

1992. SZEPTEMBER

MEGJELENIK NEGYEDÉVENKÉNT

ÁRA: 150 FT

**autó  
motor**

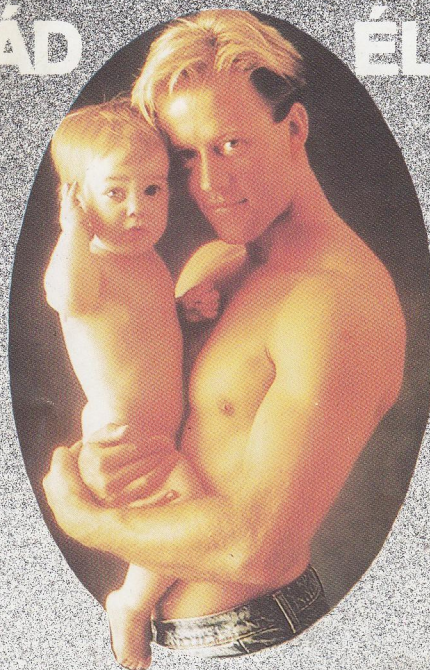
# VETERÁN

## FŐÚRI RAGADOZÓ

JAGUAR MK2



# ARANYFONAL ÉLETBIZTOSÍTÁS A CSALÁD ÉLETÉÉRT



## EGY BIZTONSÁGOS BEFEKTETÉS ERŐS TÁMASZ AZ ÉLET, A CSALÁD IGAZI ÉRTÉKEINEK MEGÓVÁSÁBAN <sup>AB</sup>

### ÖN A LEGFONTOSABB!

E kijelentés mögött ott feszülnek a család érdekei és a mindennapjaink kihívásai közötti ellentétek, a sikerek között is oly hajsolt hétköznapiak ezernyi veszélye, a döbbenetes egészségügyi statisztikák sora.

Ön a legfontosabb! Legyen bátorsága szembenézni ezzel a ténnyel, éppen mert Ön teljes szívéből érzi a felelősséget szerettei iránt.

Az életbiztosítás – a felelős szeretet eltéphetetlen aranyfonalja – tovább szövi a család életét.

### KETTŐS KÖTÉS!

Ma divatosabb az üzleti érdeket vállalni, mint kimutatni a szeretetet. Az Aranyfonal életbiztosítás összekapcsolja ezt a kettőt. Olyan biztos befektetési formát kínál, amely bátran állja a versenyt bármely más hosszú távú megtakarítással. A biztosító a biztosítási díj meghatározott részét befekteti, garantált kamatot fizet, és a befektetési nyereségnek

a kamatot meghaladó részét is 85%-ban visszajuttatja Önnek!

Az életbiztosítás hozamára biztosan számíthat, hiszen az ÁB-AEGON Általános Biztosító Rt., az AEGON nemzetközi biztosítócsoport tagja, nemcsak a legnagyobb hazai életbiztosító intézet, hanem az ország egyik legjelentősebb befektetője is. Ami pedig a nemzetközi háttérrel illeti:

az AEGON csoport tagja az Egyesült Államok legnagyobb külföldi életbiztosító társasága is.

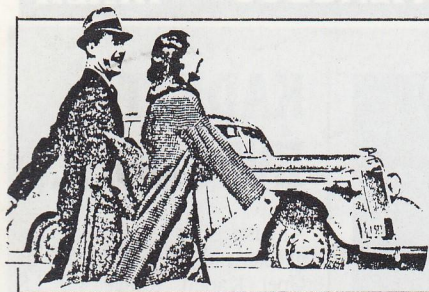
### AZ ARANYFONAL UTAT MUTAT!

Önnek szüksége van egy nemzetközi színvonalú életbiztosításra.

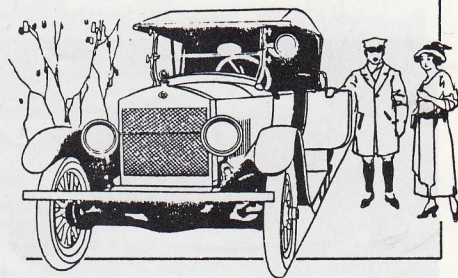
Ön sokat dolgozik családjáért, de közben talán rájuk jut a legkevesebb idő és törődés.

Adjon egy biztos esélyt családjára és gyermekei jövőjének! Ehhez az ÁB-AEGON Általános Biztosító Rt. az Aranyfonal életbiztosítást kínálja Önnek.





## TARTALOM INHALT/CONTENTS



<b>Hírek</b> <i>Nachrichten / News</i>	2		<b>Programájánlat</b> <i>Programmangebote / Diary</i>	30
<b>Első futam</b> <i>Erste Runde</i> <i>The first round</i>	3		<b>Levelezés</b> <i>Korrespondenz / Correspondence</i>	31
<b>Torontói Nemzetközi Autókiállítás</b> <i>Internationale Autoausstellung in Toronto</i> <i>International Autoshow in Toronto</i>	4		<b>Félszázadnyi pihenő után</b> <i>Nach Pause halbes Jahrhundertes</i> <i>After resting a half century</i>	32
<b>Vendég Argentínából</b> <i>Ein Gast aus Argentinien</i> <i>A visitor from Argentina</i>	7	<b>Az újabban előkerülő Jaguar-roncsok nagy része a tengerentúlról származik, azonban a cikkünkben szereplő Mk-2-es Angliából érkezett eléggé siralmas állapotban Budapestre (20. oldal)</b> <i>Der grosse Teil der neuerlich aufgefundenen Jaguar-Wracke stammt von Übersee, jedoch der in unserem Artikel vorkommende Mk-2 ist aus England in ziemlich miserabler Lage nach Budapest angekommen (Seite 20)</i> <i>Most of the recently found Jaguar-remains come from the overseas, but the subject of our article, an Mk-2 came from Great-Britain to Budapest in a rather bad condition (page 20)</i>	<b>Farmotorosok az Ikarusból</b> <i>Heckmotorbusse aus der Fabrik Ikarus</i> <i>Rear-engined buses made by the Ikarus works</i>	36
<b>Régi idők tanúi</b> <i>Zeugen alter Zeiten</i> <i>Witnesses of old time</i>	8		<b>Gyerekszobák kincsei</b> <i>Schätze von Kinderzimmern</i> <i>Treasures of the children's rooms</i>	40
<b>A Bogár születése</b> <i>Geburt des Käfers</i> <i>Birth of the Beetle</i>	10		<b>Így készül a lámpa</b> <i>So wird der Scheinwerfer hergesellt</i> <i>The way a headlamp is made</i>	42
<b>Vágtázó paripák</b> <i>Galoppierende Rosse</i> <i>Horses at a gallop</i>	16		<b>Album</b> <i>Album / Album</i>	46
<b>A takarékos motorkerékpár-üzem kulcsa a karburátor</b> <i>Schlüssel des sparsamen Motorradbetriebes: der Vergaser</i> <i>The carburettor as key of the economical motorcycle-operation</i>	18		<b>Magyarországon készített motorkerékpárok</b> <i>In Ungarn hergestellte Motorräder</i> <i>Motorcycles made in Hungary, 1894-1945</i>	49
<b>A szerkesztő oldala</b> <i>Seite des Redakteurs/Abonnementmöglichkeiten in Ausland</i> <i>Editorial/Abroad subscription</i>	19		<b>Szárnyas csikósok</b> <i>Beflügelte Pferdehirten</i> <i>Winged rangemen</i>	52
<b>Főúri ragadozó</b> <i>Aristokratisches Raubtier</i> <i>Aristocratic carnivore</i>	20	<b>Munkatársunk Szíriában talált rá a világon az egyetlen olyan Indian motorkerékpárra, amelyet 100 cm<sup>3</sup>-es Sachs-motor hajt (60. oldal)</b> <i>Unserer Mitarbeiter hat in Syrien an auf der Welt einziges Indian-Motorrad angefunden, das durch ein Sachs-motor von 100 cm<sup>3</sup> angetrieben wird (Seite 60)</i> <i>Our correspondent has found the only Sachs-engined Indian motorcycle of the world in Syria (page 60)</i>	<b>Keres, kinál</b> <i>Gesucht, angeboten</i> <i>Classified (Readers' advertisements)</i>	56
<b>Beszédes számok</b> <i>Sprechende Zahlen</i> <i>Expressive numbers (Hungarian transportcar statistics of 1928)</i>	26		<b>Sachs-motoros Indian</b> <i>Indian mit Sachs-motor</i> <i>Sachs-engined Indian</i>	60
<b>Balilla à la Mille Miglia</b>	27		<b>Nagyító</b> <i>Lupe / Helpline</i>	62
<b>Szegedi randevú</b> <i>Treffen in Szeged</i> <i>Meeting in Szeged</i>	28		<b>E számunk hirdetői</b> <i>Die Inserenten dieser Nummer</i> <i>Advertisers of this number</i>	64

**autó motor VETERÁN**

2. évfolyam, 3.szám  
Megjelenik negyedévenként

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

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

Levél cím: 1400 Budapest, Pf. 1  
Szerkesztőségi telefon: 138-4300\*  
telefax: 138-4254  
Hirdetésfelvétel-telefon: 138-2953,  
138-4282, telefax: 138-4282

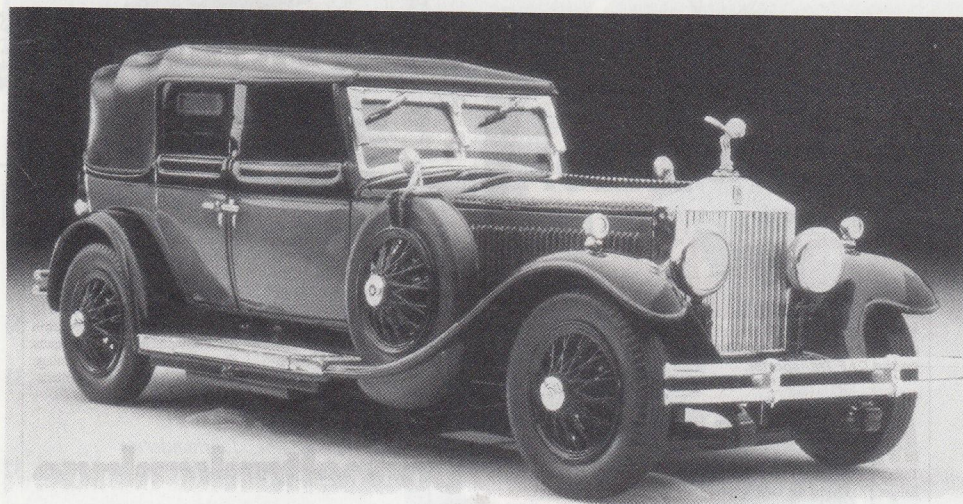
Kiadja a Hírlapkiadó Vállalat  
1959 Budapest VIII., Blaha Lujza tér 3.  
Telefon: 138-2399, 138-4306

Felelős kiadó:  
HORTI JÓZSEF vezérigazgató

KOSSUTH NYOMDA, Budapest

Felelős vezető:  
SZEKELY KÁROLY vezérigazgató

Terjeszti a Magyar Posta. Előfizethető a hírlapkézbesítő postahivatalokban, a Posta hírlapüzleteiben és a Hírlapelőzetési és Lapellátási Irodában (HELIR), Budapest XIII., Lehel u. 10/A 1900, közvetlenül vagy postautólevél útján, valamint átutalással a HELIR 215-9162 pénzforgalmi jelzőszámmal. Egy szám ára: 150 Ft. Előfizetési díj egy évre 600 Ft. Külföldön terjeszti a Kultúra Külkereskedelmi Vállalat (H-1389 Budapest, Pf. 149).  
Kéziratokat, képeket és rajzokat nem őrzünk meg és nem küldünk vissza.  
AUTÓ-MOTOR VETERÁN HU ISSN 1215-1580



## ROLLS-ROYCE 285 MÁRKÁÉRT...

Bizonyára megdobogtatja a magyar modellautógyűjtők szívét is annak a Rolls-Royce Phantom I-nek a látványa, amely bajor szakemberek munkáját dicséri. Az 1:24 arányban, összesen 144 alkatrészből épített, 23,2 centimé-

ter hosszúságú minikabrió pontos mása az 1929-es évjáratú, elegáns brit modellnek. A hat hengertől a gyertyákon át egészen az autó belső kiképzéséig minden a legendás Phantom I. pontos, kicsinyített kópiája. A hűtő díszé, a

„Spirit of Ecstasy”, a nyitható motortér és az ajtók, az ezüst-kék dukkózás mind-mind a német specialisták kezűgyeségéről árulkodik. A precizitásnak a mini Rolls-Royce esetében is ára van: 285 márka.

## KADETT-ÉVFORDULÓ

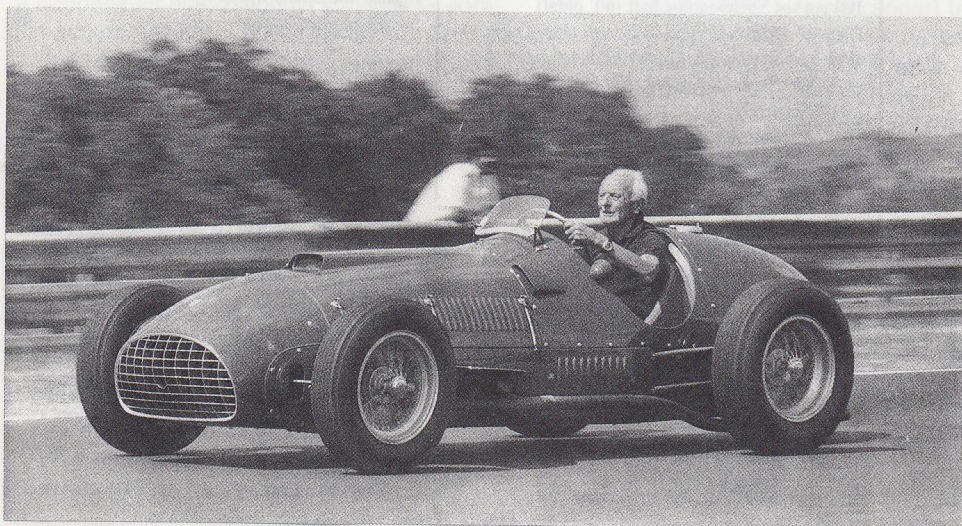
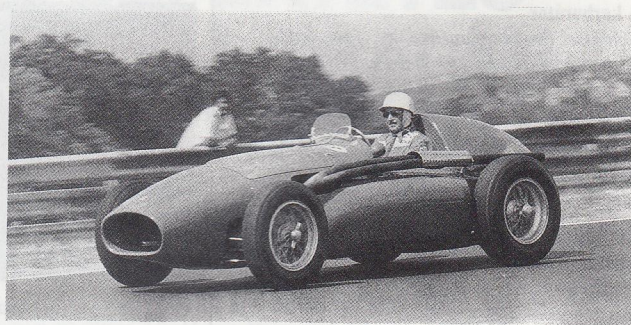
Augusztusban ünnepelte negyedszázados jubileumát az Opel Kadett Rallye 1,9 LS Coupé típus. Az 1973 nyaráig gyártott kétajtós modell 1968-ban 238 raliversenyen indult, s 222 csoportgyőzelmet aratott. A báránybőrbe bújtatott Opel-farkas 1897 cm<sup>3</sup>-es motorja 90 lóerős volt. Európában, még ma is több ezer ilyen német kupé rója az utakat a hat év alatt eladott 103622 kocsiból.



## FERRARI-JUBILEUM

A Formula-1 világában egyedülálló jubileumot ünnepelt az idei Magyar Nagydíjon a Ferrari F-1-es csapata. Ez volt kereken az ötszázadik alkalom, amikor a hagyományosan tűzpirosra fényezett

gépek felsorakoztak a világ legrangosabb autóversenyének rajtjánál. A gyáriak egy tizenkét autót felvonultató kiállításal és néhány körös bemutatóval ünnepeltek, és szereztek kellemes perceket a régi járművek híveinek. A kiállított autók közül kilenc darab egy magángyűjtő – Albert Obrist – tulajdonában van, míg három – újabb – Ferrarit a gyár múzeumából hoztak el a



Hungaroringre. A legöregebb paripa egy 1951-ben készült 375-ös típus volt, amellyel Alberto Ascari abban az évben megnyerte az Olasz Nagydíjat. A legfiatalabb még alig múlt fél éves, az F92A modell 1992 februárjában mutatták be. Az autók többségét egykori vezetője vitte körbe a Hungaroring aszfaltcsikján. A legöregebb pilóta az ötvenes évek legendás versenyzője – a ma 83 éves – Luigi Villorosi volt.



Rajtsorakozó Kunszentmárton főterén. A Topolino kis híján korelnök volt

# ELSŐ FÜTAM

Kunszentmártonban nincsenek világraszóló nevezetességek. Néhány lelkes ember azonban úgy döntött, tesz róla, hogy legalább a régi járművek barátai megismerjék a várost és környékét.

**M**ár nyomdában volt júniusi számunk, amikor a meghívó szerkesztőségünkbe érkezett, így programajánlatunkban nem tudtuk előre jelezni a kunszentmártoni veterántalálkozó időpontját. Véltetően e sajnálatos késedelemnél nagyobb hátrányt jelentett a rendezőknek, hogy az egynapos verseny hajnalán országoszerzőtöt fellegek ülték meg az eget és a vizsgasztalan zuhogás sem váratott sokáig magára. Az eső bizonyosan jó néhány jelentkező kedvét vette el az utazástól, azonban így is kéttucat autó és motor-

A hideg és az eső csak a puhányokat kergette esernyő és kabát alá

kerékpár érkezett Kunszentmárton főterére.

A szervezők reggelivel fogadták a rossz időjárással bátran dacolókat, s ennyi elszántság az égietek is meghathatta, mert mire eljött a városi felvonulás ideje, elállt az eső. Rövid figyelemfelhívó körút után következett a túraversenyt, ami nem okozott sok problémát a résztvevőknek, mert mindössze 8 km volt a táv és senkinek sem kellett letérnie a főútvonalról. A cél Cserkeszlőn volt, a fürdő tőszomszédságában, s mert éppen kirakodóvársárt rendeztek a közelben, komoly nézősereg előtt kerülhetett sor a szlalomversenyre.



## EREDMÉNYEK

### AUTÓSOK

I. Némedi Tivadar – Skoda Felicia; II. Simon János – NSU Prinz; III. Kincses Andor – BMW 501.

### MOTOROSOK

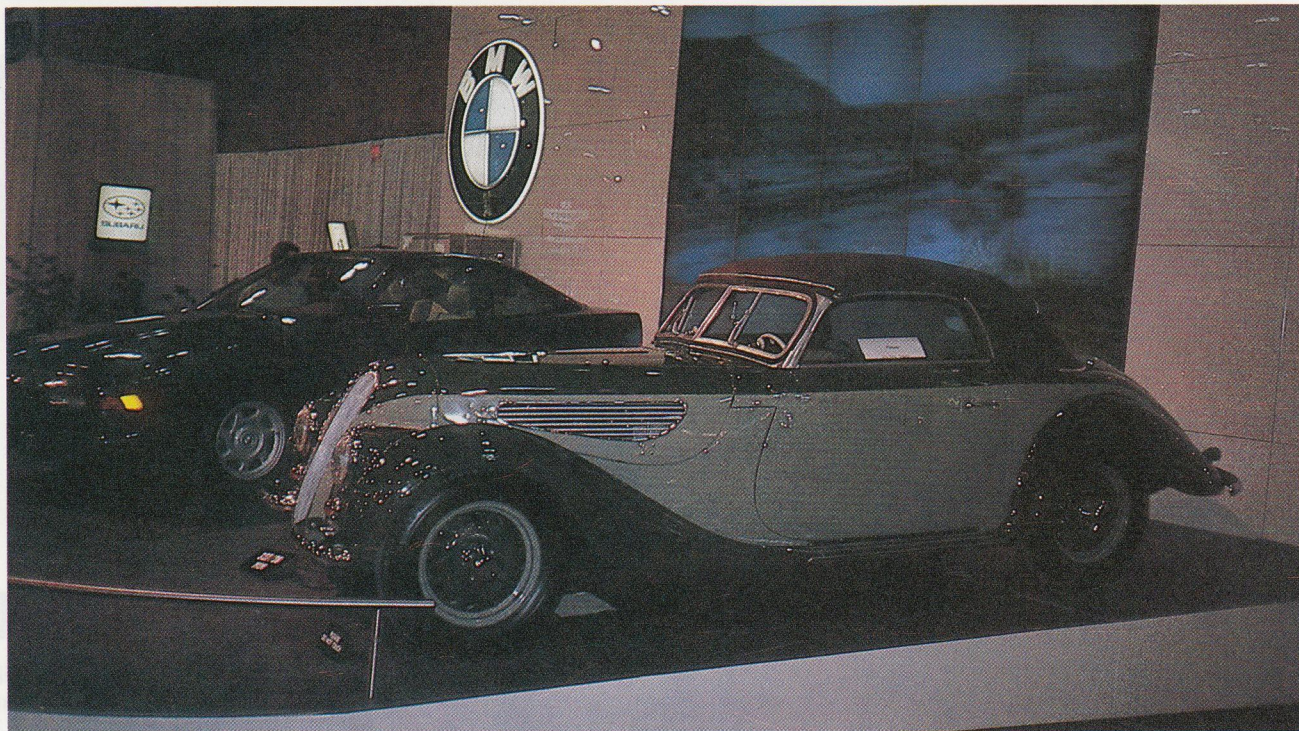
I. Licska Tibor – Jawa; II. Karácsonyi János – Csepel; III. Labozár Ferenc – Saxonette

A rendezők, a Kunszentmártoni Hobbiautós-klub és a cserkeszlői önkor-

mányzat első alkalommal próbálkozott ilyen típusú esemény megszervezésével. Bölcs óvatossággal nem markoltak sokat, keveset ígértek, de azt megtartották. A résztvevők utazási költségeit megtérítették, ezzel a versenyzők számára a programon való megjelenés nem követelt kiadást.

Ferenczi József és barátai remélik, hogy jövőre is vendégül láthatják majd az ország különböző részeiből érkező veteránosokat, s az idei tapasztalatokat felhasználva még érdekesebb programot készíthetnek elő.





# TORONTÓI NEMZETKÖZI AUTÓKIÁLLÍTÁS

Andrew Kennedy tudósítása

**K**anada nagy ország, és ezért évente több nagyvárosban van autókiállítás. A kiállított anyag nagy része utazik az egyik városból a másikba. A kiállítást a város autókereskedőinek szövetsége rendezi a gyárak és importőrök közreműködésével.

A torontói évente több mint 200 000 vendég nézi meg (személyenként 10 dollár belépődíjért), tehát ez a városnak és a rendezvénynek már komoly üzlet. Ezért a szervezők úgy csinálják a dolgot, hogy minden autóval kapcsolatos érdeklődési kört érintsenek. Ily módon a kiállítások az évek múlásával mindig változnak, és az utóbbi években mindig több és több régi autó jelent meg a standokon. A körülbelül 1000 kiállított jármű között több mint ötven „rég”i autó volt több kategóriában. Talán a legfontosabb ezek közül öt versenyautó volt (1907-es Italától az ötvenes évek

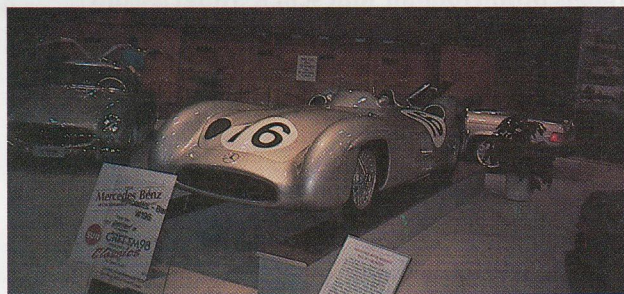
Mercedes W196-jáig, amelyek az indianapolisi Indy 500 műzeumból jöttek ide, hogy a versenyautók fejlődését bemutassák).

A BMW kiállított egy 1938-as, gyönyörűen restaurált 328-as, legújabb 3-as kupé mellett. Bár mindkettő a kor technikai csúcán volt (van), és egyformán kívánatosak, én mégis inkább a régit választanám, főleg azért, mert az kabrió volt.

A Mercedes viszont pompásan restaurált 300 SL, 280 SL és 450 SL segítségével mutatta be az új 300/500 SL-t. Ennek megvásárlásához csak pénz kell (körülbelül 110 000 dollár, plusz az adók és a többi).

A Jaguar három „Mk” nagyszerű megjelenésével akarja bemutatni azt, hogy az új kocsik is klasszikus lesz a nem túl messzi jövőben.

A „Special Interest” (= különleges) kocsik sem voltak elhanyagolva. Régi MG-k, Tri-



umph-ok, Austin Healey mellett lehetett látni egy BMW Isettat és egy osztott hátsó ablakos VW bogarat. A „Classic” járművek jelenlétét viszont egy Packard és egy Cord 810-es garantálta, csodálatosan restaurált állapotban.

Természetesen az új különlegességek sem maradtak ki, mert Ferrari és Lamborghini (Diablo) is volt a standokon, de ezeket csak bámulni lehet csillagászati árak miatt. A nagy gyárak közül a Chry-

ler Dodge Viper RT/10 kocsija volt, ami nekem a legjobban tetszett. A kocsit az eredeti Cobrához lehet hasonlítani, és remélhetőleg a hozzá fűzött vágyakat be is fogja váltani.

Amint ebből a rövid beszámolómból is látni lehet, a régi járművek iránti érdeklődés igen nagy, és ezért a rendezőknek megéri a nagy befektetést, amibe a régi kocsik kölcsönkérése, szállítása és biztosítása kerül, mert ezek kiállításával is jobban tudja vonzani a látogatókat.

 **CHRYSLER**



**ÍME, KATEGÓRIÁJÁBAN  
A VILÁGBAJNOK!**

**VOYAGER,  
A MEGBÍZHATÓ  
ÚTITÁRS**

már 1 800 000 forinttól

**2,5 MILLIÓ DB  
MÁR ELKELT**



**SARATOGA LIMUZIN,  
AZ AMERIKAI KÉNYELEM**

most bevezető áron, 1 680 000 forinttól  
megvásárolható, amíg a készlet tart.  
(145 LE/7,1 liter/100 km)



**JEEP,  
MEGPRÓBÁLTÁK  
UTÁNOZNI, DE  
SOHASEM SIKERÜLT**

már 1 850 000 forinttól

A forgalomba hozott  
gépjárművekhez teljes körű  
garanciát és amerikai színvonalú  
márkaszervizt kínál a Chrysler  
hivatalos kizárólagos importőre  
és márkaképviselője az

*Peter*

**LÍZING RT**

1056 Budapest, Váci utca 36. III. em.  
Telefon: 118-2786, Fax: 118-2663

Kérjen további információkat:

 **CHRYSLER**

**MINDEN BENNE VAN –  
CSAK ÖN HIÁNYZIK!**



# AZ AUTÓBA ÜLTETETT JAPÁN CSÚCSTECHNIKA

DAIHATSU CUORE 874cm <sup>3</sup> LE katalizátoros, 5 ajtós.....	<b>695.000.-</b>
DAIHATSU CHARADE 1.0 cs 993 cm <sup>3</sup> , katalizátoros, 52 LE, 5 ajtós .....	<b>835.000.-</b>
DAIHATSU CHARADE 1.0 ics 993 cm <sup>3</sup> ,injektoros, katalizátoros 53 LE, 3 ajtós .....	<b>890.000.-</b>
DAIHATSU CHARADE 1.3 ics 993 cm <sup>3</sup> , injektoros, katalizátoros, 53 LE, 5 ajtós .....	<b>910.000.-</b>
DAIHATSU CHARADE 1.3 ics 1295 cm <sup>3</sup> , Injektoros, katalizátoros, 90 LE, 3 és 5 ajtós .....	<b>899.000.-</b>
DAIHATSU CHARADE 1.3i cs 1295 cm <sup>3</sup> , injektoros, katalizátoros, 90 LE, 5ajtós .....	<b>940.000.-</b>
DAIHATSU CHARADE TURBODIESEL 993 cm <sup>3</sup> , 48 LE, 5 ajtós .....	<b>999.000.-</b>
DAIHATSU CHARADE SEDAN 1295 cm <sup>3</sup> , Injektoros, katalizátoros, 90 LE, 4 ajtós .....	<b>1.050.000.-</b>
DAIHATSU APPLAUSE 1.6 Li 1589 cm <sup>3</sup> , injektoros, katalizátoros, 90 LE, 5 ajtós .....	<b>1.150.000.-</b>
DAIHATSU APPLAUSE 1.6 Xi 1589 cm <sup>3</sup> , injektoros, katalizátoros, 105 LE, 5 ajtós extrák .....	<b>1.290.000.-</b>
DAIHATSU FEROZA EL-II.4 WD terepjáró 1589 cm <sup>3</sup> , injektoros, katalizátoros, 95 LE .....	<b>1.690.000.-</b>

(Az árak tartalmazzák a VÁM és az ÁFA összegét.)  
 Lízinglehetőség már 150.000.-Ft befizetésétől!

## DAIHATSU CUORE- AKCIÓ, AMÍG A KÉSZLET TART.

**Bruttó akcióár: 695.000.- Ft**

395.000.-Ft készpénz lefizetése után a kocsik 12 havi részletre is megvásárolhatók és azonnal átvehetők.

További információk:

**Az új DAIHATSU bemutatóteremben,**

**1133 Budapest Gogol u. 25.(Váci út sarok, a Lehel piaccal szemben.)**

**Telefon/Fax: 140-8336**

a DAIHATSU vezérképviseletnél,

1146 Budapest,

Dózsa György út 19.

Telefon: 142-6595,

Fax: 141-3579

a Japánautó lízing kft.-nél,

Telefon: 269-0650

és az összes DAIHATSU

márkakereskedőnél.



**CUORE**   
**AKCIÓ!**



**DAIHATSU**

**A TUTITÁRS**

**AUTO-BRILL Kft.** 5600 Békéscsaba, Bartók Béla u. 46-50Tel.: 66-24788

**AUTOPLUS Kft.** / Budaörsi 112 Bp. XI. ker. Budaörsi út 245

**BELGAUTO Kft.** 1025 Budapest, Verecke út 69. Tel.: 176-1814

**POSTA GÉPJÁRMŰ SZÁLLÍTÁSI ÜZEM** 4030 Debrecen, Monostorpályi u. 35/aTel.: 52-49-226

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

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

**SOLGRADE Kft.** 9023 Győr, Mester u. 1.Tel.: 96-17-333/185 mellék

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

# VENDÉG ARGENTÍNÁBÓL

Szerkesztőségünkben gyakorta üdvözölhetünk külföldről érkező veteránbarátokat. Meglepetések azonban így is érnek bennünket.

Az Autó-Motor Veterán híre már Dél-Amerikába is eljutott. Erről győzött meg bennünket Tarafás Iván látogatása, aki május végén járt a szerkesztőségben. Mint kiderült, ő a Santa Fé-i veteránautó-klub elnöke.

– Apámnak sofőriskolája volt Budapesten, a Salétram utcában. FIAT-okat és Opeket használt, az ő garázsában ismerkedtem meg az autókcal. A háború után költözött családjunk Dél-Amerikába, Santa Fe városába, ahol elektronikai cikkek javításával foglalkozom. Nyolc évvel ezelőtt vagy huszadmagammal alapítottam meg a helyi veteránautós-egyesületet, amelynek

**Kirándulás előtti sorakozó.**  
Többségben az A Fordok



Az 1934-es V8-as Ford mögött a magyar származású klubelnök Willys-e

ma 78 tagja van. Még persze nincs minden autó restaurálva, több mint száz kocsit van a klubban, ezek közül negyven felújított – említette Tarafás Imre, aki az egyetlen magyar

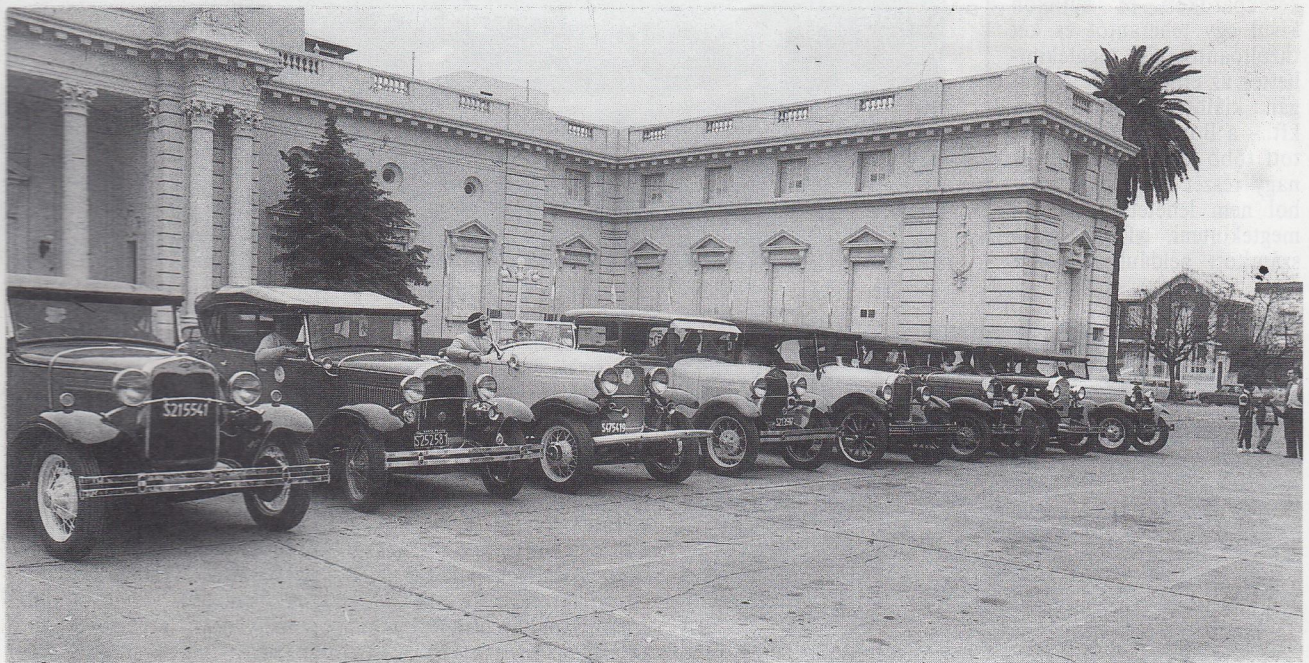


**Tarafás Iván**

az egyesületben, s aki egy 1930-as Willys, egy 1937-es Opel Kadett, valamint egy 1938-as DKW tulajdonosa.

Az egyesületben lévő járművek többsége az 1920-as, 1930-as évekből valók, legtöbbjük amerikai gyártmány, Ford és Chevrolet. Argentína-

ban egyébként 12 veteránautós-klub működik, korábban volt szövetségük is, de az elmúlt években erősen érezhető gazdasági visszaesés következményeként megszűnt.



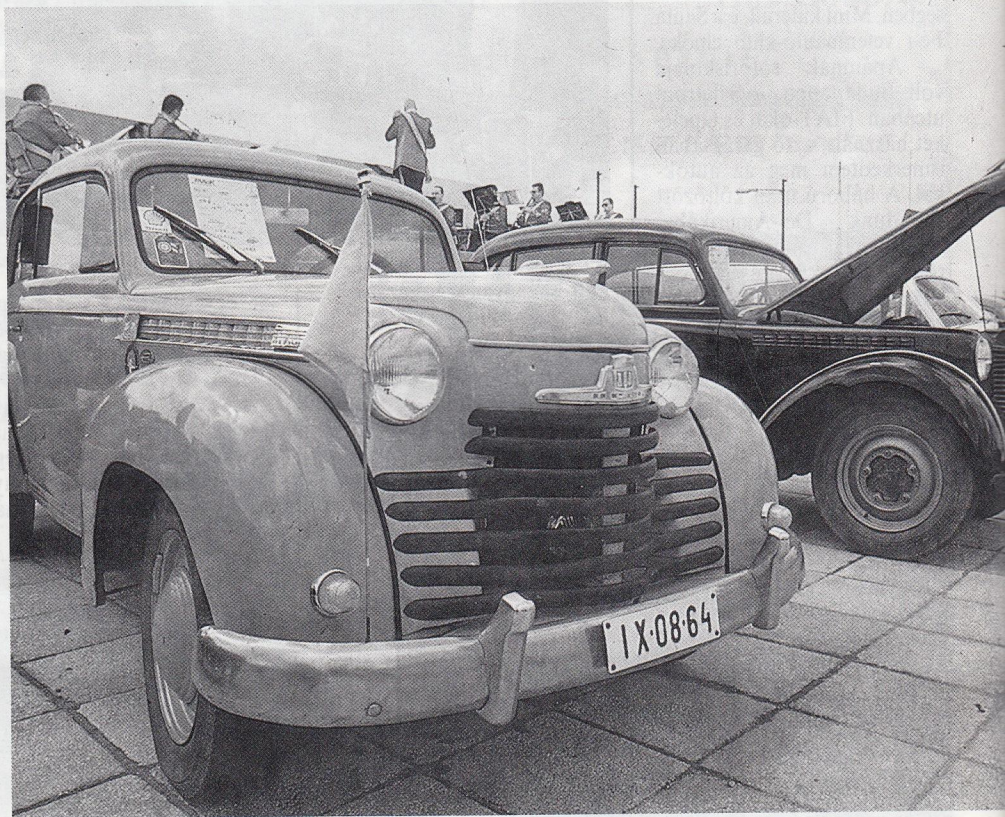
# RÉGI IDŐK TANÚI

**M**inden jó szándékú kezdeményezést támogatni kell, és főleg így kell tennünk, ha ennek az újdonságnak az ismeretterjesztés vagy a tudás elmélyítése a célja. Ez vezérelhetette a Magán Autójavítók Országos Kamarájának vezetőit, akik a mátyásföldi Polgármesteri Hivatallal és a Csonka János Műszaki Szakközépiskola és Szakmunkásképző Intézet illetékeseivel összefogva május 30-31-én első ízben rendeztek veteránjármű-kiállítást az iskola falai között. A kiállítás otthonául szolgáló intézmény névválasztása árulkodik az iskola profiljáról: autószerelőnek, autóvilla-mossági szerelőnek tanulnak itt a fiatalok, így számukra szakmába vágó volt ez a veteránjármű-bemutató.

A résztvevő járművek száma megközelítette a fél-százat, és a korábbi kiállításoktól eltérően több járműfajta képviseltette magát. A már megszokott motor-kerékpárokon és autókön kívül egy teherautót és két tűzoltóautót is megtekintettek az érdeklődők. A magán kiállítókon kívül egy kft. – a Botond – is bemutatót több járművet, amelyek nagy részét még sehol más-  
hol nem lehetett korábban megtekinteni. Ritkaságnak számított például a Dodge

Weapon mentőautó, amely igen jó állapotával hívta fel magára a figyelmet.

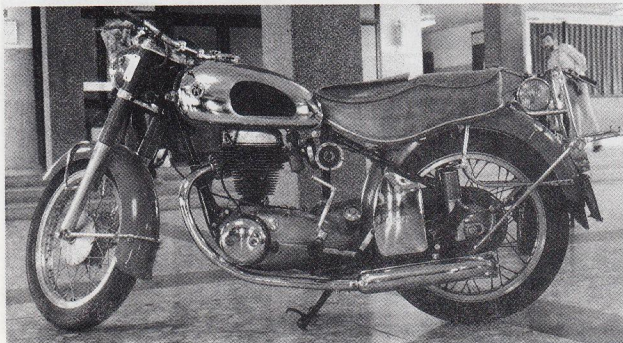
**Valaha nagyon sok Dodge Weapon közlekedett útjainkon, de mára úgy elfogytak, hogy hírmondó is alig maradt belőlük. Ezt a mentőautót a Botond Kft. állította ki**



**Opel Olympiak egymás közt. A két jármű gyártása között tizenkét év különbség**

A két tűzoltóautót a Budapesti Tűzoltómúzeum bocsátotta a kiállítók rendelkezésére, amelyek közül az egyik hazai vonatkozású műszaki emlék: Magyarországon, a győri Rábában készült az 1920-as években.

Reméljük, ez a kiállítás hagyományteremtő lesz.



**Az országutak királynője volt az ötvenes években a Horex Regina. Ezt a szépen restaurált háromszázötvenest Fülöp István vitte el a Csonka János Szakközépiskola aulájába**

INTELLIGENS ÖSSZKERÉKMEGHAJTÁSÚ JAPÁNBÓL

# SUBARU LIBERO

HATSZEMÉLYES MIKROBUSZ



A Subaru Libero 1,2 GL 4 WD olyan ideális jármű, amely sok variációs lehetőséget biztosít használójának. Lehet személyautó, vegyes használatú gépkocsi vagy kisteherautó. Mindehhez gombnyomásra kapcsolható összkerék-hajtás járul. Garancia: 1 év teljes körű kilométerkorlátozás nélkül. 5 év az erőátviteli elemekre, 6 év átrozdásodás ellen, 1 év a beépített eredeti alkatrészekre.



## SUBARU KERESKEDŐK KOMPLEX SZOLGÁLTATÁSSAL:

Óbuda Autószerviz  
1037 Bp., Bojtár u. 36. tel.: 188-9989, 188-6560, 188-2198, fax: 188-9745  
Mentes László és Társa Bt.  
1193 Bp., Deák Ferenc u. 45. tel.: 127-7396  
Fenyvesi Autócentrum Kft.  
4400 Nyíregyháza, Törpe u. 7. tel.: 06-42-14-603  
Park Kereskedelmi Kft.  
7400 Kaposvár, Szent Imre u. 14. tel.: 06-82-12-419  
Daytona Kft.  
9023 Győr, Kodály Zoltán út 32/a tel./fax: 06-96-14-670

## SUBARU ÉRTÉKESÍTÉSI HELYEK:

Autókonzum Kft. Bp. XIX., Nagykörösi út 162. tel.: 157-1455/156, 162  
Autó Dual 5600 Békéscsaba, Szarvasi út 117. tel./fax: 06-66-25-007  
TOP Autó Kft. Bp. XIII., Röpentyű u. 27-29. tel.: 140-9328

Teljes típusválaszték, ezek alkatrészei, országos szervizhálózat, lízing, részletfizetés.

