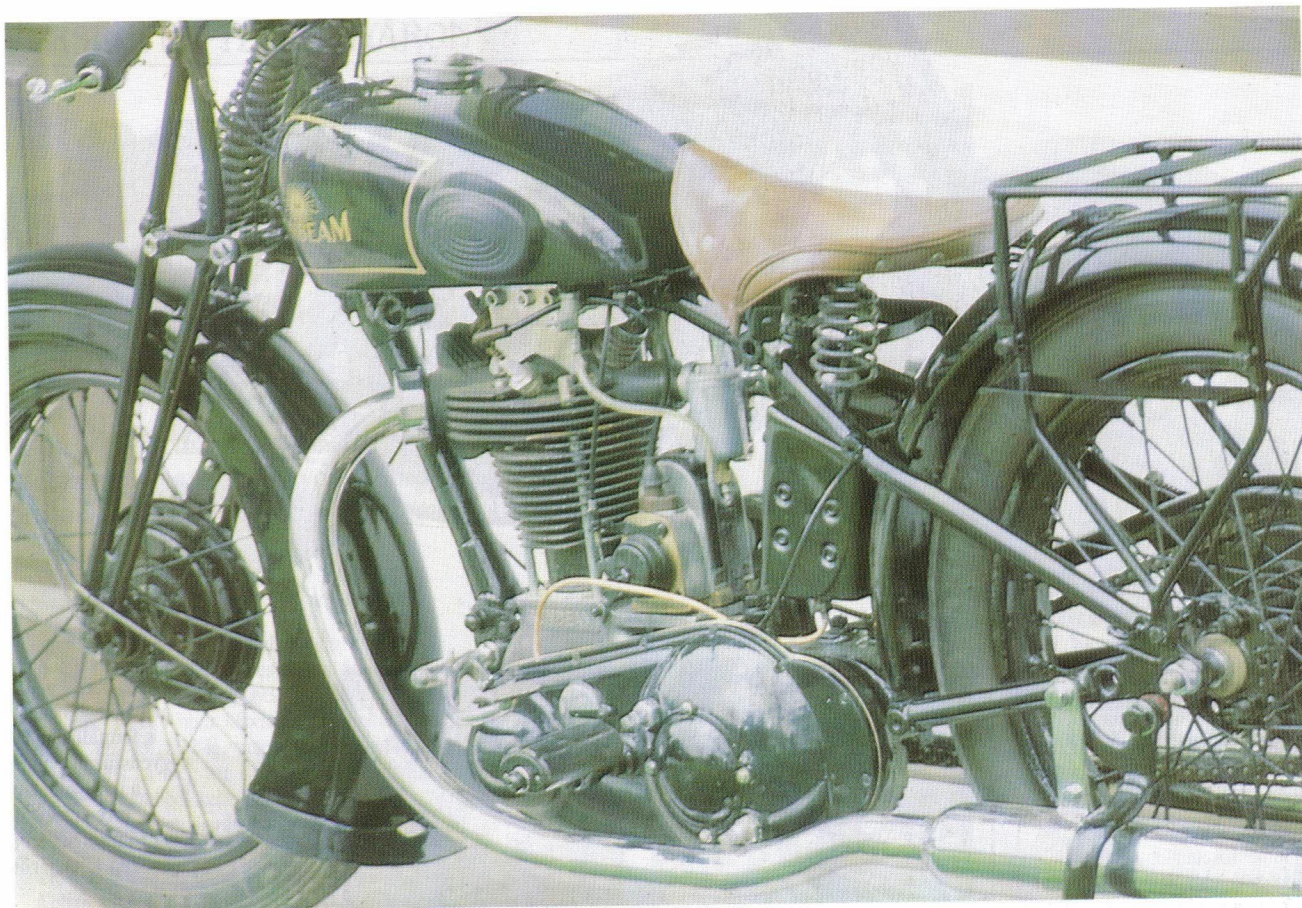
Eredeti minta után kellett elkészíteni az elsőfék- és a kuplung-



kart, a hátsófék-pedált, a lábtartókat. Az első kerékre új gumi és keréktárcsa beszerzése vált szükségessé, s új küllők befűzése sem maradhatott el. A fékfedélen át befolyt víz az évek során mély rozsdakrátereket ásott a fékdob anyagába; ha a felszabályozás során teljesen kiszedték volna, nem marad a pántból semmi. Így viszont a fékhatás csökkenésébe kellett beletörődni, hiszen gyakorlatilag ovális maradt a dob.

**Házi konstrukció
a jobb oldalra
áthelyezett fékpedál.
A váltókulissza fele
az enyészeté lett**





Új csapágyak és fékbetétek beépítése tette teljessé a kerékfelújítást. Hasonló eljárás vált szükségessé a hátsó keréknél is, annyi eltéréssel, hogy ott a fogaskerék, ami kagylósra volt kopva, egy darabból készült a fékdobbal, s ez utóbbi három csavarral csatlakozik az agyhoz. A csavarok egykor fellazultak és oválisra koptatták, görbítették a lyukakat. Az új töcsavarok már a kijávitott agyba kerülhettek, a fogaskoszorút esztergán „leszúrattam”, és pontos hegesztéssel került helyére az új.

A motorba új főtengegy, főtengegy-csapágy, hajtókar és hajtókar-csapágy kellett, a hengert megfúrtattam. Az eredeti kúpos dugattyút mint hiányában nem lehetett pótolni, ezért egyenes tetejét építtettem be, s természetesen a hengerfejben is mindent cserélni kellett. Külön bonyodalmat jelentett, hogy a kipufogó kiömlőöntvényein a menetet teljesen tönkretette a rozsdás. Minthogy nem lehetett átmeteszeni, egy kívül-belül menetes mandzsetta esztergálása vált szükségessé, amit a rossz menetre való feltekerés után belülről hegesztéssel rögzítettek, s az új külső átmérrőhöz illő hollandik készültek.

A primer hajtás alumíniumönt-

vényből készült házának két fele között ujnyi vastag tömítés próbálkozott a lehetetlennel. Felmelegítés után sikerült az elhúzódadást megszüntetni és síklapolással helyrehozni a felületeket. Természetesen új fogaskerék kellett a főtengegyre, s a kuplungrugók is cseréjére szorultak.

A háromfokozatú váltó, akár csak a váz, hegesztések sorának nyomait viselte, ami nem jelentette azt, hogy ne kellett volna újrahegeszteni. Szerencsére a fogaskerékek viszonylag épek voltak, így „csak” a töcsavarokat, a csapágyakat és a perselyeket kellett újra cserélni, meg persze a hátsó hajtás lánckerékét.

Körülbelül négy év telt el már a restaurálás kezdete óta, amikor a váz, a villa, a sárvédők és a kerekek végre a helyükre kerülhettek, véglegesnek hitt csavarkötésekkel. Utóbbiak mellel még szintén sok bosszúságot okoztak, hiszen mint az angol motorok általában, a Sunbeamek sem voltak túlkrómozva, tehát például a keréktárcsák, a küllők és a kormány is festett volt, miként a csavarok többsége. Nyilvánvalóan egyszerűbb lett volna a csavarok lekrómoztatása, ezzel azonban a gép veszített

volna eredeti stílusából, így maradt a ráégetéssel eljárás, bár a csavarkulcs használata során a felület minden alkalommal megsérült.

Visszatérve az összeépítésre: sok-sok munka után kerülhetett sor a motor és a váltó beszerelésére. Ha jobban meggondolom, nem lett volna szabad meglepődnöm azon, hogy ez nem sikerült. A motor egész egyszerűen nem fért be a vázba. Némi fejtörés után kiderült, a „túlprecízkedés” okozta a bajt. A váz első csövének alsó öntvényében lévő furat oválisra volt kopva, felhegesztés után gondosan kifúrtam, csakhogy éppen a rossz irányba helyezve a középpontot. Türelmes reszeléssel sikerült kiigazítani a tévedést, helyére kerülhetett a motor, azután a váltó, majd a kuplungház és a kuplung.

