

**autó  
motor**

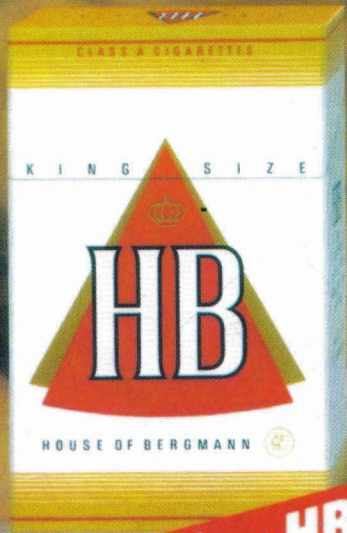
# VETERÁN



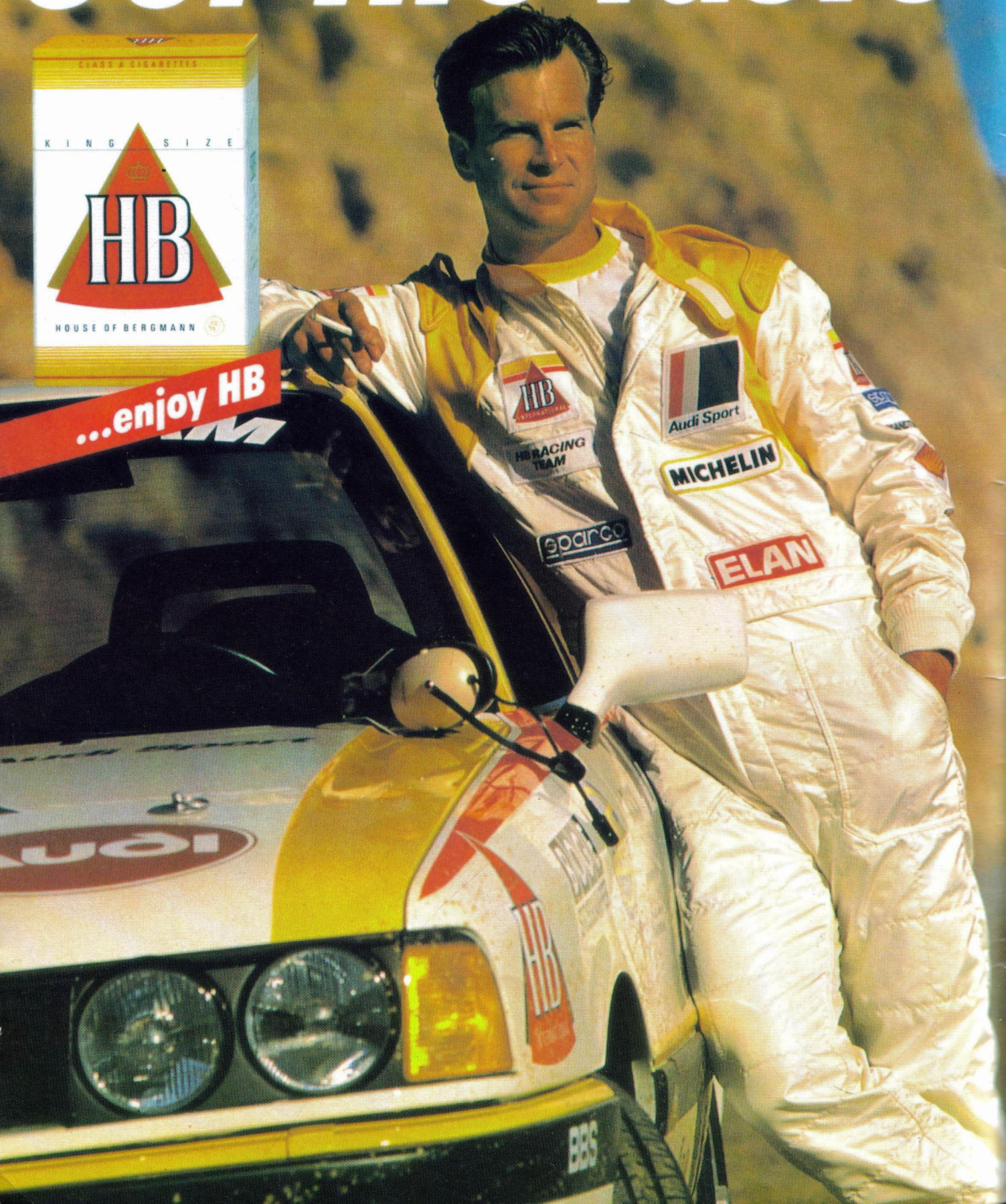
**KÖLNI  
KÜLÖNLE-  
GESSEG**

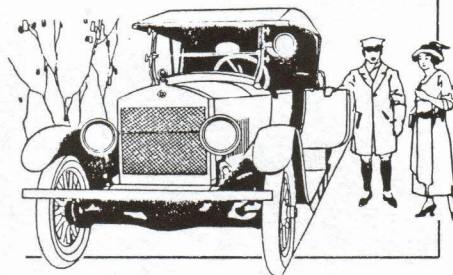
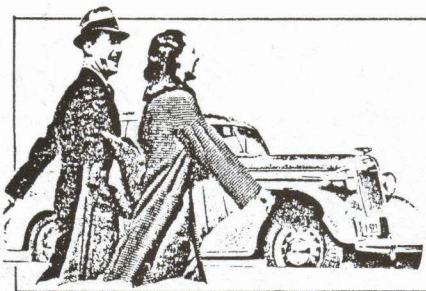
FORD EIFEL CARRIOLET

# Get the taste

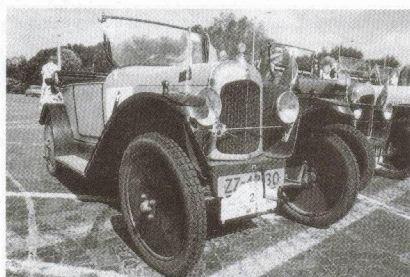


...enjoy HB

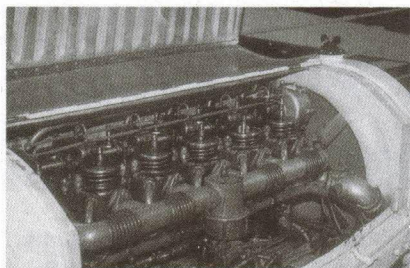




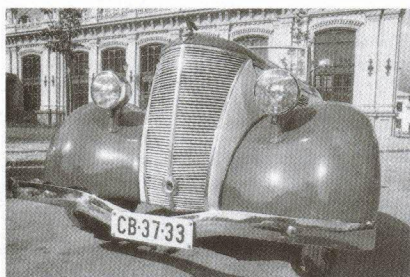
# TARTALOM



Tony Harmsen CV4-es Citroënje a Hősök terén. Isztambulból Amszterdamiig tartott a klubtúra (2. oldal)



Éljenjáró Mercedes-technika az autó hőskorából. A gyár múzeumába ingyenes a belépés (6. oldal)



Több mint tíz évig készült, de ma talán szebb, mint újkorában. A Ford Eifel kabrió nem csak Magyarországon ritkaság (32. oldal)

## Jöttek, láttak, elmentek

*Citroënek Budapesten*

## Hírek a nagyvilágból

### Csillag-garázs

*Múzeumlátogatás Mercedeséknél*

### Automobilok mérkőzése

*Henrik herceg - túraút*

### Anno

### Legendás autók

*karburátora, az SU*

### Keres, kínál

### A szerkesztő oldala

### Díjeső Kazincbarcán

### Beszédes számok

### A jövő slágere?

### Ki tud róla?

### Csillaghegyi meglepetés

*Ford Eifel kabrió*

### Programajánlat

### Eladó vágyak és eladóvágyak

### Csukaszürke obsitos

*Zündapp KS 750*

### Magyarországon készített

*motorkerékpárok*

### Csepel 250

### Sunbeam-restaurálás

### Legnagyobb volt

*a legkisebbek között*

### Majdnem bejáratos

*Victoria Vicky 136*

### Könyvespolc

### Háború utáni Citroënek

*Modellkiállítás*

### Levelezés

2

4

6

10

14

16

20

23

24

26

29

30

32

38

39

40

45

48

52

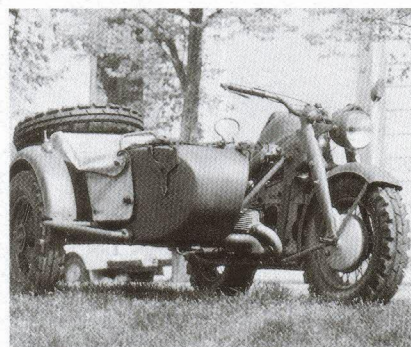
54

58

61

62

64



Sokan hiszik, hogy a katonai Zündappok homokszürge színűek voltak. Kapronczai Péter eredeti színminta után választott (40. oldal)



Kitzbühelben már hagyományos a régi autók versenye. A szépségek egyike volt ez a 300 SL Mercedes (29. oldal)

autó motor **VETERÁN**

1. évfolyam, 2. szám  
Megjelenik negyedévenként  
Főszerkesztő: DR. NÁDASI ANTAL  
Felelős szerkesztő: OCSKAY ZOLTÁN  
Olvasószerkesztő: Sándor Magda  
Művészeti szerkesztő: Gremesperger Nándor

Szerkesztőség és közönségszolgálat:  
1063 Budapest VI., Szinyei Merse u. 15.  
Telefon: \*132-0945. Telefax: 111-6022  
Szerkesztőség levélcíme:  
Budapest H400, Pf. 1.  
Kiadja a Hírlapkiadó Vállalat  
1959 Budapest VIII., Blaha L. tér 3.  
Telefon: 138-2399, 138-4306

Felelős kiadó:  
HORTI JÓZSEF  
vezérigazgató



ATHENAEUM NYOMDA Budapest, 91.1149  
íves öfzetnyomás

Felelős vezető: LŐSONCZY 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 postautóval, valamint átutalással a HELIR 215-9162 pénzforgalmi jelzőszámmal. Egy szám ára: 125 Ft. Előfizetési díj egy évre 500 Ft. Külföldön terjeszti a Kultúra Külkereskedelmi Vállalat (H-1389 Budapest, Pf. 149.).  
Kéziratokat, képeket és rajzokat nem örzünk meg és nem küldünk vissza.  
AUTÓ-MOTOR VETERÁN  
HU ISSN 1215-1580



# Jöttek, láttak, elmentek

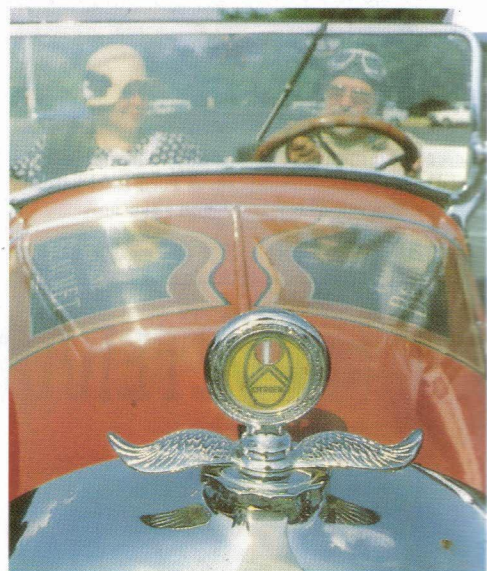
A Citroënek utasai korhű ruhákba öltöztek, mást nem is hoztak magukkal. Az autósor előtt álló hölgy öltözete azonban elárulja, hogy a csoport honnan érkezett

Külön versenyt lehetett volna kiírni a gyönyörűbbnél gyönyörűbb emblémák számára. Az itt láthatónak azonban komoly feladata is van: hátulról nézve a hűtővíz hőmérsékletéről tudósít

Gyönyörű napsütéses, május végi délutánon huszonhat, koros, de nem öreg Citroën gördült be a Hősök terére. A túraúton lévő veteránautósok látogatásáról Gajdán Miklós számol be, a fotókat L. Szabó László készítette.

**M**ájus 27-én érkezett Budapestre az az 1919 és 1934 között gyártott, huszonhat Citroënből álló karaván, amely május 23-án indult Isztambulból, hogy Szófián, Belgrádon, Budapesten, Bécsen és Heidelbergben áthaladva június 15-én hazaérkezzen Amszterdamba. A százfős tagot számláló és kizárólag veterán Citroënekkel foglalkozó holland PATAN-klub tagjainak negyvennégy üzemképes öreg autó van a birtokukban. A legmegbízhatóbb járművek tulajdo-

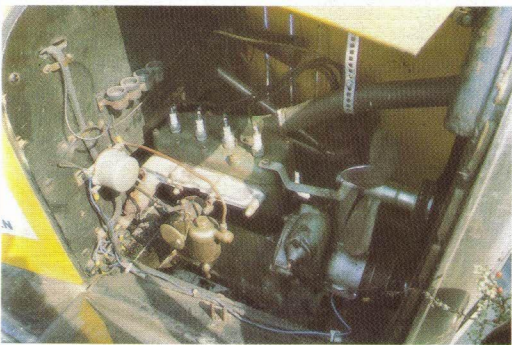
nosai vállalkoztak az egész Európát átszelő, 3600 km-es túrára. Nem ez volt az első eset, hogy hosszú útra indultak, emlékezetes maradt számukra az Amszterdamból Párizsba, majd a vissza Amszterdamba vezető túra is, mégis izgatottan készültek a mostani, leghosszabb kirándulásukra. Az izgalomra meg is volt minden ok, mert éppen a klubelnök kis CV 4-esének a motorja csak két héttel az indulás előtt érkezett meg a felújító műhelyből, és mivel ő a túra szervezésével volt elfoglalva, a segítőkész klubtársak építették össze az autót. Az izgalom ezzel még





Harmsen úr és neje természetesen korhű ruhájukban az 1922-ben készült CV 4-es Citroënjük mellett

A CV 4 némi izgalmat okozó, négy-hengeres, oldalszeleplelt, 856 cm<sup>3</sup>-es motorja



Talán a legérdekesebb jármű volt ez a harmincas évek elején készült, hátul faladás áruszállító

Az öreg méltósága



Fa kormánykerékű, mégsem sportkocsi. Akkoriban nem csak a drága modellek extra felszerelése volt a meleg színű, és kellemes fogású fa kormánykerék. A műszerfalon nem hemzsegnek a műszerek, de ami kell, az megvan

nem ért véget, mert röviddel az indulás után a Boszporusz-hídon a húszas évek elején készült Citroën füstölni kezdett, majd megállt. Mint kiderült, a hibát zárlatos vezeték okozta, amit kicserélve azonnal folytathatták útjukat. Ezt leszámítva nem is volt más javítani való a Budapestig tartó úton; az öreg járművek hibamentességgel hálálták meg gazdáik szerető gondoskodását, és bizonyították az egykori gyártók lelkiismeretességét. Pedig sok mindenben mentek keresztül ezek az 50-60 éves autók, sok minden történt velük. A klub elnökétől, Harmsen úrtól azt

is megtudtuk, hogy ma ilyen autókat főleg Franciaországnak azon a részén lehet találni, amely annak idején nem volt megszállt terület. Ő is itt találta 1978-ban CV 4-esét, ami akkor csak rozsdás vashalom volt. Hosszú évek munkájával sikerült olyanná tenni az öreg Citroënt, ahogy mi is láttuk. Mindenesetre örültünk az IBUSZ és a hazai Citroën-importőr Lézer Kft. segítségével létrejött randevúnak, és reméljük, egyre több alkalmuk lesz találkozni a veterán járművek hazai és külföldi kedvelőinek.



## Fagázmotoros Ford

Kölnből Münchenbe saját kerekein tette meg az utat – utolsó útját – az 1938-ban gyártott Ford teherautó, amelynek nyolchengeres V-motorját fagáz hajtotta. Útja a Német Múzeumba vezetett, a kölni Ford ajándékként. A háromtonnás teherautó azt a műszaki lehetőséget mutatja be, hogyan lehet az autót akkor is használni, ha a kőolajból származó üzemanyag hiánycikk. Ez a helyzet állt elő 1942-ben, a második világháború idején, amikor a magánhasználatú teherautókat fagázüzemre állították át.

A több mint 50 évvel ezelőtt gyártott, most a múzeumnak ajándékozott példány – túlnyomórészt a Ford-gyár szerelőtanulóinak közreműködésével – többéves munka eredményeképpen minden részletében azonos az eredetivel. A nyolcvanas évek közepén, a Bódeni-tó közelében, egy fészerben találták meg, mindenféle limlom alatt, meglehetősen rozsdás állapotban. A fagázgenerátoros autók még fellelhető csekély száma miatt határozták el Kölnben, hogy – siralmas állapota ellenére is – helyreállítják a múzeum számára.

Figyelemre méltó, hogy a karosszériamunkákat az úgynevezett Imbert-csarnokban végezték. A kölni Ford Műveknek ez a területe valamikor az Imbert céghez tartozott. *George Imbert* (1884–1950) volt az, aki a harmincas években a fagázgenerátorokkal foglalkozott, míg végül alkalmassá tette a szériagyártásra. Mintegy félmillió fagázos autót készült az Imbert-üzemekben, amelyeket a tulajdonos halála után, 1952-ben zártak be.

A mostani ajándékkal kapcsolatosan elevenít-

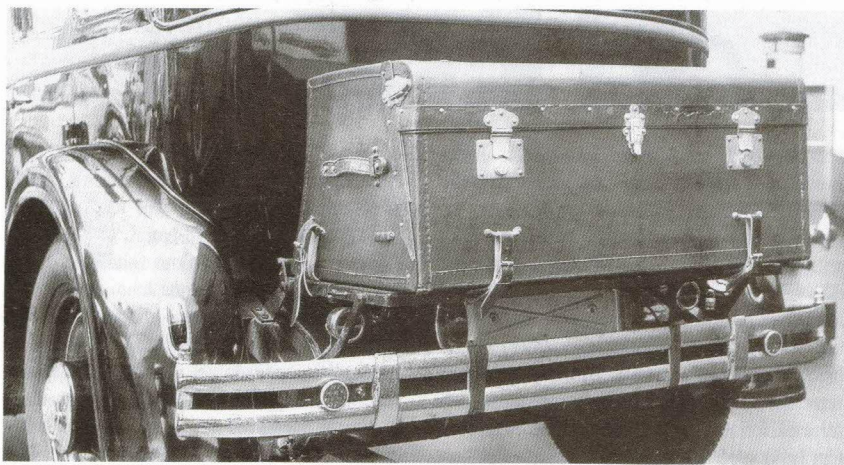
tettek fel egy régi történetet a Ford és a Német Múzeum múltjából. *Henry Ford I.* 1930-ban Németországba érkezett, hogy a kölni főpolgármesterrel – bizonyos *Konrad Adenauerrel* – együtt részt vegyen az új gyár ünnepélyes alapkövetésén. Meglátogatta a müncheni Német Múzeumot is, és szívesen megvásárolta volna a múzeumalapító, *Oskar von Miller* legértékesebb autóját, az 1886-ból származó Benz motorko-

csit. Nem volt eladó. Ezzel a találkozással viszont értékes együttműködés kezdődött a Német Múzeum és a világ egyik legnagyobb technikai múzeuma, a Ford Detroit mellett, Dearbornban található múzeuma között. Kölcsönös cserékkel gazdagították egymás gyűjteményét. A Német Múzeumban ma is látható a híres Ford T-modell, a motorizáció kezdetének reprezentánsa.

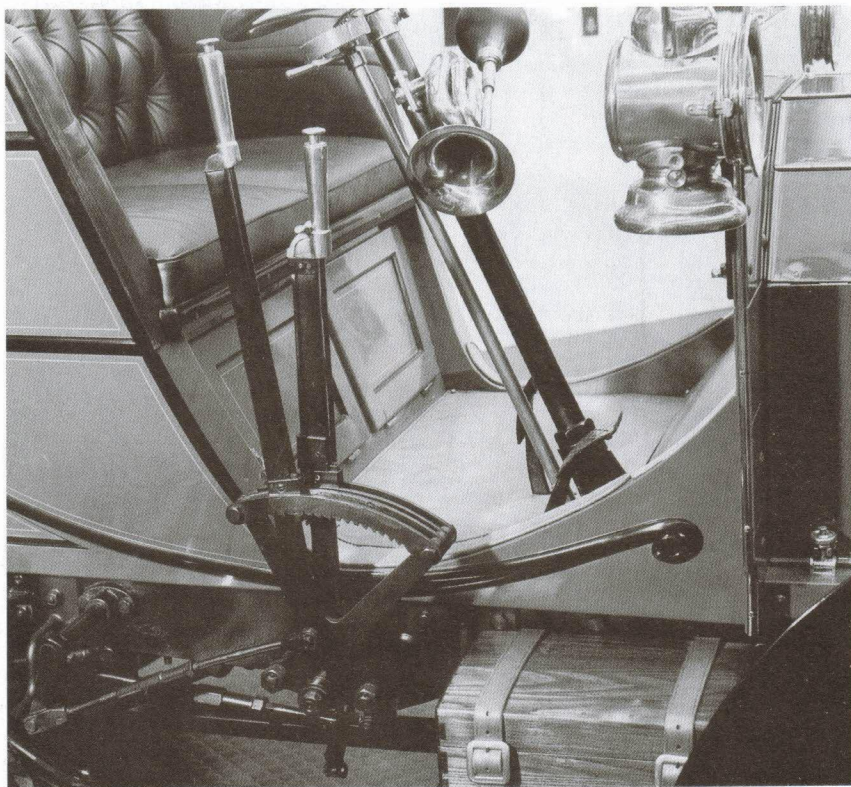
A Német Múzeumban már volt Ford teherautó, 1939-ből, amelynek nyolchengeres V-motorja akkoriban forradalmi újításnak számított. A most ajándékozott, 51 típusjelzésű teherautónak fagázal hajtott motorja gyakorlatilag azonos konstrukciójú, a 3,6 liter összlökettérfogatú motor teljesítménye 90 LE.



## Utazik a nagy koffer

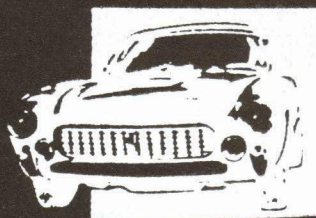


Korának igen tekintélyes darabja volt ez az 1931-ben készült Audi Dresden. Különlegessége a hatalmas, soros nyolchengeres, ölitertes motor, amelyhez hasonló keveset gyártottak azóta is. A kilenc helyen csapágyazott főtengelyű, kilencven lóerős motor rendkívül nyugodtan, rezgésmentesen vitte előre az előkelőségeknek, fontos embereknek készített elegáns autót. De hiába volt akármilyen luxuskivitelű az Audi Dresden, a kor szokásának megfelelően csomagtartót nem építettek a csillogó-villogó autósodába. Csak egy kis rácsot kapott az utastér mögött, amelyre egy hajókoffer nagyságú bőröndöt lehetett felszíjazni. Bizonyos szempontból praktikus ez a megoldás: nem okozott gondot a csomagtartó kipakolása, hanem csak egyszerűen leszíjazták a bőröndöt, és két fülénél fogva már vihették is fel a szállodai szobába vagy más szálláshelyre. Viszont ugyanez hátrány is, hiszen hiába van több zár a bőröndön, ki fog foglalkozni azok kinyitogatásával, amikor az egész egyszerűen leszíjazható. Nem volt tehát igazán ésszerű ezzel a luxuskocsival éjszaka az utcán parkolni.



## Váltások

A század elején még nemigen volt tetejük a gépkocsiknak, ebből a szempontból nem volt különbség autó és motorkerékpár között. Aztán hamar rájöttek, hogyha az autóra legalább egy felnyitható tetőt felszerelnek, a jármű esőben is használható marad. Igen ám, de a kulisszás váltó és a kézfék karja kívül maradt az autón, és a vezetőnek ki-kellett nyúlnia védett fedezékéből, hogy a háromfokozatú váltó rövidebb, vagy elindulásakor és megálláskor a kézfék hosszabb karját kezelje. Szerencse a kellemetlenségben, hogy az akkori viszonyok között egyikre sem volt túlságosan gyakran szükség. De nem kellett sokat várni az előrelépésre. Ahogy az autó kirándulóeszközből közlekedési eszközzé vált, amelynek télen-nyáron, esőben-hóban is teljesítenie kellett feladatát, úgy jelentek meg az állandó, kemény tetejű autók, és a kulisszás kapcsolószervezetről a gömbcsuklóra áttérve, végre a váltókar és vele együtt a kézfékkar is beköltözhetett az autó belsejébe, a vezető keze ügyébe. A képen egy 1903-as Horch Tonneau vezetőállása látható, amelybe erről az oldalról beszélni sem lehetett akármilyen teljesítmény.



### KERESKEDELMI KÖZPONT:

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

### TOVÁBBI ÜZLETEINK:

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

## LEONARDY ÉS TÁRSAI KFT.

**S**zínkeverés  
IKKENS

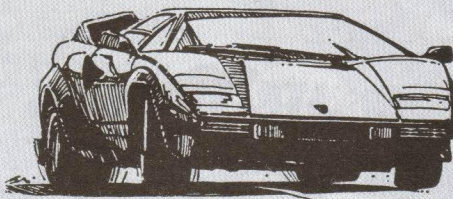
**I** Fényezési anyagok  
minden autótípushoz.

Alkatrészek, tartozékok, felszerelések  
raktárról és megrendelésre



**FERODO**

Féktetékek, féktárcsák minden típushoz (azbesztmentes), javítólemezek minden autóhoz.



**Warny**

# Csillaggarázs

Kevés patinásabb név van az autótörténelemben a Mercedesnél. Kékesi György hozott tudósítást a gyár múzeumából.

Fény és tér, ettől másfajta múzeum a Mercedes-gyáré

**S**tuttgart-Untertürkheim. Egy gyár és egy múzeum. A kettő együtt az autó szülőhelyén, mert száz-egynéhány évvel ezelőtt ez a környék volt a világon először autó, bocsánat Motorwagen zajától hangos. Bizonyos *Karl Benz* a közeli Mannheimból itt kapott fényes példát arra, hogy találmánya praktikus, hosszú távon is üzemeltethető, mi több, még egy nő is el tudja vezetni.



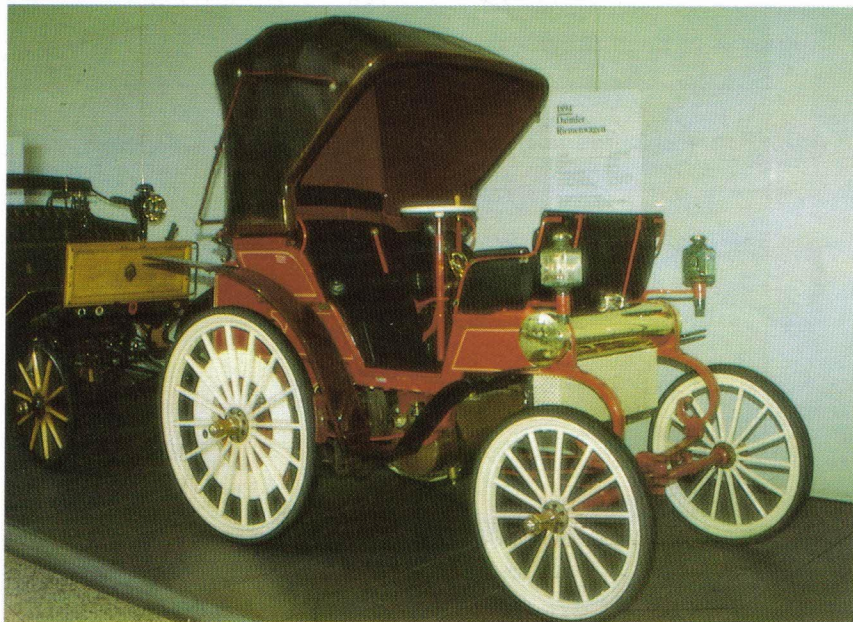
A dolog folytatása már ismert. Azóta a világ hangos a Motorwagenek, valamint a Daimler úr által kitalált motoroszekerek (Motor-Kutsche) zajától. Itt Stuttgart-Untertürkheimben is alaposan hozzájárulnak a négykerekek darabszámának növeléséhez, de ami számunkra a legérdekesebb: itt van az autó születésének emlékmúzeuma, ami – amúgy mellékesen – a Mercedes-gyár házi múzeuma is egyben.

A múzeumépületet az autó születésének századik évfordulója alkalmából újíttatták fel, akkor alakították ki jelenlegi látványos formáját. Jogelődje 1911-ben már működött mint kiállítás, ez volt egyben a gyűjtemény alapja is. 1986 februárjában adták át a látogatóknak mai formáját – modern tájékoztatási rendszerrel együtt. Ez az infra-sugárral működő beszélő doboz, amit mindenki megkaphat a bejáratnál, mindig a megfelelő szöveget adja egy-egy kiállítási tárgy előtt állva.

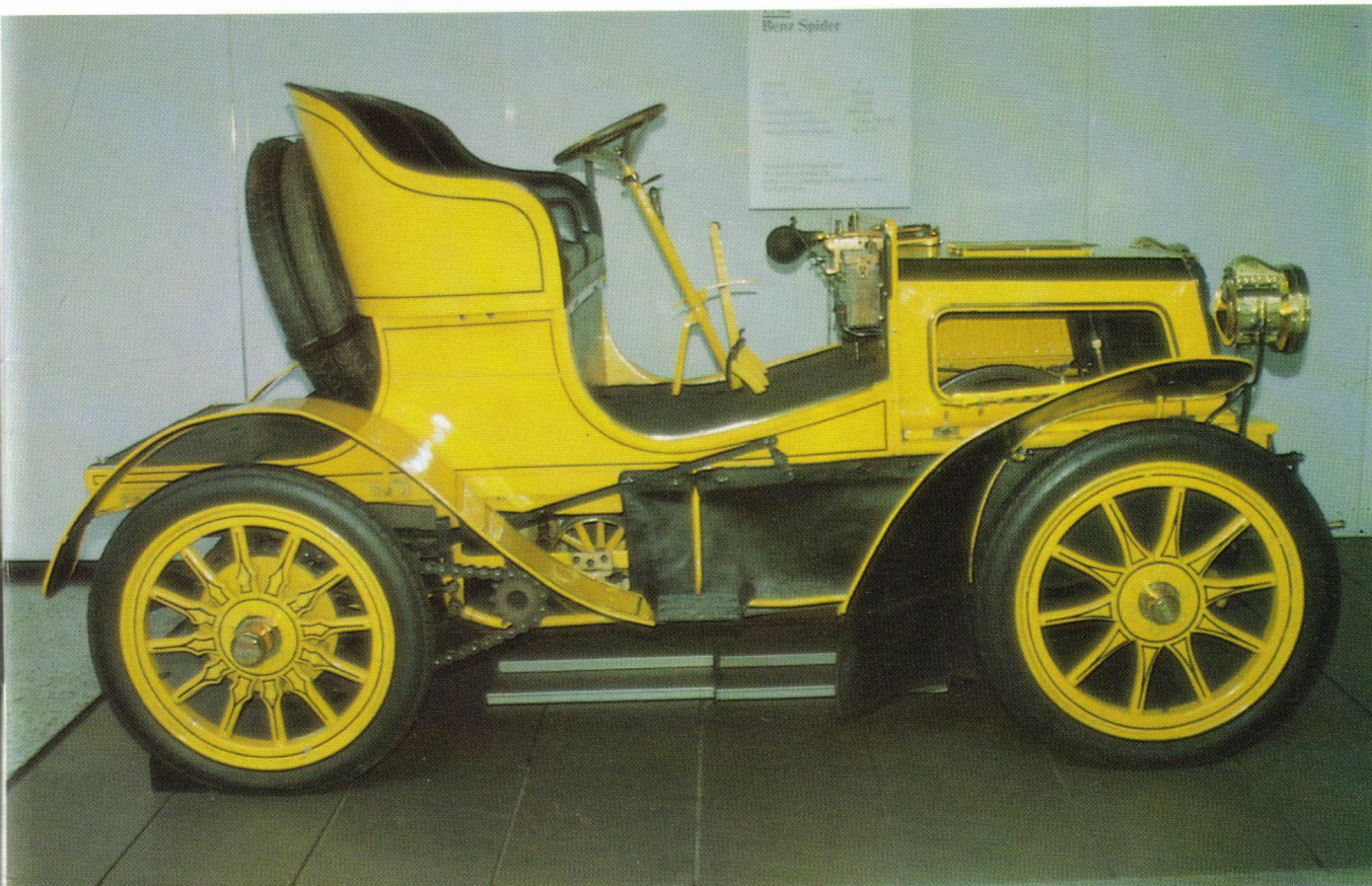
Az egész múzeum a nyitottság és a fény jegyében készült. A tervezők igyekeztek a belső teret úgy kihasználni, hogy mindig új és új látványosság táruljon a néző szeme elé, ahogy halad előre a korban és a múzeumi látóvilágban.

Tartsanak velünk, szemelgessünk a különböző időszakok járművei között. Mindjárt a bejáratnál az ősök képmása. *Daimler* és *Benz* urak mellett a kevésbé ismert *Maybach* és *Otto* feltalálók portréja. *Otto* nevét talán nem kell nagyon magyarázni, *Maybach*nak pedig jelentős szerepe volt abban, hogy a Daimler-féle motoros kocsik valóban motorizáltak legyenek. Egyébként a repüléstörténet iránt érdeklődők tudják, hogy *Maybach*-motorok dübörögtek például a *Zeppelin*-léghajók motorgondoláiban is.

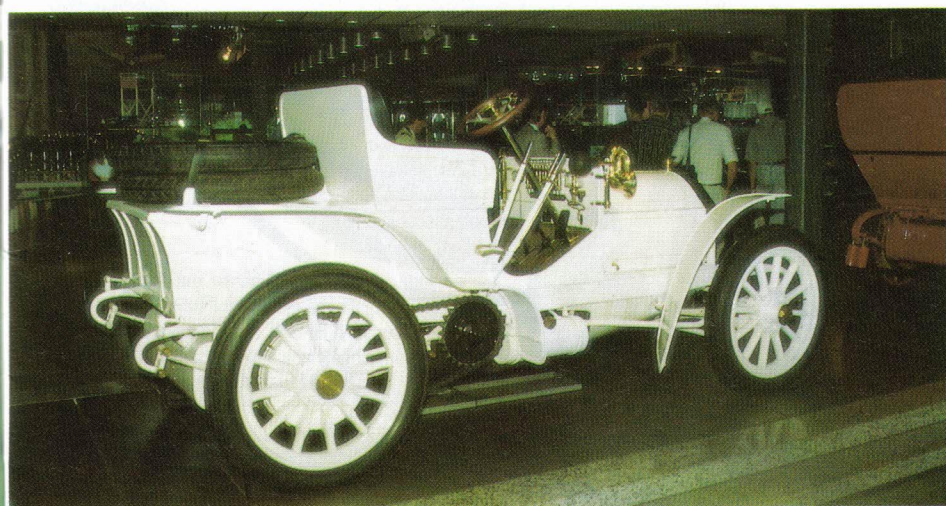
A bejáratnál szemben az első, pontosabban az elsők. 1885-ből az első motorkerékpár, mindjárt



Batár az ősidőkből: születési évszáma 1894, atyja neve Daimler, egyébként *Riemenwagen* néven ismeri a szakirodalom

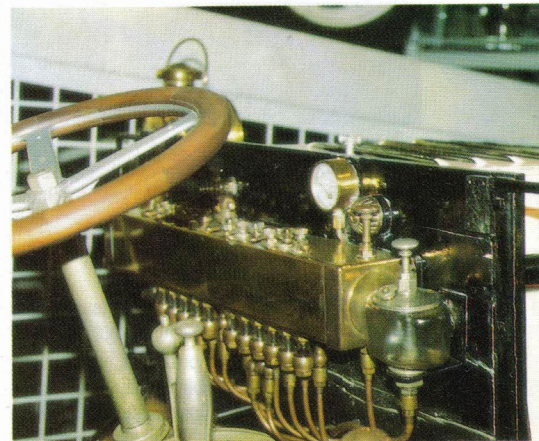


Már a kezdet kezdetén is izgalmas dolognak tűnt a száguldás, hiszen 1902-ben ez a kocsni méltán érdemelte ki a Spider nevet



Ez az a bizonyos Simplex, amely a legkevésbé nevezhető egyszerűnek, hiszen magába gyűjtötte korának jó néhány technikai újdonságát

Olajzási rendszer 1906-ból

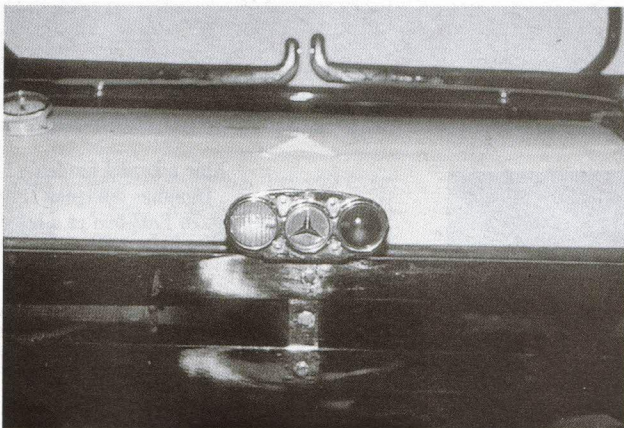
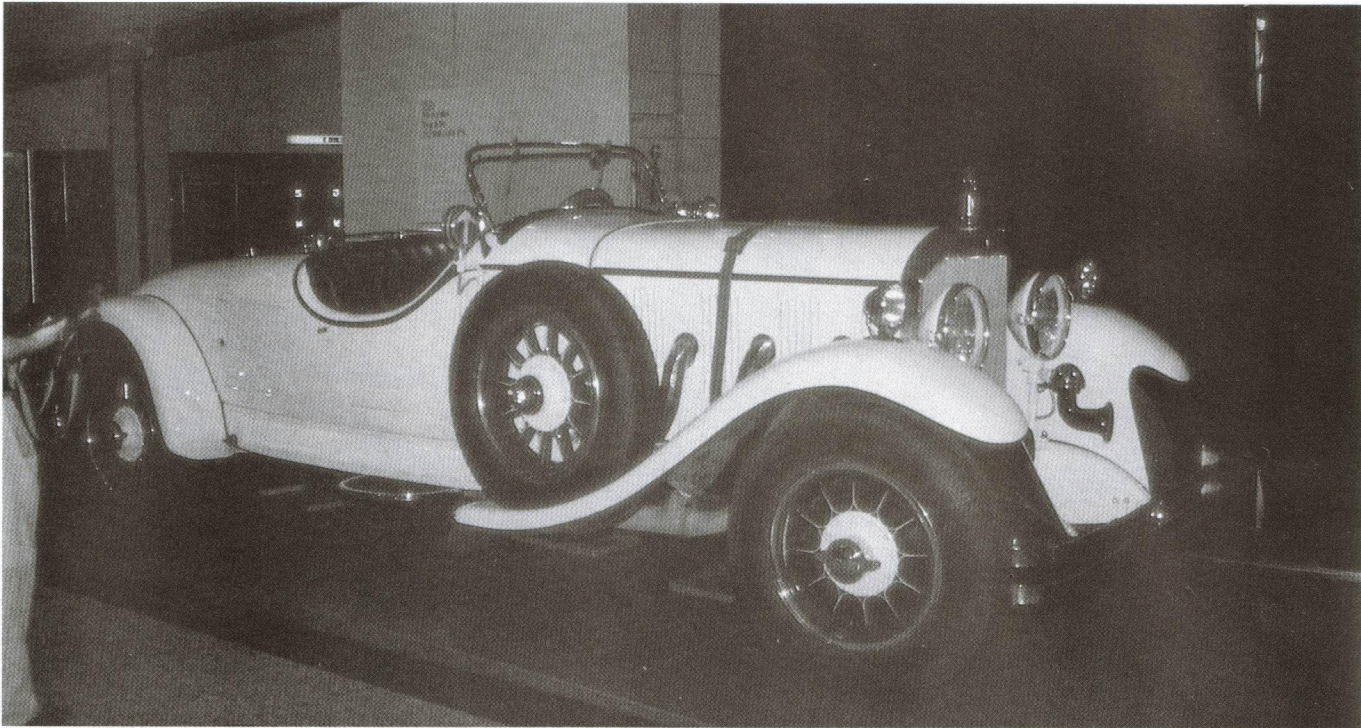


fűtött üléssel. A gyújtást ugyanis valódi gázlánggal hevített izzítócső adta, amelynek a legjobb és legvédehetőbb helyet tervezője a bőrülés alatt találta meg. Aztán a Benz-féle szabadalmaztatott motorkocsi. A majd egyliteres motor mind a kilenc-tizednyi lóerejével, hátul a kerekeskútra illő lendítőkerekekkel. Mellette a Daimler-egyhengeres, ugyancsak 1886-ból. A szekér – ha lehet így mondani – középmotoros volt, teljesítménye viszont már egy tizeddel meg is haladta az egy ló-

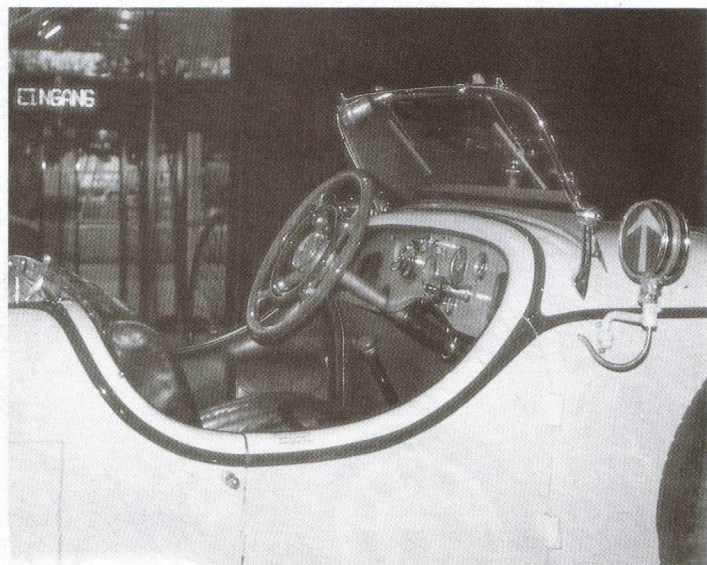
erőt! Aztán sorban egymás után a legkülönfélébb típusok. Mindegyik magában hordozza a mai autók egy-egy alkotóelemét. A Benz Viktoria például mintája a korszerű kormány szerkezetnek. Egyébként az öt lóerős kocsni benzinből húsz litert fogyasztott százra, de egyéb folyadékigénye sem volt semmi: a táv 160 liter hűtővizet igényelt, lévén nem zárt rendszerű a hűtés.

Még mindig a múlt századi relikviáknál maradván: a Benz Velo volt az első szériában gyártott

(381 darab) autók. A féltétős verzió 2200 arany-márkába került. Vagy a négysebességes szíjajtételes Daimler 1894-ből. A kéthengeres motor már két és fél lóerőt vitt a szíjhajtás segítségével a hátsó kerekre. Aztán az első nem szekér-, hanem már autószerű jármű, a Benz Spider 1902-ből. A háromliteres motor 15 lóereje a szédítő hatvan kilométeres csúcsebességre is képes volt. Érdekes a múzeumi darab előlete: nem Németországból került a tárlóba. Sok-sok évtizeden keresztül ▶

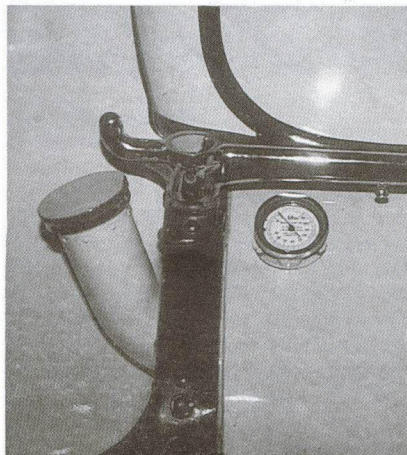


Mercedes Typ 630 1926-ból: a kocsí egésze sugallja már a száguldást. A kompresszoros autó érdekességeiből néhány: a benzintank sajátos mutatója, valamint a csoportosított jelzőberendezések



► szunnyadt a jármű Írországban, egy szénhalom alatt, egészen az 1969-es restaurálásig.