# A BOGÁR SZÜLETÉSE

**A bogárhátú Volkswagent mindenki ismeri, azonban eredetéről, alkotójáról csak kevesen tudnak. Bálint Sándor muzeológus erről gyűjtött adalékokat.**

**A** bogár az autósok számára nem rovar, hanem egy semmihez sem hasonlítható gépkocsi, amely milliókat hódított meg, könyvek hőse lett, megfestették, mítoszt teremtett maga körül. A bogár Volkswagen példátlan karriert futott be, csupán Németországban több mint 19 milliót gyártottak belőle. Vannak köztük éltesek, de fiatalabbak is szép számmal közlekednek, hiszen, miután NSZK-ban gyártásukat 1978 januárjában megszüntették, másutt, például Mexikóban tovább gyártották őket.

A bogárhátú Volkswagen kitalálója dr. Ferdinand Porsche, aki – alkotó periódusának utolsó harmadában – fő céljának tekintette az olcsó, mindenki számára elérhető négyülékes személyautó megteremtését. Egyebek mellett arról volt híres, hogy feladatait gyorsan teljesíti. A Saschát, az 1922. évi Targa Florio sztárját nem egészen fél év alatt állította kerékre, egy évnyi idő sem kellett a híres Mercedes SS, SSK, SSKL típusok megtervezéséhez. Nagy álmán, a népautón viszont csaknem hét évig dolgozott, diadalát már meg sem érte.

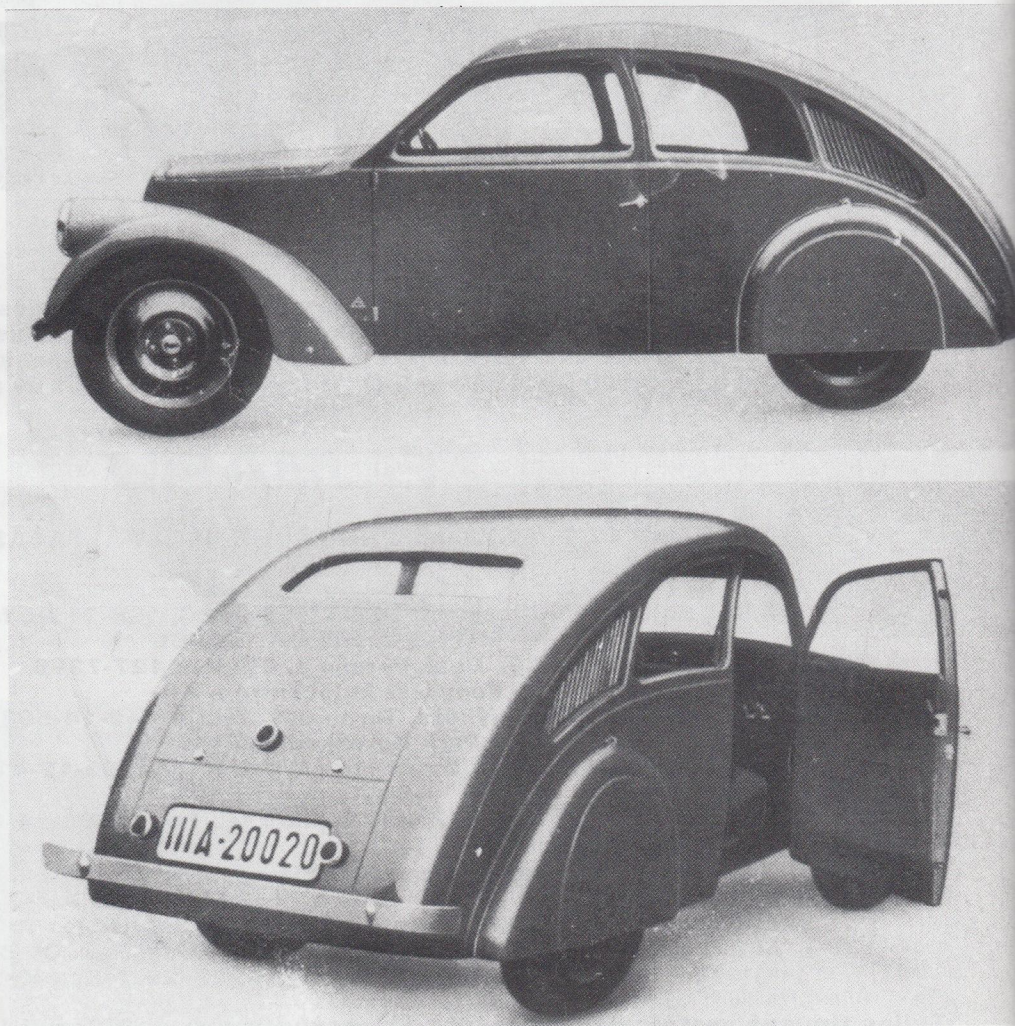
Ferdinand Porsche Mafersdorfban, Csehországban, 1875-ben született. Atyai kényszer hatására bádognak tanult, osztálya leggyengébb tanulója volt. Segédlevele megszerzése után pályát módosított, figyelme az autó felé fordult. Villamos meghajtású gépkocsija, a Lohner-Porsche Mixtewagen aranyér-

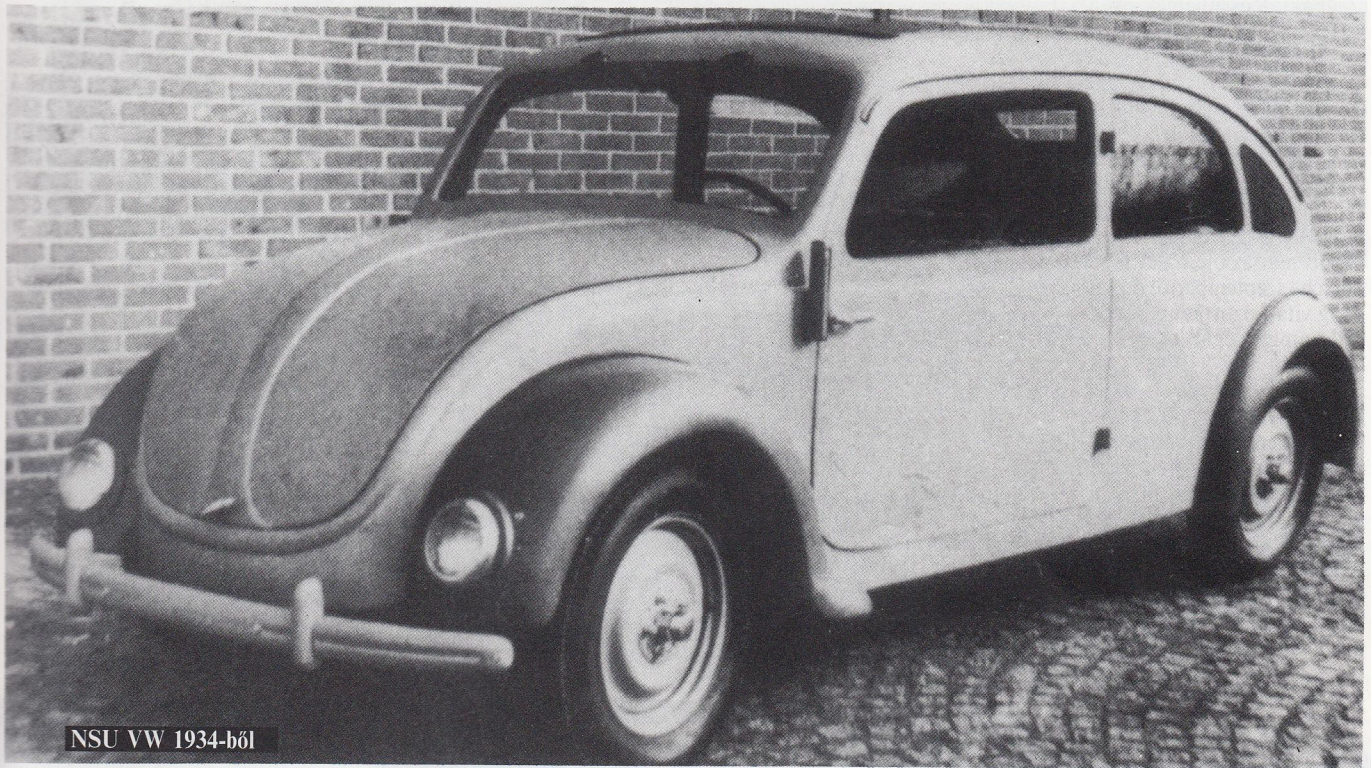
met nyert az 1900. évi Párizsi Világkiállításon. A „buta” bádognak éjjel tanult, nappal dolgozott. Néhány év múlva az Austro Daimler autógyár műszaki igazgatója lett, egy ideig a győri Magyar Waggon- és Gépgyár Rt. igazgatóságának is tagja volt. Szencációs motorokat, járműveket tervezett. Eredményei elismerésül az osztrák Tudományos Akadémia tagjai közé fogadta, a bécsi, a müncheni, a stuttgarti műszaki egyetem díszdoktora lett. Pályája töretlenül ívelt felfelé. A világgazdasági válság idején önállósította magát s tervezőirodát nyitott Stutt-

gart külvárosában, a Kronenstrasséban. Interjúban később elmondta, miközben a villámgyors, méregdrága versenyautóin dolgozott, olcsó népautón törte a fejét; a Ford T lebegett a szeme előtt. Amikor 1931-ben több típus megtervezésével bízta meg a Wanderer cég, ezekkel egyidejűleg kezdte el álma megvalósítását. A rajztablára került vázlat is a Wanderer munkaszámát, a W-Projekt 12-Kleinwagen jelleget kapta.

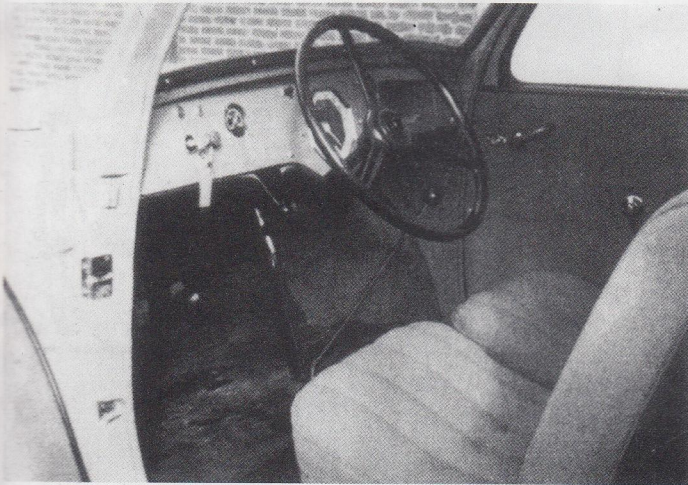
Első vázlatra szerint hátul elhelyezett, háromhengeres csillagmotorral szándékozta meghajtani a kocsit. Kerékta-

**Volksauto-Zündapp  
1932-ből**

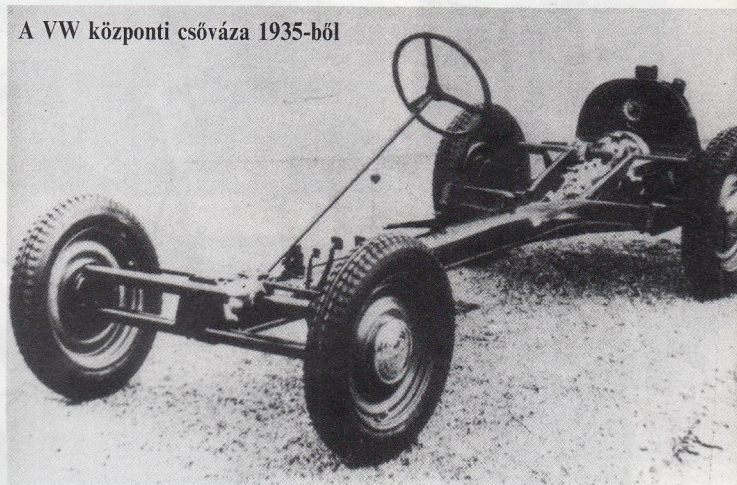
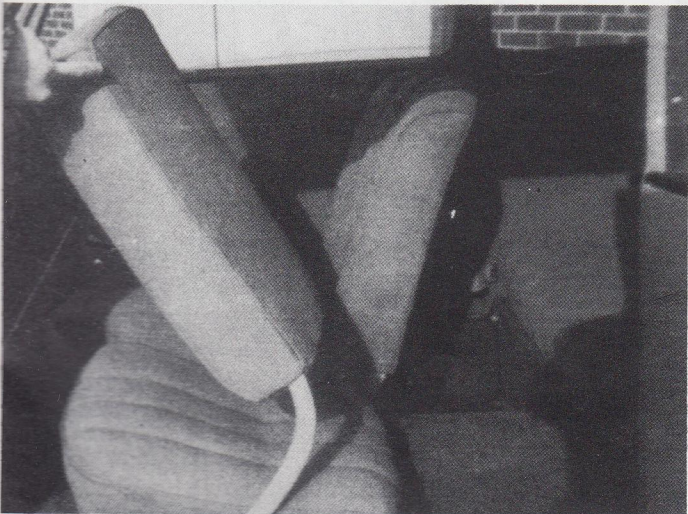




NSU VW 1934-ből



Az NSU VW utastere



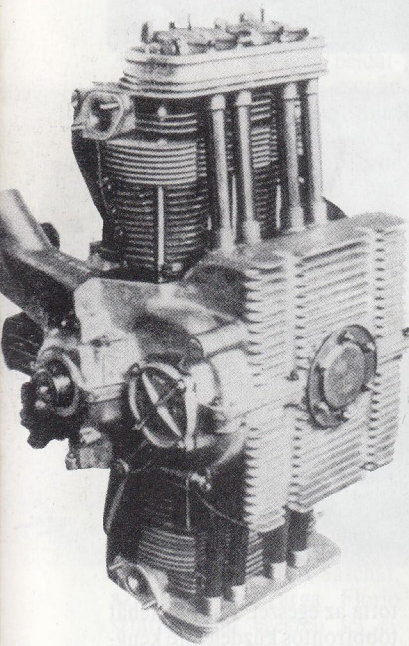
A VW központi csóvája 1935-ből

volságát 2,5 méterben, nyomtávolságát 1,2 m-ben, tömegét 650 kilóban, tartós sebességét 100 km/h-ban határozta meg. Az áramvonalas, négyülékes karosszériát kereszttrugós, független kerékfelfüggesztésű futóműre akarta ültetni. Karl Rabe, a kronenstrassei gárda vezető tervezője, Josef Kales, a léghűtéses motorok szakértője, Karl Fröhlich, a hajtóművek specialistája értetlenül álltak kenyéradójuk elgondolása előtt. Mickl Blicke aerodinamikus, Erwin Komenda formatervező szintén kétkedve fogadták a tervet. Adolf Rosenberg, a csapat gazdasági vezetője bolondságnak tar-

totta az egészet. Porsche tehát többfrontos küzdelemre kényyszerült. Miközben a világgazdasági válság szorítása ellen küzdött és fizetőképes megrendelések után futott, a felhajtott megrendelések teljesítésén fáradozott, saját munkatársaival hadakozott. Meg kellett győzni őket elgondolása helyességéről, arról, hogy a könnyű, gazdaságos üzemű, olcsó autók gyártása az egész német ipar javára válhat, segíthet a gazdasági nehézségek legyőzésében. Allította, hogy a gyártószalagok beindítása tízezreknek ad majd munkát. Abban az időben, tehát 1931-ben több mint ötmillió mun-

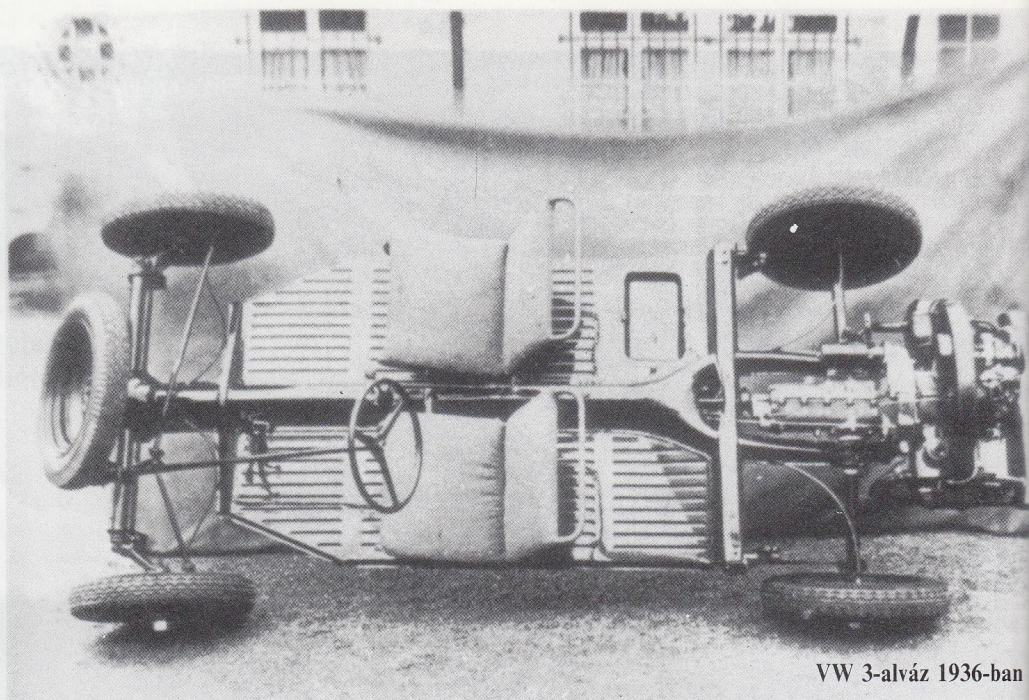
► kanékküli tengődött Németországban. Rosenbergek is az ipar fellendítésében látták a válságból kivezető utat, csak-hogy ők a középosztály gazdagabbjainak igényét tekintették kielégítendőnek, drágább kocsik gyártását vélték fontosabbnak. Filozófiájuk nem volt egyedülálló, a világ-hírű Henry Ford sem foglalkozott már az olcsó autók-kal. Porsche szeptembertől december-berig vitatkozott munkatársai-ival, amíg végül meggyőzte őket.

Miután a W-12-es rajzai karácsonyra elkészültek, gyártót keresett Porsche. 1932 elején került kapcsolatban Fritz Neumayerrel, a Zündapp-gyár vezetőjével, aki pangó motorkerékpár-üzemét olcsó kisautók gyártásával kívánta megmenteni. Három autó megépítésében állapodtak meg, a munkálatok 1932



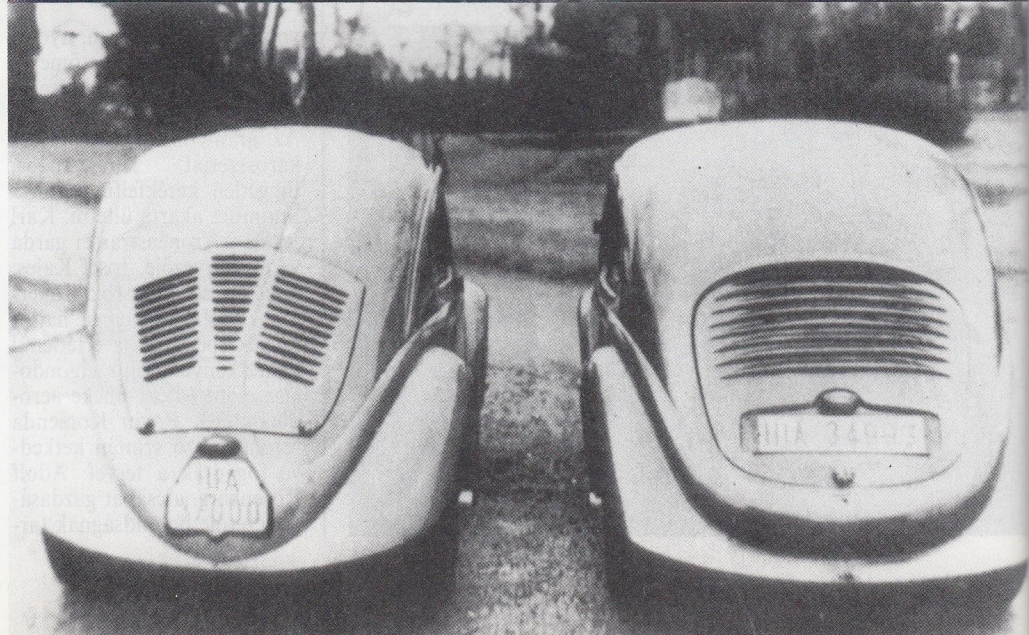
**A VW 30-as léghűtéses bokszermotorja alulnézetben**

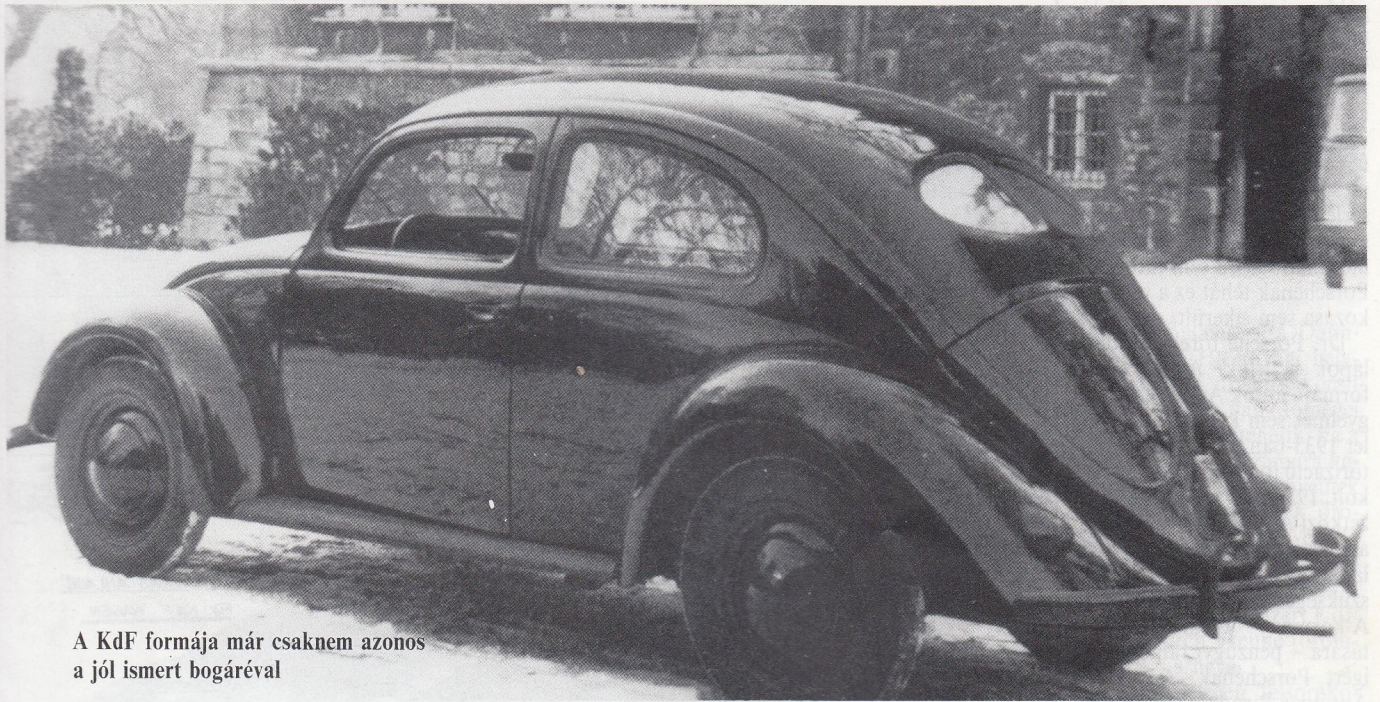
márciusában beindultak. Volksauto-Zündappnak nevezte el Neumayer az új konstrukciót. A próbák során kiderült, hogy a háromhengeres motor teljesítménye csekély, öthengeres csillagmotort szereltek helyébe. Ennek viszont a hűtése volt elégtelen, víz-hűtésre alakították át. Ez azonban megnövelte a motor és kapcsolt részei helyigényét,



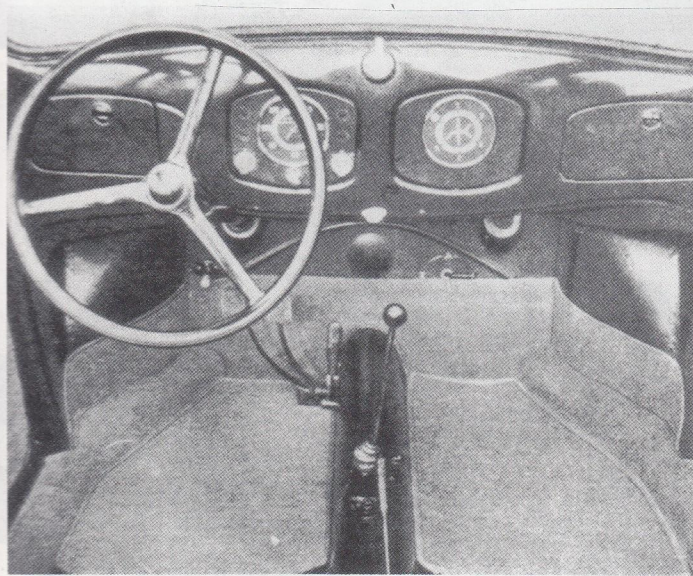
VW 30-alváz 1936-ban

**VW 30 1937-ben. A karosszériák különbözők voltak**

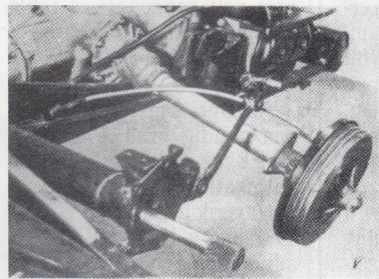
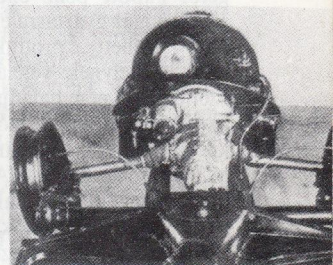
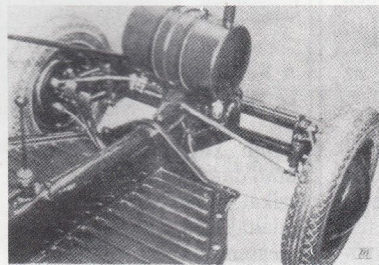
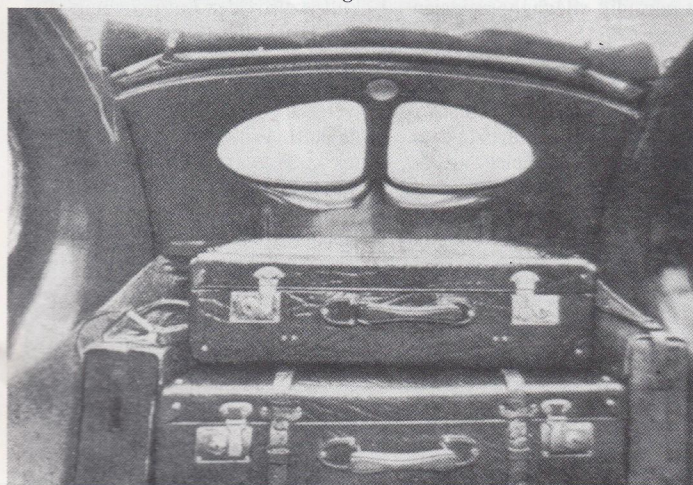




A KdF formája már csaknem azonos a jól ismert bogáréval



A KdF műszerfala és csomagtere



A KdF alvázának részletei

új karosszériát kellett tervezni. A három elkészült autó nem növelte Porsche irodájának hírét. Neumayer lemondott az autógyártásról, 85 000 márkával kifizette a tervezőt, s útjaik elváltak.

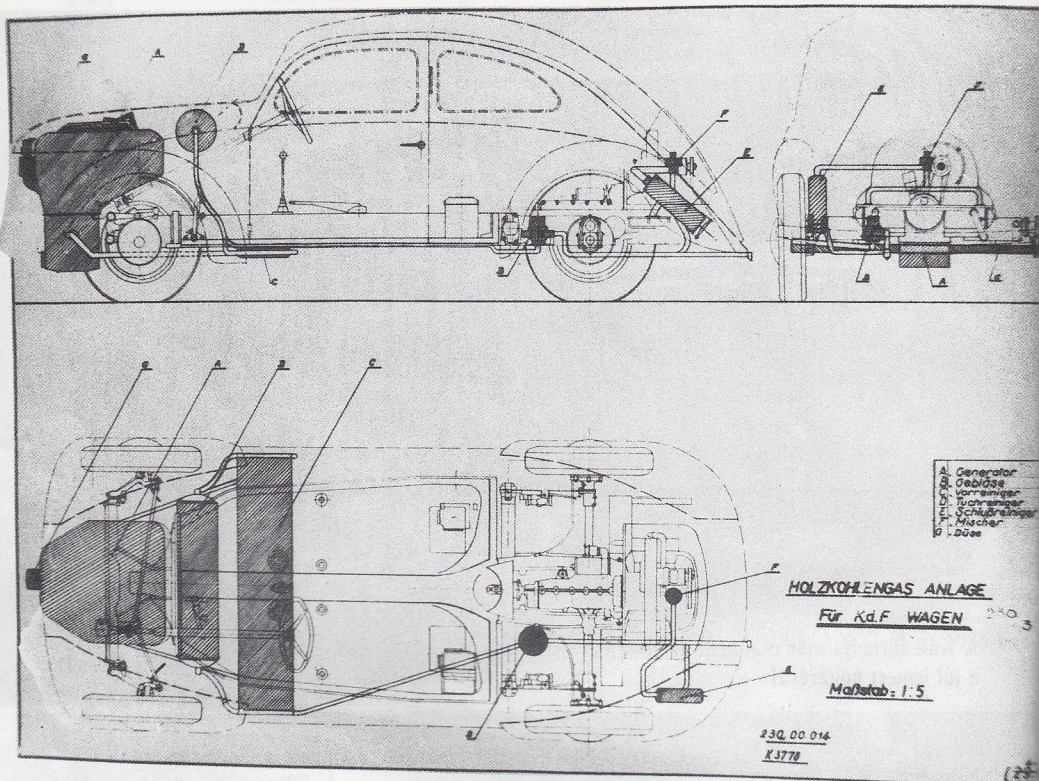
Ferry Porsche okleveles gépészmérnök írásaiban olvasható, miközben édesapja a Volksautón dolgozott, kapcsolatba került az NSU céggel, Németország második legnagyobb motorkerékpár-gyárával. Fritz von Falkenhayn, a gyár vezérigazgatója szintén kisautók gyártását tervezte. Porsche ajánlközá-

sát szívesen fogadta. Dr. Ferdinand Porsche alaposan átvizsgálta a W-12-es dokumentációját. A csillagmotort léghűtéses, négyhengeres bokszszerre, a kereszttrugókat torziósrudakra cserélte, a kocsi kívül-belül átalakította. Az új motorok jól viselkedtek, fékpadon 26-30 lóerőt teljesítettek, a torziósrudakkal azonban nem volt szerencséje. Elkészült autói, amelyeket Falkenhayn állandó ellenőrzése mellett építettek, sorra tönkrementek, mert a rudak nem bírták a terhelést. Miután megfelelő minőségű rúdru- ▶

gókhoz jutottak – az adódó motorhibákat könnyen kijavították –, újra elkezdődtek a próbák. Az egyik kocsiba Falkenhayn is beült, kiszállás után csak annyit mondott: úgy dübörög, mint egy kiérdemesült kötőrő. A további kísérletekre a vezérigazgatónak sem maradt pénze, így végső megállapodásra sem jutottak. Porschénak tehát ez a próbálkozása sem sikerült.

Dr. Porsche törekvéséről a lapok is írtak. A szokatlan formájú autók Adolf Hitler figyelmét sem kerülték el. Hitler 1933-ban több ízben a motorizáció fontosságáról szónokolt, 1934-ben, a Berlini Nemzetközi Automobil-kiállításon az olcsó, német tervezésű családi kisautók gyártásának szükségességét hangoztatta. A kormány – talán ennek hatására – pénzügyi támogatást ígért Porschénak. A Német Autóipar Birodalmi Szövetségétől kapott pénz ellenében 1935-re már gyártásra érett típust kellett produkálnia, olyat, amelynek vételára az ezer márkát nem haladja meg, az autópályán két felnőttel és két gyermekkel tartósan bírja a 100 km/h tempót. A kronstrassei munkatársak teljesíthetetlennek tartották a feltételeket, az Opel cég szóvivője még az 1500 márkás árat is kevésnek vélte; Opelék az érdekelte a hitleri program. Porsche azonban nem volt kishitű, erőltetett tempóban dolgozott az újabb autóján.

A három elkészült példányt (Typ 32 nevet kapta) 1,4 literes, körülbelül 30 lóerős bokszermotor hajtotta, s kifutotta a 110 km/h sebességet. Közülük kettőt Heilbronnban karosszálaltak, a fávázas kocsiszteket műbőrrel vonták be, a Stuttgartban felöltöztetett példány acélkarosszériával készült. A szövetség nem volt megelégedve az autókkal, Porschénak újabb három kocsit kellett összeállítania. E három autó VW-3 néven futott. 1936 szeptemberében ezek is gurultak, decemberig mindegyikük több mint 50 ezer kilométert futott; hibáik jelentéktelennek bizonyultak. A szövetség 30 darabos sorozatot rendelt belőlük a Daimler Benz-gyártól. A VW-30-asok volánjához az eddigi gyakorlattól eltérően nem a gyár mérnökei, hanem a megrendelő sofőrjei ültek. Összesen két-

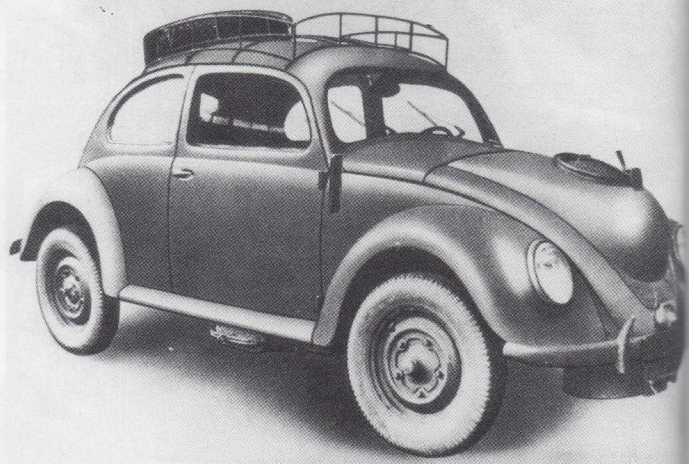


### A KdF fagázhajtással készült

millió kilométer próbatúrák után darabjaira szedték a kocsikat, konstrukciós hibát nem találtak bennük. Gyártásukra mégsem került sor, mert a Mercedes-gyárnak erre már nem volt kapacitása, a többi autógyár pedig kicsinek bizonyult a százezres sorozatok beindítására.

Az Opel cég vezetői 1934-ben mindig bemutatták Hitlernek az olcsónak nevezett autóikat. Remélték, kocsijaik megnyerik a Führer tetszését. 1937-ben a Kadett típusokat állították középpontba, az 1450 márkáért árusított autót úgy hirdették, hogy az a legolcsóbb családi kocsi Németországban, csak hogy nem népautónak nevezték. Hitler tájékoztatásakor az Opel vezetői között állt Heinrich Nordhoff gépészmérnök is, aki később diadalra vitte a „bogarat”.

Hitler nem vette jóvá, hogy az amerikai-német gyár beleüti orrát az általa meghirdetett népautóprogramba, de annak sem örült, hogy a New York Times 1937. április 23-án kelt berlini tudósításában enyhe éllel megjegyezte: a három évvel korábban bejelentett német népautót még mindig titokban tartják.



### Fagázhajtásos KdF a második világháború idején

Porsche és a szövetség szakemberei nagyobb sebességre kapcsoltak, s egy újabb sorozat gyártását határozták el, ennek VW-38 jelet adtak. Összeszerelésükkor már nem a konstrukciót vizsgálták, hanem a korszerű gyártásra, a műveletek elemzésére figyeltek.

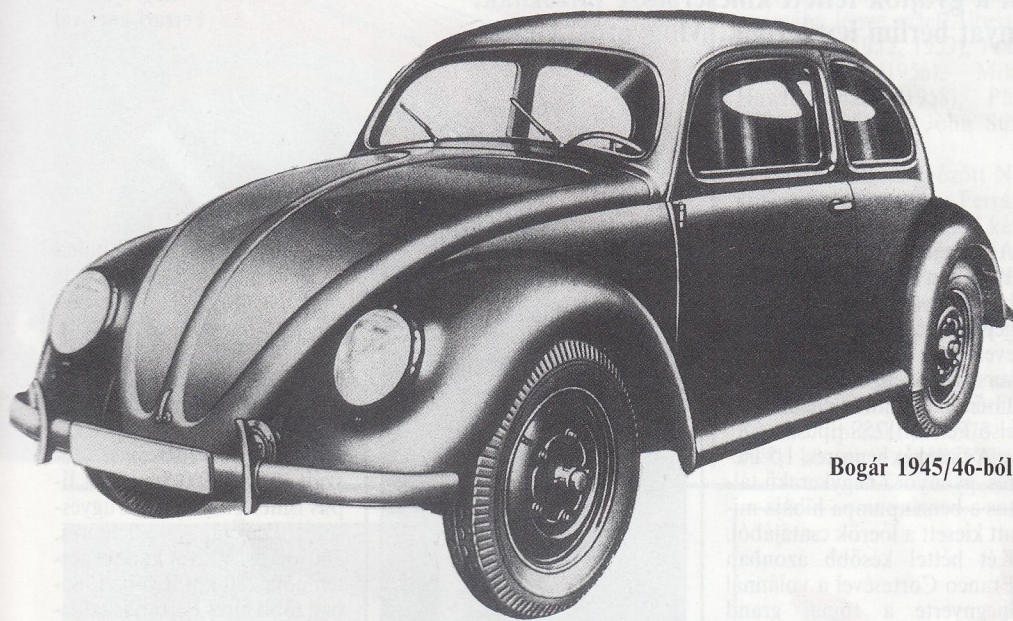
A VW jelűek 996 cm<sup>3</sup>-es motorral készültek (az 1134 cm<sup>3</sup>-es motorokat a háború alatt fejlesztették ki és ezeket a Kübelwagenekbe, a Schwimmwagenekbe, illetve a Staatswagenekbe szerelték). Porsche ve-

zetésével munkabizottság alakult, ezt röviden Gezuvo-nak (Gesellschaft zu Vorbereitung des Volkswagen) nevezték. Az újonnan felépítendő gyár helyét a Mittelland-csatorna melletti Wolfsburgban jelölték ki. A gyár mellé, a csatorna túlsó partjára több tízezer munkás részére város felépítését tervezték. A tervek elkészítésével az osztrák Peter Koller mérnököt bízták meg.

1938. május 26-án helyezték el a gyár alapkövét. Hitler, mint a vállalkozás fővédnöke, ünnepi beszédében egyebek mellett a következőket mondta: „Ha valaki nem jár Mercedesen, az bizonyára nem azért



Volkswagen-sorozat  
1941-ből



Bogár 1945/46-ból

teszi, mert ellensége a Daimler-gyárnak. Ha anyagi helyzetünk engedi, drágább kocsit veszünk. A nép nagy tömegei azonban ezt nem tehetik. Ez a kocsi pedig a nép számára készül, a tömegek igényeinek megfelelően, a tömegek öröme. Szolgáljon hát ez az autó a néptömegek öröme, hogy abból erőt merítsenek a munkához. Legyen azért KdF – Kraft durch Freude (örömből erő) – a neve.”

Az ünnepségen felsorakozott „bogarak” közt nyitottak is voltak. A szórólapokról megtudták az érdeklődők, hogy az autók egységesen késszürke színűek, 4,2 m hosszúak, 1,55 m szélesek, 2,4 m tengelytávúak. Sebességváltójuk 4+1 fokozatú, motorjuk 996 cm<sup>3</sup>-es, tömegük 650 kg, vételáruk 990 márka. Ez az ár kb. 250 dollárnak felelt meg (akkoriban 500 dollárba került a legolcsóbb kocsi az USA-ban). A KdF-re előtakarékosági rendszert vezettek be. A szórólapok szerint a jövődö tulajdonosok 5, 10, 15 márkás takarékbélyegeket vásárolhattak könyvecskéjükbe, így tervezték a vételár összeggyűjtését.

A gyár felépült – ha nem is teljes egészében –, s megkezdődött a termelés. A történelem azonban közbeszólt, kitört a második világháború. A bogár gyártósoraira katonai járműveket telepítettek; a gyári adatok szerint 51000 Kübelwagen, 15000 Schwimmwagen és 1000 Staatswagen hagyta el a gyár kapuit. A gyárat a háború utolsó szakaszában szinte porrig bombázták.

1945 második felében a romeltakarításban, az újjáépítésben dr. Ferdinand Porsche már nem vett részt (1951. I. 30-án meghalt). A gyár Heinrich Nordhoff vezetésével újjáépült, s elkezdődött a bogár jól ismert diadalútja.



Magyar tulajdonban lévő bogár-ös, amelynek történetéről rövidesen beszámolunk valamelyik lapszámunkban



# VÁGTÁZÓ PARIPÁK

Négy esztendővel ezelőtt, 1988 augusztusában hunyt el Enzo Ferrari. Az autóversenyzőből lett olasz sportkocsigyáros régebbi és újabb modelljei egyaránt a gyűjtők féltett kincsei közé tartoznak. Ezek közül mutat be néhányat berlini levelezőnk, Mogyorósi Géza.

**E**nzo Ferrari 1898. február 18-án, Modenában született. A technikai újdonságokért lelkesedő itáliai fiatalember 21 évesen ült először versenykocsi volánjához, negyedik helyet szerezve kategóriájában. Alig egy esztendővel később, 1920. október 24-én, már bajnokként ünnepelték Enzo Ferrarit, aki Alfa Romeo-val bizonyult a leggyorsabbnak.

