

1992. MÁRCIUS

MEGJELNIK NEGYEDÉVENKÉNT

ÁRA: 150 FT

**autó
motor**

VETERÁN



**KÉTKERESKŰ
KLASSZIKUSOK
MŰZEUMA**

ITTHON, EURÓPÁBAN ÁB EXTRA CASCO



MI BENNE VAGYUNK MINDEN ELINDULÁSBAN ÉS MINDEN MEGÉRKEZÉSSEN^{ÁB}

Kíváncsi Ön az esélyeire?

Naponta több mint kétmillió gépjármű közlekedik útjainkon és négyévente egyszer minden autó összetörik.

Ez a statisztika és nem a végzet! Aki figyelmesen vezet, törődik gépkocsija műszaki állapotával, mások agresszív stílusát is kivédi, az jó eséllyel száll szembe a vak valószínűséggel. Igaz, kell még védekezni lopás ellen is, és mint mindenhez az életben, kell egy jó adag szerencse is.

Még szerencse, hogy van egy extra biztosítás!

Az ÁB Extra Casco egész Európában érvényes.

Itthon az egyik legnagyobb ügynöki és kárrendezési hálózat, a vén kontinensen egy sor nemzetközi biztosító társaság áll az ÁB ügyfeleinek szolgálatára. Az ÁB Extra Casco egyetlen gépkocsi esetében 16 féle díjon nyújt szolgáltatási választékot.

Egyazon számítógépes rendszerben végzi a hazai és a nemzetközi ügyvitelt, kármentességi és egyéb kedvezményei együttesen elérhetik a díj 65%-át.

Önön is múlik, hogy olcsóbb legyen biztosítása.

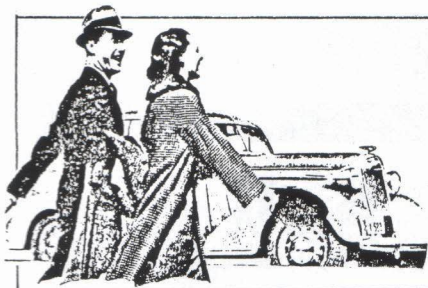
Az igényei szerint teljeskörű vagy részleges alapt biztosításhoz kiegészítő biztosításokat lehet kötni a kocsiban lévő extrákra, a benne szállított értékekre, és pl. a balesetbiztosítási szolgáltatásokat akár többszörözni is lehet.

Az ÁB Extra Casco csakis a ténylegesen bekövetkezett árváltozásokat veszi figyelembe – mindig utólag és ellenőrizhetően!

**Az Állami Biztosító Rt. jó utat,
balesetmentes közlekedést kíván
minden elinduláshoz
és megérkezéshez itthon, Európában.**

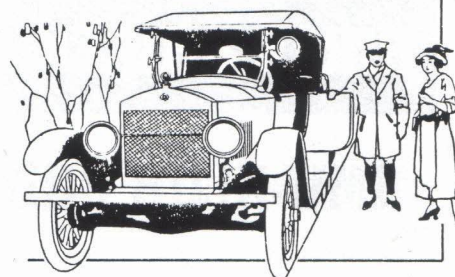


ÁLLAMI
BIZTOSÍTÓ RT.



TARTALOM

INHALT/CONTENTS



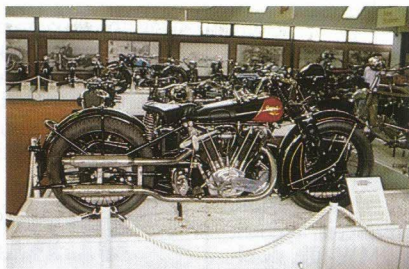
Hírek <i>Nachrichten/News</i>	2
Időhorizont fehér-kékben <i>Zeithorizont in Weiss-Blau</i> <i>Horizon of time in white-blue</i> <i>(20th anniversary of the BMW Museum)</i>	3
Meisterklasse és testvérei <i>Meisterklasse und ihre Geschwister</i> <i>Meisterklasse and his brothers</i>	6
Népautó Albionból <i>„Volkswagen“ aus Albion/People's car from Albion</i>	12
Lapszemle <i>Presseschau/Review of old magazines</i>	16
Bolhapiac Kanadában <i>Flohmarkt in Kanada/Flea-market in Canada</i>	17
Oldtimer Katalog és társai <i>Oldtimer Katalog und seine Begleiter</i> <i>Oldtimer Katalog et al.</i>	18
A szerkesztő oldala <i>Seite des Redakteurs/Editorial</i>	19
Nagypapa féltett kincse <i>Wohlbehüteter Schatz von Opa/The Grandfather's carefully saved treasure</i>	20
Beszédes számok <i>Sprechende Zahlen/Expressive numbers</i> <i>(Statistics of the Hungarian car trading in 1926)</i>	26
Korai Dinky Toys-modellek <i>Frühmodelle von Dinky Toys</i> <i>Early Dinky Toys models</i>	28
Programajánlat <i>Programmangebote/Diary</i> <i>(Forthcoming events)</i>	30



A gondosan karbantartott Skoda 440 nemcsak külsőleg, hanem műszakilag is igen kiváló állapotban maradt meg (20. oldal)

Das sorgfältig gepflegte Skoda 440 ist nicht nur von aussen, sondern auch technisch in sehr gutem Zustand konserviert (S. 20.)

The carefully preserved Skoda 440 has remained in excellent condition not only to all appearances but technically, too (page 20.)



Roy Richards birminghami üzletember fejében fogant meg a National Motorcycle Museum létrehozásának gondolata (32. oldal)

Roy Richards, ein Geschäftsmann aus Birmingham, kam auf den Gedanken, das National Motorcycle Museum zu verwirklichen (S. 32.)

The idea of foundation of National Motorcycle Museum has been formulated in head of Roy Richards, a businessman of Birmingham (page 32.)

Könyvespolc <i>Bücherregal/Bookshelf</i>	31
Kétkerekű klasszikusok Mekkája <i>Mekka zweirädriger Klassiker</i> <i>The place of pilgrimage of two-wheels classics (Visit of the National Motorcycle Museum in Britain)</i>	32
Nagyító <i>Lupe/We were asked to identify</i>	38
A sikeres utód <i>Der erfolgreiche Nachfolger/The successful follower</i>	40
Motorparadicsom <i>Motor(rad)paradies/The paradise of oldtimer motorcycles</i> <i>(Report from Syria)</i>	44
Album <i>Album (Danuvia bikes of the 50's)</i>	46
Busz-talány <i>Omnibus-rebus/A mysterious bus</i>	48
Magyarországon készített motorkerékpárok <i>In Ungarn hergestellte Motorräder</i> <i>Motorcycles made in Hungary 1894-1945</i>	49
Keres, kínál <i>Gesucht, angeboten/Classified</i> <i>(Readers' advertisements)</i>	52
Robogó nosztalgia <i>Motorroller-Nostalgie/The nostalgic scooter</i>	57
Levelezés <i>Korrespondenz/Correspondence</i>	62
Hirdetőink <i>Die Inserenten/Advertisers</i>	64

autó
motor

VETERÁN

2. évfolyam, 1. szám
Megjelenik negyedévenként

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

Szerkesztőség, közönségszolgálat,
hirdetésfelvétel, marketing:
1085 Budapest VIII., Röck 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 Hirlapkiadó 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. Elfizethető a hírlapkézbesítő postahivatalokban, a Posta hírlapüzleteiben és a Hírlapelfizetési és Lapellátási Irodában (HELIR), Budapest XIII., Lehel u. 10/A 1900, közvetlenül vagy postautólevélben, valamint átutalással a HELIR 215-9162 pénzforgalmi jelzőszámra. Egy szám ára: 150 Ft. Elfizetési díj egy évre 600 Ft. Külföldön terjeszti a Kultúra Külkereskedelmi Vállalat (H-1389 Budapest, Pf. 149).

Kéziratokat, képeket és rajzokat nem örzünk meg és nem küldünk vissza.

AUTÓ-MOTOR VETERÁN

HU ISSN 1215-1580

BMW-KLUB BUDAPEST

A veterán motorokkal foglalkozóknak régi gondja, hogy sokszor tudva tudják, hogy az általuk keresett alkatrész vagy dokumentáció létezik, csak azt nem tudják, hol. Ez vezethette a régóta BMW-kkel foglalkozó Vértessy Zsoltot arra a gondolatra, hogy „összehozzon” egy BMW-klubot. Az ötlet 1991 júniusában léphetett a megvalósulás útjára, amikor sikerült felvenni a kapcsolatot az Európában már mintegy 9000 tagot számláló európai BMW-klubbal. Ezután már csak a hazai engedélyeztetés volt hátra, hogy november 25-én 16 taggal Magyarországon is megalakulhasson a BMW Motor Club Budapest. Az új klub természetesen nemcsak a fővárosi BMW-seket kívánja összefogni, ezt a nevet a könnyebb nemzetközi elfogadtatás miatt tartották megfelelőnek.

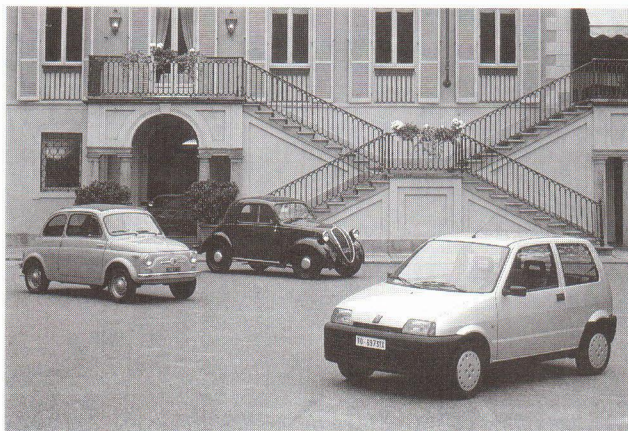
Két héttel az alakulógyűlés után, december 7-én a Budapesti Közlekedési Múzeumban került sor az első közgyűlésre, amelyre főleg azok a motorosok kaptak meghívót, akik veteránalkatrészekre és egyéb alkalmakkor már korábban bizonyították a márka iránti elkötelezettségüket. A közgyűlésen az európai BMW-klub képviselőjében Ludwig Marx, a hazánkban a bajor gyár járműveit forgalmazó Neményi Rt. képviselőjében pedig Módly László jelent meg. Ludwig Marx úr felszólalásában örömet fejezte ki, hogy újabb ország csatlakozott az egész földrészt átfogó szervezethez, és ismertette az előnyöket, amelyek a klubtagsággal járnak. Ezek közül a legérdekesebbek az ingyenes belépés a BMW múzeumba és a klub nemzetközi rendezvényein való kedvezményes részvétel.

Módly László elsősorban a részvénytársaság motorkerékpáros terveiről beszélt, amelyek között a Hegyalja úti szalonban motoros butik létesíté-

se szerepel, ahol a motorkerékpárok mellett motoros felszerelési és ruházati cikkeket lehet majd vásárolni. Országos szervizhálózat létesítését is tervezik, ennek első lépéseként jövő év végén BMW-alkatrészraktár nyitja meg kapuit.

Ezt követően került sor arra, hogy döntést hozzanak az alapszabályzatot, az elnökség összetételét és az évi egyszer megrendezendő márkatalálkozó idejét és helyét illető kérdésekben. Minden pontot érintően rövid vita alakult ki, amely után végül jóváhagyták az elnökség névsorát és az alapszabályt érintő két módosítást. A márkatalálkozó kérdésében Görög János indítványát szavazta meg a közgyűlés, aki időpontként az augusztust javasolta, helyszínül pedig szűkebb hazáját, Kiskunfélegyházát jelölte meg. Mellette szólt a központi elhelyezkedés és az ígért ingyenes szállás.

Az új klubnak bárki rendes tagja lehet, aki rendelkezik BMW motorkerékpárral. Rajtuk kívül várják pártoló tagok jelentkezését is, akiknek ugyan nincs BMW-jük, de elkötelezett hívei a Bajorszában készült és készülő motorkerékpároknak.



TOPOLINO-ÚNOKA

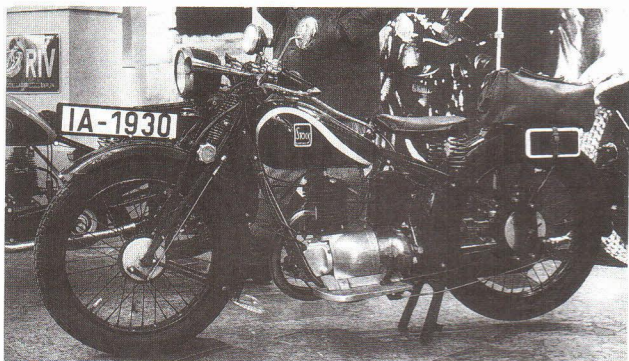
Decemberben mutatták be a nemzetközi szaksajtó képviselőinek Rómában a FIAT legújabb kiskocsiját, a Cinquecentót. Az olasz konszern azt reméli, hogy a Lengyelországban két motorváltozattal (kéthengeres, 704 cm³-es és négyhengeres, 903 cm³-es) készített jármű éppoly sikeres lesz, mint elődei voltak. Az 500-asok múltja a Topolinótól ered, amelynek sorozatgyártása 1936-ban kezdődött. Az

1948-ig gyártott A modellből több mint 122 ezer készült, a B modellből 21 ezer, s az 1955-ig gyártott C változattól 376 370. Az 1957-ben bemutatott 500-as 18 éven át tartó siker részese lett, több mint három és fél milliót gyártottak belőle, s ez a kiskocsi szinte jelképe lett a FIAT autóipari nagyhatalommá válásának. A hagyományok tehát súlyos kötelezettséget rónak a Cinquecentóra.

BERLINI VENDÉGEK

Közel három hónapon át volt látható a budapesti Közlekedési Múzeumban az a kiállítás, amely a berlini közlekedési és technikai múzeum, valamint a BMW-gyár hathatós támogatásával a német főváros motorgyár-

tói múltját mutatta be. Az elsősorban a század húszas éveiből származó járművek között olyan, Magyarországon is jól ismert márkák szerepeltek, mint a Stock, a Windhoff, a D-Rad és a Mabeco.



IDŐHORIZONT KÉK-FEHÉRBEN

Tavaly ünnepelte fennállásának 75. évfordulóját a BMW, s születésnapja volt a gyári múzeumnak is, a huszadik. Ebből az alkalomból új kiállítás nyílt Időhorizont címmel.

Amünchener Petuelringen lévő „négyhengeres” irodaház mára éppúgy a BMW jelképe lett, mint a kék-fehér korong. A büszke toronyépület közvetlen szomszédságában szinte eltűnik az a jókora, gyümölcsöstálnak tűnő betonkagyló, amely a gyár múzeumának ad helyet. A BMW sohasem érte be hétköznapi megoldásokkal, s ez a történelmi kiállítására is érvényes.

Az épület, amely 1971-ben már készen állt, ám a végleges megnyitásra csak egy évvel a müncheni olimpia után került sor, az első időkben a társaság múltbeli dicsőségét igyekezett illusztrálni, bemutatva a cég által gyártott leghíresebb repülőgépmotorokat, autókát és motorkerékpárokat, a bajor márkával elért nagyszerű sportsikereket, világrekordokat. 1979-ben aztán szakítottak ezzel a koncepcióval, és Mérföldkövek címmel gyökeresen új szellemű tárlatot építettek, amelynek fő feladata az volt, hogy érzékeltesse a látogatókkal, hogy a BMW megértette az idők szavát s készen állt az új, a fejlődést előbbrevivő konstrukciók kidolgozására és bevezetésére. E szándékhoz kitűnően illett a múzeum sajátos építészeti konstrukciója, a szerpentinként a magasba vezető sétálóút, amely mellett jobb és bal oldalon helyezkednek el a kiállítási tárgyak, s ahogy halad felfelé a látogató, úgy jut előre az időben is. A szokatlan koncepció elnyerte a közönség tetszését; 1984-ig, a kiállítás átépítéséig több mint kétfélmillió látogatót regisztráltak.

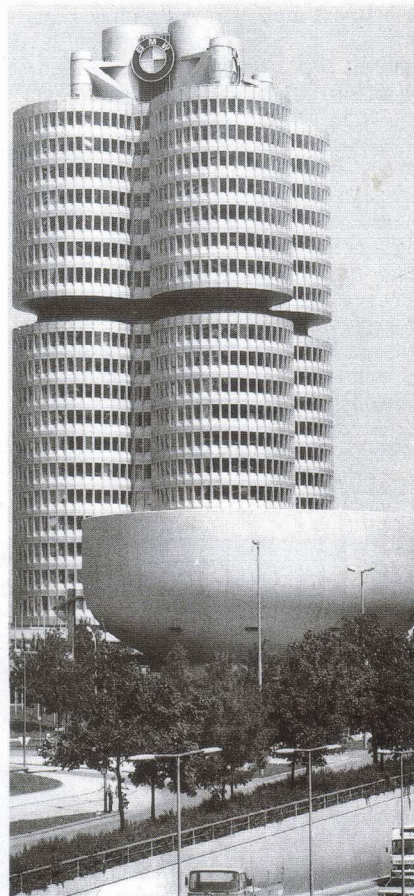
Az új tárlat részben visszatért a szokványos múzeumi feladathoz, amennyiben, ha nem is teljes visszatekintésben, de felidézte a legfontosabb állomásokat a BMW ipar- és technikatörténeti tevékenységében. Emellett azonban újszerű módon közelített a historikához, és arra igyekezett rábírítani a látogatókat, hogy a jövő mindig ott rejtőzik a múltban. 1990 őszéig, az újabb átalakításig két és fél millió vendéget fogadott a múzeum.

Időhorizont néven nyílt meg a legfrissebb tárlat, s feladata, hogy illusztrálja a BMW dinamizmusát. Ennek megfelelően csalogódik, aki hagyományos járműtörténeti gyűjteményre számít, mert a múlt épp csak jelzesszerűen elevenedik meg a szerpentin oldalán és a fontosabb korszakokat jelképező pihenőtereken. Egykettőre elérkezünk a jelenbe, majd rögtön ezután a jövőbe, s számítógép segítségével felépíthetünk saját ízlésünk szerint egy 3-as sorozatú BMW-t, megismerkedhetünk az ABS, az ASC, az EHDC és más, biztonságot szolgáló technikai különlegességek működésével, vezethetjük a jövő század autóját, amelyben számítógép határozza meg a kívánt úti cél eléréséhez legalkalmasabb irányt, jó úti-társként előre figyelmeztetve, ha kanyarodni kell.

Azért persze maradtak a mérföldkövekből is, a látogatót a századforduló évében gyártott Wartburg kocsni várja a földszinten, s természetesen látható egy 328-as roadster is, amely napjaink egyik legkeresettebb oldtimer. Ez az autó 1936 és 1940 között, tehát gyártásának éve alatt a maga kategóriájában szinte verhetetlen volt a versenyeken, s még 1949-ben is harmadik helyre volt jó Le Mans-ban a 24 órás futamon.