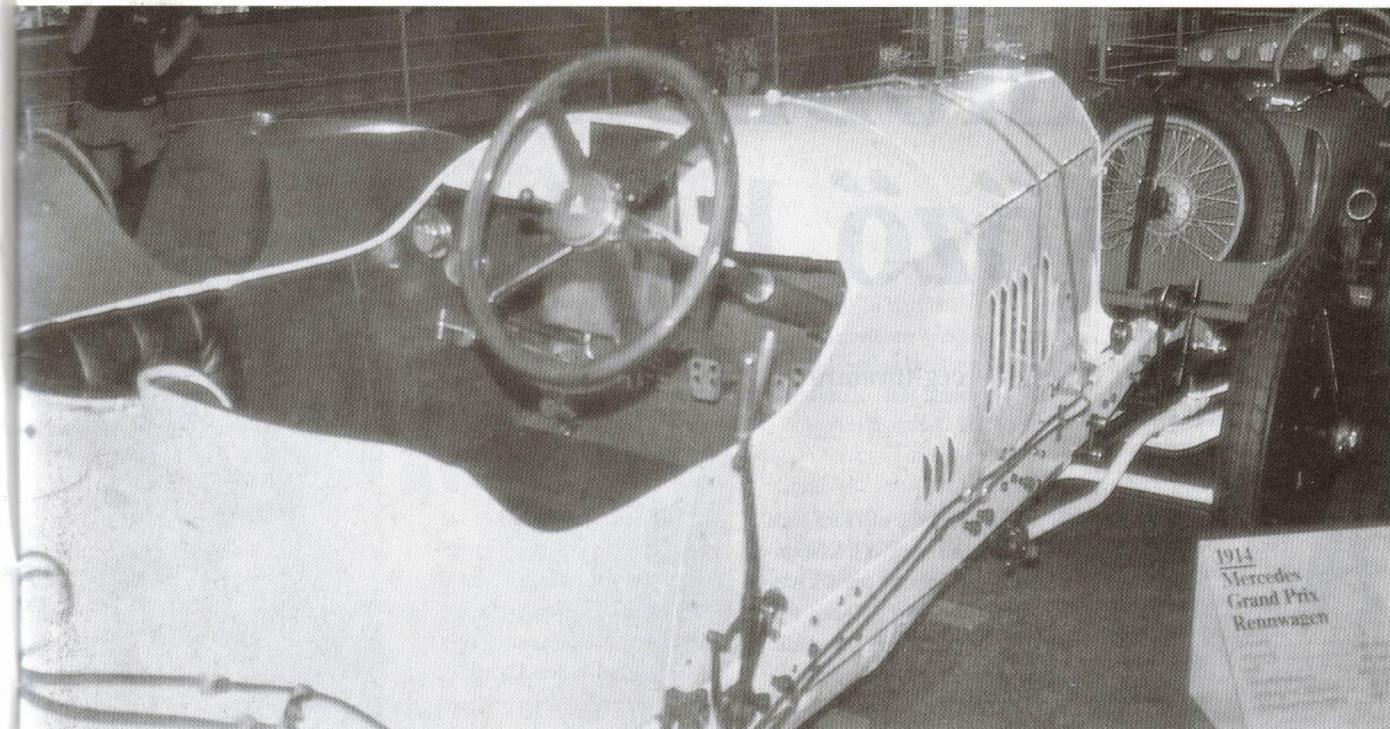
A múzeumban hatalmas poszter: egy ifjú hölgy arcmása, *Jellinek* kisasszonyé. Ha valaki nem tudná, a jó szülők spanyolos hangzású nevet adtak a család harmadik gyerekének. A papa, *Emil Jellinek* történetesen néhány autót vásárolt 1898 táján Gottlieb Daimlertől. A Daimler Phönix-szel indult a Nizza–Managnon–Nizza versenyen, és a kor szokásának megfelelően művésznéven jegyeztette be magát a startlistára. Ki fogják találni: ez a név a Mercedes volt. Érdekes elidőzni néhány pillanatig az első Mercedes nevet viselő kocsitól. A négyhengeres, 5,3 literes, 40 lóerős kocsit végsebessége 75 kilométer volt. A jármű nem csak elegáns vonalaival tűnt ki társai közül. A motor és a négyfokozatú, fogaskerekes, kulisszakapcsolós váltó között rugós kuplung he-



lyezkedik el. Differenciálmű-lánchajtás egészítette ki a nevével ellentétes típust: a Simplex a Mercedes igen sikeres típusának bizonyult 1902-ben.

Ugrás az időben: az 1923-ban készült Mercedes Typ 10/40/65 PS példázza a teljesítménynövelés „beindulását”. A négyhengeres, 2,6 literes motor 2800/min-nél negyven lóerőt teljesített. Ez a kocsit rendelkezett először beépített feltöltővel. A kompresszor nem állandóan dolgozott, hanem padlógáznál kellett még egyet taposni a pedálon. A 65 lóerő ekkor szabadult el igazából s préselte ki a kocsiból a 110 kilométeres végsebességet.

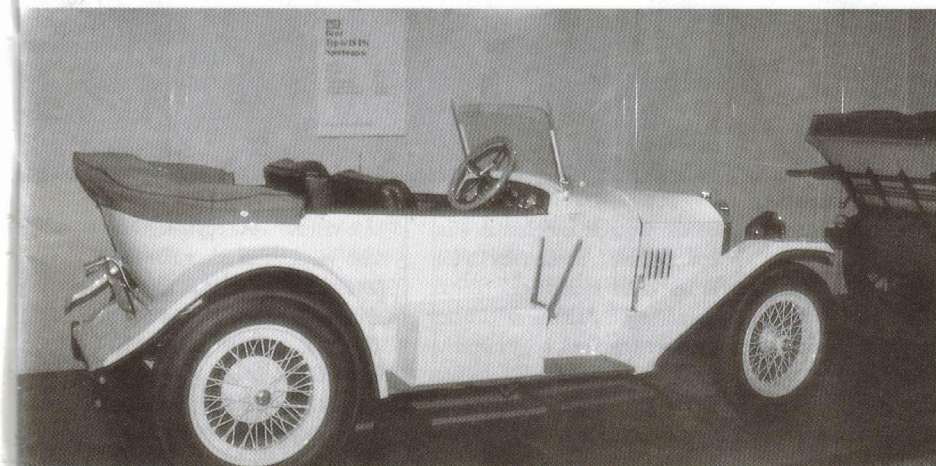
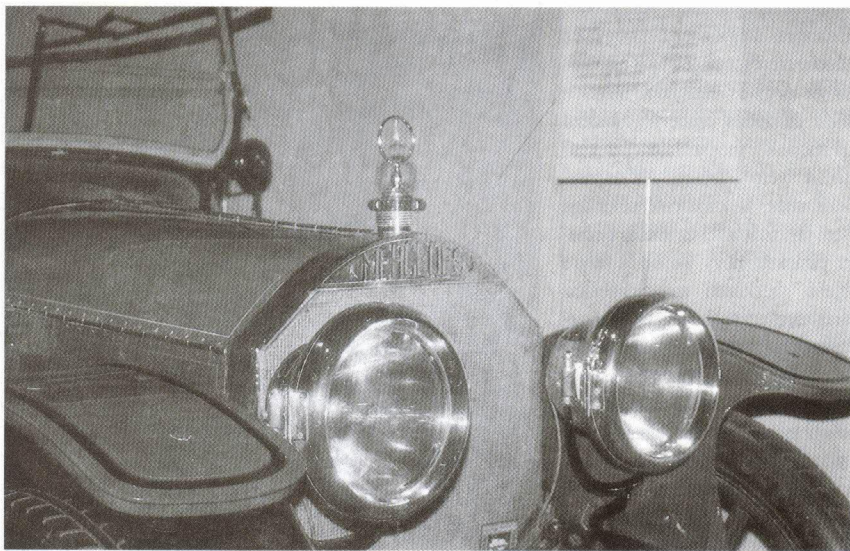
A másik érdekesség születési dátuma: 1935. A 150-es típus, a Sportroadster egy kísérlet emléke. Nem a háromlámpos frontmegoldásra gondolok, hanem a farmotorra, amellyel három évig gyártottak 130-as, 150-es és 170 H jelzésű Mercedeseket. A próbálkozás egyben a kocsit népautóvá tette.



A Mercedes-gyár igen korán eljegyezte magát az autós versenysporttal. Íme, egy bajnok, a Mercedes Grand Prix 1914-ből

Klasszikus vonalak: csillogó réz és fényes üveg, egy jellegzetes korszak stíluselemei az 1921-ből származó sportkocsiról, amelynek típusjelzése a szerény 6-os sorszámot viselte és 18 LE-vel száguldott

Napjainkban sűrűn hivatkozunk a sportos vonalvezetésű kocsik egyik jellegzetességére, az ék alakra. Ez az 1910-es Mercedes is ék alakú már, természetesen tekintetbe véve a korra jellemző kocsifelépítményt



lére is irányult, hiszen az ára 6600 RM volt, míg például az 500K Cabriolet C 22 000 birodalmi márkába került.

A mai D jelzés őse 1936-ból származik. Az első, szériában előállított dízelmotoros személykocsiból mintegy kétezret készítettek, bemutatkozása az 1936-os berlini kiállításon volt. A 260 D végsebessége 95 kilométerre sikerült, s háromeres fordulaton 45 lóerőt teljesített.

A W 125-ös Forma versenykocsi a maga 750 kilogrammos tömegével korának szuperlatívusza volt. A nyolchengeres, 5,6 literes motor 646 lóerőt adott, s egy év alatt 27 ízben segítette a dobogó legmagasabb fokára vezetőjét.

A Mercedes-múzeum minden érdeklődő számára nyitva áll. Hétfő és az ünnepnapok kivételével 9-17 óra között lehet látogatni, a belépés ingyenes.



# Automobilok mérkőző hada

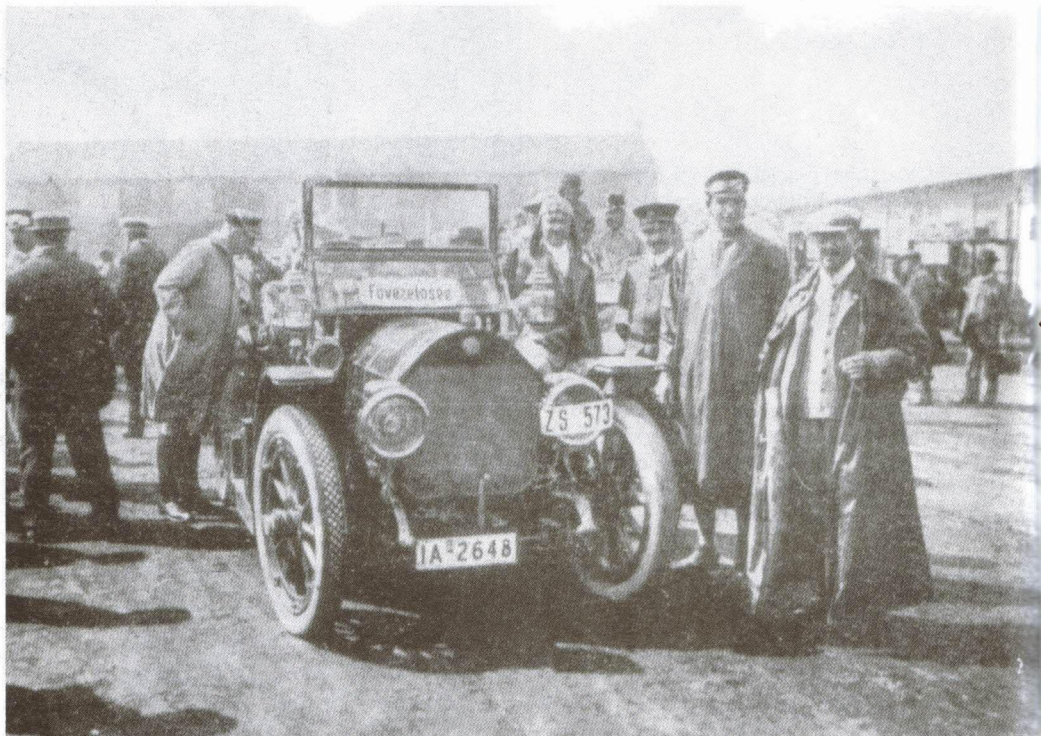
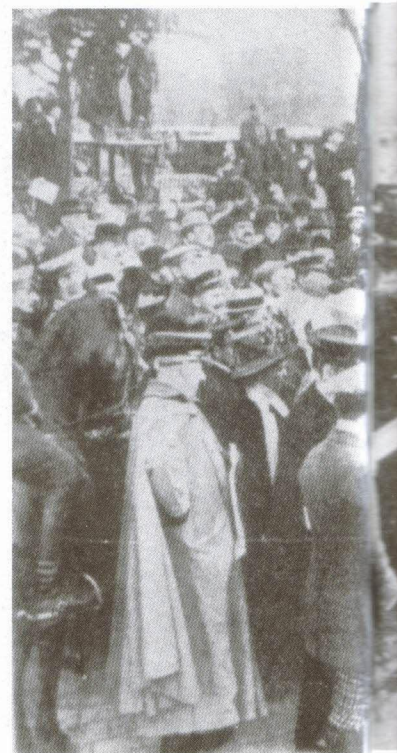
Az 1909-ben rendezett Henrik herceg-túraútra Diószegi György emlékezik.

Az 1909-es esztendő technikai mozgalmának két kiemelkedő eseménysoráról rendszeresen beszámoltak a korabeli újságok. Mindkettő a szó legelemibb értelmében a haladást szolgálta. Az egyik a legrégebb területen, a földön, a másik a legújabbban meghódított levegőben. Érdeemes megjegyezni, hogy ez utóbbi elérésének jelentős állomása az 1909-es esztendő, mivel a több évtizedes emberi „mindent akarásnak” megszülettek az első sikert ígérő jelzései. Az ezernyi lezuhanás, a kudarcok sokasága sem tartóztatta fel az alkotó emberi elméket, hogy az új és egyre újabb szerkezeti megoldásokkal arra törekedjenek, hogy létrehozzák azt a repülőgépet, amely végre „addig marad fent a hol verőfényvel, hol borúval átítatott híg elemekben, amíg csak a kedve tartja”. Természetesen az „addig marad fent” minden tekintetben túlzás, de a La Manche csatorna 1909. július 25-i átrepülése érthető izgalomba hozta a levegő birtokbavételében bizakodó közvéleményt.

Az automobil, a „földi mozgalom” járműve 1909-ben már publikussá vált, egyre intenzívebben a gyakorlatban igazolta hasznosságát, és jelezte „jövőbeli sorsának” szédületes lehetőségeit. Az automobilizmus minden területen fejlődött. Nemcsak a gyártók hosszú sora jelentkezett új és egyre újabb konstrukciókkal, hanem a száguldás nyughatatlanjai is keresték a gépeik és a saját megmérettetésük új és egyre újabb megoldásait. Ennek egyik válfaját a több országot érintő túraverseny jelentette.

Az automobilok mérkőző hada nem fogadta el, hogy a földön ember kijelölte határok bontsák meg a természetet. Az 1909-ben másodikban megrendezett nemzetközi túraverseny az újságok megfogalmazása szerint rendkívüli jelentőségre tett szert. Magyar vonatkozá-

sokban a korabeli értékelések kiemelik, hogy amikor „felvetődött a Magyarországon keresztül vezető verseny szerencsés eszméje, akkor már előzetesen is érezte a várható kedvező hatását”. A kormány intézkedései példamutatók voltak; a „verseny vonalá-



Az egyik állomáson pihenőjét tölti a túraverseny „fővezetősége”

ba eső főutakat kifogástalan állapotba hozták”, az illetékes külföldi szakkörök kielégítőnek találták a minőséget. Szintén az előzetes hatáshoz sorolható, hogy intenzívé vált az automobilok kereslete, és ez akkor azzal kecsegtette az ország sorsát szívükön viselőket, hogy a „gyártási alkalmak terje-

dése várható”. Az egyik legfontosabb változást az idegenforgalom növekedésétől és annak minőségi alakulásától remélték. A versenytől várták, hogy megadja az első impulzust a hazai automobilizmusnak, amelynek fejlődése kedvező idegenforgalmi változásokhoz vezet. Új irányba terelődik a



**A mezőny egyetlen hölgytagja, Sternberg Lili a berlini rajtnál, indulásra készen áll**

június 9-én Berlinben négy ellenőr jelenlétében vizsgálták meg a kocsik műszaki állapotát. A jelentkezett 113 automobil közül ötöt elmarasztaltak, ezért a június 10-i starton már nem jelentek meg. Az első útvonalon több kocsi szenvedett kisebb-nagyobb károsodást, mivel többnyire zuhogó esőben hajtották végig a távot.

**Ó-tátrafüredi pillanatkép.  
A volánnál  
a verseny névadója,  
Henrik porosz  
királyi herceg ül**



A második, a június 11-i napon két automobil nem kapott indulási engedélyt, mert „igen sok bűntetőpontot gyűjtöttek össze”. Az időjárás nem kedvezett a versenyzőknek, a tátrafüredi megérkezéskor a „kilátás a Tátrára el volt zárva”.

Magyar földön a harmadik és a negyedik szakasz útvonala húzódott. Június 12-én a 301,9 km-es Tátrafüred-Budapest és a június 14-i Budapest-Bécs szakasz 264,5 km távolsága jelentett erőpróbát a résztvevőknek. A június 13-i vasárnapot pihenéssel töltötték a versenyzők, az automobilon pedig az érdeklődők sokaságát csalták ki a bemutatkozás színhelyére, a „máskor toporzékoló mének nyertéséről hangos Tattersallba”. A magyar versenyzők, szervezők és közreműködők fontos eseménynek tartották hazánk bevonását a verseny megrendezésébe, s jellemző, hogy a fővárosban a „közönség felhívattott, hogy a fogadtatás fényét fokozandón lobogozza fel a házakat”.

Érdemes megjegyezni, hogy a magyarországi útszakaszokon nem történt karambol vagy baleset. A külföldi laptudósítók „egyértelműen akként nyilatkoztak, hogy a versenynek legszebb részét a Magyarországon átvonuló rész képezte”.

A negyedik nap (június 14.) magyar szemszögből kellemetlen eseménye volt, hogy a budapesti Röck autó „kivált” a versenyből. Egy nap pihenő után (június 15-én, a túra névadóját, a német Henrik herceget kihallgatáson fogadta Ferenc József) június 16-án tették meg a versenyzők a Bécs-Salzburg utat. A természeti szépségekben gazdag szakaszt gyönyörű időben „gyorsabb tempóban” futották be a résztvevők. A nemzetközi bizottság egy versenyzőt kizárt, egy kocsi pedig meghibásodás miatt feladta a versenyt.

A Henrik herceg-túra utolsó szakasza Münchenig tartott. Az időjárás megint erősen borúsá változott, de az egy pernyi időközökben indított kocsik az esőtől átnedvesedett utakon nem okoztak balesetet. A zárónap gyorsasági szakaszának hossza 5,5 km volt, és a kedvezőtlen időjárás ellenére igen nagy sebességet értek el a

külföldi figyelmé, más lesz a megítélésünk és „ezáltal hathatósan hozzájárul ahhoz, hogy idegenforgalmunk ne legyen többé csupán pium desiderium”. A magyaros „jámbor óhaj” cselekvő tenni akarássá változva „oly idegenforgalmat teremthet, amely legalább némi arányban áll a rendelkezésre

álló, de eddig kihasználatlan előnyökkel”. Ezért vették tudomásul elégedettséggel a magyar automobilizmus hívei, hogy a „nagy mérkőzés”, a nemzetközi túraverseny két szakaszának futamát hazánkban teszik meg a versenyzők.

A verseny előzményeként 1909.

A nyitónap „sebességi versenye” meglepően jó eredményeket hozott. Jellemző adat, hogy a legkisebb Opel kocsi 7,4 lóerejével 90,25 km/h sebességet ért el. Általában egyébként az volt a tanulság, hogy az aránylag kis teljesítményű kocsik „kiváló képességeket mutattak”.

► versenyzők. A leggyorsabb Opel kocsi közel 120 km/h sebességgel futotta be a távot.

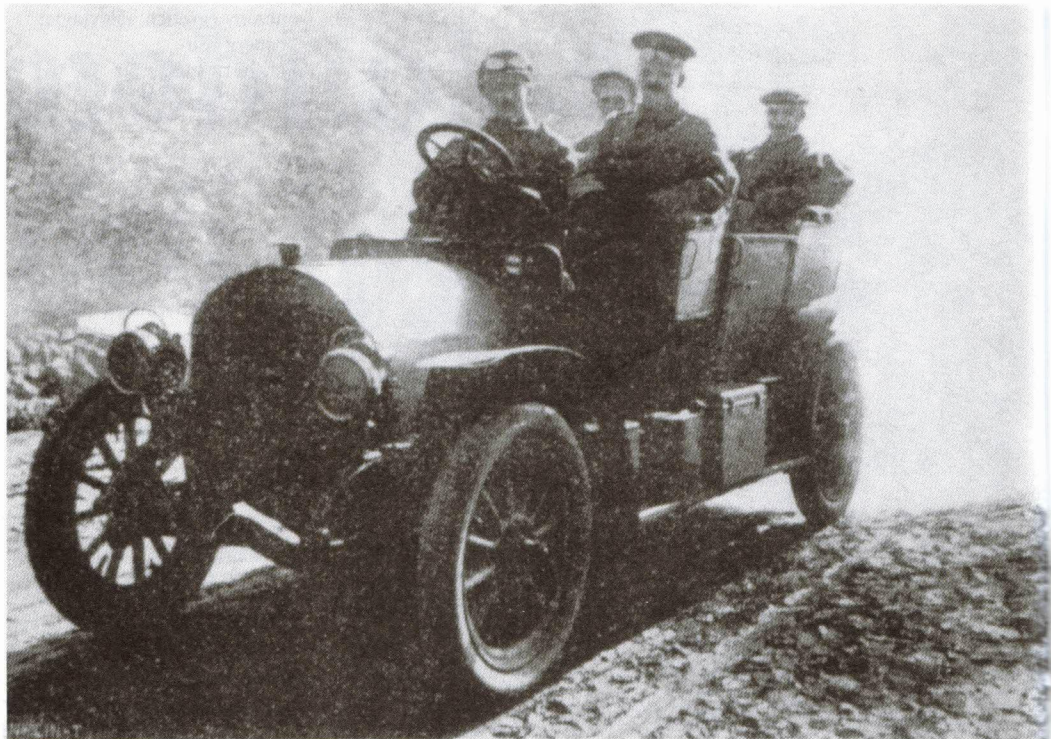
Technikai érdekességek hosszú sora vált ismertté. A sikeres szerelésre törekvés megmozgatta a tervezők fantáziáját. A kocsik verseny előtti előzetes megvizsgálásakor a kipufogócsövek nem megfelelő elhelyezése okozta a legtöbb gondot. Az egyik Puch kocsit például visszautasították, mivel a teljesítménymérésre törekvés miatt egyáltalán nem volt „kipufogó edénye”.

Egyes gyárak minden furfangos módszert felhasználtak kocsijuk előnyös kivitelezésekor. A korabeli krónikás szerint: „A Benz és Opel kocsik sajátosak, ezeknél a felületi ellenállás a minimumra van csökkentve. Még a lámpások fedele is csúcsosan van kiképezve”.

Mivel a túraverseny „amatőr jellegét kidomborították”, ezért a speciális szerkezetű és külalakú gépkocsik nevezését igyekeztek megnehezíteni. Ennek ellenére a Tattersallban az egy napig megtekinthető ünnepi automobilkiallításban „szoros értelemben vett normális alakú túrakocsi a Röck-féle magyar kocsikon kívül alig volt látható” – olvasható az egyik híradásban.

Szembeötlő újdonsággal jelentkezett a gaggenauai Süddeutsche Automobilfabrik. A szokásostól eltérő „aránylag igen magas motortokkal, motorházzal” kivitelezett járműben 100 mm-es hengerrúddal és 200 mm lökethosszal szerkesztett motort mutattak be. A tudósítások szerint a „szakkörök élénk érdeklődéssel és figyelemmel kísérték, hogy az ilyen szokatlan dimenzionálással szerkesztett motorok hogyan válnak majd be”.

A közbeiktatott gyorsasági versenyre tekintettel a szervezők egy-



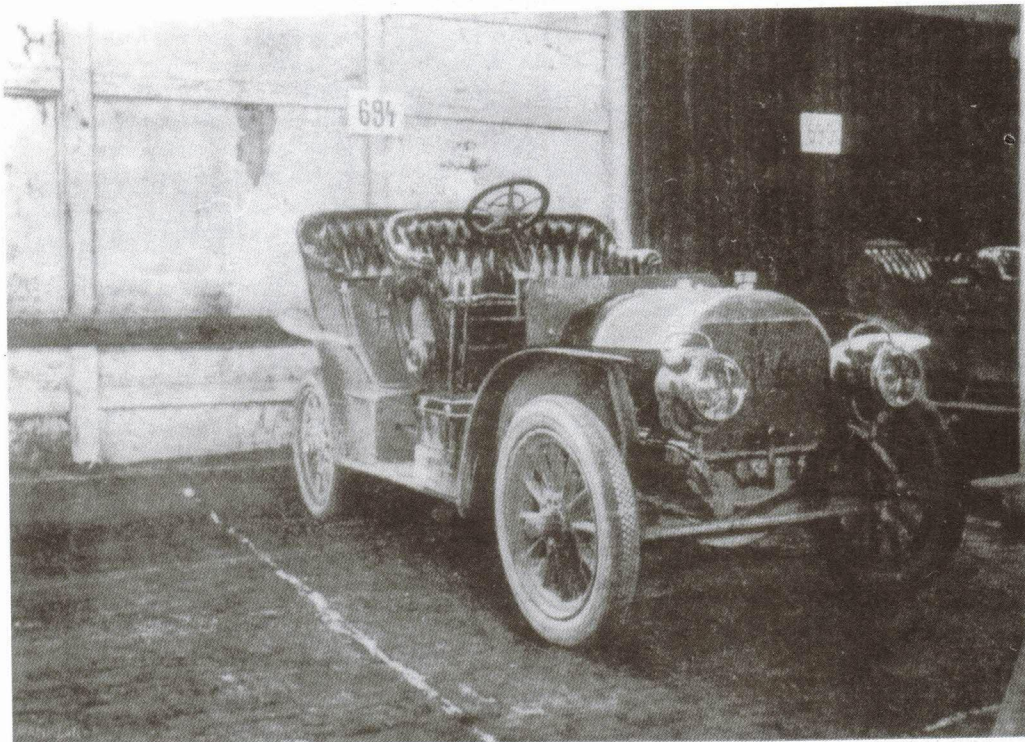
**A 674. számú automobil befut a budapesti állomáshelyre**

egy alkalommal „mulatságos túl-  
zásokba estek, amikor minden-  
áron igyekeztek a menet közben  
fellépő levegőáramlatot a mini-  
mumra redukálni”. Egy-két pél-  
dával jól szemléltethető a „mu-  
latságos túlzasok”. Volt megoldás,  
amikor a „motortok olyképp  
volt kiképezve, hogy a folytatását

képező szélfogóval együtt egy, a  
vízszintes irányban hátrafelé szé-  
lesedő tölcser benyomását kelte-  
te”. Más esetben még a kocsi el-  
ső tengelyének áramvonalassá té-  
telére is figyelemmel voltak, több  
autónál „élben metsződő vasbá-  
dog lemezzel borították”. A túra-  
kocsik „mulatságos kinézését”

Az egyik magyar csapat a ködbe burkolózó Tátrában  
Röck kocsiával rója a kilométereket

A Röck-gyár „csereszabatos kivitelben” készített kocsijának bemutatkozása a Tattersallban.  
(A korabeli illetékes körök nem ismerték fel az új iparág óriási jelentőségét, közömbösen hagyták, hogy 1912-ben Röckék beszüntessék az autógyártást)



fokozta, hogy a „fényoszóró tölcse-  
rekét fel- és leszerelhető cukorsü-  
veg alakú hegyes kúpokkal látták  
el azért, hogy kedvezően metsz-  
hessék a levegőt, és ez utóbbi cél  
érdekében a sárvédőket is prakti-  
kusan olyképp hajlították meg”.

Az egyik Opel kocsit tulajdono-  
sa vitte el a mulatságos megoldás  
pálmáját. A lámpák kötelező al-  
kalmazására irányuló kötelezettsé-  
gét olyannyira szimbolikusan ér-  
telmezte, hogy mindössze harmad-  
fél cm-nyi átmérőjű fényoszóró  
tölcserrel szerelte fel a járművét,  
és még azt is az ellenállást csök-  
kentő, tűhegyes, sárgaréz védőkü-  
pocskával látta el.

Az 1909. évi Henrik herceg-  
versenyre huszonkét díjat adomá-  
nyoztak, ezen belül magyar rész-  
ről hetet. A felajánlottak közül ér-  
demes kiemelni a porosz királyi  
herceg vándordíját, amely egy tú-  
raautomobilnek 40 cm hosszra ki-  
csinált, ezüstben pontosan ki-

dolgozott mását mutatta be, és a  
Német Császári Automobilklub-  
nak a versenyt büntetőpontok nél-  
kül abszolváló résztvevők részére  
kitűzött díját. Ezen az ezüstből  
készített művészi plaketten Mer-  
kur egy automobilra mutatva az  
öreg Chronosnak a haladást jelzi.  
A magyar adományozók közül ki-  
emelkedik a versenyhez csatlako-  
zásunkat szorgalmazó Zichy Béla  
Rezső gróf díja, amely „ezüst vi-  
rágtartó: egy sárkány négy keré-  
ken, elöl a sebességet személyesi-  
tő női alak, egy kormánykerékre  
támaszkodva, baljában villá-  
mokkal”.

A Berlinben startolt 108 kocsit  
közül 92 érte el a müncheni célt.  
Az első 12 automobil közül öt az  
Opel cég gyártmánya volt, és a két  
gyorsasági szakasz győzelme is  
„Opel Vilmos kereskedelmi taná-  
csos” nevéhez fűződött. Az Adler  
cég négy kocsija követte az Opel  
autók sikerét, és ezen kívül Benz

egy kocsival, a Mercedes és a  
Laurin-Klement szintén egy-egy  
kocsival szerepelt az összetáryo-  
zásban.

A verseny egészének „összoso-  
tályozását” elvégezve annak a tu-  
dósítónak kell igazat adnunk, aki  
a győztesek felsorolásánál nem  
állt meg, mivel szerencsére a  
„társadalmi mozgalom fellendült,  
értékes barátokat és értékes szere-  
tetet hozott Magyarországra a tú-  
rav verseny eseménysora”. Szá-  
munkra a nagy versenyben való  
részvétel akkor az elfogadott eu-  
rópaiságunkat jelentette.



Nyugati használt dízel-  
és benzínüzemű gépkocsik  
forintért  
a legolcsóbban.

Egyedi megrendelésre behozatal.  
Vámolás, vizsgáztatás.

#### BUDAPESTI SZERVIZÜNK:

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

#### VIDÉKI TELEPEINK:

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

Központi információ:  
129-7293

1132 Budapest XIII.,  
Kresz G. u. 26.  
Rent A Car  
Autó kölcsönzés

Szerviz, autójavítás,  
alkatrészellátással

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

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

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

## ATR

Autótransz  
Gépkocsikölcsönző  
és -szolgáltató Kft.



INFORMÁCIÓ: 129-7293

AUTOPRINT STUDIO

# ANNO

Négyesi Pál rovata

60 éve, 1931. június 5-én írta az *Autocar* című angol lap az az évi Indianapolis 500 versenyről: „A híres 500 mérföldes versenyen az időjárás különösen kedvezőtlen volt. Először úgy tűnt, hogy a versenyt el kell halasztani, ami példátlan eset lett volna. Szitált az eső, és a rekordszámú induló, 40 autó (ebből három 16, harminckettő 8, öt 4 hengeres) volánjánál egyre türelmetlenebb vezetőikkel csak várt, és a közönség azt kezdte el találgatni, miért fizetett ennyi pénzt? Aztán eltűntek a felhők, felszáradt a háromszögű téglákkal kirakott pálya és déltájban elindultak az autók. A hivatalos autó vezetésével az autók megtették a felvezető kört. A mezőnyt büszkén vezette Arnold, a tavalyi év győztese Hartz Millerével. Aztán fokozatosan nőtt a kocsik sebessége, a zászló lecsapódott (Indianapolisban repülőrajt van) és a mezőny nekilendült. Arnold félelmetes sebességgel, 109 mérföld/óra (kb. 165 km/h) vágott neki a távnak. Aztán az eső megint rákezdte, és a bírák óvatosabb tempóra intették a versenyzőket, mivel a téglafelület, amit még olajfoltok is tarkítottak, megbízhatatlanná vált. Arnold továbbra is óriási sebességet diktált, a 2. helyezett Louis Schneider (volt közlekedési rendőr) Bowes Salfast Special gépével négy körrel maradt le tőle. Aztán a 162. körben jött a tragédia. Arnold Millere elvesztette egyik kerekét, és összeütközött Johnson Richards gépével. Arnold kocsija nekivágódott a biztonsági falnak és kigyulladt. Szerencsére Arnold csak kisebb sérüléseket szenvedett. A versenyt végül is Louis Schneider nyerte 96,62 mérföld/óra (kb. 147 km/h) átlagsebességgel.”

\*\*\*

85 éve írta a *Motorwagen* című lap az első Grand Prix-ről: „A startsorrendet sorsolással döntöt-

ték el. Azután jött a kötelező mérlegelés, ahol két kocsi kivételével minden jármű elérte a minimális 1700 kilogrammos súlyt. Sajnos a tribünökről nem volt túl jó a kilátás, és ráadásul a nem eléggé elegáns publikum is megjelent.

Amúgy nagyon érdekes és tanulságos volt a verseny, bár az ACF jobban tette volna, ha a pálya veszélyes kanyarjait mellőzi. Nagyrészt az utolsó pillanatban lettek készek ezek az útszakaszok. Itt történt a legtöbb bukás. A defekt is kiesési okként szerepelt.

Defektet kaptak az Itala kocsik és egy Mercedes. Eltört a tengelye egy De Dietrichnek. Az élen a 2. kör kezdetekor két Brasier, egy FIAT, amelyet Lancia vezetett, egy másik FIAT, egy Clement és Szisz Renault-ja állt felváltva. Rövid időre az éllovasok közé került egy Hotchkiss és egy Panhard-Levassor is. Sokat számított a kerékcsere. Az a kevés szerencsés, aki levehető kerékkel rendelkezett, négy perc alatt cserélt kereket, a többiek egy jó óra alatt. Két versenyzőnek begyulladt a szeme,

mivel a pálya nem volt rendszeren kitakarítva, és a pályán maradt mosószer, a Goudron átláthatatlanná tette az autósszemüvegeket. Ha pedig valaki levette a szemüvegét, annak begyulladt a szeme a Goudrontól. Csak Lancia tehetett volna Szisz győzelmét kétségessé, de már az első napon négyszer kellett a hűtőkészülékét cserélni, ami négyszer negyed órát jelentett. A kétnapos versenyt végül a 34 indulóból 11 fejezte be.”

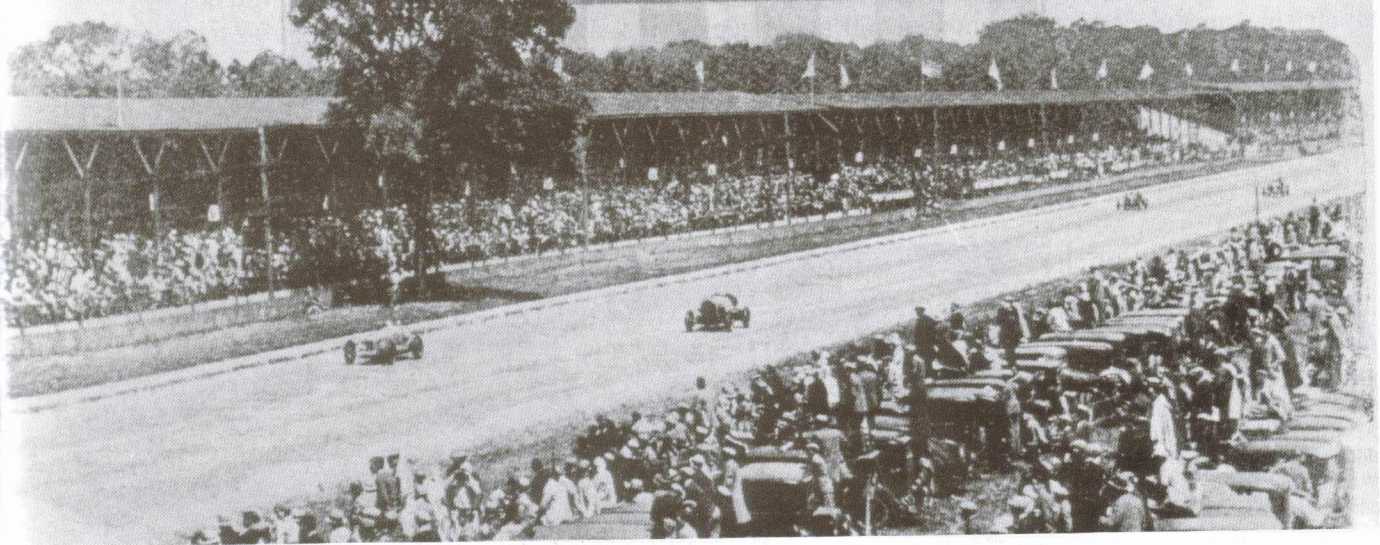
\*\*\*

A Rolls-Royce mindig is az abszo-



Két nézetben egy korai repülő hölgy. Minden kocsira más figurát terveztek

# INDIANAPOLIS



lút kocsit képviselte. Jelvénye a szárnyas Victoria, méltó ahhoz a kocsihoz, amihez tartozik. De ki és mikor tervezte ezt a jelvényt? Ha belelapozunk a 80 évvel ezelőtti angol *Automotor Journal*-ba, a március 18-i számban a következő cikket találjuk: „Kezdetben, amikor szükség volt arra, hogy az utakon töltött hosszú órák unalmát egy kis humorral és szórakozással ellensúlyozzák, még szóba jöhettek a bábfigurák stb. Van azonban valami kifejezetten nem angolos az ilyen játékokban. A Rolls-Royce gyár vezetői felháborodással figyelték, amikor szép gyártmányaik megjelenését így rontották. Az orrszobrok alkalmazását autók esetében helyeselni kell, és egyéb díszítésekhez hasonlóan, kifinomultan kell alkalmazni őket. Mi lehet bámulatra méltóbb a nemkívánatos kabala helyettesítésére, mint tervezni egy megfelelő orrszobrot, ami minden szempontból illik az autó többi részéhez. Ezt tette a Rolls-Royce cég, és a Rolls-Royce szelleme gyönyörűen művészi eredmény. A kérdéses alak a csend és a sebesség allegóriája, és a nagy energia titokzatos hasznosításáé. A munkával megbízott művész, Charles Sykes

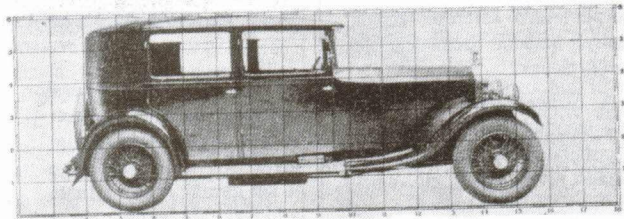
azt magyarázza, hogy amikor ezt a bájos istennőt tervezte, az Eksztázis szellemére gondolt, aki az utazást a legnagyobb gyönyörnek tekintette, és az autó orrára szállt le, hogy megmártózzon a friss levegőben.”

\* \* \*

1886-ban, 105 éve alkotta meg a föld első benzinmotoros járművét Karl Benz, Mannheimben. Járművének első nagyobb bemutatkozására két évvel később Münchenben, az erő- és munkagép-kiallításra került sor. Egy müncheni újság így írt 1888. szeptember 15-én: „Az ember beszáll a nagyon kényelmes, kétszemélyes ülésbe, a bal oldalon található karral beindítja a motort és a kocsit máris mozgásba lendül... A kilátásba helyezett próbatűzés elé nagy érdeklődéssel tekintenek.”

Két nappal később jelent meg egy másik müncheni napilapban a következő írás: „Igen ritkán, vagy még soha nem nyújtottak városunk útjait a járókelőknek elképesztőbb látványt, mint szombat délután folyamán, amikor a Sendlinger országútról a Sendlingerkapu téren át a Vilmos herceg útján keresztül szigorú futamban

egy egyfogatú hintó, ló és kocsirúd nélkül, kifeszített tetővel, amely alatt egy úr ült, három keréken a belváros felé sietett. A pillanatszerűen nyújtotta képet alig voltak képesek felfogni a járókelők, és valamenyik csodálkozása éppolyan általános volt, mint amilyen nagy.”



\* \* \*

Manapság az autós újságokban egyre-másra tesztelik a jobbnál jobb kocsikat. Olvassunk bele egy 60 évvel ezelőtti Rolls-Royce-tesztbe. Az újság az angol *Autocar*, annak 1931. évi május 29-i száma.

„Az átlag vezető, aki soha nem kezelte Rolls-Royce-t, valószínűleg szeretné tudni, miben különbözik egy átlagos autótól. Pár szóban lehetetlen összefoglalni a lényegét, de a fő benyomások a következők: a kormányzás finomsága, a motor

elképesztő hajlékonysága (értsd: zörgésmentessége) maximális sebességén, a csendes és minőségi gyorsulás. Amellett a műszerfal kapcsolóinak nem kell több két ujj nyomásánál, és a fékező rendszer annyira tökéletes, amennyire csak lehet. Az egyik legmeglepőbb dolog, hogy amint a kocsinak gázt

## A 25 lóerős, tesztelt Rolls-Royce méreteit szemléltető ábra (a mértékegység: láb)

adunk és felgyorsul, a vezető hallja, ahogy a levegő szemberepül a szélvédővel, és így a motor még véletlenül sem hallatszik a gyorsítás alatt. A kormányzás könnyű, a kormánykereket sem nehéz tartani. A fékműveleteket segíti a Rolls-Royce mechanikus szervója, aminek a vezető nincs is tudatában, mivel amint a cipője érinti a pedált, működésbe hozza a féket.”



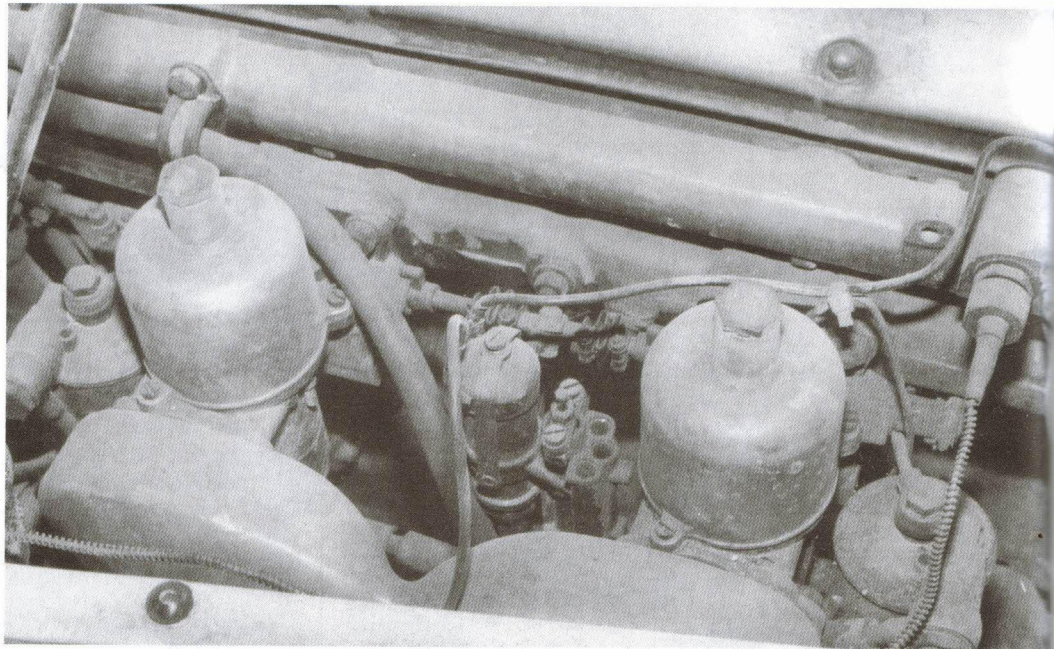
# Legendás autók karburátora, az SU

Karburátorokról szóló sorozatunkat most annak az SU karburátornak az ismertetésével folytatjuk, amely sok, megjelenése óta legendássá vált angol gépkocsiban oldotta meg a keverékképzés feladatát.

A századelőn két, a motor működését alapvetően meghatározó rendszer kialakítása jelentett komoly problémát a kor mérnökeinek. Az egyik a gyújtás volt, amit végül Bosch nagyfeszültségű rendszere oldott meg máig ható érvénnyel. A másik gondot az üzemanyagként használt benzinnel és a levegőnek a motor működési feltételeinek megfelelő összekeverése jelentette. Erre az egyik megoldást az állandó átmérőjű fúvókás rendszer adta meg, amelynek továbbfejlesztett változatait találhatjuk meg sok mai autóban is. Az ilyen típusú karburátoroknál minden üzemmód kiszolgálására külön rendszert alakítottak ki. Van külön hidegindító, alapjáratú, üzemi és gyorsítórendszerük annak érdekében, hogy a motor mindig olyan benzin-levegő keveréket kapjon, amelyet az adott üzemi feltételek megkívánnak.