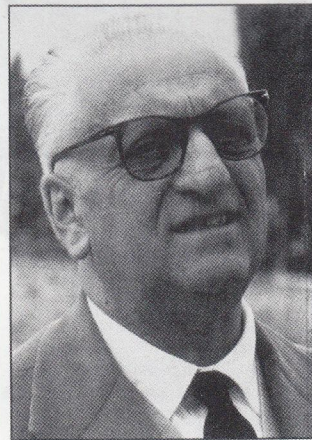
Alig 31 éves volt, midőn 1929 novemberében megalapította a Società Anonima Scuderia Ferrari céget, az Alfa Romeo versenykocsikra szakosodott vállalatot.

1930 tavaszán a Mille Miglia versenyen már három Ferrari-féle Alfa Romeo 1750-es is rajthoz állt. Maga Enzo Ferrari 1931 augusztusában versenyzett utoljára, ezüstérmét szerezve egy Alfa Romeo 8C 2300 MM típusal. Negyven versennyel és seregnyi győzelemmel a háta mögött 1938-ban Milánóban kapott új feladatot. Rábízták az Alfa Romeo frissen alapított versenyzőosztályának, az Alfa Corsénak irányítását. A munka csak rövid ideig elégítette ki a 40 éves szakembert. 1938 végén hátat fordított az Alfának, s 1940-ben saját céget hívott életre. Az Auto Avio Costruzioni Di Ferrari első sportkocsija, a 815-ös típus az Alfával korábban kötött szerződés értelmében még nem viselhette a Ferrari nevet.

A nyughatatlan sportember 1943-ban Maranellóban építet egy gyárat, ahol szerszámgepeket készítettek. A háborús évek nem kedveztek az autóversenyzésnek, de 1947. május 11-én már rajthoz állhatott az első Ferrari 125S típus.

A tizenkét hengeres, 1,5 literes, gyönyörű négykerékű táltoz a benzinpumpa hibája miatt kiesett a lóerők csatájából. Két héttel később azonban Franco Cortesével a volánál megnyerte a római grand prix-t. A F-1-esek világában 1948 őszén mutatkozott be a Ferrari Torinóban. 1949 nyara ismét aranybetűs a Ferrari-krónikákban, hiszen Luigi Chinetti és Lord Selsdom egy 2,0 literes, tizenkét hengeres, 140 lóerős Ferrari 166-ossal megnyerte a 24 órás Le Mans versenyt. A 185 km/h végsebességű modellnél nem kisebb dicsőséget szerzett négy évtizeddel ezelőtt Alberto Ascari, aki Ferrari 500/F2-es kocsijával automobil-világbajnoki címet nyert.

Gyönyörűnél gyönyörűbb sportkupékat, kabriókat, versenykocsikat épített a Ferrari cég az ötvenes-hatvanas években. A Pinin Farina tervezte kétüléses, vászontetős 250 Europa típus 3,0 literes motorja tizenkét hengeres volt. A 220 lóerős modell végsebessége (215 km/h) ma is tiszteletet érdeszt, hát még 1954-ben. Scaglietti álmodta meg az 1956-ban bemutatott 410 Superamerica típust. Az 5,0 literes, tizenkét

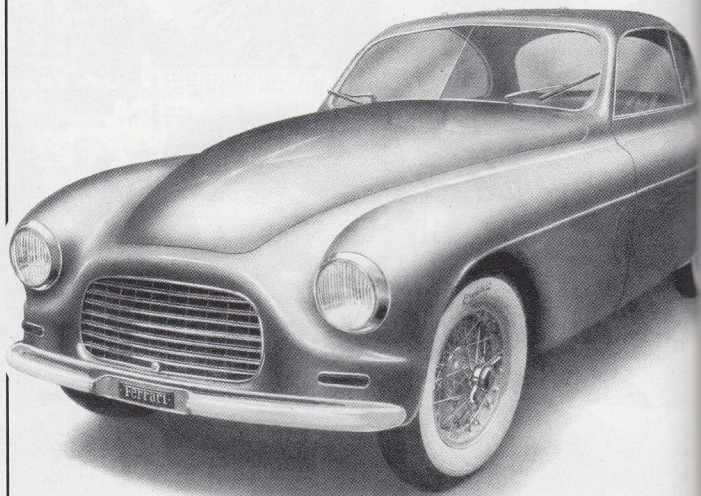


Enzo Ferrari (1898–1988)

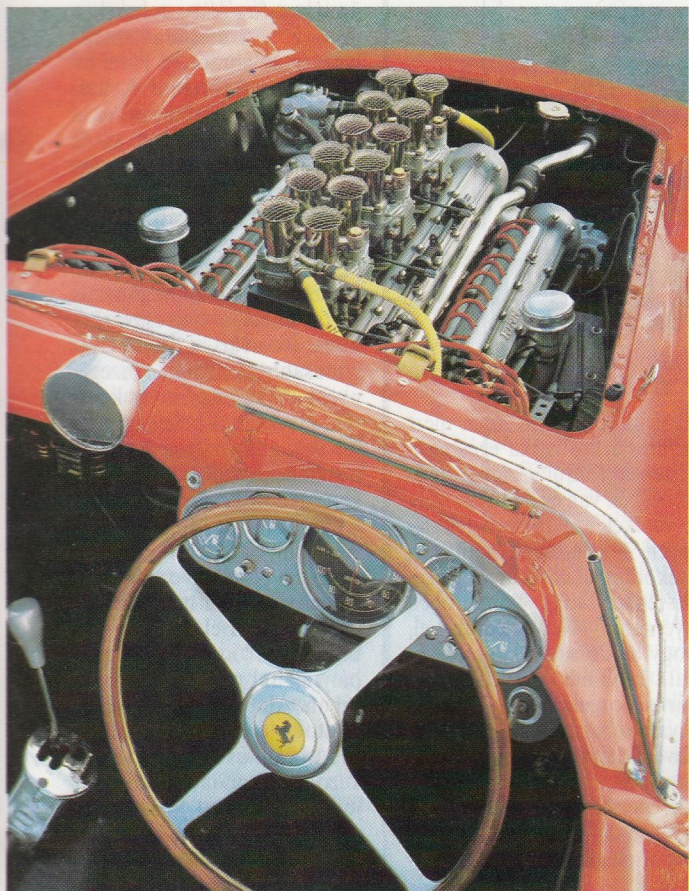
1952 Alberto Ascari – Ferrari 500  
1953 Alberto Ascari – Ferrari 500  
1956 Manuel Fangio – Ferrari 8 CL  
1958 Mike Hawthorn – Ferrari 246  
1961 Phil Hill – Ferrari 156  
1964 John Surtees – Ferrari 158  
1975 Niki Lauda – Ferrari 312 T  
1977 Niki Lauda – Ferrari 312 T2  
1979 Jody Scheckter – Ferrari 312 T4

F-1 világbajnokok  
Ferrari kocsival

hengeres, 340 lóerős itáliai modell akár 280 km/h-val is suhanhatott. 1958-ban a 250 GT volt a sztár. A 3,0 literes, 250 lóerős, V12-es táltoznak nem esett nehezére a 250 km/h-s vágtázás sem. A komoly technikai fegyelemmel, a szélcsatornák fürkészésével készült 1964-es 500 Superfast típus ismét Pinin Farina ügyességét dicsérte. Az 5,0 literes, 360 lóerős, V12-es kupé csúcstempója 280 km/h volt. 1966-ban több híres Ferrari is született Modenában. A 2+2 üléses 330 GT típus, 240 km/h-s végsebességével toborzott magának pénzes híveket, s népszerű volt a még fűrgébb 365



166 MM Le Mans 1949-ből



## Közelkép a legendáról

California típus is, a maga 4,4 literes motorjával. E kabrió csukott változata, plusz 60 lóerővel immáron 300 km/h-s tempóra volt képes.

A hetvenes években Niki Lauda szerzett ismét érmekeket Ferrari kocsikkal. Az osztrák versenyző 1975-ben, a 312 T típusal lett világbajnok, nyomába lépve ezzel Alberto Ascarinak (1952, 1953), Juan Manuelnak (1956), Mike Hawthornnak (1958), Phil Hillnek (1961) és John Surteesnek (1964).

1977-ben ismét győzött Niki Lauda, ezúttal egy Ferrari 312 T2-es modellel, majd kétszeres világbajnokként háttal fordított az itáliai versenytállónak. 1979-ben Jody Scheckter lett vb-csillag Ferrarival.

Az úrvezetők körében státuszszimbólumnak számító Ferrari típusokból 1978 és 1980 között az NSZK-ban

alig 450 talált gazdára. A korszériás, méregdrága sportkocsik hajnala Európában furcsamód a benzinárrobbanás után virradt fel. 1981-ben, a Szövetségi Köztársaságban már 158 Ferrarit értékesítettek, 1983-ban pedig már 210 vevő akadt. 1984-ben 294 új Ferrari-tulajdonost regisztráltak az NSZK-ban.

A többéves várakozási idő, s az F 40-es típus esetében például közel félmillió márkás ár ellenére Enzo Ferrari halálának esztendejében (1988-ban) már 489, zömében tűzpiros, paripaemblémás olasz sportkocsit adtak el Németországban. Ha tudjuk, hogy a 90-es években is alig 4000 új modellt gyártanak évente a Ferrari cégnél, nem lebecsülendő ez a tény.



## Mi úgy vigyázunk értékére, mint a hímestojásra.

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

### EMPACK KFT

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



## PÁRATLAN VÉDELEM

Üzletek: 1136 Budapest, Csanády u. 14.  
Telefon és fax: 120-8181  
1136 Budapest, Visegrádi u. 33/B  
Szerviz: az M3-as autópálya bp.-i kivezető szakaszán,  
Bp. XV. kerület, Vasutasház u. 2.  
Telefon: 06-60-20-954



# A TAKARÉKOS MOTORKERÉKPÁR-ÜZEM KULCSA A KARBURÁTOR!

**Hasznos takarékosági tanácsok  
250-es Puch-tulajdonosok számára  
az Autó-Motor 1940/6. számából.**

**A**djátok meg a motornak, ami a motoré – így hangzik a korszerűsített ige. Meg kell adni a motornak azt a motalkódadagját, amelyre szüksége van, mert ha kevesebbet kap, úgy „szomjazik”, és szomjúságának melegezéssel, kopogással és egyéb kellemetlen tünetekkel ad néha túl hangos kifejezést. A motor által – és különösen a 250-es Puch-modellek által – igényelt üzemanyagadag igen csekély és száz kilométerenként alatta marad a három liternek. Hogy sokan ennél többet fogyasztanak? Nem a motor a ludas ebben, hanem a beállítás, főképpen a karburátor beszabályozása körül elkövetett hibák és mulasztások. Adjuk meg tehát a motornak azt, ami a motoré, de: egyetlen cseppel sem többet. És meg leszünk lepve, hogy mennyi üzemanyagot takarítunk meg és havi motalkódadagunkkal mennyivel több kilométernek hághatunk a nyakára.

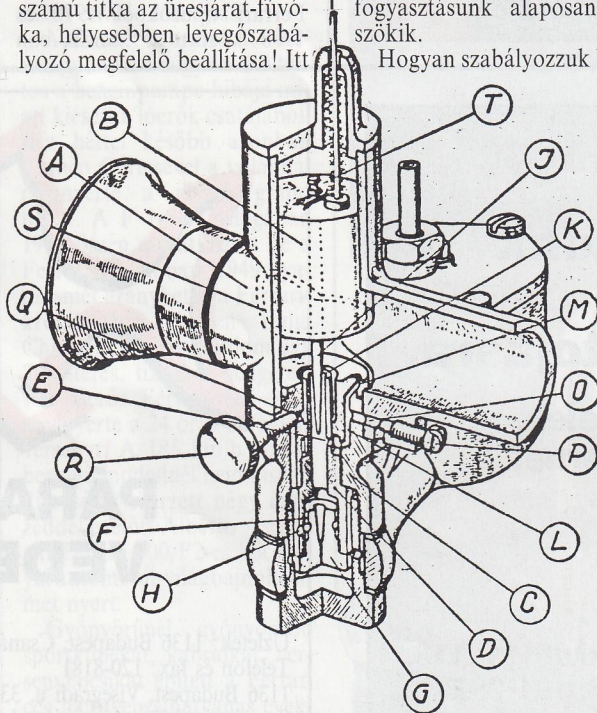
A korszerű Puch type 250-es gépek karburátorja úgynevezett Amal-típus, teljesen kiegyenlített és minden átmenet nélkül, tökéletesen automatikusan dolgozó műszer, amely helyes beállítás esetén a legkülönbözőbb terhelések és fordulatszámok mellett is mindenkor ideális arányú levegő-üzemanyag keveréket szállít a motornak. Műszaki leírásával nem kívánunk foglalkozni, a betűkkel és azok magyarázatával ellátott ábra ugyanis megmond mindent. Működéséről csak annyit, hogy a keverék arányát lassújárásban az

üresjárat-fűvóka, közepes fordulatszámú a főfűvókába illeszkedő kúpos tű, valamint a fojtóharang vájata, teljes fordulatszámú pedig a főfűvóka szabályozza, ez magyarázza meg azt, hogy miért kapunk mindenkor és minden körülmények között helyes arányú keveréket.

A takarékos fogyasztás első számú titka az üresjárat-fűvóka, helyesebben levegőszabályozó megfelelő beállítása! Itt

történik a legtöbb hiba, mert az üresjárat-fűvóka egészen a közepes fordulatszámig működésben van és ha túl gazdag keveréket szállít, úgy feleslegesen sok üzemanyagot pocskékolunk el anélkül, hogy sebességben vagy vonóerőben nyernénk. Ne feledjük el, hogy a túrázás kikapcsolásával üzemünk oroslánrészét városi forgalomban végezzük olyan sebességben, amikor a keverékképzésben az üresjárat-fűvókának igen nagy a szerepe, ha tehát itt beállítási hiba van, úgy üzemanyagfogyasztásunk alaposan felszökik.

Hogyan szabályozzuk be az



A karburátorház  
B fojtóharang  
C fűvókaház  
D fűvókatest  
E üresjárat-fűvóka (furat)  
F főfűvóka  
G fűvókatalp  
H a fűvókához vezető benzincsatorna  
J fűvókátű  
K a tű befogadására szolgáló fűvókafurat

L üresjárat-benzincsatorna  
M üresjárat-gázkeveréktorok  
O üresjárat-levegőtörök  
P üresjárat-szabályozócsavar  
Q indítózelep-fűvóka (furat)  
R indítózelep-szabályozócsavar  
S fojtóharang kivágása  
T a tű állását rögzítő lemezek hornyai

üresjárat-fűvókát takarékosan üzemre? Az üresjárat szabályozása az ábránkon P-vel jelölt csavarral történik. A metseten jól látszik, hogy ez a csavar tulajdonképpen azt a levegőmennyiséget szabályozza, amely a főfűvókába fűrt és E-vel jelzett üresjárat-fűvókán kiáramló és az M ponton kilépő üzemanyaghoz keveredik. Minél nagyobb a levegőnyílás – azaz minél jobban csavarjuk kifelé a csavart –, annál levegődúsabb, benzinben szegényebb, takarékosabb a keverék. Ha viszont befelé csavarjuk a szabályozócsavart, úgy benzinben gazdagabb, levegőszegényebb keveréket adunk, tehát többet fogyasztunk. A szabály: annyira kifelé csavarni a szabályozócsavart, amennyire azt a meleg motor anélkül bírni el, hogy a karburátorból lődözne, vagy szabálytalanul pörögne lassú túrában. Alapvető hiba az üresjáratot hideg motornál állítani! A beállítás menete a következő: amikor motorunk már jól felmelegedett, visszaveszünk a gázt annyira, hogy motorunk egészen lassú fordulatszámú pörögjön és a P jelzésű csavart lassan és fokozatosan addig csavarjuk kifelé, amíg motorunk el nem kezd a karburátorból lődözni (visszaköpní) és üzeme nem válik szabálytalanú. Azt a pontot kell kikeresnünk, amikor a visszaköpnés és a szabálytalan üzem éppen hogy nem jelentkezik. Néha előfordul, hogy bár a szabályzócsavar egészen befelé van csavarva, mégis lődöz a motor, ilyenkor a főfűvóka oldalába fűrt kis furat (E) van részben eldugulva. Ha egészen el van dugulva, úgy motorunk lassú túrában egyáltalában nem hajlandó pörögni.

Középső fordulatszámúknál a fűvókába beleillő kúposodó tű (J) szabályozza a keveréket. A tű a felső végébe mart hornyok segítségével süllyeszteni és emelni lehet. Minél mélyebben van a tű, annál gazdagabb a keverék, annál nagyobb a fogyasztás. Normálisan a tű állása a felülről számított második hornyon.

A főfűvóka nagysága csak teljes vagy a teljeshez közeli gázadásnál szabályozza a keveréket, merőben elhibázott dolog tehát kisebb főfűvókát

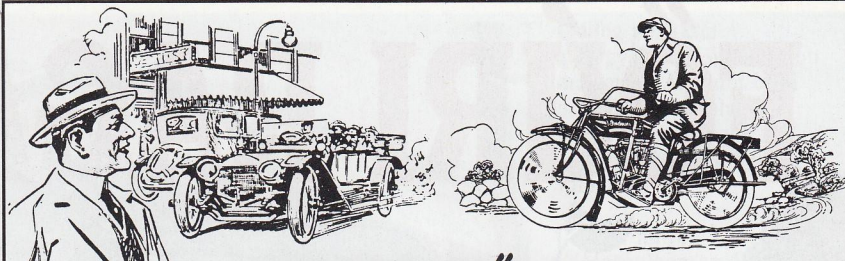
szerezni, mert hiszen a mai viszonyok között már takarékosági okokból sem haladunk fokozott sebességgel. Itt említjük meg, hogy a 250-es Puch túramodelleken 85-ös, a sportmodelleken pedig 124-es fűvókát rendszeresített a gyár, amittől eltérni semmiképpen sem szabad.

A takarékos üzem másik fontos szereplője az indítószelvény. Így nevezzük az ábrán R betűvel jelzett szabályzócsavart, amelynek az a szerepe, hogy a hidegen való indítást megkönnyítse. Az indítószelvényt csak addig szabad nyitva tartani, amíg a motor kissé meg nem langyosodott, ha tovább is nyitva tartjuk, sőt nyitva felejtjük, úgy fogyasztásunk rendkívül nagy lesz. Indulásnál tehát ne elégedjünk meg azzal, hogy az indítószelvényt zárjuk, egyben győződjünk meg arról, hogy valóban teljesen be van-e csavarva. Indításnál sohasem nyissuk fél fordulatnál jobban az indítószelvényt, és amikor motorunk már meglangyosodott lassan, ujjunkkal fékezve hozzuk vissza a teljes zárt állásba.

Mint minden anyag, a karburátor is kopásnak van kitéve. Hosszabb üzem után megkopik a tű, a főfűvóka, a fojtóharang. Ilyenkor megváltozik a beállítás, hamis levegőt kap a motor és a fogyasztás rendszerint alaposan fokozódik. Ha tehát 200 000 kilométernél többet futott gépünk fogyasztása túlzott, úgy kifizetődik a kopott alkatrészek felújítása, illetve javítása.

Összefoglalva: a takarékos fogyasztás ellenségei a karburátor háza táján a következők: a nem teljesen zárt indítószelvény; túl gazdag üresjárat-beállítás; túl mélyen beállított fűvókátű; kopott fojtószelvény, fűvókátű; szivárgás.

A takarékos üzemet igen gyakran a karburátoron kívül más is rontja, mielőtt tehát a karburátorhoz nyúlnánk, állítsuk be pontosan a gyújtást, és gondoskodjunk arról, hogy a hangtompító edényben összegyűlt korom ne gátolja az elégett gáz szabad ürülését.



## A SZERKESZTŐ OLDALA

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

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

### Abonnementsmöglichkeiten in Ausland / Abroad subscription

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

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

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

DÁNIA: Munksgaard, 35 Norre Sogade, 1370 Copenhagen

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

FRANCIAORSZÁG: Société Balaton, 67. 75015 Paris bld Pasteur

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

IZRAEL: Hadash, P.O.B. 26116, 652160 Tel-Aviv: Gondos Sándor, P.O. Box 44515, 31333 Haifa, Lepac Ltd., 15 Rambam Str.; Tel-Aviv: Hungarian Cul-

ture and Business Center, Allenby St. 38., P.O.B. 26439; Tel-Aviv, 652116

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

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

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

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

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

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

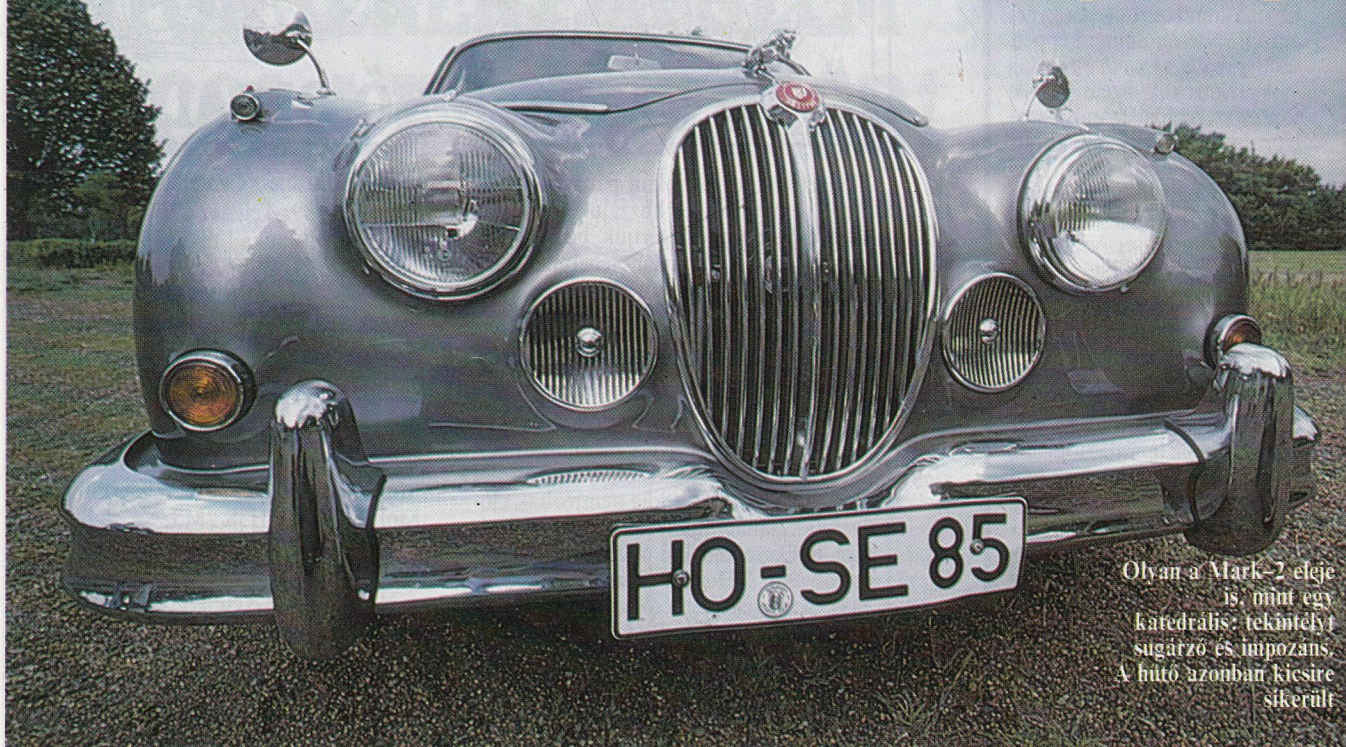
SVÁJC: Magda Szerday, Teichweg 16. 4142 Münchenstein

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

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

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

# FŐÚRI RAGADOZÓ



Olyan a Mark-2 eleje is, mint egy katedrális: tekintélyt sugárzó és impozáns. A hűtő azonban kicsire sikerült

**Budapesten működik egy kis műhely, amely a legendás angol autógyár, a Jaguar régebbi típusainak felújítására szakosodott. Az egyik restaurált Mk-2-est Gajdán Miklós mutatja be, a fényképeket L. Szabó László készítette.**

**A**z angol felsőosztály kedvenc autójának, a Jaguarnak neve nem ismeretlen hazai autósaink előtt. Annál kevesebben mondhatják el magukról, hogy ilyen márkájú autójuk van. A gyorsaságukról és luxuskivitelükről híres előkelő ragadozók tartásának új divatja éled Nyugaton, a ma is korszerűnek tekinthető, ugyanakkor – már koruknál fogva is – méltóságos megjelenésű Jaguarokért súlyos dollárezerket hajlandók fizetni a gyűjtők vagy a különleges autóval közlekedni vágyók.

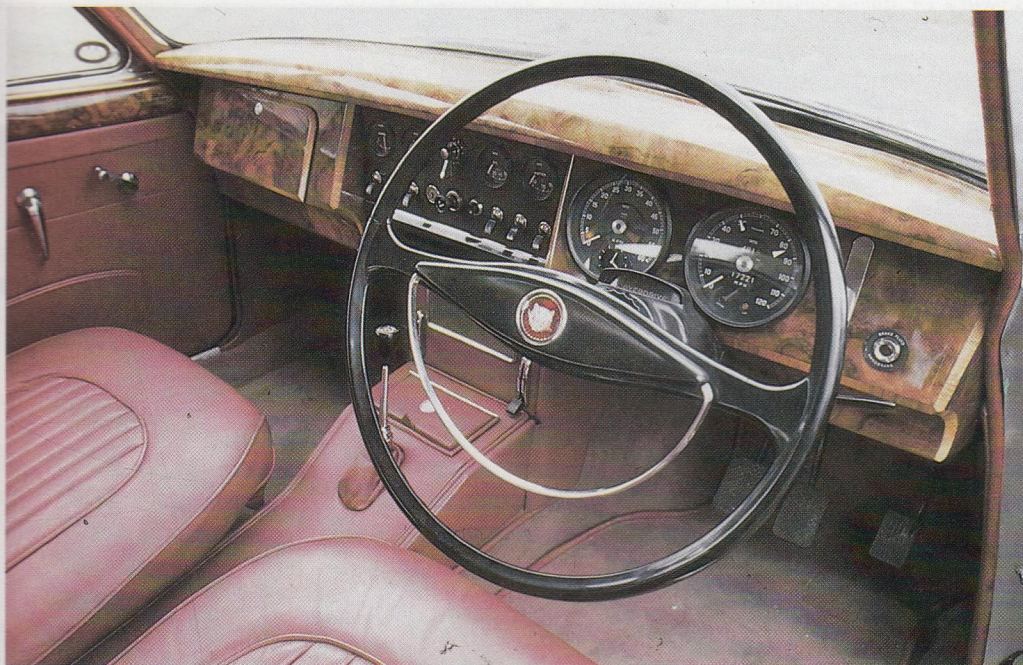
A Jaguar gyártmányai

hosszú ideig jóval saját koruk előtt jártak; sok olyan megoldást vonultattak fel, ami a nagy sorozatban gyártott autókban csak manapság vált általánossá. Erre jó példa a hatvanas évek elején gyártott Mark-2-es, amelyet ha végignézzünk részegységről részegységre, sok-sok érdekességet vehetünk észre. Kezdjük talán az elején, a hathengeres motornál. A soros, hathengeres elrendezés ma is a legkiegyensúlyozottabb motorműködést teszi lehetővé, az ilyen erőművek minimális rezgést továbbítanak a karosszériára. A gázcserét hengerenként két-két szelep látja el, de a henger-



**Mély és tágas a csomagtartó, aminek teteje nem engedi, hogy berakodás közben a csomagtartóba beessen az eső**

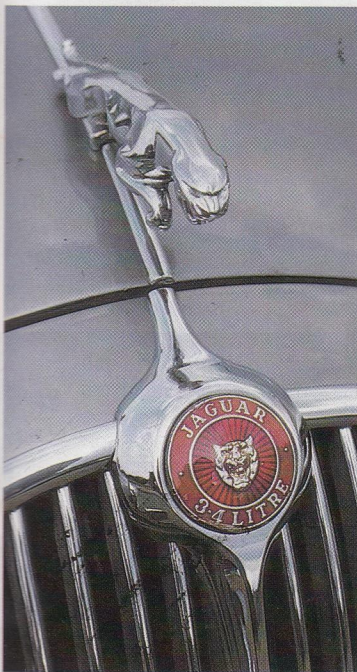
sor egyik oldalán elhelyezett kipufogószelepeket és a másik oldalon elhelyezett szívószelepeket külön-külön vezérműtengely mozgatja emelőtőkék közbeiktatásával. Ez a vezérműmegoldás – azzal a módosítással, hogy ma már hengerenként négy szelepet alkalmaznak – csak a nyolcvanas



Csillog a laktól a diógyökérből újragyártott műszerfal. Az autót belül mindenütt kizárólag természetes anyagok borítják: fa, bársony és valódi bőr

évek autóin vált általánossá. Hasonlóan az ötfokozatú sebességváltóhoz, amely azért nem teljesen olyan, mint ami-

Nem marad el a hátsó ülők kényelme sem az első üléseken helyet foglalókétól. Sőt, az első ülések háttámlájába szerelt asztalok akár a whiskyspohárnak is jut hely. A Jaguar rugózása lehetővé teszi, hogy a pohár tartalma ne kerüljön a drága kárpitokra

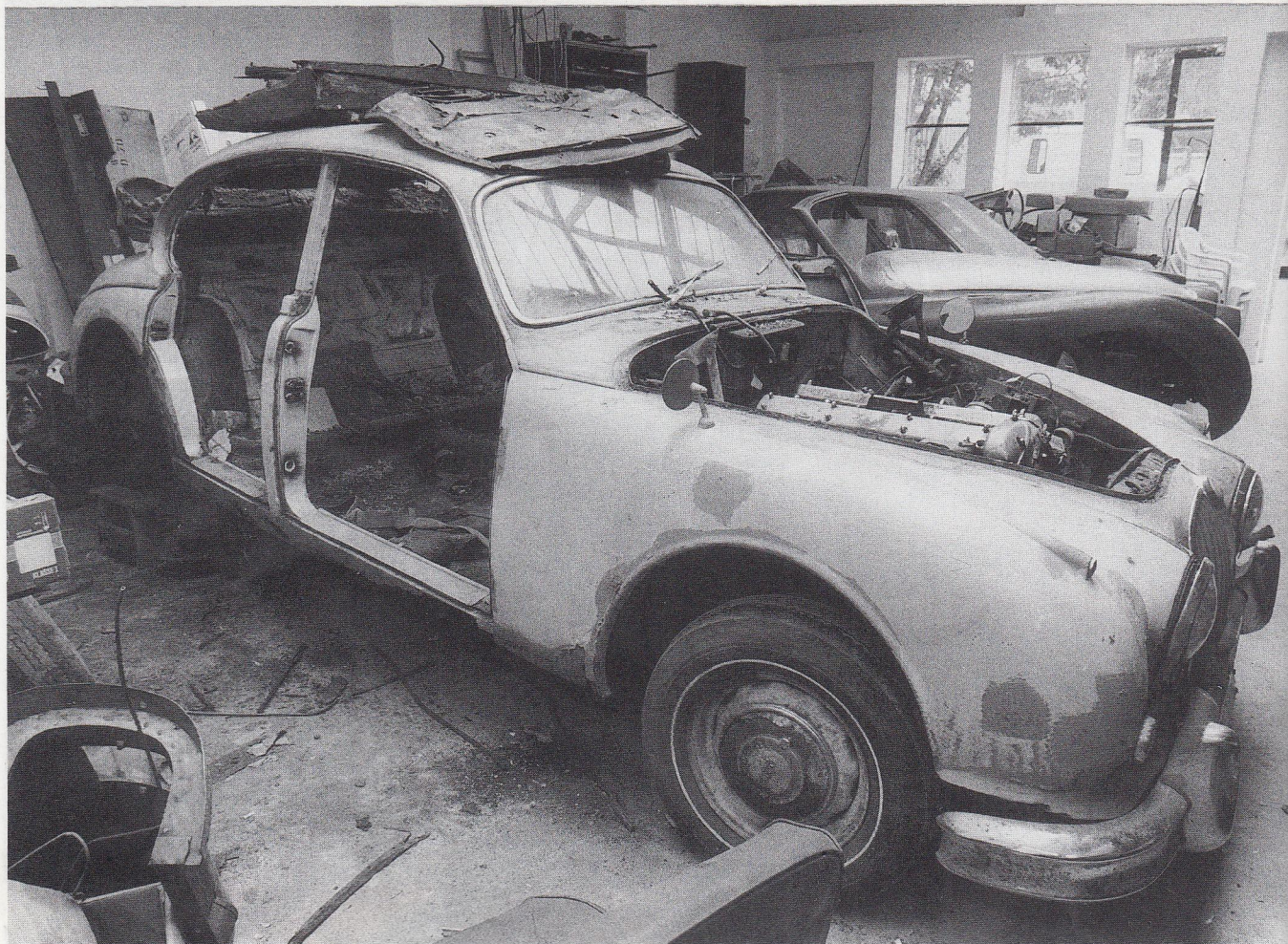


Még a jelvények sem mindennapiak, méltók az egész járműhöz



Eredetileg acéllemezből sajtolt keréktárcsákkal árusították a Mark-2-eseket, mégis alig találni olyan példányt – főleg felújítva –, amelyen nem krómozott küllős tárcsa csillogna

lyet egy most gyártott autóban felfedezhetünk. A közepben elhelyezett váltókarral négy fokozatot kapcsolhatunk, az ötödiket, a külön egységet képező overdrive-ot elektromos úton hozhatjuk működésbe. Korszerű megoldásokkal nemcsak a hajtás, hanem a fékberendezés környékén is találkozhatunk. A Jaguar volt az első a világon, amely autóit a több szempontból kedvezőbb tulajdonságot mutató tárcsafékkal szerelte fel. Ebben is üttörő a gyár Mark-2-es modellje, ►



► amelynek mind a négy kerekén ilyen berendezést találhatunk, ami ma is csak a drágább, igényesebb típusokban fordul elő.

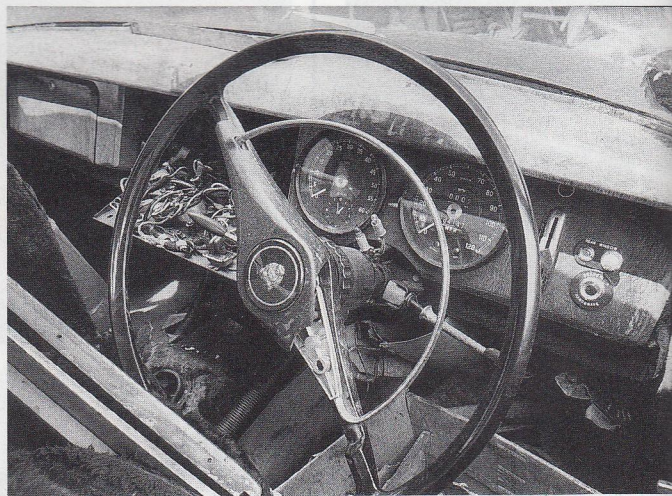
A műszaki megoldások mellett még számos olyan apróságot fedezhetünk fel ebben a modellben, ami a vezető vagy az utasok kényelmét – ezzel közvetve a biztonságot – szolgálja. Ilyen például az állítható kormányoszlop. A kormánykerék tövében egy csavart meglazítva a kormánykerék kihúzható, illetve betolható, így a vezetőnek éppen a leginkább kézreésszerű helyzetbe állítható be. Érdekes figyelemesség, hogy az autó lekerekített formája miatt nem látható részeknél (első sárvédőkön a helyzetjelző felett) olyan kis lámpákat helyeztek el, amivel a nagyméretű jármű mozgása szemmel követhető. A tervezők gondosságára utal az is, hogy a kesztyűtartó megvilágítására kék fényű lámpa szolgál, ami sokkal kevésbé zavaró, mint az éjszakában a vezető szemébe vá-

**Nem éppen szívderítő egy valaha elegáns és szép autót ilyen állapotban látni. Az ajtók és a motortér tető már a kezdődő felújítási folyamat miatt nincs a helyén**

**Mindenütt a pusztulás nyomai, az utastérben is. Szerencse, hogy még a kormány közepének műanyag díszjele is beszerezhető**

gódó – ma általánosan alkalmazott – fehér fény.

Am bármilyen gondosan készítettek el egy autót, az idő legtöbbször ezeken is győzedelmeskedik, és húsz-harminc év elteltével úgy néz ki némelyik, mintha csirkeótlót kezdve mindennek használták volna, csak közlekedési eszköznek nem. Különösen igaz ez az Amerikából előkerült darabokra, ahol mindig is kevesebb értéke volt az autók-nak, mint kontinensünkön. Ott csak használati eszköz



– és státusszimbólum – az autó, de amint ezt a szerepet nem tudja betölteni – lejár az ideje –, máris a szemétdombon köt ki. Ezt a sorsot nem kerülhették el a Jaguarok sem, amelyeknek egyik fő piaca volt az Egyesült Államok.

A ma előkerülő roncsok nagy része ezért a tengerentúlról érkezik, de gyakran kerül

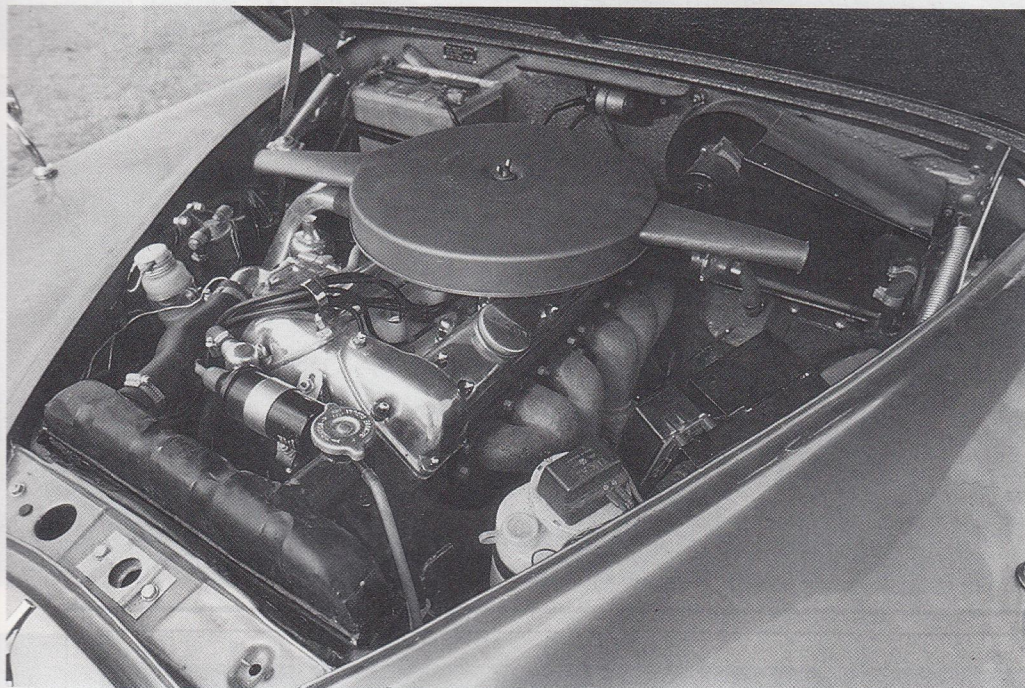
elő egy-egy agyonhasznált, agyongyötört darab angol vagy éppen német házak udvaraiból, istállóiból. Az a Mark-2-es, amely cikkünk főszereplője, éppen a gyártó országából, Angliából származik, onnan került új – német – tulajdonosához, aki úgy döntött, felújítja romos szerzeményét.

A „pincéből” húz a 3,4 literes, hathengeres, kétvezérműtengelyes motor

korrodálnak a hengerekkel. A karosszériákat inkább lehet szitához hasonlítani, és az utastereket legtöbbször a teljes pusztulás uralja. A faborítások elvetemedése és a kárpitok foszlányokban lógása jelzi az idő múlását, meg az egymást követő tulajdonosok egyre csökkenő gondosságát.

tetésével együtt. Ez a füzet kíséri végig az autót, ebbe kerül bele az, hogy mit kell kicserélni és mit lehet felújítani. A nagyobb részegységeket címkékkel is megjelölik, így teljesen egyértelművé válik a hovatartozásuk. A különböző részegységeket (motor, sebességváltó, futómű) is ott helyben

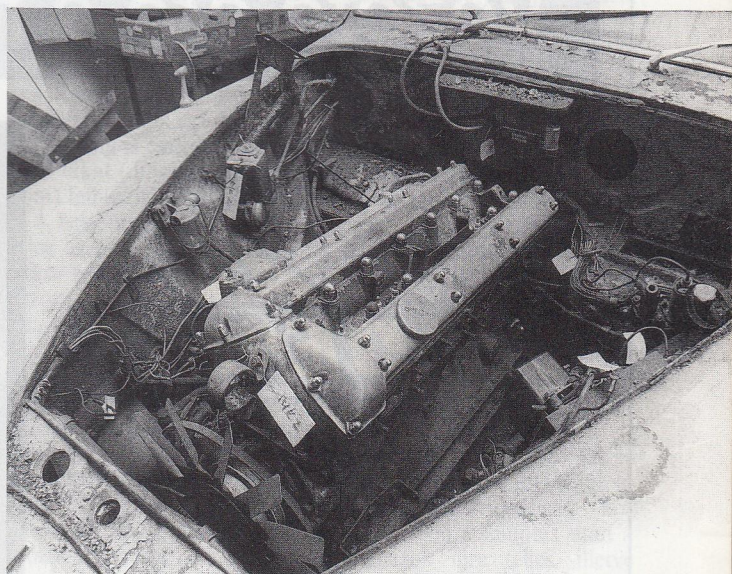
szedik szét alkatrészeikre, miközben tovább osztályozzák őket. Például a motor, a sebességváltó szétszerelése közben is felírják a szükséges új alkatrészeket, amelyeket a lista elkészültével egyenesen a gyártót rendelnek meg. A részegységek szétszerelésével párhuzamosan folyik a segédke-retre helyezett karosszéria felújítása, ami a korrodált részek kivágásából és az új, általában saját készítésű karosszériaelemek behegesztéséből áll. A fényezést már egy külső műhely végzi, hasonlóan a gépmunkákhoz, hiszen minden munka ellátására a kis műhelyben nem lehetnek felkészülve. A gépmunkákra természetesen akkor kerül sor, amikor az új motoralkatrészek – csapagyak, dugattyúk, dugattyúgyűrűk, szelepek – már megérkeztek a gyárból. A Jaguarnál hosszú távon gondoltak a vevőkre, ezért gyakorlatilag a régi típusokhoz is kivétel nélkül minden megrendelhető. De ennél többet is tudnak: a régebbi gyártású járművekhez olyan alkatrészeket is árusítanak, amelyek beépítésével a mai környezetvédelmi szabványok kielégíthetők. A cikkünkben szereplő Mark-2-est is olyan szelepülésekkel és szelepekkel



Erre a munkára egy kis budapesti műhely kért fel, amely már két éve foglalkozik a legendás járművek rendbe hozásával. Általában sirlalmas állapotban érkeznek ide a Jaguarok, sok alkatrészük egészen máshol van, mint ahol eredetileg lennie kellene. A motorokat legtöbbször meg sem lehet mozdítani, a hosszú állásban a dugattyúk össze-

Általában ilyen autóknak lát neki Harmat Imre és kis csapata, hogy olyan járművé varázsolják vissza őket, amelyekre ők is, a Jaguar-gyáriak is, és természetesen a tulajdonos is büszke lehet.