A harmincas évekből a járműtechnika egy 1930-ban készített BMW Wartburg Sport kétüléses sportkocsin figyelhető meg, amelyet szinte robbantott ábraként alkatrészeire bontva állítottak ki a rendezők. Egy ilyen négyhengeres, 750 cm³-es, 18 lóerős motorú autóval Max Rudat 1931-ben kategóriagyőztes lett a Monte Carlo Rallye-n.

Természetesen nincs BMW-kiállítás Dixi nélkül, hiszen ezzel a járművel indult az autógyártás a bajor cégnél. A kiállított darab az Eisenachban gyártott 18976 mini-négyhengeres egyike, s éppoly népszerű volt Németországban, mint a licencadó Austin Seven, vagy a többi másolat, tehát az amerikai Bantam, illetve a japán Datsun.



BMW AM 4 – hirdeti a rendszámtábla az első „igazi” münchenin; a rövidítés jelentése Ausführung München, 4 Gange, vagyis müncheni kivitel, négyfokozatú váltóval. 1932-től 1934-ig készítették a négyhengeres, 782 cm³-es motorú kiskocsit.

Azután az első hathengeres, a 303-as Limousine, amelyből 2310-et gyártottak 1933-ban és 1934-ben. Néhány lépésnyire töle az 502-es Cabriolet, amely már sok szempontból egészen más világ képviselője. Ezt a népszerű és sikeres típust 1954-től 1961-ig készítették (a kabrió mellett Stuttgartban), motorja a világ első sorozatgyártású, könnyűfémű készült V8-asa. A 328-as mellett egy 507-es Cabriolet is jelzi, hogy minden korszakban volt a BMW-nek saját álomautója. A könnyűfém-karosszériás kupé-, illetve kabrióváltozatba egyaránt V8-as, kétkarburátoros motort szereltek, amelynek 150 lóereje 200 km/h feletti végsebességet tett lehetővé a sportautónak. 507-esből összesen 252-t gyártottak, s vásárlói között olyan hírességek voltak, mint Elvis Presley.

Ellenpontként ott van viszont az Isetta is, amely az ötvenes évek kisautódivatjának tipikus terméke. Nem kevesebb, mint 161 728 Isettát készítettek 1955 és 1962 között, s talán érdekes lehet, hogy a név a licencadó olasz Iso márkából ered, s hogy a hajtását egyhengeres, 245 cm³-es, 12 lóerős motorkerékpár-erőforrásra bízták.

Egy 1500-as BMW képviseli a hatvanas évek tömegtermelését, s egy 3,0 CS Coupe ▶

► a hetvenes évek extravagáns bajor sportkocsijait. Ez a kivétel az 1968-ban útnak indított 2800 CS kupé 1971-es felfrissítése új motorral és négy tárcsafékkal. 2985 cm³-es, hathengeres erőforrása 180 lóerős volt, ám a fejlesztés folytatódott, és 1973-ban már gyártották a 3,0 CSL-t, befecskendőzős, 206 lóerős motorral. E karosszériatípusból összesen 30 544 készült a sorozat négy éve alatt.

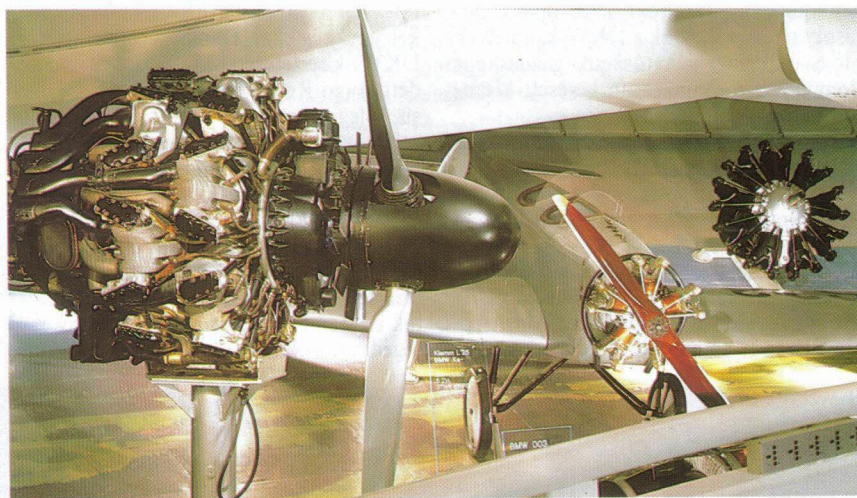
A régi motorkerékpárok sorát Ernst Henne 1935-ös rekordgépe nyitja meg. A kéthengeres, kompresszoros, 750 cm³-es motorú BMW-vel 256 km/h sebességet ért el, ami azért figyelemreméltó, mert a járművön még nincs áramvonalidom, csak az egyes szerkezeti részeket, így a villát, a kormánynyakat és a kardántengelyt igyekeztek a levegősíklást segítő burkolattal



Stuttgartban készítették az 502-es sorozat kabrióváltozatát

Régi idők plakátjai mellett visz a látogató útja a gyártörténelembe

A kék-fehér történelem egy részlete. Csak a legfontosabb modelleknek jutott hely a kiállításon



Nemcsak a földön, a levegőben is csúcsteljesítményre volt képes a BMW. Az előtérben lévő 14 hengeres csillagmotor az 1300 lóerős 801-es

BMW motorkerékpár volt a máig élő bokszerkonstrukcióval, az R5-össel, a harmincas évek végének talán legjobb motorkerékpárjával, a népmotornak szánt R2-essel és a háború pusztításai miatt inkább rossz, mint jó hírű R75-össel, amely napjainkban is a katonai motorkerékpár szinonimája. Az évszázad második felében is tudott a BMW olyan motorkerékpárt építeni, amely a maga idejében a világ egyik legjobbja volt. Nem feledkeztek meg róla, így az R69/S zárja le azt a korszakot, amelyben a kék-fehér emblémát feketére fényezett és fehér csíkokkal díszített motorkerékpárokra szerelték.

fedni. 1937-ben egy 500-as, kompresszoros, 108 lóerős BMW-vel Henne 279,5 km/h-ra emelte a világrekordot; de a motorkerékpár már teljes burkolattal volt ellátva.

A továbbiakban a látogató találkozhat a bajor gyár legkiválóbb konstrukcióival, az R32-essel, amely az első

Persze a történet folytatódik, s bár már most is ott van a múzeumban az R100 RT, valószínűleg majd csak az unokáink állnak meg előtte néhány pillanatra, megjegyezni: – Milyen jópofa öreg tragacs!



MEISTERKLASSE ÉS TESTVÉREI

Bálint Sándor muzeológus mutatja be a DKW F7-es személyautókat.

Századunk elején nem sokra becsülték a kétütemű motorral hajtott járműveket. A hosszú löketű négyüteműek basszusát, duruzsolását kedvelték az autósok. Az 1930-as években azonban mintha megtört volna a négyütemű gépkocsik egyeduralma. Az európai kiállításokon felsorakoztak a DKW-k, amelyek olcsóságuk, megbízhatóságuk, gazdaságos üzemük révén hamarosan keresett kisautók lettek.

E márkanévvel korábban a motorosok ismerték, hiszen a DKW 1928-ban már a világ legnagyobb motorkerékpárgyára volt. Típusai tízezzel közlekedtek, versenygépei a legjobbak közé tartoztak. A gyár vezetői azonban nem elégedtek meg az addigi sikereikkel, autógyártásba kezdtek. Rasmussen és Ruppe, a két konstruktor e téren is nagyot alkotott.

Jörgen Skaft Rasmussen, dán mérnök a századunk elején Chemnitzben (Karl-Marx-Stadt) tervezőirodát és műhelyt nyitott, majd megalapította a Zschopauer Maschinenfabrik céget, később pedig a Zschopauer Motorenwerke J. S. Rasmussen AG-t. Üzemében kezdetben gőz- és fűtésszerelvényeket gyártott, kis gőzgépekkel, gőzkocsikkal (Dampf Kraft Wagen = DKW) kísérletezett. Miután megismerkedett Hugo Ruppe mérnökkel, a belső égésű, főleg a kétütemű motorok szakértőjével, közösen megjelentették a 18–22 cm³-es, alig ¼ LE-s játékmotort, amelyet Des Knaben Wunsch (DKW) néven árusítottak. A Das Kleine Wunder elnevezésű 118 cm³-es, 1 LE-s kétütemű segédmotorjukat 1919-ben mutatták be a lipcsei vásáron, óriási sikerrel. Hamarosan ezrével vásárolták és szerelték fel kerékpárokra ezeket a segédmotorokat. A köznelvben már nem-

csak a gyártmányokat, a gyárat is DKW-nak emlegették. Az 1920-as évek közepén már nagyobb motorkerékpárok is viselték a hárombetűs márkajeleket.

Rasmussenék 1919-ben benzinmotoros törpeautókkal kísérleteztek, sikerrel. Minthogy az autógyártás terén komoly terveik voltak, felvásárolták egyik legnagyobb konkurensük, dr. Robert Slaby cégét, ahol önhordó, sőt így is mondhatnánk: héjszerkezetű kisautók készültek villamos- és benzinmotoros hajtással. Rasmussen 1928-ban átvette a Berlin-Spandában működő Deutschen Werke AG autó-

1937 őszén a két szalagon Reichs- és Meisterklassék készültek



üzemet, ahol hozzákezdtek a DKW kisautó gyártásához. Ezeket még ugyanabban az évben bemutatták a berlini autókiállításon.

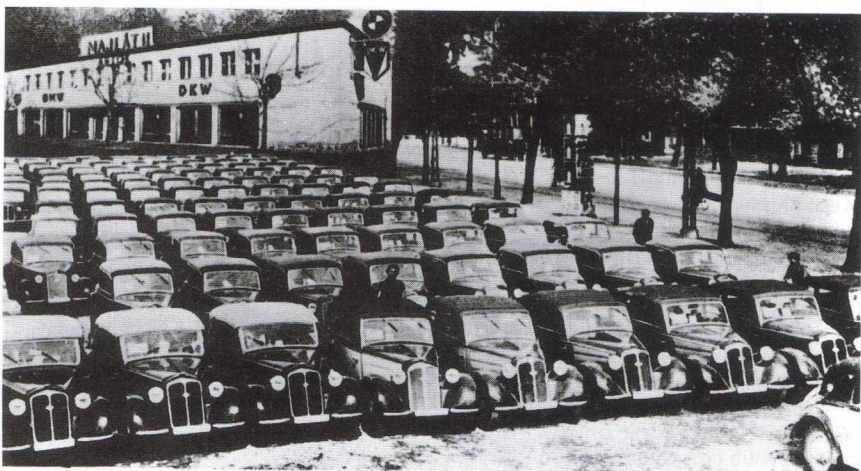
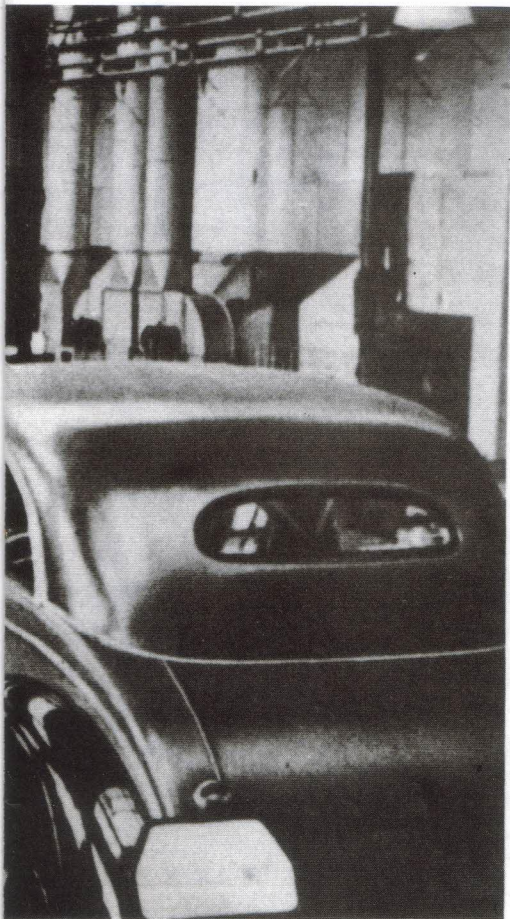
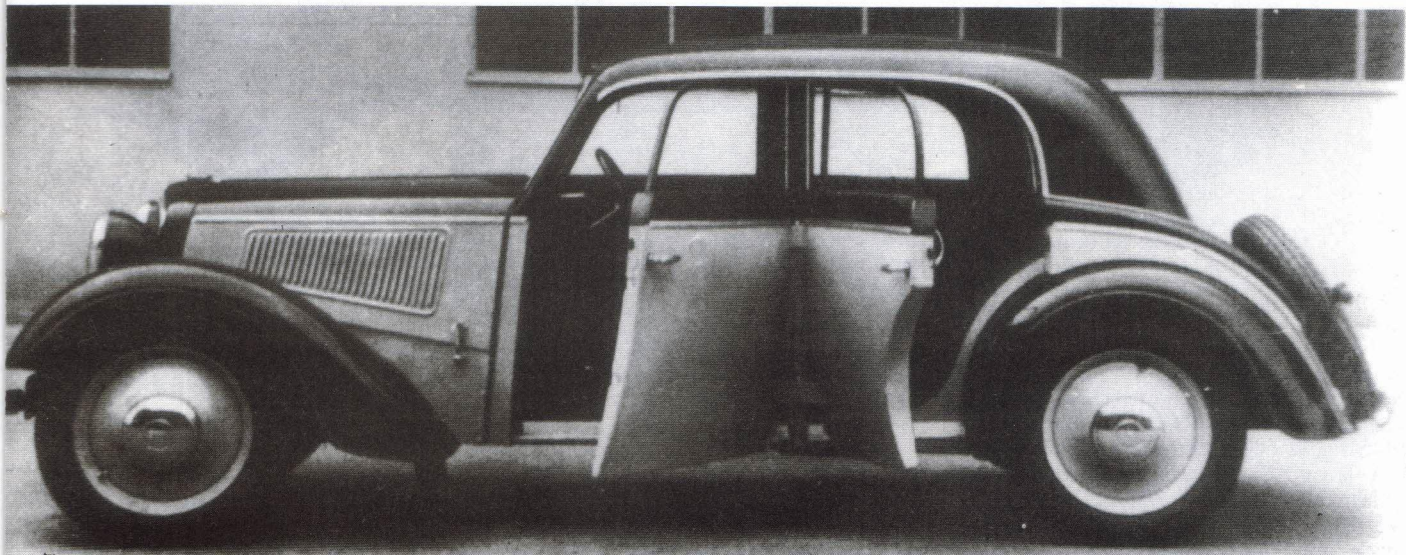
A DKW-gyár motorkerékpárjainak köszönhetően igen erős gazdasági alapokon állt, a gazdasági világválság nem tette tönkre. A tőkeerős Rasmussen, banki tanácsra 1932-ben termelő közösségbe hozta össze a gyors és luxusautóiról ismert Audit, Horchot, a népszerű Wanderert a DKW-val. A vállalkozás neve Auto Union

lett, közös márkajelül az egymásba kapcsolódó négy karikát választották, a gyárak azonban továbbra is használták saját nevüket.

A DKW több, sikeresnek mondható frontajtású kocsit után 1931-ben, a berlini kiállításon bemutatta a kétütemű, 600 cm³-es motorral hajtott modelljét, az F1 típusjelűt. Ezzel egy sikeres sorozatot indítottak útjára, 1937-ben már az F7-esnél tartottak.

Az F7-es óriási sikert és hasznot hozott

A négyajtós Meisterklassék is sorozatban készültek

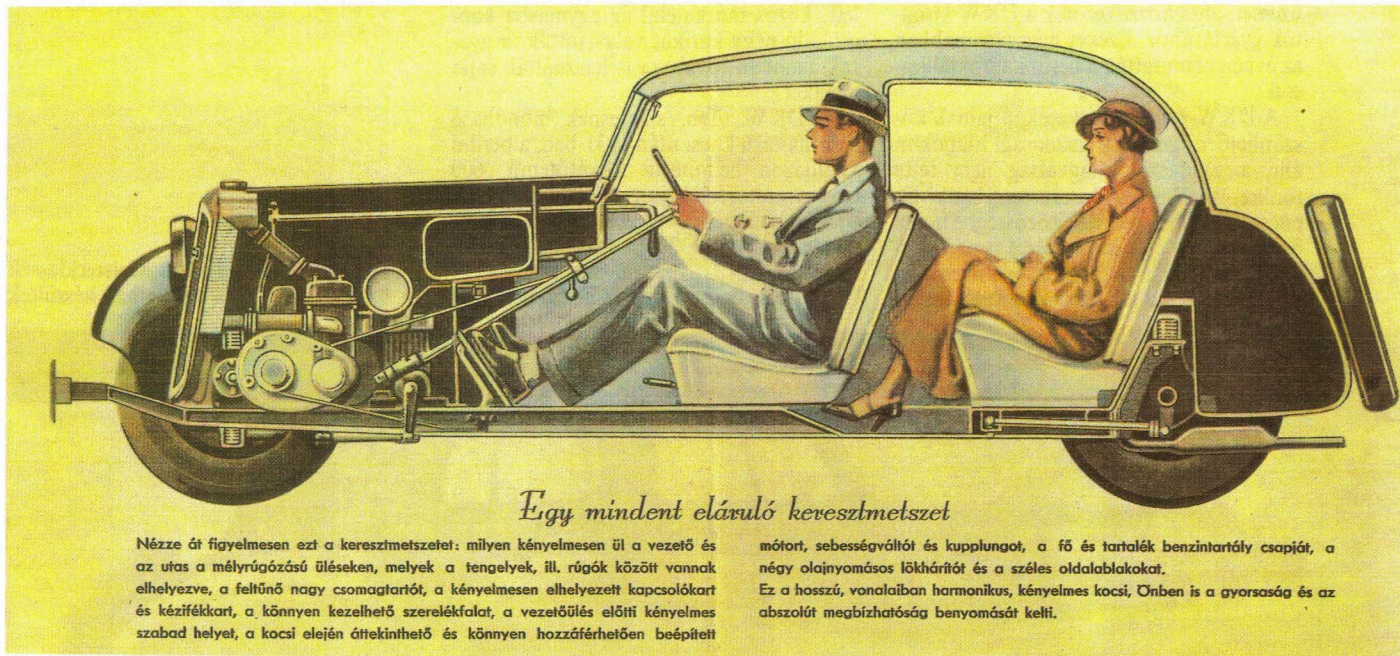


a gyárnak, illetve a négykarikás uniónak. Valamennyien terjeszkedtek, a DKW is korszerűsödött, bővítette spandaui bázisát, hatalmas csarnokokat építtetett, ezekbe kettő, illetve négy futószalagot telepített. Németország egyik legjobban felszerelt autógyára lett. A szalagok folyamatosan ontották az F7-eseket, az F8-asokat és ezek változatait. Időnként csak alvázakat gyártottak, ezekre kisebb üzemekben, műhelyekben építettek karosszériát. Szép számban közlekedtek DKW kisteherautók nyitott vagy zárt felépítménnyel.