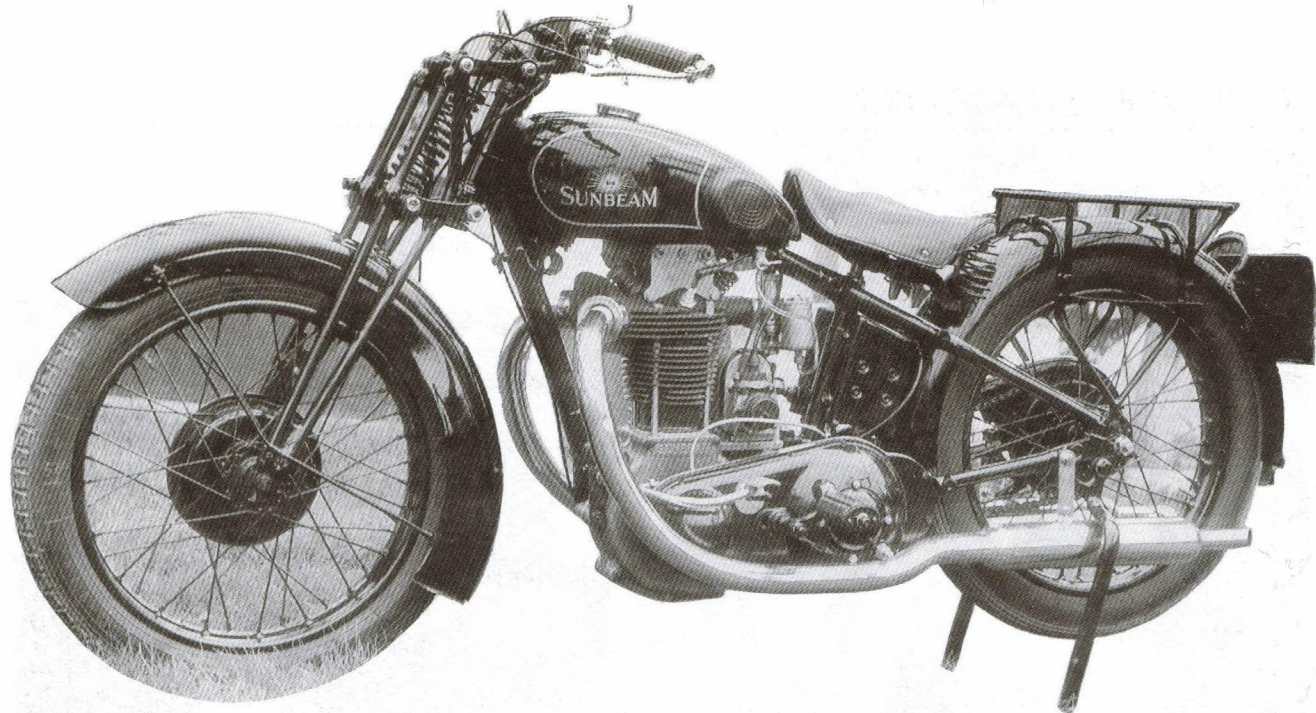
Időközben sikerült beszerezni egy eredeti Terry-nyerget, amely-

1929-ig feketére fényezték a szelepemelő mechanizmus házának tartólemezeit.

Később krómzott lapokat használtak

nek szakadt volt ugyan a borítása, de mintának alkalmas. Bár sokan úgy vélik, a Terry-nyergek borítása mindig bőrből készült, ez szerintem tévedés. A birtokomba került ülés anyaga kissé hasonlít a viaszosvászonra. Ma már ilyen nem található, s mert a műbőrhez állt a legközelebb, azt használtam fel. A további fontos részsikerek körébe tartozik a John Bull-kormányfogantyúik és -tankumi beszerzése, kerültek matricák és egy eredeti Amal karburátor is.

Az utolsó percig reménykedtem, hogy találok majd egy eredeti Lucas-magdinót, de tévedtem. ▶



MŰSZAKI ADATOK

Sunbeam Model 9 1931

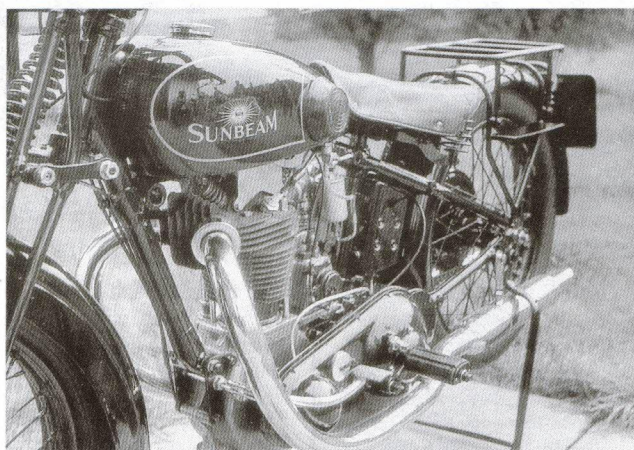
MOTOR. Négyütemű, egyhengeres, léghűtéses benzínmotor. Furat 80 mm, löket 98 mm, lökettérfogat 493 cm³. Legnagyobb teljesítmény 20 LE 4800/min. Oldalt vezérelt, felül szelepel (OHV). Amal 29/001 karburátor.

ERŐÁTVITEL. Többtárcsás, száraz tengelykapcsoló váltakozó acél- és parafabetés lemezekkel. Háromfokozatú, kézi kapcsolású váltómű, kapcsolókar a tank jobb oldalán elhelyezve, kulisszával. Teljes láncajtás. Áttételek a váltóban: I. 2,25; II. 1,50; III. 1,00 (24 fogas főtengelyláncokrékkel).

FELÉPÍTÉS. Egycsöves, alul nyitott váz, merev hátsókerék-felfüggesztéssel. Webb típusú első villa, dörzs-lengéscsillapítóval. Amal „Clean”-kormányrúd, Amac-szabályozókarok. Beépített kormánylengés-csillapító. Terry-nyereg. Elöl és hátul dobfelek, kézifék a kormány bal oldalán, lábfelek a motor bal oldalán. 19 hüvelykes Dunlop-keréktárcsák, 3,50 × 19 hüvelykes, drótperekes gumik.

* * *

A Sunbeam motorkerékpárok budapesti képviselője a húszas évek végén Böckh János volt (VI. Hajós utca 15.), 1928-ban a kétkipufogós 500-as OHV-modell 3480 pengőbe került.



Jóllehet egyes jelek arra utalnak, a Magyarországra szállított Sunbeameket Bosch-felszereléssel is meg lehetett vásárolni, valójában azonban a kényszer vitt rá, hogy végül egy FF 4 jelű Bosch-mágneset szereljek fel. Eredeti lámpák és kürt hiányában a magdinónak nem lett volna igazán értelme.

A motor lassan kezdett biztató külsőt ölteni, amikor észrevettem egy finom repedést a kormánynyak alatt, a vázon. Nem tudom, ki mit szokott tenni hasonló helyzetben, én hetekig nem tudtam a Sunbeamre nézni. Aztán vettem egy mély lélegzetet és ismét darabokra szedtem.

Nyilván felületes volt a váz ama darabjának első hegesztése, és amikor beérítettem a motort a helyére, folyton feszítette a hegesztett részt. Most sablonokkal beállítottuk a helyes távolságokat, és így került sor az újabb javítás-

ra. Ismét fényezés és összeszerelés következett, majd megpróbáltam a berúgókkal átforgatni a motort. Ez sikerült, de a berúgókar nem állt vissza alaphelyzetbe. Most már „csak” a kuplungházat, a kuplungot és az egész primer hajtást kellett leszerelni, hogy hozzáférjek a berúgószerszethez. Megfelelő hézagolólemezek alkalmazása után a szorulás elmúlt, lehetett mindent összerakni.

Felszereltem a kipufogócsövet, a benzín- és az olajtartályt, a láncbúrát és a hátsókerék-támaszt. Elkészítettem a megfelelő hosszúságú bovdeneket, felszereltem a karburátort és a gyújtómágneset. Benzint öntöttem a tankba, olajat pumpáltam a forgattyúházba és megpróbáltam berúgni a motort. A berúgókart nem lehetett végighajtani, beleakadt a kipufogócsőbe.

Néhány napi kikapcsolódás után rájöttem, ha fél centiméterrel

1912-ben készült az első Sunbeam, s fennállásának negyedszázada alatt a gyár mindig híres maradt termékei jó minőségéről és szép külsejéről

Korának egyik legvágyottabb motorkerékpárja volt a kétkipufogós 500-as. A sportmodelleken hajtászeleprugókat alkalmaztak

hosszabb berúgótengelyt csináltak, megszűnik a baj. Természetesen újra le kellett bontani a kipufogót, a lábtartókat, az olajcsövet, a kuplungházat, a kuplungot stb., de az ötlet bevált, hamarosan sor kerülhetett a történelmi próbára. Az első húsz rúgás teljesen eredménytelen volt, nem jutott üzemanyag a hengerbe. A karburátor folyamatos állítása végül sikerre vezetett, hatalmas dübörgéssel beindult a motor. Volt üresjárat, jól reagált a gázadásra.

A próbaúton kiderült, nem fognak eléggé a fékek, és a második fokozat állandóan kiugrik. Némi állítgatással orvosoltam a hibákat, de hatévi munka után azzal kellett átadnom a Sunbeamet, hogy tulajdonosát figyelmeztettem: a váz és a villa anyagának elhasználódottsága miatti törésveszélyre való tekintettel csak bemutatókörökre korlátozza a gép használatát.



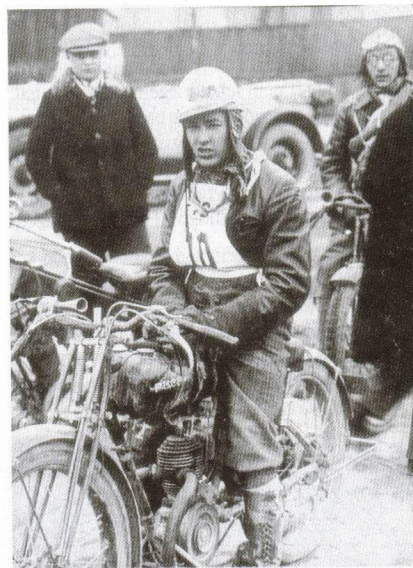
Legnagyobb volt a legkisebbek között

A húszas-harmincas évek hazai motorsportjának kiemelkedő egyénisége volt Zboray Ferenc, aki ma, nyolcvanhárom évesen emlékezik vissza a régi versenyekre.

A legkisebb, az ultralightweight (ultrakönnnyű, 175 cm³-es) kategóriában lett magyar bajnok 1931-ben Zboray Ferenc. Ahhoz képest, hogy mindössze hat évig, 1927-től 1932-ig versenyzett, ez nem kis eredmény. És ha még azt is hozzávesszük, hogy mindent saját zsebből kellett állnia olyan időszakban, amikor nem egy ország, hanem az egész világ volt válságban, akkor azt kell mondanunk, hogy ez az eredmény minden tiszteletet megérdemel.