A Skinner testvérek egészen más úton indultak el 1905-ben, és a karburátorépítésben olyan egyedülálló elvvel léptek elő, amely bizonyos módosításokkal a mai igényeknek is megfelel. Emellett karburátorukban mindössze egyetlen, változtatható átömlési keresztmetszetű fúvóka látja el mindazt a feladatot, amelyet a másik esetben csak külön-külön rendszerekkel sikerült megoldani.

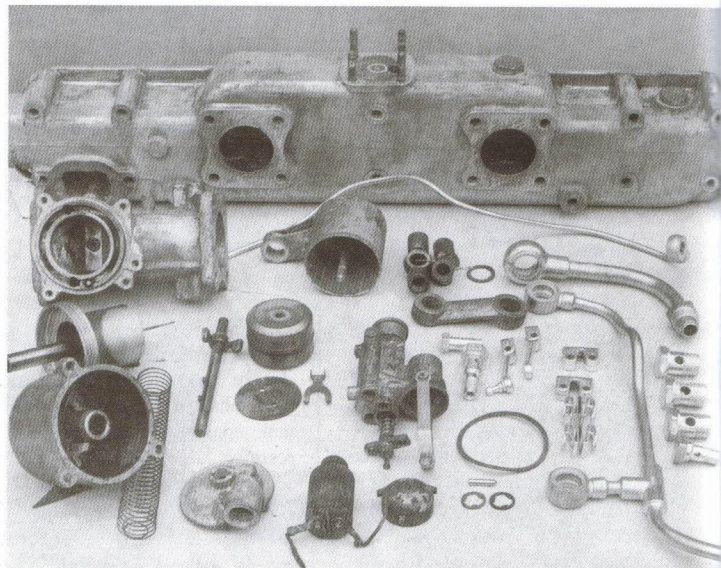
Az elv maga rendkívül egyszerű. Az elgondolás azon alapult, hogy a szívócsőben fellépő depressziót (környezetinél kisebb nyomás) használták fel a karburátor szabályozására. A nyomáskülönbséget kihasználó dugattyús részt leszámítva a karburátor működése az ismert tolattyúharan-



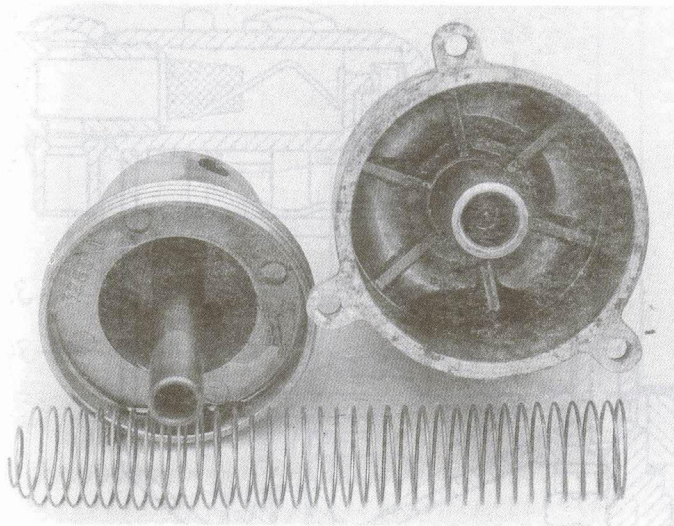
Két HD típusú SU karburátor, az ötvenes években gyártott Jaguar XK motorházteteje alatt.

A két harang között látható a hidegindító berendezés, amely a jobb oldali karburátor üszóházából kapja az üzemanyagot.

Érdekesség, hogy csak egy hidegindító berendezés szolgál a dúsításra, nem pedig karburátoronként egy-egy



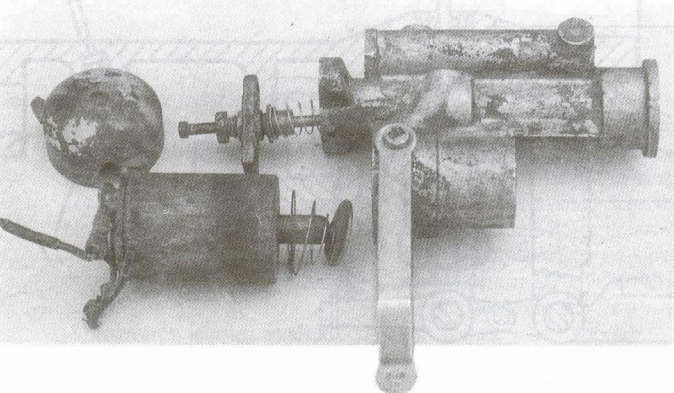
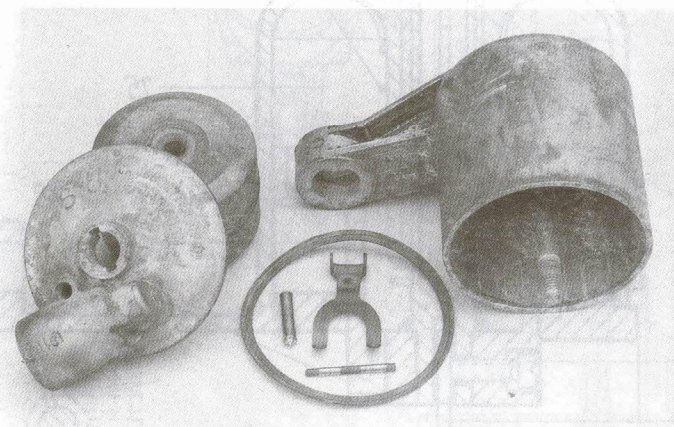
HD karburátor szétszerelve, háttérben a hathengeres motor szívócsővel



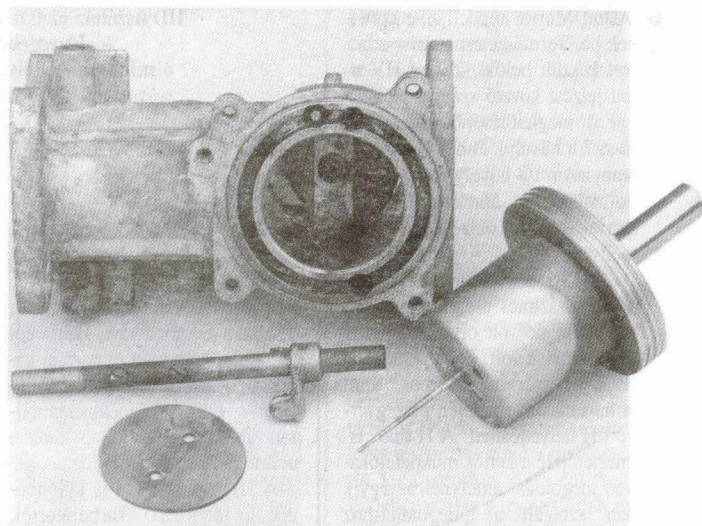
Az SU karburátorok lényege: a kisnyomású teret magába foglaló harang (jobbra), közepén a csillapítással. Balra a tolattyúharang-szabályozó dugattyú felülnézetben és az egységet alaphelyzetbe visszatoló rugó

Az úszóház részei

gos-tűs motorkerékpár-karburátorok működésével azonos, ahol a beáramló levegő mennyiségét a tolattyúharang, a benzin mennyiségét pedig kúpos tű szabályozza. Azonban míg ezeknél a karburátoroknál a tolattyúállást a vezető határozza meg a gázmarkolat elfordításával, addig a Skinner testvérek által kifejlesztett rendszerben ezt a szívócsőben lévő depresszió végzi, ami egyben azt is lehetővé teszi, hogy a motorba mindig megfelelő arányú keverék kerüljön. Ez az az egység – a tolattyúharangot működtető du-



Az SU HD karburátor szétszerelt hidegindító berendezése. Az előtérben lévő hengeres darab a mágneskerecs



Ilyen a másik oldalról a tolattyúharang-szabályozó dugattyúegység a csavarral rögzített kúpos szabályozótúvel (jobbra). Mögötte a tolattyúharang helyét – a keverőházat – láthatjuk, középen a tűfúvókával

gattyút és a kisnyomású teret tartalmazó harang –, ami jellegzetesé teszi az SU karburátorokat. A motorház alá tekintve és meglátva a dómszerű külső harangot, biztosan lehetünk benne, hogy SU karburátorral állunk szemben.

A Skinner United által gyártott karburátorok leggyakrabban használt, egyszerűbb típusai mindössze két részből állnak: az úszóházból és a keverőtérházból, amelynek a tetején ül, szinte megkoronázva azt, a nyomáskamra harangja. A keverőtér alatt található az állítható magasságú fűvókatartó. Ennek változtatható magasságában rejlik az, hogy az SU karburátoroknál ez az egyetlen fűvóka elég minden üzemi feladat megoldásához. Kezdjük a hidegindítással: ha meghúzzuk a hidegindító karját, ezzel kissé lejjebb húzzuk az alaphelyzetbe képest a fűvókatartót, és ezzel együtt magát a tűfűvókát is. Mivel a tolattyúharang és ezzel együtt a kúpos tű helyzete sem változott, így a lehűzt fűvóka nagyobb keresztmetszetet adó fűvókagyűrűt

tesz szabaddá, ami benzinben dúsabb keveréket jelent. A hidegindító karját visszatolva a tűfűvókatartó visszatér alaphelyzetbe, és most mint alapjáratú fűvóka működik. Ha ekkor gázt adunk, vagyis elfordítjuk, nyitjuk a fojtószelepet, akkor a keverőtérben csökkenni fog a nyomás, és mert a keverőtér kapcsolatban áll a tolattyúharang és a szabályozódugattyú feletti nyomáskamrával, ezért a nyomáscsökkenés a dugattyú felett, a külső harang belsőjében is megjelenik, és a helyretoló rugó ellenében (is) megemeli a tolattyúharangot a hozzácsavarozott kúpos túvel együtt. Ekkor még egy rendszer kap szerepet: a harang közepén elhelyezett csillapítórendszer, amely a tolattyúharang és szabályozó dugattyúegység mozgását csillapítja a harangban. Erre a rendszerre a szélsőséges, rángató mozgások kiküszöbölése miatt van szükség. Azonban még egy dolgot tud: tulajdonképpen itt van elrejtve az SU karburátorok gyorsítórendszerre. A csillapítófog dugattyúját ugyanis egy kis játékkal szerelik fel a rúdára, így a szabályozódugattyú feletti kisebb nyomás a csillapítódugattyú játékanak megfelelő mértékben először felrántja a tolattyúharangot, így a tű nagyobb keresztmetszetet nyit a tűfűvókában, ezért dúsul a keverék, majd a tolattyú csak ezután folytatja – már csillapítva – az útját.

Az első, már klasszikusnak is tekinthető SU karburátor, amely nemcsak működési elvét, hanem kialakítását tekintve is igazi SU karburátor, az 1929-ben kifejlesztett HV típus volt, amelyet a harmincas évek Lagonda, Frazer-Nash, Bentley, Rolls-Royce és

► Aston Martin modelljeibe építettek be. Természetesen egész sorozat készült belőle, ahol a HV típusjelzést követő szám a torokátmérő megjelölésére szolgált. A 0-s, 7/8 hüvelyk átmérőtől kezdve annyiszor 1/8 hüvelykkel nőttek a torokátmérők, amekkora szám a karburátor típusjelzésében szerepelt.

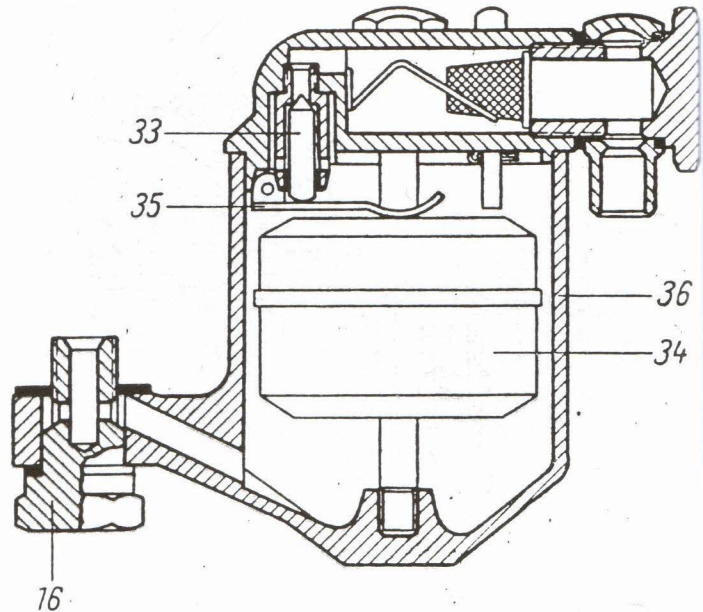
Az SU karburátorokat leginkább vízszintes áramlásúakra készítették, de volt olyan is, amely esőáramlású volt. Ilyen például az 1939-ig gyártott D típus, amit a hatvanas évek elején még gyártott H helyettesített. A H típus ismertetőjele a kettős működtetőkaros megoldás, amelynél az egyik kar szolgált a hidegindításhoz szükséges fűvókátartó-lesüllyesztésre.

Az egyetlen kivétel, amely nem

### HD úszóház metszete, lényegében minden SU-é ilyen

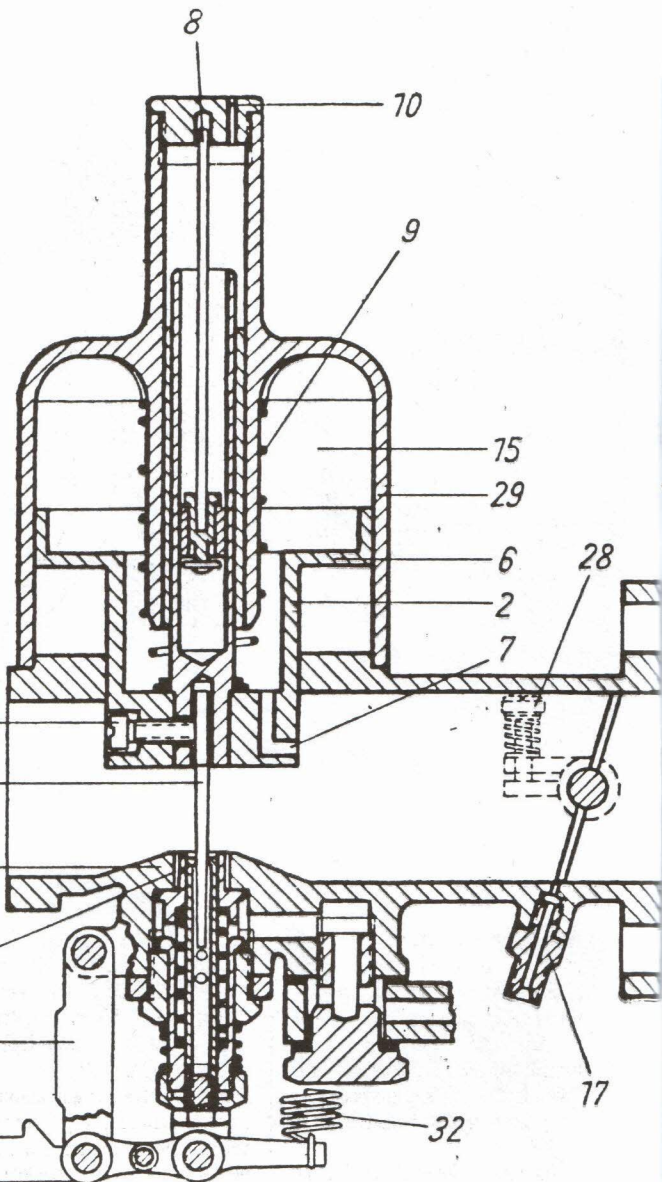
benzinszint, mint az úszóházban, viszont a levegőt a keverőkamrától teljesen elkülönített csatornán keresztül kapja. Az előállított dúsabb keverék a mágnesszelep nyitott állása esetén külön csövön áramolhat be a szívócsőbe.

A HD típus abban is különbözik a többi SU karburátortól, hogy az alapjáratú levegő mennyiségét nem a fojtószelep ütköztetőcsével, hanem az alapjáratú levegő-



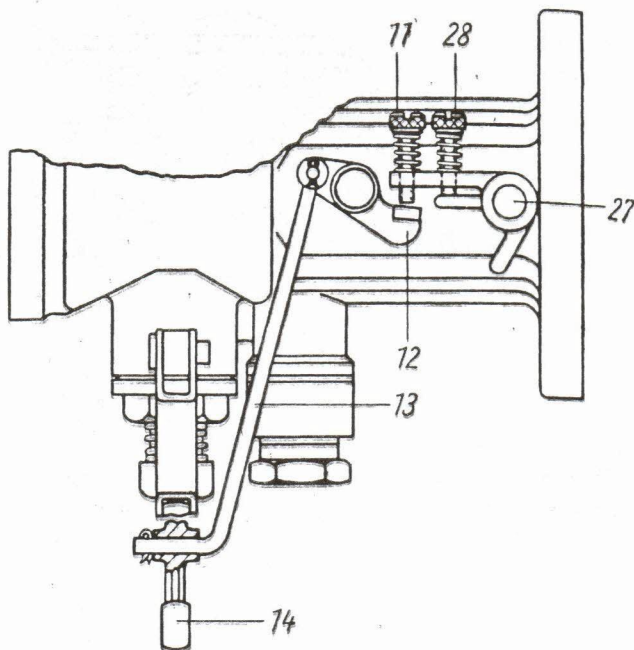
2. Tolattyúharang-szabályozó dugattyúegység
3. Szűkítés (torok)
4. Tűfúvóka
5. Kúpos szabályozótű
6. A tolattyúharang-szabályozó dugattyúegység szabályozódugattyú része
7. Összekötő furat
8. Csillapítás
9. Helyretoló rugó
10. Furat
11. Alapjáratú keverék minőségét szabályozó csavar
12. Hímbakár
13. Összekötő rúd
14. Fúvókaállító kar
15. Kisnyomású tér (nyomáskamra)
16. Főfúvóka
17. Csőcsonk
18. Összefogó csavar
19. Dúsítófúvóka (hidegindítás)
20. Kúpos tű
21. A hidegindító berendezés levegőfurata

22. Szelep
- 23-24. Az elektromágnes tekercse
25. Indítókeveréket szállító cső
26. Szívócső
27. Fojtószeleptengely
28. Fojtószelep-ütköztető csavar
29. Külső harang
30. Rögzítőcsavar
31. Szögemelő kar
32. Visszahúzó rugó
33. Úszóháztűszelep
34. Úszó
35. Tűszelepkengyel
36. Úszóház
37. Hidegindító berendezés
38. A mágnesszelep elektromos csatlakozói
39. A hidegindító berendezés levegő-hozzávezetése
40. Keverőháztest
41. Visszatoló rugó
42. Határológyűrű
43. Állítócsavar

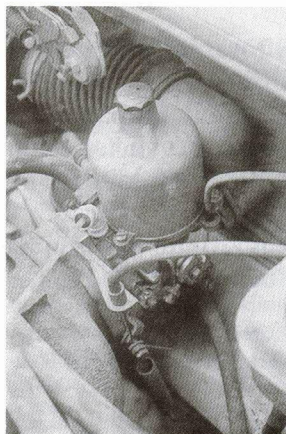


Az SU HD karburátor hosszmetzeti képe

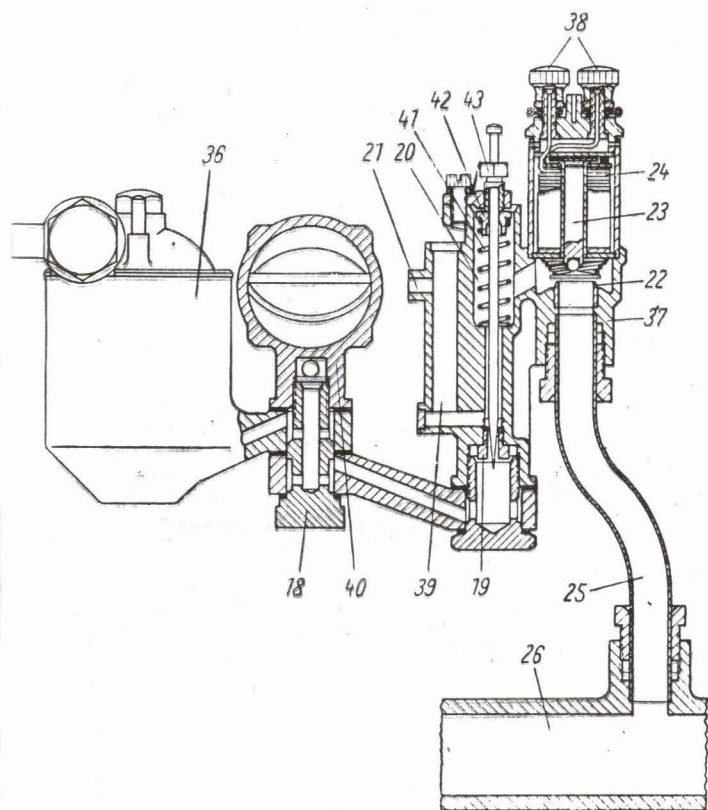
teljesen az előbb leírtak szerint működik, a HD típusú karburátor, amelyet az ötvenes évek elején fejlesztettek ki, és a hatvanas évek végéig főleg Jaguarokban teljesített szolgálatot. A különbséget az eltérő hidegindító rendszerben találjuk, amely ennél a típusnál teljesen különálló egység. A HD típus így nem két, hanem három részből áll, a keverőház egyik oldalán az úszóházat, a másikon a hidegindító berendezést találhatjuk, amelynek érdekessége, hogy működtetésére elektromos mágnesszelep szolgál. Ebben a hidegindító berendezésben ugyanaz a



A HD karburátor alapjázatának beállítására szolgáló csavarok elhelyezése



Ilyen HS karburátor van a Mink motorházteteje alatt



A HD típusok különleges hidegindító berendezésének metszete

svéd Volvo is SU karburátorokkal szerelte fel a hatvanas években előállított sportmodelljeit. A HS karburátort két különlegességéről ismerhetjük fel biztonsággal: az egyik ezek közül az úszóházat a keverőházzal összekötő fémborítású műanyag cső, a másik egy különleges berendezés, amely a szívó- és a kipufogócső között teremti kapcsolatot. Ez a berendezés egy szelepet tartalmazó fémcsőből és a szívó-, illetve a kipufogócsővel kapcsolatot teremtő gumicsövekből áll, a szerepe pedig az, hogy kis fordulatszámon, illetve alacsony fordulatszámon a szelep kinyit, és így a szívócsőbe érkező keverék az odavezetett kipufogógáztól felmelegszik. Nagyobb fordulatszámon a szerkezet bezár, nem engedi, hogy a keverék kapcsolatba kerüljön a forró kipufogógázzal. A megoldás előnye az üzemanyag jobb, hatékonyabb elégetése; az elszegényített keverék révén csökkenthető az alapjáratú fogyasztás.

Az SU karburátorok eddigi utolsó változatát a hatvanas évek vége óta kisebb módosításokkal előállított HIF típusa jelenti, ami külső kialakítását tekintve abban

furat keresztmetszetét változtatató kúpos csavar ki-, illetve becsavarásával lehet beállítani. Az alapjáratú benzín mennyiségét szintén esavarral állíthatjuk be, amely hímében keresztül határozza meg a tűfűvókátartó egység magasságát, és így az alapjáratú keverék összetételét.

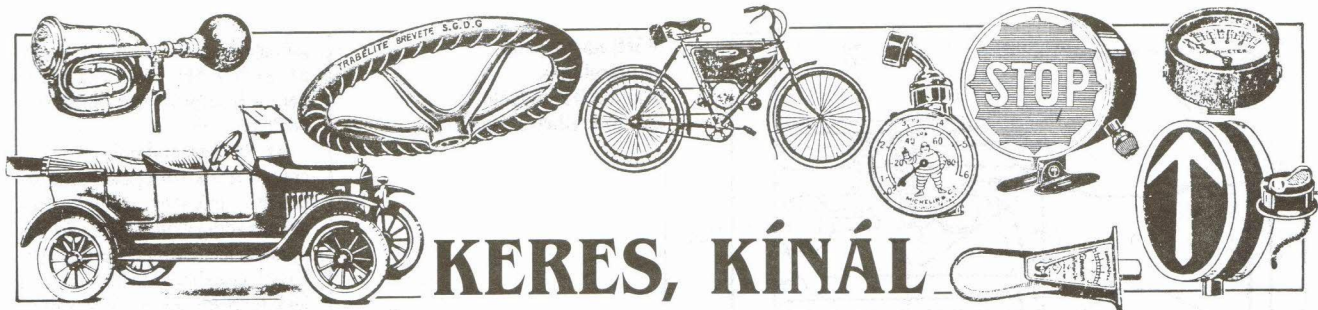
Visszatérést jelentett az alapok-

hoz és az egyszerűséghez az 1959-ben megjelent HS típus, amely egyike az SU legismertebb darabjainak. Sikerét jellemzi, hogy a ma is gyártott legendás Minitől a Rolls-Royce-ig szinte nem volt olyan angol autótípus, amelyet nem az SU-gyár termékével szereltek volna fel. De a siker nem maradt a brit szigeteken, a

különbözik a többi típustól, hogy az úszóház nem külön oldalt, hanem a keverőház alatt elhelyezve található.

Az SU karburátorok elve, felépítése rendkívül egyszerű, megbontását mégsem ajánljuk, legalábbis addig nem, amíg gyári felújítókészletet nem szereztünk be. Kialakításukból adódik, hogy a legkisebb tömítetlenség a karburátor üzemképtelenségét okozhatja. A beállítás sem tartozik a leg-egyszerűbb műveletek közé; például a H típusnál az alapjáratú keverék beállítását az egész fűvókátartó egység ki- és becsavarásával lehet elvégezni, majd a fűvókátartót kontraanyával rögzíteni kell. Eközben persze a levegő állítására is figyelni kell, így könnyen követhetünk el olyan hibát, hogy utána autónkat még beindítani sem tudjuk. A fűvókátartó nem megfelelő beállítása (mivel ez egyben a hidegindító is) rendkívül nagy üzemanyag-fogyasztást okozhat. A karburátor teljes beállíthatatlanságát okozhatja a fojtószeleptengely kopása mellett az egyetlen kopni képes alkatrész, a szabályozótű nem megfelelő állapota. Ennek kopásáról csak a karburátor teljes szétszerelésekor győződhetünk meg, amihez azonban jó, ha már megvan a felújító készletünk, amely természetesen tartalmaz szabályozótűt is, és így lehetséges annak kicserélése. Sajnos, hozzáértés hiánya miatt, még a szakemberek közül is csak kevesen vállalják az SU karburátorok besabályozását. Akiknek azonban ilyen karburátorral felszerelt autójuk van, azok előbb-utóbb felderítenek olyan szerelőt, aki vállalja a különleges szerkezet besabályozását. Ha valakinek mégis gondot jelentene ilyen szerelő megtalálása, a következő tippet adhatjuk: keresse fel Gerő Balázs XVIII. kerület, Gábor Áron u. 9/B alatti műhelyét.





## KERES

### AUTÓ

**ADLER** Junior Cabriolet-hez motort, futóműalkatrészeket, márkatársakat. Horváth Ferenc, Szeged, Teréz u. 46/B 672.4 Tel.: (62) 11-438.

**CSAJKÁT, ZIL-t, ZISZ-t,** vagy bármilyen más veterán autót vagy ritkaságot. Valutával fizetek, részletes, fényképes ajánlatokat kérek. Szabó Balázs, 9700 Szombathely, Wesselényi u. 2/A.

**FIAT 500-ast** keresek, érvényes műszakival. Papp Tibor, 5100 Jászberény, Forgács u. 1.

**FORD** Eifel 1938-ashoz, Ford Perfekthez és Ford 10-eshez hűtőt, műszereket, differenciálművet, kormányművet és egyéb alkatrészeket, valamint műszaki irodalmat. Szalay János, 1094 Bp., Páva u. 37.

**GAZ-Fordhoz** tetőszerkezetet, kormányművet. Mercedes 170-es kabrió, roncsot is. Gyöngyösi István, 6760 Kistelek, Tanya 342. Tel.: (62) 75-125.

**LANCIA** Augusta 1934-eshez hűtőt, hőfokmérőórát, benzinszintjelzőt, kormánykereket, oldalüvegeket, lámpákat, dokumentációt. Ford Eifel 1937-eshez komplett jobb első tengelycsontot fékkel, kabriótetőt, légszűrőt, zárat, műszerfalat, dokumentációt. 1917-es Ford T-hez kabriótetőt, motorháztetőt, sárvédőket, ajtókat, görgős megszakítót, indítómotort, dinamó-fogaskereket, gyújtáskapcsolót, ampermérőt, márkatársakat, alkatrészeket elad, cserél. Magomobil 1920-26-oshoz motort, váltót, karosszériát, műszerfalat, kerekeket. Willys Jeephez alvázat, karosszériát, rugókat, sebességváltót. GAZ-Fordhoz tetőszerkezetet, kormányművet. Mercedes 170-es kabrió, roncsot is. Gyöngyösi István, 6760 Kistelek, Tanya 432. Tel.: (62) 75-125.

**OPEL** Olympia Rekord P II-höz (kétajtóshoz), jó állapotban levő

**E rovatunkban megjelenő hirdetések ingyenesek.**

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

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

küszöböt, hátfalat és hátsó sárvédőket. Wagner Ferenc, 2040 Budaörs, Köhid u. 23. Tel.: 153-7037.

**SKODA** kabrió (tábori), műszaki leírást vagy bármilyen címet, ahol e típusról részletesebb felvilágosítást kaphatok. Az autó orrmotoros, egyenes ablakú, nyitott. A keresett információk hiányában esetleg eladnám. Bélavári Vilmos, 2085 Pilisvörösvár, Táncsics u. 18. Tel.: napközben 252-7999/128.

### MOTORKERÉKPÁR

**AJS** 1931-es 500-as OHV-hez kerekeket, kuplungot, kuplungfedeleket és sárvédőket. Ugyancsak keresek Austro-Motorette kerékpársegédmotort, Cockerrel-Colibri, Piccolo vagy bármilyen egyéb régi segédmotort. Klisics János, 6729 Szeged, Balázs Béla u. 1. Tel.: 62/26-317.

**ARIEL** Red Hunter 500-ast, Benelli 500-ast, Puch és Moto Guzzit 1940-ig, Puch 125/1940-est, Puch 125 S-t vagy TS/1948-as duplaporlasztós motorokat vennék, minden állapotban, részenként is. Fényképes ajánlatokat az alábbi címre várok: Ruday, 9028 Győr, Erfurt u. 5.

**BÁRMILYEN** típusú veterán négyütemű motorkerékpárt és alkatrészt. Ajánlatot kérek. Pálvolgyi Tibor, 1163 Bp., Kézbesítő u. 2.

**BABETTÁHOZ** (nagykerékűhöz) kormányt és nyeret. Kovács István, 8100 Várpalota, Jókai u. 1. II/9. Tel.: (80) 72-766.

**BÁRMILYEN** típusú 1950 és 65 között gyártott versenymotort vennék. Ajánlatokat műszaki le-

írással és fényképpel várok. Balogh István, 3580 Tiszaújváros, Árpád u. 8. 2/1. Tel.: (49) 11-378.

**BMW R 35-öshöz** keresek hátsó kereket, hátsó kardánházat, kardántengelyt, sebességváltót, tank-sapkát és hátsó keréktengelyt. Ugyancsak keresek KS 750-eshez motort, váltót, benzincsapot, kilométerórát, kereket, Steib oldal-kocsicsónakot, valamint kipufogórácsot és dobort. 100-as Victoriához tankot és kerekeket; Terrot 500-ashoz első csóvillát, Lucas mágnest és üzemanyagtankot. Zündapp 200-as vázat, első villát és kerekeket, valamint R 23-as BMW-t. Lőczy László, 8849 Szentá, Vasútállomás.

**BMW 51/2-kereket.** Szabó József, 7090 Tamási, Dózsa Gy. u. 84.

**BMW R 69-es** vagy R 50-es vázat hátsó lengéscsillapítóval és kerékekkel, szép formájú csepptankot, valamint BMG 98-as tankot és álló vagy többhengeres V, minimum 500 cm<sup>3</sup>-es motorblokkot. Létránth Gábor, 9029 Győr, Benedek Elek u. 80/A. Tel.: (96) 16-566.

**BMW R 12-eshez** hengerfejet és kormányserelvényeket. Horváth Ferenc, 6724 Szeged, Teréz u. 46/B. Tel.: (62) 11-438.

**DONGÓ** segédmotort vagy bármilyen más, kerékpárra szerelhető kismotort. Tel.: Eger, 20-276.

**HARLEY-DAVIDSON** és Indian motorkerékpárokat vagy komplett motorblokkokat. Üzemképtelen is érdekel. Márton László, Gölle, Kossuth u. 6. Tel.: (82) 74-008.

**IFA BK 350-es** kardántengelyes motorkerékpárhoz kerekeket, főleg hátsót. Hegedűs Péter, 3070 Bátorfyerénye, Barátság u. 6.

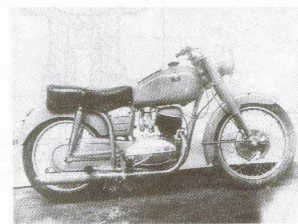
**ISZ** motorkerékpárhoz olyan, le-

hetőleg két beöntőnyílású üzemanyagtankot, amelynek oldalára szerelték a sebességváltó kart, a tetején pedig szerszámosrekesz van. Soós Imre, 5520 Szeghalom, Újtelep II. utca 44.

**NSU 250-eshez** kuplungot, légszűrőt, lámpát, ülést és kipufogót. FN 500-ashoz kipufogót, tankot, lámpát és ülést. Gyöngyösi István, 6760 Kistelek Tanya 432. Tel.: (62) 75-125.

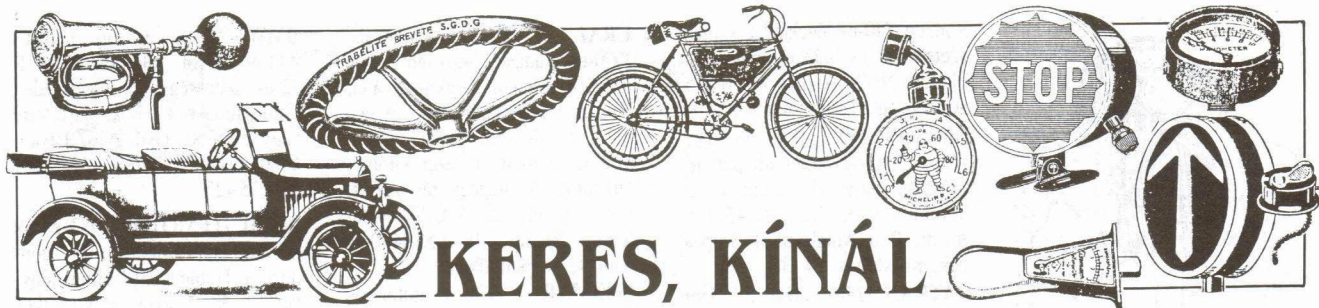
**PANNÓNIA P 12-eshez** első és hátsó sárvédőt, láncvédőt, 2 db kipufogódobot, komplett gyári irányjelzőt, első teleszkópokra gumiharmonikát, hengerfejet. Serreg Péter, 3400 Mezőkövesd, Vörösmarty u. 19. Tel.: (40) 11-909.

**PANNÓNIA TL 250 de Luxe-hoz** (1957-es kiadásiúhoz) keresek a képen látható eredeti hátsó lámpát, bármilyen állapotban. Trócsányi Balázs, 7624 Pécs, Ifjúság u. 9/B. Tel.: (72) 16-344.



**PANNÓNIA P20-ashoz** forgattyústengelyt, hajtókarokat, dugattyút és dugattyúgyűrűket. Varga Szilveszter, 8948 Nova, Néphadsereg u. 17/A.

**RÉGI MOTOROK,** motorkerékpárok bármilyen eredetileg kiadott katalógusait, prospektusait, valamint egyhengeres Pannónia motorokról bármilyen dokumentációt. Keresek még eredeti Bosch kerékpárdinamót, első lámpát, régi kerékpár-katalógusokat és -árjegyzékeket. Ugyanitt vennék Dongó motort, ennek műszaki leírását, régi motorösszeműveket, RS 75 típusú motorösszeműveket és 57-es méretű acélsíksakat. Laczi Ervin, 4161 Bánd, Bajcsy-Zs. u. 57.



# KERES, KÍNÁL

**URAL M33-as** alkatrészeket keresek, főként a motorblokk és annak alkatrészei, esetleg komplett blokk érdekel. Bodor Balázs, Ötveny, Arany J. u. 40. Tel.: (96) 65-026.

**URAL M 72-es** restaurálásához dinamót vagy a dinamó kefetartó részét. Kutasi Balázs, 7100 Szekszárd, Erkel F. u. 8.

**ZÜNDAPP KS 750-eshez** motort, váltót, valamint ezek alkatrészeit, elsőfék-dobot, kulisszát, levegőszűrőt, kormányserelvényeket és egyéb alkatrészeket. Turi István, 9023 Győr, Felszabadulás u. 88.

## KÍNÁL

### AUTÓ

**AUSTIN Cambridge** (1968), Ford Zephyr (1956), Ford Zodiac (1956) eladó vagy cserélhető. Pausz Ervin, Piliscsaba, Ady E. u. 18.

**BMW 321-es** (1938-as kiadású) veterán autót restaurálva, sok pótalkatrésszel. Bertalan Zoltán, 5094 Tiszajenő, Vasút út 197.

**BORGWARD Isabella** 1958-as kiadásúhoz 1500-as motort, fűdarábokat, karosszériaelemeket és egyéb alkatrészeket. Szabó Viktor, 8360 Keszthely, Helikon köz 12/C.

**CITROËN DS-21** típusú gépkocsit, „alkatrészként” is. Érdeklődni 17 óra után mindennap a 149-0917-es telefonon.

**DAF 33-as**, 1965-ös kisautót. Marosfalvi Mihály, 1149 Bp., Nagy Lajos király útja 187.

**DAF 33**, 1971-es kiadásút. Érdeklődni a 156-9946-os telefonon.

**DKW Juniorhoz** rengeteg alkatrész eladó. Juhász Sándor, 2700 Cegléd, Lövész u. 5. 18 óra után.

**DKW UNION** veterán autót, valamint DKW Junior motort és váltót. Kreisler Gábor, 1188 Budapest, Kölcsey u. 122/B.

**DODGE** vagy GMC típushoz 1 db lámpát. Murray Péter Pál, 1053 Budapest, Kálvin tér 3.

**FIAT 500-ashoz** jobbos-balos komplett ajtót, valamint Steyr 500-ashoz levehető tetőt üveggel és kárpittal. Takács György, 1221 Budapest, Naprét u. 13. Tel.: 226-3206.

**FIAT 500-as** (első kiadású) lejáró műszakival, üzemképes állapotban, egyben vagy alkatrészként eladó. Kontér Béla 5400 Mezőtúr, Tamkó Sirató u. 5.

**FIAT 500-ashoz** és 850-eshez váltót, dinamót, kormányművet, felújított lengőkarokat, komplett kerekeket, üveggarnitúrát, indítómotort, ajtókat, üzemanyagtankokat, kuplungszerkezetet és fogaskoszorút. Bócsi Gyula, 4700 Mátészalka, Toldi u. 9. Tel.: (44) 10-723.

**FIAT 500-ast**, 1969-es évjáratút, lejáró műszakival, vizsgára 90%-ban felkészítve, új gumikkal, új fényoszoróval, felújított motorral és tartalék alkatrészekkel. Irányár 40 ezer forint. Érdeklődni minden nap 17 óra után, Zsíros János, 4271 Nikepércs, Kossuth u. 28.

**FIAT 500-hoz** első-hátsó szélvédő és oldalablakok gumiaágyal együtt eladók. Tel.: (41) 52-704, este.

**FIAT Topolinóhoz** újragyártott dísztarcsákat. László János, 1213 Budapest, Hajós u. 9.

**MERCEDES 220 SEb** sport kupét, 1965-ös évjáratút, befejezetlen restaurálással 250 ezer forintért. Kapronczai György, 1106 Budapest, Nagyicse u. 4.

**MERCEDES 220 Sb** 1959-es rendszám nélküli eladó vagy veterán motorkerékpárra cserélhető. Benke Mihály, 1158 Budapest, Molnár Viktor u. 60.



**OPEL Kapitán** 1958-as kiadású nagyon jó állapotban működőképesen eladó. Tel.: (79) 25-448.

**OPEL Rekordhoz** (1958-as kiadású panorámához) első-hátsó szélvédő üveget és differenciálművet. Bokor Ferenc, 8000 Székesfehérvár, Balatoni u. 105.

**PEUGEOT 403-as** veterán üzemképesen, de felújításra szoruló állapotban eladó. Ugyanitt kínálok egy Daf 33 Variomatic furgont, üzemképtelen állapotban. Simon János, tel.: 149-7104 munkaidőben.

**P 70-es**, 1958-as évjáratú eladó. Érdeklődni. Hajdúné, tel.: 168-5021 esti órákban.

**POBEDÁT** jó állapotban, valamint egy Warsawa M20-ast (felül szeleplelt motorral) üzemképesen, a karosszéria javításra szoruló állapotban, olcsón. Kovács Gellért, 8360 Keszthely, Deák F. u. 63/C.

**SKODA Felicia** (1961-es kiadású) eredeti alkatrészekkel felújítva, téli-nyári tetővel eladó. Ugyanitt kínálok fenti típushoz alkatrészeket (új differenciálmű, vezérműkerék és lánc, kéttorkú karburátor, főtengely, lendkerék, kipufogó, szívótorok, lengéscsillapító, kormánymű, fékhengerek). Tóth, 2120 Dunakeszi, Vadász u. 30/A.

**SKODA Octavia Super** csontszínű, garantáltan 60 ezer kilométer futott, garazsírozott, tökéletes eredeti állapotú, frissen műszakizott, 30 éves gépkocsit kínálok új rendszámmal, új gumikkal, üléshez, rádió-magnóval, riasztóval és sok pótalkatrésszel. Polacsek Dániel, Budapest XV. ker., Sín u. 18. Tel.: 169-4641, napközben.



**SKODA Felicia- és Octavia-**porlasztókat, Moszkvics-gyújtás-elosztót. Laczi Ervin, 4161 Báránd, Bajcsy-Zs. u. 57.

**STEYR-PUCHOT**, 34 éves bokszermotort, nyitható tetővel, felújított motorral, futóművel, jó karosszériával, 4 literes fogyasztással és másfél év műszakival. Felinger Zoltán, 7626 Pécs, Újvilág u. 20. Tel.: (72) 39-066.

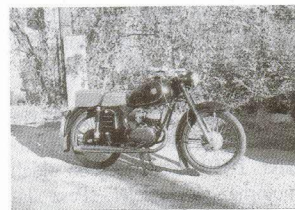
**STEYR-PUCH 500-as** veterán kisautót 1992. augusztusig érvényes műszakival. Jakabné Takács Szilvia, 3200 Gyöngyös, Kossuth u. 5-7.

**TATRAPLAN 2 db** eladó, az egyik üzemképes, a másik bontásra alkatrésznek. Az autókhoz eredeti gyári dokumentációt adok. Németh Tamás, tel.: 157-6087.

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

## MOTORKERÉKPÁR

**DANUVIA** 1959-est, jó állapotban. Dr. Heinisch Pál Budapest, tel.: 135-5865.





**BMW R 69-es** motorkerékpárt, Jawa Pionirt eredeti állapotban, egy 250-es szóló Jawát, egy 350-es oldalkocsis Jawát, valamint egy Wehrmacht oldalkocsit. Ugyanitt kínálok még Simca 1000-est üzemképesen (forgalmi leadva) és egy 36 éves, felújított 1700-as Opel Rekordot. Rozsnyai Szilveszter, 6900 Makó, József A. u. 22/A.

**BMW R 25/3-as**, R 26-os szóló, R 51/3-as oldalkocsis üzemképes, jó állapotú motorkerékpárokat. Ugyanitt kínálok még R 35-ös motorblokkot váltóval, valamint egy R 25/3-as motorblokkot gyújtórész nélkül. Hevér Lajos, 6600 Szentes, Sáfrán M. u. 2. Tel.: (63) 12-611/138 m., délelőtt.

**CSEPEL 125-ös** és szintén 125-ös Danuvia felújított veterán motorkerékpárt. Kovács György, 5650 Mezőberény, Bajcsy-Zs. u. 36.

**DANUVIA**, Simson 250-es és Csepel motorok kitűnő állapotban eladó. Juhász Sándor, 2700 Cegléd, Lövész u. 5., 18 óra után.