A gyár a statisztikai adatok szerint erőteljesen fejlődött:

Majláth Mihály Lehel utcai telepén tucatjával álltak a DKW-k, sokan vásárolták az igénytelen kétüteműeket

típus	év	gyártott db (kerekítve)
F1 (A)	1931-1937	4 000
F2	1932-1935	17 000
F4	1934-1935	7 000
F5	1935-1937	60 000
F7	1937-1938	80 000
F8	1939-1942	50 000



Egy mindent elérő keresztmetszet

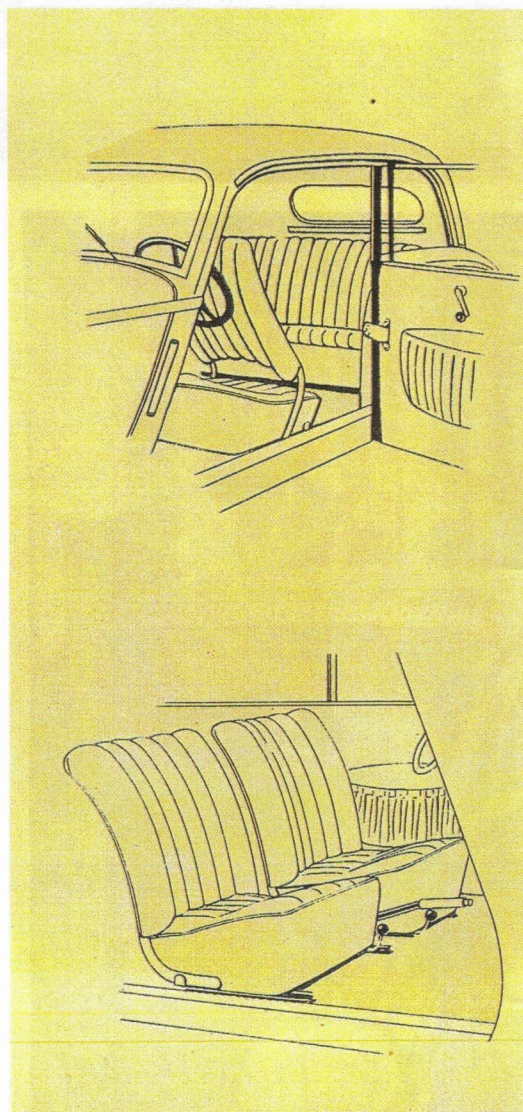
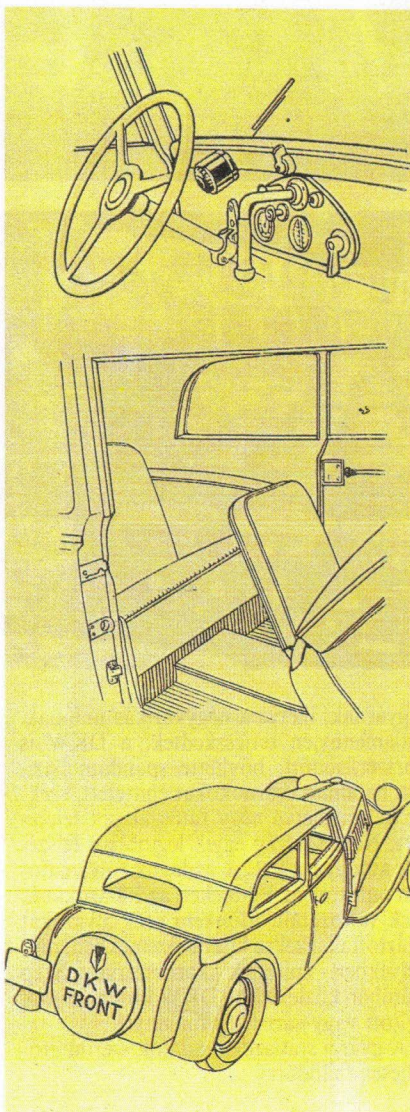
Nézzé át figyelmesen ezt a keresztmetszetet: milyen kényelmesen ül a vezető és az utas a mélyrúgózású üléseken, melyek a tengelyek, ill. rúgók között vannak elhelyezve, a feltűnő nagy csomagtartót, a kényelmesen elhelyezett kapcsolókat és kézifékkart, a könnyen kezelhető szerelékfalat, a vezetőülés előtti kényelmes szabad helyet, a koci elején áttekinthető és könnyen hozzáférhetően beépített

mórt, sebességváltót és kuplungot, a fő és tartalék benzintartály csapját, a négy olajnyomós lökhárítót és a széles oldalablakokat. Ez a hosszú, vonalaiban harmonikus, kényelmes koci. Önben is a gyorsaság és az abszolút megbízhatóság benyomását kelti.

► Németországban az 1930-as évek második felében közlekedő német személyautók 18-19 százaléka DKW gyártmányú volt.

A látványos eredmények elérésére, a szalagok „táplálására” egyebek mellett nagy teljesítményű fűrés-, gyalu- és marógépeket állítottak üzembe. A 0,1–0,5 mm pontossággal dolgozó gépeken készültek a fávázas karosszériák elemei s ezek csapjai. Az elemek általában első osztályú kőrisfából készültek. A fát a környező országokból, illetve Magyarországról és kis mennyiségben a Szovjetunióból importálták. A 2500-3000 fős létszámmal üzemelő spandaui gyárban naponta 135–150 Reichs- és Meisterklasse szekrény mellett 25-50 egyéb felépítmény is készült.

Az egyre nagyobb hírű DKW-t gyakran látogatták meg az újságírók, a német mérnöki kamara küldöttei, de a Wehrmacht is érdeklődött iránta. 1937-ben az egyik látogatása – ellenőrzése – során az addigiaknál alaposabban vette szemügyre a gyárat. A Wehrmacht mérnökei meglepődve látták, hogy a fából készült karosszériák elemei, nagyobb egységei – a típuson belül – csereszabatosak. Meggyőződtek arról, hogy a típusválasztékok tartozékait milyen gondosan tárolják s készítik elő összeszere-



FRONTHARCOS 24 ÓRÁS!

Az év legnehezebb versenye!
...Közel 1400 km-es versenytáv!...
...Hatvan kilométeres átlag!...
...Szakadó eső, agyagos,
felázott, másodrendű utak!...

...ÉS MÉGIS!

Az Országos Frontharcos Szövetség VI. Frontharcos Túraútfőjének

GYŐZTESE

DKW
MEISTERKLASSE

KOMLÓSSY BELA vezetővel
HIBAPONT NÉLKÜLI

MÁSODIK

DKW
MEISTERKLASSE

vezet. HOMOLYA J. vezetővel

Két DKW a startnál - két DKW a célban!
100%-os megbízhatóság!

Majláth, Budapest, Lehel utca 2

Jól megállták helyüket
a spandai fakarosszériások
a Frontharcos túrákon

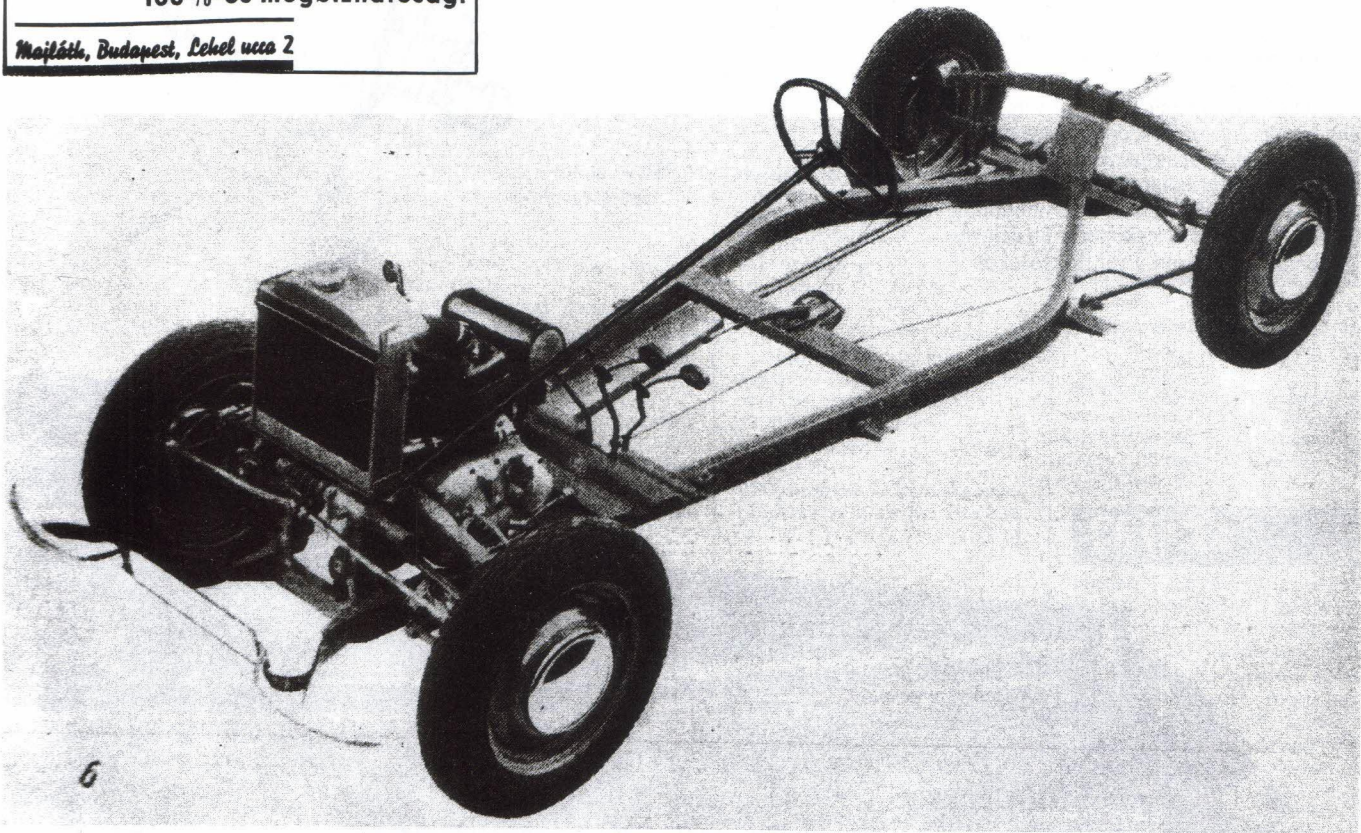
lésre. A hidegnyelvel ragasztott vázakat rendkívül szilárdnak tartották. Akkoriban a világot bejárták az olyan fotók, amelyeken egy fakarosszériás DKW személyautó volt látható, tetején 16-18 felnőtt férfival. A katonák a faíveket, a kész karosszériát megvizsgálták a gyár laboratóriumában, ellenőrizték műszaki paramétereiket. Megállapították, hogy az F7-es karosszéria statikusan meglepő mértékben terhelhető, akár 25 embert is elbírna. Megnézték a gépműhelyeket, a rönköket, pallókat, a csapolásra váró elemeket tároló, szárító raktárakat, a csapoló és az enyvező, sajto-

ló részlegekben hosszan elidőztek. Automata, félautomata gépeket is láttak.

Vizsgálódásuk célja annak eldöntése volt, hogy a DKW-t használhatja-e a hadsereg vagy sem. Kiderült, hogy a kétütemű motorral hajtott, favázás, kontralemez, illetve műbőr borítású autók számukra alkalmatlanok. Ennek tulajdoníthatóan akkor is gyártottak polgári célokra személyautót Spandauban, amikor az Adlerok, Opelok szalagjairól kizárólag katonai gépkocsik gördültek le.

A DKW motorkerékpárokat, kétütemű motorokat azonban azonnal rendszeresítette a Wehrmacht.

A két- és négyütemű F7-esek Magyarországon is elterjedtek, a Majláth cég volt a márka vezérképviselője. A Budapesti Nemzetközi Vásárok mindegyikén bemutatták a fakarosszériás típusokat. A szakfolyóiratokban, napilapokban folyton di-



DKW. „ROADSTER CABRIOLET”



legújabb modell, eredeti gyári
karosszériával

P 3680.-

Ugyanazzal az 50.000 kilométeres
(2 évi) motorgaranciával, amely
minden DKW-FRONT modelle
kivétellel és tökéletes üzembizton-
sággal, ugyeznien teljesítménnyel, mely a magyar autós közönség által
már közzismert.

VEZÉRKÉPVISÉLET:

MAJLÁTH
TELEFON: 298-366, 298-398.

új üzletházban:
VI. Lehel-utca 2.

Az F7-s személyautó alváza.
A kisteherautó erősebb
rugókkal készült

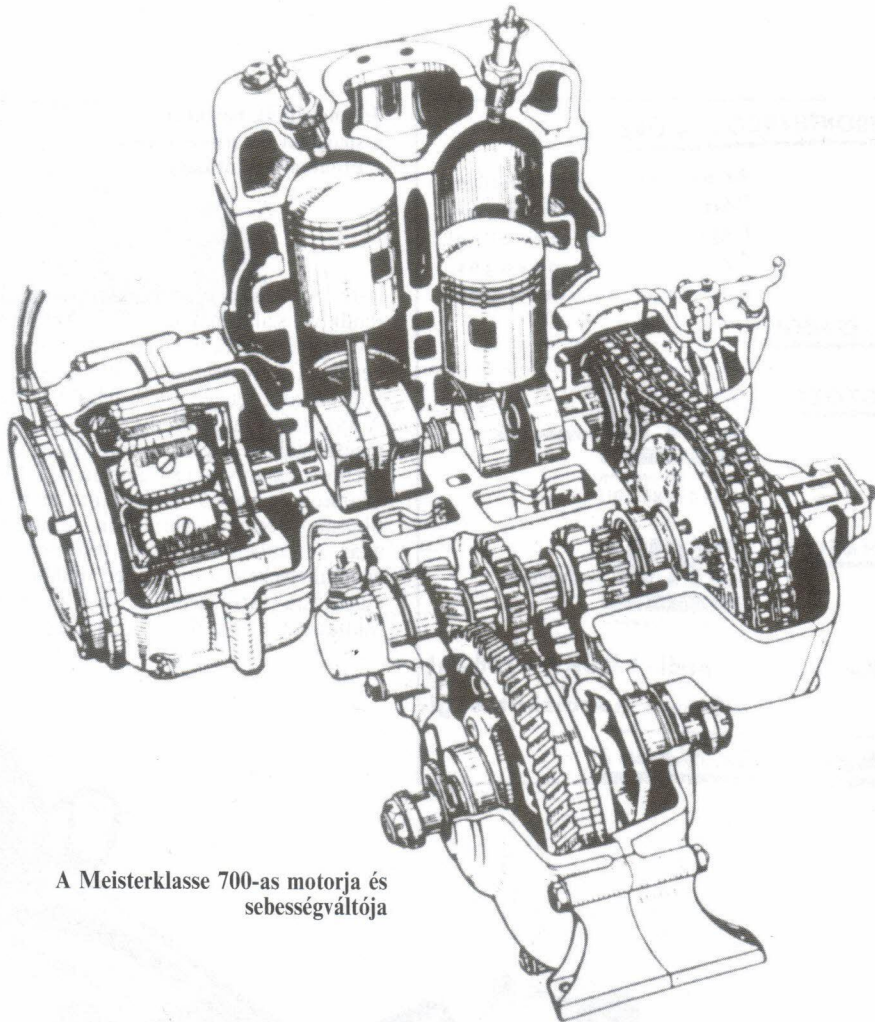
E típus volt az F7
harmadik változata, ezt
is 20 LE-s motor hajtotta

csérően írtak róla. Az F7-esek változatai – a Reichsklasse (normálnak is nevezték), a Meisterklasse, a luxus kabriólé, továbbá a teherautók többsége – népszerűek voltak. A kétajtós Reichsklasse 3100 pengőbe, a Meisterklasse hasonló karosszériával 3300–3400 pengőbe került. Ugyanakkor az Adler Juniort 4000–5000 P-ért, a FIAT 1100-ast 4300–6300 P-ért árusították, csupán az Opel Kadett volt olcsóbb, e típust és változatait 2560–2900 pengőért hirdették.