Abban az időben a motorkerékpár nem volt az átlagember utcán gyakran látható közlekedési eszköze. Így joggal kérdezhettük tőle, hogyan került kapcsolatba a motorozással.

– Véletlennek köszönhetően. Még 1919-ben vagy 1920-ban, amikor ugyanúgy jöttek Erdélyből a kitelepülők, mint ma, áttelepült a Méray család is, akik megvették a mi római-parti vilánkat. Aztán a kapcsolat nem szűnt meg, én bejáratos voltam a később, a Városmajor utca 2. szám alatt megnyitott műhelyükbe. Hatodikos realista voltam – ez ma a gimnázium 2. osztályának felel meg –, amikor Mérayék éppen egy 175-ös angol motorral szerelt motorkerékpárt állítottak össze, és Méray bácsi megkérdezte, hogy tudok-e motorozni? Hogy tudtam volna? Életemben nem ültem motoron. Mégis azt választottam neki, hogy tudok. Oda is adta a vadonatúj 175-



Kicsit még megszeppelve a papa által vásárolt kétkipufogós Puch nyergében



Sarazás.

Kedvelt időtöltés volt kimenni a budai hegyekbe, és ott patakmedrekben, úttalan utakon gyúrni, gyötörni a motort. A kép még a sarazást megelőzően készült

ös gépet, hogy próbáljam ki. Én voltam az első, aki ráülhetett az új típusra. És még motorozni sem tudtam. Azért végigmentem a Városmajor utcán a Csaba utcáig, ott valahogy megfordultam – nem volt könnyű –, és visszamentem a műhely elé. Hát ilyen volt az első motorozásom.

Ez volt a kezdet, de abban, hogy igazán megtanulhasson motorozni, ismét a véletlen volt segítségére. Mérnök nagybátyja nem messze lakott a régi házuktól a Római-parton, de a Ganz Villamosági Gyárban dolgozott a Lövőház utcában. Kitalálta, hogy vásárol egy motorkerékpárt, mert azzal gyorsabban tud beérni munkahelyére. De mert nem tudott motorozni, Zboray Ferencet kérte meg, vigye haza a motort a képviselővel vele együtt, aki egy jól megtermett, száz kiló feletti ember volt. Képzelnék el a kis teremű Zborayt a 175-ös nyergében, mögötte a kis ülésen kucorgó nagydarab nagybátyjával. Azért valahogy mégis hazaértek.

Sokszor megtörtént, hogy nagybátyja motor nélkül ment el otthonról, és olyankor nagynénjétől elkérte a gépet egy kis motorozásra. Ő mindig oda is adta, ezzel nem is volt baj. Könnyű súlyával azonban Zboray Ferenc nem tudta a motort berúgni. Egy ilyen alkalommal, amikor a 175-ös beindításával kínlódott, egy rendőr állt nem messze tőle. Persze ekkor még nem volt

jogosítványa. A rend éber óre gyanúsán mérgette a sikertelen próbálkozást, majd odalépett és megkérdezte: „Fiatalúr, segíthetek megtolni?” Nem késett a válasz: „Igen, köszönöm.” Így történt, hogy egy rendőr tolt be végül a motorkerékpárt, amivel vígan motorozott délutánig. Mire nagybátyja megérkezett, a motor már hideg volt, semmi jele nem volt annak, hogy valaki is használta.

– Kijártam motorversenyekre is. Az 1925-ös Tourist Trophy edzéséről, amikor Hautzinger és Diertl összeütköztek, még írtam is a Sporthírlapba. Ez volt az első újságírói tevékenységem. Annyira érdekelt a motorversenyzés, hogy amikor apám megkérdezte, mi akarok lenni a gimnázium elvégzése után, azt válaszoltam: motorversenyző!

Persze a szigorú ügyvéd apa nem egyezett bele, hogy fia olyan komolytalanságokkal foglalkozzon, amiből nem lehet megélni, így inas lett a Fejes-féle Lemezmotor-gyárban. Az atyai szigorúság nem tarthatott nagyon sokáig, mert Zboray Ferenc első versenyére, az 1927-es IV. Magyar Tourist Trophyra éppen az apja által vásárolt 175-ös, kétkipufogós Puchhal nevezett be.

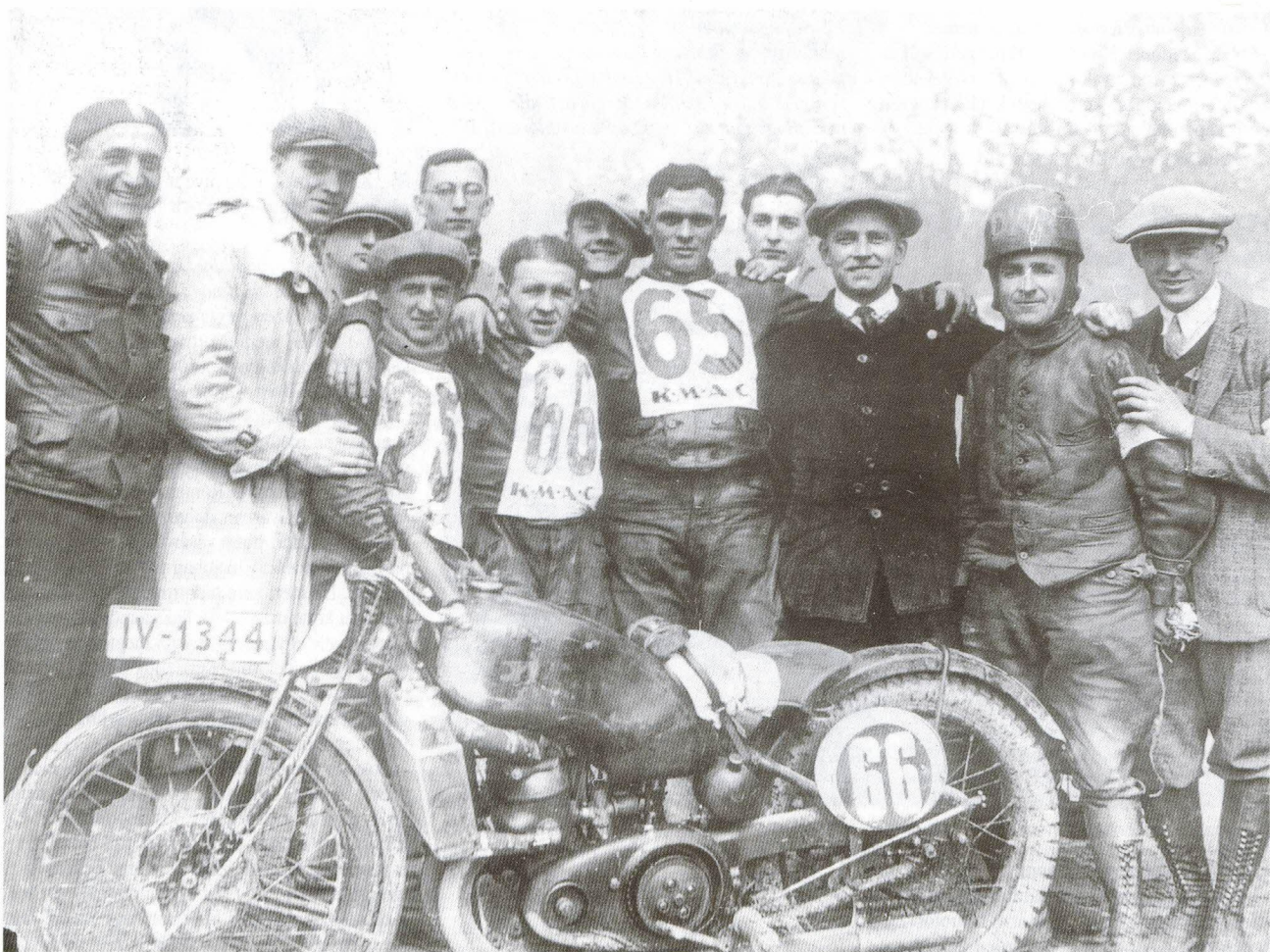
Az ötszázas, vizes DKW mögött a német DKW-csapat sorakozik fel. Márkatárs a jobb szélén álló Zboray Ferenc



Még felszállóban a reggeli pára a Tourist Trophy zugligeti starthelyén

– Azt hiszem, 1250 pengő volt az ára. Akkoriban egy átlagos fizetés 150 pengő volt egy hónapban. Az első nevezési díjat a rokonságtól kellett összekoldulnom. Egy kis verseny nevezési díja tíz pengő, egy nagyobb versenyé, így a Tourist Trophy-é vagy egy Grand Prix-é száz pengő volt, és ezt mindenkinek saját zsebből kellett fizetnie, nem voltak szponzorok, klubok meg ilyesmi. Igaz, ha valaki jó helyezést ért el, akkor pénzdíjat is kapott. Amikor második lettem az Osztrák TT-n, 500 aranschillinget kaptam. Ekkor történt, hogy az osztrák Castrol igazgatója, Rupert Karner bátyja fizette ki helyettem a startpénzt, mert az ő olajjával mentem. A IV. Magyar TT-t egyébként nem tudtam befejezni. Mentem felfelé a Zugligeti úton, és a Fácán vendéglőnél – ma a 28-as busz végállomása van ott – volt egy kanyar, nagy kockakövekkel kirakva. Utolértem az osztrák Anita Haczecket, aki 350-es BSA-val ment, a kanyarban akartam előzni, de a nő valahogy elem vágott, elcsúsztam. A bukástól leszakadt a motor lendkeréke, fel kellett adnom a versenyt.