**HONDA CB 125-ös**, kéthengeres, négyütemű, 1971-es évjáratú motorkerékpár olcsón eladó. Érdeklődni: 128-4328, 112-7771.

**JAWA Ideal 1966-os** kiadású kis-motort. Kovács István, 8100 Várpalota, Jókai u. 1. II/9. Tel.: (80) 72-766.

**PANNÓNIA T 5-öst** 1992-ig érvényes műszakival és tartalék alkatrészekkel. Márkus Gyula, 3300 Eger, Hevesi Sándor u. 33. Tel.: (36) 19-063.

**PANNÓNIA P 21-est** átalakítva, töltési hibával, 13 ezer forintért. Harsányi Zsolt, 4400 Nyíregyháza, Legyező u. 78/1.

**PANNÓNIA P 20-as** Bol d'or 1972-es gyári 34 literes benzintartályt. P350-es bal és jobb oldali motorház-oldalfedelet. Pesz János, 1214 Bp., Rákóczi u. 345/A.

**ROYAL ENFIELD 250 cm<sup>3</sup>-es** motorkerékpár szétszedett állapotban, kisebb hiányokkal, valamint egy 60 cm<sup>3</sup>-es Wanderer Sa-

xonette (40-es évekbeli) szintén szétszedett és hiányos állapotban eladók. Nyéki András, 9200 Mosonmagyaróvár, Belsőannisz u. 8.

**SIMSON 250 cm<sup>3</sup>-es** motorkerékpárt, kifogástalan állapotban, műszaki vizsgával, valamint egy Tatran-blokkot. Irányár: 45 ezer forint. Béli Antal. 8861 Szeptenek, Kossuth u. 34.

**TATRAN 125-ös** vázat, Zündapp 800-ashoz ST oldalkocsit, pedálos Komart kerék nélkül, motor-kulit, Balkánhoz vázat és 125-ös Csepelhez vázat. Lőczy László, 8849 Szentá, Vasútállomás.

**URAL M 72-es** oldalkocsit (5000 Ft), üzemanyagtankot (600 Ft), motort (9800 Ft), sebességváltóházat (1200 Ft), levegőszűrőt (300 Ft), kardántengelyt (1000 Ft), első féktámat (300 Ft), 2 db első sárvédőt (500 Ft), 1 pár kipufogókönyököt (500 Ft), 1 db kipufogódobot (500 Ft), kormányt szerelvényeivel (1200 Ft), kereket (1500 Ft), berúgókart (400 Ft), csomagtartót (300 Ft), differenciálművet (2500 Ft), hátsó rugóstagot, rugó nélkül (500 Ft), hátsó rugóstagokhoz tűzőtengelyt 2 db (500 Ft), Csepel 125-öshöz üzemanyag-tankot (500 Ft), első-hátsó kereket (500 Ft/db), sárvédőket (200 Ft/db), motorblokkot (1800 Ft), fűrt hengert (1300 Ft), 2,50×19-es külsőt belsővel (700 Ft/db), láncvédőt (150 Ft), szerzősládát (200 Ft), új kormány-markolatgumikat 1 pár (150 Ft), hátsó rugóstagokat (300 Ft), 350-es DKW-csomagtartót (400 Ft), kerékpántot (1500 Ft), Zündapp KS 600-as kerékpántot (1500 Ft), Sunbeam 350 cm<sup>3</sup>-es oldal-szelepeelt motorblokkot hiányosan (2900 Ft), BMW R 25-ös kerékpántot (1500 Ft), pedálos Simson-üzemanyagtankot (300 Ft), 3,50×18-as Barum köpenyt (400 Ft), NSU 351 OSL motort (3500 Ft), Szabó József, 7090 Tamási, Dózsa Gy. u. 84.

**URAL 650-es** alkatrészeket: blokkokat, sebességváltókat, dinamókat, megszakítókat, hengert és főtengelyt, szelephimbákat és szimmeringeket. Horváth József, 7800 Siklós, Magyar u. 26.

**URAL M 72-es**, M 69-es Dnyepri vadonatúj alkatrészeit, oldalkocsiponyvát, hengerfejet, vezérműtengelyeket, gyújtótráfót, dugattyúkat, gyűrűket, himbákat és szelepeket. Bajzáth Tibor, 3400 Mezőkövesd, Martos Flóra u. 4.

**URAL 650-hez** (1969. kiadásúhoz) alkatrészeket a főtengelytől a megszakítóig. Horváth József, 7800 Siklós, Magyar u. 26.

**URAL M 63-as**, oldalkocsis, 1970-es kiadású, összesen 3 évet üzemelt, eredeti megkímélt állapotú motorkerékpár eladó. A jármű a forgalomból kivont, műszakra felkészített, 13 ezer kilométert futott. Ár megegyezés szerint. Gábor Gyula, 2225 Üllő, Nefelejcs u. 20. Tel.: 118-4055/1480-as mellék, munkaidőben.

**WEIMAR T 174-es** motor és Deutz Diesel 6 és fél lóerős, Slavia 27 lóerős, kéthengeres, vízűtéses dízel, Jendrassik kéthengeres, vízűtéses motorok, szétszedett állapotban, sok új alkatrészszel eladók. Ugyanitt kínálok még 650 cm<sup>3</sup>-es Uralt, felújított motorral és oldalkocsival, NSU 350 cm<sup>3</sup>-es blokkot, valamint egy Csepel 125-ös motorkerékpárt felújított, kitűnő állapotban. Zahuczky József, 6041 Kerekegyháza, Dózsa Gy. u. 74. Tel.: (76) 71-121.

## CSERÉL

**BMW R 35-ös** motorkerékpárhoz 2 db térdgumit, tanksapkát, hátsó lámpát, első ülésrugót vagy komplett ülést keresek. Cserébe R 75-ös főtengelyt vagy KS 750-es alkatrészeket kínálok. Turi István, 9023 Győr, Felszabadulás u. 88.

**CSEPEL 125-ös** alkatrészekért ETZ 150-es és 250-es fődarabokat adok. Szűcs Imre, 6747 Felsőszentiván, Szabadság u. 57.

**D-CSEPEL 125-ös** motorkerékpár eredeti állapotban műszakival és tartalék alkatrészekkel eladó vagy bármilyen csere érdekel. Maczkó Milán, 2750 Nagykovács, Lantos u. 18.

**CSEPEL D 125-ös** motorkerékpár 32 évesen, piros-arany csikozással, új fényezéssel és nikkelezéssel, új rendszámmal, műszaki vizsgával 50 ezer forintért eladó vagy üzemképes színes televízióra cserélhető. Subicz Ernő, 6065 Lakitelek, Petőfi u. 7. Tel.: (76) 42-052 hétfő kivételével.

**CSEPEL 344-es** tehergépkocsit (2 db-ot) sok alkatrészszel, 90 ezer forintért eladnék vagy platós, ponyvás ZUK-ra, Barkasra cserélnék. Mértz Zoltán, 8360 Keszthely, Fenyves u. 4.

**SKODA Octavia 1960-as** kiadású, jó állapotú, vizsgázott gépkocsit 55 ezer forintért eladnék vagy más veterán járműre cserélnék. Hümpfner Miklós, 1163 Budapest, Thököly u. 35.

**DAF 55-ös** komplett személygépkocsit, Skoda Colonialt, 180-as dízel Mercedest, Ford Escort 1200-ast, Opel Olympia kabrió,

BMW 700-ast és egy hiányos 444-es Volvót, valamint BMW R 12-es sebességváltót, szétszedett Uralt, Junakot kínálok megvételre vagy cserébe. Gyöngyösi István, 6760 Kistelek, Tanya 432. Tel.: (62) 75-125.

**AZ AUTÓ-MOTOR 1983 és 89 közötti** évfolyamait, „Így gondozd a Trabantodat” című könyvet, 2 db Trabant elektronikus gyújtást (üzemképtelenek, alkatrésznek), 1 db Skoda 1102-es, és egy Octavia-motort alkatrésznek, valamint Skoda 100-ashoz új alkatrészeket (fényoszóró, külső-belső fényoszórókeretek, tárcsafék-munkahenger, benzínbeöntő gumicső felfogatókkal, kipufogóbilincs, féktömítések, 1 db 14'' fellni), valamint egy jó állapotban lévő használt sebességváltót cserélnék Csepel motorkerékpár váza és motoralkatrészeire. Kovács György, 5650 Mezőberény, Bajcsy-Zs. u. 36.

**DKW FII-es** Junior jó állapotú személygépkocsi eladó vagy négyütemű veterán motorra cserélhető. Börcsök Szilveszter, Szege, Építő út 11/A.

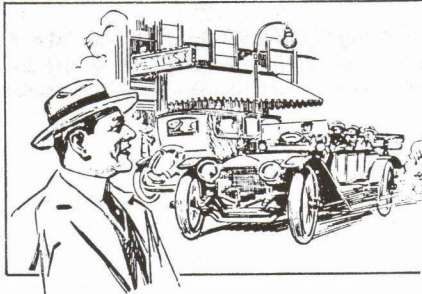
**1930-BAN** gyártott négyhengeres Opel-motort kínálok megvételre, vagy elcserélném P 126-os motorra. Sujbert Ferenc, 2145 Lábatlan, Petőfi u. 14/A.

**URAL-kerekeket** gumival vagy Triumph 200-as motorkerékpár-alkatrészeket adok cserébe IFA BK 350-es kardántengelyes motorkerékpár-kerekekért (főleg hátsóért). Hegedűs Péter, 3070 Bátorfyerénye, Barátság u. 6.

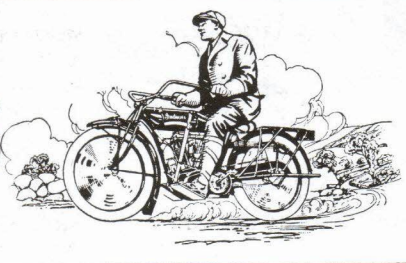
**ZÜNDAPP KS 750-es** meghajtást, R 75-ös blokkot, valamint 1938-as Jawa Villiers 250-es motorkerékpárt kínálok cserébe Zündapp KS 750-es motorért, váltóért és ezek alkatrészeiért, valamint elsőfék-dobért, kulisszáért, levegőszűrőért, kormányserelvényeért és egyéb alkatrészekért. Turi István, 9023 Győr, Felszabadulás u. 88.

**CSEPEL** versenykerékpárt, 5 éves, ötsebességű vagy Danuvia 125-öst (műszaki nélkül) cserélnék Simson Schwalbe S 50, 51-esre. Heves megyeiek előnyben. Nagy István, 3036 Gyöngyöstarján, Rózsa u. 10.

**SKODA Octavia 1960-as** évjáratú, jó állapotú személygépkocsit műszaki vizsgával 55 ezer forintért eladnék, vagy más veterán autóra cserélném. Hümpfner Miklós, 1163 Budapest, Thököly u. 35.



# A SZERKESZTŐ OLDALA



## Felelősség-biztosítás: fizetünk

Minden előzetes reménykedéssel ellentétben a veteránjármű-tulajdonosok sem kaptak átfigó felmentést a kötelező felelősségbiztosítási díj fizetése alól. Lapzártakor kértünk tájékoztatást *Eszterváry Ervintől*, a Magyar Autóklub Veteránjármű-szakbizottságának titkáráról a korábban kitűzött célok megvalósulásáról, de semmilyen jó hírrrel nem tudott szolgálni. Mint elmondta, nem teljesen reménytelen a dolog, azonban eddig nem akadt olyan biztosítótársaság, amely felkarolta volna a régi autók és motorok tulajdonosait. Hozzátette, nem segíti az előrelépést az a néhány önálló akció, amit a szakbizottság megkerülésével hajtottak végre, mert így a kisebb csoportok saját hasznuk érdekében a közös fellépés sikerét veszélyeztetik.

Más forrásból megtudtuk, hogy az egyik budapesti veteránjármű-klub megegyezett az egyik biztosítócéggel, miszerint a klub tagjai exkluzív szerződést köthetnek, s talán mondani sem kell, hogy ezután az Autóklub már eleve hátrányos pozícióból kezdhet tárgyalást a széles kört illető díjmentességről.

Másfelől persze érthető a biztosítók tartózkodó álláspontja, hiszen a veterán járművek, annak ellenére, hogy többségük nem alkalmas nagy sebességgel való közlekedésre, s tulajdonosuk az átlagosnál képzetesebb és óvatosabb vezető, még okozhatnak balesetet.

## Tojásdobáló

Nehéz pontos határvonalat húzni a veteránjármű-találkozók és -versenyek között. Tulajdonképpen nincs is erre igazán szükség, hiszen a régi járművek gazdái elsősorban azért mennek el ilyen rendezvényekre, hogy egy jót autózhaszanak, motorozhaszanak, találkozzanak hasonló érdeklődésű ismerőseikkel, barátaikkal, s egyáltalán, hódolhassanak kedvenc hobbijuknak.

Ám mert a versengés az ember egyik ősi

szokása és kedvtelése, a rendezők szívesen írják ki ralikat, gyorsasági és ügyességi versenyeket, ahol számít a jó műszaki felkészítés, az ügyesség és a többi versenyzői kvalitás. Azt, hogy milyen követelmények megtartása szükséges a veteránjármű-versenyeken, a nemzetközi szövetség, a FIVA pontosan meghatározta – például nem lehet raliban mért szakasz lakott területen –, ám e szabályok figyelembevétele csak a szövetség által számon tartott és minősített rendezvényeken szükséges.

Magyarországon egy ideje divatba jött a ralizás kapcsán az ügyességi feladatok beiktatása, amelyek helye rendszerint egy-egy időmérő állomás. Az elmélet ellen tulajdonképpen nem lehet kifogás, de a gyakorlat, minden jó szándék ellenére, esetenként meglehetősen kellemetlen dolgokat produkál. Az idejű kazincbarcikai versenyen például az egyik állomáson a versenyzőpárosok azt a feladatot kapták, hogy egymástól néhány lépésre állva nyers tojást dobáljanak egymásnak. Ez persze nem mindenkinek sikerült, amire számítani lehetett volna. Ki tudja miért, még egy lavór víz sem volt ezen az állomáson, hogy a pórul jártak megmosakodhassanak. Másutt háromgombócos fagyalttöltésért kellett ujjhegyen időre egyensúlyozni. Cirkuszban vagy iskolai táborozáson ez nagyon jópofa dolog, de mit keres egy veteránjármű-versenyen? Mennyiben lehet az így szerzett pontokat a versenyben szerettekkel összehasonlítani?

Bizonyosan akadnak olyan rendezők és résztvevők, akik nagyon szeretik ezeket a műsorszámokat. Ám legyen! De akkor szerepeljen pontosan a kiírásban, hogy mindenki eldönthesse, piknikre megy vagy versenyre, s az eredmény ne számítson bele a versenyértékelésbe, tehát mindenki szabadon dönthesen, akár-e tojást dobálni.

## Köszönet az olvasónak

Minden előzetes reményünket felülmúlta az az érdeklődés, amelyben lapunk első száma részesült. Eddig csupa elismerésben volt részünk, a veteránosok érdekesnek és jónak találták a témaválasztásokat, bár bizonyosak vagyunk benne, lehet ezt jobban is csinálni. Éppen ezért kérjük, írják meg nekünk a kifogásait, és mutassanak rá a tévedésekre, valamennyiünk okulására.

Sokan kérdezték, miért csak negyedévenként jelenik meg az Autó-Motor Veterán. A magyarázat: bizonytalanok voltunk benne, vajon eladható-e ez a magazin 30 ezer példányban, ami a gazdaságos, magyarul némi nyereséget hozó működés alapfeltétele. A választ várhatóan csak egy-két hónap múlva kapjuk meg a postától, illetve kiadónktól, a Hírlapkiadó Vállalattól. Természetesen vannak elképzeléseink az újság fejlesztése dolgában, s úgy hisszük, reális a lehetőség a kéthavonkénti megjelenésre való áttérésre. De ez még a jövő, egyelőre marad a három hónaponkénti megjelenés, tehát következő számunkat december végén keressék az újság-árusoknál.

## Előfizetés

Lapunk előző számában a 3. oldalon, a mostaniban pedig a 64. oldalon közöltünk egy előfizetői megrendelőlapot. Többen kifogásolták, hogy a postahivatalok nem fogadták el a jelentkezést, azt állítva, nem lehet előfizetni az Autó-Motor Veteránra.

Utána néztünk a dolognak, s megtudtuk, egy újság megjelenése önmagában még nem jelenti az előfizetés lehetőségét. A hivatalok csak akkor fogadhatják el a befizetést, ha az adott lap neve már megjelent a Postaügyi Értesítőben. Ezúton tájékoztatjuk olvasóinkat, hogy az Autó-Motor Veterán neve az 1991/23. számú Postaügyi Értesítőben jelent meg, így az újság 1991. VI. 4-től előfizethető.

# Díjeső Kazincbarcikán

Észak-Magyarországon rendezték a nyár első veteránraliját, amelyen rajtához állt a tudósító, Ocskay Zoltán is.

**M**int hogy ebben az évben még a vártól is kevesebb a régi autók, motorok tulajdonosai számára érdekes verseny, várható lett volna, hogy rekordszámú résztvevő lesz a sorban immár negyedik kazincbarcikai ralin. Ám úgy tűnik, a megélhetési nehézségek fokozódása, az emelkedő árak kedvezőtlen hatással vannak erre a hobbi- és sportra is, mert mindössze két autó és egy motor jelent meg június utolsó pénteké-

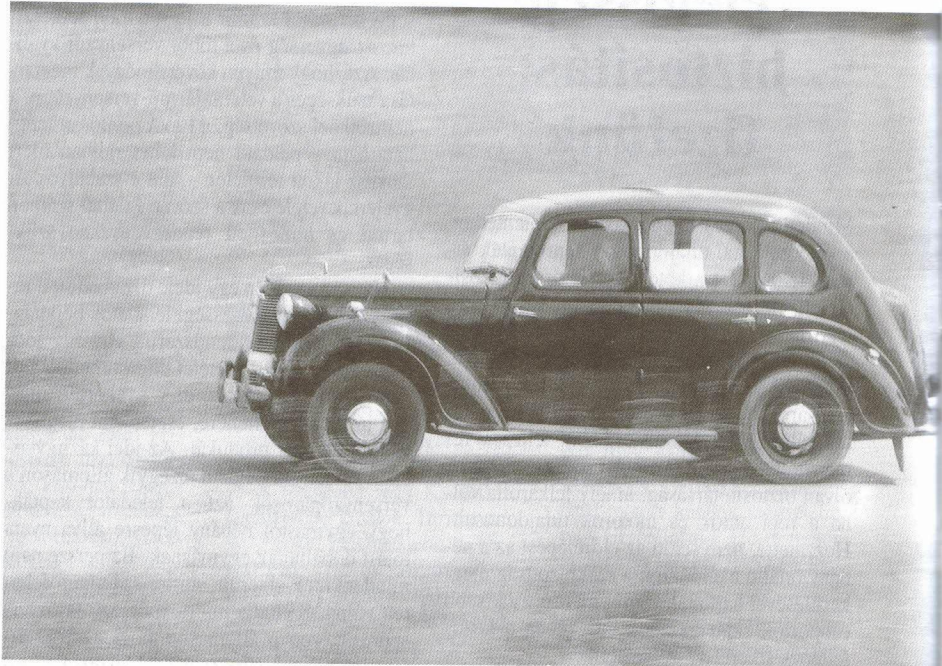


**Ha a tető lehajtható, egy terepjáróból is sportautó válik**

nek délutánján a megérkezési határidőnek tekintett 16 órára. (Talán nem tévedés arra gondolni, hogy egyre inkább elképzelhetetlen a munkahelyekről való elillanás, csúsztatás, ami a múltban azért elő-előfordult péntek déltájában.) Sajnos később sem lett valami rettenetes túlekedés a depóban, összesen 18 autó és 17 motorkerékpár kapott rajtszámot.

A program városi felvonulással indult, s a szervezők igazán kitétek magukért, de hiába. Az alapos rendőri biztosítás, a sziréna- és kürt-szó hallatán megálltak ugyan a járókelők, ám a depó környékén alig mutatkozott érdeklődő. A felvonulás a verseny reggelén megismételtetett, feleslegesen, mert a kiállítás is jobbra szűk családi körben zajlott.

Az ügyességi versenyre helyhiány miatt egyszerre csak néhány járművet engedtek, így a pálya megismerésére nem volt mód, ennek megfelelően akadt néhány erőteljes tévesztés, akadálykihagyás. Aki végzett a szlalommal, rögtön mehetett a rajthelyre, hogy nekivágjon a sok állomással megszakított 60 kilométeres távnak. 20, 30, 40, 50 és 60 km/h sebességátlagból lehetett választani, s így kiszámítani az itinerben rögzített szakaszátvávolságokhoz szükséges időt. Óvász



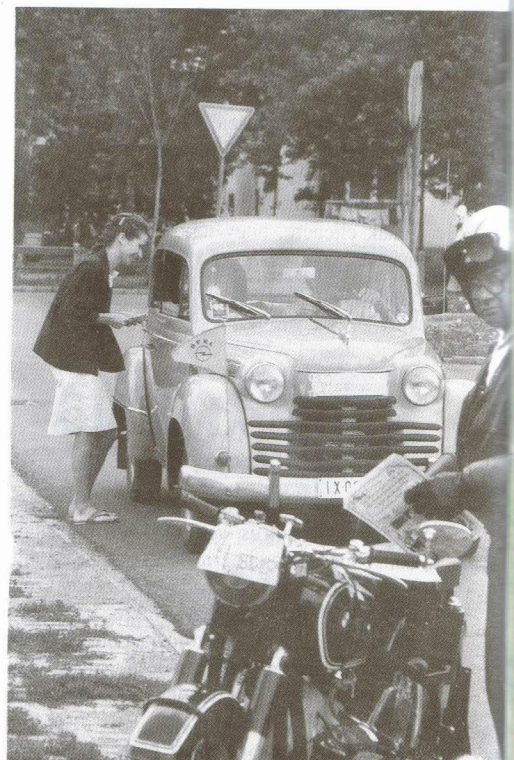
**Élvezettel lehet autózni a szép időben a gyönyörű tájakon**

**Célba érés 60 kilométer után**

ugyan nem volt, de egyesek kétségbe vonták az időmérés pontosságát, mondván, a különböző állomásokon lévő bírók órái több perccel eltérő értékeket mutattak.

Sajnálatos módon nem sikerült teljes képet szerezni a távról, minthogy félúton, természetesen a starttól legtávolabbi és legelérhetetlenebb helyen egy acéldarab légmentesítette a motorom hátsó gumiját. A szereléshez bőven akadt segítség, mindenki megállt, hogy felajánlja a közreműködést (nem beszélve a pályán cirkáló két rendőrmotorosról, akik rádión hívták volna a műhelykocsit), de inkább a verseny feladása mellett döntöttem. Lehet, sokan sportszerűtlennek minősítik ezt, de tudni kell, az 1928-as Indian Scout hátsó kerekét csak a sárvédő lebontásával lehet kiszerezni, s még akkor sem könnyen, az meg az út szélén óhatatlanul a fényezés sérülésével járt volna. Így maradt a tréler.

Szerencsére ez a közjáték csak keveseknek jutott osztályrészül, a mezőny java baj nélkül célba ért. Ez nem kis teljesítmény, mert a Mucsony-Kurtyán-Jákfalva-Dövény-Kelemér-





Volt, akit a hajnal már a depóban talált. Schaffer János végez finombeállítást a Mercedesén

## EREDMÉNYEK

### MOTORKERÉKPÁROK

I. KATEGÓRIA: 1. Lőrincz György, Csepel 125, 1951. - 2. Lőrincz István, CZ 150, 1951. - 3. Harkó Csaba, Csepel, 1959.

II. KATEGÓRIA: 1. Márton Miklós, BMW 250, 1953. - 2. Börsök Szilveszter, BMW 250, 1953. - 3. Licska Tibor, Jawa 175, 1938.

III. KATEGÓRIA: 1. Harkó László, BMW 500, 1936. - 2. Tóth János, BMW 500, 1953. - 3. Bernáth Mátyás, BMW 600, 1957.

### AUTÓK

I. KATEGÓRIA: 1. Szalay János, Ford 1100, 1939. - 2. Vajgel János, Austin 1700, 1938. - 3. Gólya László, Standard 1800, 1937.

II. KATEGÓRIA: 1. László Miklós, Willys Jeep, 1941.

III. KATEGÓRIA: 1. Jakobey Ferenc, FIAT 1100, 1953. - 2. Zombori Zoltán, Renault 750, 1947. - 3. Szoldán Lajos, Skoda 1100, 1949.

IV. KATEGÓRIA: 1. Börsök Szilveszterné, M-B 200, 1962. - 2. Benke Mihály, Mercedes 220, 1967. - 3. Fazekas Zoltán, Opel 1500, 1963.



Lévai Tünde a kis MAW-motorttal hajtott kerékpárral abszolválta a távot

Putnok-Sajóivánka-Kazincbarcika útvonal egy része igazán történelmi volt, legalábbis ami az út minőségét illeti. Az értékelés elkészültéig Jósavőre, majd a lázbérci víztárolóhoz kirándult a mezőny, immár autóbusszal, s az este a díjeső jegyében télt el. Fura módon ezen a versenyen

csak győztesek és még győztesebbek voltak, mert bár volt eredményhirdetés, azok is kaptak valami emléktárgyat, akik nem kerültek kategóriájukban az első három közé. Amúgy a tudósító a bánatkorsó mellé egy igen jó minőségű, piros színű pumpát vehetett át a rendezőktől.

# BESZÉDES SZÁMOK

A múltról gyakorta nemcsak a képek, a számok is vallanak. Négyesi Pál statisztikai sorozatával ezt az eddig még jobbára ismeretlen területet szeretnénk feltérképezni.

Az I. világháborút követő gazdasági visszaesés miatt csak az 1924-es évben indult virágzásnak Magyarországon az autókerekedelem. Lássuk először az év automobil-statisztikáját, majd néhány kereskedelmi hír következik. A hírek és a szöveg közti reklámok nincsenek szoros kapcsolatban a statisztikával, csak segítenek az összkép kialakításában.

Íme a statisztika korabeli forrás nyomán:

„Most módunkban áll az 1924. évi december 31-i állapot feltüntető pontos statisztikát közzétenni, amelyben ezúttal először a Magyar Királyi posta- és a berautóvállalatok is bennefoglaltatnak. Automobilkereskedelmünk szervezetlenségének jele, hogy személyautóknál összesen 185 különböző gyártmányt mutathatunk ki, a teherautóknál pedig 80 különféle gyártmányt. A statisztika szerint az egyes gépjárműtípusok között a következőképpen oszlik meg a járművek összessége:

személyautó	4027
teherautó	968
autóbusz	31
különleges kocsi	259
motorkerékpár	970
<b>összesen</b>	<b>6255</b>

**Területi megoszlás szerint volt:**

	Budapest	Vidék
személyautó	3623	404
teherautó	659	309
motorkerékpár	704	266

**A személyautó szarmazási ország szerint:**

Németország	998
Olaszország	648
Ausztria	619
Magyarország	535
Franciaország	525
Amerika	392
Cseh-Szlovákia	208
Belgium	61
Anglia	27
Különféle	14

**A teherautó szarmazási ország szerint:**

Németország	263
Magyarország	238
Amerika	158
Ausztria	86
Franciaország	81
Olaszország	56
Különféle	86

**A gyártmányok statisztikája a következő (helyhiány miatt csak a fontosabbak):**

**Személyautók:**


1. FIAT	390
2. MAG	316
3. Benz	267
4. Ford	242
5. Mercedes	192
6. Austro Daimler	179
7. Laurin-Klement	167
8. Puch	161
9. Marta	158
10. Renault	112
11. Steyr	101
12. Opel	92
13. Gräf & Stift	82
14. Lancia	69

**Teherautók:**

1. FIAT (magyar)	87
2. Packard	72
3. Ford	62
4. Benz	56
5. Rába	54
6. FIAT (olasz)	43
7. Marta	36
8. Ganz-Büssing	34
9. Büssing	33
10. Berliet	30

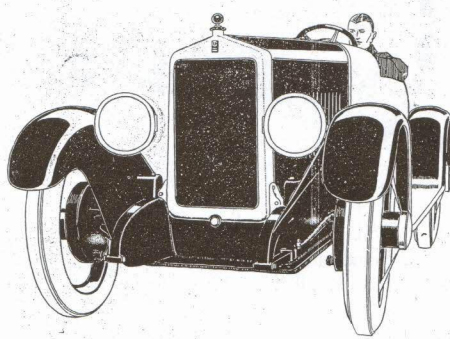
A statisztika után következzenek a kereskedelmi hírek. 1924-ben alakult meg a Királyi Magyar Automobil Club motorosszakosztálya. Néhány hónappal később megindult a külföldi gépek áradata Magyarországra. Következzék néhány képviselő és képviselt egy régi újság alapján:

„Simó Sándor a belga Minerva autók mellé megszerezte a szintén belga Sarolea motorkerékpárok képviseletét. A Sarolea Belgiumban igen jó névnek örvendett. 1923-ban harmadik volt a Monzai Nagydíjon, valamint a belga GP-n. Majláth Mihály a Triumph és a Cotton mellé egy egészen kicsi, úgyszólván játékkínészű, de annál komolyabb gépet, a 175 cm<sup>3</sup>-es, egyhengeres Francis-Barnett motorkerékpárt hozta le Budapestre. A Francis-Barnett a nagy angol versenyeken, a hasonló kategóriákban igen előkelő szerepet játszott. Dr. Moller Károly, aki eddig Indianjával hódolt a motorkerékpársportnak, most a kereskedők közé lépett. Megszerezte a múlt évben feltűnt és egyszerre az elsők közé került angol Chater-Lea gépek képviseletét. A Chater-Lea neve nem ismeretlen azok körében,

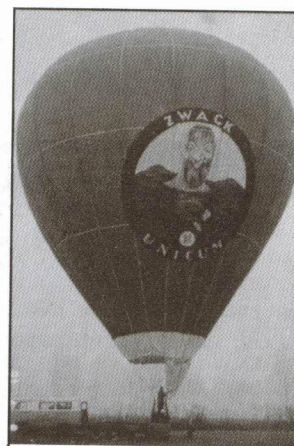


GEORGES  
IRAT

100 Kil. à l'heure  
10 litres d'essence  
2 ans. de garantie.



VELOX AUTÓKERESKEDELMI R.T.  
BOROTTYA-UTCA 7. HÉTELBAK-PALOTA  
TELEFON: 75-78.



**A LEG-  
HATÁSOSABB  
HIRDETÉS  
HŐLÉGBALLON**

ZWACK UNICUM  
HŐLÉGBALLON  
SPORTEGYESÜLET  
Telefon: 113-6079  
Fax: 114-1697

**KOMPRESSZOR**

**MERCEDES  
VOISIN**

**BÁRDI** KOSSUTH LAJOS-  
UTCA 6. SZÁM

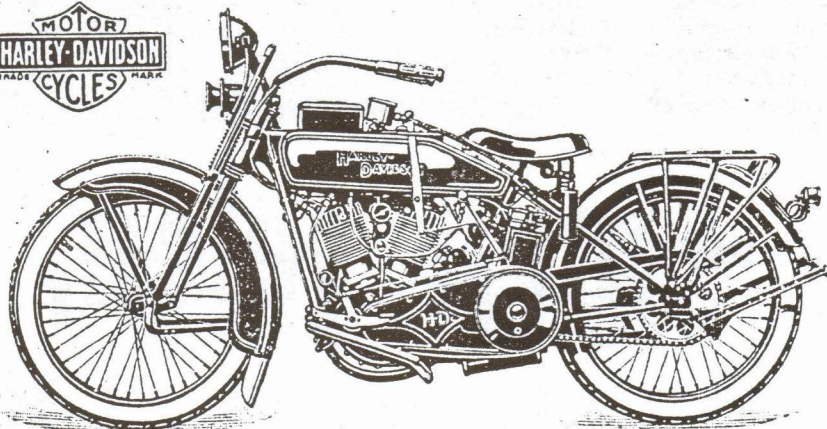
tott – és angol – anyagot használ fel a gyártásban, szerkesztő mérnökei ma a legelsők Angliában s kocsijainak vonalvezetése is a legkényesebb kontinentális ízlésnek felel meg.

A másik kocsielőkelőség, amelyet a Velox képvisel, a Georges Irat. A gyár mottója: »keveset csinálni, de kifogástalant«, s ennek megfelelően egy klasszikus kocsiípust teremtett, amely díszére válik a francia autóiiparnak. Említésre méltó még a nyolchengeres, kétliteres Bugatti, amelyet a sportkocsik telivérjének hívnak Franciaországban. A motorkerékpárosok igényeiről is gondoskodott a cég a Blackburne motorkerékpárok behozatala által, amelyek a kiváló angol motorkerékpár-ipar legsikerültebb alkotásai közé tartoznak.»

Még egy nagy vállalat alakult ekkor. Erről szintén az Autó írt:

„A Superga motorvállalat és képviselői. A legutóbbi években Magyarországon létesített autómobilvállalatok között elsőrangú helyet foglal el mind a vállalat vezetősége, mind pedig az általa képviselt gyártmányok szempontjából a Superga

# Harley-Davidson



**Átadjuk e kiváló amerikai turagép képviselőt a város előkelő pontján bemutató helyiséggel bíró autómobilcégnek, a**

**HARLEY-DAVIDSON MOTOR Co. vezérképviselete**

**Wien, IV., Koschitzkygasse 15.**

**Telefon: 18-05, 50-5-98, 55-4-96.**

akik állandóan foglalkoznak a motorsporttal. 1924-ig 10 világrekord, egypár Brookland-bajnokság és sok szép külföldi győzelem fűződik a nevéhez.»

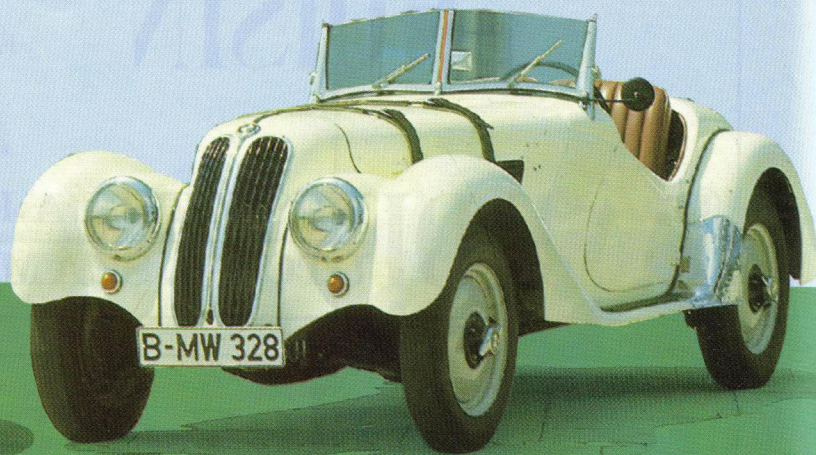
Az év másik nagy eseményéről így írt az Autó című lap 1924. évi 12. száma:

„Egy világvárosi autóvállalat. A Hitelbank Dorottya-utcai palotájában új nagyszabású autózlet nyílt meg »Velox Autókereskedelmi Rt.« néven. Az új vállalat az Interexim és a Hermes bank alapítása, tehát két oly tőkeerős, szolid vál-

lalaté, amelyeknek tekintélye és összeköttetései a vevőközönséget eleve megnyugtadják afelől, hogy a legjobb gyártmányokat fogja itt megtalálni. S tényleg, ha végigtekintünk a Velox által képviselt motoros járművek sorozatán, a kitűnőségek gyűjteményét látjuk, egytől-egyig oly szerkezetek, amelyeknek híre régen megelőzte idejüket. A sorozatot a Sunbeam autómobilokkal kell kezdenünk. Ez a gyártmány a hatalmas angol autómobilipar mesterműve. A gyár sikereinek titka, hogy a leggondosabban váloga-

motorvállalat. A nagyarányú vállalatot autótársadalmunk egyik leglelkesebb arisztokrata tagja, dr. báró Radvánszky Béla létesítette s ez képviseli Magyarország, Ausztria és Románia részére a torinói Ceirano autómobilgyárat, a firenzei Nazzaro autómobilgyárat, a torinói Motoborgo és Della Ferrera motorkerékpárgyárat. A vállalat a Torino mellett fekvő Superga hegyről nyerte elnevezését. Ez a hegy a legrégebbi idők óta próbahelye a nagy olasz autó- és motorkerékpárgyáraknak.»

(Folytatjuk)



# 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. Szériaköcsi, 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

# A JÖVŐ SLÁGERE?

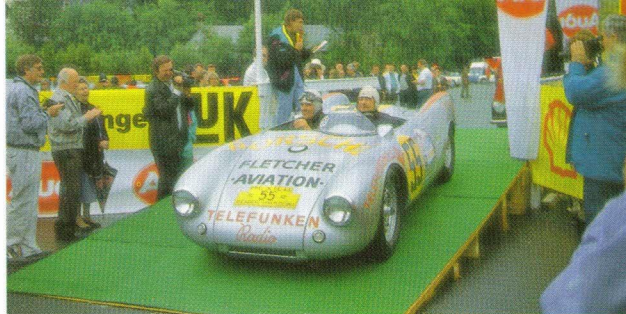
**Kitzbühelbe általában  
siléccel utaznak az emberek.  
Fekete András  
csak fényképezőgépet  
vitt magával.**

**N**ehéz tud választani a zsúfolt eseménynaptárból, aki oldtimer autó tartására, restaurálására adta fejét, vagy csak éppen szereti nézni, csodálni a távol- és közelmúlt autótöredékeit. Íme egy szinte vadonatúj tipp a rengeteg csemegéből: Európa legrangosabb versenyei, mint például a Mille Miglia, Pirelli Classic Marathon vagy a Gordon-Bennett Kupa mögött egyelőre aprócska rendezvénynek számít az ausztriai Kitzbühelben és környékén megrendezett Classic Car Rallye, hiszen idén még csak harmadszor került sor erre a minden bizonnyal még fényes jövő előtt álló rendezvényre. Az ötlet a helybéli idegenforgalmi szakemberektől és szállodásoktól származott, hogy az elsősorban téli sí-  
dülőhelyként világszerte ismert városkának a némileg „gyengébb” nyári hónapokban is gondoskodjanak vendégcsalogató lát-

**Szinte kizárólag sportkocsik  
szerepeltek a rajtlistán.  
A hegyi utakon szükség is volt  
a sok lóerőre**



zott, hogy az elsősorban téli sí-  
dülőhelyként világszerte ismert  
városkának a némileg „gyengébb”  
nyári hónapokban is gondoskodjanak vendégcsalogató lát-



ványosságról, ha már a kaszinó vagy Európa egyik legszebb golfpályája, vagy a nagy nyári tenisziparadé nem elég vonzó e mese-szép fekvésű település meglátogatására. Na de azért kellett a megvalósításhoz egy olyan megszállott oldtimer-rajongó is, mint *Unterberger* úr, aki főállásban kitzbüheli szállodáját igazgatja, egyébként pedig galambszürke Jaguar MK II-esével száguldozik fel s alá és persze a versenyen is részt vesz, minden évben másik kincsével.

Kitzbühel rendkívül elegáns miliője, patinás hírneve máris figyelemre méltó mezőnyt csalogatott a rajthoz. Tavaly *Niki Lauda* volt a „mézesmadzag”, no meg az egyenesen a Mercedes-gyár múzeumából kölcsönzött 300 SL prototípus. Idén a változatosság kedvéért a Porsche-gyár delegálta a szupersztárokat. A negyvenötvenes évek egyik legeredményesebb német autóversenyzője azzal az alumíniumkarosszériás Speedsterrel jött, amellyel 1954-ben megnyerte a Dél-Amerikát hosszabban átszelő Panamericana maratoni autóversenyt.

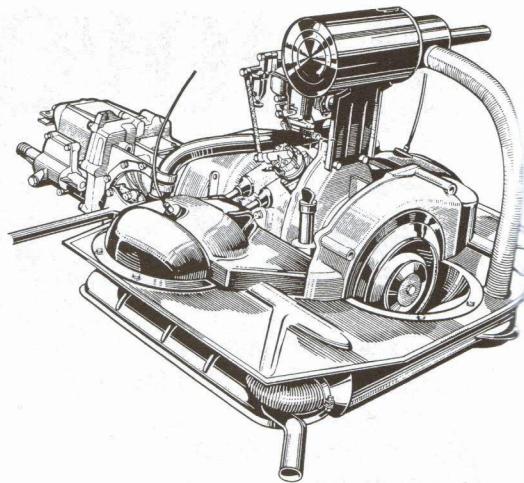
De a közel száz kocsi számláló mezőnyben bizony alig akadt jármű, amely kevesebbet érne manapság 100 ezer márkánál. Igaz, ezek nem vérbeli versenygépek voltak, de a Rolls Royce-ok, 600-as Mercedesek, Jaguarok, Ferrarik, Alfák és egy csodálatos Maserati mellett feltűnt két fantasztikus állapotúra restaurált Horch cabriolet is az 1937-es évjáratból, bár a hasonló korú Packard is ámulatba ejtette a nézőket.

**Egy veteránautó-versenyen  
legnagyobb átok az eső,  
ilyenkor elsősorban  
a kabriótulajdonosok érzik úgy,  
elrontották a játékkukat**

A rali többnapos programja a gondos, minden részletre kiterjedő gépvétellel kezdődött, ahol a négytagú zsűri aprólékosan ellenőrizte a felújítások minőségét, az alkatrészek, elemek eredetiségét, és ez a pontozás már a későbbi szépségverseny részét is képezte. A következő napon komoly kis túrát kellett abszolválniuk a résztvevőknek; többek között a Grossglockner égbe szökő, kacsaringós szerpentin- és hajtókanyar-orgiáját is megmászták, ami bizony néhány mai járgánynak is felpumpálna a vérnyomását. A harmadik napon előbb átlagtartó hegyi verseny szerepelt a műsoron, majd délután a rendezvény fénypontja: a nagy parádé, felvonulás és szépségverseny a városka hangulatos főutcáján, a kíváncsi érdeklődők, fotósok, filmek százainak sora között.



# KI TUD RÓLA?

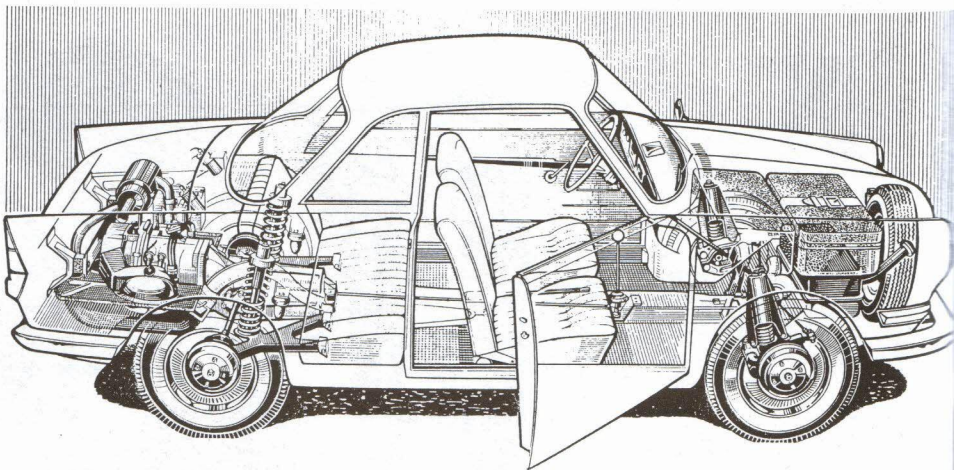


**B**MW 700-as, 1963-ban gyártott kisautójáról kért információt szerkesztőségünkől Dudás András, budapesti olvasónk. Remélhetően már megkapta a postán elküldött anyagot, a hasonló járművel rendelkezők számára azonban e helyütt is közlünk néhány információt. Ezeket a kocsikat kupé-, limuzin- és kabriókarosszériával készítették. A motorok teljesítményétől és a gyártási szériától függően a típusnevek a következők voltak: 700, 700 Sport/CS, 700 LS, 700 LS Coupé, 700 RS. Az első négy modell esetében a motor hátul volt elhelyezve, a 700 RS-nél azonban középmotorként alkalmazták a 697 cm<sup>3</sup>-es léghűtéses, kéthengeres BMW-erőforrást. Az RS-ből összesen 19 készült, versenycélokra.

A BMW 700-as kupé 1959 augusztusa és 1964 áprilisa között gyártották, összesen 19 896 darabot. A limuzin gyártása 1959 decemberében kezdődött, és bár már 1962 áprilisában le is került a gyártószalagról, mégis meglehetősen sokat, összesen 62 141 darabot készítettek. E kocsik motorja 30 lóerős volt, maximális teljesítményüket 5000/min-nél adták le, 7,5-ös sűrítés mellett. A 640 kg tömegű jármű 26,5 mp alatt gyorsult fel 0-ról 100 km/h sebességre (limuzin 30 mp), a végsebesség pedig 125 km/h volt (limuzin 120 km/h).