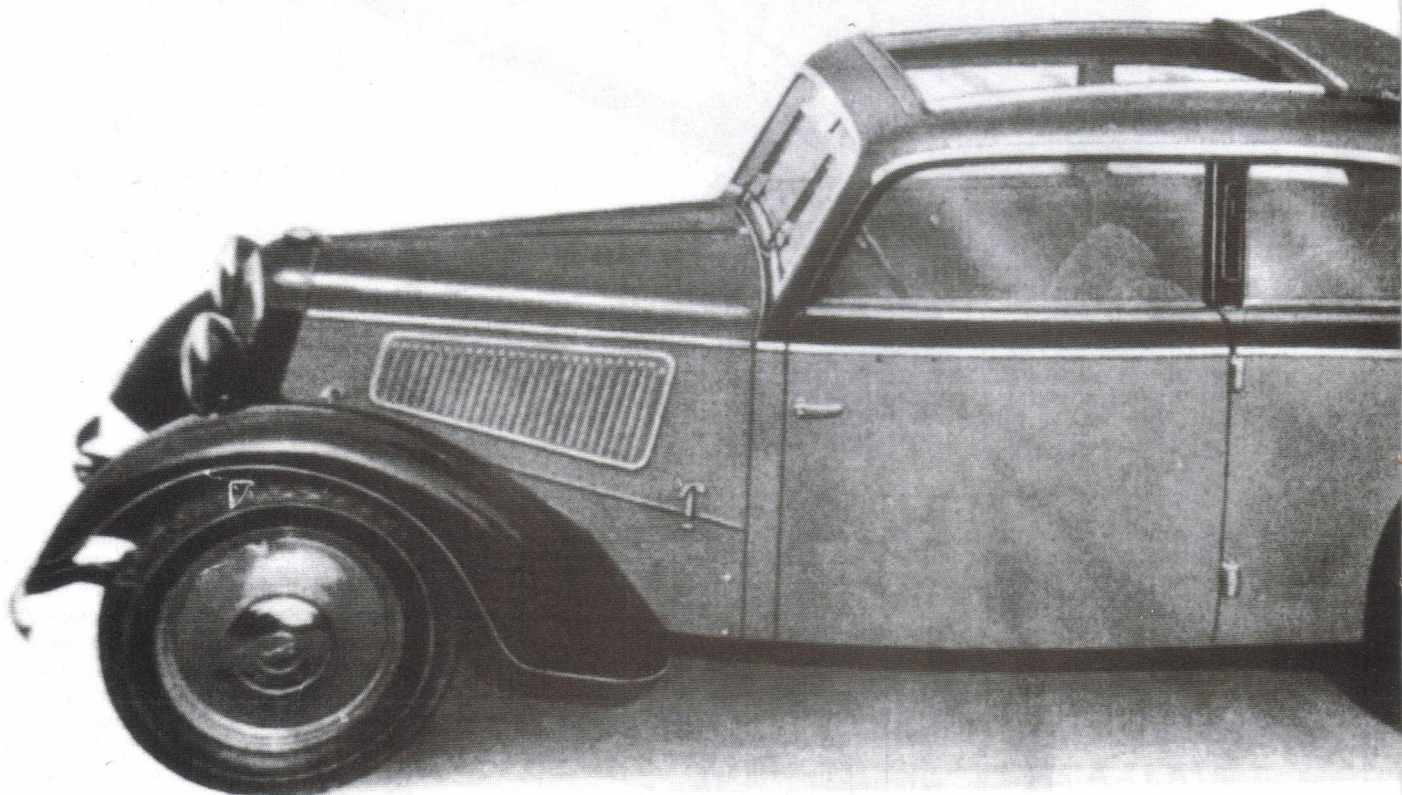
Az F7-esek a versenyeken is bizonyítottak

► tak. Például az 1939 januárjában rendezett Monte-Carlo Rallye-n, amit akkoriban a világ legnagyobb túraversenyének nevezték, a DKW-k is elindultak, miután a versenyszabályok módosításával 750 cm³ hengerűrtartalomig terjedő új kategóriát alapított a rendezőség. Az Úrvezető című folyóirat 1939. januári száma részletesen tájékoztatta olvasóit az eredményekről. Többek között ezt írta: „A kis kategóriában csodát művelt kis DKW kocsiával a holland Cornelius, hat percel előzte meg a mezőnyt a monte-carlói célban. Ez még nem sikerült senki fiának. Ez a győzelem a kisemberek autójának diádala volt... Az ugyancsak DKW-val induló Kovács Emil és Komlossy Endre az elegáns 4. hellyel ismét felüdítették a magyar autósport hervadó babérait. A Böckh László-Dőry Antal pár a babonás 13. helyet foglalták el. A kiskategóriában négy DKW áll az eredménylista élén...”. Az F7-esek az afrikai, az ázsiai túrákon is megállták a helyüket, a városi forgalomban pedig senkit sem zavart füstölésük. A légszennyeződéssel, a környezetszennyezéssel akkoriban még nemigen törődtek.

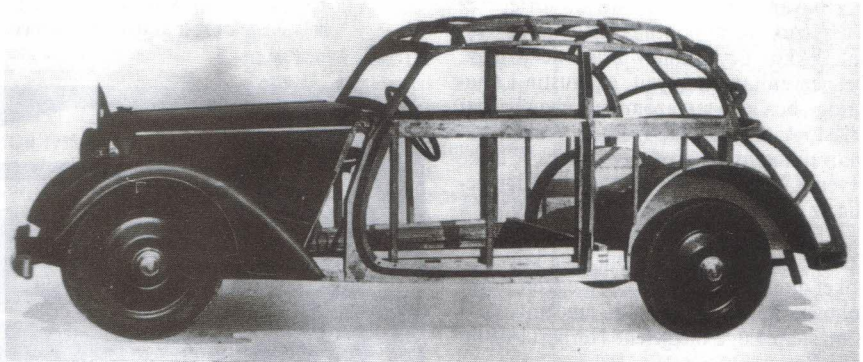
A DKW-k valamennyi hazai versenyen elindultak. A győri, a szombathelyi, a miskolci stb. automobilklubok rendezte vetélkedőkön mindig akadt egy-két DKW-s, de az országos versenyekből sem maradtak ki. A leghosszabb és legkimerítőbb magyar túrákon, a 24 órás ún. Frontharcosokon is



A Meisterklasse 700-as motorja és sebességváltója



Nem család!
A faváz statikus terhelését
a Wehrmacht is ellenőrizte



Az F7-es faváza

rendszeresen részt vettek. Ezeket a küzdelmeket több mint 1000 kilométeres távon bonyolították le, a vezetők éjjel-nappal vezettek. A nonstop iram az embert és a gépet alaposan igénybe vette. A DKW-k ezen sem vallottak szégyent.

Mint a német statisztikából kiderül, a háború kitörésével megtorpant a gyár termelési lendülete. 1945 után a romokban

A tolótetős, pontosabban nyitható tetős Reichsklasse sem volt ritkaság

heverő gyárban a régi alkatrészek összeszerelésével indult meg a munka; néhány évig Németország nyugati tartományában is készültek DKW-k. Rövid ideig a Német Demokratikus Köztársaságban DKW feliratú személy- és kisteherautókat gyártottak. Később azonban e megnevezést és a márkajelét nem használhatták, megjelentek a P70-esek, a Trabantok, a Wartburgok. Ezek mind az 1930-as évek DKW-inak korszerűsített változatai voltak. Az alaptípusok utóélete hosszára sikerült, az 1980-as évek végén állították le gyártószalagjaikat.



NÉPAUTÓ ALBIONBÓL

Austin 7

Előző számunkban a 30-as évek Olaszországból származó népautó, a FIAT Balilla történetét ismerhettük meg, most pedig a húszas években Angliában hasonló céllal gyártott kocsit mutat be Négyesi Pál.

Elég annyit mondani: az angol Ford T, s már jellemeztük is, mit jelentett ez a kocsis az angoloknak, és nem csak nekik. A Barátságosnak becézett Austin Seven (= hét) a két világháború között fantasztikusan népszerű lett. Karosszéria-készítők egész sora használta fel alapnak a miniautót (pl. az első Lotus 1947-ből lényegében átalakított Austin Seven). Tizenöt éven keresztül, 1923 és 1938 között gyártották a Sevent, s összesen közel 400 000 készült belőle. Licencként szolgált a francia Rosengartnak, a német Dixinek, a japán Datsunnak és az amerikai Bantamnak.

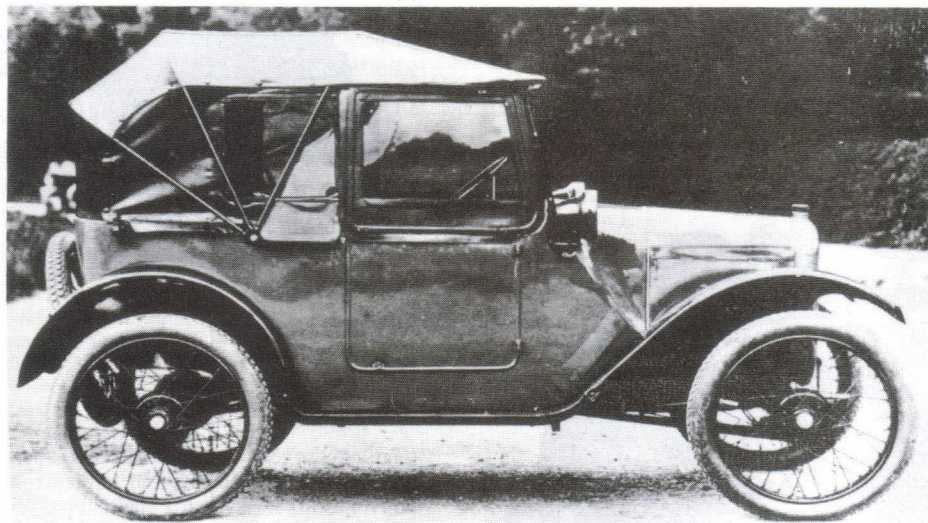
Hogyan is indult a kis Austin története? Válasszuk kezdőpontnak 1917 augusztusát. Ekkor egy Stanley Edge nevű diák, befejezven tanulmányait, az Austin Longbridge-ben levő tervezőműhelyében kapott állást. A nagyfőnök, Herbert Austin hamar tudomást szerzett róla Jack Clarke révén. Clarke motortervező volt, Edge pedig az asszisztense. 1921 szeptemberében a cég főmérnöke magához hívatta Edge-t, szíves szóval, hellyel kínálta, és a következőket mondta: „Sir Herbert megkért, hogy tolmácsoljam önnek a meghívását”. S másnap Edge megjelent Herbert Austin lakásán.

Ettől kezdve mellette dolgozott Lickey Grange-ben. Austinnál teljesen más légkört talált, mint amit Longbridge-ben megszokott. Austin adott neki néhány skiccet a 7-esről, és azokat tökéletesítette újra meg újra. Ezek a vázlatok még nem emlékeztettek a végső változatra. 1921. szeptember és december között Edge néha több mint 12 órát töltött a rajzasztalnál. Austin nem volt otthon minden este, de sokszor összpontosították együtt figyelmüket a tervekre.

Edge így emlékezett vissza ezekre a hónapokra: „1921 szilveszterén eldöntöttük, milyen autót fogunk gyártani, kigondoltuk a gyártás időpontját és megtettük az általános előkészületeket. Sir Herbert időnként változtatásokat javasolt, de én általában azt válaszoltam, hogy ha be akarjuk fejezni a rajzokat, tartani kell ma-

gunkat az eredeti tervhez... 1922 húsvétja után visszamentünk Longbridge-be (addigra már Herbert Austin helyettesítette magát egy szuperintendánssal, McLellan-nal. A szerző) és ott a számunkra külön elkerített részen dolgoztunk. Itt épült meg az első Seven is”. Ezt a modellt OK2950 néven jegyezte fel a technikatörténet. Nem sokkal később, júliusban elkészült a második prototípus OK3537 néven. Ez a két

Felhágó különbözeti meg az 1923-as modellt az első példányoktól, amelyek még nélkülözték ezt a karosszériaelemet



modell az összes korai hirdetésben szerepelt. 1922 végéig igen kevés Austin 7 készült, mivel az egész gyárat újjászervezték. E korai modellek motorja még 696 cm³-es, négyhengeres, oldalt szelepelte, vízhűtéses volt, egységben a háromsebességes váltóval, A alakú keretre szerelve. A motor a hátsó kereket hajtotta meg, kardántengellyel. Jellemzők még: négykerékfék, fél-elliptikus laprugók elöl keresztben, ne-

MŰSZAKI ADATOK

AUSTIN SEVEN 1923

MOTOR. Négyhengeres, soros, benzínüzemű. Furat 56 mm, löket 76 mm, összlökettérfogat 747 cm³. Legnagyobb teljesítmény 15 LE 3000/min. Sűrítés 5,6. Termoszifonos hűtés. Elektromos rendszer 6 V.

ERŐÁTVITEL. Egytárcsás, száraz tengelykapcsoló, háromfokozatú mechanikus váltómű. **FELÉPÍTÉS.** U alakú alvázeret. Elsőkerék-felfüggesztés: féllelptikus laprugó. Hátsókerék-felfüggesztés: két negyedelliptikus rugó. Mechanikus fékek az első és a hátsó kerekre. **MÉRETEK, TÖMEGEK.** Tengelytáv 1905 mm, keréktávolság elöl 1000 mm, hátul 1030 mm. Hosszúság 2800 mm, szélesség 1170 mm, magasság 1625 mm. Az alváz tömege 280 kg. A túrakocsi tömege 440 kg. Maximális terhelhetőség 700 kg-ig. Az üzemanyagtartály befogadóképessége 20 liter.

MENETTELJESÍTMÉNYEK. Legnagyobb sebesség 75 km/h. Fogyasztása 6 liter/100 km.

gyedelliptikus rugók hátul, 2440 mm hossz, kb. 76 km/h végsebesség, gazdaságosság, könnyű kezelhetőség, megbízhatóság.

A nagyszériás gyártás 1923 márciusában kezdődött. Ekkor a motor 747 cm³-es lett. (A műszaki adatok külön olvashatók.) Kezdetben három karosszéria létezett: a négyülékes (ez a legelterjedtebb, és ezt nevezték Barátságosnak), a kétülékes és a

szalon. Később kisteherautó és katonai változat született, valamint egy versenymodell is.

A nagyszéria bevezetésének évében Arthur Waite egy roadster kétüléssel benevezett a húsvéti Birmingham–Brookland versenyre és megnyerte. Egy-két héttel később ugyanaz a kocsi ugyanazzal a vezetővel Olaszországba utazott és megnyerte a monzai 750 cm³-es Cyclecar Grand Prix-t, bár nem számított igazi cyclecarnak. Gyári sportmodellt 1929-ig nem is futtattak. Akkor jelent meg az Ulster fantázianévű versenyautó. Az Ulster GP fontos írországi verseny volt. Később az Ulstert követte a Nippy, majd a Speedy.

A birminghami E. C. Gordon England, Arthur Waite nagybátyja már korábbi

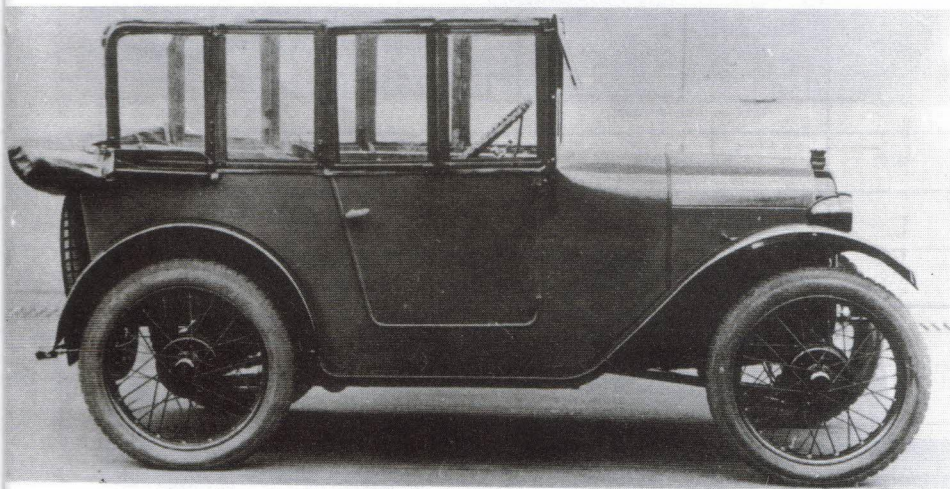
Austinokkal is versenyzett, de speciálkarosszériás és kompresszoros, 43 lóerősre tuningolt Sevenekkel aratta legnagyobb sikereit. England megpróbálta az akkor fantasztikusnak számító 100 mérföld/óra (kb. 160 km/h) sebességet elérni. Első kísérletre 92 mérföldet (142 km/h) el is ért, de tovább nem jutott.

Az Austin 7 gyártásának befejezése után 1939-ben a motor gyártási jogát megvette a Reliant, és kisebb változtatásokkal 1963-ig gyártotta. Még egy adat a kis Austin népszerűségéről. 1925-ben az angol autógyarak összesen 28 000 autót építettek a tíz lóerő alatti kategóriában, és ennek majdnem a negyede Austin 7.

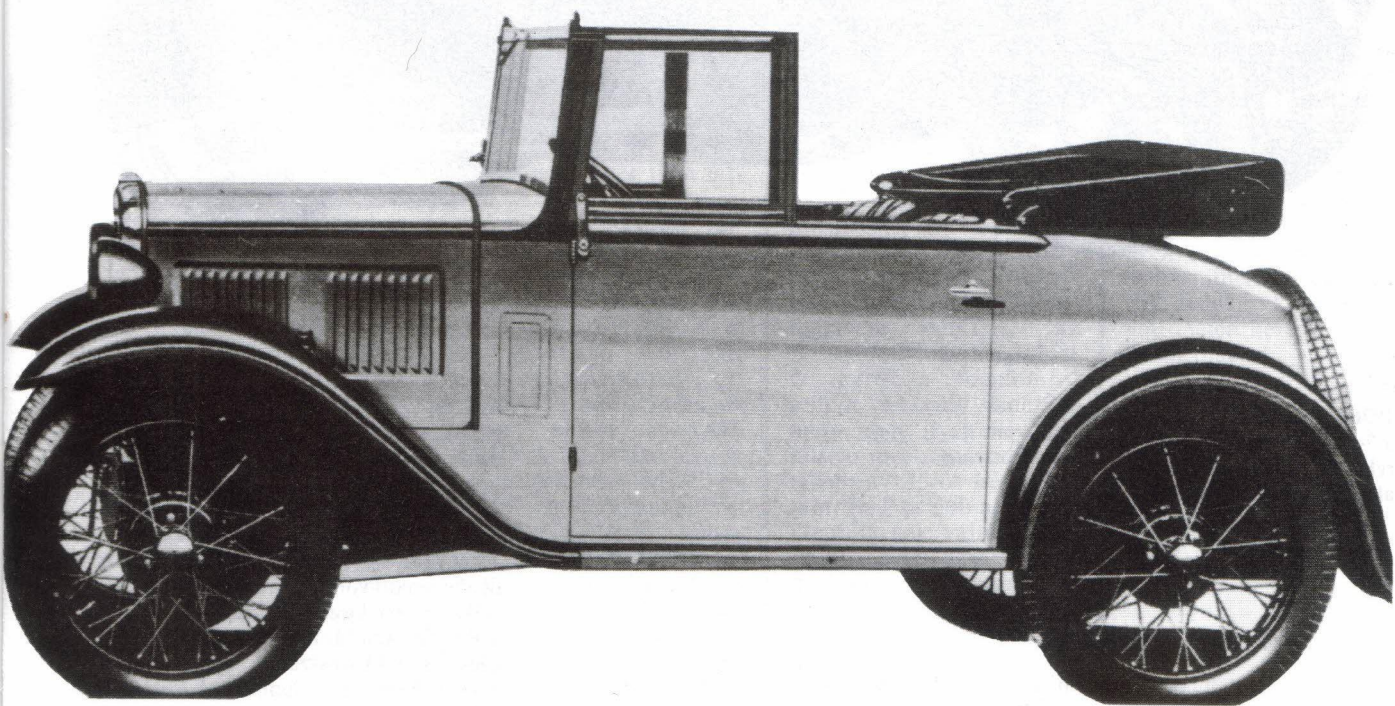
Az Austin Seven Angliában, a Citroën és a Peugeot Franciaországban szorította

hátterbe a cyclecarokat, mivel nem voltak annyival drágábbak, mint amennyivel kényelmesebbek.