Ezen a TT-n a nevezők listáján szerepelt Kárpál Károly 7-es rajtszámmal; Rupert Karner osztrák versenyző 12/a rajtszámmal; Zamecnik Gyula 23-assal, később több versenyt nyert; Sabrnák Oszkár 35-ös rajtszámmal, és a kor-



mányzó fia, *Horthy István* is nevezett 27-essel. A versenyt a 175 cm³-es kategóriában *Johann Puch* nyerte, természetesen egy Puch nyerében.

Akkoriban nemcsak nyáron, melegben, hanem télen, akár hóban, fagyban is motoroztak. Eszükbe sem jutott, hogy télen a motort leállítsák. Télen még versenyeket is rendeztek, olyanokat, mint például a KMAC téli versenye 1928. január 8-án. A Hűvösvölgyi Nagyrét és a Buda-



keszi út között volt egy patakmeder – ma a Szépjuhászné útja –, azt kinevezték versenypályának, és abban motoroztak. Ezen a versenyen Zboray a 175-ös kategóriában első, abszolút sorrendben ötödik lett. Kezdtől nem rossz eredmény.

Keményebb próbát jelentett a BSE Kenesei Téli Versenye egy évvel később, 1929. február 3-án: mínusz 25-30 fokban versenyeztek, néha hófálnak ütközve, gyakran géphibákkal küszködve. Kenesén egy óra pihenőt kaptak, de ő nem merte leállítani 350-es DKW-ját, mert nem volt biztos benne, hogy újra el tudja indítani. A 86 indulóból mindössze kilencen értek célba, a versenyt Sabrnák Oszkár nyerte, Zboray harmadik lett.

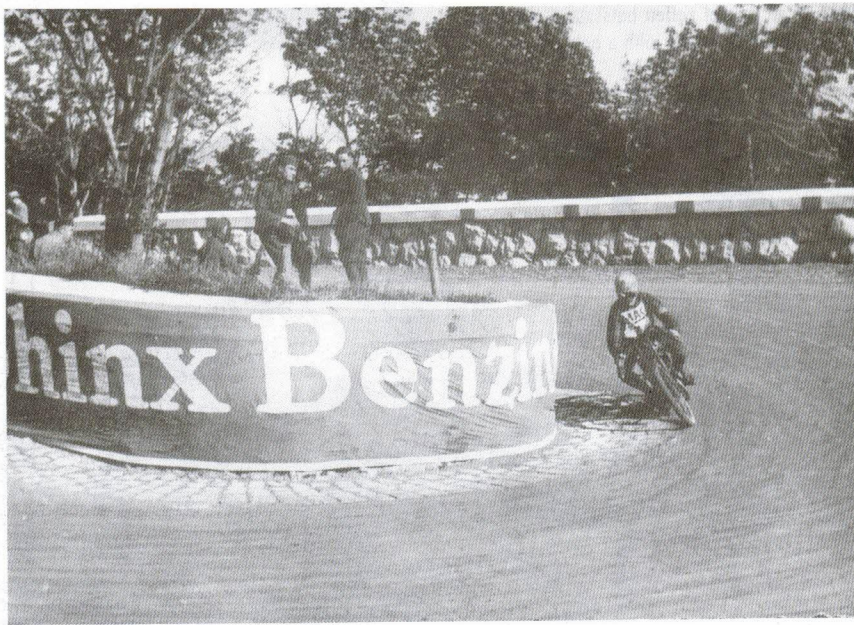
A húszas évek végén nagyon népszerűek voltak az ügetőpályán rendezett futamok. Az ügetőpályán kellett menni körbe-körbe, és a verseny nagyjából a mai salakversenynek felelt meg, a TT és a Grand Prix a gyorsasági versenynek, de voltak megbízhatósági versenyek is.

Az 1928. október 7-én rendezett ügetőversenyen Zboray a kezdők mezőnyében indult egy 350-es McEvoy-JAP gépen, és győzött; a tíz kört, ami tíz kilométernek felelt meg, 8 perc 20,4 másodperc alatt teljesítette. Szereplését így

Zboray mestere volt az ügetőversenyeken begyakorolt kanyarteknikának. Az akkori, többnyire kavicsos, makadámos utakon ennek nagy hasznát vette



Itt már sokkal több önbizalommal a 175-ös kompresszoros DKW-n



kommentálták a korabeli lapok: „A kitűnő stílust mutató Zboray veszi át a vezetést, és szabályos, 50 mp körüli köreivel biztosan tartja kezében a verseny sorsát. Mint kezdő, imponáló stílust mutatott, egyes körei kiválóan sikerültek. Hatalmas fölényrel, körülbelül 500 méterrel győzött.” Győzelméhez klubjának, a Magyar Atlétikai Club Motorosztályának vezetői október 10-én kelt levelükben külön gratuláltak.

Az 1929-es év legnagyobb szabású autós-motoros túrarendezvénye a május 20-án megtartott Hősök Emlékversenye volt. Az akkori sajtó

már előzetesen is lelkesen tudósított a jövődi versenyről. „Hatalmas sikert ígért a MAC motorsport osztálya által vasárnap és hétfőn megrendezendő Hősök Emlékversenye, amely annak ellenére, hogy a szezon legnehezebb túra-versenyének számít, mégis szinte rekordnevezést hozott. A hivatalos nevezési zárlatig közel 100 versenyző jelentkezett, közöttük nem egy ismert sebességi versenyző, akik legnagyobb ambícióval készülnek a 24 órás versenyre.” Zboray Ferenc kölcsönkért ötszáz DKW-val indult, ami nem váltotta valóra a várakozásokat, kisebb hibákkal küzdött: „A 8-as startszámú, Kukac néven közismert és közszeretettnek örvendő DKW-versenyző másodszer futott be Győrbe. Kétségbeesve panaszkodik, hogy eltévesztette az utat, az egyik hengere is folyton kihagy. Vissza akar fordulni Pestre. Valamit babrál a gépen, gyertyát cserél, benzint vesz fel, berúgja a motort, amely pompás, egészséges dörgéssel dolgozni kezd. Ettől megjön a kedve Zboray pajtásnak. Szervusz, szervusz – integetünk utána.” Zboray Ferenc végül is abszolút értékelésben negyediként teljesítette a hosszabb, 880 km-es távot.

Ebben az időszakban érkezett meg a korábban a gyártól rendelt kompresszoros, vízhűtéses, 175 cm³-es DKW versenygép Németországból, amellyel Zboray Ferenc végre tényleg felvehette a versenyt a többiekkel, és amely a magyar bajnoki címet is meghozta neki. Akkoriban az,

A János-hegyi út szerpentinjének nagy visszafordítójában a 175-ös DKW

hogy valakinek gyári speciálgépe legyen, nem volt általános. Budapesten mindössze három versenyző rendelkezett ilyenekkel, *Bauer József* (Norton OHC 490 cm³), *iff. Hóra Nándor* (Rudge OHV 499 cm³) és Zboray Ferenc (DKW 175 cm³).

A miskolci ügetőpálya-versenyen állt először rajthoz az új motorral. Meg is nyerte, a második helyezett *Masa* kivételével mindenkit lekörö-

▶ zött, és az ideje hét másodperccel jobb volt még a legjobb 350-es idejénél is.

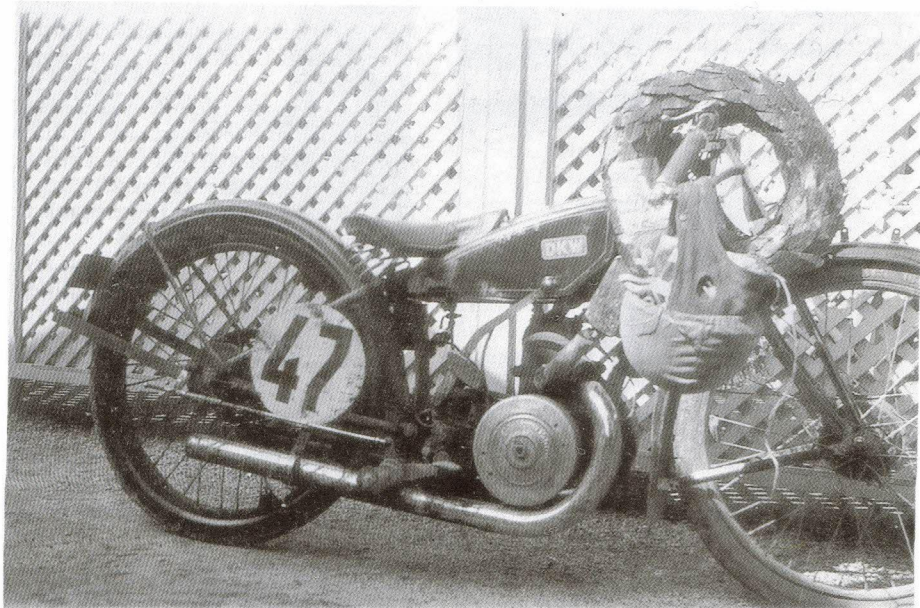
Népszerűek voltak ez idő tájt a hegyi versenyek is. Budán alig volt olyan hegy, amelyiken ne tartottak volna versenyt. Egymást követték a sváb-hegyi, János-hegyi, guggér-hegyi, hármashatár-hegyi futamok. A sváb-hegyi versenyen Zboray Ferenc bukás miatt csak második, de az október 6-án megrendezett János-hegyi versenyen már rekordjavítással elsőként száguldott át a célvonalon. Ezt az eredményt senki sem várta, főleg nem rekordjavítással egybekötve. Előző évben, 1928-ban ugyanis elmérték Kiss Béla James-versenyző idejét, ami alig haladta meg a négy percet. Amikor Zboray négy percen belül futotta le a távot, a lapok így írtak: „Zboray kezdte megdöbbeneni az embereket. Nem tudni honnan, de olyan tudásra és technikára tett szert, hogy szinte természetellenes a fejlődésnek ez a frappáns tempója.” „Amikor a motorke-rek-pár kiskategória résztvevői kezdtek el a rekorddöntőgetést, mérési hibákat sejtettünk, hiszen ki gondolta volna, hogy például Zboray négy percen belül futja 175-ösén a távot.”