Nem túlzottan jelentős változtatások után gyártották tovább a 700-ast 700 LS néven 1965 novemberéig, megnövelt tengelytávval és karosszériahosszal. A végsebesség 130 km/h-ra nőtt,

22 mp alatt gyorsult 0-ról 100 km/h-ra. E bő három év alatt 92 416 darab készült az LS-ből. 1964 szeptembere és 1965 szeptembere között gyártották az LS kupé- és kabrióváltozatát is. Motorja 40 lóerős volt, végsebessége pedig 135 km/h. A kupéból 1730, a kabrióból 842 készült.



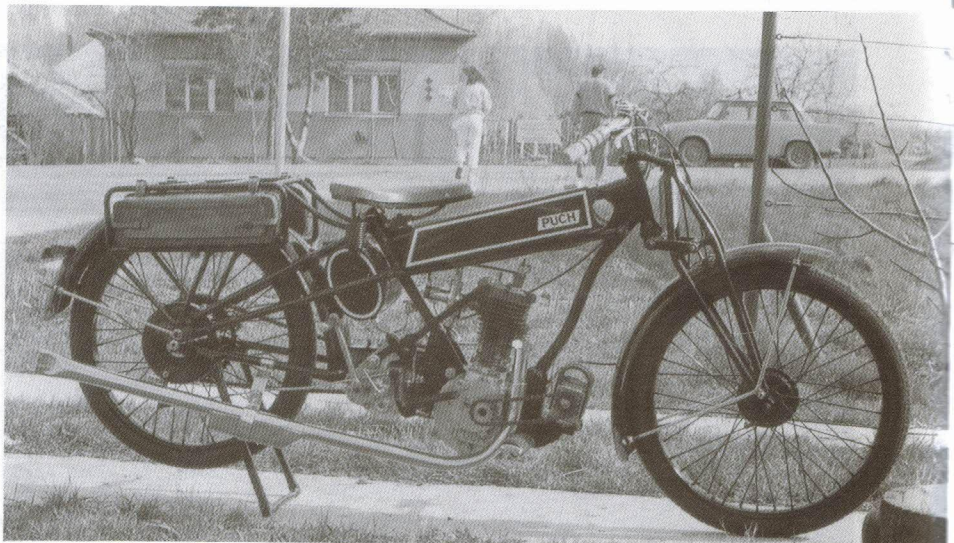
Mint hogy Dudás Andrásnak elsősorban szerelési segédletekre lenne szüksége, közreadjuk a címét is (1151 Bp., Batthyány u. 19.), talán akad, aki tud neki segíteni. Emellett közlünk két címet is, ahol a hasonló problémával küzdők segítséget kaphatnak:

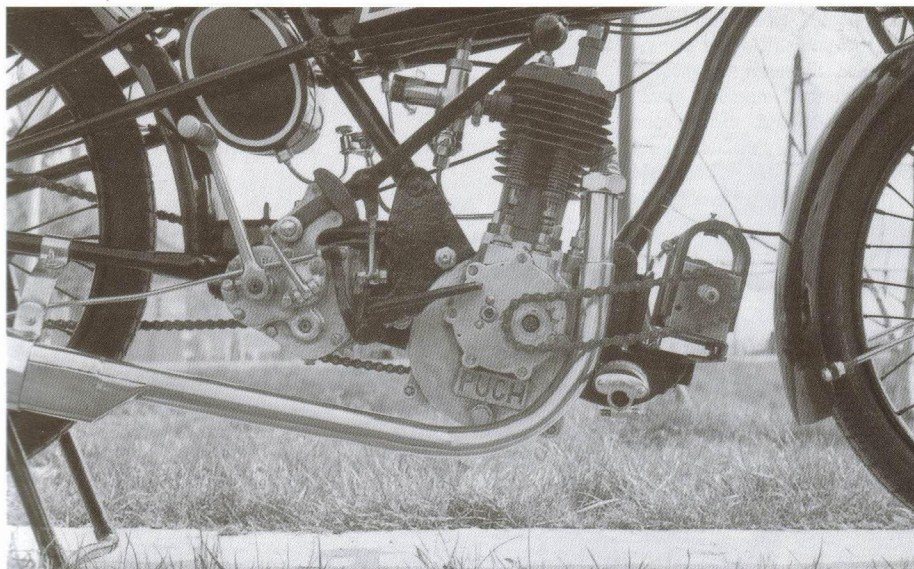
BMW Clubs Europa e. V.  
Petuelring 130 D 8000 München 40

BMW Veteranen-Club  
Deutschland e. V. Hans-Hartmut Krombach  
Im Breiten Feld 19  
D 5910 Kreuztal-Kredenbach

**T**óth János, szegedi olvasónk restaurálta a képeken látható Puch motorkerékpárt. Mint hogy azonban hiába kereste a típust a szakirodalomban, segítséget kért az azonosításhoz.

Sajnos nem tudunk megnyugtató választ adni, vizsgálódásunk eredménye szerint ez a jármű a huszas évek derekán végzett házi összeépítés. A motor, legalábbis a henger valóban Puch gyártmány, feltehetően egy 1914-es R 2-es modelltől származik. A forgattyúház utánöntés lehet, amire utal a kontúrtales felíratvadás és az eredetileg áttétellel hátrahajtott gyújtómágnés számára kialakított vezérműfedél lecserélése. Ma már nehéz lenne megállapítani, hogy mi történt előbb, a forgattyúház szétvételére vagy a vezérműfedél sérülésére, valószínűsíthető az előbbi, s hogy az új forgattyúházhoz már nem látszott célszerűnek az eredeti, meglehetősen bonyolult mágneskihajtás felszerelése, ami mellesleg nem is fért volna el abban a vázban, amelybe a motort beépítették.

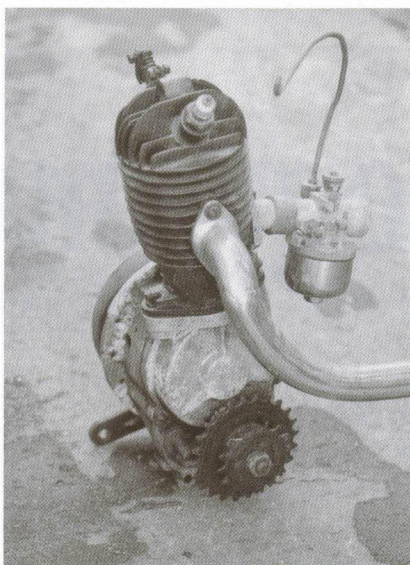
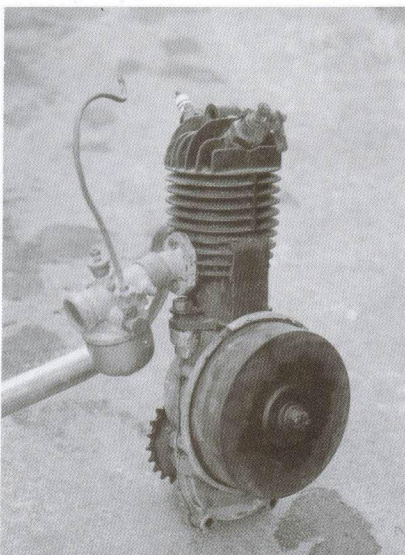




Tóth János rendkívül aprólékos munkával újította fel a járművet, gondosan ügyelve arra, hogy a motorkerékpár minden alkatrésze olyan legyen, amilyen egykor volt. Nem változtatott az olyan műszakilag hibás megoldásokon sem, mint például a henger döntöttségéből adódó szívócsőferdeség, vagy a hátsó lánckerék küllőkhöz (!) való rögzítése. Ilyen módon tehát elmondható: olyan, feltehetően egyedi Puch-beépítéssel van dolgunk, amelyből nyilván csak egyetlen példány volt és létezik, s bár eredeti alkotójának nem válik dicséretére, ettől függetlenül (vagy éppen ezért) műszaki érték.

**A**z itt látható motorblokk Moldvai Tibor budapesti gyűjtő tulajdona. Feltehetően a huszas években gyártott szerkezetről van szó, a hosszú löketű, kétütemű motor Roth gyártmányú. A gyújtást adó lendkerék-mágnesbe beütve legalábbis a Roth Motor felirat olvasható, a fedél sajnós hiányzik, más azonosító jel pedig nincs. A karburátoron lévő címkén az Adria Berlin N 20 felirat olvasható. Figyelmet érdemel a zsákhenger felső részén lévő öntvényfűl, amely nyilvánvalóan a motor vázhoz rögzítésére szolgál.

A váz felületes szemlélődés esetén Méray-gyanút ébreszt, ez azonban nagy valószínűséggel kizárható. A hátsó, középső vázcső egészen a kormánynyakig előrenyúlik, elöl és középen csavarrögzítéssel, s egyúttal ellátja a szinte bizonyosan házi készítésű tank rögzítésének feladatát is. A villa csatlakozó öntvények nélküli. Figyelemre méltó az eredeti nyereg, amely elől laprugón, hátul pedig tekercsrugókon mozog. Az Al-bion váltó a huszas évekből származik.



Továbbra is várjuk olvasóink leveleit és kéréseit, szívesen segítünk a járművek azonosításában vagy információadással. Természetesen örömmel adunk helyet a rovatunkban közölt szerkezetek azonosítását segítő észrevételeknek is.



VILÁGSZÍNVONALÚ

német, olasz, amerikai gyártmányú

AUTÓRIASZTÓK,

ablakemelők,  
távvezérlések,  
autóextrák,

RÁDIÓK

akkumulátorok  
szerelése  
eladása

KRISTÓF  
AUTÓVILLAMOSSÁG

1184 Budapest,  
Pestlőrinc,  
Piac tér 4.  
Tel.: 158-5432  
Rádiótel.: 06 60 20760

**SHOWA**

KÉZIFÉK-, KUPLUNG-  
BOWDENEK, GÁZHUZÁ-  
LOK, KM-SPIRÁLOK,  
FÉKCSÖVEK KÉSZÍTÉSE  
KELETI SZEMÉLY- ÉS  
TEHERAUTÓKHOZ,  
NYUGATI TÍPUSOKHOZ.

JAVÍTÁS,  
FELÚJÍTÁS

\*

FEKETE ANDRÁS  
BP. XIII.,  
SZABOLCS U. 16.  
T.: 120-0321



FORD EIFEL CABRIOLET

# Csillaghegyi meglepetés

Elnyúlhetetlen autóként hirdették a harmincas évek végén a Ford Eifelt. Szalay János kabriója maga a szlogen cáfolata. A restaurálás történetét Ocskay Zoltán írta meg, a fotókat L. Szabó László készítette.

Tulajdonképpen csak elv  
jelentősége van a lőrész  
hátsó szélvédőnek, menet közbe  
jobb a külső visszapillant  
tükörré számítan



**E**gy kabrió mindig különlegesség-számba megy, főleg ha régi, szép és igényesen restaurált. Szerénytelenség, mégsem hallgathatjuk el, hogy az itt bemutatott 1939-es Ford Eifel Cabriolet megújulásában az Autó-Motornak is szerepe van. De nézük inkább az előzményeket.

Szalay János 1974-ben vásárolta első Fordját, egy angol 10-es típust. 1976-ban lett kész a restaurálással, ám hamarosan eltört az egyik féltengely, ezért elkezdett alkatrészek után kutatni. Így jutott el Csillaghegyre, ahol értesülései szerint egy udvarban az övéhez hasonló Ford állt. Meglepetésére a talált darab német Ford volt, 2+2 üléses kabrió. Ez így mesészen hangzik,

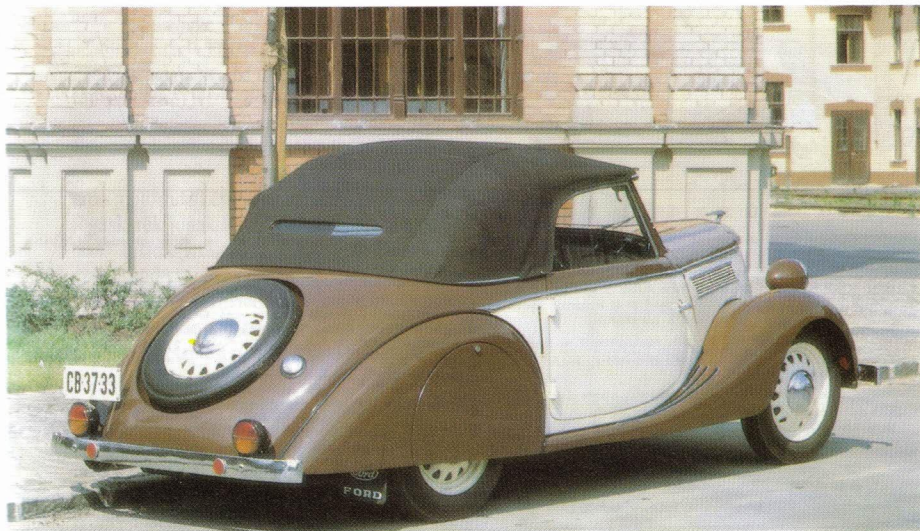
**Két karosszériaváltozatban gyártották az Eifel kabriókat. A kétüléses kivétel a hátsó ülések feletti teret fedő, külön felszerelhető fémtetővel került forgalomba**

csak hogy az autó szinte reménytelenül szét volt rohadva. Mint kiderült, a hatvanas évek végén a váltóban kicsúszott egy rögzítőcsap, és a leblokkolt szerkezet miatt ledarálódtak a differenciálműben a kúpkerekek. A kocsit leállították, és az első télen szétfagyott a motor. Kiszerezték, elvittek egy gépműhelybe, ott állt vagy hat évig. Mire elkészült, odalett a rosszul letakart karosszéria.

– Amikor az autót megláttam, először az ejtett kétségbe, hogy nagyon át van alakítva. Moszkvics-kormánykerék, Volkswagen-lámpák, amint az lenni szokott. A fedett sárvédő helyett nyitott volt felszerelve, a fából készült részek használhatatlanok voltak. Minthogy én alapvetően féltengelyt kerestem a Ford 10-esemhez, elégedett lehettem, mert sok tartalék alkatrészhez jutottam Csillaghegyen, köztük féltengelyhez, így a karosszériát otthagytam. Néhány hónap múlva a tulajdonos felkeresett, és kérdezte, mi a szándékom a karosszériával, mert ha nem kell, elviteti a MÉH-be. Mondtam neki,

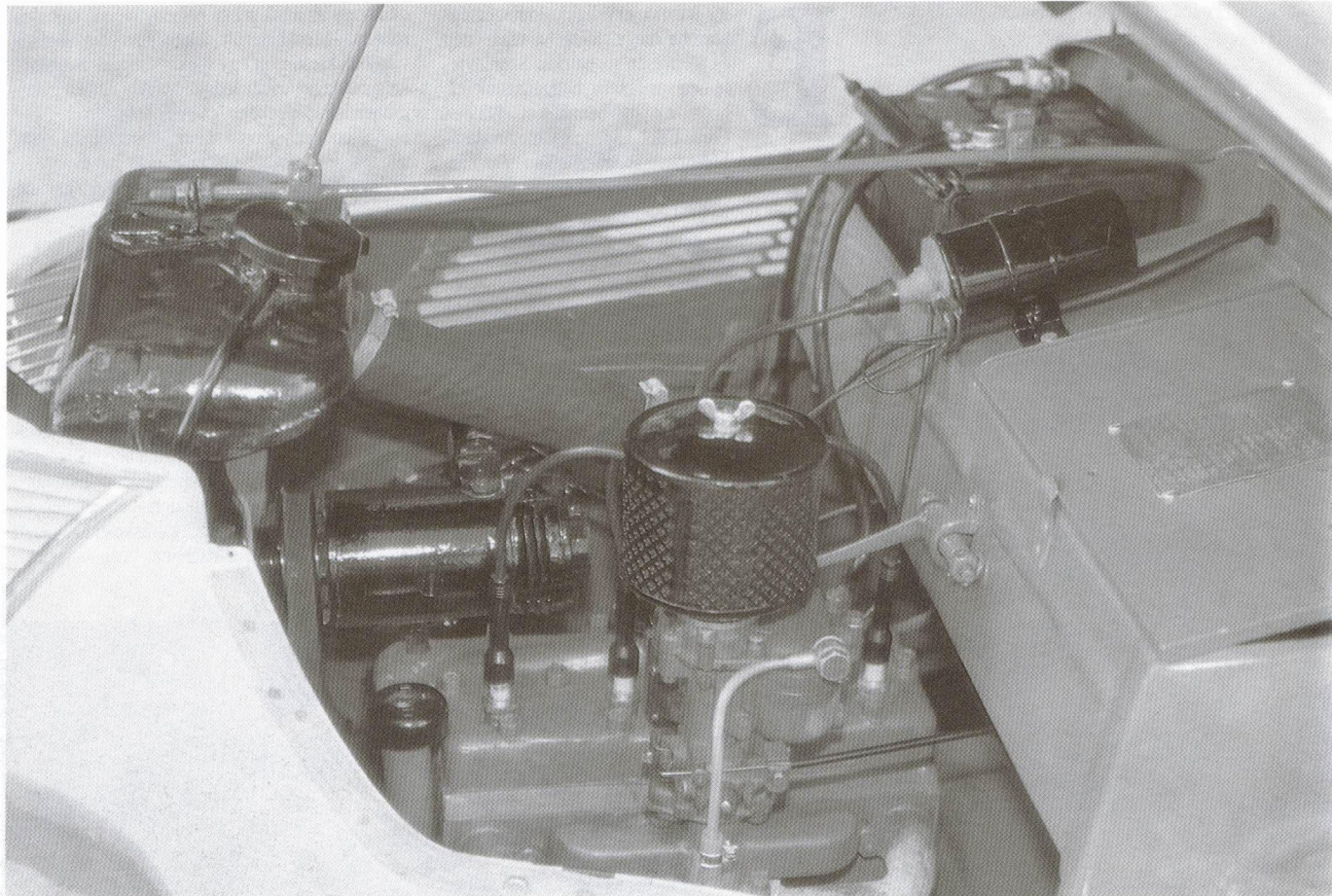


**Sajnos így néz ki egy tipikus, Magyarországon előkerülő veterán autó. A felépítményt a fotó kedvéért „állították össze”**



várjon még néhány hónapot, gondolkozom a dolgon. Nem sokkal később kezembe került egy Autó-Motor, s benne egy cikk a rigai veteránokról (AM 1980/4. A szerk.). Az egyik képen az enyémhez hasonló Eifel kabrió volt látható. Nagyon megtetszett, ez adta a végső lökést. Elhatároztam, hogy elszállítom a karosszériát, és felújítom.

Szalay János példája is bizonyítja a veteránjármű-eladók első számú közhelyét (a motor felújított), ugyanis az eredeti tulajdonos a lelkére kötötte: generálozott, spéci motort ad a kocsinhoz, nem lesz vele semmi baj. Minthogy ilyen ▶



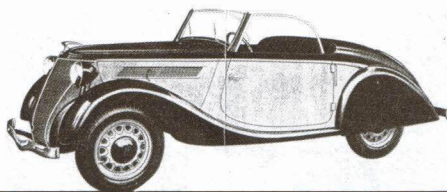
▶ dolgokban hasznos a gyanakvás, otthon azért megnézte az olajat, ami természetesen koromfeketé szint mutatott. Szétszedés után kiderült, mindegyik hengernek a fala erősen behűzött. Feltehetően többévi állás után beindították, és az enyhén rozsdás hengerfalat a beszorult gyűrűk alaposan helybenhagyták. A hengertömböt elvitte egy gépműhelybe, ám ott azt tanácsolták neki, ne fúrassa fel, elég lesz némi csiszolás meg a gyűrűk cseréje. Így is történt, aminek ma csekély kartergázossága a következménye.

– A mechanikus alkatrészek közül a differen-

ciál okozta a legtöbb bosszúságot. A Csillaghegyről elhozott dolgok között volt egy pár kúp- és tányérkerék, amelyek beszerelve irtózatos zajt csaptak. Próbáltam hézagolással megoldani a problémát, legalább tízszer szedtem szét a differenciált, megfestettem a fogakat, hogy lássam, hol fekszenek fel a fogaskerekek, de nem tudtam elérni a zúgásmentességet. A nehézségeket csak fokozta, hogy a hátsóhíd ki- és beszereléséhez minden alkalommal szerelni kellett a hátsó laprugóköteget is, ami nagyon bonyolult munka, mert a rugó kettős ívű, tehát felülnézetből is van

benne egy hajlat, hogy a differenciálművet megkerülhesse. Ez az elrendezés azzal jár, hogy a rugó szétfeszítéskor mindig kifordul. Végül csináltam egy speciális rugószelvény szerzőt, hogy megkönnyítsem a munkát.

A nyolcvanas évek elején sokat jártam a Főnix veteránjármű-klubba, ahol néhány Ford-címhez jutottam. A padlásokat, pincéket járva sikerült számos alkatrészre szert tenni, többek között egy budai pincében két hátsóhídat találtam. Az egyik törött volt – állítólag a differenciál volt az Eifelek sötét pontja, ugyanis gyenge volt a 34 ló-



#### A Z E I F E L M Ő S Z A K I L E Í R Á S A :

MOTOR: 4 henger, 63,5 mm furat, 92 mm löket, köbtart. 1157 ccm. Teljesítmény 34 LE. Álló szelepek. Háromszor csapágyazott főtengely. Levehető hengerfej. Könnyű fém-dugattyúk. Speciális betétgyűrűk a kiömlő szeleplélekekben.  
 KENÉS: Nyomással szivattyú által a főtengelyhez, hajtókarokhoz és vezérműtengely-csapágyakhoz. Hengerfalak és dugattyúcsapok száraz kenésűek.  
 GYÚJTÁS: Akkumulátorgyújtás, önműködő előgyújtás-beállítással. Az akkumulátor teljesítménye 6 Volt 85 ampére-óra.  
 TENGYELYPÁROLÓ: Egytörzsűs száraz.  
 SEBESSÉGVÁLTÓ: 3 sebesség előre, 1 hátra.  
 ÁTTÉTEL: 3. sebesség 1:1  
 2. " 1,76:1  
 1. " 3,07:1  
 Hátramenet 4,01:1, synchron kapcsolás a 2. és 3. menet között.

HÁTSÓ TENGYEL: Csigafozósú küllérmeghajtás. Áttétel 5:5:1, mindenütt görög csapágyakon.  
 HŐTÉS: Thermosyphon. Hűtő tartalma 7 liter.  
 ÜZEMANYAG: A tartály hátul van, ürtartalma 30 liter. Solex porlasztó, indítóberendezéssel. Benzint a vezérműtengely által mozgatott membrán-szivattyú szállítja. Benzínállomástól a szerelékfalon.  
 KORMÁNY: Csavar-rendszerű. Áttétel 10:1. Fordulatkör 10 m átmérőjű.  
 RÜGÖZÁS: Keresztrügösás elől és hátul. Hidraulikus, kettős működésű lökésátvitel elől és hátul.  
 KERÉKEK: Törzsűs küllös kerékek. A gummiabroncs mérete 5,00x16".  
 FÉKEK: Négykerékre ható belső pofás fékek, 722 ccm fékfelülettel. A kézi-fék a hátsó kerékekre hat.

VILÁGÍTÁS: Fényszórók beépített kő- és városi lámpával. Fényváltás lámpadállal. Mennyezet- és szerelékfal-világítás.  
 SZERELÉKFAL: Ampérmérő, kilométerszámláló és gyorsoságmúató. Benzín-állomástól.  
 KAROSSZÉRIA: Teljesen acélból, nyitható szélvédővel biztonsági üveggel. Szellőztető a torpedón. Hátramenetű tükör. Állítható és felcsapható első ülések. Szerszamláda a motorfedő alatt.  
 FONTOSABB MÉRTEK: Tengelytáv . . . . . 2,286 m  
 Nyomtáv . . . . . 1,143 m  
 Legnagyobb hossz . . . . . 4,00 m  
 Legnagyobb szélesség . . . . . 1,45 m  
 Legnagyobb magasság . . . . . 1,60 m  
 Legmélyebb pont, földtől 0,215 m  
 A kocsi súlya kb. . . . . 800 kg.  
 Válloztatás joga fenttörve.

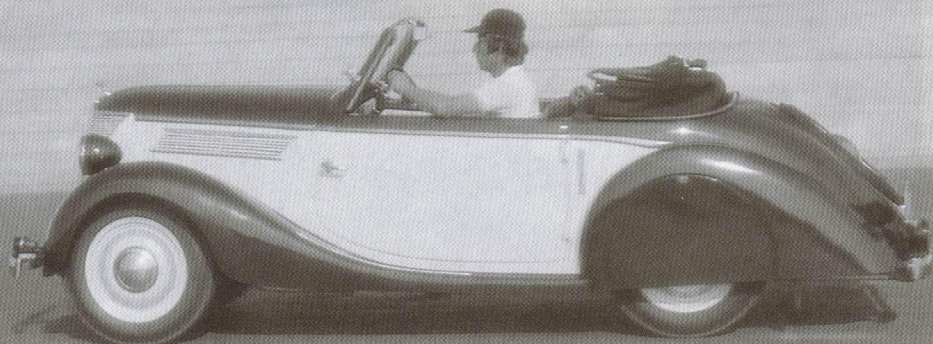
**FORD MOTOR RT.**

**ELADÁS: HAHN ARTHUR ÉS TÁRSAI BUDAPEST, VI. ANDRÁSSY-ÚT 10.**  
 Autortzáll eladás 1910 óta.  
 Sörgöncym: HANCO, BUDAPEST.  
 TELEFONSZÁM: \* 113-610.

Néhány modern kellék talán megbocsátható a motortérben, amikor a régi jármű részt vesz a forgalomban

A Ford-embléma alatt kisebb betűkkel a felirat: Deutsches Erzeugnis – német termék

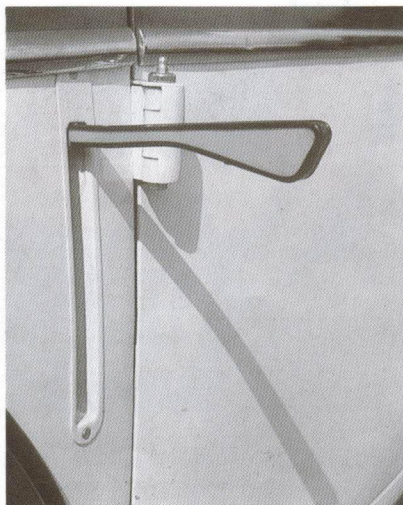
Valamivel 100 km/h fölé gyorsítható az autó. Fontosabb ennél, hogy 70–80 km/h közötti utazósebességnél 8 liter/100 km körül alakul a fogyasztás



Süllyesztett karos index a hátsó ajtó mögé elhelyezve. Kényszerűségből van ugyan lámpás irányjelző, de külön kapcsolóval ez is működtethető

erős motorhoz képest –, ám a másikban minden fogaskerék jónak látszott. A csapágyakat különböző differenciálokból válogattam össze, mert ezek mind colos méretűek, tehát a hazai kereskedelemben elérhetetlenek. Átalakítottam egy körfűrészállványt, arra szereltem fel a differenciált, természetesen a kerekkel együtt, hogy legyen lendtömeg. A körfűrész villanymotorjával meghajtottam, s a hajtás kikapcsolása után a lendtömeg a motorféküzemi helyzetet utánozta, így minden üzemmódot modellezni lehetett. Addig próbálkoztam, amíg jó nem lett.

Aki restaurált már veterán járművet, tudja,



hogy Szalay János előbbi mondata mennyi munkát takar, s mennyi türelem szükséges az eredményhez. Amikor a motor, a váltó és a differenciál elkészült, következhetett a karosszéria. És itt már az ő türelme is elfogyott. A korábbiakban említettük, hogy a karosszéria szinte reménytelen állapotban került a restaurátorhoz. Az ajtók, a küszöb faváza teljesen tönkrement, a hátsó ülés favázat kivágták, hogy az ülést le-süllyeszthessék, és magasabb rugók beszerelésével kényelmesebbé tehessék.

– Volt egy év, amikor semmit sem csináltam az Eifellel. A kiborulás előzménye, hogy a két ajtót és a sárvédőket elvittem homokfúvatni, s az erősen korrodált anyagot a kellenél erősebb sugárral tisztították. Az ajtók fele egyszerűen eltűnt, és a sárvédőket is több helyen átlukasztották a homokkal. Amikor aztán megemésztettem a történeteket, új lemezeket kapott az ajtó termé-



Európában több helyen gyártottak Fordokat. Magyarországon a MÁVAG-nál építettek össze Németországból szállított motorokkal és váltókkal komplett kocsikat

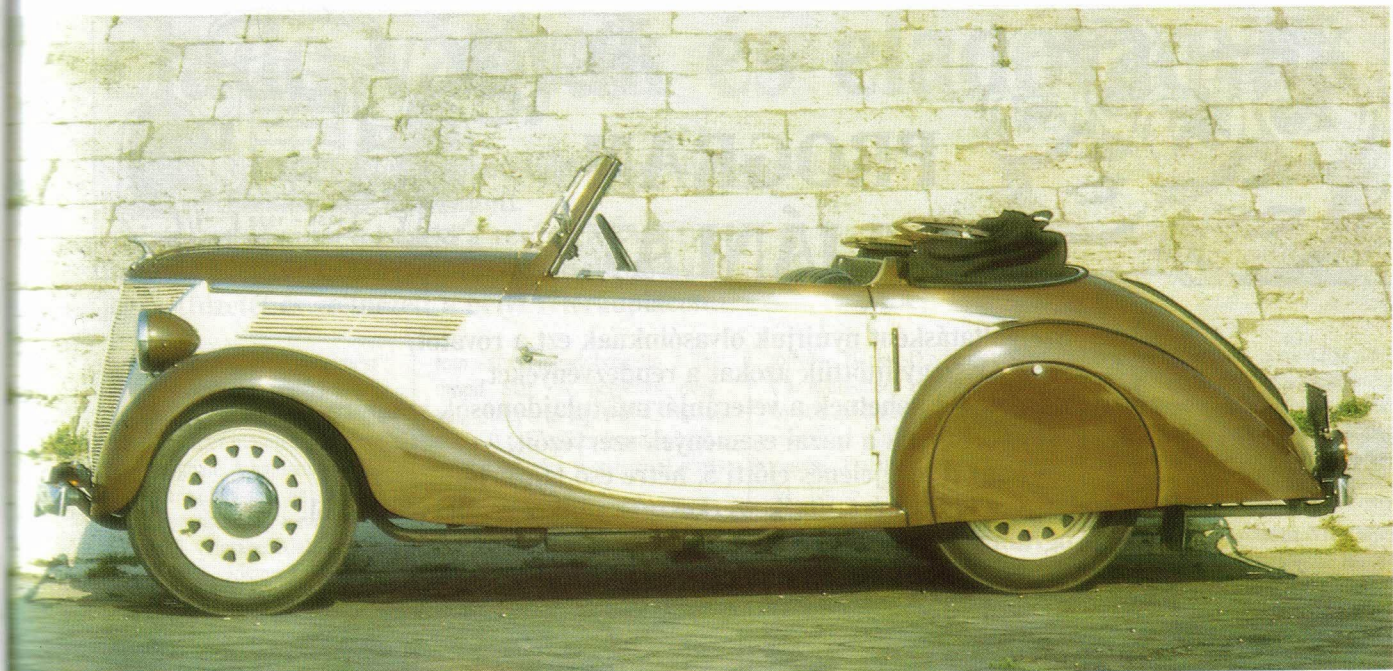
Félúton az újjászületéshez. A motor, a váltó, a futóművek már rendben, a karosszéria azonban szó szerint félkész

- ▶ szetesen újfrafaragott váza. Bőségesen volt asztalosmunka a többi karosszériaelemen is. Szerencsére a tető fémszerkezete hiánytalan volt, a fából készült elemeket egy famintakészítő barátom lenagyolta, és én reszelgettem be őket néhány heti munkával a helyükre. Persze meg kellett csinálni az új ponyvát, az ülések borítását – a hátsó ülés előbb eredeti méret szerint elkészült – és a padlókárpitot.

Időközben más hiányzó alkatrészeket is sikerült beszerezni. Egy újpesti padlásról Szalay János eredeti kormánykereket gyűjtött be. Kisteleken talált még az övéni is rosszabb karosszériát, amiről fel tudta használni a hátsó sárvédőt (amely ugyan betét nélküli volt, de a keret birtokában nem volt túlzottan nehéz a legyártás) és az első lámpák házát.

Kevésbé volt szerencsés a műszerek terén, mert a sebességmérőn kívül, amely tisztítás után új díszkeretet kapott, nem tudott több eredeti





Bár semmi sem bizonyos, ez az autó valószínűleg Kölnben készült. Itthon az Uhri testvérek készítettek speciálkarosszériákat Eifel-alvázakra



Szokatlan megoldás az alábukó műszerfal. A különlegesség szerencsére nem megy a láthatóság rovására



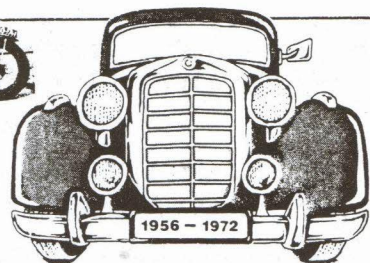
műszerre lelni. Az utánzatok remélhetően egyszer majd felcserélhetők lesznek gyári készítményekkel, miként a fékrendszer is, amely az 1939-es Ford Eifel másik hibapontja. Mentségül szolgáljon, Szalay János már hidraulikus fékrendszerre átalakított kocsit vett. Az eredeti fékrendszer csuklók és rudazatok szövénnyéből áll, amelyeknek ma még csak a fele áll gondosan félretéve a műhelypolcon. Feltett szándéka, hogy amint teljes a garnitúra, visszaállítja az eredeti állapotot a fékrendszerben is.

A június végén vizsgáztatott autó már túl van az első nagy útján, ugyanis saját kerekein tette

Sportkocsihoz méltó mélységben ül a vezető, lábait kényelmesen előrenyújthatja. Az igazi komfortot a kormány magas állása csökkenti

meg a Budapest–Kazincbarcika–Budapest távot, amikor részt vett a kazincbarcikai veteránralin. Természetesen a 60 kilométeres verseny is része volt a mindenféle műszaki probléma nélküli utazásnak, ahol Szalay János kategóriagyőzelmet szerzett. Talán felesleges is említeni, már nem bánja, hogy belevágott a reménytelennek tűnő restaurálásba. Következhet a harmadik Ford, az 1938-as Eifel Limousine.



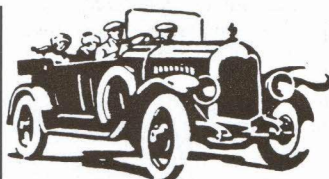


# PROGRAM- AJÁNLAT

Szolgáltatásként nyújtjuk olvasóinknak ezt a rovatot.  
Összegyűjtöttük azokat a rendezvényeket,  
amelyek érdekesek lehetnek a veteránjármű-tulajdonosok számára.  
Kérjük a hazai események szervezőit,  
hogy a megjelenés előtti 5. hétre eső lapzártát  
figyelembe véve időben értesítsék szerkesztőségünket rendezvényükről.  
A programok megnevezése után a szervezők címét is közöljük,  
amennyiben rendelkezésünkre áll.

## OKTÓBER

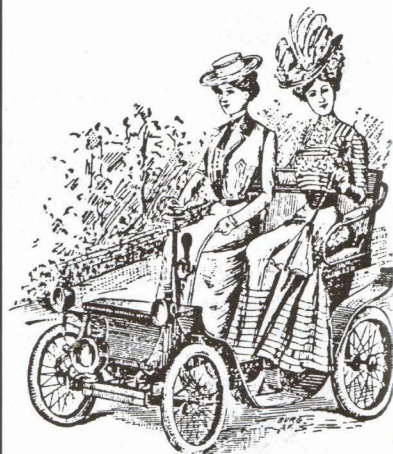
- Holland veteránjármű- és alkatrészborze. H.v. d. Hoek, Julianastraat 7., NL-7772 XJ Hardenberg.
- Veteránborze Zittauban. H. Fiebig, Th.-Haebler-Str. 72, D-8802 Großschönau.
- Első operpfalzi borze régi autók és motorkerékpárok számára. P. Opolka, Fichtachweg 1, 8484 Grafenwöhr.
- Historische Tourenwagen Trophy, G. F. Klein, Badestr. 30, 2000 Hamburg 13.
- Második veteránborze a schleizi háromszögben. Horst Geilsdorf, Nr. 1, D-0551 Külmla.
- Amerikai autók találkozója a Rebstock vásárterületen. Street Rats V8 US Car Club, Lothar.
- Második oldtimer hegyi verseny a Sonntagbergen. ZV d. ÖAMTC Waidhofen, An der Ybbs, Pf. 105.
- 12-13. Veterama Mannheim, Veterama GmbH, Rheingaust. 21. 6802 Ladenburg.
13. A zürichi Topolino-klub őszi túraútja. Jette Hotz, Schmalzgrueb 32, CH-8127 Forch.
- 19-20. Veteránborze Cremonában. T. Sacchi, Via Donatori di Sanguè, 2, I-20067 Paullo.
20. Huszonnegyedik kaltenkircheni veteránborze. H. J. Meyer, Landweg 36, 2357 Bad Bramstedt.



## NOVEMBER

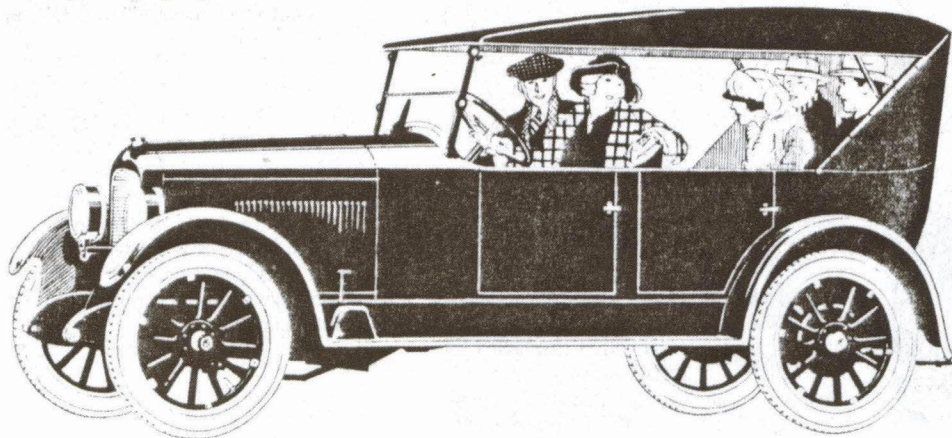
- Veteránjármű-borze Csepelen. Lackner Pál, Bp. XIX., Árpád út 21.
- Trabant-napok Bochumban. Trabbi-Fan-Club, Volker Dau, Poststr. 3. 4630 Bochum.
- Régi játékok borszéje a sinsheimi Auto + Technik Müzeumban. 6920 Sinsheim.

10. Autómodell-borze Nürnbergben. K. Janssen, Tel.: 0911/28 8463.
16. Harley-Davidson-alkatrészborze. Gasthof Wiesbauer in Feistritz am Wechsel. Jo aus Pitten, Tel.: 0043/2627/2291.
- 29.-dec. 8. Huszonnegyedik Nemzetközi Motorshow Essen '91. Esseni vásárvaros, Norbertstr., 4300 Essen.



## DECEMBER

15. Auto 1:X - müncheni modellautó-borze. Müller & Hocheder, Lerchenauer Str. 20, 8000 München 40.
21. Játék- és modellvasútborze Bad Cannstadtban. Schröder & Kircher, Seidenstr. 25, 4150 Krefeld.



# Eladó vágyak és eladóvágyak

Sok magyarországi veteránjármű-tulajdonos büszkélkedik azzal, hogy szétrozdásodott, átalakított régiségéért új autót ad majd a vevő, a NÉMET. Berlini tudósítónk, Mogyorósi Géza zsebre vágta jegyzetfüzetét és szénézett a helyi veteránpiacon.

**K**omoly „vérátömlesztést” kapott a tavalyi valutuniót követően az oldtimer motorok piaca Németországban. A hajdani DDR területéről különösen az októberi országegyesítés után indult meg a kétkerekű veteráncsodák belföldi „exportja”. Jóságú gyűjtők, használtjármű-kereskedők könnyen lelhetnek hirdetésekben olyan kincsekre, mint a Drezdában eladásra kínált 1953-as EMW. A vizsga nélküli, 14 lóerős, 349 cm<sup>3</sup>-es, üzemképes motor alku előtt 7850 márkába kerül. Még nem szakadt ketté a világháború poklából kilábaló német állam, amikor 1947-ben a motorostársada-

lom szívét megdobogtatta a Triumph Star. A hetvenes években chopperré átfőzött, 650-es táltos 11 000 márká Potsdamban, s 1992 júniusáig a vizsgával sincs gond.

Kifejezetten bájos az az éppen három évtizedes Heinkel Tourist 103 A2-es típusú robogó, amelyet sokan tévesztenek össze az olaszok örökifjú mopedjével, a Vespával. Nos, ez a kétszemélyes, krómzott minimotor, frissen restaurálva, 9,5 lóerős erőforrással 3250 márká Berlinben. Ki gondolt még akkor a világvárost ketészelő falra, amikor 1957-ben talán újságkihordók vágtaztak a háromkerekű, együléses, hátsóput-

tonyos Harley-Davidson Servi-Car nyergében? Lejárt műszakival 16 500 márká ez a tűzpiros, extravagáns járgány. Szintén az Alexander Platznál bukkantam egy 24 lóerős BMW R 51/3-asra. Amint a fekete oldtimer punkküllémű ifjú gazdájától megtudtam, a bajor csoda 1953-as évjáratú, s 9000 márká az ára.

1956-os NSU Super Luxot az egyik berlini napilapban hirdettek. A 11 lóerős motorkerékpár 3500 márkába kerül, de ugyanott lettem Adler M 200-asra is. Ha minden igaz, akkor az 1953-as járműnek nem csupán 11,4 lóerős motorja új, hanem a kipufogódobja, sőt a gumijai is. Az minden-

esetre kecsegtető, hogy 4200 márkáért egy 1992 szeptemberéig vizsgáztatott matuzsálemet ajánlanak. Szép – ennél pontosabban nem írható le – az a Berlin belvárosában mustrára bocsátott, oldal-kocsis Harley-Davidson 750, amely 1949 óta rőtta az NDK útjait. Ma 14 000 márkát ér (tulaja szerint) ez a 35 lóerős oldtimer.



# CSUKASZÜRKE OBSITOS

## ZÜNDAPP KS 750

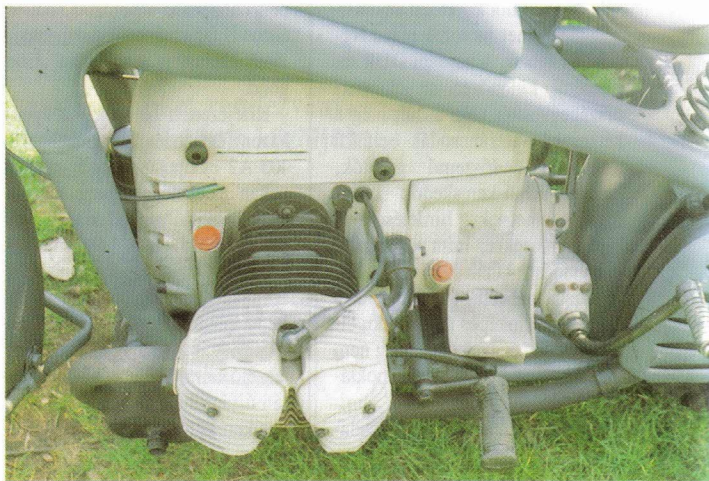
Az ötvenes, hatvanas években minden valamirevaló szódás R 75-ös BMW-vel vagy KS 750-es Zündappal járt. Ennek ellenére (éppen ezért?) kevés a túlélő. A ritkaságok egyikét mutatjuk be.

**A**z exkatonai gépekkel szemben kevés gyűjtő marad semleges állásponton. Számosan vannak, akik nem lelkesednek értük, s nem sokkal kevesebben, akik vadul kutatnak utánuk. Nem feltétlenül jelent ez pacifista vagy militarista beállítottságot, hiszen minden fiú játszott háborúsdit gyerekkorában, s később a külön-

Volt ajtóval szerelt oldalkocsi is a KS 750-eshez, azonban mindkét kivitelnél alkalmazták a kerékvédő csövet

Még nincs bekötve az elektromos berendezés, erről árulkodik a lábtartó mögött, a hengertömbön lévő üres tálca, az akkumulátor helye

böző élmények, például a sorkatonai szolgálat tapasztalatai alakították ki a hozzáállást. Mindenesetre tény, hogy a katonai járművek gyűjtői külön tábor képviselnek, s ahogy a második világháború emlékei a múltba vesznek, szerencsére eltűnik az ellenézés az egykori Wehrmacht-felszerelésekkel kapcsolatban, ami sok kellemet-



len percet szerzett a német katonai motorokat restaurálóknak.