Ha már szoltunk a drágaságról, nézzük az árszinyokokat: a húszas években egy átlagos motorkerékpár 40–60 fontba került; egy normál kocsi valamivel több mint 200 fontba. Az Austin 7 kezdeti ára 165 font volt, amely 1925-re 149 fontra csökkent (ekkor került bele sebességmérő és dudu). A gazdasági válság természetesen nem maradt hatástalan a cégre, de annyira mély nyomokat azért nem hagyhatott, mivel 1930 nyarán az Autocarban megjelent cikk új Austin 7-ről tudósít. A zárt modell ára ekkorra már csak 140 font. Az alcím: „Nagyobb és kecsesebb karosszéria a részletek kiváló javításával”. S valóban, mellett, hogy a karosszériát kicsit áttervezték, egyéb változásokat is végrehajtottak, amelyek azonban a motorikus részt nem érintettek. Az új felszerelések közé tartozott mind a négy keréken kézifék; újfajta ajtózárszár, amelyet fogantyú helyett kötéllel ol-



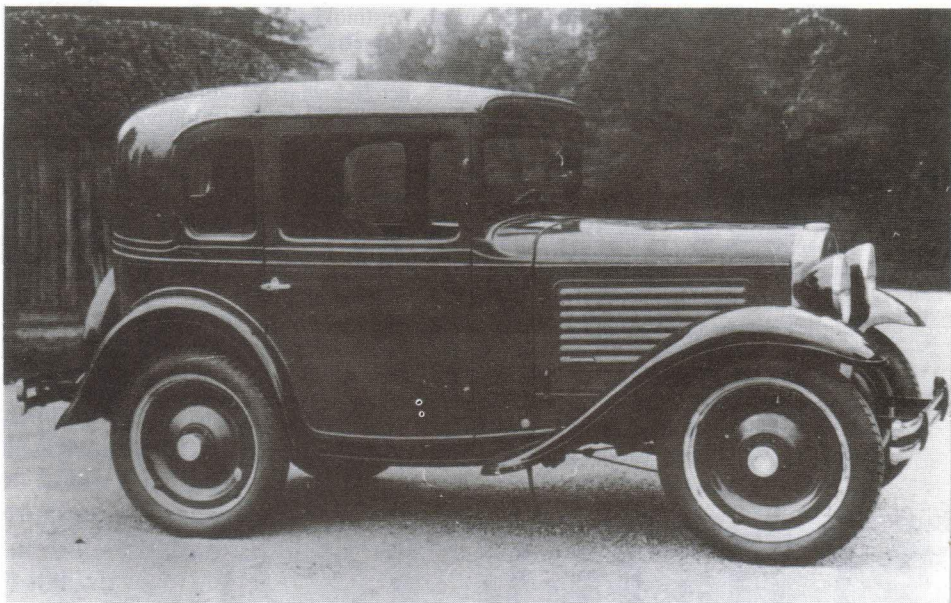
1926-ban közel tízezer készült a Seven egyre családiasabbá váló típusaiból



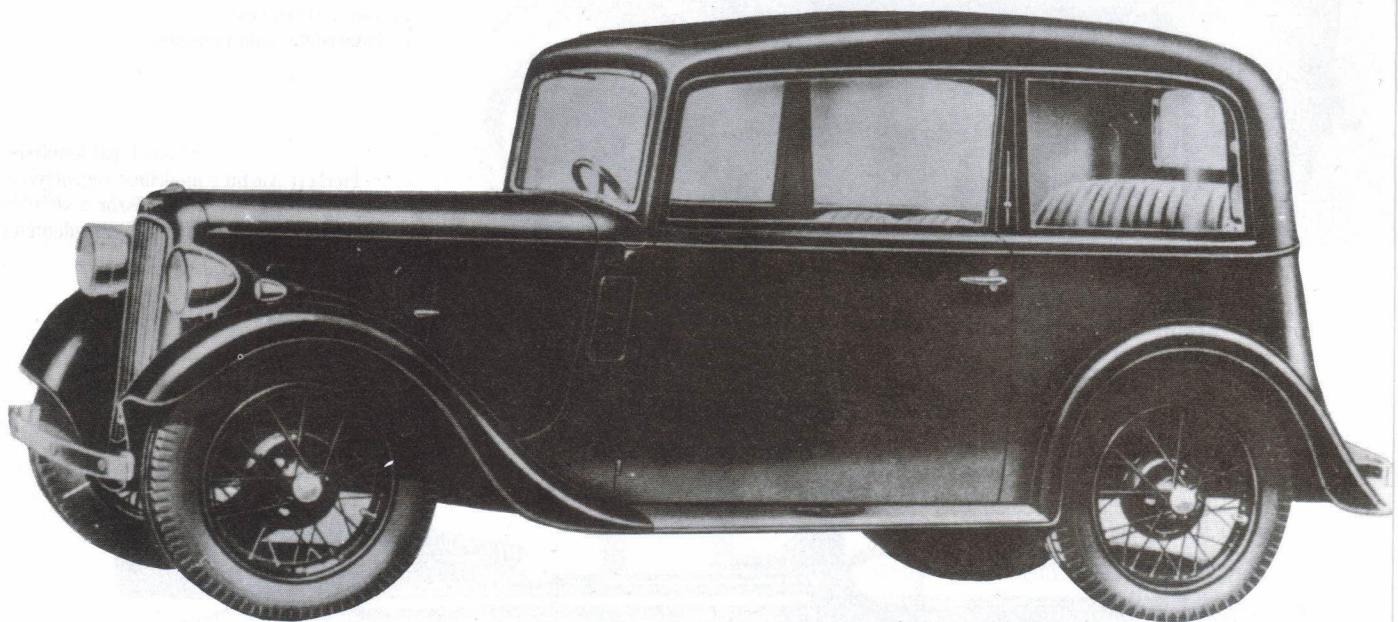
1933-as Opel kétüléses. Herbert Austin e modellnél engedélyezte először a szélvédő (alig észrevehető mértékű) megdöntését

▶ dottak meg stb. Az az évben megtartott londoni autószaalonra további árcsökkenés következett be, a kétülékes változat már csak 122 font 10 pennybe került. 1934-ben a karosszéria jellegét teljesen megváltoztatták, úgyhogy a Ruby fantáziánévvvel ellátott kocsi szinte már csak a hetes típuszámmal kapcsolódott korábbi társaihoz.

A cikk elején már szó volt azokról a karosszériakészítőkről, akik az Austin 7-re álmodták meg kreációikat. A teljesség igénye nélkül következzenek néhányan közülük: William (később Sir William) Lyons

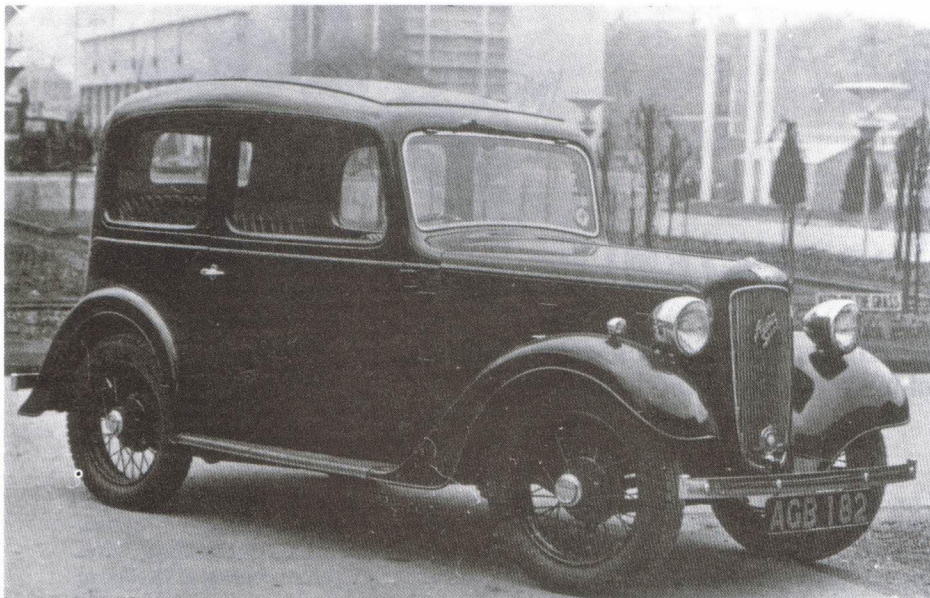


Amerikai típusjegyek láthatók az „amerikai Austin Sevenen”, a Bantamon

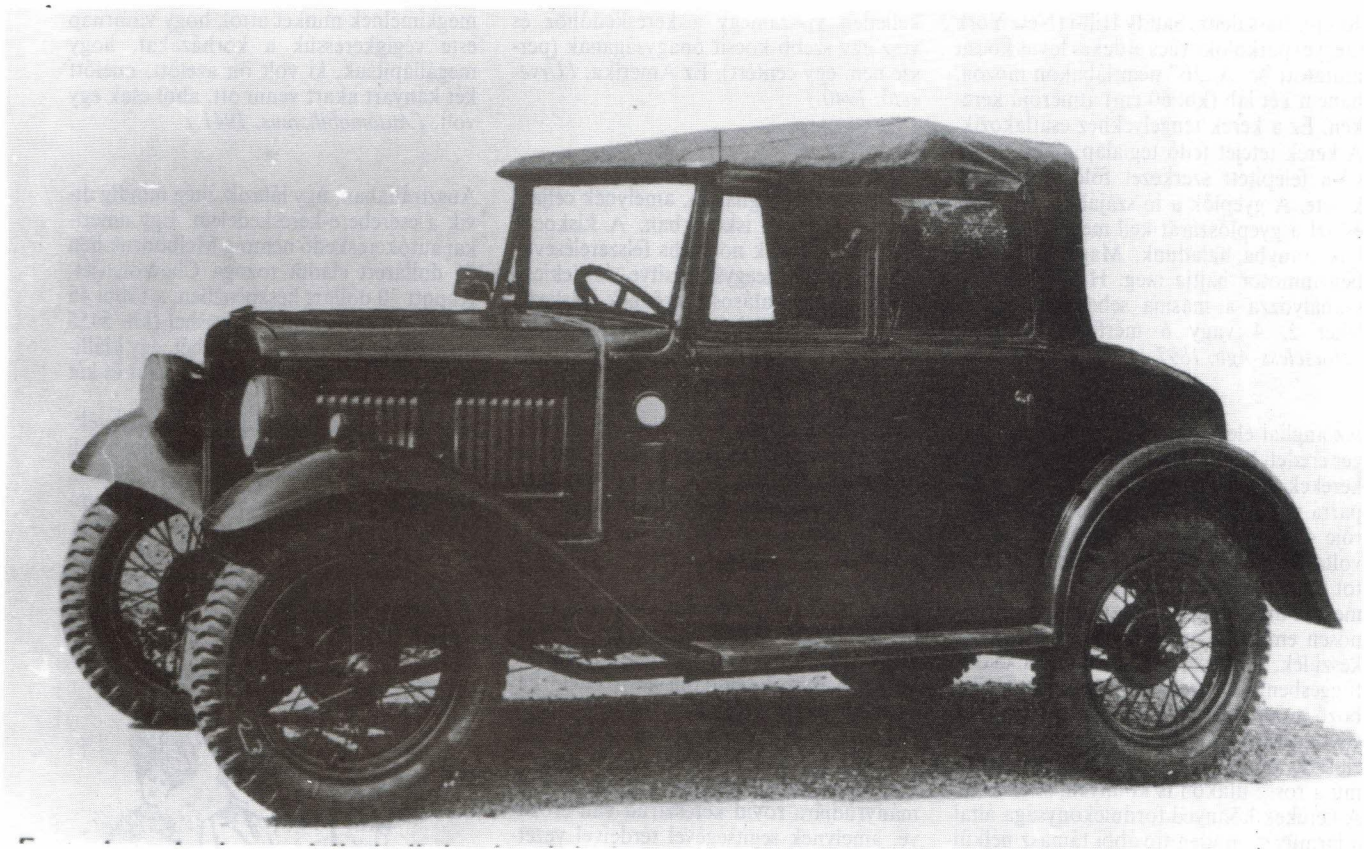


1936-os Ruby, az utolsó karosszéria a 7-es sorozatból. A modell gyártási rekordját 1935-ben érték el, akkor 27 280 készült

1927 és 1932 között készítette Coventryben a speciálkarosszériás Austin Swallow-t (egyét rendelt belőle Perak, egy kis maláj hercegség szultánja). Később Lyons megalapította a Jaguart. A londoni A. P. Compton and Co. Arrow áramvonalas versenykarosszériája a Seven alvázára is alkalmazható volt, de bármely kiskocsi alvázára ráfért kisebb változásokkal. 1924 végén a Wilson Motors Londonból különleges csónakkarosszériás speciál-Seven-t épített. Fényezett alumíniumkarosszéria



Az első Ruby karosszéria 1934 augusztusából, amelyen olyan modern kellékek jelentek meg, mint a lökhárító, a nyitható motorházzsalu, a karos index és a hűtőborítás



Katonai célokra is gyártottak Sevent. 1934-ben például ezt a változatot

szerepelt a birminghami Hughes cég ajánlatában.

A hazai újságok reagálásait keresve következett a meglepetés: a magyar sajtó erről a ma már történelminek nevezhető eseményről nem emlékezett meg. Sőt, az Autó 1923 végén közölt tudósítása az az évi londoni autósalonról nem is említi meg az Austint (mivel a cikk írójának véleménye szerint akkoriban az Austin márka ismeretlen volt).

Mindenesetre Magyarországon magán-

kézben azért akad ebből a járműből. Simon Attilának egy 1938-ból származó Pearl Cabriolet-ja van. Ezt a kivített igen korlátozott számban gyártották, kb. 1000 készült évente.





LAPSZEMLE

A következőkben különös járműveket, furcsa, bolondos eseteket ismerhetünk meg.

Egy amerikai város legügyesebb autószerelője, aki különösen motorhibák felfedezésében rendkívül ügyes, mindkét szemére vak ember. (*Autó, 1931.*)

*

Joseph Barsaleux, Sandy Hill-i (New York megye) patkolókovács érdekes lovas kocsit mutatott be. A „ló” nem lábakon mozog, hanem két láb (kb. 60 cm) átmérőjű keréken. Ez a kerék tengelyekhez csatlakozik. A kerék tetejét fedő téglalap alakú támaszon felépített szerkezet fölött van a ló kerete. A gyeplok a ló szájához vezetnek, és azt a gyeploszárát kell meghúzni, amelyik irányba haladunk. Magát a kereket benzinmotor hajtja meg. Hat fogaskerék szabályozza a masina sebességét, amely lehet 2, 4 vagy 6 mérföld óránként. (*Horseless Age, 1897.*)

*

Az angliai elektrotechnikus, William Singer eredeti háromkerékűt tervezett: az első kerekek átalakításával mini motorkeréppárrá varázsolható. A két kis kerék átmérője 40 cm, a hátsók ezektől egy láncsal voltak hajtva. Mialatt a motor $3\frac{1}{4}$ fordulatot tesz, a kis kerekek egyszer fordulnak meg. A motor teljesítménye $1\frac{1}{4}$ LE. Különösen említésre méltó az az automatikus készülék, amely a szikraképzéssel összefüggésben fojtószelepen keresztül különböző motorsebességet hoz létre. Bár az első kerekek nagyon kicsinyek, a tömegelosztás olyan jól kiszámított, hogy a jármű a rossz utakon is könnyen, simán fut. A kerekek könnyed fordulékonyasága által a járművet minden további támasz nélkül állva lehet hagyni. (*Allgemeine Auto Zeitung, 1902.*)

*

Egy automobil ára: 50 fillér. Ez kérem nem vicc és még kevésbé reklám. A New York-i használatú-kereskedők a 100 dollárnál drágább autók után még egy autót adnak a vevőnek 1 (egy) centért, azaz ötven fillérért. Igaz, hogy a ráadás autó nem a legutolsó típusokból került ki, de egy biztos, „megéri a pénzt”. Azt remélik a kereskedők, hogy a férj, aki megvette a 100 dollá-

ros autót, megajándékozza a feleségét az egycentes kocsival. Hogy hol van itt az amerikai ötlet? Ott, hogy a hölgy rövid idő múlva rájön, hogy az ő kocsija nem is olyan szép, mondjuk ki, csúnya, és neki ez már nem is kell. A szegény férj kénytelen-kelletlen visszamegy a kereskedőhöz és vesz egy szebb kocsit önagyságának (persze nem egy centért). Ez Amerika. (*Úrvezető, 1940.*)

*

Érdekes kis, egylőeres, kétülékes törpeautót terveztek Angliában, amelynek célja a vezetés tanítása iskolákban. A kiskocsit ellátták az autók normális felszerelésével, természetesen leegyszerűsítve és lekcisinyítve, s igen hatásos eszköznek ígérkezik a serdülő gyermekek oktatására. (*Automobilizmus, 1939.*)

*

Henry Wise Hobson, Észak-Amerika legifjabb protestáns püspöke olyan mozgó templomot tervezett, amely egy gépkocsi pótkocsijára ráfér. A pótkocsiban helyezték el a püspöki széket, az oltárt, továbbá könyvtárt és mozgófénykép-berendezést. A pótkocsiban ugyan csak 24 személy számára van ülőhely, de hátsó ajtaja kinyitható, és hangszórók segítségével az istentiszteletek nagyszámú hívő számára hozzáférhetőek. A mozgó templom neve: Szent Pál út melletti székesegyháza, és célja, hogy elmenjen a néphez, amelynek eljövételére mindeddig a templom várt.

Egy hollywoodi filmró autójának kormányrúdjára rövid keresztirúd van erősítve, amelynek segítségével térdeivel vezetheti a kocsit. A kormánykerék levehető. „Kedves” tréfája ennek a filmrónak, hogy valamelyik nagyforgalmú utcán egyszerre csak rosszulérről kezd panaszkodni, majd miután kevés híján kikerül néhány összeütközést, kijelenti megrémült, megállásért könyörgő utasának, hogy mindjárt jobban lesz; addig is tessék, vegye át kicsit a kormányt. Ezzel leveszi a kormánykereket és átadja a halálra vált vendégének.

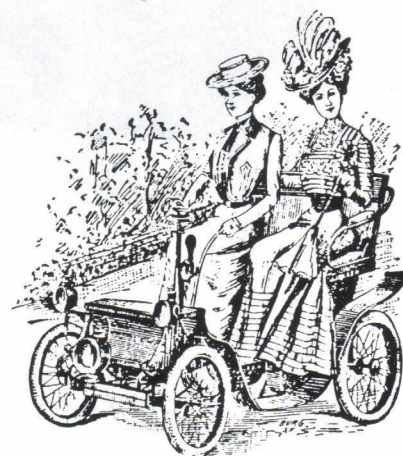
Egy Tennessee-ben megjelenő napilapban a következő felhívás látott napvilágot: „A szerkesztőség kéri a város azon autósa-

it, akik elhatározták, hogy betérnek egy kis whiskyre, mielőtt elmennek a futballmeccsre vagy a nagymamáékhoz, szíveskedjenek egy percre benézni a szerkesztőségbe és nekrológiuk számára néhány adatot megadni. Ezzel a kis figyelmességgel megkímélnék minket attól, hogy vasárnap este végigkeressük a kórházakat, hogy megállapítsuk, ki volt ön azelőtt, mielőtt két kanyart akart venni ott, ahol csak egy volt. (*Automobilizmus, 1941.*)

*

Ausztráliában, úgy látszik, még mindig dívik a cserebere-kereskedelem. Egy amerikai autókereskedő nemrég Melbourne-ben 75 dollárért eladta rozoga Chevrolet-jét. Kapott 30 dollárt készpénzben, a többi 45 dollár fejében pedig 150 bushel (kb. 5455 liter) búzát, 60 tyúkot, 14 csibét, egy kiállításon díjat nyert kacsát, két pulykát és két régi ajtót.