Két héttel a János-hegyi verseny után, 1929. október 20-án tartották a II. Rekordnapot Táton. Akkor ez az egyenesben futott egyéni verseny még része volt a magyar bajnokságnak, eredményét a bajnoki pontversenybe beszámították, így minden magára valamit is adó versenyző rajthoz állt. Az őszi rekordnapot egy ízben a rossz időjárás miatt már el kellett halasztani, de október 20-án sem volt sokkal jobb a helyzet, a rekord-

napot majdnem szó szerint elfújta a szél. Az egyetlen, aki javított a korábbi időközön, éppen Zboray volt.

Teljesen egyenes szakaszon kellett először egy kilométert odafelé megtenni, aztán volt egy kilométer kigurulás, és megint teljesíteni kellett az egy kilométeres mért szakaszt, de most már visszafelé. A két mért idő átlagából számították ki az átlagsebességet.

Csendélet bukósissakkal, koszorúval és az osztrák TT-n másodikként befutott kompresszoros DKW-vel



– A motorokat bizonyos mértékig át lehetett alakítani. Az én DKW-mról erre a versenyre le-szereltem a fékeket, ezért kellett az egy kilométer kifutás. Úgy fékezünk, hogy a cipőnk talpát az első kerék gumijához nyomtuk. A tank helyére egy kis tartályt szereltem fel, hogy annyival is könnyebb legyen a gép.

Zboray Ferenc a rekordkíséret alkalmával az egy kilométeres távot odafelé 32,48 másodperc, visszafelé 33,33 mp alatt tette meg, átlaga 32,9 mp, tehát az átlagsebesség új rekord: 109,42 km/h, amivel jelentősen megjavította a 95,47 km/h-s korábbi eredményt. Zboray Ferenc örömet így örökítette meg a Nemzeti Sport: „A porszívók kategóriájában Zboray 109,42 km-es átlagot futott kompresszoros gépén, ami aránylag szenzációs teljesítmény. A Harold Lloyd-pápaszemes, zsenge „Kukac” büszke is volt, hogy ő mentette meg a táti lanszé rekordnapjellegét.”

Amilyen jól, sikeresen végződött az 1929-es év, olyan rosszul kezdődött az 1930-as. Előbb az április 13-án megrendezett Grand Prix-t, majd május 5-én a TT-t is fel kellett adnia. Mégis ez volt az az év, amely a legnagyobb nemzetközi sikert hozta meg számára. Május 18-án, vasárnap második lett kategóriájában az Osztrák TT-n. Az idő tájt a versenyzők nemigen utaztak külföldi versenyekre, mert minden költség őket terhelte. A hazai pénzdíjas versenyek díjaiból pedig külföldi útra nem futotta. A többség, így Zboray Ferenc is örült, hogy versenybevételeiből egyáltalán a versenyzés költségeire jutott, külföldi

VARIPhone®

1.....44 bejövő
vonalig
2.....124 telefon
állomás

Nitsuko

TELEFON-
RENDSZEREK
JAPÁNBÓL



...ÉS MINTHA TÖBB VONALA LENNE!

VARIP

Telefon: 181-2588
186-8955
Fax: 166-7543
Telex: 224646
Levél cím: 1115 Bp., Tétényi út 15.

versenyek látogatására ritkán maradt valami a kasszában. Pedig az ott kapott pénzdíjak lettek volna azok, amelyekkel már komolyabban el lehetett volna indulni a hírnév útján. Esélyeiket azonban jelentősen csökkentette a gyári menők jelenléte, akik nemcsak a díjért, hanem kötelességből is mindenáron az élre törtek, hiszen ezért kapták fizetésüket. Ebben a környezetben kell értékelni Zboray Ferenc és társai igyekezetét, hogy külföldi versenyeken is megjelenjenek, ami neki 1930-ban két ízben sikerült: az Osztrák TT-n, a már említett második helyely, és az Osztrák Grand Prix-n, amit fel kellett adnia.

De most térjünk vissza a TT-re, ami óriási közönséget vonzott: „Vasárnap már a kora reggeli órákban autósok, motorosok és gyalogosok tízezrei lepték el a Bécstől 20 kilométernyire lévő Laab-Wolfsgraben-Breitenfurt közötti útvonalat, a Tourist Trophy pályáját, ahol most Európa legjobb motorosai adtak egymásnak találkozót. A Wiener Waldban elterülő pályát közel 80 000 főnyi nézőközönség szegélyezte, és élvezte a kivételes sport attrakciót, amelynek jelentőségét fokozta, hogy nálunk teljesen szokatlan nagy nemzetközi mezőny küzdelme keltett izgalmas pillanatokat.” Valóban, a versenyen egész Euró-

Az 1929-es Tāti Rekordnap egyetlen rekorder versenyzője volt Zboray Ferenc. A DKW-ra sem a fékek, sem a gyári üzema nyagtartály nem voltak felszerelve. Hogy a cipője talpából mennyi kopott le, mire lelassult 109 km/h-ról, erről sajnos nincs adat

pa élvonala felvonult, kezdve az osztrák menőktől, itt voltak Németország és Anglia legjobb motorosai. És ne feledkezzünk el a mi élvonalkról sem, Erdélyi Ferenc 250 DKW, Lukavecz Ferenc 175 Francis-Barnett, Meggyesi Zoltán és Zboray Ferenc 175 DKW-gépen indultak. Meggyesi és Lukavecz feladták a versenyt, Erdélyi, mivel DKW-ja nem volt ütőképes a kompresszoros gépekkel szemben, ötödiknek futott be. A magyar színeket Anton Uroic mögötti második helyével Zboray védte meg. „175 cm³-ig. 12 kör. 217,2 km. 1. Anton Uroic (DKW) 2 ó 52 p 26 mp. 2. Zboray Ferenc (DKW) 3 ó 01 p 44 mp. Uroic start után azonnal és véglegesen az élre megy, Zboray szintén véglegesen foglalja el a második helyet, Bohmann a harmadikat. A helyzet végig változatlan, Uroic megérdemelten győz.”

Úgy látszik, egyik siker hozza a másikat, ugyanúgy, mint ahogy egyik kudarc után általában egy másik következik. Zboray Ferencnek a TT-n elért második hely szerencsét hozott, a három nyári verseny mindegyikén előkelő helyezést ért el. Ugyan a június 8-án rendezett guggler-hegyi versenyen csak harmadik lett, de az egy héttel, illetve két héttel később megrendezett brennbergi és hármashatár-hegyi versenyeken mindkétszer rekorddal lett első. Ezután azonban olyan kellemetlenség érte, és éppen az év egyik legrangosabb külföldi eseményén, hogy az év további részében nem is tudta folytatni a versenyzést. Ez a verseny többeknek nem hozott szerencsét, a hatvanegy nevezett közül öt-