Ha a német katonai motorokérpárok kerülnek szóba, a legtöbben a BMW és a Zündapp terepjáró modelljeire gondolnak. Az R 75-ös és a KS 750-es valóban egy fejlesztési folyamat csúcspéldányai, technikai különlegességek, amelyekre pontosan illik a kifejezés: többet tudnak, mint kellene.

A katonák abban a pillanatban szemet vetettek a motorokérpár-

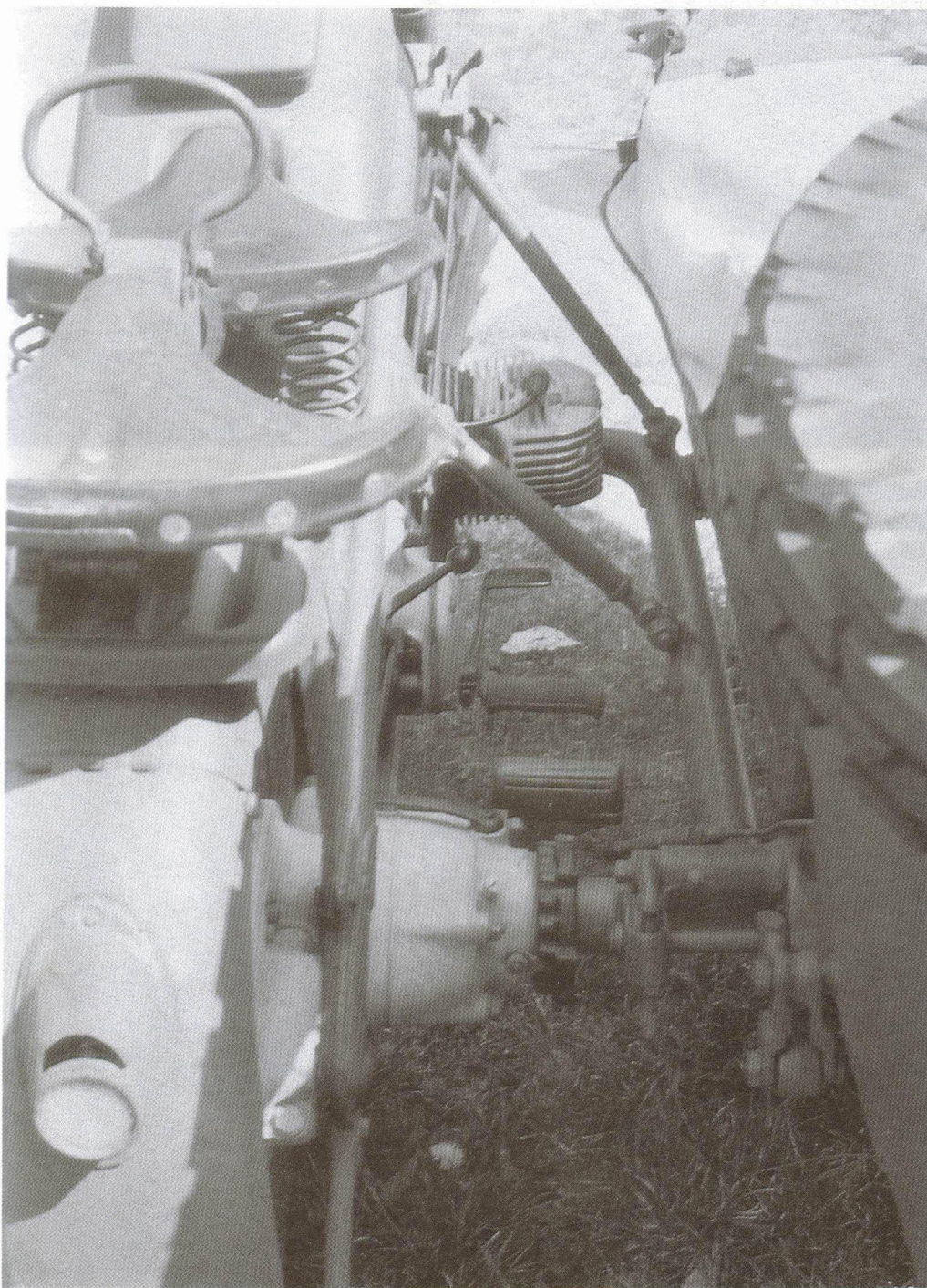
ra, amikor az elérte a használható jármű fogalmát. Már a századforduló tájékán készítettek prototípusokat a hadseregek számára, aminek egyik kézenfekvő magyarázata, hogy nagyon sok motorokérpárgyár fejlődött ki fegyverkészítő üzemből. Klasszikus példaként említhető a BSA, a CZ vagy az FN, hogy csak az ábécé elejét nézzük. Az első világháború éveiben mindkét fél jelentős számban használt motorokérpárokat, igaz, jobbra csak futárszolgálatban, s

### **Autónak is díszére válnék ilyen méretű differenciál**

a húszas években világszerte megtörtént e járműfajta rendszeresítése a hadseregekben.

A harmincas évek derekára a technikai színvonal fejlesztése lehetővé tette olyan nagy teljesítményű motorral ellátott, nehéz, oldalkocsis motorokérpárok építését, amelyeknél az oldalkocsi kereke a hajtásba kapcsolható volt. A dolog pikantériája, hogy a második világháború kitérésének napjára a belga, a francia és az angol hadsereg már rendelkezett ilyen gépekkel, míg a németek, bár a katonai motorokérpárok fejlesztése terén nem maradtak le a versenytársaktól, nem. A hátrányt azután hamar előnyre változtatták, s a két korábban már említett gyárban szinte a tökéletesség fokára fejlesztették a nehéz katonai oldalkocsis motorokérpár-típust. Hatalmas szériában készítették az R 75-öst és a KS 750-est, azzal a szándékkal, hogy önálló gépesített egységeket alkotva a motorokérpárosok gyors mozgású lövészalakulatként tudnak majd tevékenykedni. A keleti fronton szerzett tapasztalatok azonban kiábrándítóak voltak, gyakorlatlan kézben a BMW és a Zündapp instabil volt, de a nehéz terepen rutinos vezetővel is gyakorta a vártnál lassabb volt az ilyen járműcsoportok haladása. S akkor még nem beszéltünk a veszélyeztetettségéről, hiszen a motoron ülők számára a jármű szinte semmilyen fedést nem adott, az oldalkocsira szerelt gépfegyverrel művészet volt menet közben pontosan célozni.

Érdeemes ebből a szempontból végiggondolni, hogy a németen kívül egyetlen hadsereg sem alkalmazta széles körben a nehéz motorokérpárokat; az amerikaiak kezdettől a könnyű, mozgékony terepjáró autókat, a Willys és más gyártmányú dzsipeket részesítették előnyben. Egyébként a németek is változtattak álláspontjukon, s 1944-ben megszüntették a munkaigényes, nehéz motorokérpárok gyártását, s a szerepet a VW Kübelwagenek vették át. ▶



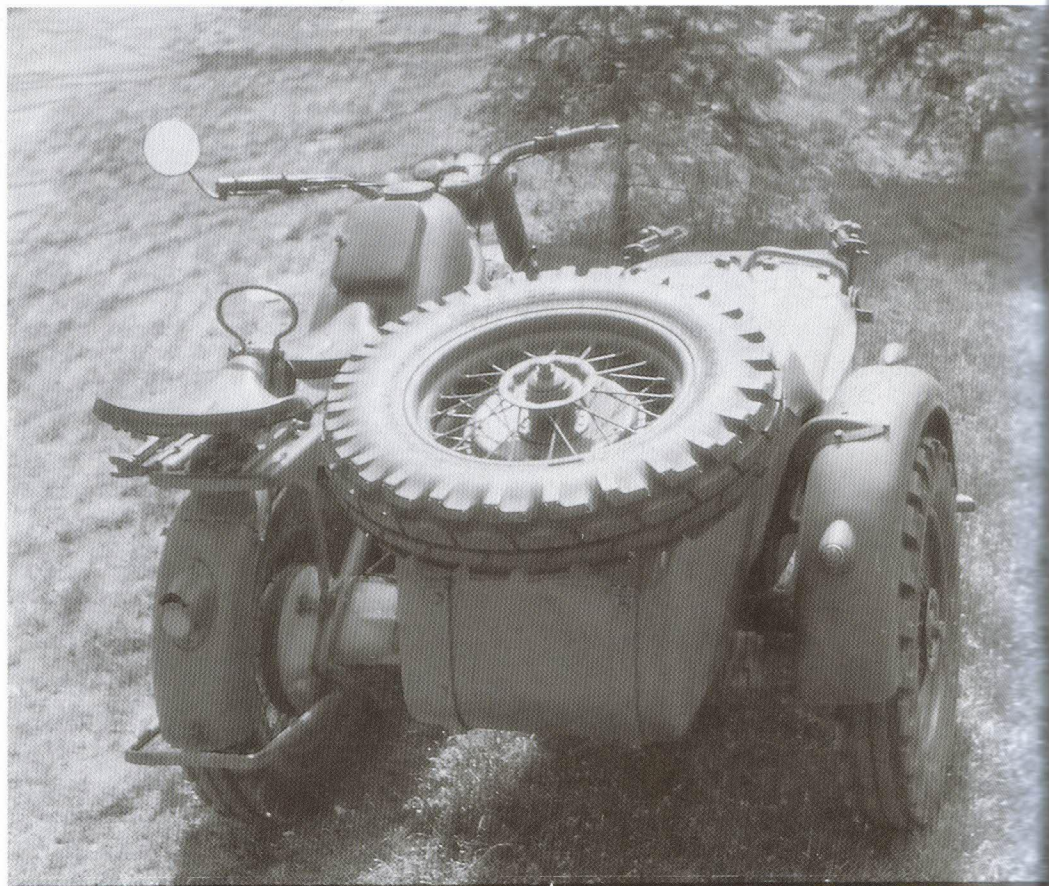
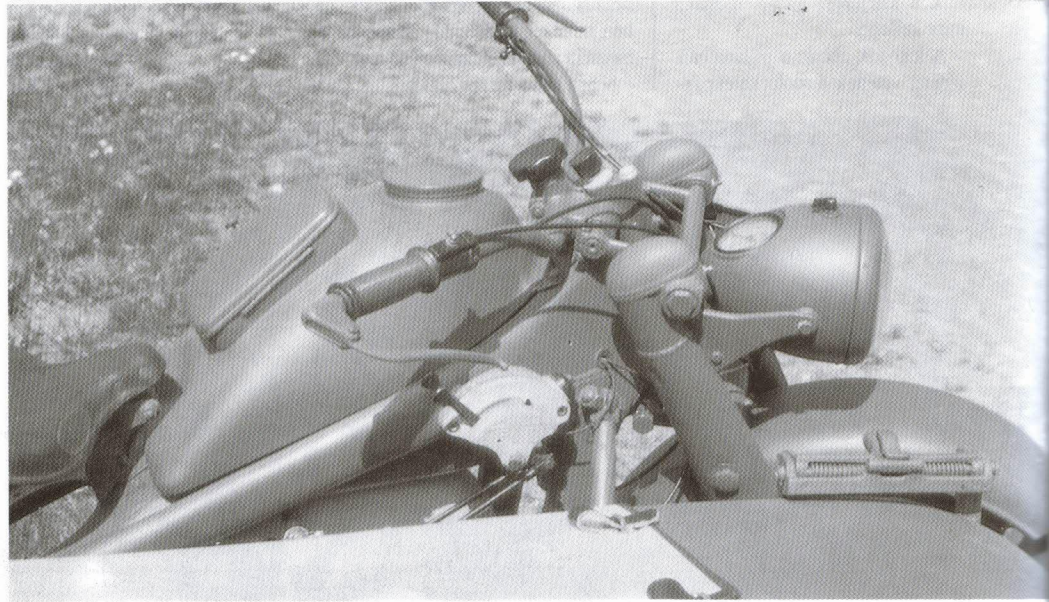
Közös házba vezet a két henger kipufogócsöve,  
majd egyetlen cső viszi  
a hátsó kerék bal oldalán elhelyezett  
hatalmas, rácszott lemezzel fedett  
dobba a forró gázokat

A tank tetejére került a szerszámoszláda,  
a váz oldalán lévő két kar közül  
a belső a felezőé, a külső pedig  
a hátramenet kapcsolására szolgál

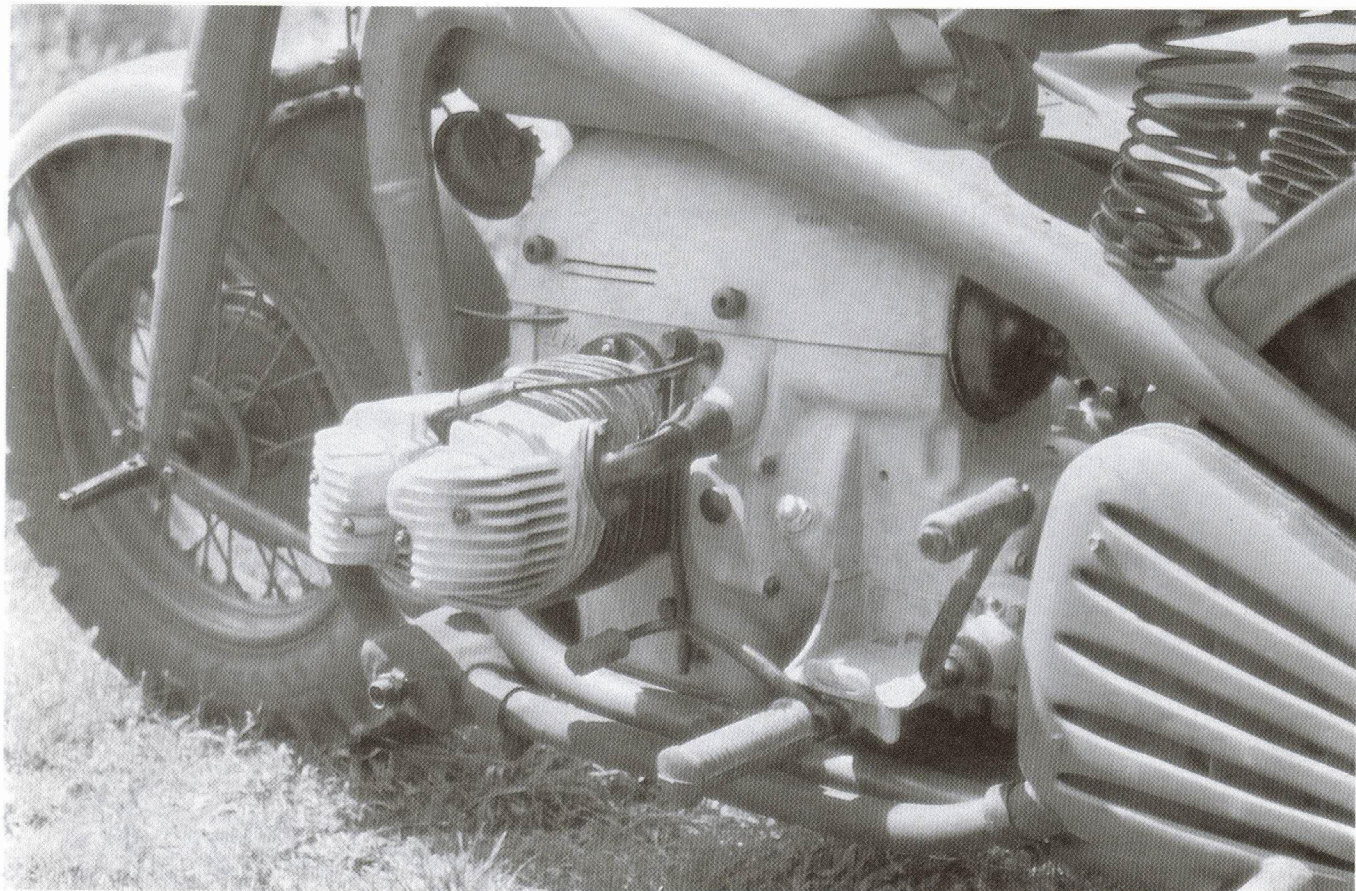
► A Magyarországon maradt nagy BMW-k és Zündappok egy része a németek által elhagyott jármű, számottevőbb hányaduk pedig a szovjet hadsereg meglehetősen jelentős készleteiből maradt hátra. Tény, hogy a háború utáni járműhiányos időkben aranyat ért egy-egy robusztus BMW vagy Zündapp, s legtöbbször a háború után húsz-harminc évvel is üzemképes volt, nehéz teheroldalkocsit vonszolva. E hányatott sors következménye, hogy a gyűjtőkhoz kerülő darabok java teljesen elnyűtt szerkezet, a tulajdonosok nemcsak a gyorsan eltűnő lámpákat, üléseket, gumi alkatrészeket keresik, hanem az örökkévalóság számára tervezett és gyártott főtengelyeket, hengereket és fogaskerekeket is.

E helyzet ismeretében lehet igazán átérezni, milyen elégedett lehetett *Kapronczai Péter*, amikor három évvel ezelőtt rábukkant a képeinken látható Zündapp KS 750-esre. Egy Szigetvár melletti kis faluban volt, s gazdája szerint 1956 óta hevert a ház melletti fészerben szétszedve. Szerkezetiileg szinte hibátlan állapotban volt a jármű, a szétszereléskor eredeti dugattyút és főtengelyt talált a motorban a restaurátor.

A felújítás során a korrhú fényezés visszaállítása és a hiányzó alkatrészek pótlása volt a legnehezebb feladat. Mint *Kapronczai Péter* elmondta, az eredeti szín megtalálásához a KS 750-es modellek restaurálásával foglalkozó könyv volt segítségére, amelyhez színkártyák is tartoznak, s amelynek szerzője pontosan leírja, mely motorszámú gépeket, milyen színűre festettek a gyárban. Az ő gépe 1942-ben készült (egyébként 1939-ben érkezett a megrendelés



Szíriatartozék volt  
a negyedik kerék,  
amely a gépen lévő  
bármelyikkel  
helyet cserélhetett



**Bekapcsolt oldalkocsihajtással nehéz terepen is elboldogul ez a Zündapp**

erre a típusra a gyárhoz, egy évvel később mutatták be a próbadarabokat, s 1941-ben kezdődött az igazi tömeggyártás), a sorozatszám szerint az úgynevezett Luftwaffe-szürke színben. Az eredeti színt különben meg is találták a vázon a később felvitt kék fényezés alatt. S ha már itt tartunk, tegyük gyorsan hozzá, hogy a közhiedelemmel ellentétben, nem minden KS 750-es készült homokszínűre festve. Ezek elsősorban a

### MŰSZAKI ADATOK

**ZÜNDAPP KS 750**

**MOTOR.** Négyütemű, kéthengeres, 170°-os V-motor. Légűtés, szelepműködtetés nyomórudakkal (OHV). Furat 75 mm, löket 85 mm, összlökettérfogat 751 cm<sup>3</sup>. Sűrítés 6,2. Legnagyobb teljesítmény 26 LE 4000/min. Mágnesgyújtás, elektromos berendezés 6 V.

**ERŐÁTVITEL.** Négyfokozatú váltómű, hátramenettel és felezővel, a hátsó kerék hajtása kardántengellyel, oldalkocsihajtás tengellyel és kiegyenlítőművel.

**FELÉPÍTÉS.** Dupla bölcsováz ovális keresztmetszetű, préselt és hegesztett acéllemezéből, két keretmerezítő egységgel. Első rugózás: préselt és hegesztett acéllemezéből készült villa, felül elhelyezett rövid lengőkarparókkal. Hidraulikus lengéscsillapítás. Hátsó futómű: merev kerékrögzés átmenő tengellyel. Az oldalkocsi rugózása torziós rúddal.

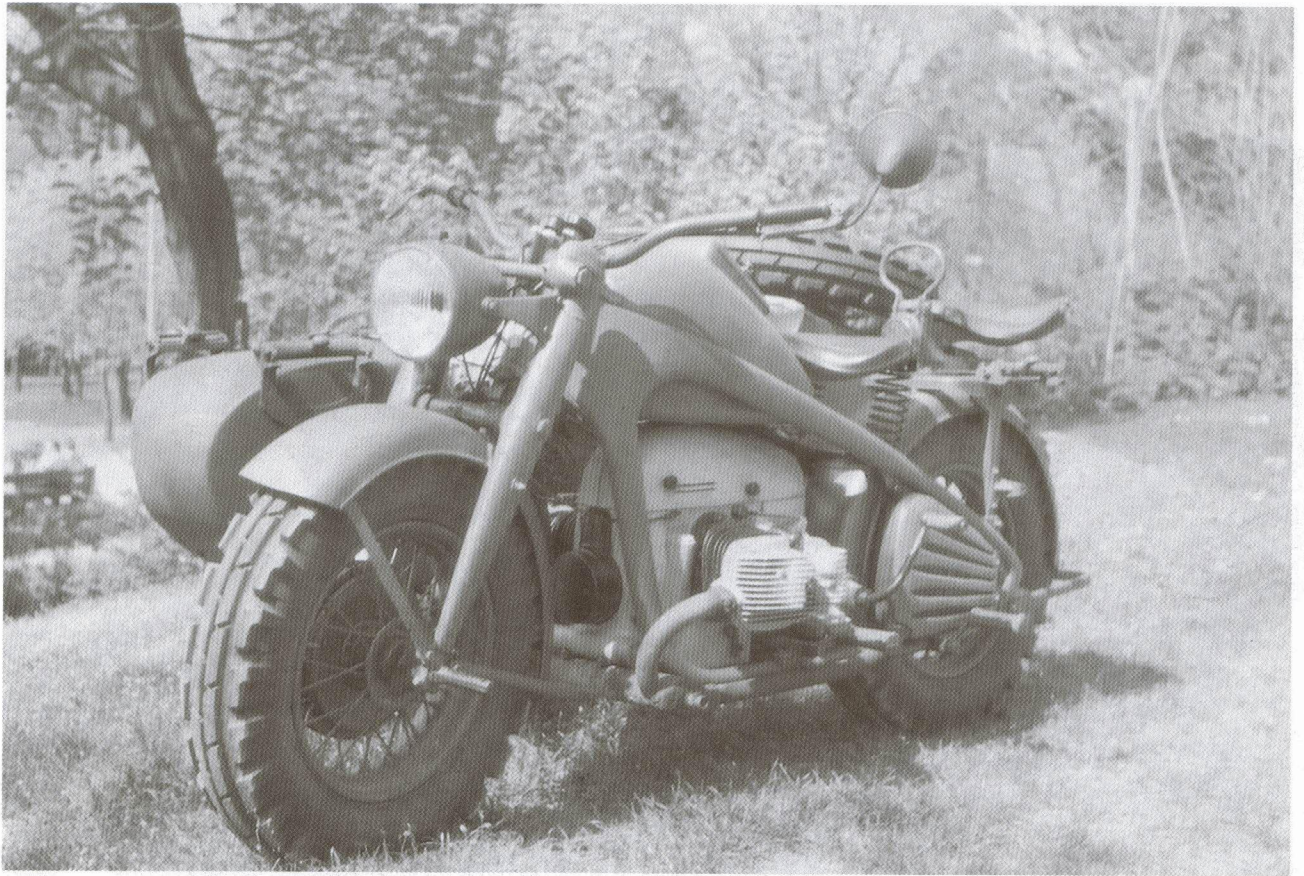
**Kerekek:** 4,50" × 16" méretű gumiabroncsok.

**MÉRETEK, TÖMEGEK.** Száraz tömeg 400 kg, tengelytáv 1420 mm, nyeregmagasság 780 mm, szabadmagasság 160 mm. Üzemanyagtartály 23 liter.

sivatagi hadszíntérre szánt modellek voltak, a nyugati és keleti frontra zöld és sötétkék színű gépeket szállítottak, s készült néhány eredeti szín, már csak a megfelelő festék hiányzott. A matt bevonat előállítására házilag meglehetősen nehéz, így a végső megoldást egy Ausztriában vásárolt festék jelentette, amihez külön tubusban adták a mattító adalékot.

A hiányzó kellékek listáján ott

waltak a táskatartók és a gumik. Az utóbbiak eredetileg 4,50 colosak, lehet kapni Németországban replikaköpenyt, borsos áron. Jólval olcsóbb volt a szintén német gyártmányú munkagépköpeny, 5,50 colos, tehát az eredetinel nagyobb, de a mintázata elfogadható. A KS 750-es restaurálása abból a szempontból is főleg pénz-kérdés, hogy nagyon sok kópia kapható a gép korhű felöltözteséhez. Kapronczai Péter úgy dön-



► tött, egyelőre inkább vár, és eredeti felszerelésekkel teszi teljessé a katonai Zündappot, illetve, amit lehet, itthon készített el.

Ez sem egyszerű feladat, mert a szokásos gyakorlat szerint a mestereberek sorozatmunkákra ren-

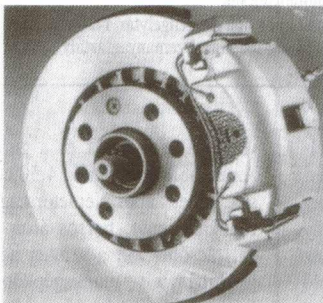
dezkedtek be, senki sem szívesen vállal egyedi dolgokat. S az elkészült munkában sincs mindig köszönet. A külföldről kapott minta például ott volt a ponyvaszabó kezében, mégis csak harmadik nekifutásra sikerült az oldalkocsi-bo-

ritást elfogadhatóan elkészítenie. És az sem mindig használ, ha a megrendelő felajánlja, inkább többet fizet, de legyen olyan a végeredmény, amelyet elvár. A feltételek közül jobbra csak a magas ár valósul meg.

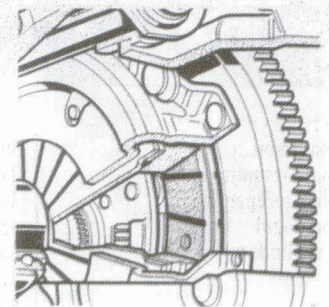


A hengertömb fölötti, külön leemelhető fedél alatt helyezték el a gyújtómágnest, a dinamót és a karburátort

# A KONSTRUKCIÓN A KORONA



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

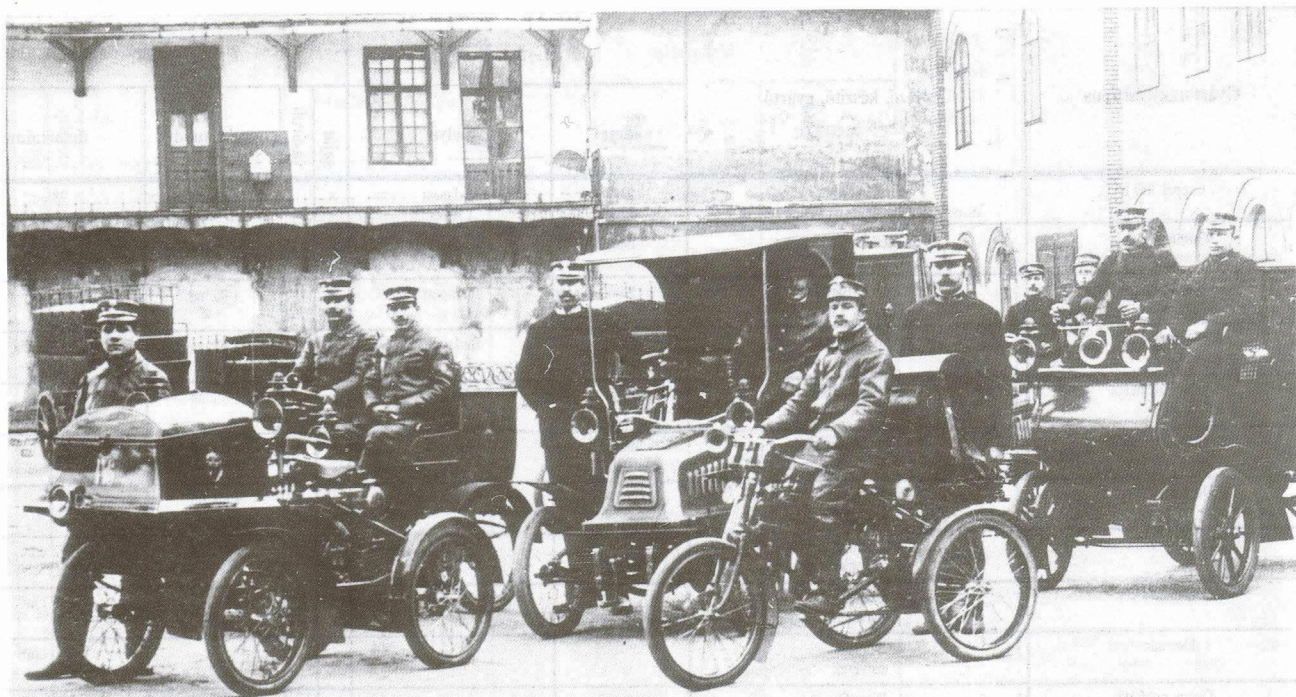


**rona**  
Kft.

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

**JURID**

MAGYARORSZÁGI  
KÉPVISELET



# Magyarországon készített motorkerékpárok 1894-1945

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

Bánki-Csonka-porlasztóval felszerelt három- és négykerekű postai levelgyűjtő járművek, Peugeot, valamint De Dion-Bouton csomagszállító autók a posta motorizációjának kezdetén

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

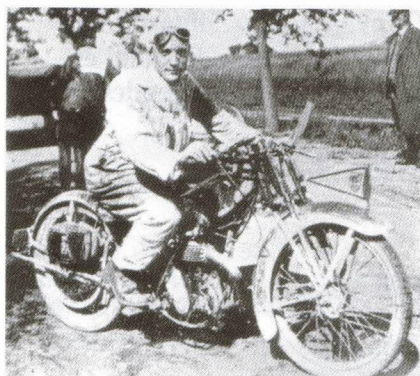
A felsorolásban sok olyan típus szerepel, amelybe nem saját konstrukciójú motort építettek be, de a váz, villa stb. itthon készült. Ez az eljárás a motorkerékpár-iparban a kezdetektől napjainkig ismert és megszokott, tehát az ilyen gépeket joggal nevezzük magyar motorkerékpárnak.

Felvettem a gyűjteménybe néhány olyan márkát is, amelynek eredetisége, önállósága tisztázatlan, de úgy gondolom, amíg a feltételezést tények meg nem cáfolják, addig itt a helyük.

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 informá-

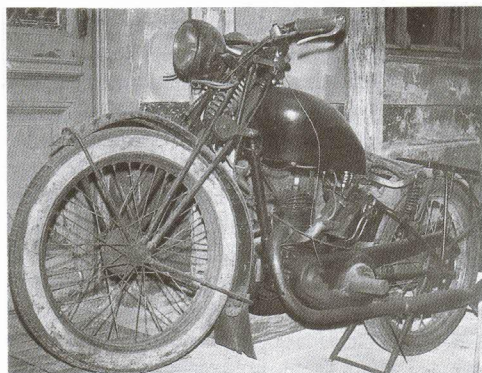
Gyártmány és típus	Tervező, készítő, gyártó	Gyártás		Motor				
		ideje	helye	saját vásárolt	munka módja	űrtartalma		
Csepel 100 L	Terplán Sándor Weiss Manfred Acél- és Féműve Rt.	1941- től	Budapest Csepel	×		2 ütemű	98 cm <sup>3</sup> 48 × 54	
Csonka-Bánki	Csonka J.-Bánki D. Ganz és Társa	1900.	Budapest	×		4 ütemű	260 cm <sup>3</sup>	
Csonka-Bánki	Csonka J.-Bánki D. Ganz és Társa	1900.	Budapest	×		4 ütemű	260 cm <sup>3</sup>	
Dedics	Dedics Ferenc	1904.	Budapest	×		4 ütemű		
Dedics F.	Dedics Ferenc	1905.	Budapest	×		4 ütemű		
D. F. K.	UNITAS Autómobil Ipari és Kereskedelmi Rt.	1923- 1926.	Budapest	×		2 ütemű		
Dormán-Styria	Dormán testvérek				×	4 ütemű		
Dormán-Villiers	Dormán testvérek				×	2 ütemű	172 cm <sup>3</sup> 57,15 × 67	
Dormán-JAP	Dormán testvérek				×	4 ütemű SV	250 cm <sup>3</sup>	
Dormán-	Dormán testvérek						350 cm <sup>3</sup>	
Dormán-MAG	Dormán testvérek				×	4 ütemű OHV	500 cm <sup>3</sup> 82 × 94	
Dormán-Villiers	Dormán testvérek		Budapest		×	2 ütemű		
EMMAG	Lőrincz Béla	1924	Budapest	×		2 ütemű	352 cm <sup>3</sup> 75 × 80	
EMMAG	Lőrincz Béla		Budapest	×		2 ütemű	500 cm <sup>3</sup>	
EMMAG	Lőrincz Béla		Budapest	×		2 ütemű	478 cm <sup>3</sup> 79 × 96	
EMMAG	Lőrincz Béla	1923.	Budapest	×		2 ütemű	670 cm <sup>3</sup> 3 × 75 × 76	
Farnady-JAP	Farnady László				×	4 ütemű SV	2 ×	
F. P.-Villiers	F. P. Autóbiliművek		Budapest		×	2 ütemű	247 cm <sup>3</sup> 67 × 70	
F. P.	F. P. Autóbiliművek		Budapest		×	4 ütemű SV		
F. P.	Engelmayer János F. P. Autóbiliművek		Budapest		×	4 ütemű SV	350 cm <sup>3</sup>	
Gamma					×			
Gyeskó-Saxonette	Gyeskó Sándor		Budapest		×	2 ütemű	60 cm <sup>3</sup>	
Hassia „motorguri” (robogó)	Jéhn György és Csuka Árpád	1944.	Budapest					
H. K.	Heintz Károly						454 cm <sup>3</sup>	

# 1894-1945



350-es oldalt szeleplelt F. P. (Frohner-Pásztélyi), Kübek Józseffel a nyergében

Évesítés	Váz		Meghajtás módja	Információ		Elkészült darabok száma	Megjegyzés
	saját	vásárolt		forrása	dátuma		
3 LE	x		préselt acél- lemez, hegesztve	lánc 2 sebességes váltón át	prospektust + Autó-Motor	1941/5.	
14 LE	x		csóváz	differenciálművön át, váltó nélkül, fogaskerekek	50 évi postamérnöki szolgálat	1937.	3 kerekű, postai levélgyűjtő Bánki-Csonka-karburátorral
14 LE	x		csóváz	differenciálművön át, váltó nélkül fogaskerekekkel	KMAC Jubiláris Aranykönyv 1900-1930	1930.	1 4 kerekű postai levélgyűjtő Bánki-Csonka-karburátorral
	x		csóváz	szíjjal, váltó nélkül	a blokk magángyűjteményben található		mágnes a blokk előtt helyezkedik el
14 LE	x		csóváz	lapos szíjjal, váltó nélkül	Zsuppán I.: Made in Hungary 7. Autó-Motor	1978/7.	mágnes a henger mögött áll
				ékszíj közvetlenül	Zsuppán I.: Made in Hungary 18. Autó-Motor, Autó	1978/18. 1923/13.	kb. 120 bármilyen kerékpárra felszerelhetők
	x				Rózsa Gy.: A motorkerékpár története II.	1961.	
	x			2 lánc	Motorsport	1926/6. 1926/16.	
	x			2 lánc	Tamás Gy., Autó-Motor	1966/9.	
	x			2 lánc	a Motoros	1929/2.	a TTC futárversenyén 3 fős csapat indult és győzött
5 LE	x		csóváz	2 lánc Sturmey-Archer-váltón át	Úrvezető	1928/3.	
	x		csóváz	2 lánc			
3 LE	x				Déván I.: Autó Almanach 1924	1925	léghűtéses
	x			lánc	Váradí F.: A vízhűtéses EMMAG Autó-Motor	1972/7.	léghűtéses
4-5 LE	x		csóváz		Váradí F.: A vízhűtéses EMMAG Autó-Motor	1972/7.	vízhűtéses, egyhengeres
5-5 LE	x		csóváz	2 lánc 3 sebességes váltón át	Váradí F.: A vízhűtéses EMMAG Autó-Motor	1972/7.	vízhűtéses kéthengeres
	x		csóváz különféle első villákkal	2 lánc Strumey-Archer-váltón át			
	x		csóváz		magángyűjteményben található		valószínűleg megrendelésre készült gép
	x		csóváz	2 lánc	Zsuppán I.: Made in Hungary 21. Autó-Motor	1978/21.	motor előtt elhelyezett mágnes
	x		csóváz	2 lánc			Kübek József versenyezésre használt motorja
					magángyűjteményben található		
12 LE	x		kerékpárszerű váz, csőrügős első villával	fogaskerék közvetlenül	magángyűjteményben található		
	x				Autó-Motor	1948/6.	2 a háború alatt mindkettő elvesztett
					Automobil Motorsport	1927/8.	feltehetően saját motorkonstrukció



**172 cm<sup>3</sup>-es Villiers-motorral szerelt gép, amit régi tulajdonosa szerint a Dormán-műhelyben készítettek**

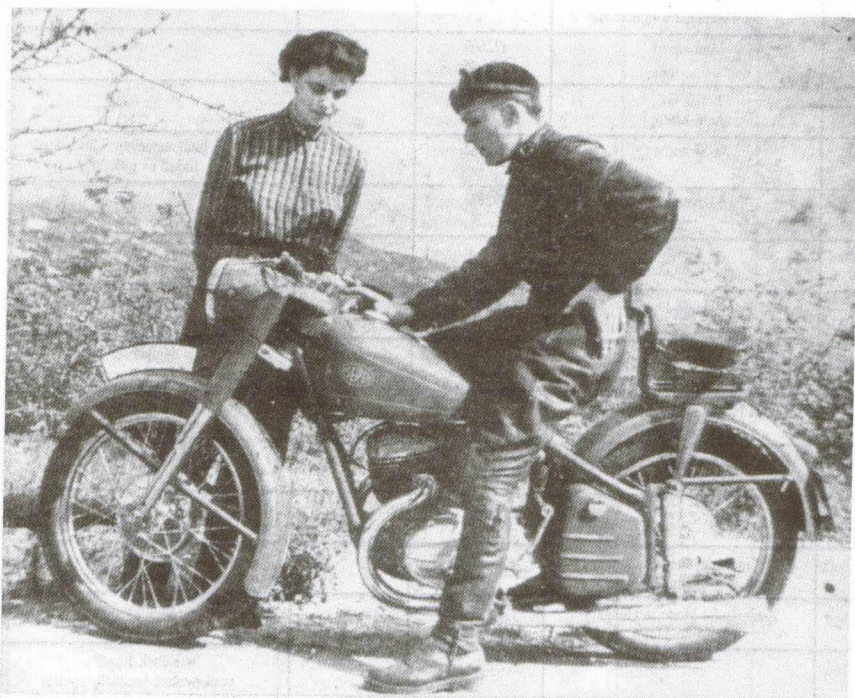
ciókat kapcsolhat, pontosítva és gazdagítva a most még meglehetősen hiányos képet.

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.



# A CSEPEL 250-ES MOTORKERÉKPÁR

Bálint Sándor muzeológus mutatja be egy sikerszéria elődjét.



**A** második világháború után gyorsan fellendült a motorkerékpár-gyártás. Csepelen, a Weiss Manfréd Művekben, (államosítása után hamarosan Rákosi Mátyás Művek) 1946-ban már készültek 100 cm<sup>3</sup>-esek, amelyeket a 125-ösök követtek. 1948-ban a 250-esek kerültek a rajzaszatra. Megálmodói, *Jurek Aurél* főmérnök és *Ritter Ödön* mérnök egyszerű szerkezetű géppel kívántak kedveskedni a hazai motorosoknak. Exportra is gondoltak. 1950 tavaszán, a bécsi nemzetközi autó- és motorkerékpár-kiállítás egyik „keleti” szenzációja az új Csepel 250-es motorkerékpár volt. Az osztrákok érdeklődve figyelték az egy fő- és egy mellékhajtókaros, kétdugattyús, Amal karburátorral felszerelt, 10 LE-s (7,4 kW) motorkerékpárt. A szakajtó elismeréssel szólt róla. Nyáron már árusították e nagy Csepelt Budapesten. E típussal a Szabadságharcos Szövetség elindult az általa meghirdetett ver-

## Csepel 250-es, kétdugattyús motorkerékpár 1950-ból

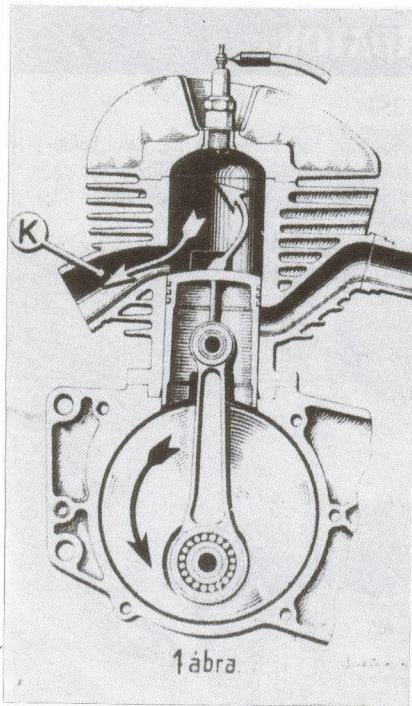
senyeken. Az előírások szerint bejárattott, illetve a jól felkészített példányok felvették a versenyt az akkoriban divatos Jawa, NSU, Puch típusokkal. A gyakorlott versenyzők, motorosok kitapasztalták, hogy menet közben olykor meg kell nyomni a kormányra szerelt „slusszgombot” vagyis a gyújtást kikapcsolták s így, a beömlő keverékkel is hűtötték a motort, ugyanis hajlamos volt a túlmelegedésre.

A kétdugattyús, kétütemű 246 cm<sup>3</sup>-es (2 × 48/68) Csepelt rövid ideig gyártották, 1950 második felében az egydugattyús erőforrás már próbapadon volt. Néhányukat versenyzőknek adták ki, akik a kétdugattyúsok vázában nyúzták, hajtották, terepeztek velük. Az új változatnak többek között *Vigh Andor*, *Králík Ferenc* üzemvezetők voltak a babái, mindkettőjük neve jól csengett a versenyzők fülében, elismert szakemberek vol-

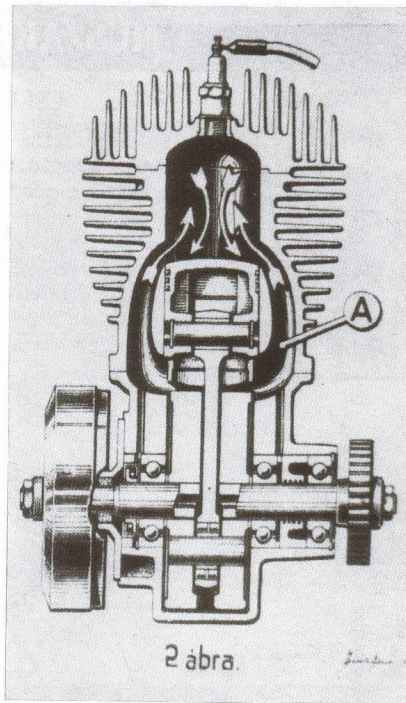
tak. *Vigh Andorék* alaposan kézbe vették a motor alaptípusát, s később az egész járművet – mint mondták – végigsimogatták. Az eredetileg 150 kilós tömegét versenykivitelben 23 kilóval csökkentették, de az utcai célokra szolgálókból is 12 kilót lefaragtak. Elmondták, hogy az egydugattyús rendszerre való áttérés anyag-, energia- és munkamegtakarítással jár, továbbá kisebb lett a hibaforrások száma. Jelentős súlycsökkenést értek el például a teleszkópvilla módosításával, a versenyváltozatoknál elhagyták a nyereg nehéz húzórugóit, helyettük két könnyű állórugót (nyomórugót) szereltek be, elhagyták például a két, összesen 5 kilót nyomó szerszámtáskát, s a versenygépeken a tankba építettek be egy szerszámdobozt. A két gyakorlati szakember és társaik közreműködésével a kissé lomha Csepel ugyan nem alakult át versenyparipává, de fürgébb, könnyebben kezelhető, megbízhatóbb közlekedési eszközzé vált.