Egy olasz mérnök bemutatta motorkerékpárját, amely teljesen jogosulatlanul viseli ezt a nevet, tekintettel arra, hogy egyetlen, 1,70 méter átmérőjű kereke van. Üzemanyag-fogyasztása 100 km-ként egy liter, és főltalálója szerint 120 km/h sebességet ér el. Nem tudtuk, mi hiányzik nekünk. Most legalább tudjuk. Egy motoros monocikli. (*Autó- és Motorújság, 1931.*)



BOLHAPIAC NÉGY NAPON ÁT

Andrew Kennedy
tudósítása Kanadából.

Kanada Ontario tartományában, Torontótól körülbelül 100 kilométerre északra, Barrie városában tartják meg évente kétszer (június és szeptember elején) a legnagyobb autó-bolhapiacot. A kettő közül a szeptemberi a nagyobb, mely négy napig tart, csütörtök reggeltől vasárnap estig.

A piac tulajdonképpen két nagy részből áll, az egyik, ahol körülbelül 1200 komplett autót állítottak ki az eladók, s itt mindent meg lehetett találni a roncsból a teljesen restaurált, szépségversenydíjas darabokig. Ezeket a kocsikat a vasárnapi aukción lehetett megvásárolni néhány száz dollártól csillagászati számokat elérő összegekért. Mivel mi szom-

baton voltunk ott, én nem jártam az aukción, de híreim szerint a kiállított járművek 70 százalékának az aukció után új gazdájuk volt.

A második és az én szempontomból sokkal érdekesebb rész kétszer akkora, mint az első. Itt árusok mindent árultak, ami az autóval kapcsolatos. Használt, régi csavaroktól, újonnan gyártott alkatrészeket keresztül teljes autókig mindent meg lehetett találni. Az autóval kapcsolatos árucikkeken kívül sok eladó hoz nem autóval kapcsolatos régi-ségeket is. Ennek tulajdonképpen két fő oka van: az egyik az, hogy van, és az emberek azt is el akarják adni, a másik, és szerintem fontosabb oka az, hogy az autóbolondo-



kat elkísérő feleségeknek és barátoknak is legyen mit nézniük és venniük.

Én a fiammal mentem; fél tízkor érkezünk meg a piacra szombat reggel, egy órával volt később, mint terveztük. Bár mi északról jöttünk, s így hátulról mentünk be, mégis egy óráig tartott, amíg bejuttunk és parkolni tudtunk. Akik Torontóból jöttek, azoknak a forgalmi dugó több mint másfél óra volt.

Az autóval kapcsolatos tárgyak gyűjtője vagyok (autómodellek, emblémák, rendszámablak, könyvek, szerszámok, jelvények stb.), és ezek közül is főleg az európai és kanadai eredetű darabok érdekelnek. Ezenkívül gyűjtök íróeszközöket, mint például mechanikus ceruzákat és tolltollakat.

Ez volt az első, hogy sikerült az egész piacon végigmenni, és amikor hét órakor befejeztük és hullafáradtan indultunk hazafelé, még maradt a zsebemben pénz, amit nem költöttem el. Ezelőtt minden alkalommal elfogyott a pénz. Ennek az előnye csak az volt, hogy feleségem csak azért neheztelt, mert későn érkeztem és nem azért, mert túl sokat vásároltam.

A választék most közel sem volt olyan bőséges, mint tavasszal és az árak is eléggé magasak voltak, de a legnagyobb probléma az volt, hogy az árusok nem

nyagon voltak hajlandók az alkura, mert rengeteg nézelődő vevő volt a piacon (a rendezők szerint szombaton több mint 35 ezer fizető vendég volt jelen).

Az tény, hogy én talán nem elégedetten mentem haza a piacról, de nem is panaszkodhatom, mert azért vettem néhány érdekes darabot. Más kérdés, hogy akikkel ott beszélgettem, azt állították, hogy a kínálat rosszabb, mint régebben volt. Ennek az az oka, hogy mindig kevesebb lesz a régi alkatrészek és többen lesznek a restaurátorok, akik keresik az alkatrészeket a felújításra váró kocsijaikhoz. Mint bárhol a világon, itt is a kereslet és kínálat egyensúlya alapítja meg az árat, tehát az árak csak nőni fognak.

Torontóban több tízezer restaurált régi autó van (közelbelül a fele ezeknek háború előtti gyártmány, a másik fele viszont az ötvenes és hatvanas évekből való), és ezek rendszeresen részt vesznek a nyári hétvégeken rendezett eseményeken (az elmúlt hétvégén 22 eseményt jelzett az újság), nem beszélve azokról a járművekről, amelyek nem vesznek részt találkozókon, hanem csak befektetésként tárolják őket. A Barrie-ben megrendezett piacok nagyon fontos alkatrész-utánpótlási szerepet töltenek be.

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

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

EMPACK KFT

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



OLDTIMER KATALOG ÉS TÁRSAI



Jó hírrel szolgálhatunk azoknak, akik a régi járművekkel foglalkozó könyvek és videokazetták iránt érdeklődnek: december közepén megnyílt az Auto-print Kft. könyvesboltja Budapesten a VIII. kerület, Dankó u. 32. alatt. Az üzlet elsősorban az osztrák Godai könyvkiadó által forgalmazott kiadványokat árusítja, amelyek közül három, a Motorrad Oldtimer Katalog, az Oldtimer Katalog és az Oldtimer Adressen Lexikon szerkesztőségünk közönségszolgálatánál is megvásárolható.

Amikor az új boltban járunk, még messze nem láthatuk a teljes választékot, hiszen a készletek kialakítása még épp csak elkezdődött, ám terveik szerint a kínálat a kereslet figyelembevételével áll majd össze. Természetesen a szakterülethez tartozó, valamennyi kiadvány aligha lesz egy időben raktáron, hiszen rendkívül gazdag a könyvpiac

ebben a mellékesnek tűnő hobbitémakörben is, de a boltban lévő katalógusból mindenki kedvére választhat és egy hét múlva átveheti a kinézett kiadványt.

A Godai német nyelvterületen az egyik legnagyobb kiadónak számít, s önálló anyagai mellett számos más kiadó termékét is forgalmazza. Ennek köszönhetően katalógusában szerepeltet sok érdekes angol munkát is; a választékban valamennyi nagyobb autót- és motormárka több könyvvel is képviselteti magát. A márkatörténetek mellett vannak vásárlási segédanyagok, kezelési és karbantartási információkat felsorakoztató munkák és típusleírások is. A videofilmek elsősorban a régi idők nagy versenyeit örökítik meg, így a Manszigi Tourist Trophy és az európai GP-futamok eseményeit.

Az Autó-Motor Veterán új olvasói nyilván örömmel ve-

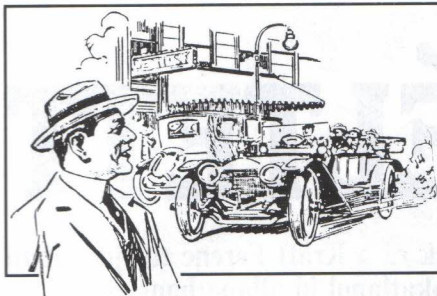
szik tudomásul, hogy a könyvesboltban megvásárolhatók lesznek majd régi számaink, így mindenki teljessé teheti kollekciónak, illetve hozzájuthat pluszpéldányokhoz az 1991/1. számtól kezdve.

A bolt természetesen elsősorban nem a régi járművek iránt érdeklődők igényeit óhajtja kielégíteni, hiszen ebből manapság aligha lehet megélni; autós-motoros szakboltként nyílt meg a vásárlók előtt, s főként az autójavítással hivatásszerűen foglalkozóknak, az autószerelőknek kínál könyveket, segédanyagokat. Valamennyi autómárka beállítási adatait tartalmazó katalógusokat, egy-egy típusal foglalkozó szerelési könyveket árusítanak, s kínálják a kiadványokhoz csatlakozó számítógépdisc-eket és videokazettákat is.

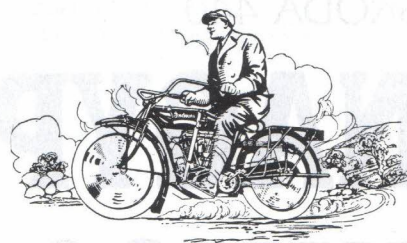
Terveik szerint szolgáltatásaikat kiterjesztik az ország egész területére, mégpedig oly módon, hogy együttműködési

megállapodást kötnek az Autohome angol-magyar Extra Autó Clubbal. A klub támaszpontjain, ahol erre mód van, mintakollekciót állítanak ki, s a bolt katalógusából lehet rendelni, rövid határidőn belüli szállításra. Így azoknak a veteránjármű-barátoknak, akik Budapesttől távol laknak, s nem tudnak egy-egy könyv beszerzéséért a fővárosba utazni, azt ajánljuk, hogy érdeklődjenek e szolgáltatásról a lakhelyükhöz legközelebbi A-Club kirendeltségén. S ha még erre sincs módjuk, éljenek az utánvétellel való szállítás lehetőségével.





A SZERKESZTŐ OLDALA



EMELKEDŐ ÁRAINK

Olvasóink bizonyára nem fogadták örömmel, hogy fennállásának alig egy éve alatt máris emelkedett az Autó-Motor Veterán ára. Nem változtat a lényegen, ha hozzáteszük: a postai terjesztés díjának növekedése miatt drágult a lap 25 forinttal. Ezen a helyzeten változtatni nem tudunk, azonban megpróbáltuk ellensúlyozni a dolgot, értéket is adni a többletköltségért, így az eddig 16 színes oldal helyett ebben a számban már 24 található.

Remélem, a téma iránt érdeklődők továbbra is kitartanak az újság mellett, s azt is, hogy egyre többen tartoznak majd előfizetőink közé. Az előfizetési szelvényt az 56. oldalon találják meg, olyan helyen, ahol nem jelent veszteséget a kivágása. Természetesen az Autó-Motor Veterán előfizethető a postahivatalokban és az 1. oldalon jelzett helyeken is. Aki biztos akar lenni benne, hogy megkapja a lapot, válassza ezt a megoldást.

ADÓMENTESSÉG

A súlyadó fizetésére vonatkozó 1991. évi LXXXII. törvény 6. pontjának c. bekezdése szerint „adómentesség illeti meg bejelentés alapján a muzeális jellegű járműveket, amelyekre vonatkozóan a Magyar Autóklub igazolását csatolni kell.” Az elmúlt napokban sorra érkeztek a telefonok és levelek a szerkesztőségünkbe, amelyekben az idézett kitétel kapcsán követendő gyakorlat felől érdeklődtek.

Le kell szögezni, hogy a kivétel nem általános érvényű, tehát nem minden 1965 előtt gyártott autóra, motorkerékpárra vonatkozik, hanem csak azokra, amelyek eredeti állapotúak, illetve igényesen restauráltak. Ezt azért kell hangsúlyozni, mert akadtak már néhányan, akik erősen elhanyagolt, átalakított, 1960 körüli gyártási idejű kocsival járnak, és most adómentességre számítanak. A kedvezmény a valóban a nemzeti vagyont gyarapító értékek számára jött

létre, s kiharcolása a Magyar Autóklub Veteránbizottságának érdeme.

Azt, hogy mely autók képviselnek muzeális értéket, külön erre a célra létrehozott bizottság dönti el, amely a kijelölt napokon megvizsgálja a szemlére bejelentett autót vagy motort, az előre tisztázott szempontok figyelembevételével. A vizsgálatra a Magyar Autóklub I. Számú Műszaki Állomásán kerül sor (1112 Budapest, Boldizsár u. 2.), jelentkezi Bratincsák György igazgatónál lehet. A vizsgálat díja autók esetében 1200 forint, motorok esetében 500 forint, a kiadott igazolás és oklevél meghatározatlan időre érvényes, és az adóhatóságnál benyújtva adómentességet tesz lehetővé. Természetesen a minősítő vizsgálat kizárólag a jármű eredetiségére és esztétikai állapotára vonatkozik, tehát a közlekedésbiztonsági célú műszaki vizsgát nem helyettesíti. Szemlék egyelőre csak Budapesten lesznek, de kellő számú igény esetén tervezik a vidéki vizsgálatok bevezetését is.

OLDTIMER ÜGYNÖKSÉG

Március elején indította meg üzleti tevékenységét a Balcons Kft. Oldtimer ügynöksége, amely a maga eszközeivel – szerény nyereségre törekedve, de a hobbi iránti elkötelezettséggel – segíteni igyekszik a járműtechnikai múlt megőrzésén fáradozókat, a régi autók, motorok gyűjtőit. Kezdetben elsősorban a régi járművek és azok alkatrészeinek adásvételével kívánunk foglalkozni, megszervezve a kereslet és kínálat találkozásának lehetőségét. Máris tudnak ajánlani egyedi szolgáltatókat és gyártókat, s ilyenek jelentkezését várják is.

Terveik között szerepel szaksajtó- és szakirodalom-forgalmazás, autómmodellek árusítása és archívum felállítása. Az ügynökség és lapunk szerkesztősége közötti partneri kapcsolat kialakítására törekszünk, bízva abban, hogy azokon a területeken, ahol üzleti típusú szolgáltatásokra van szükség (például fénymásolás), ők tudnak majd segíteni nekünk és olvasóinknak. Az ügynökség központjában (1138 Budapest, Népfürdő u. 19/D. Telefon: 173-1594) az Autó-Motor Veterán régi számai is megvásárolhatók.

MMSZ VETERÁN-BIZOTTSÁG

Tavaly átalakult a Magyar Motorkerékpáros-szövetség Veteránbizottsága (tagjai: Kincses Andor vezető, Bálint Sándor, Horváth István, Szegi Ferenc, Sztrakay József). A szervezet segíteni kívánja a hazai veteránjármű-klubokat, képviselni a veteránjármű-tulajdonosok érdekeit, koordinálni és szakmai tanácsokkal segíteni a rendezvényeket. Tervezik veteránjármű-katalógus összeállítását is a tulajdonosok önkéntes információi alapján, s a jegyzékben szereplők betekintési lehetőséget kapnának a Közlekedési Múzeum könyvtárába. Adatlap a Magyar Motorkerékpáros-szövetség Veteránbizottságától igényelhető (1033 Budapest, Viharhegyi u. 15.) vagy az Oldtimer Motor Car Clubtól (1146 Budapest, Zichy M. u. 14.) kérhető postai úton.

CÍMLISTA

Előző számunkban kezdtük – egy olvasónk javaslatára – azon iparosok címének közlését, akik szívesen vállalnak felújítómunkát s a minőségre is van garancia. Az elmúlt hetekben egy taggal bővült ez a kezdeti állapotban lévő katalógus, amely most a következőképpen néz ki:

csikozás – Fuszk Péter, Bp. XX., Atléta u. 18.

polírozás – Kovács Mihály, Bp. XX., Baba u. 87.

kerékfűzés, kiegyensúlyozás – Kisdaróczy András, Bp. VI., Eötvös u. 37.

homokfűvés, üvegvágás, -csiszolás – Gál Márta, Kecskemét, Kis u. 2.

SKODA 440

NAGYPAPA FÉLTETT KINCSE

Hirdetés alapján találtunk rá a Kraft Ferenc tulajdonában lévő Skoda 440-re. A szokatlanul jó állapotban megőrzött, öreg autót Gajdán Miklós vizsgálta körbe, a fényképeket L. Szabó László készítette.



Egy-egy új típus megjelenése ma is lázba hozza az autó iránt érdeklődőket. Főleg így volt ez az ötvenes évek közepén, amikor a gyárak nem kényeztették el úgy az autósokat, mint manapság. Óriási várakozás előzte meg 1954-ben az új Skoda megjelenését is. A szakmabeliek nem győztek találgatni, vajon milyen lesz az új típus: farmotoros, orrmotoros, léghűtéses, vízhűtéses, négyütemű vagy éppen kétütemű. A korábbi Skoda-típusokból próbáltak következtetni, de szóba ke-

rült a Tatrához vagy a Minorhoz való hasonlatosság. Egy valami tűnt biztosnak: az új Skoda neve Spartak lesz.