A munka az autók részegységekre bontásával kezdődik, aminek minden lépését feljegyzik egy kis füzetbe az alkatrészek állapotának feltün-



Kis címkék jelölik az egyes egységek hovatartozását. Így is impozáns a soros hathengeres motor két vezérműtengelyházának látványa

újították fel, amelyek lehetővé teszik olmozatlan benzin használatát a motorban. Erre a nyugatnémet megrendelő kérésére került sor, mert Németországban veterán járművekre is kötelezően előírják először az olmozatlan benzin, ▶

**Garázs** **Santhou CLASSIC** MAGYAR-NÉMET VEGYÉSVÁLLALAT  
CAR & FURNITURE LTD.

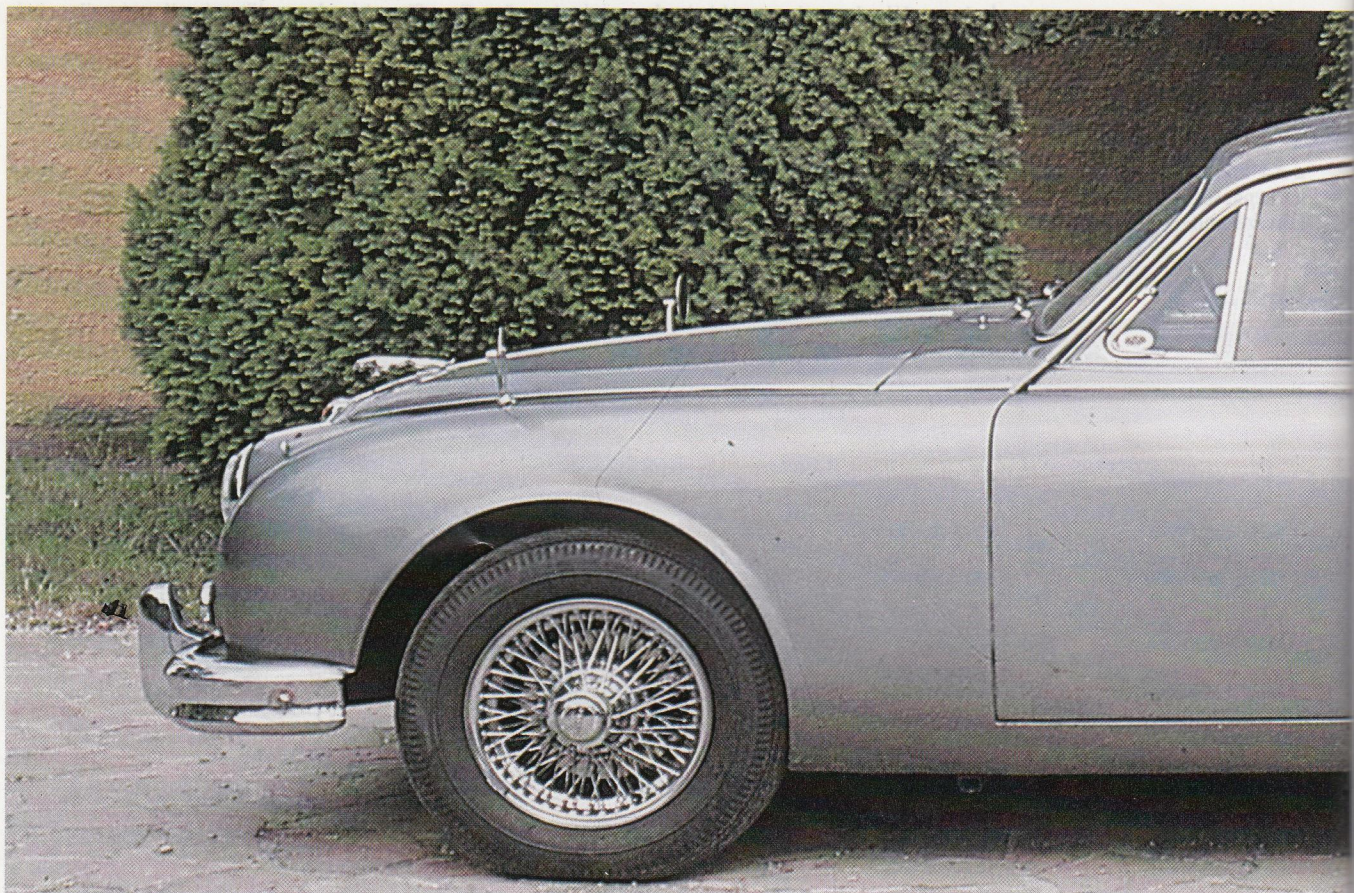
**RÉGI AUTÓK MOTOROK**  
-HAJÓK-  
-ÉS AZOK ALKATRÉSZEI-

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

Klasszikus járművek beszerzése, garázsírozása, ápolása, szerelése.

Luxus- és sportkocsik bérbeadása  
H-1202 BUDAPEST, XXKER.  
-PESTSZÉNTÉRSZÉBET-  
LÁZÁR U. 39. A.  
LŐCSÉ U. 2.  
H.-P.: 8-17h TELEFON 122-75-64 IRODA TELEFONY 12-79-360

NYILVÁNTARTOTT  
KÖZLEKEDÉSI  
MŰHELY  
REGISZTRÁCIÓS  
CSOPORT



## Vezető erő a technológiában



A termékek kizárólagos magyarországi forgalmazója

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

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

A Jaguarok alakja  
mindig emlékeztel  
a nyvadó ragadozóra.  
A Mark-2 is mintha  
negrásra készült...



### Otthonosan mozog a mai forgalomban is a harmincéves Mark- 2-es

néhány éven belül pedig a katalizátor használatát. (Bár kényelmetlen ennek az előírásnak eleget tenni, mégis jogosnak kell tekintenünk, hiszen az a kategória, amelybe ezek a Jaguarok is tartoznak, egyre népszerűbb, mert egyszerre lehet vele „megjelenni” és – ráadásul – még közlekedni is.) A gépmunkák elvégzése és az új alkatrészek beszerelése után

összeszerelik a részegységeket, amelyek a lefényezett karosszériába kerülnek be. Ezután „már csak” az utasteret kell berendezni, ami korántsem olyan egyszerű, mint elsőre gondolnánk. Például a valódi bőrből készült kárpitok alapanyagának olyan szigorú feltételeknek kell megfelelnie, ami csak külföldről – nyugati irányból – beszerzett anyagokkal lehetséges. Erre alkalmasak azok a bőrök, amelyek a Mercedes-gyári szabványokat is kielégítik, amelynek fel-

tétele a hőfoktűrés és a lángállóság is. A faborítások pótlása sem egyszerű dolog, mert bár ügyes kezű asztalosuk van, de a fa beszerzése ebben az esetben is csak külföldről lehetséges. Ennek szintén a fokozott igényesség az oka, a Jaguarokat mindig is csak a legnemesebb fákat (diógyökér, mahagóni) felhasználva díszítették.

A belső munkákkal egyidejűleg az autó kívül is szépül, ekkor kerülnek fel az újrapolított, újkrómozott vagy éppen gyári új díszítőelemek az autóra. Ezzel volt egyébként a legtöbb gondjuk, mert olyan hazai csiszolót, és főleg krómozót nem találtak, aki a szigorú minőségi követelményeknek megfelelt volna. Emiatt gyakran kénytelenek új alkatrészt vásárolni, vagy külföldi krómozót felkeresni, aki képes a megfelelő minőségű munkát nyújtani. A küllős kerekek esetében általában mégsem töprengenek, a régi kerék kifűzése, darabonkénti krómozása és újbóli összeszerelése többbe kerül, mint az új keréktárcsák meghozatala a gyárból.

A felújítást követően egy

gyönyörű, új Jaguar áll előttünk, amely érdekes módon nem ugyanolyan jó, hanem jobb, mint a gyári. Egy hibát ugyanis elkövettek annak idején az angol tervezők: a külső forma érdekében egy kicsit alulméretezték a hűtőt. Ezért az ebben az időben készült Jaguarok hajlamosak voltak a túlmelegedésre, aminek úgy lehet – utólag – elejét venni, ha a motor járásakor állandóan forgó ventilátor mellé beépítenek még egy elektromosat is. Ezt Harmat Imréék is minden esetben elvégzik, mégpedig eredeti, a Jaguar-gyár által éppen erre a célra előállított ventilátor beszerelésével.

Az apró módosításoknak és az eredetileg is nagyon jól sikerült konstrukciónak köszönhetően a felújítás után a Jaguarok újra teljes, illetve növelt értékű használati eszközök. Környezetkímélő erőforrásaikkal, korszerű fékberendezéseikkel nagy mértékben megfelelnek a mai elvárásoknak, sőt a kényelmi, esztétikai szempontokat figyelembe véve meg is haladják őket.



# BESZÉDES SZÁMOK

Folytatjuk Négyesi Pál statisztikai sorozatának közlését.

Most az 1928. év következik. A zárójelben lévő adatok az előző évi állapotot mutatják.

**A**z 1928. december 31-i állapotot tükröző statisztika bevezetője arról tanúskodik, hogy néha jobb nem ismerni előre a jövőt: „Az 1926. év óta a motoros járműveknél megindult erős ütemű szaporodás az elmúlt esztendőben is folytatódott, ami arra enged következtetni, hogy ez most már állandósulni fog.” És hamarosan jött a világgazdasági válság...

Az 1928. esztendő 6344 gépjárművel növelte a motoros járművek állományát, s ezzel Magyarországon az 1928. év végével személygépkocsi 10 246  
bérautó 1 234  
autóbusz 505  
teherkocsi 3 609  
egyéb automobil 608  
motorkerékpár 8 048,  
azaz összesen 24 250 gépjármű volt forgalomban.

1928-ban az automobil-állomány növekedésében bizonyos visszaesés jelentkezett. Míg 1927-ben 2547 személyautó és 1964 motorkerékpár volt forgalomban, 1928-ban már csak 2221, illetve 3143.

A motorkerékpároknál azért mégis tapasztalható növekedés, mert sokkal olcsóbbak. Ráadásul viszonylag csekély részletekben is törleszhető az ár. Mindez az automobilokénál jóval szélesebb vevőkört biztosít.

A havonkénti gyarapodásban sokkal nagyobb kilengések észlelhetők, mint az előző évben. Az automobiloknál március (25 db) és szeptember (527 db) képviseli a két végletet. A motorkerékpárok decemberi gyarapodása volt a legkisebb: 33 db. A májusi 371-es szám a legmagasabb az évben.

A járműtulajdonosok szerint vizsgálva az állományt megállapíthatjuk, hogy az 1928. év végén az ország személyautóinak mindössze 0,7 százaléka (1927-ben 0,9 százalék) volt állami tulajdonban. A motorkerékpároknak 1,1 százaléka (előző évben 1,7 százalék) volt az államé.

A kocsiszekrény szempontjából nézve ebben az évben az a tendencia, hogy az eddig meglehetősen elhanyagolt csukott karosszerű kocsikat most már mindegyik kocsitípusnál egyre inkább kezdik előnyben részesíteni. Az év folyamán a forgalomba állított személykocsiknak körülbelül a fele csukott gép volt, ezért aztán a személyautóknál az állomány 27 százaléka (21,1 százalék) tartozott a csukott szekrényű kocsik közé. Számszerűleg: nyitott 7866, csukott 3103, kombinált 511.

## Személykocsik

*Teherbírás szerint:*

1-2 személy	351
3-4 személy	6554
5-6 személy	4446
6-nál több személy	129.

A 3-4 személyes gépek a leggyakrabban használatosak. Ezekre a gépekre esett az év végén az állomány 57,1 százaléka (52,1 százalék), míg a nagyobb, 5-6 személyes kocsik 38,7 százalékkal (43,7 százalék) szerepeltek. A kis gépeket akkor még meglehetősen elhanyagolták: mindössze 3,1 százalékos a részvételi arány (3,2 százalék).

*Az erőforrás neme szerint:*

benzin	11 467
villamosság	13

*Lóerő szerint (adólóerő!):*

6 lóerőig	374
7-10 lóerő	3073
11-20 lóerő	7145
21-30 lóerő	831
30-on felüli lóerővel	57

A lóerő szerinti osztályozás azt mutatja, hogy a gépkocsiknál továbbra is a 11-20 lóerővel bíró gépek vannak túlsúlyban. Ebbe a kategóriába tartozott a személyautók 62,2 százaléka (58,8 százalék). A motorkerékpároknál a 2,1 és 2,5 lóerejű gépeket, amelyek aránya 20,2 százalék (21,4 százalék) volt, újabban inkább az erősebb, 3,1-3,5 lóerejű gépek kezdik felváltani. Ezeknek az aránya most már 25,6 százalék (22,9 százalék).

*A motor hengereinek száma szerint:*

2 hengeres	187
4 hengeres	7531
6 hengeres	3557
8 és annál több hengeres	192.

A járművekben levő motorok hengereinek számát tekintve a tökéletesebb technikai hathengeres gépek használata egyre általánosabbá kezd válni. Az év folyamán újonnan forgalomba került személykocsiknak ugyanis több mint háromnegyed része hathengeres volt. Ezzel ezeknek a gépeknek az aránya a személykocsik között 21,8 százalékról 31,0 százalékra emelkedett, míg az előző évben leginkább használatos négyhengeres gépek aránya 75,6 százalékról 65,6 százalékra csökkent.

## Motorkerékpárok

*Teherbírás szerint:*

1 személy	6155
2 személy	1765
3 és annál több személy	128

Megmaradt továbbra is az egyszemélyes

gépek főlénye, a maguk 76,5 százalékos (78,4 százalékos) részvételi arányával.

*Lóerő szerint (adólóerő!):*

1 és azon aluli	166
1,1-1,5 lóerő	533
1,6-2,0 lóerő	1523
2,1-2,5 lóerő	1629
2,6-3,0 lóerő	846
3,1-3,5 lóerő	2064
3,6-4,0 lóerő	277
4,1- lóerő	1010

*A motor hengereinek száma szerint:*

1 hengerrel	5874
2 hengerrel	2128
3 és annál több hengerrel	46

A kéthengeres gépek – úgy látszik – továbbra is igen keresettek, hiszen állományuk 1928-ban is csaknem kétszeresére növekedett. Erőteljes gyarapodásuk folytán arányuk az egyhengeresek rovására 22,9 százalékról 26,4 százalékra növekedett, az egyhengeres gépeké viszont 76,4 százalékról 73 százalékra esett le.

Az 1928-as esztendő a forgalomban levő gépeket előállító országok sorrendjében nemigen hozott változást.

## Személykocsik

1. Egyesült Államok	3436
2. Olaszország	1853
3. Franciaország	1652
4. Magyarország	1340
5. Ausztria	1237
6. Németország	1210
7. Anglia	198
8. Cseh-Szlovákia	250
9. Belgium	229
10. Svájc	7
Ismeretlen eredetű	68

Az amerikai gépek újabb jelentős, 52,6 százalékos gyarapodásukkal az ország személyautóinak 29,3 százalékát tették ki (24,1 százalék). Az olaszországi gépek aránya 16,1 százalék (17,8 százalék) és a franciaországiaké 14,4 százalék (15,4 százalék). Magyarország az év folyamán elért 14,3 százalékos növekedésével a negyedik helyet tartotta meg, amennyiben a hazai gyárakból került ki a személykocsik 11,7 százaléka (12,7 százalék). Feltűnő ebben az évben az eddigi gyéren képviselt angol gépek térfoglalása: állományuk 30 százalékkal gyarapodott. Részvételi arányuk viszont csak 1,7 százalék (nem változott).

## Motorkerékpárok

1. Anglia	2980
2. Ausztria	1363
3. Magyarország	971
4. Németország	809

5. Egyesült Államok	650
6. Belgium	600
7. Franciaország	315
8. Olaszország	99
9. Svájc	74
10. Cseh-Szlovákia	42
Ismeretlen eredetű	145

Hazánk motorkerékpár-állományának több mint egyharmada, 37 százalék (35,9 százalék) angliai gyárakból került ki. Ausztriára esett a motorbiciklik 16,9 százaléka (17,1 százalék). Örömmel kell megállapítanunk, hogy a hazai gyártmányok az év folyamán olyan jelentős, 67,7 százalékos gyarapodást értek el, hogy a negyedik helyre szorították Németországot.

A gépjárművek gyártmányok szerint a következőképpen oszlanak meg.

#### Személygépkocsik:

1. FIAT	1212
2. Ford	1159
3. MAG	1050
4. Steyr	558
5. Mercedes-Benz	541
6. Buick	422
7. Chrysler	376
8. Renault	354
9. Austro-Daimler	334
10. Citroën	312

Pozíciót javított az élcsoportban a Steyr, amely az ötödik helyről a negyedik helyre került, és a Buick, amely a nyolcadik helyről a hatodikra került.

A legnagyobb gyarapodást a tárgyalt évben a következő márkák mutatják

1. Ford	183
2. Chevrolet	175
3. Steyr	172
4. MAG	156
5. Buick	146
6. Nash	135
7. Hudson	123
8. Citroën	114
9. Chrysler	97 darabban.

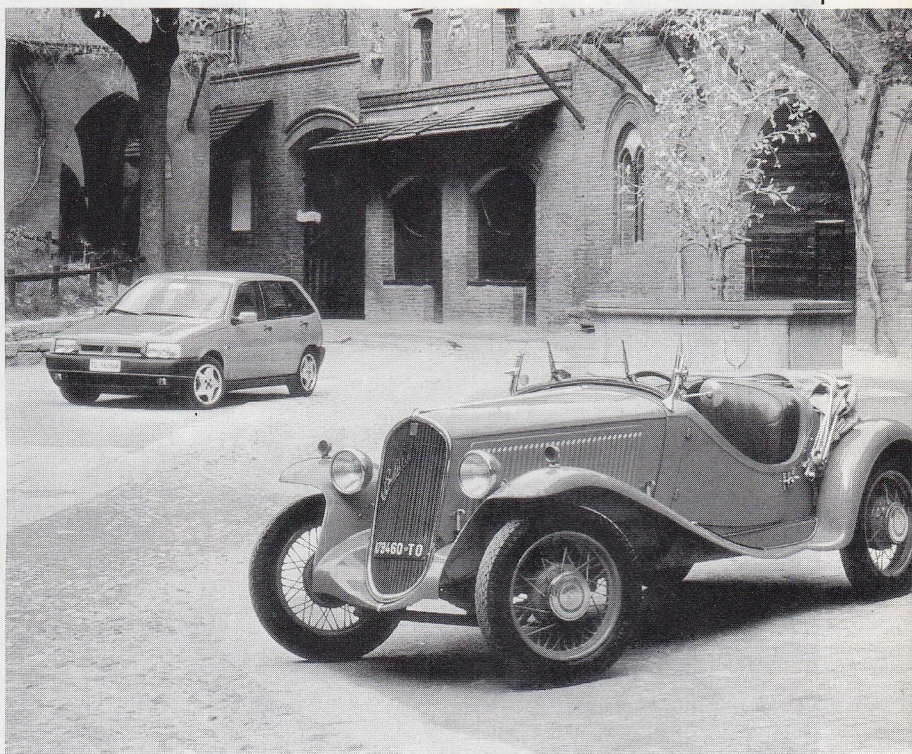
#### Motorkerékpárok

1. Puch	1187
2. Méray	823
3. AJS	444
4. Indian	294
5. Harley-Davidson	284
6. BSA	271
7. Matchless	227
8. Sarolea	226
9. Ariel	191
10. FN	190

A legnagyobb eladási számmal az 1928-as esztendőben a következő gyártmányok szerepeltek:

1. Puch	477
2. Méray	347
3. AJS	235
4. Indian	136
5. Sarolea	135
6. Ariel	132
7. Harley-Davidson	120
8. FN	119
9. Gillet	115
10. James	99

(Folytatjuk)



## BALILLA À LA MILLE MIGLIA

Gajdán Miklós írása

**1932** Ebben az évben kezdték forgatni Johnny Weismüller főszereplésével a Tarzan-filmeket, ekkor táncolt rumbát az egész világ, és futott 188 000 autó Itália útjain. Ebben az időben 450 lírát keresett egy munkás havonta, egy liter benzin két lírába, egy kilogramm kenyér 13 lírába került Olaszországban. Csak minden negyedik olasz engedhette meg magának az autótartás luxusát.

És ekkor mutatott be a FIAT a milánói szalonon egy olyan autót, amelyről sokan álmództak. Gazdaságos üzemű, nem túl drága volt, nem túl nagy, mégis belefért az egész család: ez volt a FIAT Balilla. A típus nagy karriert futott be az autószalón utáni időkben. Sikerének titka az volt, hogy a megfelelő időben érkezett: olyan autó volt, amilyennek akkor egy autónak lennie kellett.

Gyártásának csúcán napi 250 darab gördült le a különböző kivitelű Balillákból a futószalagokról, de már a bemutatás évében is több mint 12 000 autó talált gazdára. Ára ekkor 10 800 líra volt.

Ezért a pénzért egy 2,25 mm tengelytávú, 3,14 méter hosszú autót kapott a vásárló, amelyben négy utas helyezhette kényelembe magát. A Balilla erőforrása négyhengeres, soros, négyütemű benzinmotor volt, amely a mérsékelt (5,8-es) sűrítés mellett 20 lóerőt teljesített. Ez akkor egy 995 cm<sup>3</sup>-es motortól igen tekintélyes teljesítmény volt, amit a szelepek megdöntése révén javított gázátömléssel sikerült elérni. A 685 kg saját tömegű jármű végsebessége 85 km/h körül adódott.

1934-ben jelent meg a Balilla kétajtós sportváltozata, amelynek erőműve már 1100 cm<sup>3</sup>-es és 36 lóerős volt. Ez a modell számos sportsikert ért el abban az időben: a megjelenés évében egy harmadik, egy negyedik és egy ötödik helyet, egy évvel később pedig az első három helyet szerezte meg a legnagyobb olasz autóversenyen, a Mille Miglián.



Népes közönség várta Szeged központjában az érkező veteránokat. A kép előterében Esztvári Ervin 1949-es évjáratú Mercedes 170 VD-je

**A** résztvevők száma már a nevezések alapján is rekordokat döntögetett: öt kategóriában összesen száznegyven jelentkeztek. Sajnos a jugoszláv és a cseh és szlovák köztársaságbeli veteránosok nem jöttek el. A német és az osztrák nevezők hiánytalanul megérkeztek, közülük többen már visszatérő vendégei a hazai találkozónak. Újdonság, hogy viszonylag sokan érkeztek az ország távoli tájairól is, így ez a rendezvény – épp a résztvevők nagy száma miatt – valódi fesztivál jelleget öltött.

A többnapos veterántalálkozóknak az egyik legnagyobb vonzereje a családi hangulat, amelynek köszönhetően a résztvevők nem is annyira versenytársnak érzik egymást, hanem inkább társaknak, barátoknak, akiket összeköt a közös érdeklődési kör. Ezt a hangulatot annál nehezebb megteremteni, minél többen érkeznek a találkozóra. Márpedig Szegedre sokan érkeztek, és a feladatot még tovább nehezítette, hogy a ta-

# SZEGEDI RANDEVÚ

Július 3–5. között immár negyedik alkalommal rendezett veteránjármű-találkozót a Magyar Autóklub Csongrád Megyei Szervezete. A szegedi helyszínről a tudósítást Gajdán Miklós, a fotókat Balogh Róbert készítette.





**Kisapáti István**  
1918-as Laurin-Klementje  
egy új autónak is  
becsületére való idővel  
teljesítette a pályát

Az R12-es BMW mögött  
exportra készült 125-ös  
Csepel álldogál, majd újra  
BMW és megint piros színű  
magyar motor, egy Pannónia  
következik



**Nyári János még**  
a legöregebb veterán járművet  
is lepálta 87 éves korával



**Sorakozó veterán módra. Jól**  
megférnek egymás mellett  
a különböző korú, de  
egyformán csodálatos állapotú  
öreg járművek.



valyi farkasgyepűi találkozón mindenki nagyon jól érezte magát. Gerdenics Jánosék akkor feladták a leckét, de a szegediek – Nagy György Imre vezetésével – úgy döntöttek, megpróbálnak megfelelni a kihívásnak. Sikertelennek, a háromnapos találkozó emlékezetes marad minden megjelent veterános számára.

A találkozó pénteken felvonnalással vette kezdetét, amikor a résztvevők közel egy ki-

lométeres sort alkotva hajtottak a városközpontba. Ott rövid, de óriási sikert arató bemutató után a Tisza-partra vezetett az útjuk, ahol ügyességi versenyen bizonyíthatta mindenki saját maga és járműve tudását. A motorkerékpárok és az autók külön pályán egyszerre versenyeztek, így látványos és gyorsan pergő versenyt kísérhetett figyelemmel a népes nézőközönség.

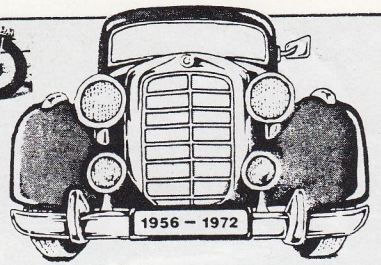
Szombaton következett a várva várt rali, amelynek útvonala Csongrád megye legszebb tájain vezetett keresztül. A rali közben nemcsak a válsztott 20, 30 vagy 40 km/h-s átlagsebesség betartására kellett ügyelni, hanem sok tréfás feladatot is meg kellett oldani az eredményes szerepléshez. Egyik ilyen feladat során a résztvevők felmáztak a hódmezővásárhelyi templom tornyába (feladat: lépcsőszámlá-

**Nemcsak szépségükkel,**  
hanem tökéletes  
működésükkel is  
elkápráztatták a nézőket  
a koros járművek és ügyes  
vezetőik. Gólya László  
1937-es Standard 14-esével  
kerülgeti a bójákat a Tisza-  
parton megrendezett  
ügyességi versenyen

lás), majd a város szélén olyan kérdésekre kellett válaszolni, amelyekre valóban csak azok adhatták meg helyesen a választ, akik alaposan körülnéztek a templomtornyból. A Szeged-Hódmezővásárhely-Mártély-Mindszent-Baks-Ópusztaszer-Szeged útvonal egyik pontján (Baks előtt) a Tiszán is átkeltek – komppal – a versenyzők, ami érdekes színlátvány volt a programnak.

Vasárnapra nem maradt más hátra, mint – a két év múlva következő viszontlátás reményében – szép emlékekkel a szívben búcsút venni a Tisza-parti várostól.





## PROGRAM- AJÁNLAT

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

### SZEPTEMBER

19. Észak-ausztriai veteránjármű- és alkatrészborze Zeilernben (Amstetten). Info: J. Grafenberger, tel.: 43/7472/61446.

19-20. Nemzetközi jármű- és alkatrészvásár Assenben, Hollandiában. Info: Willem Pol, Eikenlaan 5, NL 9331 He Norg.

20. Nemzetközi játék- és modellautó-börze Észak-Itáliában. Info: Tino Sacchi, I-20067 Paillo; telefax: 39/2/90631759.

25-27. XIX. Nemzetközi Alpok-túra Ausztriában. Rendező: Automobil Veteranen Club Austria, Pf. 606, A-1011 Wien.

26-27. Technorama alkatrészborze. Info: Helmut Leicht, Griesbadgasse 26, 7900 Ulm, tel.: 731/24452.

26-27. VIII. Traktor- és haszonjármű-találkozó, valamint alkatrészborze Hänigsenben (D). Info: A. Bauer, Hägewiesen 8, 3162 Obershagen. Fax: 5147/7543.

27. Mercedes-találkozó 1969 előtt gyártott járművek számára Toffenben (CH). Info: Schmidlin's Galerie, Gürbe-

strasse 1, CH-3125 Toffen, tel.: 41/31/8196161.

27. Käfer-Cup, 8. futam. Info: Käfer-Motorsport, Pf. 1548, 8035 Gauting (D), tel.: 89/8500464.

28.-X. 4. Etoscha Rallye Namíbiában. Info: P. Breitenstein, P.O.B. 3683, Windhoek, Nam.

### OKTÓBER

3. Peugeot 203 találkozó Kamp-Lintfortban (D). Info: H. Gayk, tel.: 2842/6265.

3-4. XII. nemzetközi NSU Ro 80 és Wankel-találkozó Svájcban. Info: NSU Ro 80 Club, Pf. 304, CH-9500 Wil/SG, tel.: 41/73/224577.

3-4. FIAT 126-találkozó Wesselingben. Info: Hans Thelen, Keldencher Str. 95, 5047 Wesseling, tel.: 2236/5758.

3-4. Alfaclub-verseny a Nürburgringen. Info: tel.: 2323/52346.

4. A „Schleizer Dreieck” Motorsportclub veteránjármű- és alkatrészborzéje. Info: Horst Geilsdorf, D-6551 Külmla.

10-11. Veterama Mannheim. Veterama GmbH, Rheingau str. 21. 6802 Ladenburg.

10-11. XV. ADAC hegyi verseny. Info: Manfred Steinwand, Miedelbacher Str. 61, 7060 Schorndorf, Tel.: 7181/65445.

11. IV. Brabant Pakland Rallye. Info: Henri Oppermans, Brucknerlaan 16, NL-5011 DM Tilburg.

17. XXVI. veteránbörze Kalkenkirchenben a Barmstedter

Str. 2-ben (D). Info: tel.: 4192/9609.

17-18. II. Trabant-találkozó, Rott bei Flammersfeld/Westerwald. Info: Hotel Schöne Aussicht, tel.: 2685/344.

17-18. Alfaclub-verseny a Nürburgringen. Info: tel.: 2323/52346.

18. Käfer-Cup, záróverseny a Nürburgringen. Käfer-Motorsport, Pf. 1548, D-8035 Gauting.

24-26. Veteránmotorkerékpár-kiállítás Mödlingben. Info: Veteranen-Motorrad-Club Mödling, Pf. 67, A-2340 Mödling.

24.-XI. 1. 69. Nemzetközi Autókiállítás Birminghamben. SMMT, Forbes House, Halkin Street, London SW1X 7DX, England.

24.-XI. 1. „Classiccar & -bike Festival” Stuttgart-Killesberg. R & S Promotion, tel.: 6221/393296.

### NOVEMBER

1. Panther-találkozó Altenában (Sauerland). Info: Bodo Möhrke, Dorneystr. 67a, 4600 Dortmund 1, tel.: 231/652745.

6-8. Nemzetközi veteránjármű- és alkatrészborze Rosmalenben (NL). Info: Auto. Rosmalen, Graafsebaan 133, NL-5240 AC Rosmalen, tel.: 0031/4192/19050.

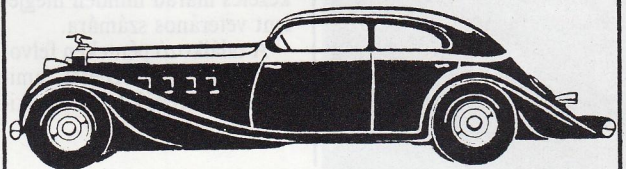
8. Alkatrészborze Csepelen. Lackner Pál, Budapest 1215 Csepel, Árpád u. 21.

### DECEMBER

6. Veteránjármű-börze. Wanderers Motorosklub, Budapest VIII., Vajda Péter u.-Könyves Kálmán körút sarok, parkoló.



### Autókarosszériák



### UHRI TESTVÉREK

Autókarosszéria és Járműgyártó k. f. t.

Budapest, XIV., Hungária-körút 207.

(Angal-Park mögött) Telefon: \*29-73-06

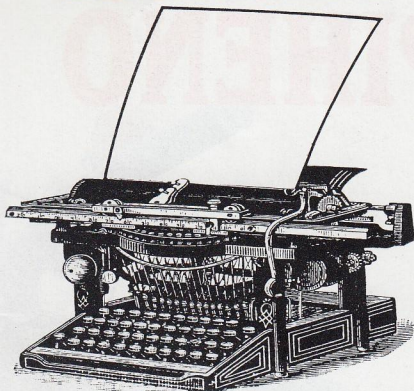
#### Karosszériák:

Acélvázaz kivételben autobuszok, Teherkarosszériák, Mentőkarosszériák stb.

#### Pótkocsik:

Személykocsi után lakó (weekend) kocsi  
Kétkerekű pótkocsi teherkocsi után 1/2-10 tonna hordképesség

# LEVELEZÉS



Régi olvasója vagyok lapjuknak, eddig minden számuk megvan. Kérem, írják meg nekem, kiből lehet olyan restaurátor, aki csak régi motorok újításával foglalkozik. Írják meg nekem annak a restaurátornak a címét, aki szívesen tanítana egy fiatalot erre a szakmára.

**Kardos István**  
3985 Alsóbereceki, Petőfi út 42.

Restaurátor bárkiből lehet, aki rendelkezik megfelelő műhellyel és szerszámokkal. Az eredményes tevékenységhez persze számos szakma mesterfokú ismeretére van szükség, így hát komoly gyakorlat nélkül veszélyes lenne beleválni. Sajnos, nem tudunk ajánlani Önnek megfelelő oktatót, de lehetőleg olvasva talán akad majd olyan szakember, aki vállalkozik a betanításra.

\*\*\*

Én is csak gratulálni tudok lapjukhoz, mint ahogy ezt már sokan tették. De remélem, ez csak a kezdet, mert sokkal több, régi járművekkel foglalkozó kiadványra lenne szükség. Biztos vagyok abban, ahogy egyre több a veterán járműveket kedvelő és ezekkel egyre igényesebben foglalkozó ember lesz, ennek arányában majd bővül és szépül lapjuk is. Előrelépés volna az is, ha az AM Veterán havonta jelenne meg, valamivel kisebb terjedelemben, 100 forint alatti áron.

Amiben segítségüket kérem, az a következő: lakóhelyem rendőrkapitányságán jártam, ahol a forgalmi engedélyekkel kapcsolatos ügyeket intézik. Megkérdeztem, mi a teendő, ha egy elveszett forgalmi engedélyű, leadott forgalmi rendszámú ötvenéves motorke-rékpárt vásárolok, hogy forgalmi engedélyt kaphassak rá. Mivel olvastam a 92/1. számban, hogy szükséges az adásvételi szerződés mellé egy a motor származását igazoló, közjegyző által hitelesített igazolás, csak arra lettem volna kíváncsi, hogy ennek az igazolásnak mit kell tartalmaznia. Közölték velem, semmiféle származási papírra nincs szükség, csak a motor rendszámát kell megmondanom. Nem volt nehéz dol-

gom, a váznyakban megtaláltam a régi rendszámot beütve. Nagy örömmel mentem vissza, és bediktáltam a rendszámot, valamint elmondtam, hogy régi gazdája 20-30 éve leadta. Megpróbálták kikeresni a nyilvántartásból, majd közölték, hogy nem találják, biztosan eltévesztettem egy számot vagy betűt. Ekkor újra előhoztam a származási papír lehetőségét, ők pedig újra a rendszámmal jöttek elő...

Kérem, írják meg, mit kell tartalmaznia egy ilyen igazolásnak és hogy hova fordulhatok, ha ezt nem fogadják el.

**Simon János**  
7150 Bonyhád, Wesselényi u. 17.

Tudomásunk szerint a rendőrségi rendszám-nyilvántartásban csak az 1958 óta kiadott táblák adatai szerepelnek. Ezért a korábbi, váznyakban, ütött 2 betű+3 szám kombinációt hiába is keresik, felesleges a kutatás.

A közjegyzői igazolással megerősített okmányok tartalmaznia kell az ismert adatokat (motorszám, vázszám, régi rendszám), a régi tulajdonos nevét, címét, a jármű irathányának magyarázatát és egy nyilatkozatot, amelyben az eladó megerősíti tulajdona jogszerűségét.

Amennyiben az I. fokú rendőrhatalóság az iratot nem fogadja el, jogorvoslati kérelemmel élhet a II. fokú hatóságnál (az Ön esetében a területileg illetékes megyei rendőr-főkapitányság igazgatásrendészeti osztálya), s ha ott sem tudják megoldani problémáját, az Országos Rendőr-főkapitányságnál.

\*\*\*

Szeretném pontosan megtudni, hogy 1949-ben létezett-e Pannónia motorke-rékpár, ha igen, mennyibe került új állapotban, mennyi lehetett a használt eladási ára.

**Antal Istvánné**  
3300 Eger, Maklári u. 8.

1949-ben még nem készültek Pannóniák, akkoriban a 250-es Csepel gyártása folyt. Az első sorozat Pannónia 1954 végén készült el, 1955 februárjában már az 1000. darab hagyta el a végszerelést.

A 250-es Csepel ára 11-12 000 forint volt az ötvenes évek elején, az első Pannóniák 15 ezer forint körüli áron voltak kaphatók, kiviteltől függően. Eleinte a T sorozat készült, sárga, zöld, piros színben, illetve ezek kombinációjában. Megkérdeztük Nagy Lászlót, aki abban az időben a gyárban dolgozott, és Pannónia-tulajdonos volt, s elmesélte, 1958-ban gyakorlatilag új áron 14 800 forintért adta el keveset futott, sok extrával felszerelt Pannóniáját.

Összehasonlításképpen: 1958-ban a 250-es, négyütemű motoros Simsonok új ára 22 000 forint volt, de nem volt rájuk kereslet, így 19 000 forintra mérsékeltek árukat.

## DOBOS KFT. - AUTÓALKAT- RÉSZEK - DOBOS KFT.

Tisztelt autóstársak,  
autószervezek!  
Telephelyünk  
új címe:  
Budapest, 1135  
Reitter Ferenc u. 97.  
Tel./Fax: 120-3159



Nagykereskedelmi áron biztosítunk az Önök részére gyári és a gyárral azonos minőségű alkatrészeket, pótalkatrészeket.

**LADA - DACIA - WARTBURG - TRabant - P. FIAT - SKODA - BARKAS - NYSA - ZUK** típusú gépkocsikhoz.

Gömbcsuklók, kormányösszekötők, vízpumpák, fékhengerek, fékkötelek, bovdenek, tárcsafékbetétek, fékpofák, kuplungtárcsák és karosszériaelemek nagy választéka.

**LEMFÖRDER** kormányösszekötők, **BOGE** lengéscsillapítók minden típushoz. Több ezer cikk között válogathat.

Ellenőrzött, minősített pótalkatrész - a **BIZTONSÁG** garanciája. Az általunk gyártott és forgalmazott pótalkatrészek a Közlekedési Főfelügyelet „H” minősítő jelével rendelkeznek.

## HAZAI TERMÉK - BIZTOS GARANCIA -

olcsóbb ár  
Hogy Önöknek olcsóbb legyen az autózás!

# FÉLSZÁZADNYI PIHENŐ UTÁN

Tóth János szegedi olvasónk levélben értesített minket arról, hogy elkészült Csepel motorkerékpárjának restaurálásával. Az újszerű állapotú járművet Gajdán Miklós mutatja be, a fényképet L. Szabó László készítette.



**M**a már csak az idősebb olvasók emlékeznek arra, milyen öröm volt jó negyven éve egy Csepel gyártmányú kismotorke-rek-pár tulajdonosának lenni. Valóban nagy öröm volt, a háború utáni járműnséges időkben sokat jelentett a saját tulajdonú közlekedőeszköz, amely éppúgy vihette tulajdonosát munkába vagy vásárolni, mint hétvégeken kirándulni. A kis Csepel erre igazán alkalmas volt, három és fél lóerős motorja akár 60 km/h-s sebességgel is röpít-

hette gépet és utasát úti célja felé. Jó szolgálatot tettek az akkori útviszonyok között a  $24 \times 2\frac{1}{4}$  méretű gumiabroncsok, a nagy átmérőjű kerekek kisebb kátyú-érzékenységüknél fogva egy kicsit kisímitották az akkori, tükörsimának éppen nem nevezhető utakat.

A Tóth János tulajdonában lévő Csepelnek is ilyen kerekei vannak, amire nem volt könnyű a felújítás során gumiabroncsot szerezni. A nagy átmérőjű kerék, a  $100 \text{ cm}^3$ -es, háromfokozatú váltóval egybeépített motor-

blokk elárulta, hogy a Szeged közelében talált régiség pontos típusjelzése: Csepel 100/48. Csepelen, a Weiss Manfréd gyárban a harmincas évek elején kezdtek segédmotoros kerékpárt gyártani, míg a háború alatti évekig eljutottak a  $100 \text{ cm}^3$ -es, kétfokozatú váltóval készített típusig. A lebombázott gyár romjai között talált néhány motorblokkot és a még fellelhető alkatrészeket, gépeket összeszedve indult meg újból a gyártás a háború után, és folytatódott 1948-ig. Ekkorra készültek el a háromfokozatú

sebességváltó tervezésével és gyártásba vitelével, így ettől az évtől kezdve 100/48-as néven készítették azt az átmeneti típust, amely a 125-ös előfutára volt. Az új, nagyobb lökettérfogatú Csepel 1949 tavaszán kezdtek el sorozatban gyártani, amelynek nemcsak a motorja volt más, hanem ezt már 19 col átmérőjű, valódi motorkerékpár-kerekekkel szerelték fel.