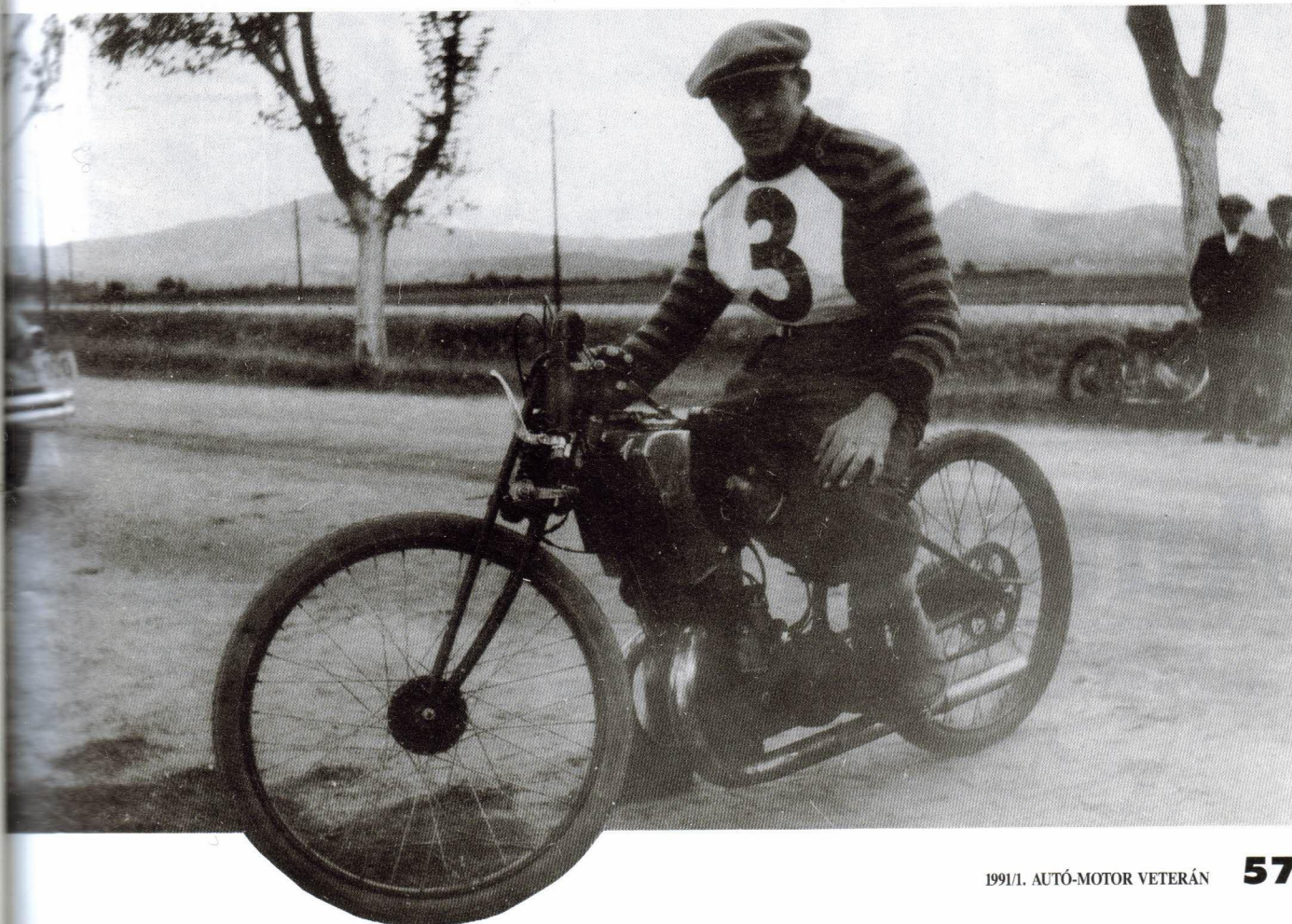
vennégyen álltak rajthoz, és csak huszonhárman érkezték a célba. A versenyt feladók közt volt Zboray Ferenc is.

– *Egész versenyzésem alatt nem láttam olyan nehéz versenyt, mint az augusztus 24-én megrendezett Osztrák Grand Prix. A verseny feltételei is szigorúak voltak. A helyezetteket csak abban az esetben értékelték, ha eredményük az első helyezett eredményénél 10 százalékkal nem volt rosszabb. Ha jól emlékszem, ilyen csak két kategóriában volt, így összesen heten kaptak díjat. Pedig díszes társaság volt a startnál, sok külföldi versenyzővel. Túl nehéz feladat elé állítottak minket. Magyar csak én voltam, a többiek el sem jöttek.*

Hat kört tudtam menni összesen, körülbelül két órán keresztül a DKW-val, ami amíg jó volt, gyors is volt. De már az első körben baj volt a gyertyával, aztán leszakadt a sárhányóm is. Leszereltem és mentem tovább. Végül a 6. körben megállt a motorom. Nézegettem, mi baja lehet, aztán láttam, hogy tengelytörés. Ez a motor már nem megy sehova, gondoltam, csak egyenest vissza a gyári szervizbe. Visszavittem a képviselőre, és mivel akkor már ismert versenyző voltam, ingyen megjavították. A szállítás, az alkatrész, minden ingyen volt.

Ez a tengelytörés azonban azt jelentette, hogy Zboray Ferenc az 1930-as évben többet nem állhatott rajthoz. Bőségesen kárpótolta ezért őt a következő évad, ahol sorozatos győzelmei révén a magyar bajnoki címet is megszerezte.

(Folytatjuk)





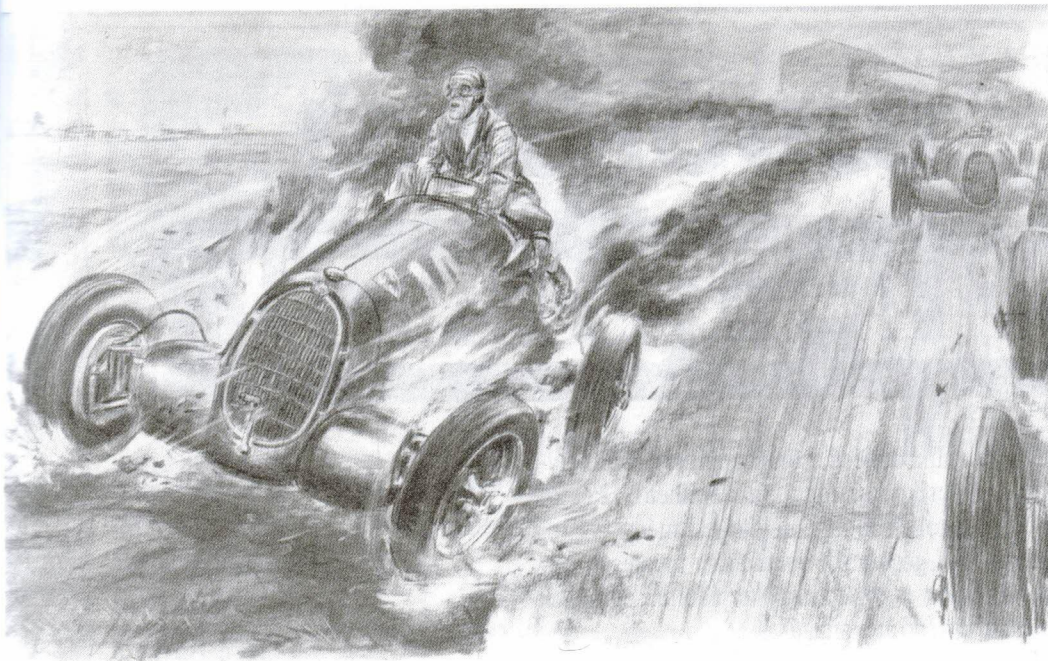
Izgalmas pillanat az első világháború utáni első, 1922-es Targa Florión. A gyors Mercedesével árokba csúszó Sailert megelőzi az ugyancsak Mercedesszel versenyző Count Masetti

1935-ben a svájci Grand Prix félidejében a fiatal Geier Mercedes kocsijával megcsúszott, átrepülve egy fakerítést több métert zuhant tehetetlenül. Hosszú hónapokig nyomta a kórházi ágyat

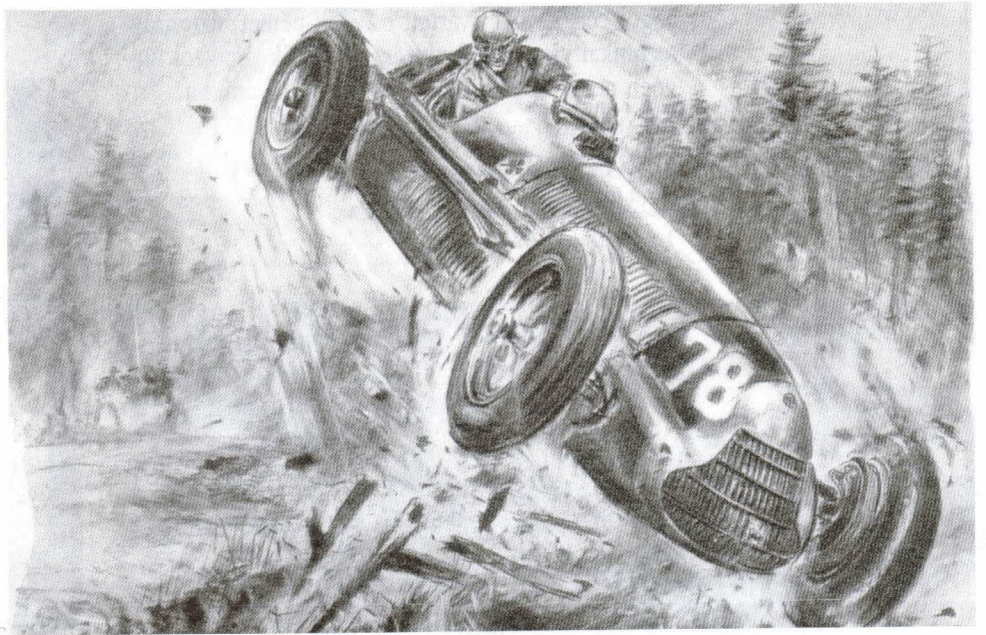


BALESETEK ÉS BRAVÚROK

Autóversenyek graf



Az 1937-es
Vanderbilt Cup versenyen
az élen haladó
Tazio Nuvolari
14-es rajtszámú
Alfája
az utolsó ezer méteren
kigyulladt.
Nuvolari
a kocsii tetejére ülve,
kézigázzal tette meg
az utat a célig



Ez még 1951-ben a régi,
de nagyon életveszélyes
nürburgringi
versenypályán történt,
a német GP-n.
A tapasztalt
Paul Pietsch
Alfa Romeójával
pályát akart rövidíteni,
de nem sikerült

fikusa

Korábbi számunkban egyszer már közreadtuk az autósport hőskorának nagyszerű eseményeit megörökítő kiváló grafikusművész, Carlo Demand rajzait.

Akkor az első világháborúig követtük nyomon az autóversenyzés nagyszerű pillanatait. Ez alkalommal az 1922 és 1955 közötti évek eseményeit megörökítő alkotásokból ad közre válogatást Tamás György.



ÚJDONSÁG!