Azonban alighogy megérkezett a hír a prototípus elkészültéről, eldőlték a találgatások, és az is kiderült, hogy a típus nevét meg kell változtatni. Ugyanis egy holland motorkerékpárgyár már egyszer felhasználta a Spartak nevet, így az új típusnál visszatértek a jól bevált típusjelzésre, ami már a harmincas években is a henger- és lóerőszámot foglalta magában. A Spartak tehát a roppant szárazon hangzó 440-es

▲
Versenyszerű kanyarvételre nem alkalmas a régi Skoda futóműve, de azért jól elboldogult a nem éppen csúcsmínőségű utakon. Az újrakovácsolt rugóknak köszönhetően magasan áll az autó, azonban túlzás lenne ringásnak nevezni, amit egy-egy kátyú „vételekor” éreztünk

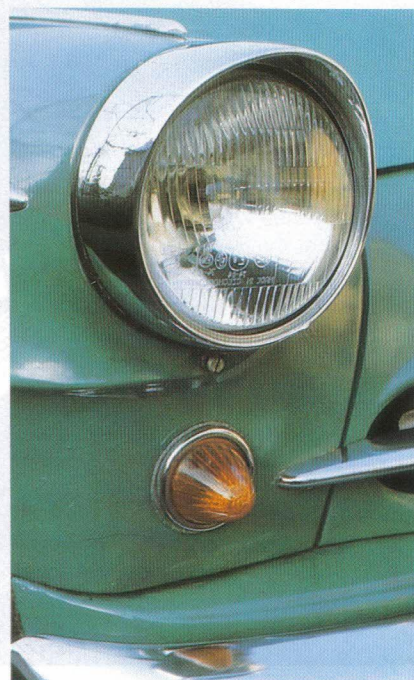
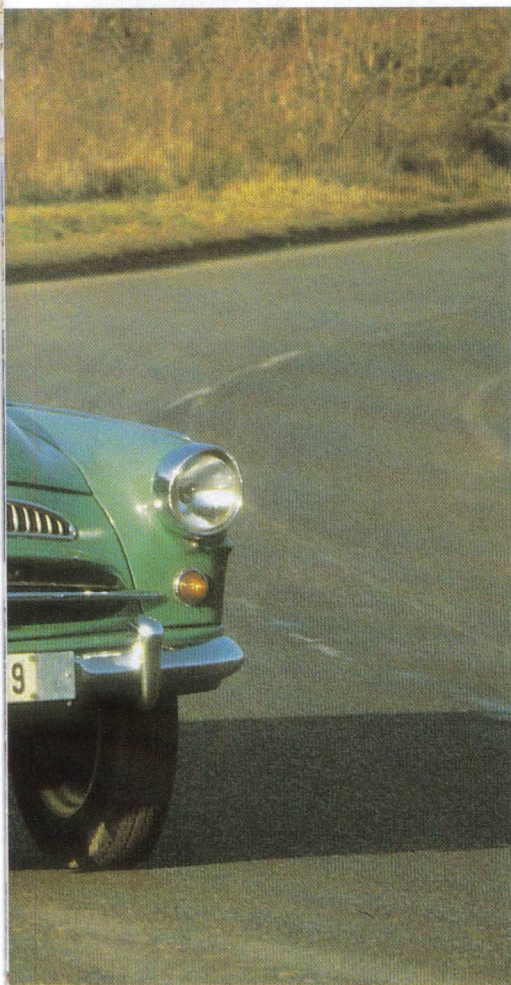
►
A gyári és később a Kresz módosítása miatt felszerelt (és ma is fennlévő) lámpabúra. Belül mindkettő azonos, mindegyikbe három-három izzót helyeztek el (helyzetjelző, féklámpa, irányjelző). Ilyen „csupapiros” lámpákat ma az amerikai típusokon láthatunk



jelzést kapta, így került be a katalógusokba és így olvasható a kezelési könyv borítóján is. Amilyenek az emberek, ha ma egy már korosabb autósna feltennék a kérdést, milyen a 440-es Skoda, valószínűleg nem kapnánk választ. Ha viszont az iránt érdeklődnénk, milyen volt a Spartak, azonnal rávágná: olyan, mint az Octavia, csak nincs a hátulján szárny. Valóban, a Spartak sziluettje a megtévesztésig hasonlít az Octaviára, de ez nem is véletlen. A Skoda-gyáriak a 440-est átmeneti típusnak szánták az igazi népaútó felé, ami végül az Octavia lett.

A Spartak ezért egyes elemeit régebbi típusoktól örökölte, egyes elemei viszont a későbbi típusok előzeteseként jelent meg

rajta. Örökség a motor az erőátviteli be-
rendezésekkel és az alváz. A motor az
1934-es Popular 420-asának (4 henger, 20
LE) többszörösen átdolgozott változata.
Az 1945 végétől gyártott 1101-es motorja
már nagyon hasonlít a Spartakéra, a furat,
a löket és ezért a lökettérfogás is megegye-
zett. Már a vezérlés is OHV volt, így csak
apró módosításokra volt szükség ahhoz,
hogy az erőmű megfeleljen az időközben
megnövekedett igényeknek. A szívórend-
szer és a karburátor áttervezésével, vala-
mint a sűrítés növelésével megemelték a
teljesítményt. Az 1101-es 4600/min-nél le-
adott 32 lóerős teljesítményével szemben a
440-es, mint típusjelzése is mutatja, 40 ló-
erőt „tudott” 4200/min fordulatszám mel-



Hátulról a hozzáértők felfedezhetek egy apró hibát. A kipufogódob nem eredeti, ugyanis a 440-eseket egyetlen, középen elhelyezett dobbal szerelték, és csak egy körülbelül 25-30 mm átmérőjű cső nyúlt hátra

Ezen a képen is jól érzékelhető a harmincnégy éves jármű tökéleteshez közeli állapota. Csillogó krómok, hibátlan fényszórótükör és -üveg. A borostyánsárga irányjelzőburát később szerelték fel, az eredeti szintelen üvegből készült

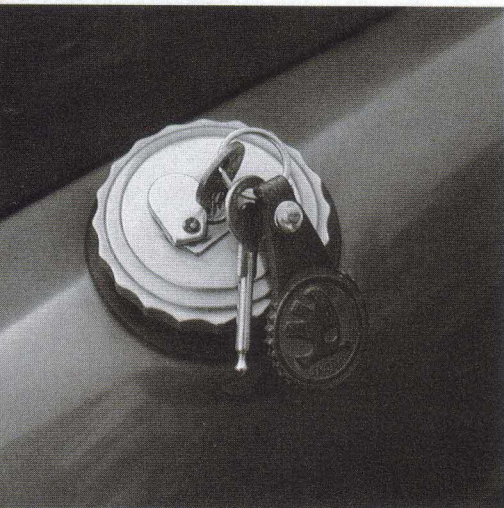
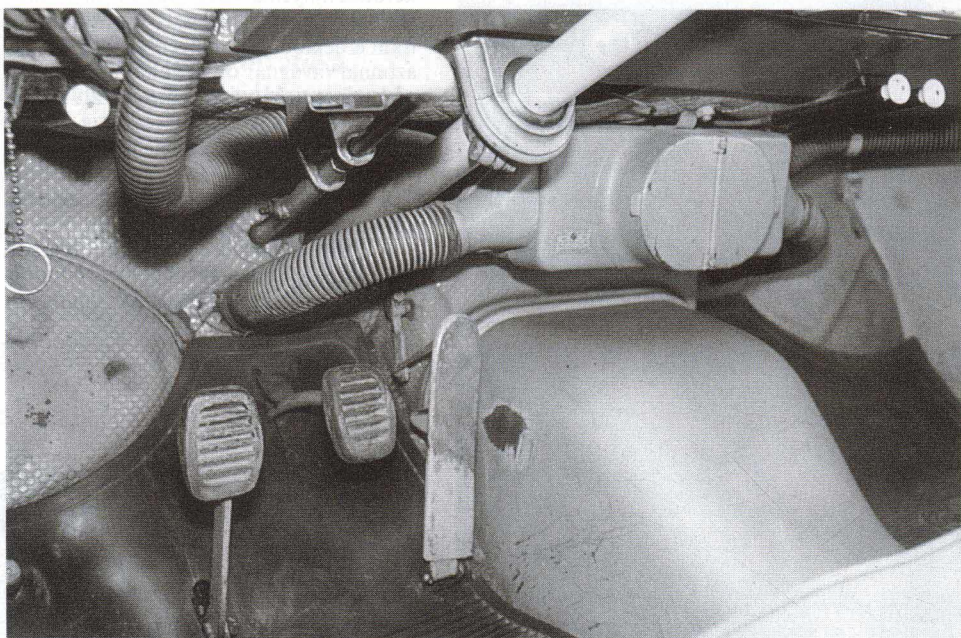
lett. A Spartak üzemanyagtartálya végre „kiköltözött” a motortérből a csomagtróba, ahol a jobb oldali sárvédő mögött helyezték el. Az új megoldás miatt természetesen már benzinszivattyúra is szükség volt, ami egy kicsit szokatlan helyen, a motorblokk elején (a vezérműlánc házán) található.

A sebességváltó is korszerűsödött, már nemcsak a harmadik és a negyedik fokozat volt szinkronizált – mint a korábbi típusokon –, hanem a második is, így egyszerűsödött a váltó kezelése. A motort és az erőát-

► viteli egységet a 440-es esetében is a Skodánál már hagyományosnak számító alvázba szerelték be. A megoldás különlegessége, hogy a kardántengely a csövön belül fut, és ehhez rögzítették a differenciálházat. A Skodák futóműve akkor rendkívül korszerűnek számított, hiszen hátul nem merev hátsóhidat, hanem független kerékelfüggesztést alkalmaztak. Az elől-hátul keresztben elhelyezett félelliptikus laprugók azonban nem voltak igazán korszerűnek tekinthetők, kicsit pattogós, ugrálós volt a Spartak még 930 kg-os saját tömege ellenére is.

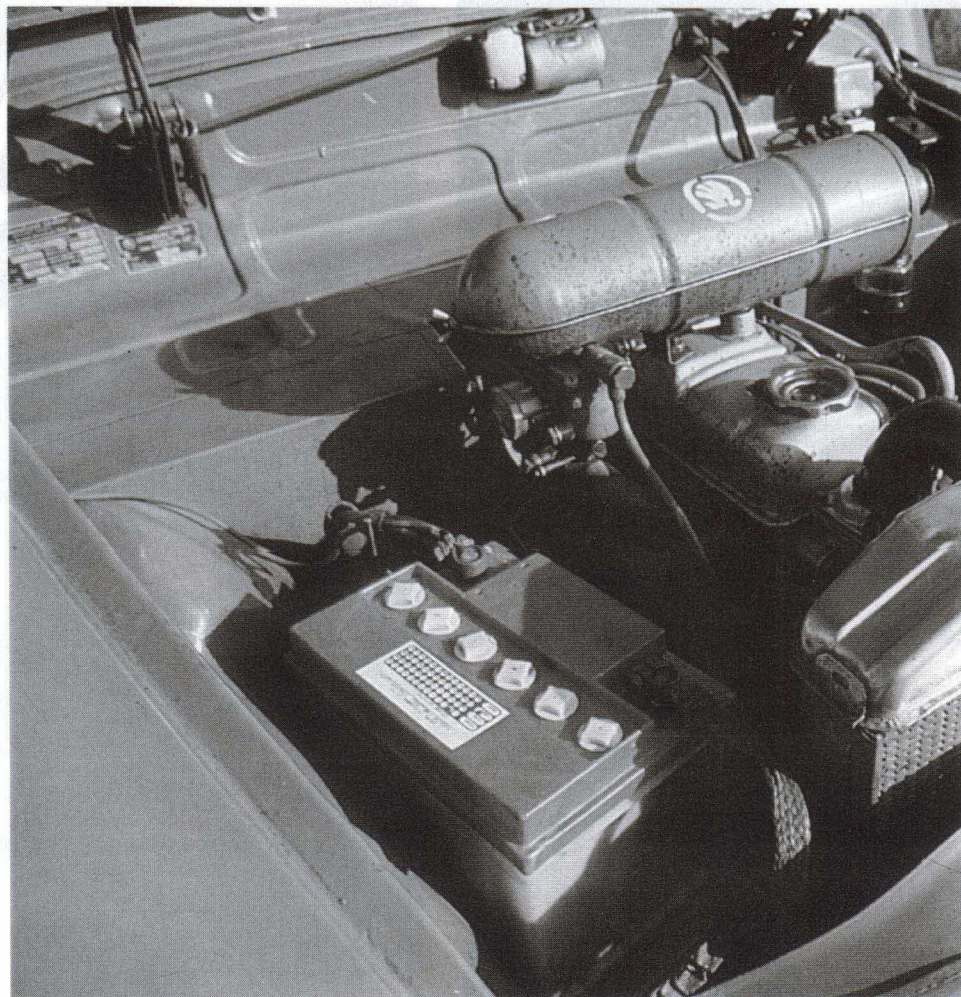
A módosított alvázra a csehszlovák tervezők olyan új karosszériát álmodtak meg, amely teljesen eltér a régi csőrös formától. Az 1101-es, és a Spartakkal egyidejűleg gyártott 1200-as még ezen a nyomdokon haladt, a 440-esé azonban már előremutató volt. Innen már valóban csak egy lépés volt a hatvanas évek elején a nyugati gépkocsikkal egy szinten említhető Octavia létrehozása. (Az Octavia onnan kapta a nevét, hogy ez a típus volt a nyolcadik a Populárral megkezdett népautók sorában.) Az új karosszériaforma lehetővé tette olyan hátsó szélvédő kialakítását, amely már közel akkora volt, mint az első. Ez, bár apróságnak tűnik, jelentős lépés, hi-

A gumiszőnyeg, a gumicsövek mind-mind még a Skoda-gyárban kerültek az autóba, azóta sem kellett kicserélni őket



Természetesen skodás a 440-es kulcstartója. A gyújtás kapcsolására egyszerű Bosch-kulcs szolgál. A zárható tanksapkát gyári tartozékként adták akkoriban a Skodához

Az akkumulátor kivételével még a motortérben is eredeti minden, még az olajbetöltő nyílás sapkájának és a légszűrőháznak a fényezése is. Az adatokat feltüntető kis táblácskák is helyükön vannak, és minden felirat olvasható maradt



szen a világszerte egyre növekvő forgalom megkövetelte a jobb kilátást. A Spartakot kizárólag kétajtós kivitelben gyártották, azonban az utastér elég tágas volt négy, de akár öt utas számára is. Érdekes az első üléstámlák mozgatása. A támla tengelyét – amely körül billenthető – ferdén építették be, így az nem egyszerűen előre, hanem egy kicsit befelé is dől, ezért könnyebb a ki- és beszállás. Az üléstámla szögbeállítását ma már a legtöbb autón egyszerűen vagy kar meghúzásával, vagy gomb tekerésével állíthatjuk be. A régi Skodán ez még egy kicsit körülményesen ment, két villáskulcsra is szükség volt hozzá, ezért nem valószínű, hogy gyakran állították volna. Egyszer beállították, aztán úgy is hagyták éveig.

A Spartak természetesen máshol is magán viseli a kor jegyeit, így több minden eltér a ma megszokott kialakítástól. A divat is rányomta bélyegét egyes megoldásokra. Ilyen például a kormányváltó, amely inkább divatos volt, mint praktikus. A sebességváltómű körülbelül a műszerfal alatt helyezkedik el, így egyszerűen, közvetlenül bekötött karral is kezelhető lett volna; de nem, hanem inkább készítettek egy bonyolult rudazatrendszert, mert akkoriban a divat ezt diktálta. Szokatlan az

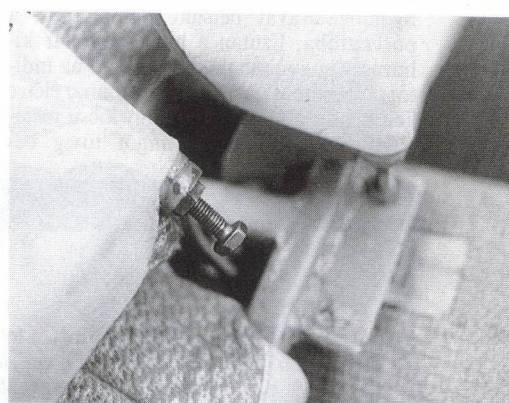
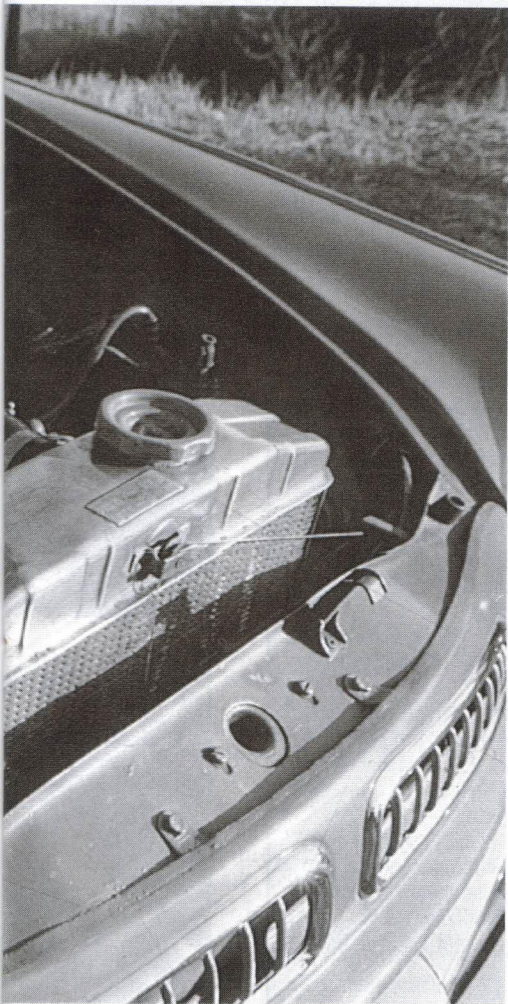
is, hogy a motor nem egyszerűen kulcsfordítással indítható, hanem egy kart kell meghúzni, amely egy kis emeltyű közbeiktatásával az indítómotor kis fogaskerekét betolja a lendkerék fogaskoszorújába és közben megnyom egy kapcsolót, amely áram alá helyezi az indítómotort. Magyarul: megtakarították a behúzóágnest, így annak hibája nem vezethetett az autó indíthatatlanságához. Ma már az sem jellemző, hogy az ablaktörő lapátok bizonyos mértékig egymástól függetlenül is működtethetők. Külön lehetett bekapcsolni a vezetőoldali lapátot, és külön a bal oldali, ami azonban csak akkor működhetett, ha a vezetőoldali előbb már bekapcsolták.

A 440-es fejlesztését 1953-ban kezdték meg Mlada Boleslavban, a sorozatgyártás 1955-ben indult el. Mindössze négy évig volt gyártásban, ezalatt változataival együtt 85 792-t állítottak elő. A 75 417 alaptípus mellett 9375 erősebb (45 lóerős) változat készült, és pontosan ezer 50 lóerős roadster (típusjelzés 450) is lekerült a szalagokról. Magyarországra elsősorban az alaptípust szállították néhány ezres nagyságban.

Ezek közül kapott meg egyet – ahogy akkor volt szokásos, többévi várakozást

ten és egyszer Marcaliban. 1978-ban azért került végleg garázsba, mert tulajdonosának jogosítványát betegsége miatt bevonták. Ez óriási csapás volt Gradwohl Istvánnak, aki féltve vigyázott a szeretett autóra, amit nagyon szeretett. Erre talán jó példa, hogy az 1992-ig eltelt évek alatt mindössze egyszer érte eső az autót – 1981-ben –, amikor a már jogosítvánnyal rendelkező unoka vitte vizsgáztatni a kocsit. Gradwohl István a huszegynéhány év alatt minden elindulás előtt meghallgatta az időjárás-jelentést, majd kinézett az ablakon, és csak akkor kelt útra, ha a rádió is és a kinti jelek is jó időt ígértek. Ezenkívül, bár nem értett az autohoz, a kezelési könyvben meglévő minden karbantartást elvégzett, így az autó nemcsak külsőleg, hanem műszakilag is kiváló állapotban maradt meg. Halála (1984) után unokája folytatta az autó gondozását és végezte, végeztette el a közben mégiscsak szükségessé váló munkálatokat.