A ma, Tóth Jánosnál lévő 100/48-ast is ekkor, 1948-49 folyamán vásárolhatta eredeti tulajdonosa, aki nagyon vigyázott

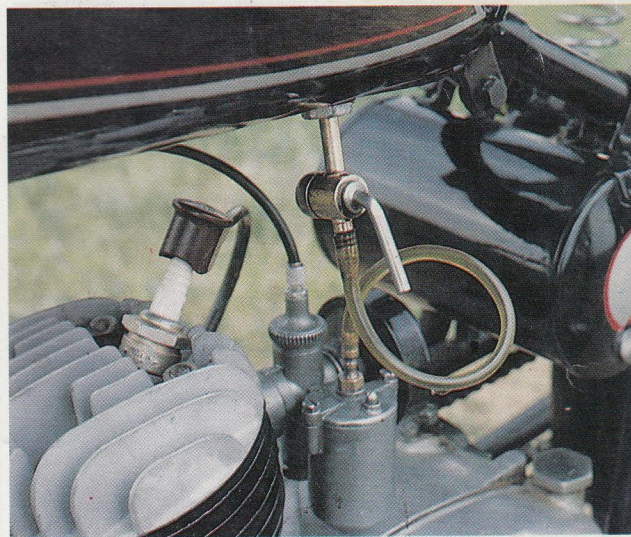
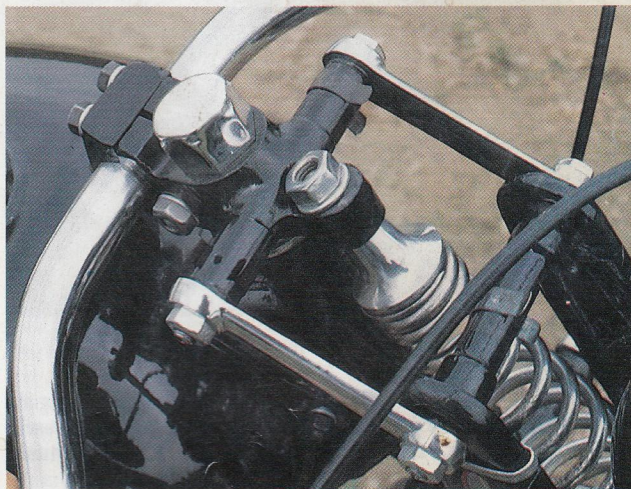


Amikor közel ötven évvel ezelőtt legördült a szerelősorról sem lehetett szebb Tóth János Csepel 100/48-asa. Korábbi motorkerékpárjaihoz hasonlóan ennél is nagy figyelmet fordított arra, hogy a felújítás után teljesen újak látszék a kis jármű



Az öntött embléma is bizonyítja a lámpaüveg eredetiségét

Szokatlan módon a himbatengelyek kenésére nem zsírzógombokat szereltek fel, hanem csak egyszerű olajozó lyukakat fúrta



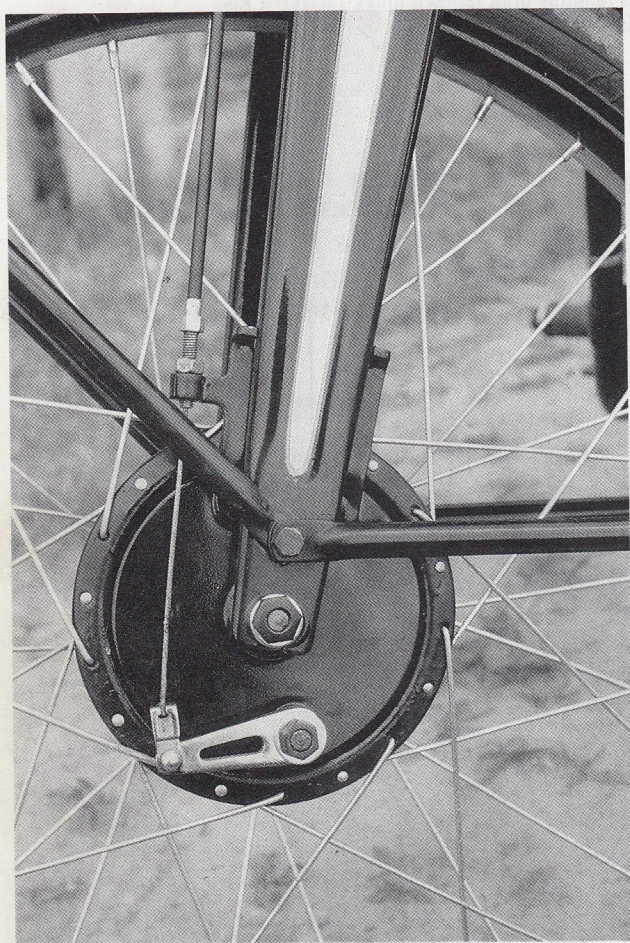
rá. Annyira, hogy szinte nem is használta. Ennek ellenére a motoron volt egy kis sérülés (a hengerfej bordázatából egy darab letörött), de a pontos, egykori szakmája szerinti patikus rongyba csomagolva eltette a letört darabkát, és a motor megvásárlásakor azt is átadta az új tulajdonosnak. Ehhez képest érdekes, hogy a motor papírai viszont nem voltak meg, ezért a típust és a gyártási évet csak némi kutatómunkával sikerült felderíteni.

A kis jármű egyébként való-

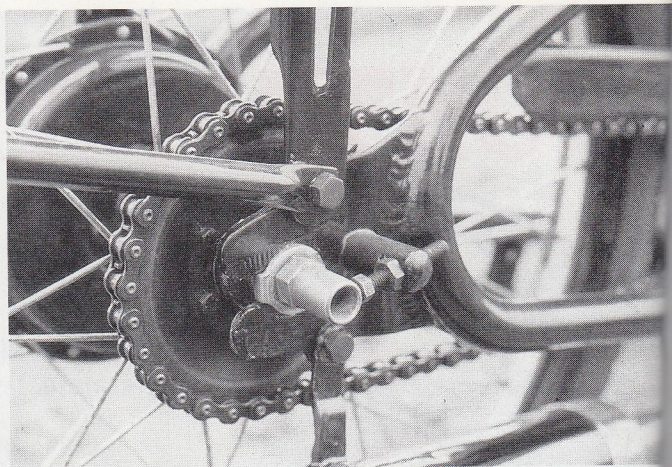
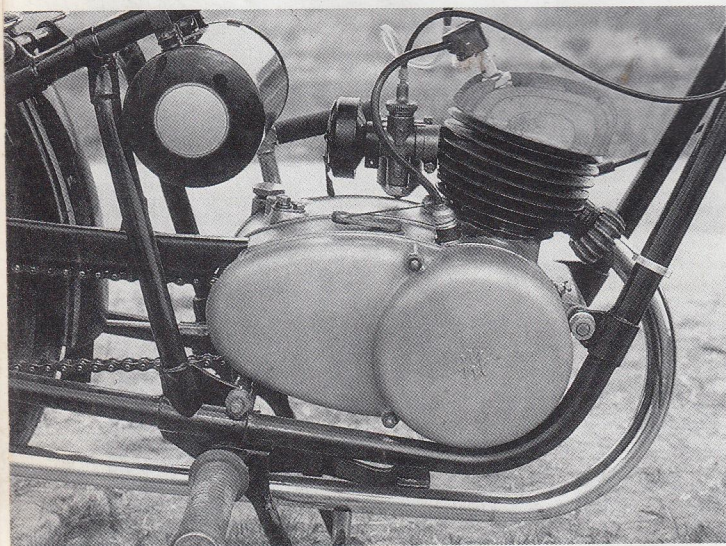
ban nagyon jó állapotban maradt meg, kivéve a gumialkatrészeket és a bovdeneket, amelyeket újakkal kellett pótolni. A motoron nem lehetett az elhasználódás jeleit felfedezni, a henger nem szorult fűrésra, dugattyúcsereire, és a főtengelyt sem kellett görgőzni. A sebes-

Valószínűleg nem eredeti a benzincsap, de Tóth János már ezzel vásárolta, és nem cserélte ki. A gyertyán igazi Bosch pipa ül

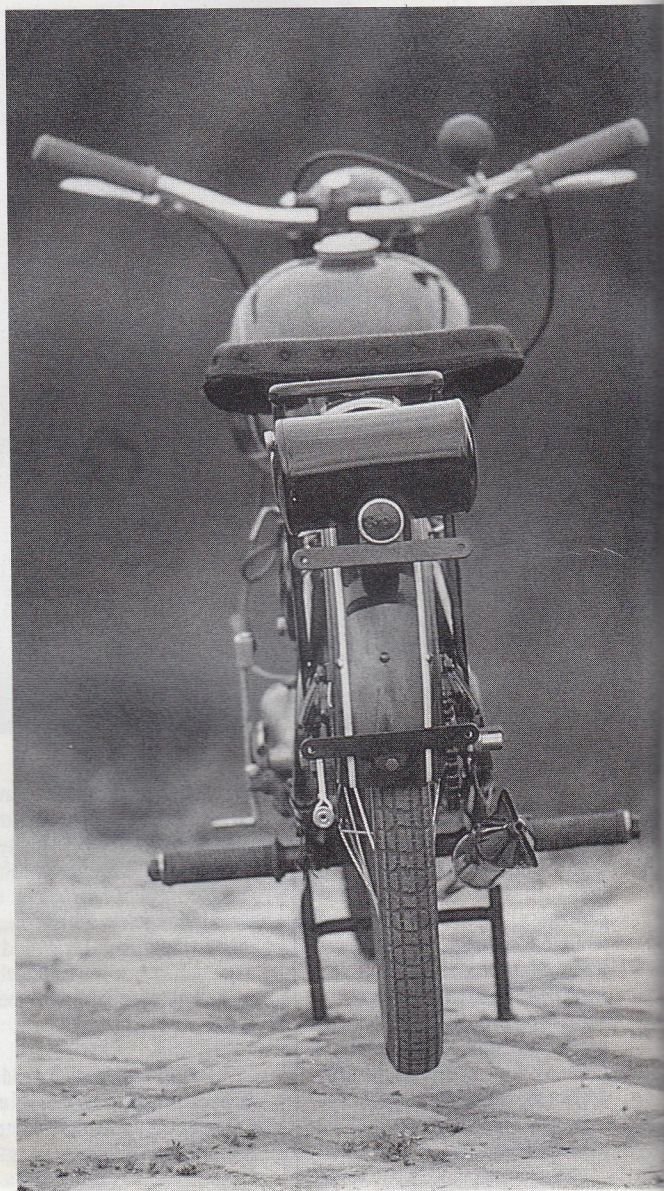
► Elöl-hátul csak féldobfék szolgált lassításra. Az első fék betéteit még csak ki sem kellett cserélni, abban még az eredeti, rézszalakkal erősített azbeszt súrlódóbetét dolgozik

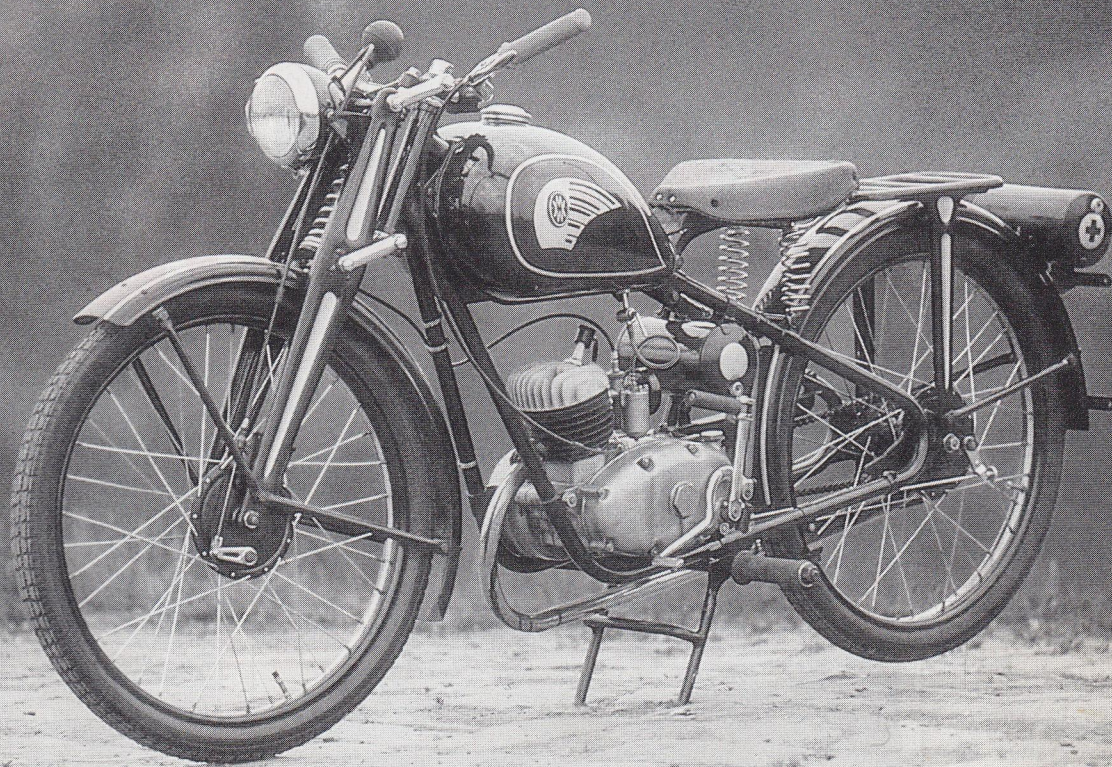


Kicsit furcsa a viszonylag nagy blokkon ülő kicsiny henger. A WM-emblémás gyújtásoldali fedél alatt még eredeti Bosch gyújtóberendezést találhatunk



Inkább lehetne kerékpáré, mint motorkerékpáré ez a lánc. Az állítására használt jelölések a mai japán masinákon is megtalálhatók. A láncállítás megoldása könnyű kerékkiszerelest tesz lehetővé





A harmincas-nyolcvanas évek jellegzetes kismotorkerékpárját látjuk, ha a Csepel 100/48-asra pillantunk. Kétütemű motor, bölcsováz, lemezvilla, nagy átmérőjű kerekek: jól mutatják, mit gondoltak akkor olcsón előállítható népmotor alatt. A Csepel akkori több mint négyezer forintos ára mégsem tette mindenki számára elérhetővé őket

### MŰSZAKI ADATOK

**MOTOR.** Egyhengeres, menetszéhlűtéses, kétütemű. Furat 48 mm, löket 54 mm, lökettérfogat 98 cm<sup>3</sup>. Sűrítés 6. Legnagyobb teljesítmény 3,5 LE 4500/min-nél. 16 mm torokátmérőjű, egyfűvókás, túszabályozós karburátor.  
**ERŐÁTVITEL.** Többtárcsás, olajban futó tengelykapcsoló, háromfokozatú lábkapcsolású váltómű. Primer áttétel fogaskerékkel, szekunder áttétel láncsal. Elektromos rendszer: 6V 15 W lendkerékmágnés, akkumulátor nincs.  
**FELÉPÍTÉS.** Húzott acélsövekből hegesztett dupla bölcsováz. Elsőkerék-felfüggesztés: lemezvilla, villanyaknál elhelyezett rugóval. Hátsókerék-felfüggesztés: merev, keréktengely a vázba rögzítve.  
 Gumiabroncs méretjelzése: 24 × 2 1/4.  
 Tengelytáv 1220 mm. Saját tömeg 65 kg.  
 A benzintartály térfogata 10 liter.

A rendszámábratartók távolságán látszik, hogy azok még a régifajta rendszámhoz készültek. Hátsó lámpa helyett csak egy prizmat találtunk

ségváltó állapota is meghazudtolta korát, még egy csapágyat sem kellett kicsereálni. Tönkrementek viszont a fő-tengelyszimeringek, amelyeket újjakkal kellett pótolni. Természetesen ki kellett tisztítani a karburátort is, és a lendkerékre is ráfért egy újradelejezés, hogy a gyújtószikra biztosabbá váljon. Valami mégsem lehetett rendben a motor körül, mert amikor a fényképezéskor a kis Csepelt saját lábán akartuk a helyszínre vinni, csak hosszas tologatás után tudtunk bele életet lehelni. A mechanikus részek kiváló állapotáról árulkodott viszont, hogy toláskor első fokozatba kapcsolva blokkolt a hátsó kerék.

A motorblokkhoz hasonló módon igen jó állapotban maradt meg a 100/48-as többi része is, például az újrafényezéshez a még láthatóan megmaradt régit lehetett mintának használni. A felújítás során ennek ellenére éppen a fényezés okozta a legtöbb problémát, amit végül csak többszöri neki-futásra sikerült úgy elkészíteni, ahogy azt korábban elképzelték. A Csepel fekete alapszínre fújása a kiváló minőségű Mercedes-gyári festéknek köszönhetően igen jól sikerült. Erre

szándékoztak felvinni az ezüstszínű csíkozást, amely azonban rendszeresen levált az alapszínről. Az történt ugyanis, hogy a csíkok szélét ragasztószalaggal jelölték ki és amikor a fújás után megpróbálták eltávolítani, az ezüstszték is lejött vele. Ez többször megismétlődött, és csak az bizonyult üdvöztető megoldásnak, amikor minden egyes ezüstréteget lelakkoztak az újabb festékréteg felvitelére előtt. Ezután a festéssel több gond már nem volt. A krómozott alkatrészek újrakrómozását követően a kis Csepel visszanyerte régi fényét és valóban olyan, mint az új.

A felújítás során a hengerfejből letört kis darab is visszakerült a helyére, amit Tóth János egy különleges alumíniumragasztóval (Diamant) ragasztott vissza. Gumiabroncsokat is sikerült szereznie, méghozzá vadonatújakat: öt darab Emergé Cordaticot, belsővel együtt. A gumibeszerezésben egyébként ugyanaz az orosházi ismerős volt segítségére, aki már a BMW R 51/3-as felújításában is segített. A gumik és a bovenek felszerelésével fejeződött be a közel fél évszázados kismotor felújítása.

# FARMOTOROSOK AZ IKARUSBÓL

Egy járműgyárban folyó szakmai és egyéb viták szinte mindig rányomják bélyegüket az új típusokra, amint az Bálint Sándor muzeológus cikkéből is kiderül.

**A** magyar autóbusszgyártás történetében aligha van még egy típus, amely annyi indulatot gerjesztett, mint a farmotoros. Tervezése gondolatának megfogánásától kezdve több mint tíz éven át támadták egyesek, legkisebb hibáját is felnagyították anélkül, hogy erényeiről tudomást vettek volna. Talán ennek is köszönhető, hogy az önhordó szerkezetű autóbuszok tervezése és gyártása terén az Ikarus nemzetközi hírré tett szert.

1952-ben, amikor elkészült az első nagy, önhordó autóbusz, az Ikarus 66-os prototípusa, Szűcs András állt a gyár élén. Átszervezte a termelést, a profilokat csoportosította, egymástól elválasztotta az egyes termékek gyártását. A magas alkalmazotti létszámot mérsékelte, az improduktívakat a műhelyekbe helyeztette stb. A vállalat pártbizottsága panaszt emelt ellene a Kohó- és Gépipari Minisztériumban. Vizsgálatok sora indult az igazgató ellen, mígnem a kerületi pártbizottság is arénába lépett: Szűcs oldalán. A budapesti bizottságnak és a KGM-nek küldött jelentésében rámutatott arra, hogy az Ikarus vezetője, szakemberei kiválóan dolgoznak, tervüket teljesítik, hangsúlyozta, hogy



például a híres Skoda-gyárban kb. 50 százalékkal több egy-egy új típus kifejlesztésére fordítandó idő, pedig a cseh gyár az Ikarusénál jobb körülmények között működik. Közbelépése eredményes volt, egy ideig nem rendeltek el vizsgálatot a gyár ellen.

A belső harcokon kívül – amelyek nem segítették a munkát – még számos egyéb gonddal küszködtek Mátyásföldön. A beszállítók a határidőket nem tartották, a szállí-

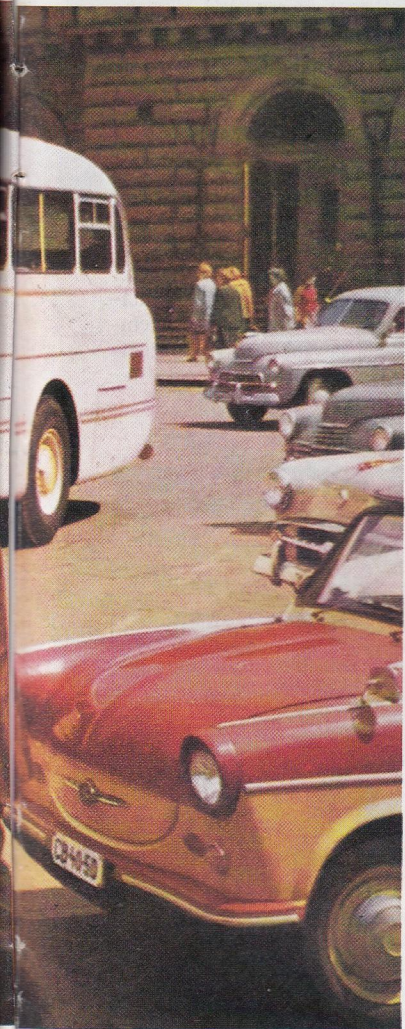
tott áruk nem érték el a kívánt minőséget, a váz készítéséhez szükséges profilanyagok mechanikai mutatói, méretei ingadoztak. Szerszámgépeik elöregedtek, műhelycsarnokaik zsúfoltak voltak, belső és külső szállításaikat, az anyagmozgatást kézikocsikkal, lovaszkocsikkal, ritkán teherautóval bonyolították le; az iparvágányt 1953-ban fektették le. A Csepel Autógyárból érkezett fődarabokkal is bajok voltak; a csepeliek hason-

ló gondokkal bajlódtak. A felsoroltak mellett erejüket elapórták, hiszen a fő profiljukon kívül háztartási eszközöket, babakocsikat, bányacsilléket, bányamozdonyokat, pontonokat, játékokat, pótkocsikat, továbbá trolikat, különleges járműveket is gyártaniuk kellett.

A bajok ellenére az első 66-os típusjelű autóbusz 1952-ben útjára indult. Alighogy hírül adta a nagy eseményt a sajtó, az ellentábor nyomban támadásba lendült. Zerkovitz

Távolsági  
közlekedésre gyártott  
Ikarus 55-ös az 1960-as  
években

Ikarus 66-os, három  
tetőszellőzővel az  
1950-es évek végén



Béla főmérnöktől számon kérték korábbi bejelentését, amely szerint a nagy kocsikat padló alatti motorral gyártják. Figyelmüket elkerülte az a tény, hogy fekvő motort nem gyártott a magyar ipar; a Csepel hathengeres gyártásának beindítása is hatalmas fegyverténynek számított. Kifogásolták a jármű nagy saját tömegét, azt sem vették figyelembe, hogy a beépített fűdarábok túlsúlyosak, és a vázszerkezet méretezésekor, a bi-



Ikarus 66-os prototípus  
1952-ben

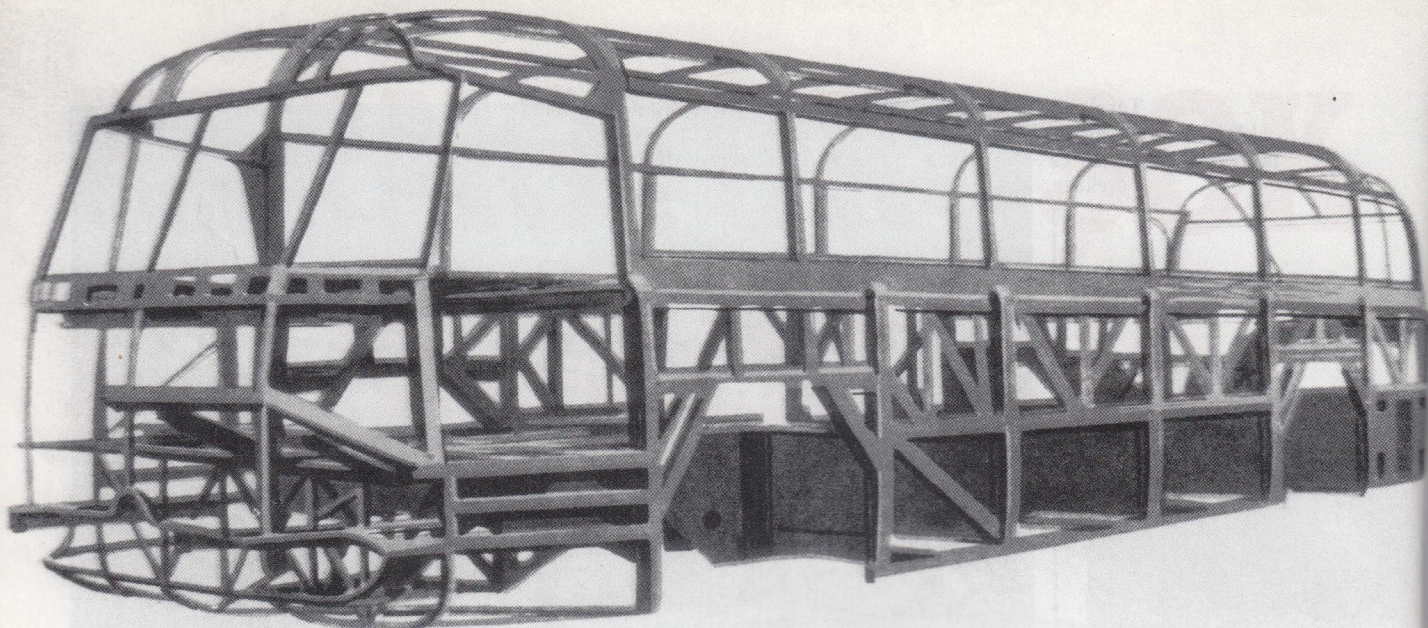
hogy a járművek a személykocsi futási tulajdonságaihoz közelítsenek (iránytartás, kanyarstabilitás, sebesség vonatkozásában). De nem hanyagolta el a kocsik gazdaságos előállításának problémáját sem. Úgy vélte, hogy a felsoroltak az alvázkeret nélküli szerkezeteknél közelíthetők meg a legkönnyebben, úgyhogy a motort hátra helyezik (a rácsszerkezetben alacsonyabba is helyezhette a motort, mint az alvázkeretesnél, s ez a jármű stabilitását növelte meg). A hátról motor zaja, hősugárzása nem zavarta az utasokat, az utastér csendesebb és szagtalanabb lett.

A rugózás megoldását kényelem és biztonság szempontjából is vizsgálta. A kényelem – mint írta – megkívánja a viszonylag lágy rugózást, a percenkénti 70–75 lengést. Megjegyezte, hogy a lágyabb rugózásnál, rugóknál kiváltképpen szükséges, hogy a jármű vertikális és súlypont körüli lengései egymást kölcsönösen ne gerjesszék. Ellenkező esetben a különben jó rugózás mellett – bizonyos útmínőség esetén – nemkívánatos lengés következik be. Zerkovitz e témával kapcsolatban matematikai levezetést is közölt.

zonytalan minőségű profilanyagok miatt túlméretezésre kényszerültek a szerkesztők. Mindent a mátyásfüdies hibájául róttak fel.

A főmérnök a korábbi típusokhoz hasonlóan a farmotoros tervezésének szempontjait, filozófiáját nyilvánosságra

hozta. Írásában hangsúlyozta: törekedni kell az utasok kényelmének maximális kiszolgálására, a kifogástalan rugózásra, a zaj- és szagtalanosságra, az utasülés megformálására, a kilátásra, a fel- és leszállás megkönnyítésére, meggyorsítására. Fontos,



## A teljes vázszerkezet

► A kanyarstabilitás – írásban olvashatóan –, főleg a lágy rugóknál, megköveteli a kanyarmenetben ébredő centrifugális erő karjának csökkentését. Ez általában, merevtengelyeknél, azonos azzal a követelménnyel, hogy a kocsisúlypontja és a laprugók bekötési pontjai a kocstitestben függőlegesen mérve, egymáshoz lehetőleg közel legyenek. Minthogy az önhordó szerkezetű autóbussznál a motor alacsonyabba helyezhető, mint az alvázkeretesnél, így e kívánalom az új típusnál is teljesíthető. Összehasonlította az Ikarus 60-as alváz és a farmotoros egyes műszaki paramétereit. Kiderült, hogy a 60-as mellő és hátsó rugóinak lengésszáma 90 és 100, a farmotorosé 70 és 75, a beépített motor talajtól mért magassága, távolsága az előbbinél 1710 mm, az utóbbinál 1370 mm.

A fel- és leszállás kérdését Zerkovitz sem látta megoldottnak. Véleménye szerint generálisan csak a padló alatti motor, esetleg a keresztben elhelyezett álló, soros motor segíthet. Csakhogy ilyen erőforrást Csepel nem szállít.

A farmotoros kivitelű autóbusszoknál, a sebességváltó, illetve a tengelykapcsoló működését megoldottnak tekintette. Állította, hogy az elkészült prototípuson ilyen bajok nem adódtak.

Részletesen foglalkozott a farmotorosok motorterének elszennyeződésével. Bizonyította, hogy az e téren szerzett debreceni tapasztalatok nem általánosíthatók, az ott közlekedő Isobloc francia gyártmányú autóbusszok régiek, korszerűtlenek. Az Ikarus 55-ösnél, 66-osnál ilyen gondok nem lesznek, mert a kocsitéről vezetik a tiszta levegőt a motorhoz.

Zerkovitz megemlítette, hogy az utastér jobb légszeréje érdekében tetőablakot helyeztek el, s ez bizonyosan javít a korábbi típusok szellőzetlenségén.

Kitért a fődarabok hozzáférhetőségére, szerelhetőségére is. Megnyugtatta az érintetteket, hogy a motor, a tengelykapcsoló, a sebességváltó, a hátsóhid bármely részéhez hozzáférhetnek, az egységeket könnyen kiemelhetik, cserélhetik.

Mialatt folyt a vita Zerkovitz állításairól, romlott a gazdaság helyzete, az áramszünetek szinte mindennaposakká váltak. Felsőbb intézkedésre átszervezést rendeltek el az Ikarusban; a gyár létszámát 877 főben állapították meg, 119 dolgozót kellett elbocsátani. Támadták Zerkovitzékat, mert a szerkesztésben – úgymond – ellenséges elemeket rejtegetnek. A főmérnök valóban nem törődött azzal, hogy ki honnan jött, kizárólag munkájuk alapján ítélte meg beosztottjait.

A nehézségektől függetlenül két újabb farmotorost építet-

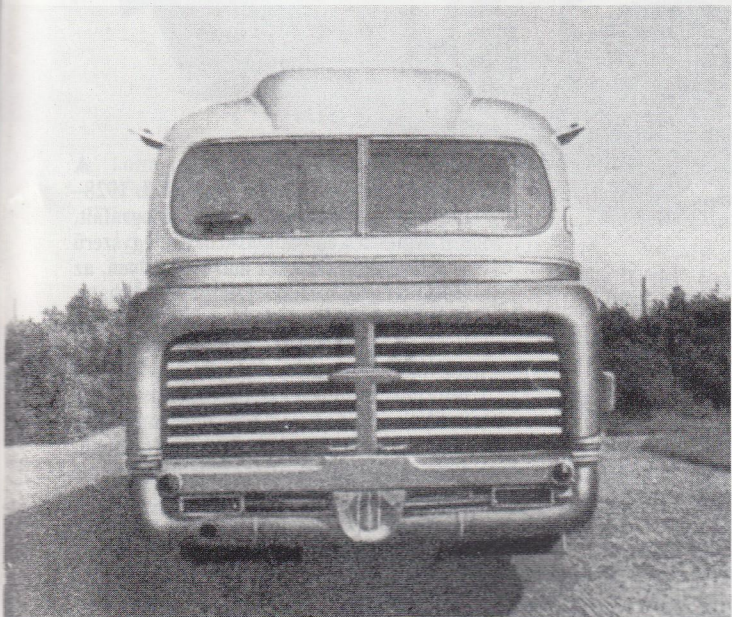
tek az Ikarusban. Szerelésük közben többször is kihívták a Közlekedési és Postaügyi Minisztérium hidászait az önhordó karosszéria vizsgálatára, hajlítására, csavarására, majd

a kész karosszéria terhelésére. Méréseiket, ellenőrző számításait a minisztérium szakemberei jegyzőkönyvben rögzítették. Hibát nem találtak.

## MŰSZAKI ADATOK

	55	Lux	66
A jármű hossza	11 400 mm	11 400 mm	11 400 mm
A jármű szélessége	2 500 mm	2 500 mm	2 500 mm
A jármű magassága	2 847 mm	2 847 mm	2 847 mm
Önsúly	9 500 kg ± 3%	9 500 kg ± 3%	8 700 kg ± 3%
Megengedett össz. görd. súly	14 900 kg	12 500 kg	15 000 kg
Ülések száma	42+2	32+4	25+1
Vázszerkezet	önhordó vázszerkezet		
Ajtók száma és működtetése	1 vezetőajtó 2 szárnyas utasajtó	1 szárnyas utasajtó	1 vezetőajtó 2-3 utasajtó levegőműködésűvel
Fűtés	Hűtőlevegő felhasználásával v. gázolajtüzeléssel		
Szellőzés	tetőszellőzők		
Motortípus	D 614.12		
Hengerek száma	6		
Furat/löklet	112/140		
Teljesítmény/ford.	145 LE 2300 ford./perc*		
Tengelykapcsoló	Egytárcsás, száraz, hidraulikus vagy pneumatikus működtetéssel		
Sebesség váltó	ATRA ASH 65-3 ATRA ASH 64-4		
Maximális sebesség	78,0 km/ó	98,4 km/ó	61,0 km/ó
Kormányrendszer	Marles-rendszerű hidraulikus segélyberendezéssel		
Fékrendszer	Kétkörös nyomólégfék, mechanikus kézifék, kipufogófék laprugózás		
Rugózás			
Lengéscsillapítók rendszere	teleszkóp		
Fordulókör Ø	20,5 balra-25,5 jobbra		
Gumiméret	11,00-20		
Fogyasztás/100 km	28 liter DIN 70.030 szerint		
Üzemanyagtartály kapacitás	160 liter	250 liter	160 liter
Elektromos feszültség	24 V		
Akk. kapacitás	150 Aó		

\* teljesen bejárattott motoron mérve



## Távolsági forgalomban közlekedett 55-ös utastere

Csepel szállít; a saját tömeget is jelentősen csökkenthetnék, ha a fődarabok, a kerekek, az ülések nem lennének túlsúlyosak, továbbá, ha a vázszerkezet profilanyagai megbízhatóbbak lennének és nem kellené az egész vázat túlméretezni, de a felsoroltak ellenére is megkísérlik a 8740 kilogrammos tömeget mintegy 400 kilogrammal csökkenteni; az ülésekre vonatkozóan elmondták, gyártójuk ennél jobbat nem tud szállítani; az üvegek gumiagyazata még a jobbak közül való. A motor hűtését elégségesnek ítélték. A távkapcsolás kritikáját is elutasították, ilyen hibákat ugyanis nem tapasztaltak; az ajtónyílások méreteit hátul szívesen megnövelnék, peront létesítenének, ha a motort a padló alá helyezhetnék, vagy keresztbe fordíthatnák. A csomagteret sem találták csekélynek, mert mint mondták, alul 3 m<sup>3</sup>-es térfogat áll rendelkezésre, de ha ez kevés, a tetőre is rakhatnak csomagokat.

A válaszokról megoszlottak a vélemények. Az elnöklő Fegyedy Béla, a KPM VI. főigazgatójának osztályvezetője elgondolkodtatónak tartotta a válaszokat. Összességében értékesnek ítélte a farmotorost, s kérte a beszállítókat, törekedjenek gyártmányaik színvonalának emelésére. Úgy látta, hogy az 55-ös, illetve a 66-os konstrukción van mit javítani.

Az Országos Tervhivatal és a KGM elrendelte a „fárosok” sorozatgyártásának beindítását 1954-re. Ennek érdekében az Ikarus tehermentesítésére az autóbuszváaz gyártását átadták a Csepel Autógyárnak. Az általánosan elterjedt üzemrészeket az autóbuszgyártás szolgálatába kívánták állítani. Alighogy elkezdődött a „költözködés”, kedvező lehetőségek nyíltak a különleges gépjárművek exportja terén. A főhatóság módosította rendelkezését, s az utóbbiak gyártását átruházta a Csepel Autógyárra, az autóbuszváazak gyártását pedig

viSSHahozták Mátyásfüldre. Ezek az intézkedések alaposan megmozgatták az Ikarus és az autógyár egyébként sem kiegyensúlyozott üzemvitelét. A fárosok sorozatgyártása sem kezdődhetett meg a kívánt időre.

1955-ben, de még inkább 1956-ban már növekedett a farmotorosok gyártása. A külföldön bemutatott 55-ösök, 66-osok a figyelem középpontjába kerültek. A szocialista országok csaknem mindegyike vásárlóként jelentkezett, a görögökkel és a törökökkel együtt. A vállalat vezetői bemutatásokat szerveztek a Szovjetunióban és a Német Demokratikus Köztársaságban; a fárosok keresett típusokká váltak.

Az 1950-es évek végén 145 lóerős motorokat kaptak az Ikarus 55-ös és 66-os autóbuszok. Vázszerkezetük szinte elpusztíthatatlan volt. Ezt igazolta a tallinni rekord is. Észtország fővárosában 1965. szeptember 28-án az egyik 55-ös típus elérte az egymilliomodik kilométert. Az Ikarusgyár vezetői meghívták az autóbusz két vezetőjét, akik a következő évben autóbuszukkal együtt megérkeztek Mátyásfüldre. A jármű kilométerórájában akkor már 1,1 millió kilométer volt, s a vázszerkezete még nem szorult javításra. A sajtóbemutatón kiderült, hogy a buszt 1957-ben kapták meg, s csak ők vezették.

A páriát ritkító teljesítményt több farmotoros is elérte. Zerkovitz szerkesztési elve kiállta az idők próbáját, s ezek az eredmények némi megnyugvást hoztak számukra.



### Fáros hátról

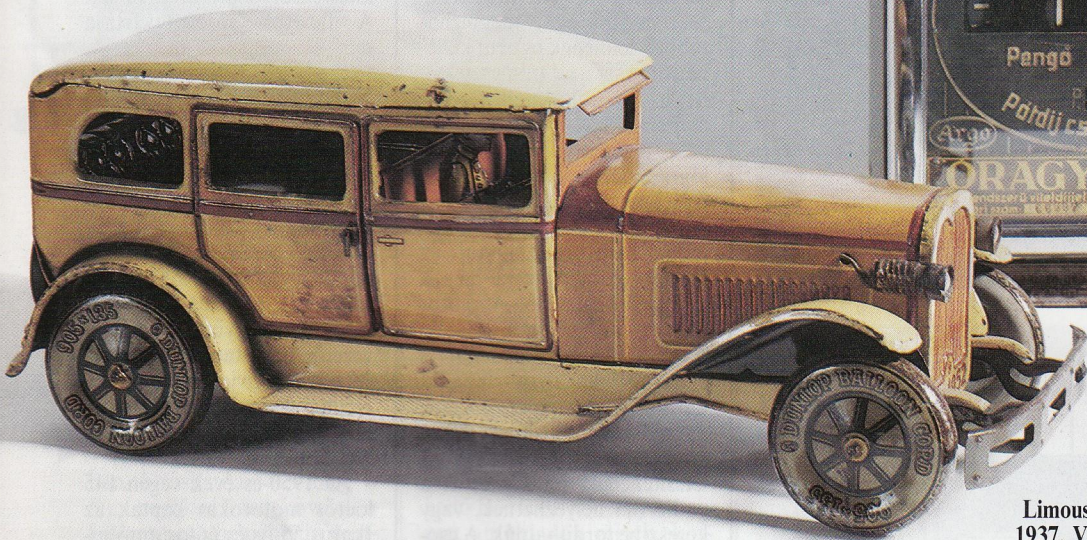
A szakmában felizzott a vita Zerkovitz koncepciójáról. Talán a sok cikk miatt, a Gépipari Tudományos Egyesület 1954 júliusában Dobogókőn ankétot szervezett az észrevételek megvitatására. A résztvevőket két farmotoros Ikarus vitte fel a hegyre. A rendezvény nem a legjobban indult, ugyanis az egyik autóbusz hűtőjében felforrta a víz; bebizonyosodott, hogy ez a gépkocsivezető gyakorlatlanságából, rossz beidegződéséből adódott (nem kapcsolt időben vissza).

A tárgyalás során a korábbi cikkekben felsoroltakat ismételték meg: nagynak tartották a jármű saját tömegét, cse-

kélynek a motor teljesítményét, szükségesnek az ajtónyílásokat. Kifogásolták a távkapcsolás hibalehetőségeit, a kis csomagteret, a motor hűtését és a friss benyomások közül például az ülések különbözőségét (az egyik puha, a másik kemény volt), továbbá az ablaküvegek tömítőgumijainak rossz minőségét.

Az Ikarus szakemberei a kritikák meghallgatása után közölték: csak olyan motort szerelhetnek be, amilyent a

# GYEREKSZOBÁK KINCSEI



▲  
Limousine. Gyár: Tipp Co., német. 1928–1937. Vékony lemezből készült, litografált, légiösen könnyű konstrukció, egyszerű spirállemez óramű a hátsó tengelyen, az első tengely mereven jobbra elfordítható, két hátsó ajtaja nyitható, a két fényszóró és az egyik hátsó lámpa alul elhelyezett lapos telepről kivilágítható. Fém sofőrfigura, szépen kiképzett belső tér, bőr ülésimitáció préselt lemezből, litografált műszerfal, fémkerekek. Nagy sorozatban, különböző (5–55 cm) nagyságban gyártott limuzinok között ez egy 35 cm-es, ma már igen ritka, Magyarországon előkerült példány. Mellette egy ARGO német taxióra, magyar pengő filléres kivitelben, budapesti kiskocsis díjszabás szerint áttételezve.