SUPERWINCH®

Elektromos működtetésű csörlőberendezés személy- és tehergépkocsikra, utánfutókra szerelhető, 12 és 24 V-os, 500 kg-tól 3000 kg emelőteljesítmény.

Megkönnyíti a gépkocsi vontatását, mentését, önmentését, hajók és egyéb nagy terjedelmű egységek pótkocsira történő felvontását.

A nagy teljesítményű **SUPERWINCH** amerikai és angol cégek által gyártott csörlők német biztonságtechnikai vizsgálattal **forintért** kaphatók, típustól függően nettó **46 100-145 775,- Ft**+kötél árakon.

Bővebb felvilágosítás és értékesítés:

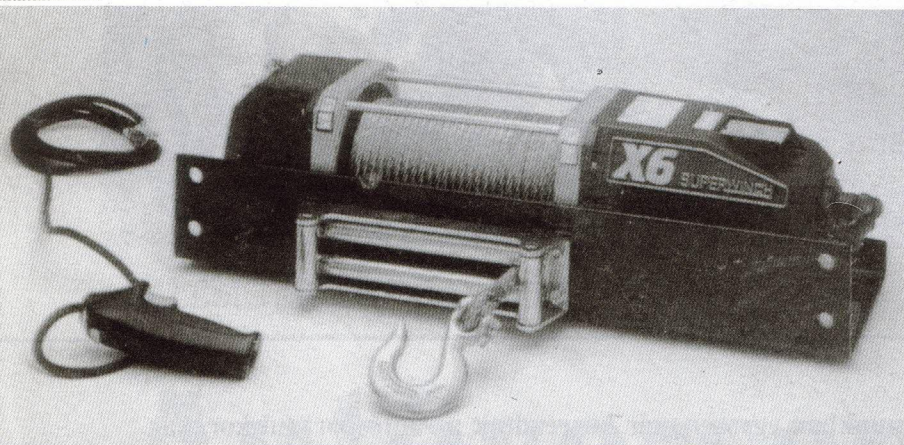
AUTÓKER Autókereskedelmi Kft.

(1133 Budapest, Gogol u. 13.)

Telefon: 129-4288



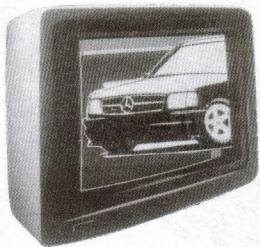
SUPERWINCH X3



Forgalmazza:

AUTÓKERESKEDELMI KFT.

1393 Budapest, Postafiók 318.



NEM TALÁL ALKATRÉSZT VETERÁN AUTÓJÁHOZ?

Lépjön kapcsolatba
szolgáltatókkal és
autótulajdonosokkal a

KÉPŰJSÁGON

keresztül!

Hirdetésfelvétel:

ÚJ KÉPŰJSÁG Kft.

Telefon: 111-2449

Magánszemélyeknek:

TXT:

400, -Ft/old. + 25% áfa

Elő adás:

800, -Ft/old. + 25% áfa

Közületeknek: TXT:

1800, -Ft/old. + 25% áfa

Elő adás:

5800, -Ft/old. + 25% áfa

AUTOPRINT STÚDIÓ



AEROCARITAS

A közlekedők
barátja és
segítője!

NONSTOP
ügyelet

Telefon:

06-62/53-130

53-950

Telefax:

06-62/53-130

AUTOPRINT STUDIO

BEFOLYÁSOS EMBEREK MÉRTÉKADÓ LAPJA

a MAGYAR HÍRLAP

„A hír szent — a vélemény szabad”

MÉRTÉKADÓ EMBEREK BEFOLYÁSOS LAPJA

a MAGYAR HÍRLAP

Megrendelem a Magyar Hírlapot ... példányban
és kérem az alábbi címre kézbesíteni:

Megrendelő neve:.....

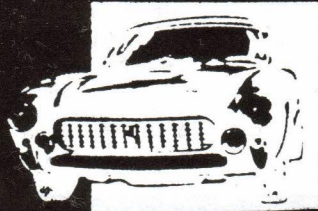
Címe:.....

Az előfizetési díjat a fenti címen nyugtával jelentkező
kézbesítőnek kifizetem.

.....
aláírás

Ezt a megrendelőlapot borítékban bérmentesítés nélkül
az alábbi címre kérjük feladni:
Vidékre: postahivatal helyben.

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



KERESKEDELMI KÖZPONT:

2330 Dunaharaszti,
Bajcsy-Zsilinszky u. 57.
Tel.: 06-26-70372

TOVÁBBI ÜZLETEINK:

Újpest, Lenin krt. 82.,
Kiskunhalas,
Baja, Érsekcsanád,
Csátalja, Pomáz,
Győr, Várpalota,
Albertirsa, Gyula

LEONARDY ÉS TÁRSAI KFT.

Színkeverés SIKKENS

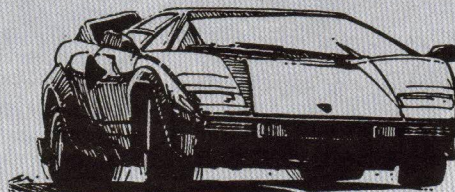
I Fényezési anyagok minden autótípushoz

Alkatrészek, tartozékok, felszerelések
raktárról és megrendelésre



FERODO

Féktetékek, féktárcsák minden tí-
pushoz (azbesztmentes), javítóle-
mezek minden autóhoz.



wamy



APRÓLÉKOSSÁG, GONDOSSÁG, ÉLETHŰSÉG

Olasz álomautók

Bíbor naplemente a tengerparton, felhőtlen mosolyú aranyifjak az elegáns esti szórakozóhelyen és a gondtalan jólét szimbólumaként valahol a háttérben egy szép vonalú sportkocsi.

A hatvanas évek olasz autósodáit a Politoys 1/43-as modellsorozatán eleveníti fel Fazakas Gergely.

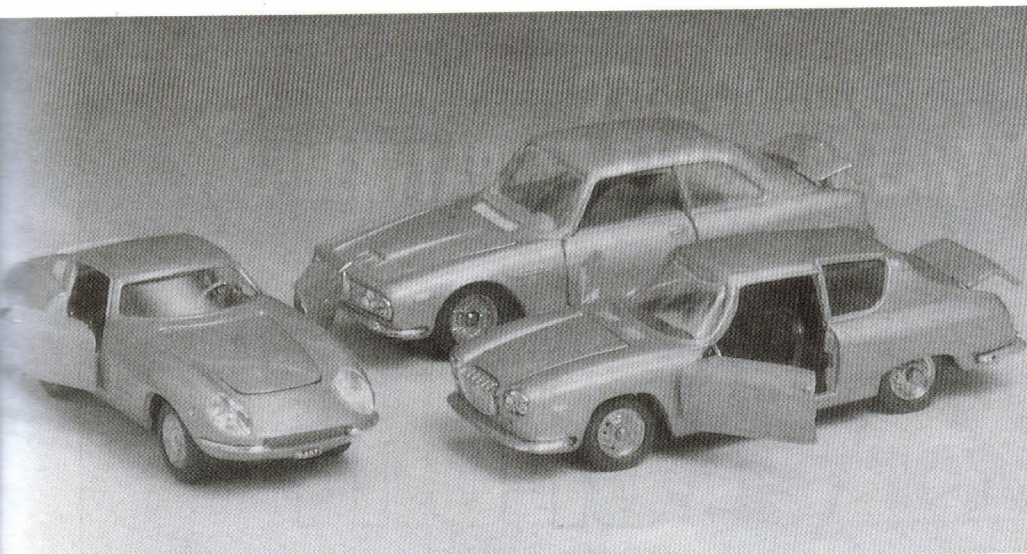
A Politoys-sorozat reprezentatív részlete (balról):
 Ferrari 275 GTB,
 Alfa Romeo 2600 Sprint,
 Lancia Flavia Sport,
 Lamborghini 3500 GT,
 Maserati 3500,
 Ferrari Dino 206

A milánói játégyár a Polistil nevet viseli, de egészen a hatvanas évek közepéig autósorozatát Politoys márkánévvvel jelezték. A gyűjtők körében kedvelt 1/25, 1/32 és 1/43 léptékben gyártották a korabeli, főleg hazai autók kicsinyített másait. A most bemutatott hat autó a hatvanas évek második felének M500 sorozatából származik.