A gyártók megszívlelték a versenyzők tanácsait, de a sorozatgyártásig sok-sok egyéb feladatot is meg kellett oldaniuk. A hatalmas csepeli gyár a háborúban súlyos károkat szenvedett: a légitombázások és az átvonuló front romhalmazt hagytak maguk után. 1945-ben néhány üzemben megindult ugyan a munka, mindent gyártottak, amihez nyersanyagot, szerszámgépet találtak. A korábbi szervezetségek csupán a nyomai maradtak meg. Akik addig acélszerkezetet gyártottak, háztartási eszközöket állítottak elő. A motorkerékpárgyár műhelyeiben, raktáraiban is nagy összevisszaság közepette kezdődött el a termelés. Örültek, ha dolgozhattak, a sorozatgyártás igényelte technológiai sorokat sem alakíthatták ki megfelelő helyiség, illetve a szerszámgépek hiánya miatt. A hengerfűrók, a kőszőrűsök, a marósok, esztergályosok gépei sem a kívánt sorrendben álltak, hanem ott, ahol működőképes gép volt, vagy ahova egyet beállítottak. Megnőtt a félkész termékek mozgatási, szállítási ideje. A tervezők is sötét, fűtetlen szobák sarkaiba fészkeltek be magukat, a szerszám- és anyagraktár is ott létezett, ahol megfelelő szobát vagy műhelyrészt találtak.

Már a 100-as, 125-ös sorozatgyártása is nagy



1 ábra

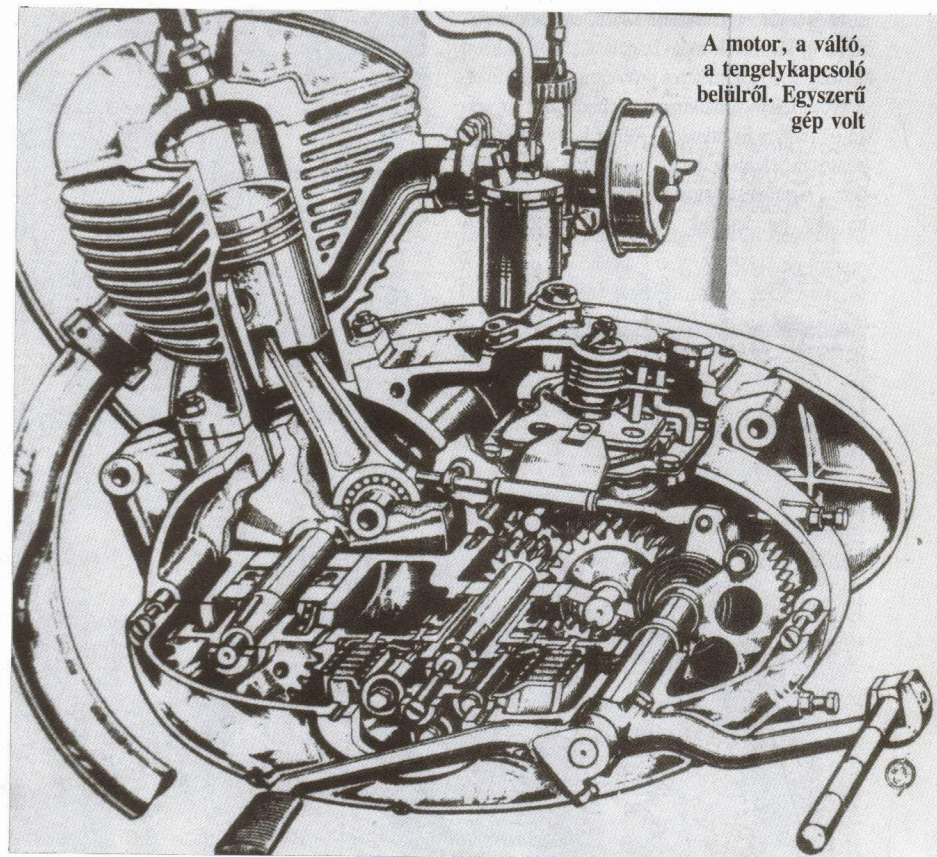


2 ábra

### Az egydugattyús, 250-es Csepel hengertöltését mutatja a Jurek-féle rajz

gondokkal járt. Minthogy a kereslet rohamosan növekedett irántuk, gyártásukat fokozni kellett. Ezek kárára nem foglalkozhattak a 250-essel, pedig az egydugattyús keresett típusnak ígérkezett. A gyár vezetői 1950-ben fogadkoztak, hogy a következő év májusára beindítják az új modell „szalagját”, erre azonban főleg gazdasági okok miatt nem került sor. 1951 júniusának első napjaiban végre sikerült elérniük, hogy egy műhelyrészt előkészítettek s részben betelepítettek nagyjából megfelelő szerszámgépekkel. A motorkerékpár-üzem területére sikerült összevonnai a szerszámraktárt és a szerszámkiadó „fülkéket”, a műhelyek mellé került a szerkesztés egyik részlege. A motorkerékpárgyár valódi gyárhoz kezdett hasonlítani. *Balogh Gyula* üzemvezetőnek azonban más gondjai is voltak: hiányoztak a képzett szakemberek. A mezőgazdaságból az iparba menekült gyakorlatlan munkaerővel kellett a termelést megindítani és növelni. Három-, négyhetes tanulási idő után kerültek az emberek a szerszámgépekhez s dolgoztak önállóan. A szerkesztésen alig akadt mérnök, illetve végzett műszaki rajzoló. E gyárnak talán a legerősebb egysége a kísérleti műhely volt. Ebben *Vigh Andor*, *Török Gábor* és még jó néhány, ízig-vérig motoros dolgozott. Részben nekik is köszönhetően a 250-es Csepeket, mint ahogyan akkoriban nevezték, sebességváltó- és kuplungautomatával szerelték fel. Ezzel, az első sebességfokozat kivételével, kuplungkiemelés nélkül, lábkapcsolással válthatták a kívánt fokozatokat.

A 250-es szerkezetileg már jól kimunkált típus volt. Kivitelezésébe azonban bajok csúsztak. A fényező, gyakorlatlanságuk miatt, esetleg a rossz



A motor, a váltó, a tengelykapcsoló belülről. Egyszerű gép volt

festék következtében kifogásolható munkát végeztek, az összeszerelők pontatlanul dolgoztak, a minőségellenőrök többsége is betanított munkásként működött. Nem csoda, hogy az eladott járművek minősége nem érte el a kívánt színvonalat. Ám a hibák az esetek többségében könnyen elháríthatóak voltak. Minthogy akkoriban már sokan ki-

rándultak Budapestről Siófokra, Visegrádra, a Mátrába, ezért ezeken a vonalakon, a Motorkerékpárgyár és a budapesti V. Autójavító Nemzeti Vállalat megállapodása nyomán, az autójavító „Csepel Mozdó Service” feliratú kis furgonokat állított szolgálatba. E kocsik szakemberei természetesen nem csak a bajba jutott csepeleseken segítettek.

1952-ben a már sorozatban gyártott 250-eseket rendszeresen szerepeltették a külföldi kiállításokon, a cél az export fellendítése volt. A környező országokban érdeklődéssel fogadták a jó formájú, stabilitást sugárzó típust. Nagy mennyiségben szállítottak belőle a Szovjetunióba, Csehszlovákiába, Romániába, Bulgáriába, Lengyelországba, de vásárolták Norvégiában, Svédországban, Finnországban, Hollandiában, Indonéziában, Indiában, Kínában is. Szívesen vásárolták, mert megbízható konstrukciónak számított. A kiszállított példányokkal azonban olykor bajok adódtak. A Mogürt üzletkötője észrevételeit összegezte és a gyárnak elküldte. Ebben alapigazságokról írt, például arról, hogy „a motorkerékpár kényes szerkezet és a külföldi vevő előtt első bemutat-

kozása az a láda vagy rekesz, amelyben megérkezik, és amely külsejét és minőségét védi a hosszú szállítás alatt. A gyenge minőségű csomagolás helyrehozhatatlan károkat okoz, és a büszkén útnak indított devizaszerző motorkerékpár romjai érkeznek meg csak külföldre a sérült vagy összetört ládában... A ládából kikerülő gépnek ▶

## MŰSZAKI ADATOK

### CSEPEL 250

**MOTOR.** Egyhengeres, léghütéses, kétütemű. Furat 68 mm, löket 68 mm. Hengerűrtartalom 246 cm<sup>3</sup>. Legnagyobb teljesítmény 10 LE/7,4 kW 4300/min. Elektromos berendezés 6 V.

**ERŐÁTVITEL.** Négyfokozatú, lábkapcsolású váltómű, többtárcsás, olajban futó tengelykapcsoló. Primer hajtás fogaskerékkel.

**FELÉPÍTÉS.** Acélsövekből hegesztett dupla

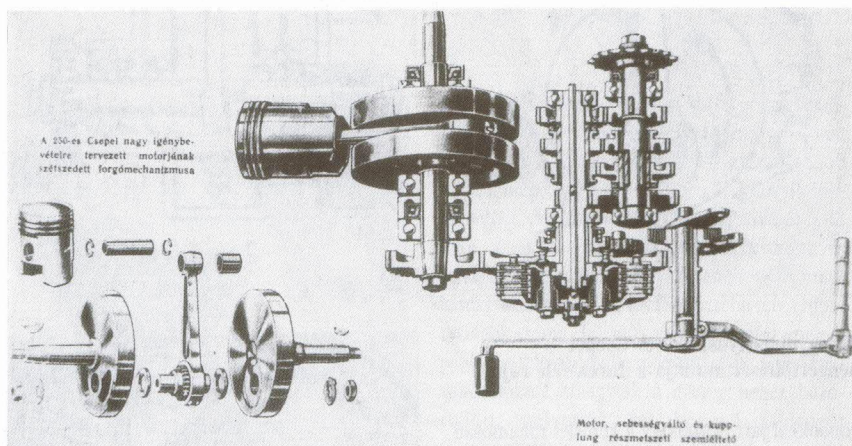
bölcsőváz. Elöl teleszkópvilla, hátul bakteleszkóp. Gumiborítású, húzórugós nyereg. Féldobos, mechanikus működtetésű féldobfékek.

**MÉRETEK, TÖMEGEK.** Saját tömeg 130 kg (1952 elején 138 kg), gumiméret 3,25 × 19". Benzintartály befogadóképessége 15,3 liter.

Fogyasztás: 3,5 l/100 km.

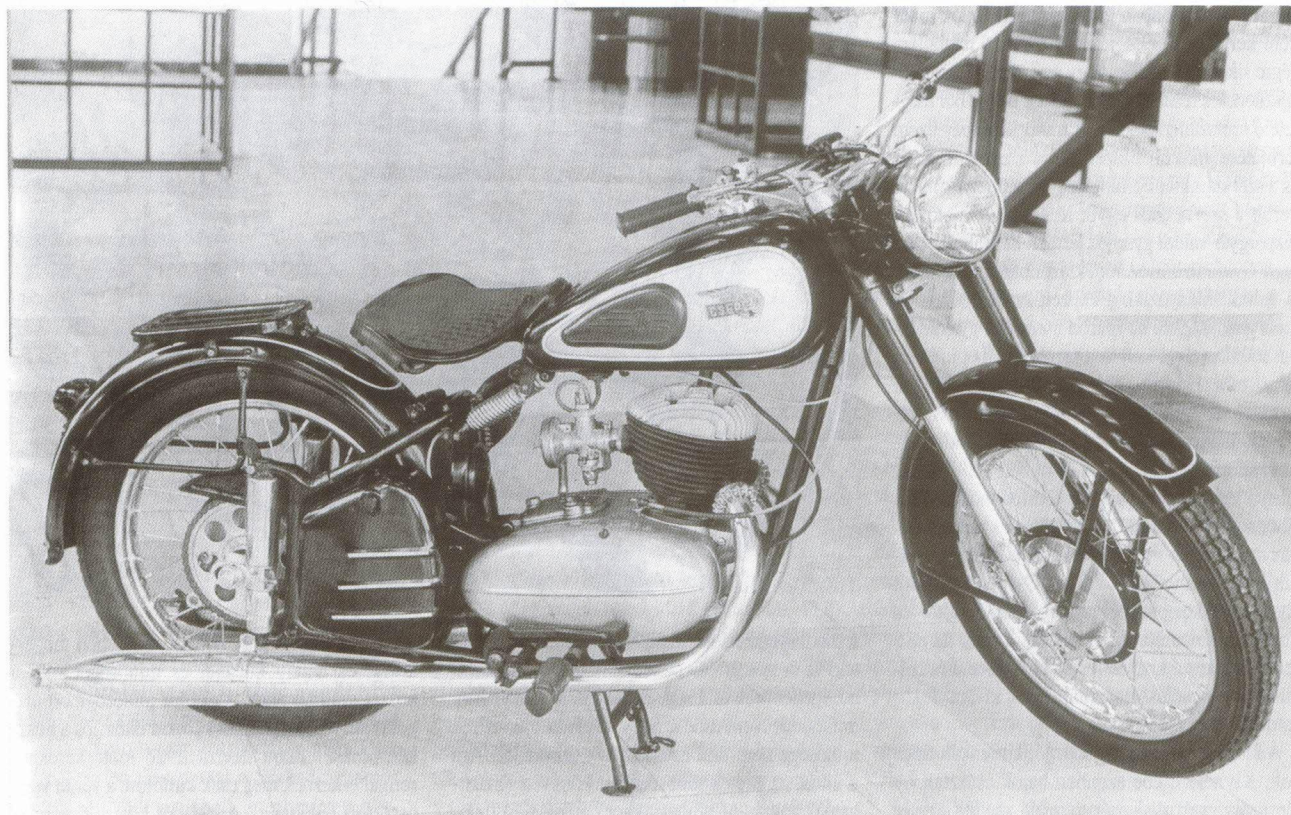
▶ olyannak kell lennie, mintha most húzták volna ki a tiszta kiállítási teremből. Milyen csalódás, ha a szépen csillogó fényezés helyett matt, egyenetlen, helyel-közzel foltos gép kerül ki kisebb-nagyobb csomagolási sérülésekkel, fényezetlen fémrészekkel és más hibákkal... Ha nem megfelelő formában jelenünk meg a külföldi vevő előtt, rosszul végezzük feladatunkat... Választékot kell nyújtánunk a színekben. A fekete szín komorsága miatt nem minden exportpiacon keresett, sőt egyes területek csak a színes gépeket vásárolják. Az előállító mű kissé nehezen érti meg a színes gépek problémáját és már azt is haladásnak tekintti, ha a fekete alapra betétszint alkalmaz. Minden külföldi vásárló az abroncsokat, küllöket, fékdobokat, fogantyúkat krómozva kéri... A jövőben színes és krómozott gépeket is kell gyártanunk, és valamennyit kifogástalan kivitelezésben szeretnénk szállítani... A szerelés jól képzett szakemberek feladata... el kell látnunk a motorkerékpárokat alkatrészekkel is..."

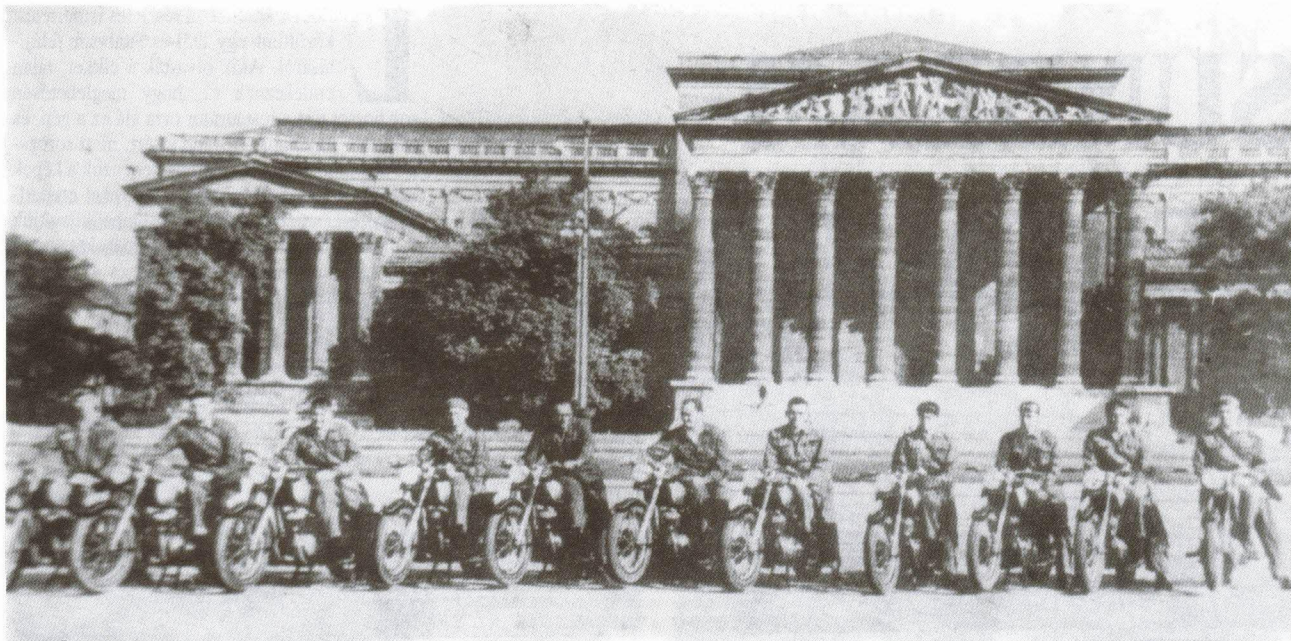
A gyár elismerte, hogy a termelés látványos emelkedése nem állt arányban a minőség növelésével. Megígérte, hogy a minőség-ellenőrzést megerősíti, műszereket állít üzembe. Bejelentette, hogy a jövőben nemcsak a kísérleti üzemre bízta az új járművek megvizsgálását, hanem azon túl még 2000 kilométeres próbaútra bocsátja őket. A krómozásra vonatkozóan szabadkozott, nyersanyaghiányra hivatkozott. Kérte, hogy a jövőben pontosan jelentsék be az üzletkötők az igényeiket, a járműveket ugyanis több színben is gyárthatják, ha kapnak megfelelő festéket. A



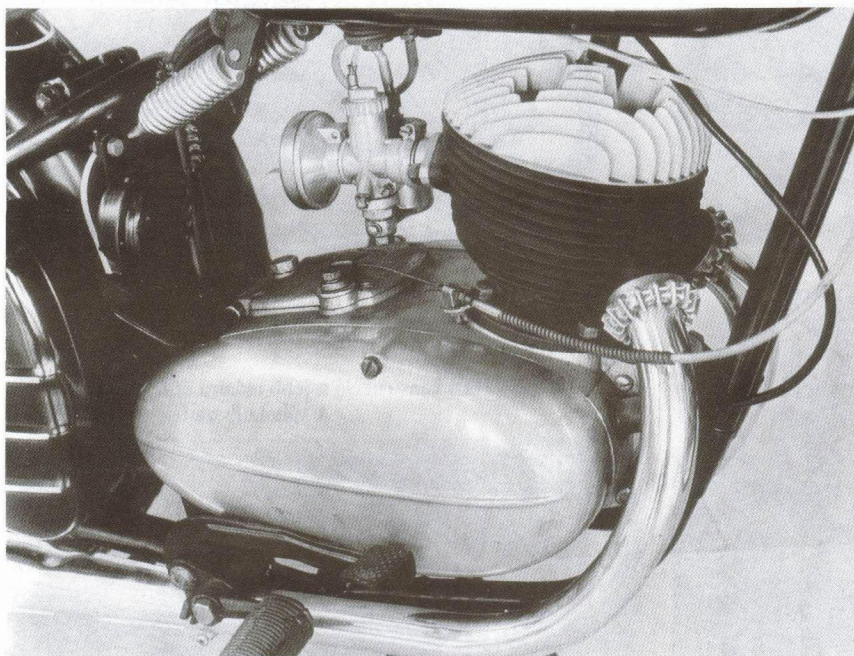
Szerkezeti részek burkolat nélkül

Csepel 250-es motorkerékpár 1952-ből





**1954-ben 2000 kilométeres próbára indultak a nagy Csepelek. A minőségüket kívánták így ellenőrizni**



**Közelkép az egydugattyús motorról**

csomagolással kapcsolatos elvárásokat sem utasította el. Úgy vélte azonban, hogy a Csomagolási Intézet által kidolgozott technika jó, a hiba a Masped Szállítványozási Vállalat munkájában keresendő. Közölte, hogy a nagyobb mennyiséget vásárlók hazájában szervizt létesít, ahol betanítják majd az ottani szerelőket, és alkatrészekkel is ellátják őket.

A Motorkerékpárgyár az ígéreteket, rajta kívül álló okok miatt nem tarthatta be maradéktalanul.

Kezdetben kizárólag a Szabadságharcos Szövetség versenyzett a 250-esekkel, 1952 közepén a Hadseregajónokságon is megjelentek e típusok. Kiderült, hogy a jól felkészített Csepelek jól megállják helyüket a nehéz terepen, kategóriájukban

győztek. Külföldön is jeleskedtek. Az 1952 őszen rendezett Delhi–Madras közötti 3350 km-es túrán maguk mögé utasították a többieket. A következő évben, a Java-sziget körüli nemzetközi versenyen másodikok lettek. Az 1954. évi finnországi 1500 km-es megbízhatósági versenyen, 59 induló közül ketten értek hibapont nélkül a célba: *Csepregi György* Csepel 250-essel és egy finn sportoló *Jawán*.

Talán a jó eredményeknek köszönhetően, *Jean C. Harrari*, a francia *Motocycles* című újság munkatársa Csepel 250-essel európai és közkeleti túrára indult. Gépevel sarkvidéken, sivatagban, hegyekben és völgyekben biztonságosan közlekedett, pedig még egy kb. 100 kg tömegű utánfutót húzott maga után. Értékelése szerint a jármű „nem telivér, hanem becsületes teherhordó... ellenálló képessége, robusztussága minden próbát kiáll”.

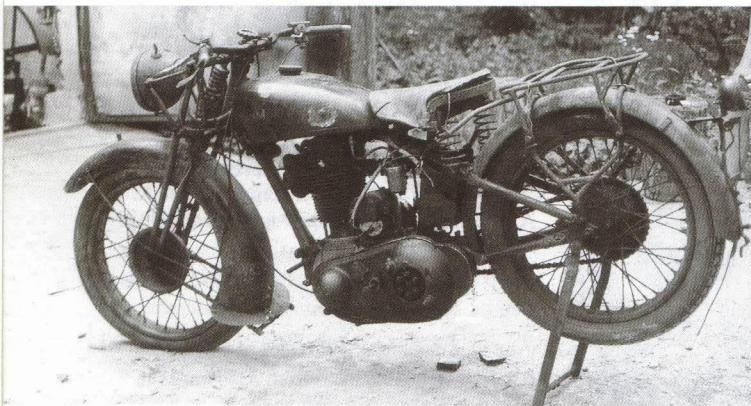
Az egy- és kétdugattyúsak az első hónapokban sötétszürke, csaknem fekete alapszínnel és fehér csíkozással kerültek forgalomba. Később, a honvédségnek szállítottak sötét, piszkoszöld színűek és fehér csíkozásúak voltak. Az egydugattyúsak 1952-ben már új színösszeállítással is készültek, csíkozásuk maradt, ám a tank két oldalát ezüstszínű betéttel, benne egyszárnyas kerékkel díszítették. Ugyanabban az évben készültek krómozott kormányú, abroncsú, küllőjű példányok is, ám a gépek többsége egyszerűbb, mindenütt festett, dísztelen tankú volt.

A Csepel 250-eseket 1954 végéig gyártották, a Csepel Pannóniak követték őket.

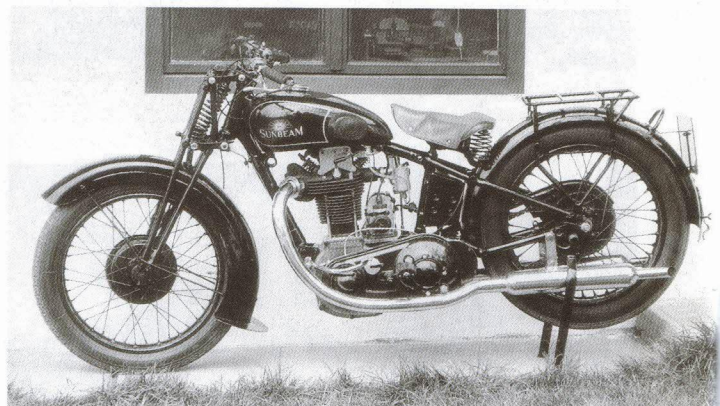


# SUNBEAM- RESTAURÁLÁS

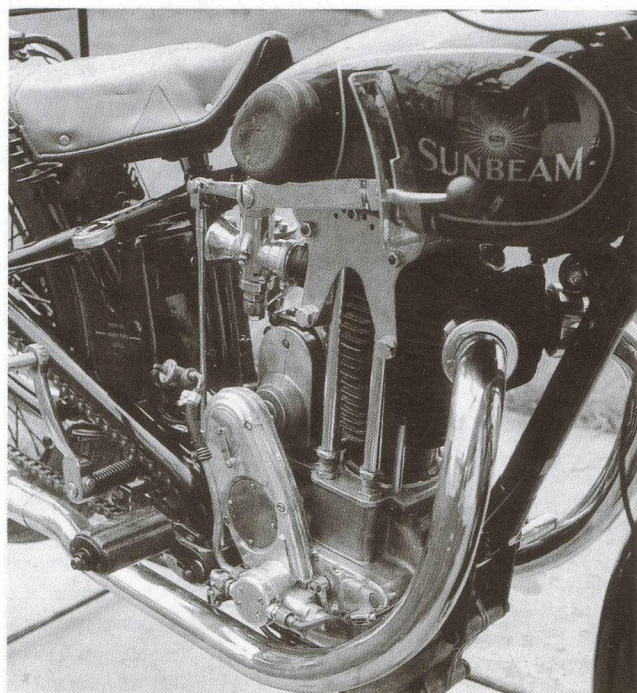
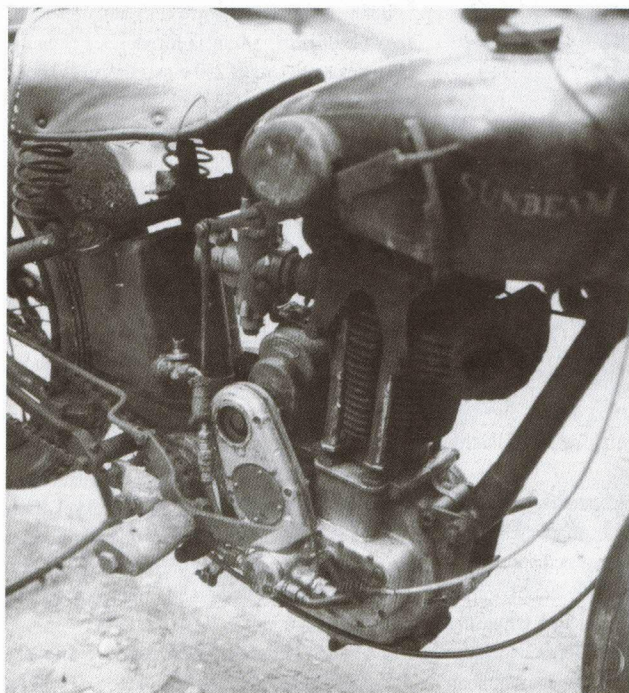
**L**egutóbbi számunkban részletes ismertetést közöltünk egy 1931-es Sunbeam felújításáról. Akik olvasták a cikket, talán emlékeznek rá, hogy meglehetősen sok borsot tört a restaurátor orra alá ez a gép, és a fátum – úgy tűnik – tovább kísért, mert sorozatos technikai malőrök nyomán nem azok a képek kerültek a kinyomott lapba, amelyeket eredetileg közölni szándékoztunk. Most tehát kijavítjuk a hibát, s felsorakoztatjuk a képpárokat, amelyek megmutatják az alapanyagot és a végeredményt. Hibánkért olvasóink elnézését kérjük.



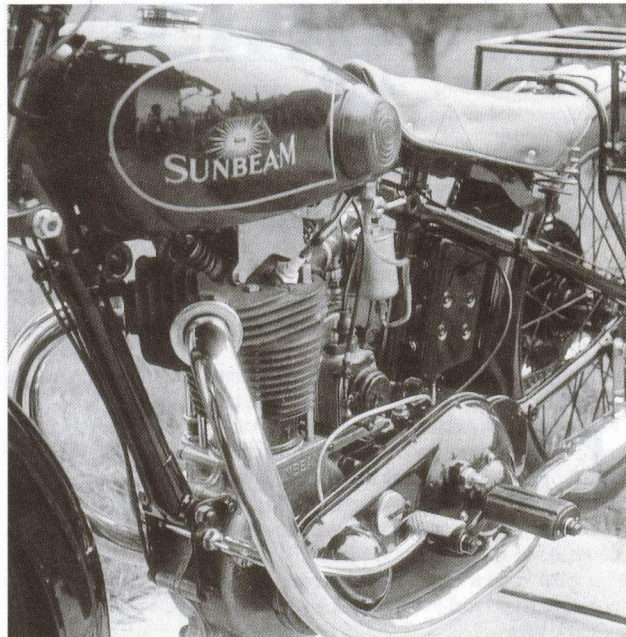
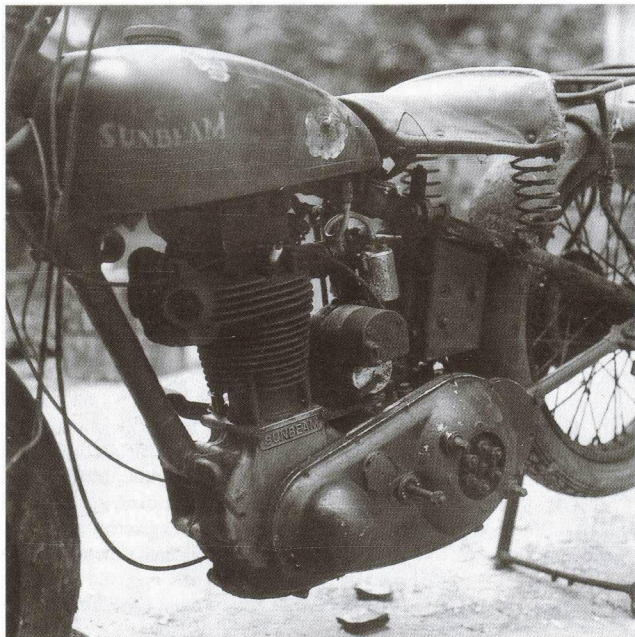
Múlt és jelen. Jól látható a beteg csomagtartó és nyereg, valamint a számos hiányzó és idegen alkatrész



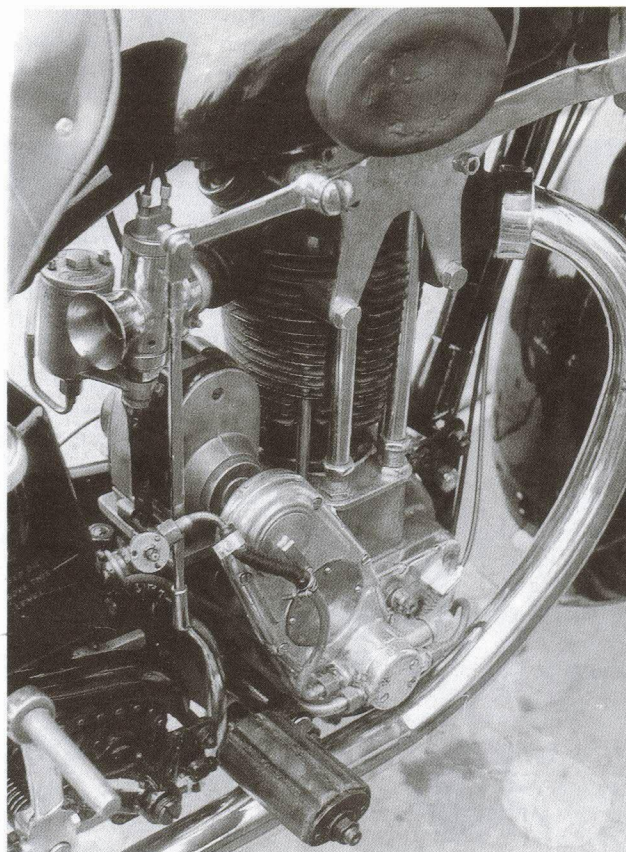
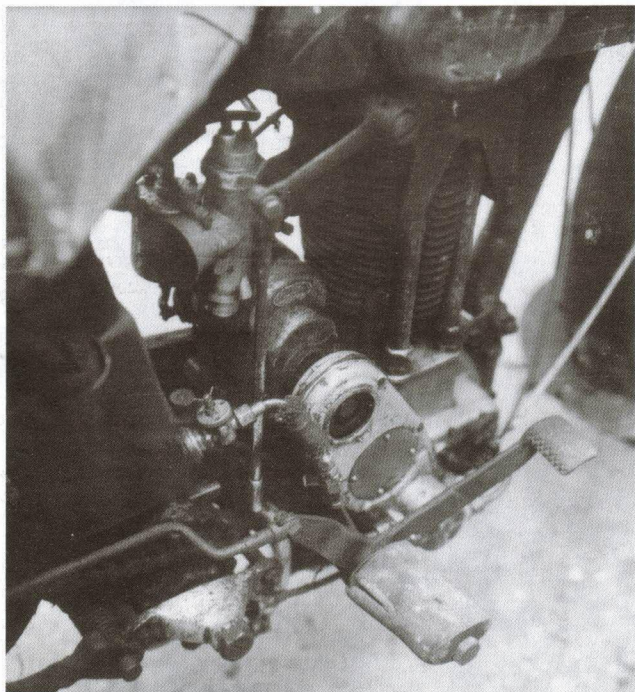
Házi konstrukció a jobb oldalra áthelyezett fékpedál. A váltókulissza fele az enyészete lett



Görbén bár, de megvolt a fékpedál tengelye,  
a hátsó támasz helyett újat kellett készíteni,  
akárcsak kipufogót és olajsöveket



1929-ig feketére fényezték  
a szelepelő mechanizmus házának tartólemezeit.  
Később krómozott lapokat használtak



# Legnagyobb volt a legkisebbek között

A húszas-harmincas évek motorsportjának kiemelkedő egyénisége volt Zboray Ferenc. Pályafutásának ismertetését a balszerencsésen zárult 1930-as évnél szakítottuk félbe.

Az 1931-es év első, bemelegítőnek szánt erőfelmérője a BSE szokásos téli versenye volt. Az indulók ólmos esőben vágtak neki a Vízfogó–Budakalász–Csobánka–Pilisvörösvár–Solymár útvonalnak, hogy a verseny végén minél kevesebb idő elteltével fussanak be a János-hegyi célba. Zboraynak ezen a versenyen még nem jött ki a lépés, három perccel lemaradva az elsőtől, csak második lett.

Április 5-re jóval nagyobb nemzetközi versenyt hirdettek meg, ahol Európa nagymenői sorakoztak fel a rajtvonal mögött, hogy összemérik tudásukat és gépük erejét a magyar élvonalal. A III. Nemzetközi Budapest Grand Prix tör-

ténetének elmondását bízzuk a korabeli krónikásra:

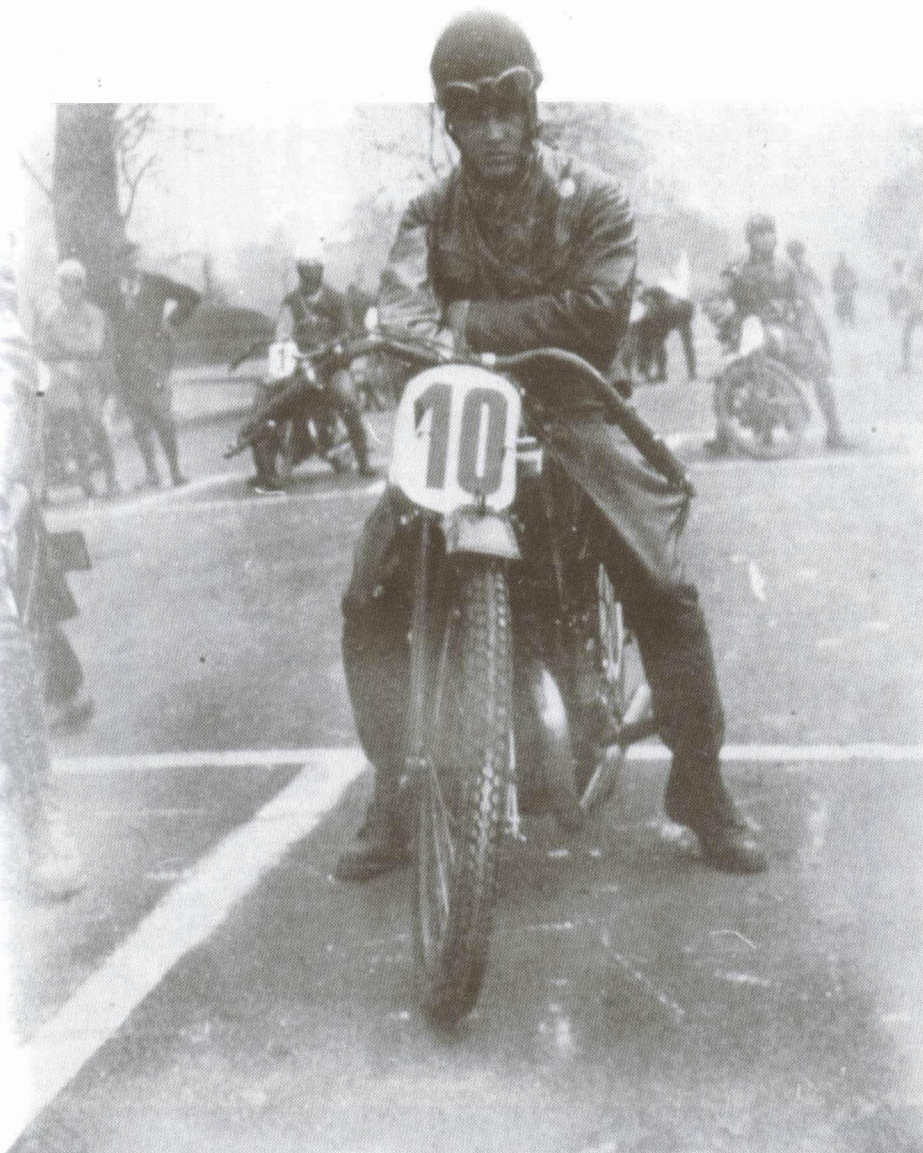
„Az idei Grand Prix is, mint az előzők, három részletben került lefutásra, mégpedig együtt startoltak a 175–250 cm<sup>3</sup>-es gépek, majd a 350–500 cm<sup>3</sup>-esek, végül ismét az oldalkocsis motorkerékpárok. Valamennyi kategóriában heves küzdelemre volt kilátás, és a közönség körében már jóval a verseny kezdete előtt lázas tippelés indult meg. Itt-ott fogadásokat kötöttek, várakozás, izgalom volt a levegőben, külföldi és magyar nevek röpködtek, és mindenki érezte, hogy olyan valaminek lesz a szemtanúja, amit Budapesten még sohasem láthatott.

A borús, nedves idő ellenére is gyönyörű a pályára kerek. Tízezrekre menő közönség a zsúfolt

tribünökön és a pálya mentén... Egyre gyülekezik a közönség. Hátul, az Állatkert előtt taxik és magánautók sorakoznak fel a végtelen motorkerékpársorok mellett. Félpercenként érkeznek az autóbuszok és a villamosok, zsúfolva... A versenyzőkön és a funkcionáriusokon kívül egy lélek sincs a pályán, amikor egyszerre feldörren a két kisebb kategória valamennyi motorja. És a következő másodpercekben már vad iramban, pergőtűzhöz hasonlatos roppással húz el a me-

Egy mosoly, amiben még benne van a verseny feszültsége a VIII. Magyar TT megnyerése után





Gutschy itt már teljesen lemaradtak. Ez a helyzet végig megmaradt. Bohmann néhányszor még megpróbálja üldözőbe venni Zborayt, de végül is mintegy 7 perccel mögötte végez, mint második.”

A Grand Prix után mindössze három nappal rendezték meg a versenyzők tiltakozása ellenére még mindig bajnoki futamnak számító Tati Kilométerversenyt. A rendezésbe egy kis hiba csúszott, ugyanis a hivatalos időmérő eszköz nem működött, ezért a versenyzők idejét stopperrel mérték, és az eredményeket csak azután hirdették ki, miután a KMAC sportbizottsága április 15-i ülésen jóváhagyta őket. A 175 cm<sup>3</sup>-es kategóriában ugyan nem rekorddal, de Zboray Ferenc győzött 103,357 km/h-es sebességgel.

Még hátra volt a szezon másik nagy versenye, a VIII. Magyar Tourist Trophy, amely a magyar motorosok ünnepévé vált, mind a négy kategóriában magyar versenyző állhatott a dobogó legmagasabb fokára.

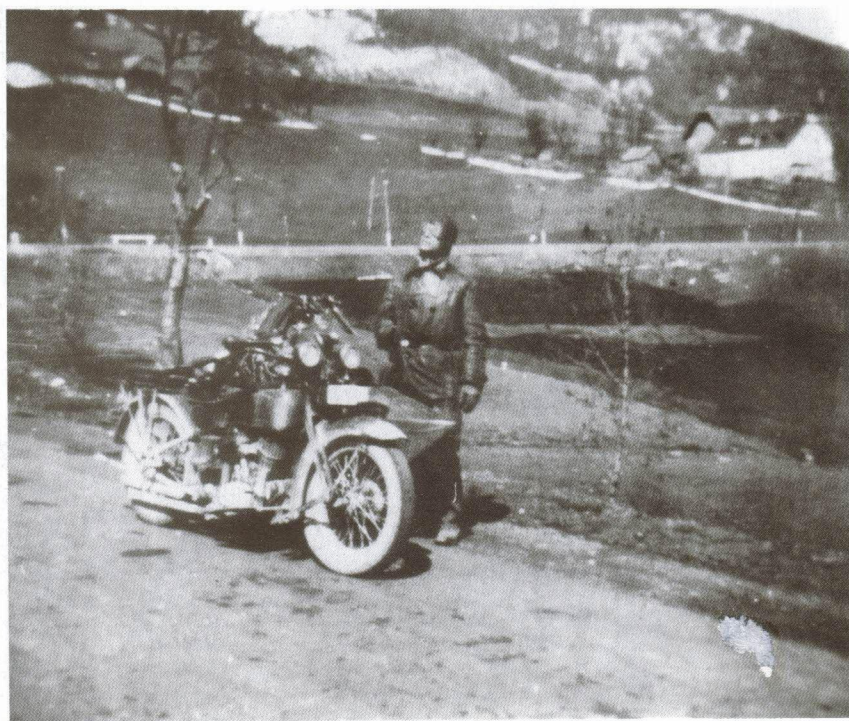
Pedig volt itt nem egy osztrák és német menő. A mieink próbálták is ellesni *Steinfellner*, *Schneeweiss* és *Schittler* módszereit az edzéseken, de ők csak a pálya egyes részein rohantak teljes tudásukkal, így köridőket nem lehetett mérni. A külföldi gyári, illetve képviselői versenyzőket mindig irigvelték a mieink, hiszen nekik egy dolguk volt: versenyezni. Gyári szerelő vigyázott a motor kifogástalanságára, és készenlétben állt, hogy ha kell, akár verseny közben is kicseréli a motorblokkot. Ezzel szemben a mi „hivatásosaink” örültek, ha ingyen olajat, benzint, gumit kaptak a versenyzéshez. Akit alkatrészrel, néha-néha szereléssel is kisegítettek – mint Zboray Ferencet –, az kivételezettnek számított.

Ő azonban most is megszolgált a bizalmat, az első helyen intették le, miután 2 óra 25 perc alatt teljesítette a 175 cm<sup>3</sup>-esek számára kiírt távot.

A harmadik Magyar Grand Prix egyik startkockájában Zboray a versenyre koncentrálnak. A célvonalon a 175-ösök között ő futott át elsőként

Úton a Római Királydíj versenyére 1932 áprilisában. Az oldalkocsiban ágaskodik a versenyen már rajthoz állni sem tudott DKW

zóny a főnézőtér előtt... A 175 cm<sup>3</sup>-es kategória versenye: a starttömegből a tavalyi Anton Uroic (DKW) kerül ki elsőnek. Közvetlenül a nyomában fekszik az osztrák Bohmann (DKW). Néhány kör után Uroic folytonos gyertyazavarokkal való küzdés után kiáll. Bohmann (DKW) szintén sokat veszít, gépe folyton kihagy. A tizenegyedik körben már a legutóbb magyar versenyzők egyike, Zboray Ferenc, a BSE versenyzője vezeti a mezőnyt, remek kis DKW gépe egyetlen kihagyás nélkül dolgozik. Óra és



► Hasonló sikert hozott számára a június 6-án megrendezett brennbergi hegyi verseny, ahol ismét első lett, így egyenletes teljesítményével versenyről versenyre valószínűbbé vált a magyar bajnoki cím elnyerése. Ebben jelentett további mérföldkövet a Gugger-hegyi versenyen elért győzelme, amit régi riválisával, Lukaveczel szemben hétperces előnnyel szerzett meg. E körben nem kevesebbel, mint három másodperccel megjavította a kategóriában érvényes rekordot is, amit még 1928-ban állított fel Deli Lajos.