**A** körülöttünk lévő használati tárgyak ezrei észrevétlenül szolgálnak bennünket, míg egyszer csak elromlanak, kimennek a divatból, jön helyettük újabb, jobb, és ekkor megkezdik kalandos útjukat az enyészet, az elmúlás felé, vagy éppen valamilyen gyűjteményben kötnek ki. Az ember tevékenységének egyik fontos része a múlt ismerete és megismertetése; ehhez hozzátartozik a valaha jó szolgálatot tett tárgyak gyűjtése, megőrzése. A régi, eleve mű- vagy dísz tárgynak készült dolgokkal ebből a szempontból nincs sok baj, de a többé-kevésbé gyors elhasználódásra tervezett egykori holmikat utólag nehéz feladat összegyűjteni, pláne jó állapotban.

a felépítmények nem cserélhetők szabadon, ugyanis a különböző kivitelek más-más színűek, és az alváza pecsételt rendszám is utal a karosszéria jellegére (K = Krankenwagen, L = Lastwagen, F = Feuerwehr). Lelőhelye: Ecséri piac. A Tekno-lemezautó nagyon ritka, a fémautókról szóló könyvekben, kiadványokban soha nem szerepel, a gyár inkább az 1:43-as fém fröccsöntött autómoddelljeiről ismert. Mögötte Lehmann dupla garázs, litografált vékony lemezből, 18 × 20 cm. Egy limuzinnal és egy sport kabrióval komplett szetként is lehetett kapni. ▼

Mentőautó. Gyár: Tekno, dán 1934–40. 20 cm hosszú, vastag lemezből készült, kézzel festett, tartós munka. Nincs motorja. Cellon oldalablakok, papírmatrixa vöröskeresztek, az oldalsó és a hátsó ajtó nyitható, kormánykerékkel elfordítható kerekek, pótkerék (a képen hiányzik). Az alváz a sárhányókkal, gumikerekekkel, motorházzal, szélvédőkerettel, első üléssel együtt fixen össze van építve, a különböző karosszériákkal, mint például a mentő, tűzoltó, teher, kisbusz, taxi stb. alul három kis csavarral szerelhetők. Azonban mégsem tekinthető igazi autó-építőszekrénynek, mert



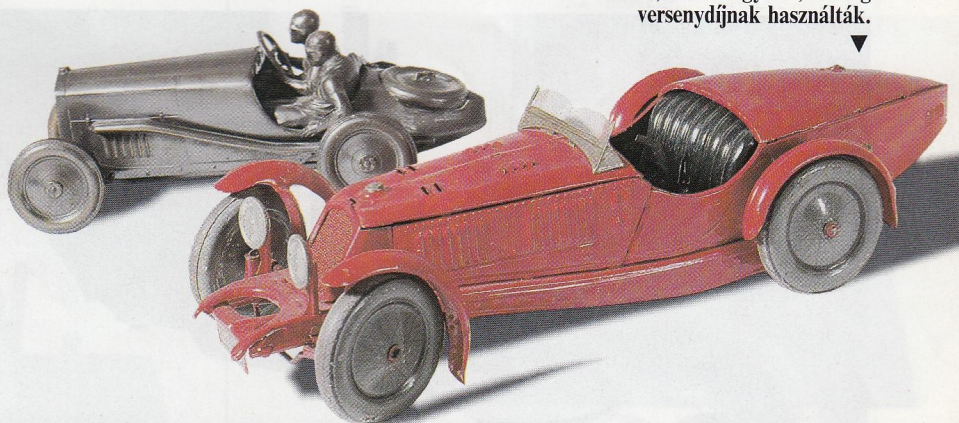
Pulmann. Gyár: Märklin, német. 1933–1937. Kézi festésű, vastag lemezből DRP 2,8-as csavarokkal Autó-építőszekrényből összeállítható, 37 cm hosszú, masszív, nehéz autó. Külön dobozokban a karosszéria, az alváz, a motor és a világításkészlet. Nagy teljesítményű motor a motorháztető alatt, kardántengellyel, differenciálművel hajtja meg a hátsó kerekeket. Valóságos alvázkeret, futóművek, félelliptikus rugók,



kormánykerékkel kormányozható, működő kézifék. A vezető ajtaja nyílik csak, komplett belső. Az alvázra szerelhető 1,5 V-os rúdelem tartója és két elektromos lámpa a zoknis kábelekkel alkotja a világításgarnitórát (1110B). Nikkelezett, rugós lökhárítók, cserélhető gumikerekek, pótkerék. Bécsi régiségkereskedőtől való. Figurák külön kívánságra gipsz-fürészpor keverékből, szépen festve. Hatféle karosszéria építhető fel, de a gyár házilagos átalakítást, saját építést, pl. kartonlemezből is ajánl a hozzávaló prospektusban. Az eredeti ára teljes felszereléssel a tízszerese volt a Tipp Coénak vagy a Lehmannénak. Bal oldalon hátul egy Rolls-Royce Silver Wraith hűtődísz-másolat, aranyozott bronz, kb. 1949-es. Az R-R gyár a második világháború után megjelent összes típusán a híres Emili figurát letérdelt formában használta, így tisztelve a háború áldozatainak emléke előtt. A jobb oldali hűtődísz Frazin-szignózott, krómozott bronz, beleevésve: „Szilárd Béla tiszteletdíja, 1933. VII. 16.”. Hogy milyen alkalomból, aki tudja, közölje a szerkesztőséggel. A kompozíció a Hispano-Suiza vagy a korai nagy Skodák jelvényeire hasonlít. Kb. 20 cm magas.

Amikor ezeket a tárgyakat megcsinálták, használták, főleg, ha rengeteg volt belőlük és olcsók voltak, senki sem gondolt arra, hogy hosszú idő elteltével is jó lenne belőlük néhány mutatónak. Így aztán a drága, ritka dolgokkal ellentétben, amelyekre mindig is vigyáztak, az olyan egyszerű, gyorsan fogyó használati tárgyak, mint például a gyermekjátékok, kevés számban,

Alfa Romeo. Gyártó: DI-VAGO, magyar, 1986–1989. 40 cm hosszú, kézzel festett, vékony fémlemez anyagú, egyszerű, kézifékes óramű a hátsó tengelyen német gyártmány. Az első kerekek kormányozhatók. Celluloid szélvédő, szépen kialakított belső tér, a rendszám és a műszerek számlapjai nyomtatott papírmatricák. Két szitázott, préselt fémfigurával, ill. a motorháztetőn hosszában elhelyezett, szitázott, kétoldali



többnyire használtan, elromolva maradtak meg. Ha mégis előkerül egy újszerű, hibátlan példány, az valamilyen véletlen folytán nem teljesítette eredeti feladatát, és megtalálása pillanatától egészen más, újfajta igénynek tud megfelelni. Bár egyes vélemények szerint tisztességes szolgálatban patinázódott régi dolog sokkal szebb, mint egy vadonatúj állapotban, érintetlenül

reklámtáblával is létezik, ez utóbbi esetben nincs szélvédője, és a fémkerekek is reklámfeliratok. A katalógusszámon túl számozott egyedi példányok készültek gyűjtőknek, vagy cégszerű megrendelésre, reklámhordozónak. Az ezüstözött önversenyautó a húszas évek második feléből való. Hasonló anyagú útrészlettel és nemesfa-márvány talapzattal összehasonlítva teljes. 28 × 15 cm. Asztali dísznek, vitrintárgynak, esetleg versenydíjnak használták.

nül megmaradt. A gyűjtőmunka és annak bemutatása témakörökre bontva könyvnyebb és áttekinthetőbb. Ebben a folyóiratban, jellegének megfelelően néhány közlekedési, ezen belül autós, olcsó és drága eszközzel ismerkedhet meg az olvasó a budapesti Santhion közlekedési és játékgyűjteményből válogatva.



# ÍGY KÉSZÜL A LÁMPA

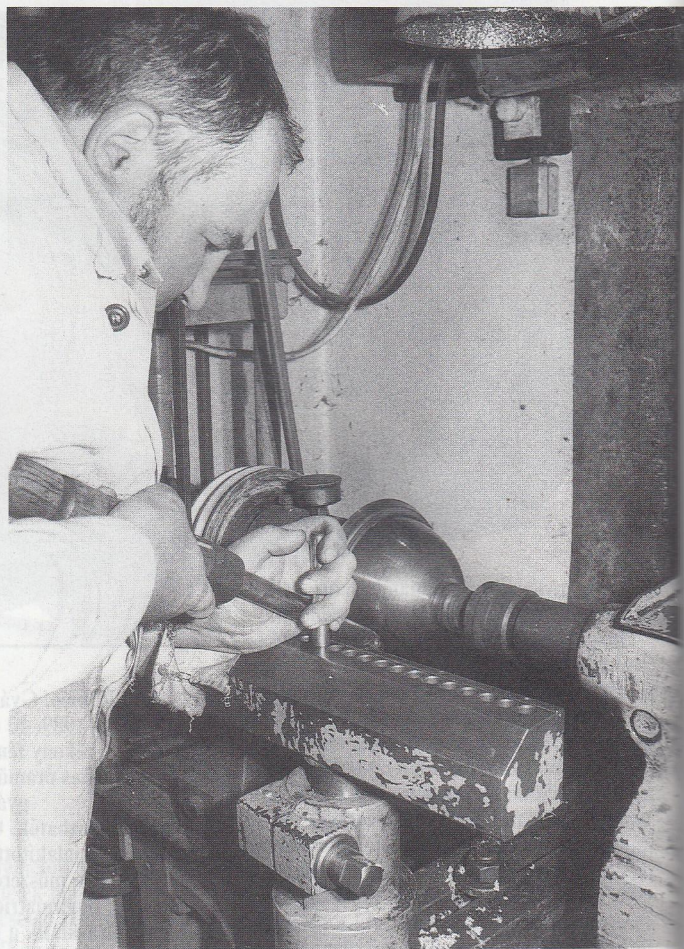
A bonyolultabb alkatrészek újragyártása nem kevés időt, pénzt, de főleg szakértelmet követel. Ocskay Zoltán egy régi fényszóró elkészítésének folyamatát mutatja be.

**H**a egyáltalán lehet rangsorolni, hogy a járművek eredeti felszerelési tárgyai közül mi tűnik el leghamarabb, a világítóberendezések feltétlenül az első helyek egyikére illenek. A magyarázat erre, hogy e kellékek jobbára törekenyek, egy-egy karambol során általában megsérülnek. Másfelől persze az is igaz, hogy századunkban a járművek világítóeszközei talán nagyobb fejlődésen mentek keresztül, mint például a motorok, hiszen az út sok-sok technikai és formai állomáson át az acetilénlámpáktól egészen a halogénizációs, gyújtólencsés fényszórókig vezetett! A változást nem is mindig műszaki, gyakran inkább divatirányzatok diktálták. Aki tehát modernizálni akarta járművét, vagy öt-tíz évnyi használat után elégedetlen volt a régi fényszóró teljesítményével, újat szerelt fel. A régi lámpa pedig bekerült a garázsba, s előbb-utóbb áldo-

zatául esett egy rendrakásnak, lomtalanításnak.

Az 1920-as évek végétől az autók, motorkerékpárok többsége első fényszórót is tartalmazó elektromos felszereléssel került forgalomba. Az igényes restaurátor figyelmének tehát erre az alkatrésze ki kell terjednie, s ha hiányzik a járműről, kezdődhet a keresés. Soha nem szabad feladni a reményt, hogy előkerül a keresett típus, de akit sürget az idő, jól teszi, ha egy lehetőleg pontos másolattal pótolja az eredetit. Az utóbbi időben egyre több kópia bukkan fel a külföldi alkatrészborzéken, meglehetősen borsos áron. A komoly kiadás bosszantó ugyan, de nézzük, milyen feladat előtt áll, aki saját maga lát munkához.

László János budapesti veteránjármű-gyűjtő és -restaurátor volt az itt bemutatott fényszóró gyártásának „főmérnöke”, s erre az jogositotta fel, hogy a forgácsolószak-



Több simítási fokozat után alakul ki a lámpához végleges formája

Az első lépés: lemezszabás körvágó készüléken



ma szinte minden ágában otthonos, no és megfelelő gépekkel is rendelkezik. A kiválasztott lámpa az 1920-as évek elején gyártott amerikai modell, amelyet az Ohio állambeli Cincinnati-ben gyártott a Cincinnati Victor Company. Ezt a kétszálas izzó (távfény és helyzetjelző) befogadására alkalmas fényszórót részben kisebb személygépkocsik, részben motorkerékpárok számára készítették.

Az első lépés a lámpatest legyártása volt. Ez fémnyo-

mómunka, amit egy halásztelki mester, Horváth István végzett el. Először elkészítette a megfelelő sablonokat könnyen forgácsolható műanyagból, majd körvágóval kivágta a lemezeket. A lámpaházhoz és a kerethez mélyhúzó vaslemez használt, ami lágy, hidegen hengerelt anyag. Az eredeti, 0,7 mm-es vastagságot nem sikerült beszerezni, de a választott 0,8 mm-es lemez nem jelent komoly eltérést.

Mint megtudtuk, az anyagfajta szabja meg a gépen beál-

lítandó fordulatot, ami esetünkben 400/min volt, míg például alumíniumlemeznél 1400/min az általános, persze átmérő függvényében is változik az érték. A „simításhoz”, vagyis az anyag formálásához bronzszerszám kell, aminek csúszóképességét faggyúval javítják.

A fémnyomás nemcsak szakértelmet, erőt is követel, a különböző támaszok közé szorított szerszám nyelét bizony alaposan meg kell markolni. Az anyag „idomítását”

a modell tetején kezdik, s finom, de határozott mozdulatokkal, „kettőt előre, egyet hátra”, lépésről lépésre, folyamatosan szorítják rá a lemezre a formára. Közben persze figyelni kell az anyag hangját, mert mint kiderült, az mindent elárul a mester ügyességéről, s előre jelzi a várható bajt, a lemez meggyűrődését, szakadását is.

Esetünkben a lámpaház, amely egyszerű, ívelt „tál”, nem okozott sok problémát; bonyodalmasabb volt viszont

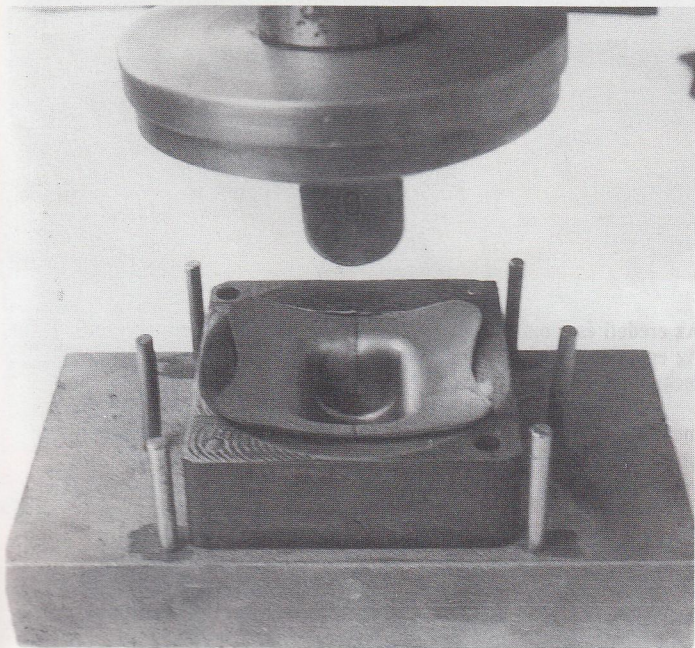
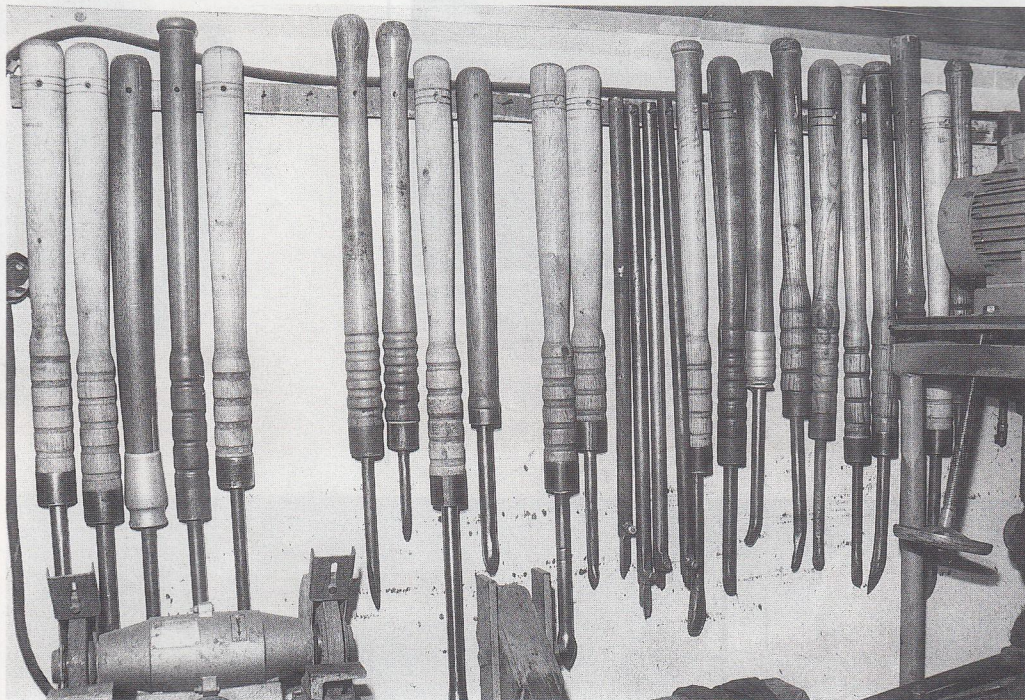
szétszedhető és kivehető a keretből.

A fémnyomómunkák a ház és a keret elkészültével nem értek véget, következett a fényszórótűkör elkészítése. Ez teljesen egyszerű formájú, viszont nagy figyelmet igényelt, mert a hullámos felület befolyásolhatja a fényszórást, s persze nem is szép. A kivágott lemezt ezért felhasználás előtt meg kellett csiszolni, eltávolítva a vörösréz anyagból minden „szemetet”, s utána finoman megmunkált szerszámmal alakítani a megfelelő formára.

Bár apró elem, a lámpatartó fülek elkészítése több munkával járt, mint a ház, a keret és a tüdő együttvéve. Először is kellett készíteni egy kicsipőszerszámot, ami a kiszerkesztett fülből kiemeli azt a részt, ami lehetővé teszi, hogy préselés után ránc nélkül alakuljon ki a forma, s megfelelő legyen az illeszkedés. A kivágás golyósprésen történt. Ezután egy mélyhúzó szerszámra volt szükség, amelynek feladata a fazon kinyomása. A külső formát kivágószerszám segít-

Részlet a fémnyomó szerszámok sorozatából. Forma szerint különböztetik meg őket, a leggyakoribbak a tojás, a lapos és a simító

A keretbe foglalt kivágószerszám



Mélyhúzó szerszámmal történt a fazon kinyomása

a keret, amely U-profilú, tehát elől-hátul zárt, ily módon olyan, négy darabból álló szerszámra volt szükség, amely a forma elkészülte után

ségével alakította ki László János, ez a szerszám egyúttal domborított is. Vágólapja speciálisan edzett, ezért keretbe kellett foglalni, hogy a feszítőerőknek ellenálljon. A keretbe foglalás előtt a bététet hűtötték, a keretet hevítet-

► ték, s a megfelelő illesztésnek köszönhetően lehűlés, illetve felmelegedés után a befoglalás stabil lett. A fül furatának elkészítéséhez lyukasztószerszám szolgált, ez immár negyedik a sorban, nem számítva a lámpakeret fémnyomásához készített szétzedhető szerszámot. Az értékek felmé-

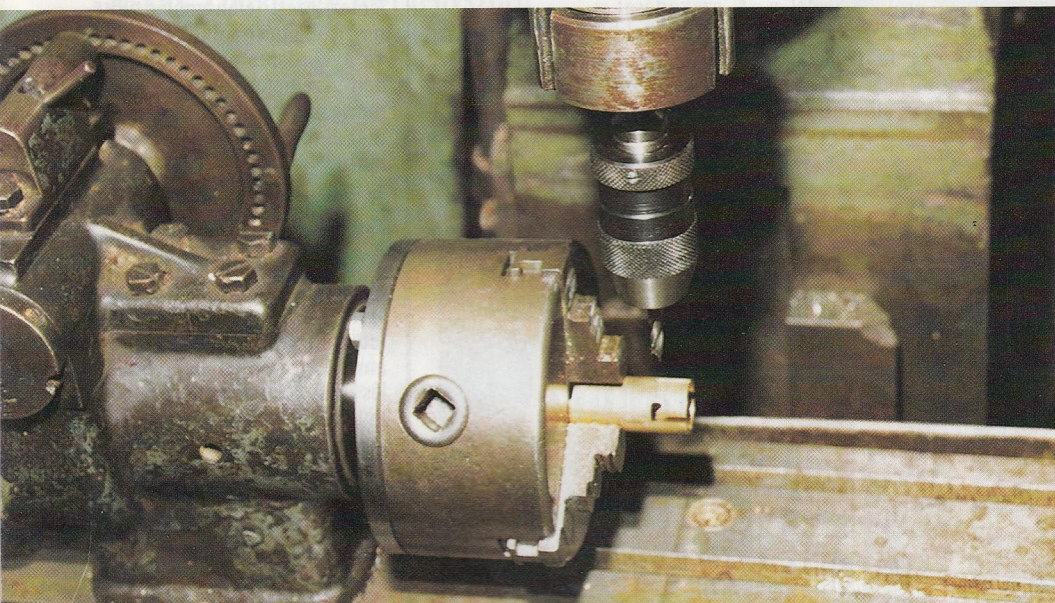
réséhez tudni kell, hogy egy szerszám átlagos költsége 80 ezer forint.

A lámpa lelke kívülről nem látszik, ezért jó néhány restaurátor hajlik az egyszerűbb megoldásra, modern elektromos csatlakozók beépítésére. Az eredetiségtől való ilyen jellegű eltérés azonban érték-

csökkentő tényező, ezért mi ragaszkodtunk a korabeli technikához. Kompromisszum csak a csatlakozóhüvely esetében született, amely eredetileg préselt és hajlított le-

**Helyzetmarón készült az elektromos csatlakozó hüvelye**

lyezése és az összeállítás után roppantószerszámmal történt a rögzítés. A csatlakozókat tartó hüvely a lámpaházba peremezéssel rögzített csőbe került, olyan pontos illesztéssel, hogy könnyen csússzon, de ne tudjon lötyögni. A helyzetben maradási szegecseléssel a hüvelybe rögzített L alakú fül



**WIT** WORLD INTERNATIONAL TRADE LTD.  
KERESKEDELMI Kft.

1119 Budapest,  
Keveháza utca 1.  
Telex: 222303

Telefon: (36-1) 186-9288/72  
(36-1) 186-9022/72  
Fax: (36-1) 181-0572

**A „WUNDERBAUM”  
AUTÓILLATOSÍTÓ KIZÁRÓLAGOS  
MAGYARORSZÁGI FORGALMAZÓJA**



**Az eredeti és a másolt hüvely. Az egyetlen eltérés az eredeti technológiától**

mezből készült cső; ehelyett pontos méretre esztergált csövet alkalmazott a mester, s ebbe a csőbe került a fekete műanyagból készült három betét. A betétekben rugós rézcsatlakozók biztosítják az áram útját, ezek vállal készültek, tokjuk peremezve, s a rugó behe-

tette lehetővé, amely a vezető csőbe mart vajatban csúszhat előre-hátra, s a lámpaházba fűrt 7 mm átmérőjű furaton átfűzött csavarral állíthatóan szabályozza a hüvely első részébe helyezett izzó tükörhöz viszonyított helyzetét, s így a hatékony fénykibocsátást.

A lámpakeretet a fémnyomás után felhasították, s megfelelő profilúra mart esztergáskén kalapálással készült az a

lemezidom, amelyből egy-egy került a hasítás két oldalára. E kis lemezekre 7 mm külső átmérőjű csöveket hegesztett fel László János, menetvágás után pedig szegeccseléssel rögzítette őket a keretre. A két,

**A tartó fülek már felszegecselve**

menetes csódarabot összefogó csavar húzza össze a keretet, a lámpatesthez rögzítve ily módon a fényszórótükröt és az üveget.

Ezután már csak a lámpa-tartó fülek felszegecselése, a tükrő foncsorozása, valamint a megfelelő méretű üveg kivágása volt hátra, s már lehetett

is összerakni az 1992-ben gyártott Cincinnati Victor fényszórót. A tökéletességhez kellett volna egy eredeti üveg, amit valahogyan le lehet másolni, megfelelő öntőminta elkészítése után. Talán még ez is megtörténhet, mert a közel-múltban sikerült egy hirdetés-re bukkanni, amelyben svéd-

országi specialista amerikai fényszórókhöz gyártott üvegeket kínál – természetesen másolatokról van szó. A Victor-lámpához illő üveg ára 29 dollár plusz 15 dollár bank- és szállítási költség, ami átszámítva körülbelül 3500 forint, s ezek után nem csoda, ha végiggondoljuk, vajon hobbi-

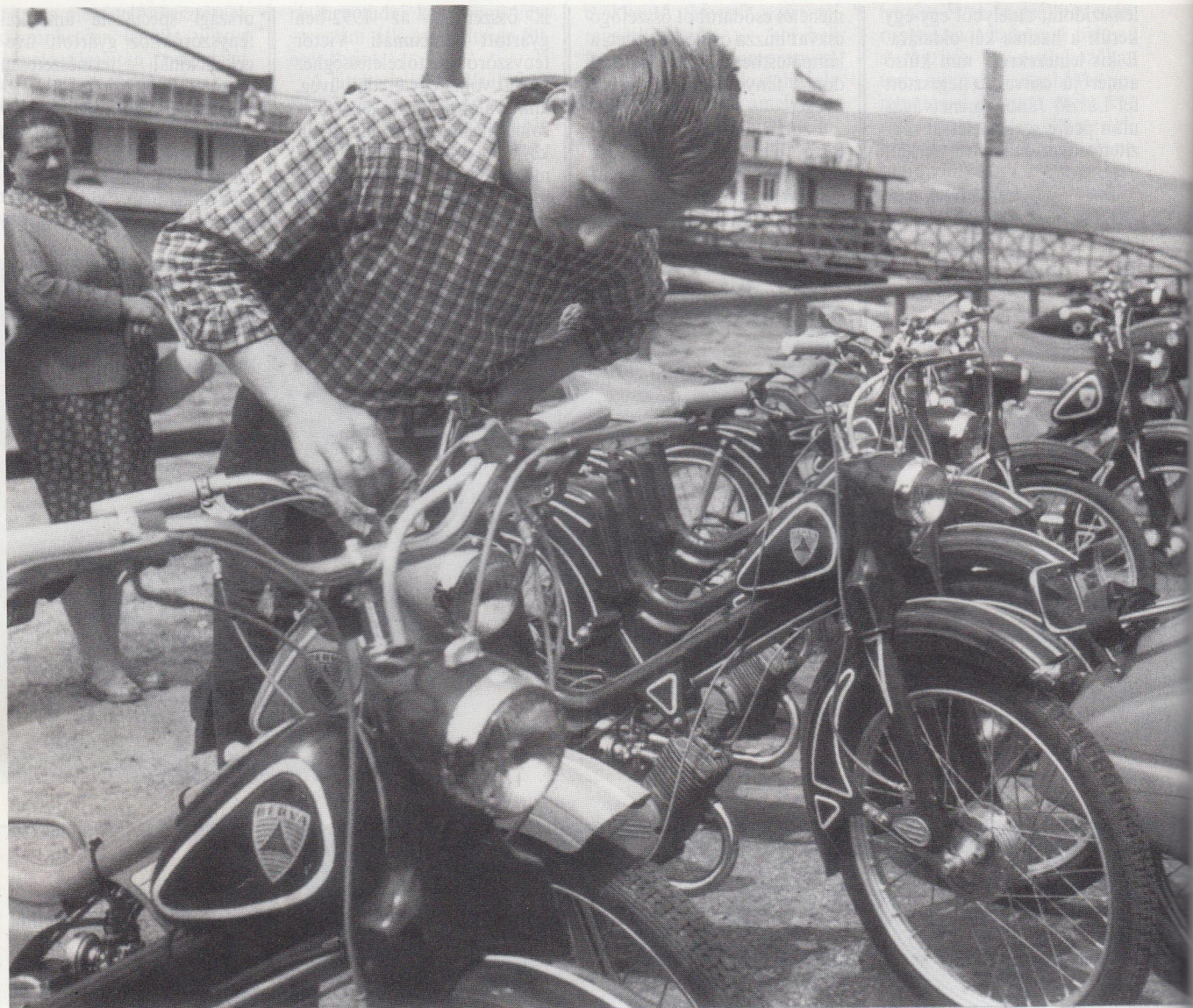


**Csak a fényezés hiányzik**

**Művészet megkülönböztetni a pontos másolatot az eredetitől**

vagy üzlet a lámpagyártás. A hazai előállítású Victor-fényszóró ára 14 ezer forint, s ez meglehetősen komoly összegnek tűnik. De a korábbiakban ismertetett munkákra visszaemlékezve, a sok-sok szerszám előállítási költségeit figyelembe véve már más a helyzet. És így az is érthetővé válik, miért kerül Nyugaton – ahol a szerszámkészítés ára és a munkaóradíj is magasabb – csillagászati összegekbe egy-egy fényszórómásolat.





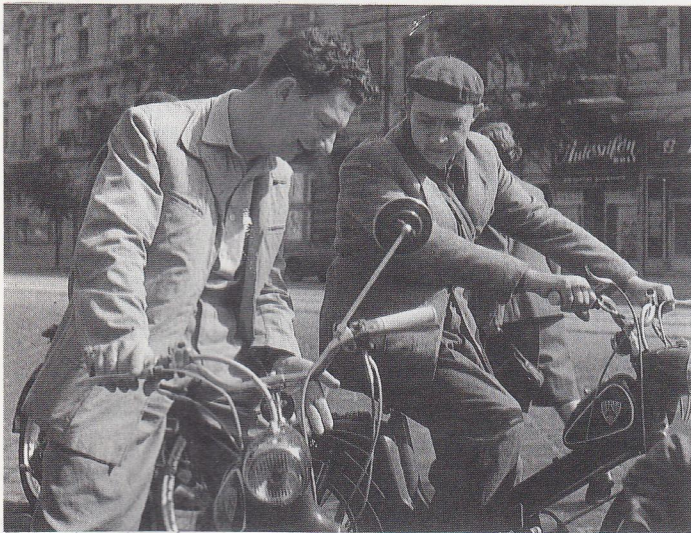
# ALBÜM

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

Összeállításunk ezúttal két magyar járműhöz, a Pannihoz és a Bervához kapcsolódik, s az ok: 35 évvel ezelőtt kezdődött a sorozatgyártásuk Csepelen, illetve Egerben. A fotók 1948 nyarán készültek, egy kis-motor-bejárató túrán, amit a Keravill rendezett a Budapest–Visegrád–Budapest útvonalon. A képekhez csatolt hírből megtudható: „A közel 100 kilométeres úton a tulajdonosok elmondták eddigi tapasztalataikat a motorról, és a szakemberektől szakszerű tanácsokat kaptak a további használathoz”.



„Marton Tibor hazaindulás előtt átvizsgálja gépét”



„Pethő Ottmár és Vaskó Ferenc az utolsó taktikai megbeszélést tartják indulás előtt”



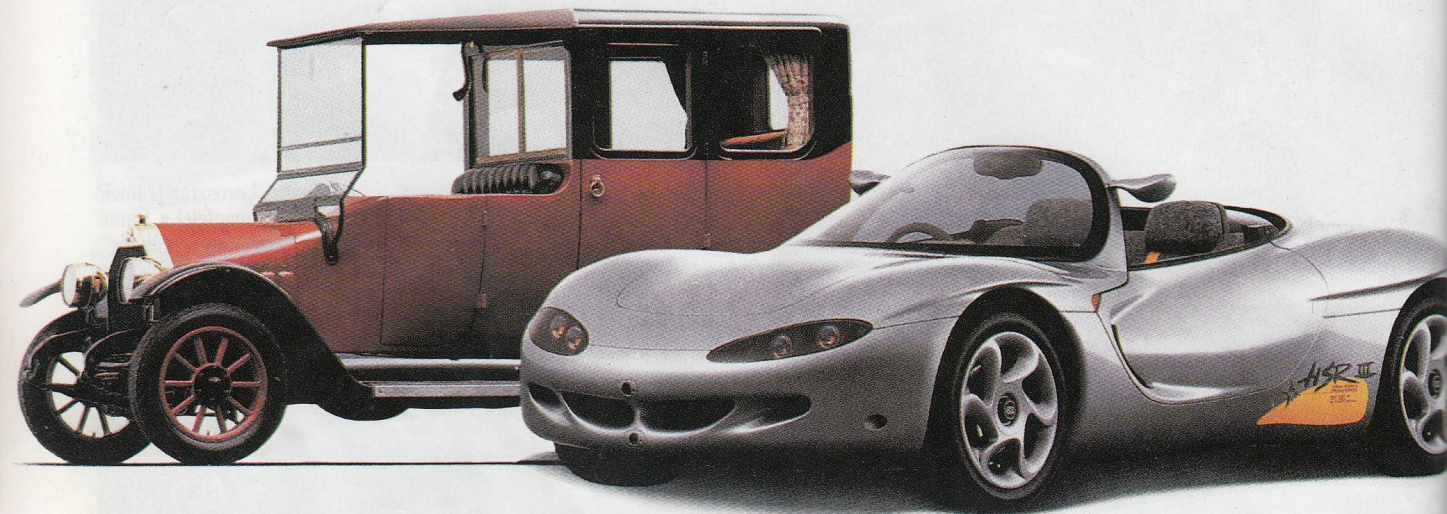
„Minden korosztálybelinek megfelel a Panni kismotorkerékpár”



„Marton Ilona öccse Berva motorját vizsgálja”

„Az első pihenőnél jölesik egy kis »üzemanyag-utánpótlás«”

# 75 éves hagyomány, amelynek jövője van...



Hajóépítők voltak.

Valószínűleg koruk legjobbjai. Ez a mérnöki gárda mégsem elégedett meg a tengerek meghódításával. Üzemük egy szegletében régi álmuk kezdett formát ölteni, egy különös motor- hajtotta kocsi, amely könnyebben kezelhető, és simábban fut, mint bármely eddigi lónélküli jármű. A prototípus oly sikeres lett, hogy megkezdődött a sorozatgyártás. Ezzel 1917-ben Japán első, szériában gyártott gépkocsijává avatva a MITSUBISHI A-modellt.

A japán motorizáció történelmi pillanata volt ez, mely egyben a MITSUBISHI járműgyártás immár 75 éves fejlődésének kezdetét is jelentette. Az állandó fejlesztés szellemének fenntartásával a

MITSUBISHI sokkal többet céloz meg, mint egyszerűen a csúcstechnológia szintjére jutni az autógyártásban.

Ma a MITSUBISHI számára az innováció a járműfejlesztésben olyan új, eddig ismeretlen lehetőségek feltárását jelenti, amellyel magasabb szintre emelik nemcsak az ember és autó, hanem a gyártási technológia és a környezet kapcsolatát is. A gépkocsi vezetőjének és utasainak biztonságát sarkalatos pontja minden fejlesztésnek.

Mindez csupán néhány példa arra, hogy a MITSUBISHI mérnökei miként valósítják meg az ember- és környezet-központú innovációt. Eredményeik elérésében ugyanaz az elszántság és önbecsülés vezérli őket mint az egykori hajóépítőket.

A teljes '92-s modellválaszték megrendelhető:

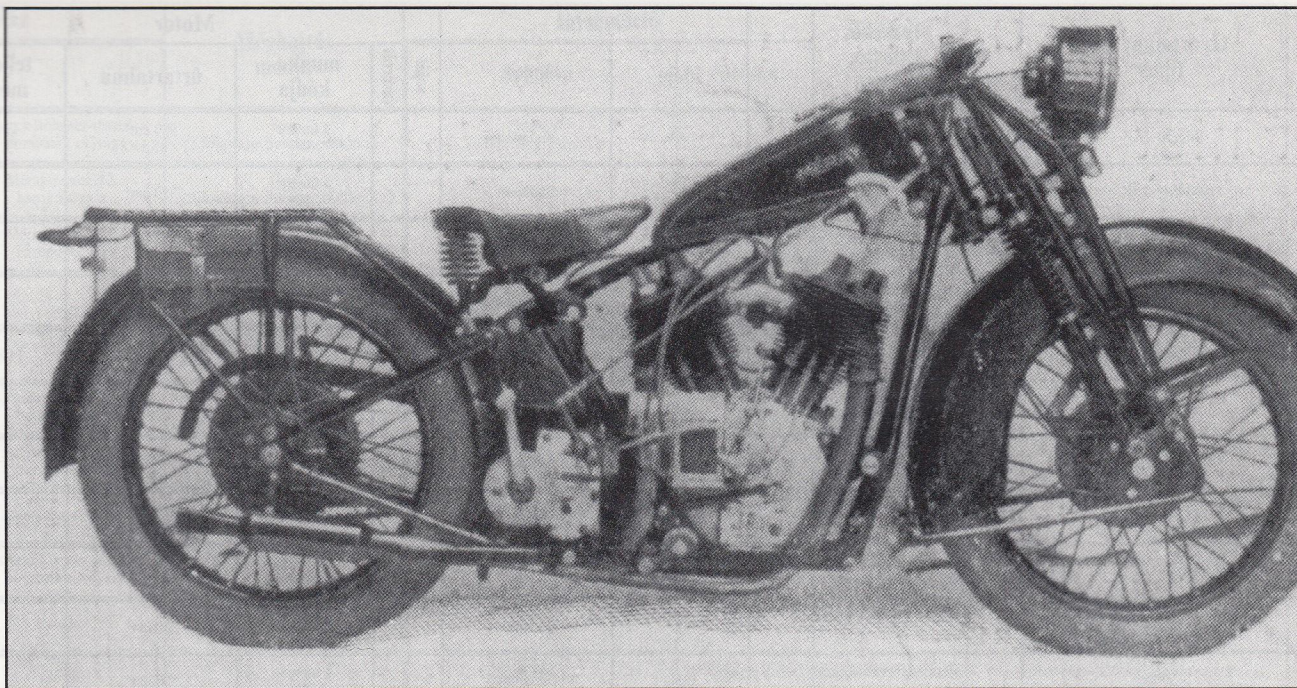
**MITSUBISHI**

**Contrex Kft.**

1012 Budapest I., Alkotás u. 20-24. Tel: 155-0402, 156-7401 Fax: 156-3485



MITSUBISHI  
MOTORS



Az impozáns  
1928-as ezres

# MAGYAR- ORSZÁGON KÉSZÍTETT MOTOR- KERÉKPÁROK 1894-1945

Az 1945 előtt készített hazai motorokat ismertető sorozatában Muray Péter Pál lezárja a Méray-típusok sorát, és kevésbé ismert gyártmányokat mutat be olvasóinknak.

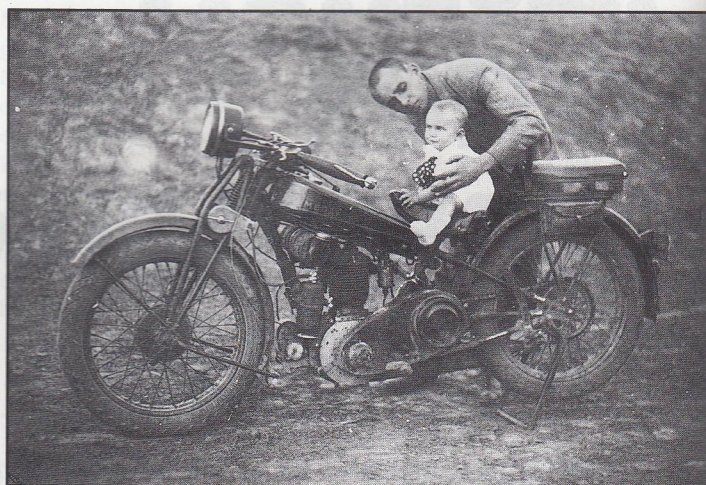
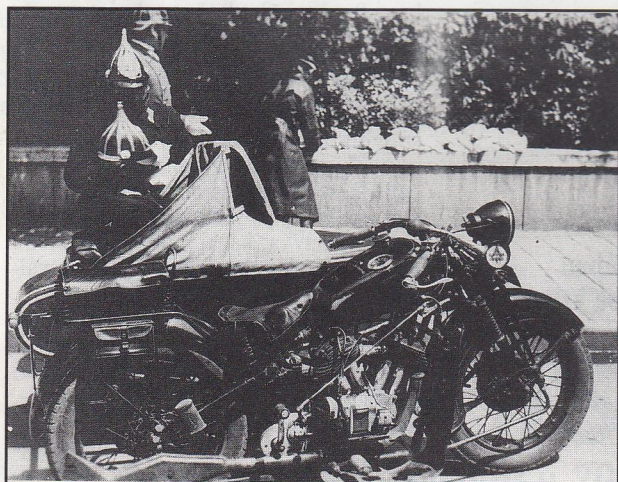
Végignézve a sorozat Méray-motorkról szóló részeit, feltűnhet, hogy hiányzik a Méray-Puch 200, a 200L és a GS 350-es. Mivel ezek nem hazai konstrukciók, hanem a legjobb esetben is csak licenc gyártmányok, nem illenek munkám keretébe. Hasonló kérdés a Népmotor esetében is felmerült bennem, hiszen a Zündapp DB 250-essel való rokonsága nem kétséges, ám átgondolva a dolgot, azt kell mondanom, hogy bár a gép nem túl eredeti, mégsem tekinthető már létező gyártmány átvételének vagy szolgálai másolatának.

Hiányosságok azért vannak a listában. Burányi Gyula örvendeztetett meg egy kis összeállítással gyűjteményéből. Ebben több érdeklődés mellett egy OHV Méray-Blackburne fotója is szerepelt. Köszönet érte, mert ez a gép számomra ismeretlen volt. Váza, villája, tankja az 1926 utáni „JAP-korszakban” készülhetett és mégis Blackburne-motort építettek bele. Ez is azt bizonyítja, hogy a hazai motorgyártásban nem húzhatók éles határok a típusváltások között.