Az olasz sportkocsik közül kétségtelenül a legnagyobb presztízszel a Ferrari rendelkezik. Az ágaskodó paripával díszített kocsik közül korának egyik leggyorsabbja a Ferrari 275 GTB típus volt. A 12 hengeres, 3286 cm³-es



Három tüzes olasz: (balról jobbra)
 Ferrari 275 GTB,
 Lamborghini 3500 GT,
 Ferrari Dino 206



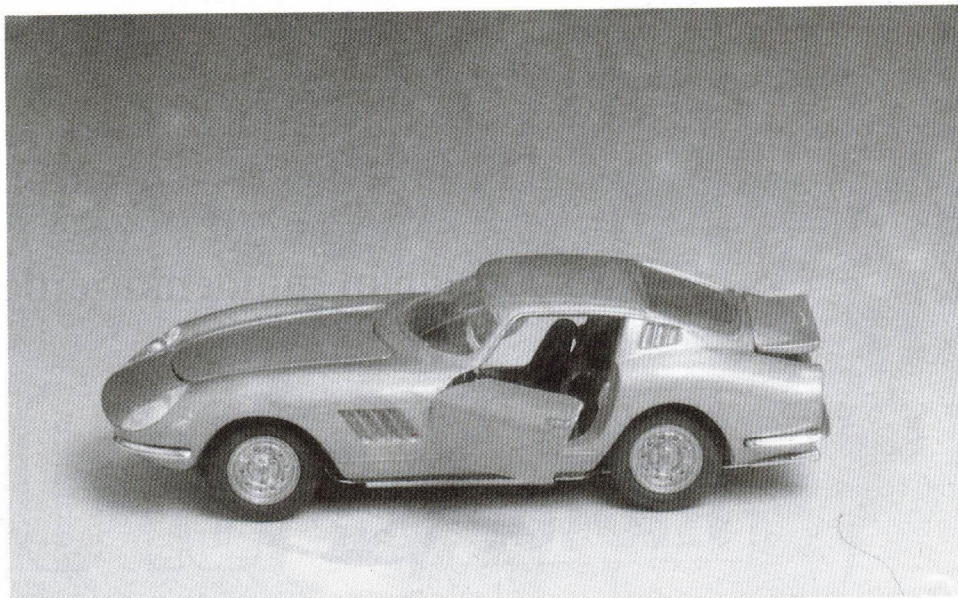
Minden nyílik az ízléses modelleken. Balról a Ferrari 275 GTB, hátul az Alfa 2600 Sprint és a Lancia Flavia Sport

Korának egyik leggyorsabb autója volt a Ferrari 275 GTB

motor (kissé elnagyolva megtaláljuk a modell orrában is) 7500-as fordulaton adta le a maximális 280 LE-s teljesítményt. A kétüléses, mindössze 1100 kg tömegű álomautónak ez az erőgép 270 km/h-s végsebességet és hét másodpercen belüli 0-ról 100 km/h-ra való gyorsítóképességet kölcsönzött.

Enzo Ferrari, a gyártulajdonos és istállófőnök fiának a nevét viseli a következő, Pinfarina tervezte típus. A 206 GT modellt a versenyzőfiú korai halála után az önálló Dino cégjelzés alatt hozták ki 1966-ban. A Ferrarihoz képest viszonylag kicsiny, az első változatokban csupán kétliteres motort hátul helyezték el. A nagy ívben nyíló hátsó ajtó a miniatúránál is szépen kidolgozott hathengereshez és a precízen rögzített pótkerekhez mutatja az utat. A 180 LE-s teljesítmény az 1000 kg-os autónak 235 km/h-s végsebességet tett lehetővé. Bár ez a kocsi egy nagyobb Ferrari árának csak a kétharmadába került, azért még így is tíz FIAT 500-ast lehetett vásárolni helyette.

Ugyanabból a városból, Modenából származtak a Maserati-fivérek gépcsodái, amelyek a versenypályákon és az eladószalomonokban egyaránt az ősi riválist jelentették. A 3500 GT típus második változatát ábrázolja a modell, amit 1967-ig gyártottak. A hathengeres, 3,5 literes motor 235 LE teljesítményre volt képes. A Ferrarihoz mérve szolidabb, 220 km/h-s végsebességet, a 8,4 másodperces 0-ról 100 km/h-ra való gyorsulást akkor tudjuk igazán értékelni, ha figyelembe vesszük, hogy a 4,5 méteres karosszéria 1055 kg-ot nyomott



és négy utasnak nyújtotta a száguldás örömét. A gyár 1989 óta a FIAT-konzernhez tartozik.

Viszonylag fiatal az olasz supersportkocsik gyártásának harmadik nagy neve: a bolognai Lamborghini-gyár 1963 óta bocsát ki kocsikat. A leszegett bikát ábrázoló emblémával az elsők között a 350 GT típus jött ki. Ezt az autót csak a Ferrari csúcsmo- delljeivel lehet összehasonlítani. A 3500-as motor 12 hengere 350 LE-t adott le, és ezzel a kocsi megközelítette a 300 km/h végsebességet. Hogy mennyire álomautó volt a maga korában, mutatja, hogy a Modern Monte Christo című filmben a szupergazdag címszereplő mellett ez a típus jutott komoly szerephez.

Az eddig bemutatott gyárakhoz képest kétségtelenül jóval több gépkocsi hagyta el a milánói Alfa

Romeo cég kapuit. A tömeggyártás nem vonatkozik azonban a Bertone-karosszériás 2600 Sprint változatra, amiből hat év alatt, 1962 és 1968 között mindössze 7000 került forgalomba. A hathengeres, 2584 cm³-es motor 145 DIN, illetve 165 SAE lóerőt biztosított 5800/min fordulaton. A négyülé- ses sportkocsi 200 km/h-s végsebességre volt képes, ily módon a 14,5 literes átlagfogyasztás nem is tűnik túlzottnak.

Hatodikként a Lancia-gyár Flavia 1,8 Sport változatát láthatjuk. A későbbi kombikupékra hasonlító vonalak, a tetőbe érő, ívelt hátsó oldalablakok jellegzetessé teszik ezt a modellt. A pontosan 1800 cm³-es, 5800-as fordulaton 100 DIN LE-t teljesítő motor az 1060 kg tömegű négyülé- sest 170 km/h végsebességig tudta gyorsítani.

Mindegyik modell pontosan ki-

dolgozott, ugyanakkor tekintélyt parancsolóan súlyos karosszériával rendelkeznek. A ajtók nyithatók, az ülések dönthetőek, a nyíló motortérben szépen csillognak a krómozott, meglehetősen élethű motorok. Általában a csomagterembe is bepillantathatunk, a fényszórókban kristályszemek szikráznak és a kerekekről leszedhető a gumiabroncsok. Méltán népszerűek ezek a modellek a gyűjtők körében, és a nagy példányszámú sorozatok miatt viszonylag olcsónálunk is kaphatók voltak. A gyár aztán fokozatosan egyszerűsítette modelljeit, a krómozott alkatrészek eltűntek, a kidolgozás, a felhasznált anyagok vesztek élet- hűségükből. A mai, 1/40-es műanyag Polistil-kocsik durva utódai csupán a hatvanas évek csodáinak.

Az autó- és motorsport rajongóinak
lapja az



Tudósítások, riportok
hazai és külföldi versenyekről.
Minden,
ami a sportágban mindenkit érdekel.



**MEGJELENIK
MINDEN KEDDEN**

Az

A yellow square containing the words 'autó' and 'motor' stacked vertically in a bold, black, sans-serif font.

heti sportlapja.

OPEL OMEGA. A VERSENYTÁRSÁK A VISSZAPILLANTÓ TÜKÖRBEN.



OPEL OMEGA. KIHÍVÁSRA TERMETT.

Elektronikus vezérlésű, nagy teljesítményű motorjával, áramvonalas formájával könnyedén maga mögött hagyja riválisait. A kényelmesebb és biztonságosabb vezetést szolgálja a szervokormány, a blokkolásgátló és az önstabilizáló DSA felfüggesztés. Az OMEGA vezetőüléséből Ön is másként látja a világot. De a versenytársakat többnyire ugyanúgy: a visszapillantó tükörben.

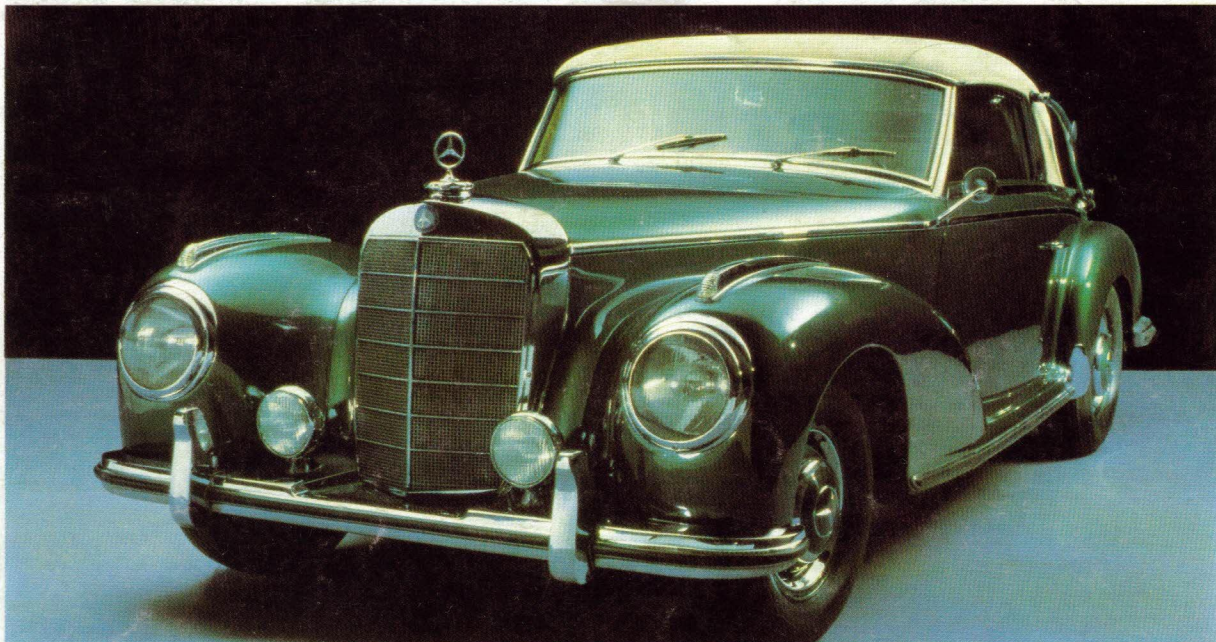
McCANN-ERICKSON



Íme, az Opel!

OPEL 

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