A svábhegyi pálya már 1929-ben elavultnak számított, így ott nem is tartottak több versenyt, szerepét a Hármashatár-hegyen rendezett futamok vették át. Az 1931. szeptember 20-ra meghirdetett verseny plakátján az indulók között Európa akkor egyik legismertebb autóversenyzőjének neve is feltűnt: Rudolf Caraccioláé. Hatalmas, 7,2 literes Mercedesével nálunk nem talált ellenfélre, főként, a nap legjobb idejét futva nyerte meg a sportkocsi versenyét.

Dél előtt tíz órakor indították útjára az első motorost: „Zboray Ferencet, aki 175 cm<sup>3</sup>-es DKW gépe nyergében szinte hihetetlenül gyors tempóban futotta le a távot. Ellenfele, Gutschy Károly, csaknem teljes perccel maradt mögötte. Ezzel végleg el is dőlt a kategória bajnokságának sorsa. Zboray ez évi szereplése, győzelmeinek hosszú sorozata és az az imponáló motoroz-

ni tudás, amellyel kis gépét a legmerészebb kanyarodókon is a nagyobb gépeket megszegező sebességgel viszi át, okvetlenül nagyobb hengerűrtartalmú, még gyorsabb gépre kvalifikálják őt.” – írta róla az Úrvezető című autós-motoros lap.

Kétségtelenül az 1931-es év volt Zboray Ferenc legjobb versenyévé. Hétszer állt rajthoz, s csak a téli versenyen futott be másodikként. Az április 19-én és 20-án tartott megbízhatósági

Zboray Ferenc versenyvezetői igazolványa 1932-ből



A kor nagyjai is megfordultak a magyar versenyeken. Karl Gall 48-as rajtszámmal





**Téli verseny, nagy hóban.  
Gyakran a nézők segítették az előbbrejutást**

versenyen harmadikként, viszont az év többi versenyén elsőként robobott át a célvonalon.

A bajnokságot hozó év után, 1932 áprilisában nagy lehetőséget kapott Zboray Ferenc: részt vehetett a Római Királydíj versenyén. Ez a meghívás azonban nemcsak örömet, hanem nagyon sok gondot is jelentett, hiszen Zboraynak saját költségén kellett motorját eljuttatnia Rómába. A legolcsóbb megoldásnak a saját járművel való szállítás látszott, amely arra is lehetőséget adott, hogy legalább egy segítő elkísérhesse. Ez a saját jármű egy oldalkocsis 1200-as Harley-Davidson volt, amit akkoriban sok mindenre használtak, de versenymotor-szállításra nem.

– A Harley-oldalkocsit átalakítottuk úgy, hogy a DKW-t az első tengelyénél és a lábtartójánál fogva odacsavarozhassuk hozzá. A kerekeket, az alkatrészeket és a mi dolgainkat szintén az oldalkocsiba pakoltuk be. 680 kg-ot nyomott a gép, nem volt gyerekjáték megtartani az akkori utakon. Ezt előre látva osztottuk be három napra a távot. Első nap Klagenfurtig, második nap Ferraráig mentünk, és harmadik nap este érkezünk Rómába. Reggeltől estig motoron ültünk,

még ebédelni sem álltunk meg. Mindig csak hideget ettünk. A legrosszabb szakasz a Róma előtti 220 km volt. Szerpentin fel, serpentin le, és mindez öt órán keresztül. Az átlagsebességünk alig haladta meg a 40 km/h-t. S az egész meg sem érte, mert a versenyen már el sem indultam. Az olaszok, ki tudja, szándékosan vagy tudatlanságból, kitoltak velünk, DKW-sokkal. Nem azt az olajat és nem annyit adtak, amilyen és amennyi kellett, ezért a hivatalos edzésen megszorult a motorom és buktam egy nagyot. De nemcsak én jártam így, hanem a 250-es kategóriában indult DKW-gyári versenyző, Walfried Winkler is. De nem lett volna nagy verseny. Sík pálya volt, mindössze három kanyarral, vezetni nem kellett tudni hozzá.

Nem hozott sikert az április 15-én rendezett soproni Grand Prix sem, ezt a versenyt is fel kellett adnia. De már a Grand Prix előtt ezt a hírt röppentette fel a sajtó: „Sajnos, hiányozni fog a bajnokság résztvevőinek sorából a tavalyi bajnok, Zboray, aki – mint velünk közölte – már csak a Grand Prix-n indul, és aztán véglegesen visszavonul a versenyzéstől. Zborayt a versenyrendezés körül uralkodó áldatlan állapotok készítik erre az elhatározásra.

– Nincsen versenyeket rendező egyesület, nincsen komoly klasszikus verseny, nincsen egyetértés, barátság a motorsportban, visszavo-

nulok tehát – mondotta elkeseredetten Zboray. – Ötvenkét versenyen indultam hat esztendő alatt, talán elég is volt belőle.”

Ami a versenyeket illeti, abban akkor igazán volt Zboraynak. Az 1931-es TT után többet Magyarországon ilyen versenyt nem rendeztek. Az 1932-es soproni Grand Prix után is négyéves szünet következett, 1937-ben volt egy a Népligetben, aztán semmi.

A magyar motorsport talán valóban abban a 6-7 évben volt a tetőfokán; abban a hat évben, amelynek meghatározó egyénisége volt Zboray Ferenc, aki többször tett javaslatot a versenyek rendezésére, a pályák kiürására vonatkozólag, azonban legtöbbször süket fülekre talált. Jó lenne, ha ma is lennének olyan emberek, olyan sportemberek, akik a süket fülek és üres pénztárcák ellenére is mindent megtennének a motorozásért, a motorosok és a motorral sportolók érdekeiért.



# Majdnem bejáratós

Az újdonság régiség igazi ritkaság.  
Gajdán Miklós ilyen Victoria Vicky 136-ossal találkozott.  
A fotókat L. Szabó László készítette.

**V**eteránmotor-gyűjtőnek talán két esetben lehet meglepetést okozni: az egyik, amikor a beharangozott tucatjárgány helyett – már amennyire egy régen gyártott motor az lehet – valamilyen nagy ritkaságra, mondjuk egy Brough-Superiorra lel. A másik, amikor az öreg motort olyan állapotban találja meg, hogy szinte nem is kell hozzányúlni, mert alig használtan, majdnem újan került a padlásra, sutfiba. Ez utóbbi történt *Varga Ferenc* vecsési

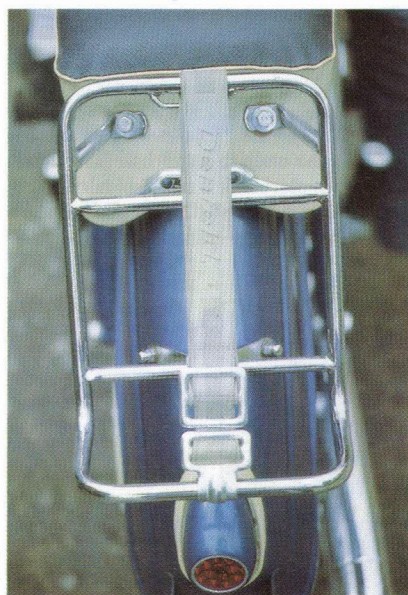
**A motorblokk gyönyörűen csillogó, krómozott hűtőventilátor-burkolatának felirata a gyártóegyesülésre utal. A csepp alakú fedél alatt találjuk a porlasztót, a berügőkar előtti kis vágatban a dúsító karja mozog**

gyűjtővel, akinek még lakóhelyét sem kellett elhagynia, hogy a majdnem tökéletes állapotban lévő, keveset használt Victoria kismotorra találjon.

Természetesen neki is füles segített: egyik ismerőse súgta meg, hogy tud egy öreg, nem használt kismotorról, de azt már nem tudta, hogy eladó-e. *Varga Ferenc*nek azonban ennyi is elég volt, hogy elmenjen a megadott címre, ahol némi alkudozás után sikerült is megegyezni az árban és nyélbe ütni az üzletet. Ám ekkor jött a neheze. A még mindig szép Victoria Vicky eredeti gázmarkolata „üresen” lötyögött, a porlasztó hibájára utalva. Így is volt, az egykori keverékből visszamaradt olaj szinte beragasztotta a szabályozót, s csak közel egyórás küzdelemmel sikerült felszabadítani. Viszont gyújtás volt, így a porlasztó összeszerelését követően csak az üzemanyagtartályt kellett feltölteni, és már pöfö-

gött is a kis 50 cm<sup>3</sup>-es, kétütemű motor. Új tulajdonosa lábán, illetve keréken vitte haza szerzeményét, amiről útközben kiderült, hogy még egy hibája van: a kerékagyakat két darabból illesztve készítették, a hátsó kerékagy egyik fele eltört, emiatt a hátsó kerék összeviszsa kóválygott. A felújítás ennek az alkatrésznek az újragyártásával kezdődött, amit még krómoztatni is kellett, hogy a színe ne üssön el a másik kerékagyféltől. Ha már úgyszólván vette a krómoztatást, *Varga Ferenc* levette az összes, eredetileg krómozott alkatrészt, és mindet újkrómoztatatta, ami azonban csak a második mesternél sikerült, mert az első, két sikertelen próbálkozás után, inkább visszaadta a pénzt. Miután minden alkatrész a helyére került, a Vicky 136-os régi-új fényében ragyogott. A fényezést nem kellett javítani, elég volt a pontszerű lepattogzások pótlása.





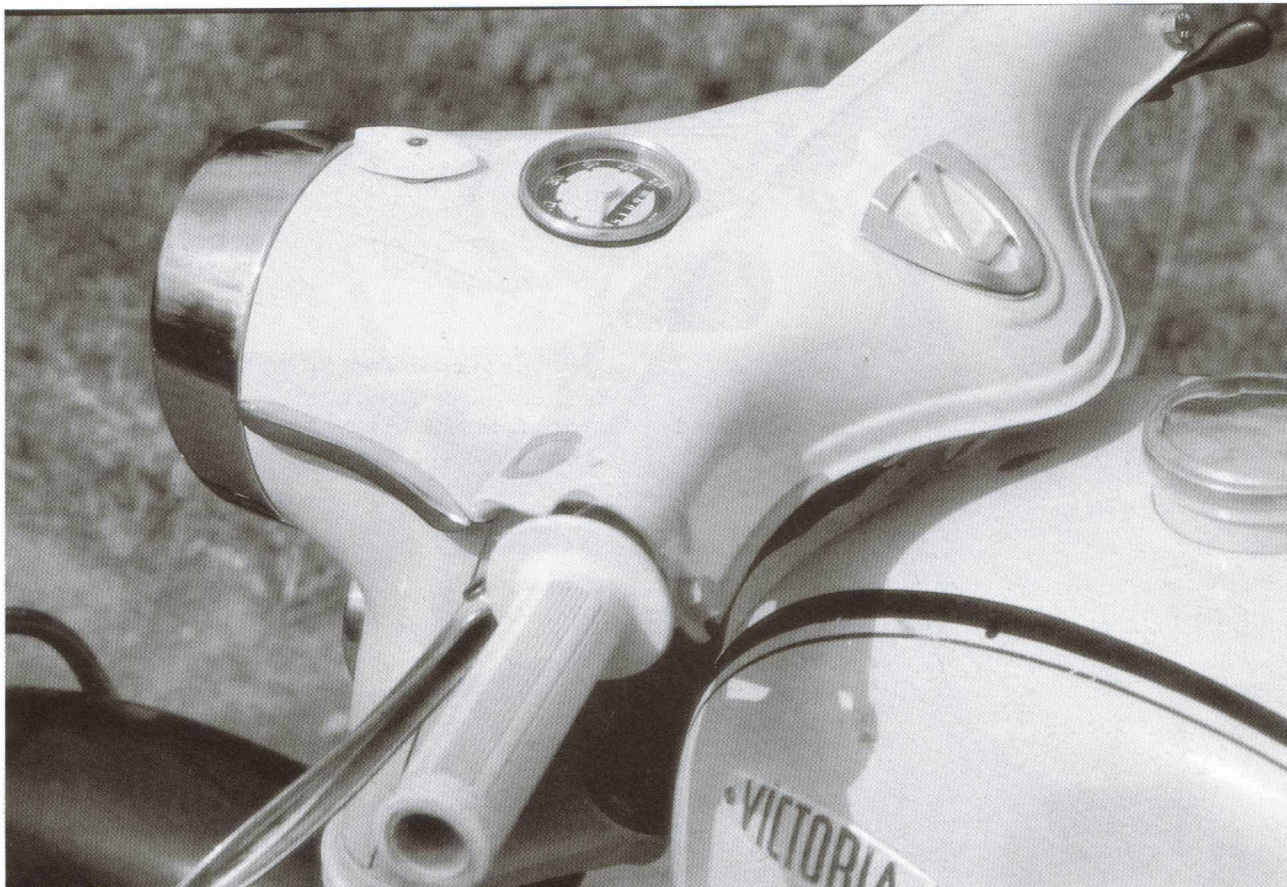
A lámpa alatti krómozott fedél alatt a csengő rejtőzik. Akkumulátor nincs, így az egész elektromos rendszer a lendkerékről kapja az áramot

Nem olyan mint, hanem valóban új. Az első gumi kivételével minden gumi alkatrész eredeti

Az egyetlen nem eredeti és a legérdekesebb eredeti alkatrész: a hátsó lámpa egy Csepelről származik, a csomagtartó gumija viszont az első szokott lenni az eltűnő alkatrészek listáján

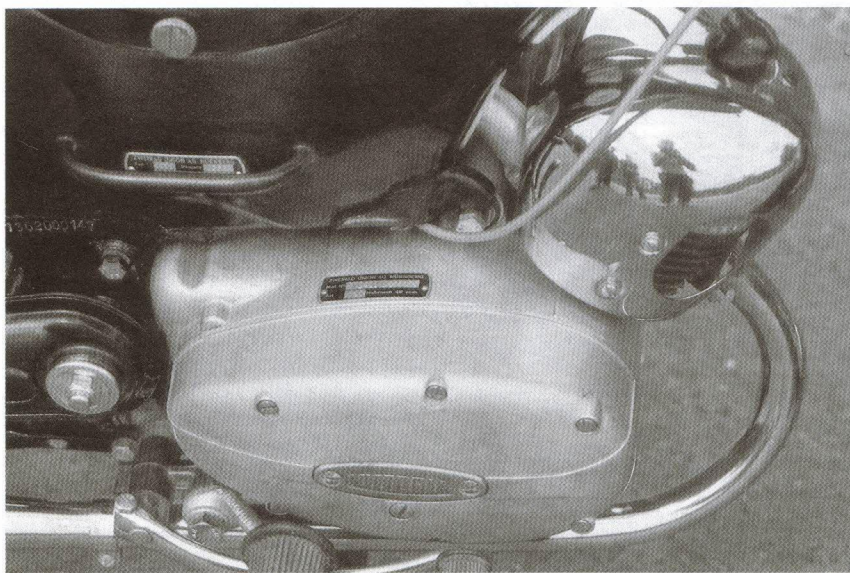
Arra a kérdésre, hogy ez a kismotor hogyan maradhatott meg ilyen kiváló állapotban, a kilométerórán volt a válasz, amely az 1990. augusztusi megvételkor csak 4800 km-t mutatott. Ezért lehetett a fényezés és az első gumiabrons kivételével az összes gumi alkatrész, sőt még a lánc is eredeti. A motorblokkja sem volt még megbontva a huszonnyolc éves apróságnak.

Az 1963-ban gyártott Victoria Vicky 136-os három évvel a gyártását követően, 1966-ban került be Nyugat-Németországból egyenesen Vécsekre, ahonnan, mint az első tulajdonos örököse – akitől a motort Varga Ferenc megvásárolta – elmondta, ki sem tette a lábát, pontosabban kerékeit. Levizsgáztatták, rendszámot, forgalmi engedélyt kapott, aminek tanúsága szerint 1976-ban még volt vizsgálja a motornak. A Vicky-t a német gyártók is kétszemeslyesre tervezték. ►



► A kilométeróra hatvanig skálázott, a számláló állása pedig alig haladta meg az 5000-t. A kép jobb felső sarkában látható kis kék kar nem a dúsító, hanem a csengő működtetőgombja. A tengelykapcsoló kar kicsit keményen működik, de a váltó pontos

Az utoljára a gyárban összeszerelt motorblokk a másik oldalról. Még a gyertyapipa is eredeti, a kis tábláscákon a motor azonosító számai között olvasható a gyártási év, 1963



## MŰSZAKI ADATOK

### VICTORIA VICKY 136

**MOTOR.** Lökettérfogat 49 cm<sup>3</sup>, legnagyobb teljesítmény 2,6 LE, Bing karburátor.

Elektromos rendszer: 6 V, lendkerék-mágneses dinamó.

**ERŐÁTVITEL.** Többtárcsás, olajban futó tengelykapcsoló, négyfokozatú, lábkapcsolású sebességváltó, a hátsó kerék hajtása láncsal.

**FELÉPÍTÉS.** Sajtott lemezváz, elől csillapítás nélküli teleszkópvilla, hátul szintén csillapítás nélküli rugóstagokra támaszkodó, sajtott lemez lengővilla.

Gumiméreték; elől 2,50'' × 17'', hátul 2,75'' × 17''.

**MÉRETEK, TÖMEGEK.** Saját tömeg 82 kg, megengedett legnagyobb összerhelés 240 kg.

ennek megfelelően a nyereg utasszállításra is alkalmas méretű, és utaslábtartó is van. Ma mégis csak mopedként érdemes használni, ugyanis hiába van a kilométeróra hatvanig skálázva, negyvennél nem hajlandó többet menni a kis gép. Tulajdonosa gyújtáshibára gyanakodott, és elmondta, hogy tervebe vette a gyújtás és a porlasztó újbóli átvizsgálását, hogy a Victoria ne csak külsejét, hanem menetteljesítményét tekintve is olyan legyen, mint újkorában.





## KÖNYVESPOLC

Szerencsére nálunk is egyre többen vannak azok, akiknek egy öreg, rozsdás jármű látán nem az ócskavastelep, hanem a felújítóműhely jut az eszükbe. Azokban az országok-

ban, ahol ennek nagyobb hagyományai vannak – és ne tagadjuk, nagyobb üzlet is van benne –, nagyon sokan vannak olyanok, akik már nem is foglalkoznak mással, csak veterán

járművekkel. Erre figyelt fel még évekkel ezelőtt a német Heel Kiadó, amely elhatározta, hogy az öreg járművekkel kapcsolatos tudnivalókat katalógusokba rendezi és kiadja.

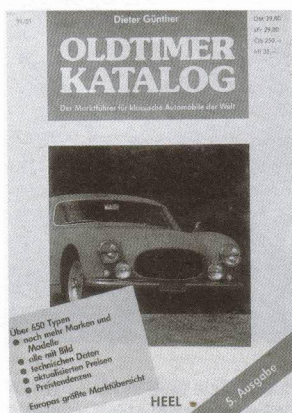


## ÚJRA ITT AZ ISMERT MÁRKA!

A veterán Vespa motorok korszerű utódai ismét a magyar piacon! Olasz Piaggio segédmotor-kerékpárok és Vespa robogók széles választékát kínálja a Mobil Jármű- és Alkatrészkereskedelmi Vállalat. A korszerű, igényes kivitelű motorkerékpárok az ország egész területén kaphatók a Mobil járműboltjaiban, a szerződött üzletekben és javítóhálózatban. A motorkerékpárokat Budapesten 48 órán belül ingyenesen házhoz szállítjuk.

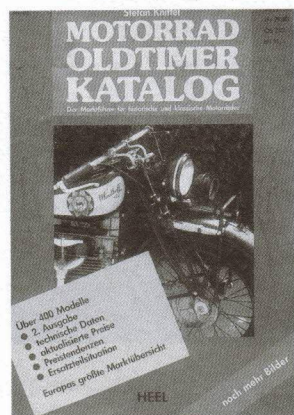


### AUTÓ



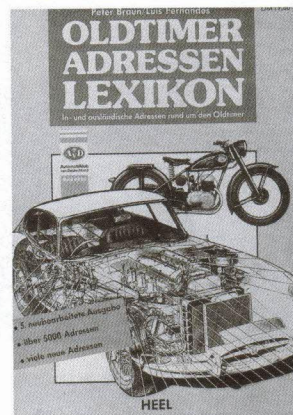
1991-ben ötödször jelentette meg veteránautó-katalógusát a német kiadó. A 262 oldalas összeállítás 650, főleg 1945 után gyártott autótípusról közöl rövid, képpel is illusztrált leírást. A történeti áttekintést minden típusnál a műszaki adatok ismertetése követi, valamint azt is megtudhatjuk, hogy az adott járművet milyen kivitelben, metől meddig és mekkora darabszámban állították elő. Az értékmeghatározásban négy állapotcsoportra osztott táblázat, az esetleges árváltozási irányról pedig 1-től 3-ig terjedő számozás tájékoztatja a gyűjtőket. A színes oldalakkal is vonzóbbá tett katalógus ára Németországban 29,80 márka.

### MOTOR



A Heel Kiadó az autók mellett az öreg motorokat gyűjtőkre is gondolt, és 1991-ben másodszer adta ki közel 400 modellt ismertető veteránmotor-katalógusát. 200 oldalon természetesen nem lehetett minden típusról képet közölni, arra viszont szorítottak helyet, hogy a táblázatokban minden modell legfontosabb műszaki adatai, az alkatrész-ellátottság helyzete, az árváltozás iránya és a motor értéke is megtalálható legyen. A katalógust színes, korabeli plakátok teszik hangulatosabbá, amelyek között némelyiken egy-egy típus részletes műszaki adataival is megismerkedhetünk. A veteránmotor-gyűjtőknek járművük értékének meghatározásában nagy segítség a 29,80 márkába kerülő összeállítás.

### CÍM

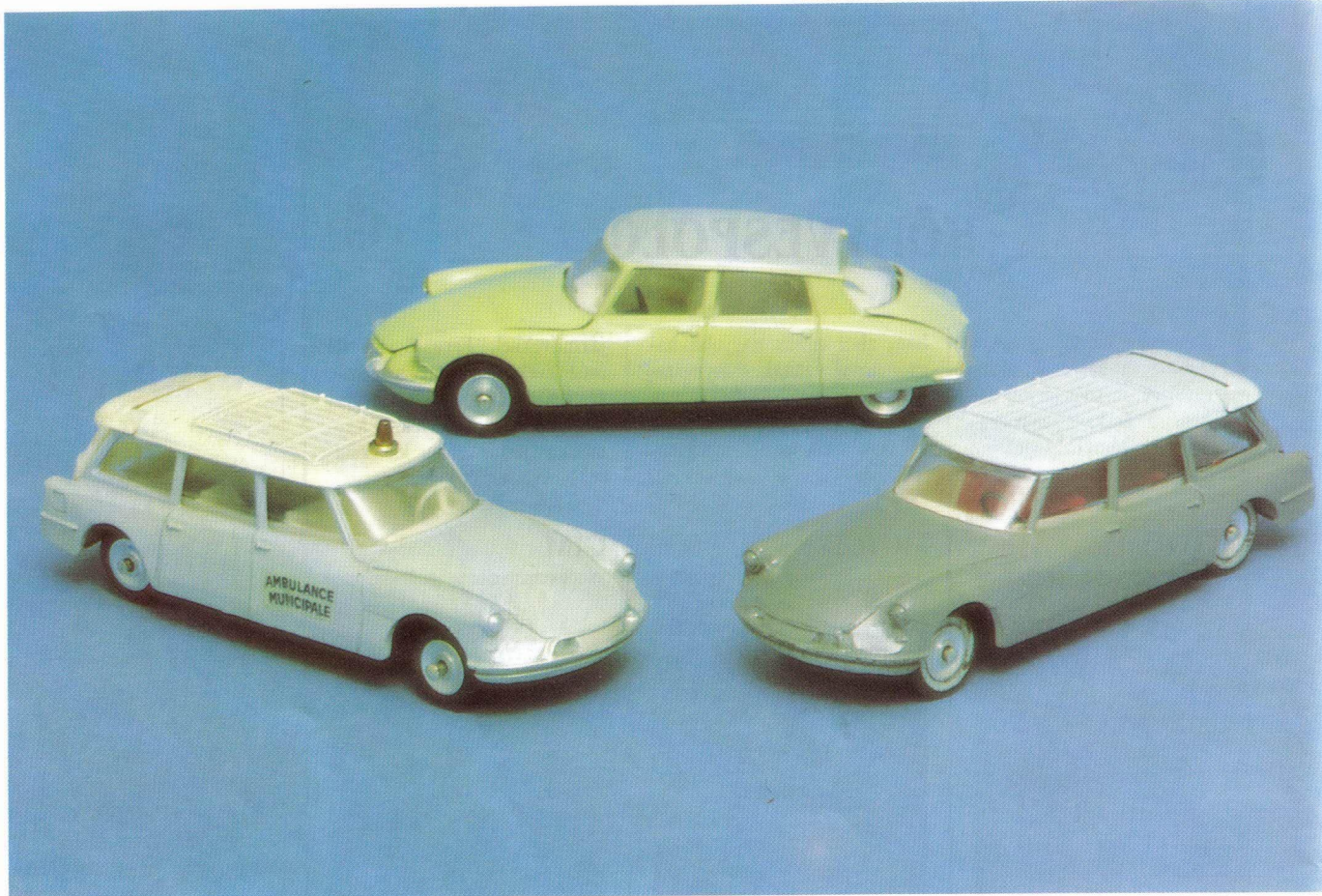


E kiadvány főleg azoknak segít, akik még a felújítás, restaurálás előtt állnak. A címlista alapján bárki találhat márkatársakat és olyan gyártókat, iparosokat, akik vállalkoznak öreg járműveken végzendő munkákra. Az első harmincöt oldalon az európai veteránklubok címeit találhatjuk meg típusonként ábécé-sorrendben, majd a különböző autó- és motortípusokkal foglalkozó gyártók és forgalmazók címei következnek, míg a könyv második felében ugyanezt a címlistát alkatrészek szerinti ábécé-sorrendbe rendezték. Így típus szerint is és alkatrész szerint is megtalálhatjuk, hogy öreg járművünk restaurálásakor kire-mire számíthatunk. A katalógus 19,80 márkáért kapható.

Reméljük, mire magazinunk olvasóink kezébe kerül, az ismertetett kiadványok szerkesztőségünkben megvásárolhatók lesznek, előre láthatóan az autós- és motoroskatalógus 1730–1730, a címjegyzék pedig 1370 Ft-os áron. Ez nem kevés, de figyelembe véve a rengeteg információt, biztosan megéri a

veterán járművekkel komolyan foglalkozóknak. E mellett még egy szolgáltatással állunk az érdeklődők rendelkezésére: sikerült felvennünk a kapcsolatot a német szerkesztőkkel, így vállaljuk, hogy azon vállalkozók, szakemberek, iparosok, klubok címeit, akik szeretnének bekerülni a katalógusba,

eljuttatjuk a német kiadóhoz. Kérjük, hogy a cím mellett jelöljék meg tevékenységi körüket, és ha van, a típus vagy típusok megnevezését, amelyre szakosodtak. Ez a szolgáltatás ingyenes, így csak javasolni tudjuk azoknak, akik tevékenységükkel szeretnének külföldön is bemutatkozni.



# Háború utáni Citroënek

A Citroën márkanevről az avantgárd karosszériák sorozatgyártása, a meglepő technikai megoldások alkalmazása, a „kacsa” és a „papucs” jellegzetes formája jut mindenkinek az eszébe. Fazakas Gergely a nagyokat kicsiben hűen megjelenítő modellekről ad áttekintést, Branstetter Sándor készített róluk felvételeket.

Évtizedekkel előzte meg korát az ID/DS 19-es, a „papucs” is. A bal oldali mentőből alakították ki a jobb oldali kombit

**A**ndré Citroën, a gyár első tulajdonosa 1913-ban alapította fogaskerékgyárát, autót először 1919-ben hozott ki. Az autó hűtőrácsa azóta is az eredeti terméket, az egymásba kapcsolódó fogaskerekeket szimbolizálja.

Az autógyárak közül elsőként, 1923-ban főbb autótípusaikat játékautókként is forgalomba hozták. Eladási filozófiájukban ugyanis központi helyet kapott e két tétel: „a ma gyermekei a holnap vásárlói”, és épp ezért a gyerekek első szavai a következők kellene, hogy legyenek: „Mama... papa... Citroën”. A lemezmodelleket kezdetben változatos méretarányban, később, 1928-tól rögzített 1/11-es léptékben árusították.

A húszas évek sajátos arculatú Citroën kocsijai után az igazi áttörést az 1934-ben bemutatott II CV típus jelentette, amelynek elnevezése, „traction avant” (elsőkerék-meghajtás) is jelezte a forradalmi újítást. 1939-ben a 15 CV, majd 1952-ben „Légère” névvel a külön kis csomagtartópótot viselő változatok is megjelentek. A harmincas-negyvenes éveket idéző bűnügyi filmek tucajtaiban kapott szerepet egy ilyen, jel-

legzetesen fekete Citroën, és ezen szerepek után a köznyelv gyakran csak gengszter-Citroënek vagy Mairret-féle Citroënek nevezi őket.

Az 1939-es és az 1952-es variáns egyaránt a francia Solido gyár terméke. Ez a cég 1938 óta bocsát ki modelleket, és ezzel a ma működő modellautógyárak közül a leghosszabb múltra tekinthet vissza. A két autó az Age D'or (Aranykor) elnevezésű sorozatból származik. Ebben a szériában mintegy 50 különféle, 1930 és 1960 között gyártott hírneves autó pontosan kidolgo-

**Ma is népszerűek a csúf kis kacsák modernizált típusai. A világosabb színű 1948-as és a sötétebb 1953-as modellből elnyúlhatlenségük ellenére már csak kevés fut**



zott modellje található, amelyek tetszetős plasztikdobozokba csomagolva kaphatók.

Az 1939-es 15 CV változatot 1972-ben, a 15 CV Six Légère-t tíz évvel később modellezték meg. A későbbi példányon már krómfestékekkel vonták be a lökhárítót, a rendszámablát, a hűtőt és a motort. A két oldalról felnyitható motorháztető alatt jól látszik a soros motor hengerfeje. Más nem nyitható az autókön, de az élethűség kárpótolja ezért a hiányosságért a gyűjtőket. A nyújtott tengelytávú, 445 cm hosszú, 168 cm széles és 154 cm magas kocsik karosszériája 1030 kg-ot nyomott. A 11 CV négyhengeres, a 15 CV hathengeres motorja 120-130 km/h végsebességet tett lehetővé az ötszemélyes autókön.

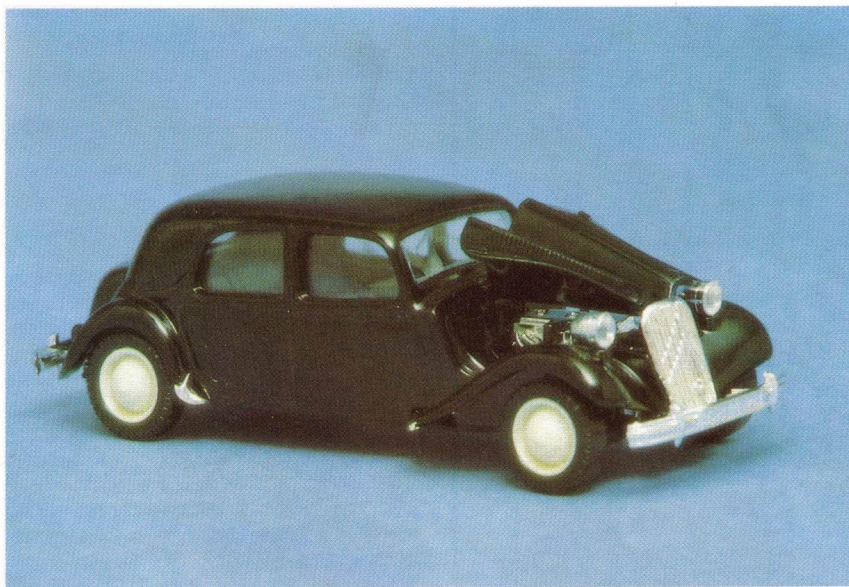
Szintén a háború előtti évekig nyúlik vissza a háború utáni autógyártás korszakos jelentőségű Citroën típusának, a 2 CV-nek a története. A csúf kis kacska első prototípusát 1939-ben, XV jelzéssel építették meg. A végletekig egyszerűsített autó 375 cm<sup>3</sup>-es, nyolc lóerős motort kapott. A sorozatgyártás végül csak 1948-ban indulhatott meg, és a már 2 CV-nek nevezett típus immár kilenc lóerős és 65 km/h-s végsebességű volt. A modellt évekig csak szürke színekben gyártották, és a színárnyalaton kívül csak a kárpitozásban tértek el az egyes évek típusai. Az 1948-as csukott és az 1953-as nyitott vászontetejű példányok a portugál Vitesse cég modelljein tekinthetők meg. Ez a gyár kifejezetten a gyűjtőkre gondolva bocsátja ki termékeit. A modellautókön semmi sem nyílik, játszásra a törékeny részek miatt nem alkalmasak, ugyanakkor a pre-

cíz kidolgozást igénylő alkatrészek miatt az áruk elég magas: 30 márka körüli.

1955-ben bár a 15 CV típusokat még folyamatosan gyártották, megjelent már utódja. Az új középkocsi, a Citroën ID/DS 19, ha lehet, még nagyobb feltűnést keltett, mint elődje. A továbbra is elsőkerék-meghajtású, érdekes, papucs alakú karosszériát kapott autó hidropneumatikus rugózással rendelkezett. Ezzel a módszerrel a kocsi padlószintje széles határok között változtatható, és a beállított magasságot az automatika terheléstől, útviszonyoktól függetlenül szinten tartja. Ennek a szisztémának köszönhető, hogy akkoriban a világ legbiztonságosabb kocsijának tartották.

A továbbra is 1911 cm<sup>3</sup>-es, 75 lóerős motor a rendkívül áramvonalas ( $c_w=0,31$ ) formájú kocsit 150 km/h-s végsebességig tudta gyorsítani. Később a gépkocsi nyolcszemélyes, hatalmas teherbírású kombiváltozatát is piacra dobták. A típusokat a Dinky Toys 1963-as modelljei jelenítik meg. Ez a gyár 1934-től 1978-ig foglalkozott modellautó-gyártással, és a régi játékok gyűjtői között kiemelkedő népszerűségnek örvendenek a még fellelhető darabjai. Ezekre a modellekre a pontosan megformázott fémkarosszéria, az ósdi lemezalj, az igazi gumival felszerelt fémkerekek a jellemzők. A belső tér itt is kidolgozott, sőt, a kombi hátsó ajtaja és a limuzin csomagtartó- és motorház teteje nyitható is.

A kombiváltozat eredetileg mentőautóknak készült, a fel- és lenyitható autósárnnyak mögött láthatóvá válik hátul a hordágy és a kisérorvos helye. A másik mentőautóból eredeti gazdája a hatvanas években házilagos átalakítással utcai kombit készített.



**Soros, hathengeres motorja volt a Citroën 15 CV-nek. Ez már a nagyobbított csomagtartójú változat**

A limuzinnak nemcsak a csomagtartója, hanem a motortere is nyílik. Az eredetihez hasonlóan, egyből a hűtő mögött a kiemelhető pótkereket is megtaláljuk. A lámpákban az akkori divatnak megfelelően kristályszemek csillognak.

A Dinky márkanévet néhány éve a Matchbox cég vette meg, és a régi játékautók egy részét újra kiadja.

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

Név: .....  
Cím: .....  
(Város, község, kerület): .....  
(utca, tér, ltp.): .....  
Írányítószám: ..... dátum ..... aláírás

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

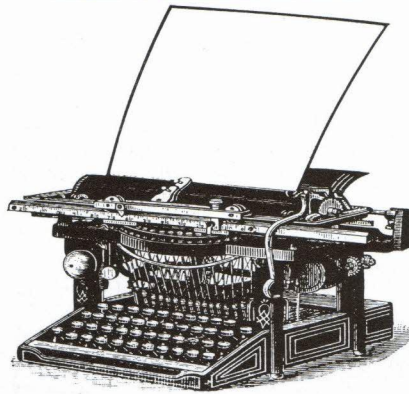
Figyelem! Amennyiben Önnek OTP-átutalási betétszámlája van, a lapot a számlavezető fióknál rendelheti meg.

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

Vidékre: Postahivatal, helyben.

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

## LEVELEZÉS



Tisztelt Szerkesztőség!

Nagyon jó ötletnek tartom az Autó-Motor Veterán. A régi járművek (és persze az azokat létrehozó emberek) tisztelője vagyok, és szerintem kellett már egy ilyen lap Magyarországon. A személyautókon kívül szeretem a hasznójárműveket is. (Különösen tetszett a Veteránban a Csepel 350-esről szóló cikk.) Szeretném, ha többet foglalkoznának ilyen témákkal. Jó lenne olvasni a 420-as Csepelről és régi Ikarusokról is (pl.: 30, 55, 620). Esetleg sorozatot is lehetne indítani belőle az Autó-Motor (vagy a Veterán) oldalain.

Egy kérésem is van. Régi Ikarus buszokról (30, 60, 55, 66) keresek képet, leírást. Keresek még 1979 előtti teljes Autó-Motor-évfolyamokat, valamint az 1979/13-as számot.

Munkájukhoz további sok sikert és egészséget kívánok.

**Horváth Norbert**

3000 Hatvan, Pázsit u. 18. 1/3.

Tisztelt Horváth Úr!

Köszönjük javaslatát. A következő számunkban az Ikarus Tr. 3,5-ös típusról olvashat részletes cikket.

\* \* \*

Tisztelt Szerkesztőség!

Nagyon örültem, hogy megindították a lapjukat, már ideje volt, hogy a magyar veteránosok is kapjanak a kezükbe olyan lapot, ami a számukra érdekes cikkeket közöl. Lapjukban közölték, hogy írjuk meg észrevételeinket, kéréseinket. Most csokorba rendezve szeretnék néhányat említeni:

Testvérlapokból vehetnének át cikkeket, képeket, pl. Motorrad Classic stb.

Szeretném, ha eloszlatnák a mendemondákat a volt szocialista motorkerékpár-ipar és a nyugati gyárak „kapcsolatáról”. Gondolok itt az M72-es Ural-BMW R 71; Simson Sport 425-BMW R 25; EMW R 35-BMW R 35 stb.

Indíthatnának cikksorozatot a magyar motorkerékpár-gyártásról, a Méray-Puchtól a P21-esig.

Nálunk elég sok az idős, de nem annyira veterán motornak tartott jármű. Gondolok itt a Pannónia, Junak, Simson 4255, Ural stb. Ezekről is közölhetnének cikkeket, ezzel színesítve az újságot. Az értékes és igazán régi motorok csak kis számban találhatók meg, ezekkel a motorokkal azonban úton-útfélen találkozhatunk, hiszen

közlekednek velük. Igaz, hogy át vannak alakítva, ritka az igazán eredeti példány.

Írhatnának veterántechnikai cikkeket is, pl. hogyan kell beállítani a kézi előgyújtás-szabályozást.

Én most éppen egy M72-es Ural restaurálásán dolgozom. Ha elkészültem, megírom a történetét fényképekkel illusztrálva. Addig is szeretném, ha segítséget nyújtanának egy Ural-dinamó beszerzéséhez, mert sajnos leejtettem, és a feketartó rész menthetetlenül eldeformálódott.

Örülök, ha a Keres, kínál rovatban közzétenék kérésemet. Segítségüket előre is köszönöm!

Baráti üdvözlettel:

**Kutasi Balázs**

Szekszárd

*Kedves Kutasi Úr!*

*Javaslatait megfogadjuk, s hamarosan megkezdjük a Pannóniákkal foglalkozó cikkek közlését. Várjuk értesítését motorja elkészültéről, s örömmel közöljük majd tudósítását a restaurálásról.*

\* \* \*

Tisztelt Szerkesztő Úr!

Nekem nagyon tetszik az Autó-Motor Veterán című újság, bár sajnos egy veterán gépjárművem sincs. Ha egyszer lesz annyi pénzem, biztos, hogy veszek magamnak egy régi nagy motorkerékpárt. Szerintem még látványos is gyönyörű. A tulajdonomban van viszont egy 6 éves S 51 N Simson, amelyre már 1,5 éve keresek és nem kapok jobb oldali forgattyúházfedeleket. Kérem, jelentesse meg az újságban, a Keres, kínál rovatban. A Simson motorba baloldalt beöntöm az olajat és sajnos a jobb oldalon kifolyik, bár igaz, a jobb oldali fedélből le van törve egy darabka és ott folyik ki. Kérdésem, hogy szabad-e a blokk jobb oldali részébe olajnak kerülnie? Van-e válaszfal a blokkban? A szimeringet rendbe tettük és ennek ellenére még mindig kifolyik az olaj. Vajon mi lehet ennek az oka és hogyan lehetne kiküszöbölni?

A legutóbbi számban megjelent „Veteránbörze Csepelen” címmel egy cikk. E cikkben szereplő piac és cserélőhely pontos címét kérem, küldjék el címemre. És kérem, mellékeljék hozzá a veteránbörze időpontjait, azaz mely napokon és milyen időközönként jön létre ez a találkozó. Nagyon örülök, ha utóbbi kérdéseimre és kéréseimre levélben válaszolna, mert így nem merem használni a motort, mert félek, hogy tönkremegy a blokk. Sajnos, hamar itt a nyár vége és még alig motoroztam. Előre is köszönöm.

**Papp Szilárd**

Szigetszentmárton  
Vasút út 5.  
2318

*Kedves Olvasónk!*

*Reméljük, már megkapta levelünket, amelyben tanácsot adtunk Simsonjának javítása ügyében. Második kérdésére viszont már közérdekű a válasz: a veteránbörzét minden év május és november első vasárnapján délelőtt rendezi Lackner Pál, a Budapest XXI. kerület (Csepel), Árpád u. 21. ben lévő műhelye előtt,*



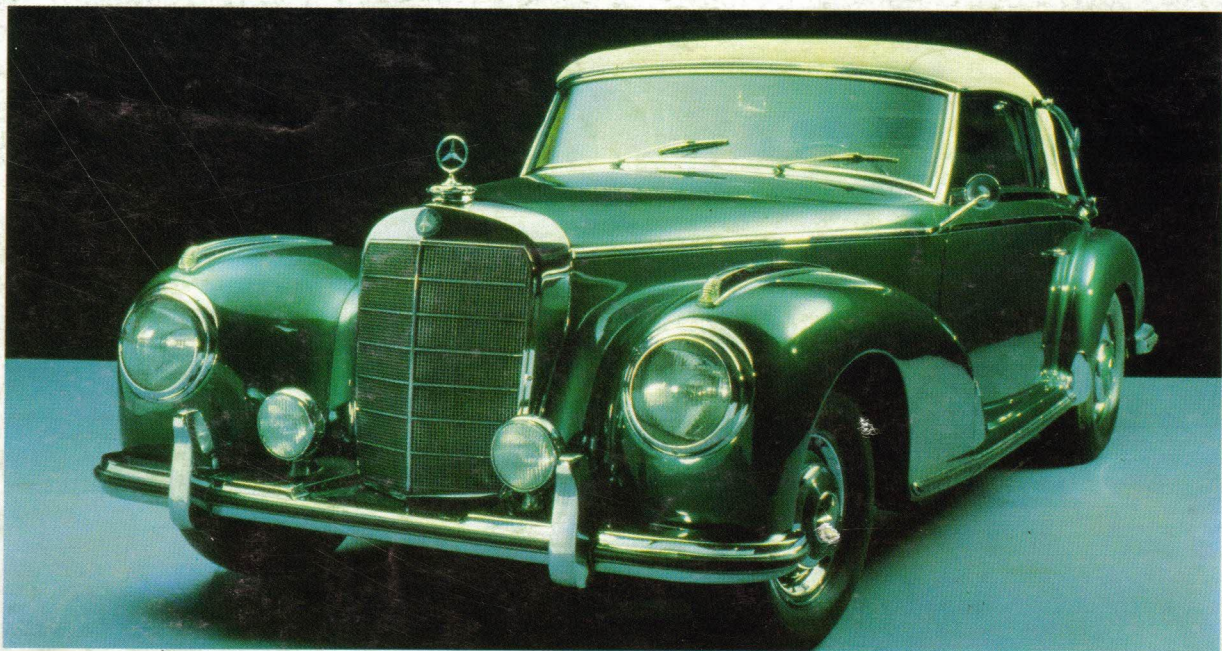
## Tisztelt Utazó!

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



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

# Mercedes-Benz.



## A kortalan autó.

**M-B AUTÓ MAGYARORSZÁG KFT.**  
**A Mercedes-Benz AG**

magyarországi vezérképviselete

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