Különösen így van ez a nagy állami megrendelők által rendszeresített Méray-típusok esetében – főleg az 1928-as Tralling villás 500-as és 1000-es –, amelyekből a későbbi években is rendeltek egy-egy sorozatot. Az újabb gépek megközelítően azonosak voltak a ▶

Gyártmány és típus	Tervező, készítő, gyártó	Gyártás		Motor			
		ideje	helye	saját vásárolt	munkakódja	űrtartalma	teljesítménye
Méray-JAP	Méray-Horváth Lóránt Magyar Acélárugyár Rt.	1928.	Budapest	x	4 ütemű SV	980 cm <sup>3</sup> 2 × 85,5 × 85	22 LE
Méray-JAP	Méray-Horváth Lóránt Magyar Acélárugyár Rt.		Budapest	x	4 ütemű OHV	350 cm <sup>3</sup>	
Méray-JAP	Méray-Horváth Lóránt Magyar Acélárugyár Rt.		Budapest	x	4 ütemű SV	350 cm <sup>3</sup>	
Méray 3 kerekű áruszállító	Méray-Horváth Lóránt Magyar Acélárugyár Rt.		Budapest	x	4 ütemű SV	490 cm <sup>3</sup> 85,5 × 85	
Méray 3 kerekű áruszállító	Méray-Horváth Lóránt Magyar Acélárugyár Rt.		Budapest	x	4 ütemű SV	600 cm <sup>3</sup>	14,8 LE
Méray-JAP	Méray-Horváth Lóránt Magyar Acélárugyár Rt.	1930.	Budapest	x	4 ütemű SV	500 cm <sup>3</sup>	
Méray-JAP	Méray-Horváth Lóránt Magyar Acélárugyár Rt.	1930.	Budapest	x	4 ütemű SV	500 cm <sup>3</sup>	
Méray-JAP	Méray-Horváth Lóránt Magyar Acélárugyár Rt.	1930.	Budapest	x	4 ütemű SV	346 cm <sup>3</sup> 70 × 90	
Méray-JAP	Méray-Horváth Lóránt Magyar Acélárugyár Rt.		Budapest	x	4 ütemű SV	1000 cm <sup>3</sup>	
Méray	Méray-Horváth Lóránt Magyar Acélárugyár Rt.	1935.	Budapest	x	4 ütemű SV	350 cm <sup>3</sup>	
Méray	Méray-Horváth Lóránt Magyar Acélárugyár Rt.	1936.	Budapest	x	4 ütemű SV	500 cm <sup>3</sup>	
Motorskiro	Stein Motorműhely		Budapest	x	2 ütemű	55 cm <sup>3</sup>	
Muskát	Muskát Jenő						3 LE
Népmotor	Stadler Mihály Rt.	1939.	Budapest	x	2 ütemű	247 cm <sup>3</sup> 68 × 68	8,5 LE
Népmotor	Stadler Mihály Rt.	1939.	Budapest	x	2 ütemű	247 cm <sup>3</sup> 68 × 68	8,5 LE
NOVA-Blackburne	Király Andor, Gép- és Vasútfelszerelési gyár Rt.		Kistarcsa	x	4 ütemű OHV	174 cm <sup>3</sup>	
NOVA-Blackburne	Király Andor, Gép- és Vasútfelszerelési gyár Rt.		Kistarcsa	x	4 ütemű	248 cm <sup>3</sup> 60 × 88	
NOVA-JAP	Király Andor, Gép- és Vasútfelszerelési gyár Rt.		Kistarcsa	x	4 ütemű OHV	246 cm <sup>3</sup> 62,5 × 80	

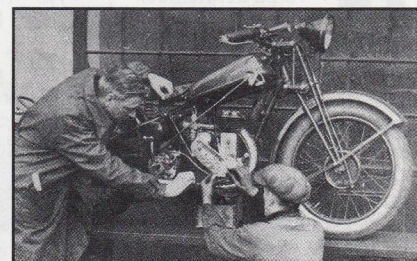
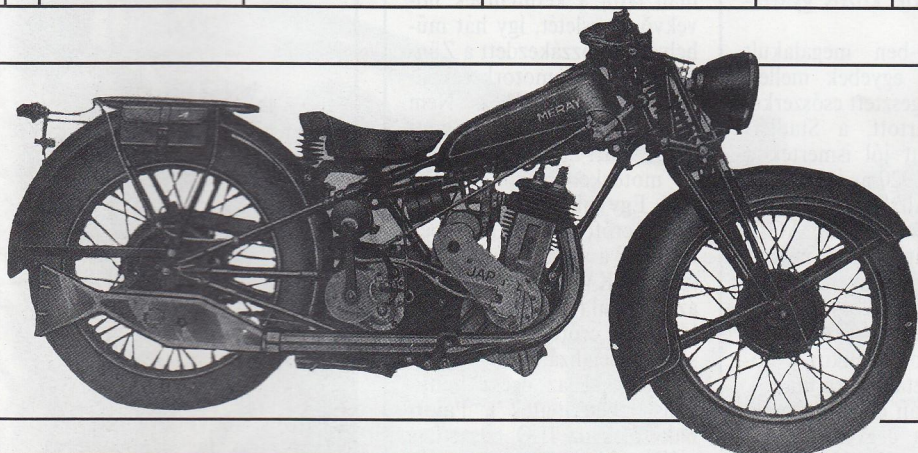
# 1894-1945



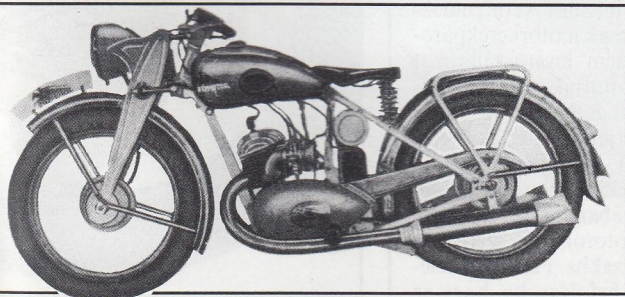
350-es külön olajtartállyal, acetilénvilágítással

A rendőrség egyik ezrese a harmincas évek elejéről. Jól megfigyelhető, hogy modernebb a motorja, a tankja és a kipufogódobja is

Váz		Meghajtás módja	Információ		Elkészült darabok száma	Megjegyzés
saját	vásárolt		forrása	dátuma		
x		összekötőlemez-résszel kombinált csöváz	lánc 3 fokozatú Burman-váltón át	Méray-alkatrészárjegyzéke	kb 1931	
x		Méray-rendszerű, háromszögáz	lánc 3 fokozatú Burman-váltón át	a Motoros	1930/12.	külön olajtartállyal szerelve
x		Méray-rendszerű, háromszögáz	lánc 3 fokozatú Burman-váltón át	foto, Nagy Sándortól		külön olajtartállyal szerelve
x			lánc			áttervezett, egymás melletti üléses, burkolt jármű
x			lánc	Zsuppán I.: Made in Hungary, Autó-Motor	1978/20.	azonos az előbbivel, lámpákkal, szelvéddel kiegészítve
x		Méray-rendszerű, háromszögáz	lánc	a Motoros	1930/6.	váza hasonló a régi típusokéhoz, villája, tankja új, motorja előre döntve
x		Méray-rendszerű, háromszögáz	lánc	a Motoros	1930/17.	azonos az előbbivel, de ezt cirkulációs olajzású motorral szerelték
x		új, háromszögáz	lánc	a Motoros	1930/17.	új váz, új villa, cirkulációs olajzású JAP-motor
x		összekötőlemez-résszel kombinált csöváz	lánc			a régi 1000-es, újabb JAP-blokkal, módosított tankkal, sárvédővel
x		csöváz	lánc	Autó-Motor	1935/7.	cirkulációs olajzással, akkumulátor gyújtással, saját blokkal szerelt motor
x		csöváz	lánc	Autó-Motor	1936/13.	cirkulációs olajzással, akkumulátor gyújtással, saját blokkal szerelt motor
				Autó-Motor	1935/7.	
				A KMAC Évkönyve	1910	rendszáma:576
x		préselt acélelemek és cső kombinációja	lánc 3 fokozatú váltón át	Úrvezető	1939/6.	motorja német ILO blokkmotor
x		préselt acélelemek és cső kombinációja	lánc 4 fokozatú váltón át	Autó-Motor	1939/7.	váltója lábkapcsolós
x		csöváz	lánc 3 fokozatú Moss-váltón át	Automobil Motorsport	1927/10.	Schüller László indult vele a IV. magyar TT-n
x		csöváz	lánc 3 fokozatú Moss-váltón át	Autó	1926/10.	
x		csöváz	lánc 3 fokozatú Moss-váltón át	Automobil Motorsport	1927/10.	Hild Károly győzött a géppel a magyar TT-n



**Méray-Horváth Lóránt ellenőrzi, amint Brandt szerelő beállítja egy 1930-as 350-es olajpumpáját**



**Népmotor 1939**

**A cirkulációs olajzású, nagyobb sorozatban gyártott 500-as**

régiekkel, de amikor korszerűbb motorokat szállított a JAP-gyár, akkor azokkal szerelték őket. Kiseb változásokat jelentett a speciális használat is és a szerény korszerűsítés. Volt olyan sorozat, ahol lábvédő lemezt használtak, lábtartó helyett pedig trepnit (lábdaszkat) szereltek, megjelent a tankba épített km-óra is, a tűzoltóság számára pedig különleges oldalkocsit készítettek stb. Ezeket a típusokat tovább gyártották, mint az egyszerű „civil” motorokat.





# SZÁRNYAS CSIKOSOK

**A Népmotor történetét  
Bálint Sándor eleveníti fel.**

**A**két világháború között gyorsan javult a kétüteműek megbízhatósága, újabb márkák és típusok jelentek meg. Az *Autó-Motor* 1939. májusi számában érdekes, a hazai választék bővítéséről szóló cikket olvashattak az érdeklődők. Az *Új magyar motorkerékpár jön* című írás szerint az egyik gyár hamarosan bemutatja új termékét, a strapabíró motorkerékpárt. A szerző működés közben is látta a gépet, s meggyőződött arról, hogy gyártója jól hasznosította a motorepítés terén szerzett korábbi tapasztalatait. Tervezőjét, gyártóját azonban elfelejtette bemutatni, a jármű kategóriájáról sem írt.

Az írás csupán a kívülálló számára okozott meglepetést. A hazai motorkerékpár-gyártók ugyanis tudták, hogy a Stadler Mihály Sodrony-, Szövetfonat- és Vasárugyár Rt. Pajor Imrével tárgyal mo-

torkerékpárok közös gyártásáról.

Az 1919-ben megalakult Stadler Rt. egyebek mellett hajlított, hegesztett csőszerkezeteket gyártott, a Stadlerkerékpárokat jól ismerték a piacon. Az 1920-as évek közepén Balló Alfréd okl. gépészmérnök tervezésében, AGIL néven négyütemű JAP-motorral hajtott háromkerekű áruszállítókat szerelt össze – a folyóirat munkatársa e járművekre gondolt, amikor a korábbi tapasztalatokra utalt.

Éber István gépészmérnök, a Stadler Rt. cégvezetője, később igazgatója, – mint mondtotta – az 1930-as években ismerkedett meg Pajor Imrével, aki különféle csőelemeket, rugókat, fémtömegcikketeket rendelt a részvénytársaságtól. Minthogy a szállított áruval meg volt elégedve, újabb megrendelésekkel jelentkezett.

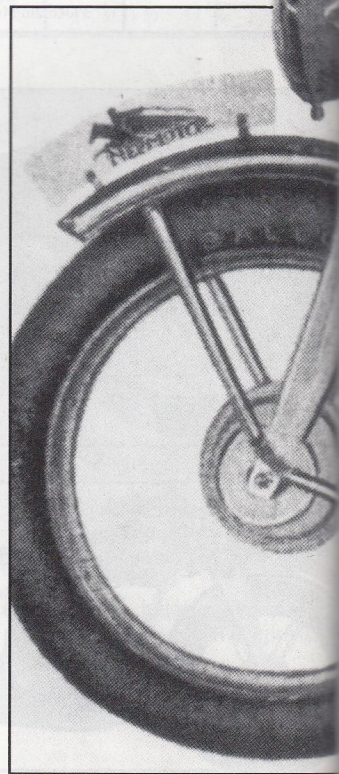
A Pajor cég, amely korábban vasanyaggal kereskedett, az 1930-as évek második felé-

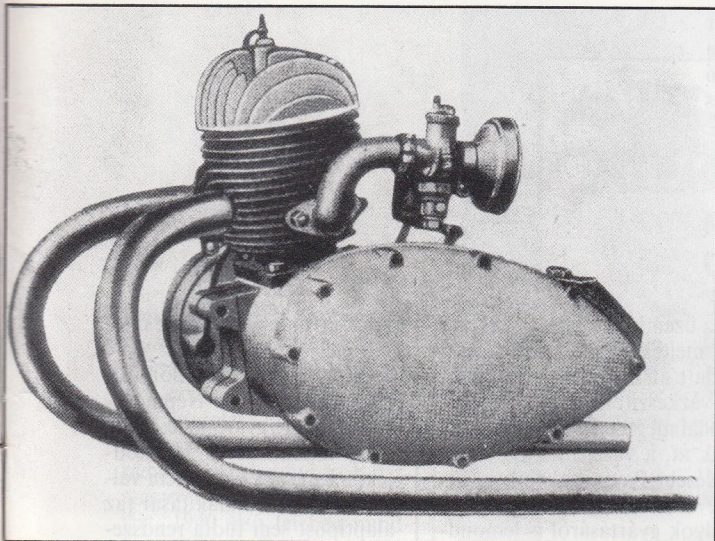
ben már motorkerékpárokkal foglalkozott, például a Zündapp vezérképviselője volt. A tulajdonos üzlete forgalmán látta a kétüteműek növekvő keresletét, így hát műhelyében hozzákezdett a Zündapp 250-es motorkerékpárok összeszereléséhez. Nem sokkal később már úgy gondolta, ipari méretekben kellene motorkerékpárokat gyártani. Egy pillanatig sem hitte, hogy erőforrás tekintetében felveheti a versenyt a Villiersszel, a DKW-val, a Sachsszal, az ILO-val (a két utóbbi gyár kizárólag erőforrások gyártására specializálódott, gyártmányaiakkal az egész kontinenst „beterítették”). Pajornak főleg az ILO tetszett, s méltán, hiszen e kétüteműekkel nemcsak motorkerékpárokat, hanem kisáruszállítókat is meghajtottak.

Stadler és Pajor az ILO 250-es motorját tekintették bázisnak, úgy gondolták, hogy a későbbiekben ennél nagyobb kategóriában is vásárolnak majd motorokat és szerelik a hazai vázákba. Pajor értékelését az is befolyásolta, hogy az

árjásítás következtében visszavonták tőle a Zündapp-márka képviselőjét.

A két cég 1938 végén állapodott meg a motorkerékpárok közös gyártásában. A részvénytársaság az időközben doktorált Balló Alfrédot bízta meg a motorkerékpár megtervezésével. Éberék elkészítették a szükséges sablono-





**ILO gyártmányú,  
kétütemű,  
9 lóerős motor  
hajtotta  
a járművet**

kat, összeállították sárvédők hengerléséhez a görgős szerkezeteket. A nyeregvázak, a rugók, a kormány, az első villa előállítására sem okozott gondot, csupán az üzemanyagtartály gyártása izzasztotta meg őket. Az erőforrás nélküli, egyébként komplett motorkerékpárokat, amelyeknek első sorozatait Kesjár János mes-

ter zománcozta, Pajorékhoz szállították a Jókai utcába s ott szerelték be a motort.

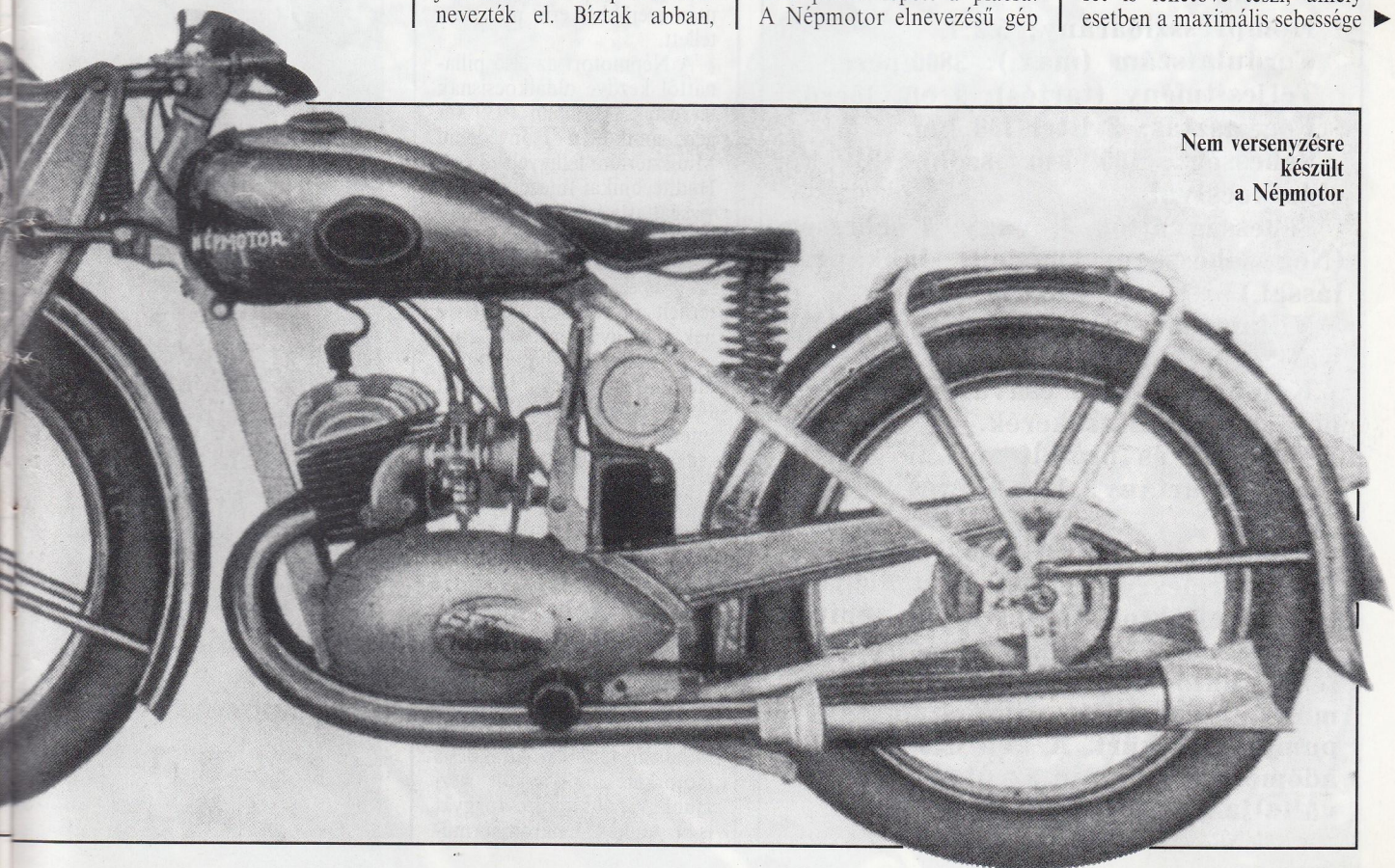
1939 márciusában már a futóp próbánál tartottak: Éber István, továbbá dr. Zsótér Bertalan, Vágai István több ezer kilométeren át nyúzták a gépeket. Kipróbálta még Urbach László, Lukavecz Ferenc, ifj. Hóra Nándor sokszoros magyar bajnokok, mindannyian ígéretes jövőt jósoltak neki. Népmotornak nevezték el. Biztak abban,

hogy a végtelen rónákon Népmotornal közlekednek majd a fiatalok, a Hortobágyon oly természetes lesz jelenlétük, mint a csikósoké. Ilyen megfontolásból választották emblémául a száguldó szárnyas csikóst.

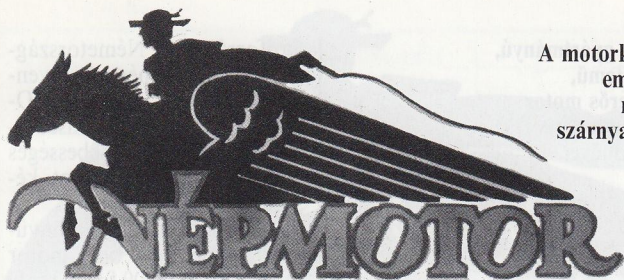
A Népmotort az 1939. évi Budapesti Nemzetközi Vásáron mutatták be a nagyközönségnek. A szakfolyóiratok, a napilapok írtak róla, a hozzáértők a hazai motorkerékpár-ipar fellendülését, fejlődőképességét látták benne. Az Automobilizmus című folyóirat júniusban így mutatta be a gépet: „A Stadler Mihály Rt., amelynek az acélszerkezetek szerkesztése terén évtizedes tapasztalatai vannak, a közel-múltban igen szép külsejű, gondos kivitelezésű motorkerékpárral lépett a piacra. A Népmotor elnevezésű gép

erőforrása a Németországban kitűnő hírnévnek örvendő kétütemű 250-es ILO-motor, amely a háromsebességű, illetve négysebességű váltóművel egy blokkot képez.

A kétkipufogós, könnyűfém hengerfejű motor teljesítménye 3800 fordulatnál 9 lóerő, ami a gépnek 100 km-es sebességet és kiváló hegymászó képességet ad. A teljesen hazai gyártású váz acélcsővekből és préseltacél-idomokból áll, igen merev és alacsony építésű. Oriási előnyt jelent az egyetlen csavar oldásával kivethető hátsó kerék. A Népmotor gondos kivitelét jelzi a beépített kormányrögző, lökésgátló, a hatalmas, 3 fényű, 30/50 watt teljesítményű világítás, valamint a lámpafejbe épített sebességmérő és kilométerszámláló. A benzintartály 12,5 liter űrtartalmú, ami figyelembe véve a 100 kilométerenkénti 3 literes fogyasztást, a gépnek nagyon tekintélyes, 400 km-en felüli akció rádiust biztosít. Nagyra méretezett első és hátsó dobfék, strapabíró motor, négysebességű váltóművel együtt, könnyű oldalkocsi felszerelését is lehetővé teszi, amely esetben a maximális sebessége ▶



**Nem versenyzésre  
készült  
a Népmotor**



A motorkerékpár  
emblémája  
nyargaló  
szárnyas csikós

► még mindig 85 km/óránként. Az igen tetszetős, komoly kivitelű új magyar motorgyártmányt Budapestén a Pajor Imre cég (VI. Jókai u. 21.) hozza forgalomba.”

Már a kiállításon élénken érdeklődtek iránta, Pajorék a jelentkezőket előjegyzésbe vették és Népmotor feliratú gomblyukjelvényvel ajándékozták meg. A kereslet láttán a sorozatgyártás azonnali elkezdését határozták el. Vízszemlélekezőkből tudjuk,

hogyan 20-25 darabos sorozatokat gyártottak, s azért csak ennyit, mert a német gyár – katonai megrendelése miatt – nem szállíthatott több motort. Stadlerék raktárra nem dolgoztak.

A részvénytársaság 1939 októberében hatalmas megrendelést kapott a kincstártól; kórházi, illetve táborigyógyászati, katonai célokra szolgáló eszközöket, dróthálókat, szögdrótot stb. kellett igen rövid határidőn belül szállítani.

Az üzemben több műszakban termeltek. A feszített tempó miatt átszervezték a munkát, a vázkészítők többségét a katonai megrendelésre irányították át, a vázelemek összeszerelésébe Pajor szakembereit is bevonták. Az üzemanyag-tartályok gyártásáról is lemondtak, a füleki Edény- és Lemezárugyártól vásárolták meg, a küllőket, a sárvédőket, a kerékbronzokat is igyekeztek készen megvenni. Kesjár János bevonulása miatt a fényezés is Pajorékra hárult.

A motorosok, a felhasználók meg voltak elégedve a Népmotorral, csupán a hozzá kapcsolható oldalkocsikat hiányolták. Stadlerék az első hónapokban – dr. Balló Alfréd tervei alapján – oldalkocsikat is gyártottak, de a második világháború kitörése után erejükből erre már nem tellett.

A Népmotort az első pillanattól kezdve oldalkocsisnak tervezték. Azonban 1939 végén, amikor a Honvédelmi Minisztérium felfigyelt rá és a Haditechnikai Intézettel megvizsgáltatta (rendszerbe állításának gondolatával foglalkozott), kiderült, hogy az állandó terepezést az oldalkocsival terhelt motor hajtótengelyének csapágya nem bírja. Emmer József, Bartha Szabolcs mérnökszázadosok, Rubint Ferenc mérnökfőhadnagy, az intézet szakértői javasolták a csapágy erősebbre cserélését, és az oldalkocsi átalakítását katonai célokra. Pajorék nehéz helyzetbe kerültek, hiszen a motor az ILO konstrukciója volt, szerkezetének módosításához a gyártó hozzájárulását kellett volna megszerezni. Az oldalkocsi átalakítása elvileg problémát nem okozott, de a kívánság teljesítése nagy beruházást igényelt. Ennek ellenére három katonai oldalkocsis motorkerékpár készült kézi munkával, a motor csapágyát is kicserélték. E három jármű-

vet már jónak találta az intézet.

A két cég végül úgy döntött, hogy megerősített Népmotorokat nem gyártanak; egyrészt tökehiánnyal küszködtek, másrészt az ILO nem vállalta a motor átalakítását (az alaptípust sem tudta rendszeresen szállítani), a csapágyazás házilagos módosítása pedig igen költségesnek bizonyult.

Oldalkocsis  
Népmotor



## A népmotor műszaki adatai:

**Egyhengeres, kétütemű, kettős kipuffogósöves, különleges öblítés-rendszerű motor. Hengerűrtartalom 250 cm.**

**Kompresszióarány: 5.3:1.**

**Fordulatszám (max.): 3800/perc.**

**Teljesítmény (tartós): 9 eff. lóerő.**

**Fogyasztás: 3 liter/100 km.**

**Sebesség: 100 km szőlő, 85 km oldalkocsival.**

**Sebességváltó: 3 vagy 4 sebesség. (Négysebességes modell lábkapcsolással.)**

**Villamosberendezés: 6 volt 30/50 watt.**

**Kerék: egyetlen csavarral kiszerezhető patent hátsókerék.**

**Váz: cső és préselt acél.**

**Benzintartály: 12.5 literes nyereg-tartály.**

**Gumik: 25×3.00 ballonok.**

**Felszerelés: villamos kürt, háromfényű reflektor, fényszóróba épített sebességmérő és kilométerszámláló, felhajtható sárhányó, állítható kormány, komplett szerszámkészlet, pumpa, kézikürt. A gép egy évig útadómentes (a gyár az útadót magára vállalja.)**

nyult. Úgy látták, hogy a sorozatgyártást legjobb esetben is csak 1942-ben kezdhetnék el, s ez már túl távoli időpontnak látszott.

A szülő és a polgári célú oldalkocsis Népmotorok összeszerelése egyre több gonddal járt. 1940 első felében mindössze 40 motor érkezett Németországból, ősszel ennek másfélszerese. Pajor Imrét időközben behívták munkaszolgálatra, ahonnan 1941-ben még visszatért, később



**MEGBÍZHATÓ!  
GYORS!  
TAKARÉKOS!  
ELEGÁNS!  
OLCSÓ!**

*AZ ÖN MOTORJA*



Gyártja: STADLER RT.

Képviselet:

**PAJOR, JÓKAI UCCA 21**

Hirdetés  
1939-ből

azonban újra bevonultatták, s már nem tért haza.

A Wehrmacht 1941 végén leállította az ILO-motorok exportját. Minthogy más motorokhoz sem jutottak Stadlerék, így megszüntették a Népmotorok gyártását. Katonai adatok illetve becslések szerint 250–300 Népmotor készült összesen.





## KERES, KÍNÁL

### KERES

#### AUTÓ

DKW vagy IFA F5-F8 kabrió karosszériát bármilyen állapotban. Esetleg más, felújításra szoruló kabrió vagy nyitott terepjáró is érdekel. Bacsinzky Tibor, 1223 Budapest, Gyula vezér út 47/c. Tel.: 227-3151. DKW panorámás szélvédőt, Feliciához nyári tetőt vagy jó minőségű vászonanyagot. Ugyanitt keresek még Kübelwagent vagy Schwimmwagent. Hasz Pál, tel.: 226-3123.

FIAT Balillához (1935-40) eredeti hátsó lámpát, vagy annak másolási lehetőségét, valamint dokumentációt. Daffó Károly, 1047 Budapest, Ambrus u. 24. Tel.: 169-1207.

MERCEDES 300 SE 1961-65 között gyártott típusait, a 220, 250, 280 SE coupé vagy cabriolet 1961-71 között gyártott típusait, valamint az 1965-72 között gyártott 280 SE és 3,5 L coupé típusokat. Szendi H. Sándor, 6640 Csongrád, Széchenyi út 64.

MERCEDES 108-as karosszériához ajtószigetelő (kéder) gumit, valamint amerikai (osztott) első lámpát. Warvasovszky János, 1201 Budapest, Vág u. 21. Tel.: 155-9876.

OPEL Kapitánhez (1956-os évjárat, 2500 cm<sup>3</sup>) komplett hátsó lámpát vagy plexiburát. Nyerges Attila, 2100 Gödöllő, Fenyvesi főút 8/a.

VAUXHALL Velox 1949-es kiadású gépkocsijához keresek motort, váltót, hátsó futóművet illetve egyéb alkatrészeket. Horváth Ferenc, 6726 Szeged, Zsil u. 8.

VOLGA M 21-es kombit (M 22) keresek megvételre. Kecsés István, 1164 Budapest, Rózsahegy u. 29/b.

WARTBURGOT, nyitottat, régi kiadásút erősen korrodált állapotban is. Bodnár Zsolt, 3530 Miskolc, Kellner S. u. 5. IV/2. Tel.: (46) 340-839.

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**

### MOTOR- KERÉKPÁR

BERVA-PANNI kézikézelő-szerkezet, hátsó lámpákat, Bervához porlasztó-takarólemezt és egyéb apróságokat. Égő Akos, 1181 Budapest, Vándor S. u. 16. III. 2.

BMW R 69/S-t jó állapotú. Beke Lajos, 8638 Balatonlelle, Berzsényi u. 10.

BMW R 67/2-es lábváltót, fékpedált, valamint sivatagi felni (hátsó) küllőket. Keresek még minden bokszer BMW-vel és WLA 750-es Harleyvel foglalkozó szakirodalmat és Junak-tankot. Tóth Akos, 1182 Budapest, Batthyányi u. 174.

IZS 49-eshez (1957-es kiadásúhoz) első lámpafoncsort, eredeti hátsó lámpatesztet, akkumulátort és küllőket. Keresek még bármilyen fotót vagy leírást, amelynek alapján elvégezhető a motor eredeti állapotának megfelelő fényezés, díszítés. Kovács Attila, 7754 Boly, Bánki Donát u. 5.

JUNAK M10-eshez kezelési utasítást, szervizkönyvet vagy bármilyen műszaki leírást. Kis József, 6600 Szentes, Honvéd u. 6. Tel.: (63) 11-139.

NSU 501 OSL-hez vázat, első villát, sárvédőket, lámpát, kormányt, műszereket és márkatársaikat. Sztankó Mihály, 4400 Nyíregyháza, Búza u. 34.

PANNÓNIA P21-est (lehetőleg de Luxe) vagy P24-est típusú átalakítás nélküli (típustiszta) állapotban, lehetőleg első vagy második tulajdonostól.

Lejárt műszakival is érdekel. Ár- és állapotleírást kérek. Morovian Péter, 2086 Tinnye, Bajcsy-Zsilinszky út 10.

PUCH 220 cm<sup>3</sup>, 1927-es kiadású motorkerékpárhoz keresek alkatrészeket, fotókat és dokumentációt. Meliska Zsolt, 5600 Békéscsaba, Horánszky u. 4. Tel.: (66) 27-127.

RUDGE Whitworth 1931-es kiadású motorkerékpárhoz bármilyen alkatrészt, valamint márkatársak jelentkezését várom. Dokumentációval tudok segíteni! Horváth Ferenc, 6726 Szeged, Zsil u. 8.

VIKTORIA KR35-öshöz (1942-es kiadásúhoz) első villát, első kereket, első és hátsó sárvédőt, első és hátsó lengőnyerget. Ural MV 750-hez (katonai) hátramenetes váltót, első teleszkópot, első sárvédőt, vázat, lengőnyerget, hátsó lámpákat. M72-eshez első lámpafoncsort, hátsó lámpát, valamint Ural-oldal-kocsi felerősítéséhez gömbkapcsokat, kitámasztó menetes szárazakat. Hasz Pál, Tel.: 226-3123.

ZÜNDAPP K500-ashoz Bosch-lámpafejet, gyújtáskapcsolót, kilométerórát, kúrtnyomó gombot, fényváltó kapcsolót. Esetleges csere esetén váltóalkatrészeket és tartozékokat tudok ajánlani ugyanezen típushoz. Daffó Károly, 1047 Budapest, Ambrus u. 24. Tel.: 169-1207.

### VEGYES

RÉGI játék autót, motort, vasutat, repülőt, hajót vennék

az egyik legszebb magyar játékgyűjteménybe. Valker Emil, tel.: 122-7564.

TOLDI-REX Dongó motoros kerékpárról bármilyen információt, akár szóban is. Keresek még Toldi kerékpáralkatrészeket (nyereg, kormány stb.). Égő Akos, 1181 Budapest, Vándor S. u. 16. III/2.

MG autómódelleket keresek megvételre. 1146 Budapest, Ajtói Dürer sor 9. Tel.: 122-7564.

### KÍNÁL

#### AUTÓ

BMW-, EMW-alkatrészeket, valamint bontásból származó Barkas-alkatrészeket. 1202 Budapest, Lázár u. 39/a. hétfőtől péntekig 8 és 17 óra között. BMW 2002 Tii-t szétszedve, karosszéria-felújításra előkészítve, jó motorral, valamint 1975-ös Mercedes 280 SL coupét válom, jó állapotban. Beke Lajos, 8638 Balatonlelle, Berzsényi u. 10.

CADILLAC, Chevrolet, Buick, Pontiac, Ford gépkocsikat az 1950-es, 60-as évekből. Sarkadi István, 1036 Budapest, Mókus u. 2. fszt. 1.

FORD Eifel 1935-ös kiadású restaurálás alatt álló gépkocsit. 170-es, 220-as vagy 300-as 1959-ig gyártott Mercedest beszámítok. Szendi H. Sándor, 6640, Csongrád, Széchenyi út 64.

MERCEDES 108-as komplett karosszériát minden hozzá való alkatrészszel kilakoltatás után. Kínálok még ugyanekhez a típushoz váltókat, kardánokat, differenciálműveket, szervokormányokat, klímaszivattyúkat, abroncsokat, karosszériaelemeket, hátsó lökhárítót, hátsó lámpákat, diszrácsot, színezett üvegeket és egyéb apró kiegészítő cikkek. Warvasovszky János, 1201 Budapest, Vág u. 21. Tel.: 155-9876.

**MERCEDES** 190-es kerek lámpás, 1967-es évjáratú gépkocsikat (kettőt), valamint egy 1974-es évjáratú fekvő lámpás 300-as dízel Mercedest. Kiss Huba Gergely, 1122 Budapest, Városmajor u. 5. Tel.: 155-2824.

**OPEL** 1000-eshez komplett szélvédő garnitúrát, adattáblát, Mercedeshez csillagot, talppal együtt, nyolchengeres Fordhoz kétfedeles komplett gyújtáselosztót, négyhengeres Bosch-mágneseket, négyhengeres Scintilla mágnest, FIAT 500-as motort üres váltóval, Carter W1 Pat. D. porlasztót, valamint egyéb alsó és felső porlasztókat. Jánosi Jenő, 6031 Szentkirály, Dózsa Gy. út 13.

**OPEL** Kapitánt (1956-os kiadású), 2500 cm<sup>3</sup>-est, toltót, 60 százalékgig felújítva, nagyon sok alkatrészsel. Nyerges Attila, 2100 Gödöllő, Fenyvesi főút 8/a.

**OPEL** Olympia Rekordhoz motort, váltót, levegőszűrőt, karburátort, kardánt, gömbcsuklókat. Moszkvics 407-est (1960-ast) jó karosszériával, IFA W50L-hez új és használt alkatrészeket, Willys Jeepe-

ket, valamint „púpos” ezres Wartburgot, sok alkatrészsel. Hasz Pál, tel.: 226-3123.

**OPEL** Kapitán 1953-as típusú, II. kategóriást, valamint Opel Kapitán 1958-as típusú, IV. kategóriást. Ugyanitt kínálok még 1958-as típusú Opel Kapitánhoz fődarabokat. Tel.: (79) 25-448 20 óra után.



**P 50-es** Trabantot, 32 évest, utolsó kiadásút. Kívül-belül kifogástalan, megkímélt, garázsban tartott. Motorja felújítva, sok gyári új és használt hozzá illő alkatrészsel. Akkumulátor és rendszám nélkül, kifogástalanul üzemképes állapotban. Arnold Gyula, 3519 Miskolctapolca, Katona József u. 15.

**SKODA** Octavia Super 1962-es kiadású, tökéletesen restaurált gépkocsit, rengeteg pótal-

katrészsel (két motor, első-hátsó futómű, küszöbök, lengéscsillapítók stb.). Műszakija 1993 szeptemberig érvényes. Irányár: 100 ezer forint. Bodnár Zsolt, 3530 Miskolc, Kellner S. u. 5. IV/2.

**TATRA** 57/A 1938-as kiadású, jobbkormányos, nyitható tetős veterán autót szétszedett, de hiánytalan állapotban. Matastik Pál, 1028 Budapest, Sóvirág u. 7/a.

**TATRA** 603-as, 2400 cm<sup>3</sup>-es luxuslimuzint, sok pótalkatrészsel. Gyártási év: 1970. Flender László, 5600 Békéscsaba, Wágner u. 5. Tel.: (66) 22-211/55, délelőtt.

**TRABANT** 601 limuzin megkímélt, 20 éves, gyári új alkatrészekkel, általánosan felújítva, vizsgára előkészítve, eladó. Kínálok még ugyanehhez a típushoz új motort, sebességváltót és kuplungot összeszerelten, kipróbálva, bejáratás előtt. 6070 Izsák, Kossuth út 95. 8-18 óráig.

**VOLGA** GAZ 21-est, 1967-es évjáratú, rendkívül jó állapotban, 50 ezer kilométert sem futott! Tóth Lászlóné,



6000 Kecskemét, Törökfái u. 85. Pl. 37-57.



**VOLGA** M 21-eshez motort, váltót, ajtókat, üléseket és egyéb apró alkatrészt. Kecskés István, 1164 Budapest, Rózsalevél u. 29/b.

**VOLKSWAGEN** Bogáralkatrészeket az 1953-60-as évjáratokhoz, jelvénytől a főtengelyig. 1202 Budapest, Lázár u. 39/a. hétfőtől péntekig 8-17 óráig.

**VOLKSWAGEN** 1500 S, ▶

# LÉGRUGÓ

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

**Értékesítés:**

## TAURUS

## PALMA ÜZLETI EGYSÉG

**1087 Budapest, Kerepesi u. 17.**

**Tel.: 134-4767**

**Telex: 22-7909**

**Fax: 118-7168**

**TEHERAUTÓKHOZ,**

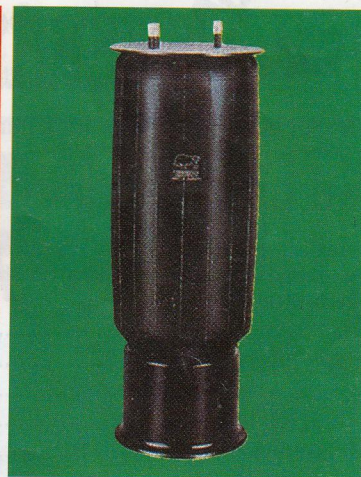
**PÓTKOCSIKHOZ:**

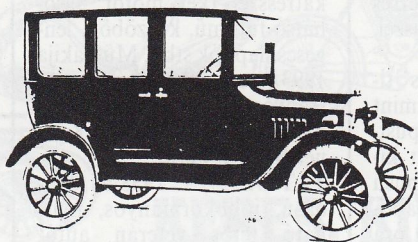
**RÁBA, SCANIA, IVECO,**

**LIAZ stb.**

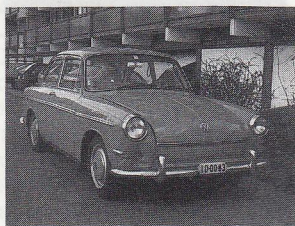
**SAF tengelyek, emelők stb.**

# AIR SPRING





▶ 1963-as évjáratú oldtimert, 110 ezer forintért. Műszaki vizsga 1993. VII. hóig. Tel.: 169-5556.



**VOLKSWAGEN 1200-as** Bogarat, 1964-es kiadásút, érvényes műszakival. Sulyok Istvánné, 2451 Ercsi, Dózsa György út 42. Tel.: (23) 45-105/39 munkaidőben.

## MOTORKE- RÉKPÁR

**BMW R 51/3**-ashoz eredeti, Pagusa feliratos ülést, R 12-es és R 47-es olajszivattyút, BMW 600-as és R 75-ös forgalmi, 250-es Simsonhoz karburátort, valamint egy kétszlopos Lucas-feszültség szabályozót. Jánosy Jenő, 6031 Szentkirály, Dózsa Gy. út 13.  
**BMW R 69**-est, 1959-es évjáratút felújítva, üzemképesen, műszaki vizsgával. Fazekas Sándor, 4031 Debrecen, Kishegyesi út 46. VIII/62.  
**BMW R 69**-est érvényes műszaki vizsgával, felújítás alatt álló motorral. Ugyanitt kínálok még NSU Konsul 350-es

motorkerékpárt szétszedett állapotban. Balikó Imre, 7200 Dombóvár, Népköztársaság út 45.

**CSEPEL 125**-öshöz kettő blokkot, egy kipufogót, egy első és hátsó kereket, valamint Danuvia-alkatrészeket. Márton László, 7272 Gölle, Kosuth u. 6. Tel.: (82) 74-008.

**DANUVIA 125**-öst eredeti, üzemképes állapotban, tartalék alkatrészekkel. Kínálok még 1953-as kiadású, ILO-motoros, 200-as Herkulest 8000 forintért, 350-es Horex első villát 3000 forintért, valamint újrakromozott kipufogókat (egy párat) M 72-es Uralhoz. Szabó József, 7090 Tamási, Dózsa György út 84.

**DONGÓ**- és Berva-alkatrészeket, valamint 125-ös Csepel és Tünde motort. Égő Akos, 1181 Budapest, Vándor S. u. 16. III/2.

**GILERA 300** Twin OHV motorkerékpárt jó állapotban. Schmidt Károly, 1144 Budapest, Szentmihályi u. 24/c. Tel.: 164-6482, esténként.

**HARLEY-DAVIDSON 350** WLA, BMW R35, R11 és R71 kissé hiányosan, szétszedve, valamint Zündapp DB 200, Jawa 500 OHV, teheroldalkocsis T5-ös eladó. Gergics Antal, 2316 Tököl, Pozsonyi út 47.

**HOREX Resident 350** cm<sup>3</sup>-es négyütemű, veterán sport motorkerékpárt érvényes műszakival. Esetleg csere is érdekel (350-esnél nagyobb motorkerékpárra). Tamási János, Pécs, Komlói (Tolbuhin) út 65. Tel.: (72) 33-022/530.

**JAWA 350**-es, négyütemű, egyhengeres, 1936-os; NSU 500 TS, négyütemű, egyhengeres, 1936 körüli; NSU 500 OSL négyütemű, egyhengeres; NSU 300 Supermax négyütemű, egyhengeres 1956-os; Simson 250-es; BSA Colonial négyütemű egyhengeres, kb. 1924-es Felber oldalkocsival motorkerékpárok eladók. Ugyanitt kínálok még MZ oldalkocsit, DKW 350-es blokkot, alvázat, tankot, sárvédő-

ket és első villát, Puch 350-es blokkot és tankot, valamint négyütemű magyar stabil bokszermotort. Beke Lajos, 8638 Balatonlelle, Berzsenyi út 10.  
**NSU 250**-es OSL-t hiányosan, üzemképtelenül, forgalmival, valamint Panni robogót felújítva, újrafényezve. Irányár: 35 és 30 ezer forint. Lajtos György, 4400 Nyíregyháza, Garibaldi u. 22.

**NSU 251** OSL típusú motorkerékpárt, valamint NSU Prinz 600 cm<sup>3</sup>-es autóalkatrészeket. Nádasdi Péter, 3142 Mátraszele, Szabadság u. 100.

**PANNÓNIA T5**-öst Duna oldalkocsival (mindkettő 29 éves), vizsgára felújítottan, eredeti (fekete-narancsvörös) fényezéssel, P10-es szülő Pannóniát (1968-ast) ugyancsak vizsgára felújítottan fekete-kék-fehér fényezéssel, újszerű pót-kerekekkel. 6070 Izsák, Kosuth út 95. 8-18 óráig.

**PANNÓNIA P20**-ast műszakival, felújítva, 800 kilométerrel, új gumikkal és akkumulátorral, átalakítva. Ugyanitt kínálok még félkész, négyhengeres P 21-est átalakítva, sok tartalék alkatrészsel. Nagy András, 8900 Zalaegerszeg-Szenterzsébethegy, Virágszer út 12/b.  
**PUCH 125**-öst és 250-est restaurálás előtt. Morvai László, tel.: 129-7088.

**SACHS 100**-ast eredeti, felújított állapotban, Sachs 150-es motort, Earles-villájú Csepel kísérleti vázba építve, valamint oldalkocsit 18"-os kerékkal BMW-hez illesztve. Szilágyi István, 6900 Makó, Erdélyi püspök u. 73.

**SIMSON 250**-es Sportot (1960-as évjáratú) érvényes műszaki vizsgával, egy komplett motorhoz elegendő alkatrészt „kosárban”, valamint kis és nagy fődarabokat, alkatrészeket bontásból. Nagy László, 4030 Debrecen, Vukovics Sebő u. 36.

**TATRAN 125S** 1967-es évjáratú indítómotoros és D Csepel 125-ös 1958-as kiadású motorkerékpárokat. Mindkettőt mű-

## autó motor VETERÁN

A régi járművek barátainak magazinja

### MEGRENDELŐLAP

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

Név: .....

Cím: .....

(Város, község, kerület): .....

(utca, tér, ltp.): .....

Irányítószám: .....

dátum

alíráás

Az előfizetési díjat (egy évre 600,- Ft, fél évre 300,- Ft) a fenti címen nyugtával jelentkező kézbesítőnek fizetem ki.

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

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

Vidékre: Postahivatal, helyben.

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

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



szaki vizsga nélkül, de műszaki  
 felkészítve, forgalmi engedéllyel. Ugyanitt kínálok még  
 1963-as kiadású Pannónia  
 TLB 250-est, érvényes műszaki-  
 val. Mindhárom motorke-  
 rékpár üzemképes, kitűnő álla-  
 potú, mindegyikhez sok pótkat-  
 részre adok. Lada Zoltán,  
 9700 Szombathely, Hét vezér  
 u. 7/b. Tel.: (94) 19-379.

**TRIUMPH** B125, 1939-es,  
 Wanderer-Sachs 1938-as és  
 Puch S4-es, 1938-as kiadású  
 veterán motorokat. Nagy  
 György Imre, 6800 Hódmező-  
 vásárhely, Kodály Zoltán u.  
 6/a fszt. 1. Tel.: 46-882.

**URAL** MV 750-es katonait  
 (hátramenetes, oldalkocsi haj-  
 tású, differenciálzáras) restau-  
 rálás előtt és után, M 63-as  
 szülő áttétellel. M 72-es kato-  
 nai oldalkocsist restaurálva,  
 K 750-es katonai oldalkocsist  
 (rövid lengőkaros, első villás)  
 ugyancsak restaurálva. IZS 49-  
 es 350 cm<sup>3</sup>-es 1957-es kiadásút,  
 1948-as kiadású Jawa Penák  
 250-est, 1962-63-as indítomo-  
 toros Cezeta robogókat, 175-  
 ös külön olajozású CZ-t. 50  
 cm<sup>3</sup>-es 1960-as Pan-  
 ther-Sachsot, NSU Max Speci-  
 ált. Ugyanitt kínálok a követ-  
 kező alkatrészeket: Junak- és  
 Trabant-blokkot, Ural és  
 Szentessy oldalkocsikat,  
 R 25/3-as vázat, görgőzött fő-  
 tengelyt, lámpát, csomagtar-  
 tót, KS 600-as első villát, mo-  
 tor- és váltóalkatrészeket,  
 R25-ös tankot és kilométer-  
 órát, R90-es új indexeket, R35-  
 ös blokkot és váltót, R12-es  
 főtengelyt két fűrt hengerdu-  
 góval, R51-es görgőzött fő-  
 tengelyt váltóval, differenciál  
 belsőrészeket, R75-ös szerelé-  
 si utasítást. Hasz Pál, tel.:  
 226-3123.

**URAL**-hoz komplett, új kup-  
 lungot. 2500 forintért, M72-es  
 vezérműtengelyt 1000 forin-  
 tért, gyújtásházat megszakító-  
 val és elosztófedéllel (pipa nél-  
 kül) 1000 forintért, váltóhoz I.  
 fogaskereket (kormós) 200 for-  
 rintért, valamint kardánkihaj-  
 tó villát (fogazott) 200 forin-

tért. Ugyanitt kínálok eredeti  
 Simson-láncot 300 forintért.  
 Fügedi József, 3400 Mezőkö-  
 vesd, Mandula u. 2. Tel.:  
 (40) 13-353.

## VEGYES

**GREBEL** Paris kereső fény-  
 szóró (1930-as) 32 cm-es és  
 különböző háború előtti ke-  
 rékpár- és kismotorlámpák el-  
 adók. 1202 Budapest, Lázár  
 u. 39/a. hétfőtől péntekig 8-17  
 óra között.

**KÉTHENGERES**, négyüte-  
 mű, oldalt szelepelte 850 cm<sup>3</sup>-  
 es üzemképes, 1930 előtti sta-  
 bil motort. Bajusz István,  
 6922 Földeák, Vásárhelyi út  
 21/a. Tel.: Hódmezővásárhely  
 41-616.

**GYÚJTÁSELOSZTÓT**,  
 amely a következő kocsikba  
 szerelhető be: Austin Rover  
 Group, Austin Commercial  
 (1969-73), Triumph (1961-66,  
 1962-67), Landrover (1953-  
 59) és Mini Morris. Tel.:  
 (80) 29-309.

**AZ AUTÓZÁS** történetét,  
 technikai fejlődését feldolgo-  
 zó, közel 500 oldalas, 2300 áb-  
 rával illusztrált német nyelvű  
 könyvet 3400 forintért. Muray  
 Péter Pál, 1148 Budapest,  
 Martos Flóra u. 4. I./17.

## CSERÉL

**R-M 72/6** 750 cm<sup>3</sup>-es motor-  
 kerékpárhoz új, oldalkocsi  
 áttételt kínálok, cserébe ugyan-  
 ehhez a típushoz szólóáttételt  
 keresek. Érdekel még minden-  
 fele dokumentáció e motorke-  
 rékpárról. Lendvai Csaba,  
 9400 Sopron, Soproni-  
 Horváth u. 15.

**MEGKÍMÉLT** ETZ 125-öst,  
 felújított, újrafényezett Panni  
 robogót és hiányos NSU 251  
 OSL-t összesen 80 ezer forint  
 értékben BMW bokszer mo-  
 torkerékpárra cserélnék.  
 Üzemképtelen is érdekel. Ál-  
 lapottól függően ráfizetek.  
 Lajtos György, 4400 Nyíregy-  
 háza, Garibaldi u. 22.

**BMW 340-es, 2000-es, hathen-  
 geres veterán autó restaurálva,  
 fényezés előtt eladó, illetve ve-  
 terán motorkerékpárra cserél-  
 hető. Bertalan Zoltán, 5099 Ti-  
 szajenő, Vasút út 197.**

**WANDERER** gépkocsizhoz  
 hat eredeti keréktárcsát, há-  
 rom díztárcsát, Topolinóhoz  
 indítómotort és díztárcsát kí-  
 nálok. Cserébe FIAT Ballilá-  
 hoz (1935-40) keréktárcsát és  
 Bosch irányjelző-kapcsolót ke-  
 resek. Daffkó Károly, 1047 Bu-  
 dapest, Ambrus u. 24. Tel.:  
 169-1207.

**OLDALKOCSIS** Pannónia-  
 vázat kompletten, teleszkó-  
 pokkal, utascsonnak nélkül, va-  
 lamint első-hátsó teleszkópos  
 Danuvia 125-ös vázat kom-  
 pletten és egy Berva moped vá-  
 zaimat elcserélném egy az egy-  
 hez súlyban, fazon-, szerszám-  
 vagy betonacélért. Balátona-  
 kali, Sarkadi u. 16. Tel.: 168-  
 2455.

**OPEL** Rekord Panorama I. tí-  
 pusú, 1959-es évjáratú négy-  
 ajtós, üzemképes, jó állapotú

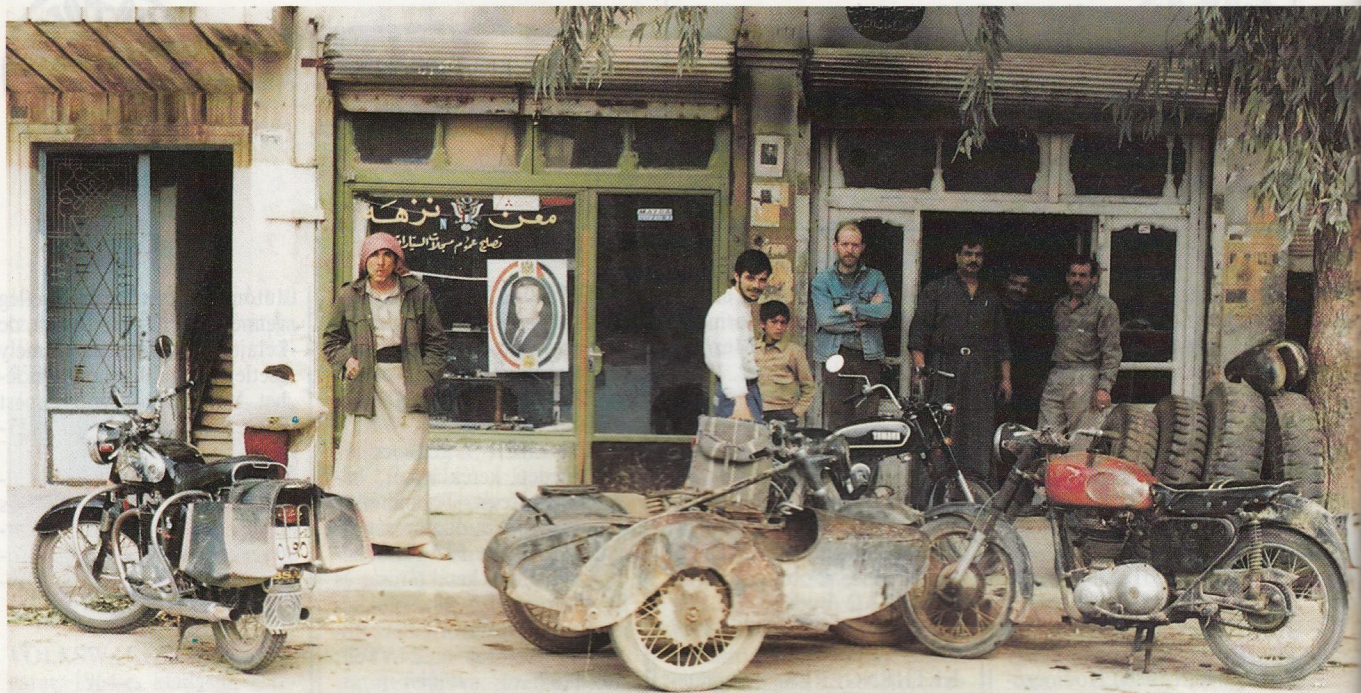
autómat elcserélném (esetleg  
 vennék) ugyanilyen típusú, de  
 kétajtós változatra, amely  
 esetleg rosszabb állapotú is le-  
 het. Mayer György, Budapest  
 XX., Pozsony u. 3. Tel.: 117-  
 2336.

**BMW R26**-oshoz keresek al-  
 katrészeket, cserébe R75-ös  
 kereket és egyéb BMW-alkat-  
 részeket kínálok. Bundik Atti-  
 la, 8000 Székesfehérvár, Bu-  
 dai út 98. 2/3.

# autó motor SPORT

**megjelenik  
 minden  
 szerdán**





# SACHS-MOTOROS INDIAN

**Márciusi számunkban megjelent tudósítása óta szíriai levelezőnk visszatért Magyarországra. Természetesen sok érdekes fényképet és történetet hozott magával Braun János, amelyek közül néhányat ismét megoszt olvasóinkkal.**

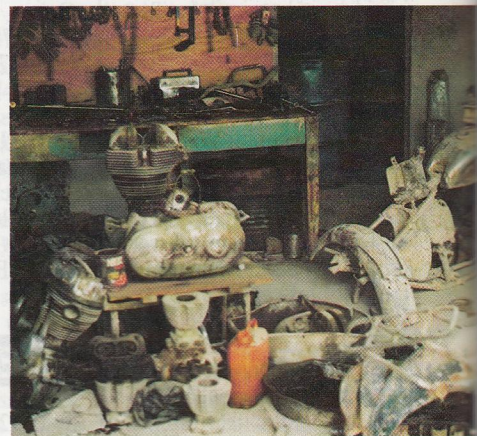
**K**icsit sajnáltam, amikor el kellett búcsúznom Szíriától, mert kellemes benyomásaim voltak az emberekről és az országról; természetesen tudtam, hogy nagyon fognak hiányozni a péntek délutánok (péntek a heti ünnepnap az arab országokban), amikor régi alkatrészek közötti turkálással töltöttem az időt. Többnyire persze ezek nem voltak különlegességek, de a Matchless- és BSA-alkatrészek közül néha előkerültek jó kis ritkaságok, mint például egy Schebler karburátor vagy egy Rene Gillet első villa. Leleteim sorában akadt például nekem különösen érdekes darab, egy Pannónia T5 Matchless G3L motorral és Burman váltóval. A helybeli kereskedő a motort eredeti Matchlessként kínálta és nagyon meg volt lepődve, amikor felvilágosítottam tévedéséről. Nem hitte volna, hogy akad valaki Szíriában, aki felismeri az összeépítést. Meg kell mondjam, a motor tényleg nagyon jól nézett ki – persze néhány módosítást kellett csinálni a vázon –, és alkalmas volt arra,

▲  
A felderítőút első állomása Hamában. Balra egy 1965-ös 650-es BSA, mellette a BSA-motoros Zündapp és egy 350-es Matchless

„Aladdin barlangja.” Középen egy Royal Enfield-motor, jobbra a háttérben Triumph Speed Twin-váz és -tank

hogy elgondoljam, milyen lett volna a Pannónia egyhengeres, 350-es OHV-motorral. A magyar vonatkozásoknál maradva, találtam jó néhány Csepel-benzintankot is, ami arra utal, sok ilyen motort exportáltak Szíriába, s érdekes lenne megvizsgálni a gyári adatokat ebből a szempontból.

Múltkori levelemben említettem, hogy egyik munkatársam keresett egy „szoknyás” sárvédőjű Indian Chiefet. Hallottunk híreket ilyen motorkerékpárról, állítólag gyönyörű, eredeti állapotban, de sohasem sikerült megtalálni. Találtunk viszont egy 1950-es 80 köbincses blokkot (1310 cm<sup>3</sup>); ez világosan felismerhető a főtengely-lengéscsillapító miatti hajtásfedéldudorról, ami a korábbi típusokon nem volt. Néhány héttel később kiszagoltunk egy 1951-es Chiefet Abu Hatim nevű ismerősünk révén Hama városban. Ez a település 400 km-re van Damaszkusztól, s egy szép napon John Clayburn barátommal, Abu Hatim és egy tolmács, Abud Ala társaságában útra keltünk, hogy megnézzük ezt a különlegességet. Nem is gondoltuk, mennyire speciális jármű vár ránk. Ahogy az Ma-



gyarországon is lenni szokott, a dolog nem ment simán. Telefon hiányában nem lehetett előre mindent megbeszélni, de aki régi motorokat kutat, erre felkészül, és talán nem is lenne olyan izgalmas az egész, ha minden egyszerűen alakulna.

A kutatás során Hamában eljutottunk egy szerelőhöz, akinek a barátja tudott a motor hollétéről. Ha már ott voltunk, megnéztük az ő motorjait is, amelyek jó példák voltak a restaurátor rémálmára. Egyebek között láttunk egy oldalkocsis Zündapp KS 750-est BSA M20-as blokkal. Tőle egy másik műhelybe mentünk, ami olyan volt, mint Aladdin barlangja: alkatrészek tömege, köztük Norton Featherbed-váz, Royal Enfield- és Matchless-blokkok. Ezután persze le

kellett ülni kávézni (az arabok szinte egyfolytában kávéznak, és a szertartás ellen nincs mit tenni), bármennyire is szerettük volna már látni az Indiant, nem lehetett sürgetni az indulást. Végül elindulhattunk, s amint közeledtünk a házhoz, a domboldalon lefelé haladva már messziről észrevettük a piros motort, amitől persze erősebben vert a szívünk, mert tudtuk, ott az Indian.

Egy düledező fészerben állt, s mire haz ért a tulajdonos, jól át tudtuk nézni a gépet.

lyen jó a Sachs-motor, mi azt terveztük, hogy beszereljük a Chief-blokkunkat. Ez elég egyszerű lett volna, mert csak néhány apróság kellett, mint kuplungpedál, váltókar.

A tulajdonos korábban rendőr volt, szolgálatban is használta az Indiant, amelynek motorját később egy Honda-vázba szerelték át, azzal viszont karamboloztak s annyira összetört, hogy nem lehetett kijavítani. Úgy éreztük, biztosan meg tudjuk venni a gépet, de csalódnunk kel-

érmes lelet. A legkülönlegesebb volt egy 1930 körül gyártott Zürcher és egy hasonló korú oldalt szelepelte Terrot. Mindkettő jó és eredeti állapotban volt, részben restaurálva. Megpróbáltam valamit kideríteni a Zürcherről. Állítólag svájci cég volt, Zürichben működött, blokkokat gyártottak más cégeknek, akárcsak a híresebb svájci MAG vagy az angol JAP. Azóta sem tudtam ezt a Zürcher-motort azonosítani, nem hallottam olyan német cégről, amely azt a blokkot használta volna. Bár angol stílusú a gép, aligha készült Angliában, inkább Svájcban vagy Franciaországban. Talán egy olvasóm tud segíteni az azonosításban.

Végül eljött az elutazás napja, el kellett búcsúzni a barátoktól. Még egy olyan országban, ahol az 50 cm<sup>3</sup>-es Simsonnak nagyobb értéke van, mint egy 350-es Matchlessnek, is lehet találni olyan rajongókat, mint Abu Hatim, akik becsülik a régi motorok furcsaságait, különleges technikai megoldásait és sajátos minőségét, s akik megpróbálják megőrizni őket. (Ami nem

**Kissé viharvert, de eredeti felépítmény, motorcsónakstílusúra alakított oldalkocsival és Sachs-blokkal. Szinte elvész a 100-as motor a hatalmas vázban**

**Taxidroszt Latakihiában. Ebben a szíriai városban nagy hagyományai vannak az angol gépekre épülő motorostaxizásnak**



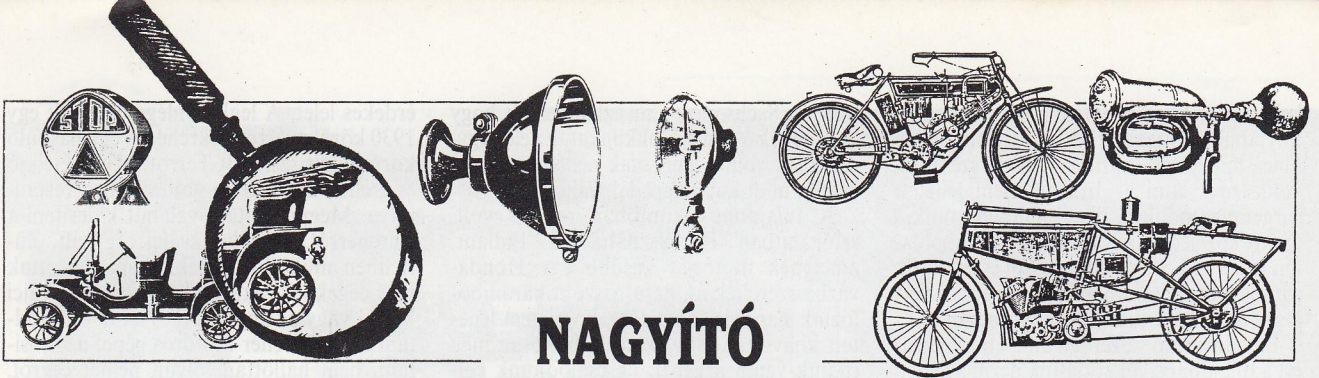
Valóban 1950-es vagy 1951-es Indian volt, teleszkópos első villákkal (ezt 1950-től használták) és a híres „szoknyás” sárvédőkkel. Az azonban bizonyos, hogy ez az egyetlen Indian a világon 100 cm<sup>3</sup>-es Sachs-motorral. Még oldalkocsi is fel volt szerelve, de meghosszabbították a csónakot, hogy három ember elférjen benne. Így összesen öt ember utazhatott a járművel, ami nem rossz reklám a Sachs-gyárnak. De mindegy, mi-

lett, nem sikerült megalkudni. Felajánlottunk működő Nortont vagy Matchless-t, de semmi nem érdekelt. Éppen építkezett és az oldalkocsiban szállította a téglákat, ezért nem akart lemondani róla. A kudarc feletti sajnálattal kellett eljőnnünk, bár mégis érdekes volt az út a különlegesség látványa miatt.

Visszatérve Damaszkuszba volt még néhány hetem a hazautazás előtt, s akadt pár

egyszerű olyan országban, ahol nincsenek szakemberek, jól felszerelt műhelyek.) Az indulás előtti napokban jött az utolsó hír egy régi motorról, ami nem kevesebb, mint egy Brough Superior. Legutóbb a hetvenes években látták, s most kezdődött a lenyomozása. Sajnos én már nem leszek ott, hogy részt vehessek benne, de sok szerencsét kívánok a keresőknek.





# NAGYÍTÓ

Muray Péter Pál rovata

**A**z elmúlt hetekben lapunk több olvasótól kapott olyan levelet, amelyben veterán járművük azonosítását, a gyártás idejének megállapítását és más, a felújításhoz nagyon fontos adatot kértek.

Nos, ha a szerkesztőség kézikönyvtárának polcai nem is roskadoznak a régi gépek kezelési füzeteitől, alkatrészjegyzékeitől, azért rovatunk keretein belül néhány fotóval és a lehetőségekhez mérten részletes leírással igyekszünk kiindulási pontot adni a jármű rendbehozatalához.

## LOVASI ENDRE (SZÉKES-FEHÉRVÁR)

Levelében a Bugatti 356 és általában a Bugatti autók iránt érdeklődik.

Ettore Bugatti tevékenysége és autójának története valóban lenyűgözően izgalmas fejezete az autózásnak. Bugattikkal Magyarországon is töb-

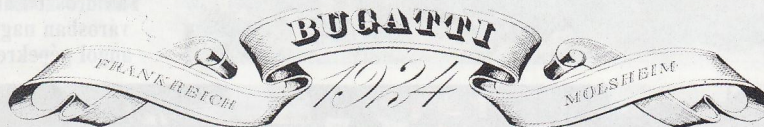
ben versenyeztek és közlekedtek, a márka nem volt ismeretlen, ma mégsem látható „elven” Bugatti itthon, pedig még a II. világháborút is átvészelte néhány példány. Nem tudom, miért, de még olvasni is csak elvétve lehet róla, részletes leírás sem a márka történetéről, sem egyes típusairól nem jelent meg magyarul. Ez alól talán a Royal a kivétel (Autó-Motor Veterán 1990. december).

Külföldön viszont olyan

sok könyv és cikk jelent meg, hogy ezek közül nagyon nehéz választani, határt csak az anyagi lehetőségek szabnak. Megemlítek néhány könyvet, amelyek ma is beszerezhetők. E. Tragatsch: Das grosse Bugatti-Buch, 328. o., 200 ábra, 48 DM (történet, típusok, technikai adatok, híres versenyzők).

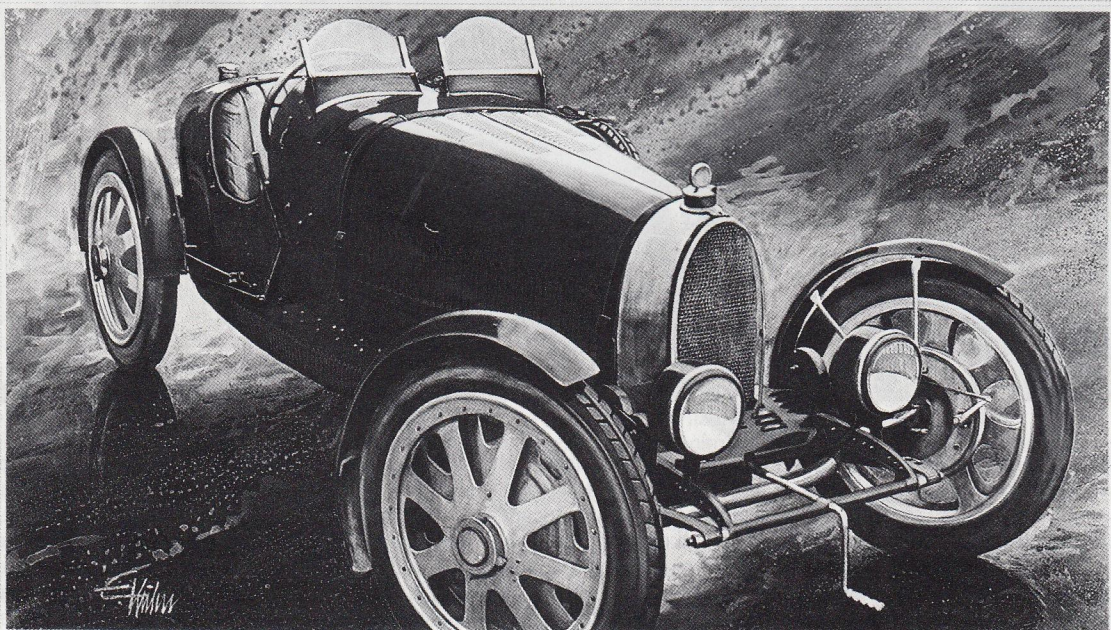
Bugatti en course 1920–1940.

Bugatti 35  
1924-ből



präsentierte Ettore BUGATTI dem Automobilsport-Publikum seinen neuen 2-L-Motorschlender, Type 35. Mit diesem Grand-Vier-Typen begann die ruhmreiche Motorsport-Geschichte dieser großen Automobilmarke.

Der BUGATTI Type 35 schuf zu den Rennwagen mit den meisten Grand-Vier-Typen gezählt werden und wurde ständig mit immer leistungsfähigeren Motoren ausgestattet.



Der berühmte BUGATTI Type 35 von 1924 hatte 30 PS.

Auto Archives 04. 545 Bef  
H. G. Conway: Bugatti  
(Grosse Marken sorozat), 90  
o., 100 színes ábra, 19,80 DM  
Bugatti (Automobilia New  
Great Cars sorozat), 100 o.,  
120 színes ábra, 99 DM (törté-  
net, technikai adatok, fotók,  
metszeti rajzok, szerkezeti  
részletek).

F. Sabatos: Le Must de Bu-  
gatti, 64 o., 100 színes fotó 37  
DM

Eredeti Bugatti számos múze-  
umban, gyűjteményben látható.  
Ezek közül kettőt említek,  
mert elérhető közelségben  
vannak, és a kiállított kocsik  
nagyon szépek.

1. AUTO+TECHNIK MU-  
SEUM, Sinsheim, Németor-  
szág. A múzeum közvetlenül  
az A6-os út mellett, Nürnberg  
és Heidelberg között találha-  
tó. Itt nyolc Bugattit őriznek,  
közülük az egyik 1930-as,  
nyolchengeres 35C. Vala-  
mennyi kocsit jól megsejlel-  
hető.

2. NARODNI TECHNIKE  
MUZEUM, Praha, Cseh és  
Szlovák Köztársaság. Itt két  
kocsi látható, mindkettő na-  
gyon szép és értékes. Az egyik  
a ma létező, legkorábbi Bu-  
gatti, egy 13-as 1911-ből, a  
másik valódi versenyautó  
1932-ből, 2262 cm<sup>3</sup>-es, 160 ló-  
erős, DOHC motorral, Roots  
kompresszorral. Ez a típus a  
35-ös sorozat továbbfejleszté-  
se volt. Elképzelhető, hogy a  
múzeum rendelkezik az emlí-  
tett alkatrész-katalógussal és  
tud róla másolatot küldeni  
Önök.

Talán érdemes kapcsolatot

# Sarolea

keresnie a Németországban  
működő Bugatti Club Deutsch-  
landdal. Esetleg ők is segítsé-  
gére lehetnek a részletes raj-  
zok megszerzésében.

Cím: Kurt Kiefer, Julius str.  
18. D-4100 Duisburg 1.

## Bugatti 35 1925

Motor: nyolchengeres, soros,  
felül szeleplelt, felül vezérelt  
vízhűtéses, hengertartalom:  
1992 cm<sup>3</sup>, furat × löket:  
60 × 88, teljesítmény 95 LE  
5000 ford/min., mágnesgyúj-  
tás. Tengelytáv: 2400 mm,  
nyomtáv: 1200 mm, végsebes-  
ség: 135–150 km/h.

\*\*\*

## ILIA JÓZSEF (MÓRAHA- LOM)

Igazán öröm volt Saroleája  
után kutakodnom, mert az el-  
ső öreg motorom egy 1929-es,  
üzemképes Sarolea 25 O. volt.

A motorszám és a betűjel  
szerint az ön gépe 25 M típu-  
sú, 350-es túramodell 1928-  
ból. Ez volt az 1922-ben elin-  
dított 350-es sorozat utolsó  
„váztankos” tagja. Az évek  
során lépésről lépésre, a főbb  
jellegzetességeket megőrizve  
fejlesztették a típust egészen  
1930-ig. 1931-ben új 350-es  
sorozatot indítottak korszerű  
motorral és vázzal.

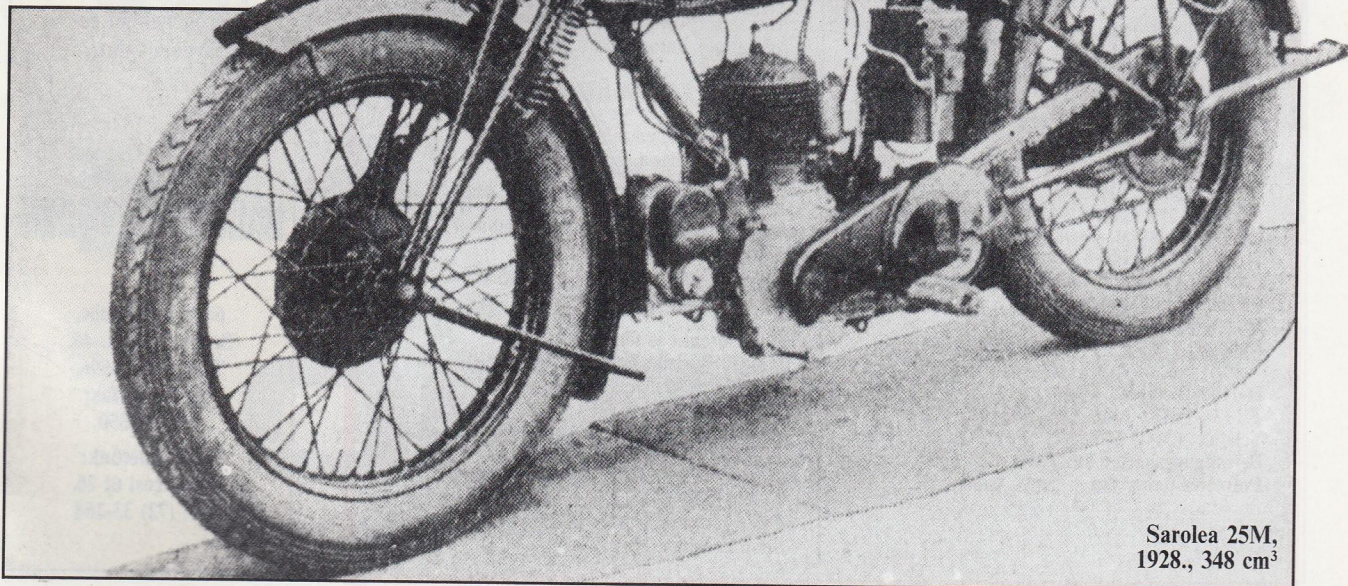
Az 1928-as modellek új tan-  
kot, ennek következtében új  
vázközéprést kaptak. Ez tal-  
án egy tétova lépés volt a nye-  
regtank irányába. Haszno-  
sabb újítás volt a megnövelt  
átmérőjű elsőfék, a ballon gu-  
mik alkalmazása, a kényelme-  
sebb Terry nyereg és a jelleg-  
zetes, szögletes kis hangtom-  
pító bevezetése. Kissé megnö-  
velték az első villa dörzstár-  
csás lengéscsillapítójának fe-  
lületét és kormányzorítóval  
is felszerelték a gépet. Ekkor

tértek át a Burman váltó hasz-  
nálatára is a korábban beépí-  
tett Sturmey-Archer váltók-  
ról. Újítás az egyszerű, széles,  
C profilú első sárvédő is.

**Műszaki és teljesítményada-  
tok.** Motor: 348 cm<sup>3</sup> (75 × 79),  
alumíniumdugattyú, kenés:  
Best-Loyd automatikus, de  
nem cirkulációs rendszerű  
olajpumpával, karburátor:  
AMAC, sebességváltó: Bur-  
man, 3 sebességes, gyújtás:  
mágneses, gumiméret:  
26 × 3,5 vagy 27 × 4, gumipe-  
remes, sebesség: 90 km/h, fo-  
gyasztás: 3,5 lit./100 km + 0,3  
l olaj, tömeg: kb. 110 kg.

Fényezése fekete zománc  
volt, csak a tankon futott két  
vékony – kb. 1,5 mm-es – pár-  
huzamos aranycsik. Kisebb  
fémrészeket, a kormányt és  
szerelvényeit nikkeleztek.  
A csavarok legtöbbször festett  
vagy barnított volt. A tankra  
és a „koponyahasítóra” mat-  
ricával vitték fel a márkanévet  
szintén aranszínben.

Végül zárójelben jegyzem  
meg, hogy a képen látható  
motor Bosch lámpái, magdi-  
namója és akkumulátora nem  
volt gyári tartozék, külön le-  
hetett ilyen vagy más korabe-  
li gyártmányt megren-  
delni a képviselőnél.



Sarolea 25M,  
1928., 348 cm<sup>3</sup>

# E számunk hirdetői

## Die Inserenten dieser Nummer

### Advertisers of this number

#### ÁLLAMI BIZTOSÍTÓ RT.

H-1091 Budapest, Üllői út 1-3.  
T.: (36-1) 117-8566, 118-1866  
Telefax: (36-1) 117-7065, 117-8679, 118-7765  
B II  
Staatliche Versicherung AG Umschlag II  
State insurance company Cover II

#### GENERAL MOTORS HUNGARY

H-1012 Budapest, Márvány u. 17.  
T.: (36-1) 175-0191, 156-8691, 156-0337  
Telefax: (36-1) 156-2967 B III  
Generalvertretung von General Motors in Ungarn Umschlag III  
General agency of General Motors in Hungary Cover III

#### BP OIL MAGYARORSZÁG KFT.

H-1132 Budapest, Victor Hugo u. 18-22.  
T.: (36-1) 149-0145  
Telefax: (36-1) 149-7184 B IV  
BP Oil Hungary GmbH. Umschlag IV  
BP Oil Hungary Ltd. Cover IV

#### OSTER LIZING

H-1056 Budapest, Váci u. 36. III. em.  
T.: (36-1) 118-2786  
Telefax: (36-1) 117-2663  
Generalvertretung von Chrysler in Ungarn  
General agency of the Chrysler in Hungary 5

#### DAIHATSU VEZÉRKÉPVISELET

H-1146 Budapest, Dózsa György út 19.  
T.: (36-1) 142-6595  
Telefax: (36-1) 141-3579  
Generalvertretung von Daihatsu in Ungarn  
General agency of the Daihatsu in Hungary 6

#### AUTÓKER AUTÓKERESKEDELMI KFT.

SUBARU AUTÓSZALON  
H-1085 Budapest, Blaha Lujza tér 1-3.  
T.: (36-1) 138-4828  
Telefax: (36-1) 138-4729  
Subaru Autosalon  
Subaru Autosalon 9

#### GLOBALARM

H-1136 Budapest, Csanády u. 14.  
T./Fax: (36-1) 120-8181  
Piranha Autoalarm Einrichtungen  
Piranha car alarms 17

#### EMPACK KFT.

H-1115 Budapest, Tétényi út 15.  
T.: (36-1) 181-2481, 181-2588, 181-2923  
Telefax: (36-1) 166-7543  
Befestigungsgurten aus Polyester  
Polyester fixing ties 17

#### SANTHION CLASSIC MAGYAR-NÉMET VEGYES VÁLLALAT

H-1202 Budapest, Lázár u. 39/A  
T.: (36-1) 122-7564  
Rent a car, Sport- und Luxuswagen  
Car and Furniture Ltd.: rent a car, leasing of sport and luxury cars 23

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

H-1734 Budapest, Pf. 15.  
T./Fax: (36-1) (06) 247-7117, (06) 247-7158  
Generalvertretung von Gold Eagle Produkte in Ungarn  
General agency of the Gold Eagle products in Hungary 24

#### DOBOS KFT.

Autóalkatrészek, Lemförder kormányösszekötők, Boge lengéscsillapítók  
H-1135 Budapest, Reitter Ferenc u. 97.  
T./Fax: (36-1) 120-3159  
Autoersatzteile, Lemförder-Spurstangen, Boge-Stossdämpfer Spare parts, Lemförder steering cross rods, Boge shockabsorbers 31

#### WIT KERESKEDELMI KFT.

A Wunderbaum autóillatosító kizárólagos magyarországi forgalmazója  
H-1119 Budapest, Keveháza u. 1.  
T.: (36-1) 186-9288/72, 186-9022/72  
Telefax: (36-1) 181-0572  
Generalvertretung von luftfrischerem Wunderbaum  
General agency of the air refreshener Wunderbaum 44

#### CONTREX KFT.

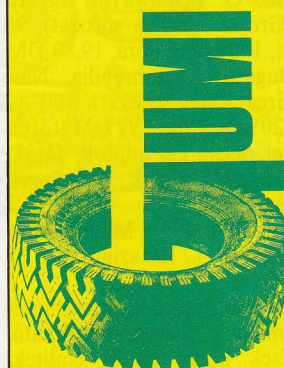
H-1012 Budapest, Alkotás u. 20-24.  
T.: (36-1) 155-0402, 156-7401  
Telefax: (36-1) 156-3485  
Mitsubishi Autosalon  
Mitsubishi Autosalon 48

#### TAURUS PALMA ÜZLETI EGYSÉG

Légrugók autóbuszokhoz, teherautókhoz  
H-1087 Budapest, Kerepesi út 17.  
T.: (36-1) 134-4767  
Telefax: (36-1) 118-7168  
Luftfederung für LkW und Omnibusse  
Air springs for buses and trucks 57

#### BÁCSKA GUMI

Gumiabroncs és tömlő  
H-6430 Bácsalmás, Szent János u. 40.  
T.: (36-79) 41-596  
Telefax: (36-79) 42-550  
Pécsi üzlet: Rácvárosi út 26.  
T.: (36-72) 33-264  
Reifendienst für PkW, LkW, Omnibusse  
Geschäftsstelle auch in Pécs (Fünfkirche)  
Tyres for cars, trucks, camions, buses etc. Shop in Pécs 64



# BÁCSKA

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

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

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



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

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

**VOLT,**



A legelsőék egyike: 1909-es Opel modell.

**VAN,**



A legújabb: a Magyarországon is gyártott Opel Astra.

**LESZ.**

**OPEL** 

# LÁTOGASSON EL HOZZÁNK!

## BUDAPESTEN:

- IX. ker. Határ út–Soroksári út sarok
- X. ker. Maglódi út–Jászberényi út sarok
- X. ker. Sibrik M. út–Gyömrői út sarok
- XVI. ker. Csömöri út–Szlovák u. sarok
- XVIII. ker. Haladás út–Steimetz k. út sarok

## VIDÉKEN:

- Tatabánya–
- Vértesszőlős 100-as út

## TÖLTŐÁLLOMÁS AUTÓMOSÓ SHOP