A legnagyobb munka, ami sajnos a kocsikülsején is meglátszik, a küszöbcsere volt. Ez után a fényezés során az eredeti árnyalatot nem tudták kikeverni, így ahhoz hasonlóval festették le az autó alsó részét. Azért nem fényezték át az egészet, mert lehet, hogy úgy sebb lett volna, de az



Ma már szokatlan megoldások találhatóak az ülés környékén is. Például az, hogy az üléstámla egy kicsit ferdén elhelyezett tengely körül billenthető előre, így az ajtó felé nagyobb teret nyit, megkönnyítve a beszállást a hátsó ülésekre

követő kiutalás után – Gradwohl István, pécs-vasasi bányamester. Az autó először a CP-982 rendszámmal futott, majd 1958-ban, amikor az új rendszert bevezették, kapta meg azt a táblát, amelyet ma is visel. A faluban akkoriban ez volt az első autó, mindenki ismerte. Amikor a fényképeket készítettük róla, idősebb emberek úton-útfélen megállítottak bennünket azt kérdezgetve, vajon Pista bácsi autója-e. Gradwohl István több mint két évtizeden át használta a 440-est, miközben 56 ezer kilométert tett meg vele. Ez nem sok, de mint megtudtuk, az autót nem használták hosszabb távon, egyszer jártak vele Budapes-

eredeti fényezés olyan jó állapotban volt, amit feltétlenül érdemes volt meghagyni. A korabeli fényező munkáját dicséri, hogy amikor alvázvédelem céljából az unoka – Kraft Ferenc – drótkoronggal próbálta a kocsik aljának festését eltávolítani, az egyszerűen nem sikerült. A drótkoronggal képtelen volt az összefüggő, kemény festékréteget megbontani. Inkább le is mondott az alváz újbóli védelméről, hiszen azt ezek után teljesen szükségtelenné tartotta.

Az egy helyben állást a fékrendszer nem jól tűrte, a jobb hátsó kerék elkezdte eresztetni a fékolajat, ezért Kraft Ferenc inkább

► mind a négy fékhengerben kicserélte a karmantyúkat. Érdekes viszont, hogy a fékpó-fák eredetiek, a betétek cseréjére sem volt még szükség.

A rugókat újra kellett kovácsoltatni, mert egy kicsit megereszkedtek. A kovácsolás talán túl jól sikerült, mert az eredetivel kissé magasabban áll az autó.

Még egy berendezés nem állta az idő próbáját: a kipufogódob. A 440-eseket egyetlen, középen elhelyezett dobbal gyártották, ez azonban szép lassan elkorhadt. Kraft Ferenc karosszerialakatos barátjával új házat készíttetett, de mint kiderült, a dob már belül is teljesen tönkrement, így a javítás után is meglehetősen hangos maradt az autó. A halkítást végül pluszdob felszerelésével oldották meg, ami nem a legjobb megoldás volt. Ugyanis igaz, hogy most már csendes az autó, de a hátsó rész képe teljesen megváltozott. Az autó többi egysége nem volt megbontva, a motorról is csak a légszűrőt és a szelepfedelet szerelték le (szeleppállítás).

Természetesen próbaútra is elmentünk az autóval, kíváncsiak voltunk, hogyan működik egy ilyen szépen megőrzött szerkezet. Az indítás nem okozott gondot, csak azt kellett előzőleg megtenni, ami minden, hosszabb ideig álló járműnél szükséges: a benzinszivattyú kézkarjának nyomogatásával benzint pumpáltunk a porlasztóba. Ezután a hidegindítókar kihúzását, a gyújtás ráadását, majd az indítógomb kihúzását követően azonnal életre kelt a motor. Indulás előtt egy kicsit melegítettünk, majd a kuplungot tövig be-



MŰSZAKI ADATOK

SKODA 440

MOTOR. Négyhengeres, soros, folyadékűtéses, négyütemű. Furat 68 mm, löket 75 mm, összlökettérfogat 1089 cm³. Sűrítés 7. Legnagyobb teljesítmény 40 LE 4200/min, legnagyobb forgatónyomaték 68 Nm 2800/min. OHV szelepezérlés. Karburátor Jikov 32 SOP esőáramú, mechanikus gyorsítószivattyúval. Elektromos rendszer 12 V, akkumulátor 40 Aó.

ERŐÁTVITEL. Egylemezes, száraz tengelykapcsoló, négyfokozatú sebességváltómű. II., III. és IV. fokozat szinkronizált. Áttételek: I. 4,27; II. 2,46; III. 1,59; IV. 1,00; R 5,65. Tengelyhajtás áttétele 4,78.

FELÉPÍTÉS. Motor elöl, hosszában elhelyezve. Közepes csőhossztartó keresztartókkal, a motor fel függesztésére megfelelően kiképezve. Kétajtós, négy-ülékes acéllemez karosszéria. Első futómű: függőcsap- szeges tengelycsonkok, felül trapézkar, alul féllleptikus laprugó, keresztben elhelyezve. Hidraulikus lengéscsillapító.

Hátsó futómű: független felfüggesztés, a féltengely- tokok az alváz középső csőtartójához csatlakoznak. Féllleptikus laprugó keresztben. Hidraulikus lengéscsillapítók.

Fékek: egykörös, mind a négy kerékre ható hidraulikus fékrendszer, elöl-hátul dobfék.

Kormánymű: csigák.

Kerekek: keréktárcsák mérete 3,50" × 15", gumiabroncsok mérete 5,50" × 15".

MÉRETEK, TÖMEGEK. Menetkész tömeg 1280 kg. (Teljes tömeg 930.) Hossz/szélesség/magasság 4064/1600/1430 mm. Tengelytáv 2400 mm. Nyomtáv elöl/hátul 1210/1250 mm. Csomagtér térfogata 306 dm³. Üzemanyagtartály térfogata 30 liter.

BEÁLLÍTÁSI ADATOK

Motor. Szívószelep nyit f. h. e 13° 32', zár a. h. u. 53° 51', kipufogószelep nyit a. h. e. 56° 57', zár f. h. u. 16° 47'. Szelephézagok hideg motornál: szívószelepnél 0,15 mm, kipufogószelepnél 0,2 mm.

Gyújtási sorrend: 1-3-4-2. Megszakítóhézag 0,4 mm. Alapelőgyújtás f. h. e. 8°. Gyújtógyertya M 14 × 1,25, Bosch-hőérték 195.

Jikov 32 SOP karburátor adatai: szívótorok átmérője 23 mm, főfúvóka 120, kiegyenlítő levegőfúvóka 200, üresjárati üzemanyag-fúvóka 35, üresjárati levegőfúvóka 130, üzemanyag-dúsító fúvóka 110, levegő-dúsító fúvóka 4,5, gyorsító fúvóka 45.

Izzólámpák. Főfényező 35/35 W, helyzetjelző 1,5 W, hátsó helyzetjelző (csőizzó) 5 W, féklámpa (csőizzó) 15 W, irányjelzők (csőizzó) 15 W, belső mennyezetlámpa (csőizzó) 5 W, műszerfal-világítás (csőizzó) 1,5 W.

Gumiabroncs-nyomások hidegen: elöl 1,4 atm, hátul 1,7 atm.





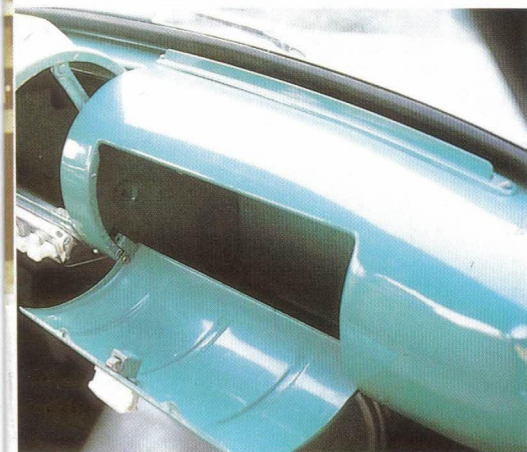
A 440-es belső terére sem lehet panasz, minden régi fényében ragyog. A kormányborítás nem eredeti, de a vékony kormányznak nem a legjobb a fogása. A sebességmérő műszer mellett balról az üzemanyagszint-mérő, jobbról a hőfokmérő műszert láthatjuk. A jobboldalt, a kormánykerék melletti két kerek gomb közül az egyikkel a dúsítót, a másikkal az indítómotort kezelhetjük

nyomva kapcsolható volt az első fokozat. Mind a négy fokozatot könnyen, simán lehetett váltani, bár még a vasasi dimbesdombos utakon is csak a harmadik-negyedik fokozatban haladtunk, a másodikat kizárólag emelkedőre kanyarodva kellett kapcsolni. Az első fokozatra menet közben sohasem volt szükség – nincs is szinkronizálva –, a motor már kis fordulatszámon elegendő forgatónyomatékkal rendelkezett az autó mozgatásához.

Az ajtók könnyen, halkán záródtak, nem kellett őket úgy becsapni, mint egyes mai típusokét. Az ülés rugózása jól kiegyenlítette a kicsit kemény futómű okozta rázást. A futómű miatt egy kicsit bizonyta-



Hirdetésekből gyakran olvasni, hogy az eladásra kínált autó olyan, mint az új. A harmincnégy éves S 440-es nem olyan, hanem valóban újnak néz ki. Csak a fényezés és az egyes alkatrészek közelebbi vizsgálata után derül ki, hogy azért használták is



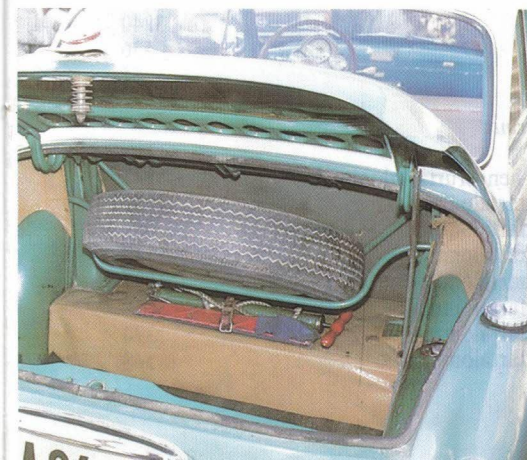
Minden teret megnyitottak a tervezők az apróságok számára

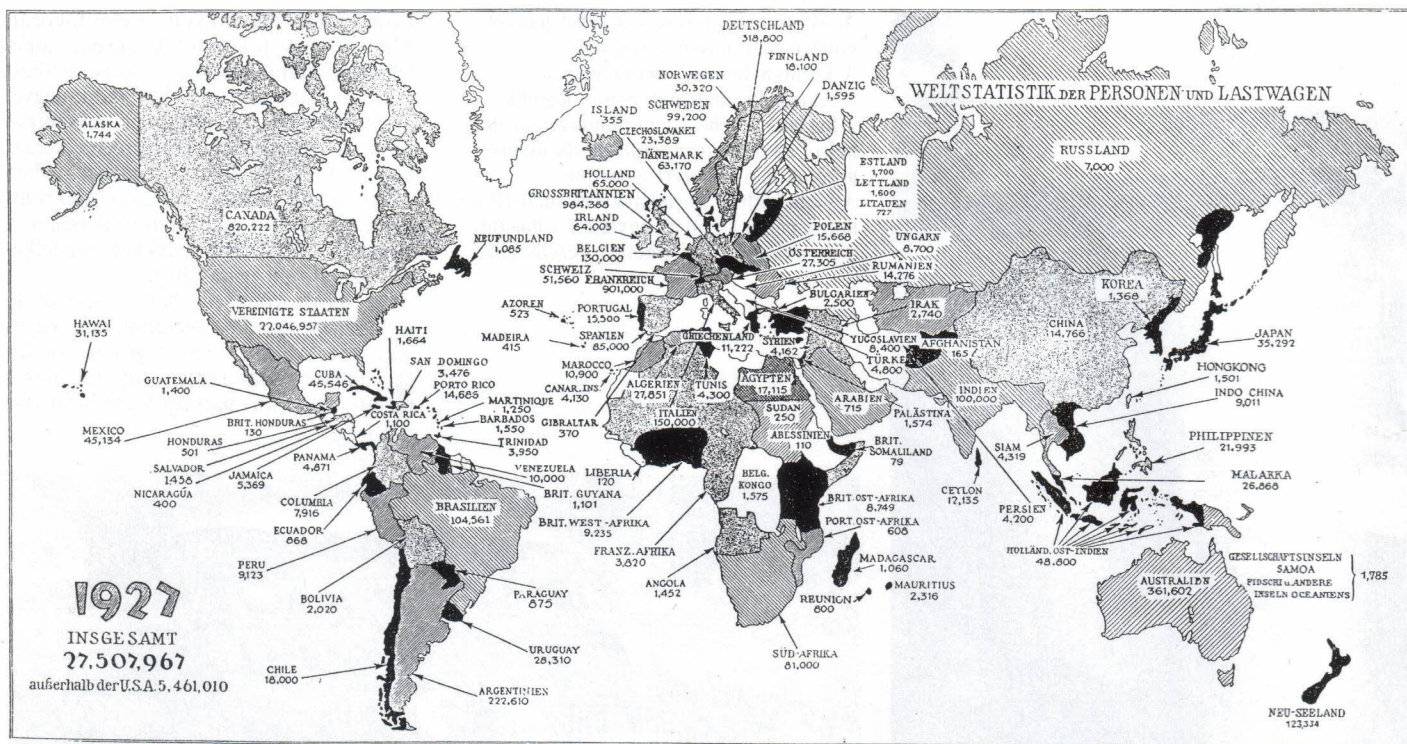
Tágas a csomagter, bár a magas hátfal és a beléő pótkerék miatt kicsit körülményes a bepakolás. A pótkerék gumiabroncsa 1958-as gyártmány

lanul éreztük magunkat a Spartakban, ugyanis kanyarokban egy mai autóval összehasonlítva sokkal jobban billegett a karszéria.

A Sparta legnagyobb előnyének a fogyasztását tartották, amely tartós 70-80 km/h sebesség esetén nem haladta meg a 7-8 litert. Ezt Kraft Ferenc is megerősítette más, volt 440-es tulajdonosokkal együtt, akik között olyan is akadt, aki azt állította, kiméletes vezetéssel 6-7 literrel is tudott járni az autóval.

Sajnos Kraft Ferenc Spartájának további sorsa ma még bizonytalan. Ő maga idő hűján ma már nem tudja autójának ügy gondját viselni, ahogy nagyapja tette, és ahogy ő is szeretné, ezért új, gondos gazdát keres a régi családi jármű számára.





BESZÉDES SZÁMOK

Statistikai sorozatunk harmadik részében nem található kereskedelmi hírek. Helyettük új kategóriák, azaz minden eddiginél részletesebb adatsor következik.

Magyarország gépjárműállománya 1927. január 1-jén:

személykocsik:	5 817
bérekocsik:	895
teherautók:	1 950
autóbuszok:	234
motorkerékpárok:	2 941
összesen:	12 232

Budapesten átlag minden 215 (májusban 257) lakosra jutott egy személykocsi; a motorkerékpárokból pedig minden 485 (májusban 727) lakosra jutott egy darab. Vidéken a személykocsiból átlag minden 2956., a motorkerékpárokból átlag minden 6872. lakosra jutott egy-egy darab.

A gépjárművek részletes leíró adatai 1927. évi január 1-jén.

Személykocsik

A kocsiszekrény neme szerint:

nyitott:	4956
csukott:	1365
kombinált:	391

Teherbírás szerint:

1-2 személy számára:	219
3-4 személy számára:	2990
5-6 személy számára:	3439
6-nál több személynek:	64

Az erőforrás szerint:

benzin:	6700
elektromos:	12

Teljesítmény szerint:

6 és azon aluli lóerős:	184
7-10 lóerős:	2097
11-20 lóerős:	3840
21-30 lóerős:	536
30-on felüli lóerős:	55

Hengerűrtartalom szerint:

1,0 és azon aluli liter hengerűrtartalommal:	247
1,1-1,5 liter hengerűrtartalommal:	1657
1,6-2,0 liter hengerűrtartalommal:	684
2,1-2,5 liter hengerűrtartalommal:	1149
2,6-3,0 liter hengerűrtartalommal:	1287
3,1-3,5 liter hengerűrtartalommal:	618
3,6-4,0 liter hengerűrtartalommal:	374
4,1-5,9 liter hengerűrtartalommal:	548

**A világstatisztika szerint 1927-ben 27 507 967 személy-
és tehergépjármű futott az utakon**

6,0 liter hengerűrtartalommal:	114
Elektromotoros gépek:	12
Ismeretlen hengerűrtartalmú gépek:	15
Személykocsik összesen:	6712

Motorkerékpárok

Teherbírás szerint:

1 személy számára:	2442
2 személy számára:	461
3 és több személy számára:	38

Teljesítmény szerint:

1 és azon aluli lóerős:	141
1,1–1,5 lóerős:	324
1,6–2,0 lóerős:	483
2,1–2,5 lóerős:	662
2,6–3,0 lóerős:	322
3,1–3,5 lóerős:	526
3,6–4,0 lóerős:	135
4,1 és azon felüli lóerős:	348

A motor hengereinek száma szerint:

1 hengeres:	2336
2 hengeres:	586
3 és annál több hengeres:	19

Hengerűrtartalom szerint:

125 cm ³ és az alatt:	375
126–250 cm ³ hengerűrtartalommal:	569
251–350 cm ³ hengerűrtartalommal:	752
351–500 cm ³ hengerűrtartalommal:	678
501–600 cm ³ hengerűrtartalommal:	308
601–751 cm ³ hengerűrtartalommal:	90
751–1000 cm ³ hengerűrtartalommal:	110
1000 cm ³ fölött	49
Ismeretlen hengerűrtartalommal:	10
Motorkerékpárok összesen:	2941

Személyautók származási ország szerint

1. Olaszország	1284	6. Ausztria	759
2. Amerika	1221	7. Csehszlovákia	209
3. Franciaország	1035	8. Belgium	119
4. Németország	1007	9. Anglia	73
5. Magyarország	954	10. Svájc	7

Személyautók gyártmányok szerint

1. FIAT (olasz)	857	6. Marta	196
2. Magomobil	690	7. Steyr	186
3. Ford	622	8. Mercedes	182
4. Austro-Daimler	254	9. Peugeot	167
5. Renault	247	10. Puch	161

Motorkerékpárok származási ország szerint

1. Anglia	1036	6. Amerika	152
2. Ausztria	544	7. Belgium	117
3. Németország	458	8. Olaszország	80
4. Magyarország	298	9. Csehszlovákia	40
5. Franciaország	167	10. Svájc	27

**A gépjárművek területi megoszlása Magyarországon
1927. évi január hó 1-jén**

	Budapest	Vidéken	Összesen
A géperejű járművek közül:			
a személykocsik	3604	2213	5817
a teherkocsik	1253	697	1950
az autóbuszok	70	164	234
a bérautók	723	172	895
a betegszállító kocsik	29	11	40
a köztisztasági kocsik	24	22	46
a tartály-kocsik	6	5	11
a tűzoltókocsik	18	20	38
a vontatókocsik	36	19	55
az egyéb rendeltetésű kocsik	200	5	205
az összes gépkocsik	5963	3328	9291
a mellékülékes motorke- rékpárok	166	123	289
a mellékülés nélküli mo- torke- rékpárok	1749	903	2652
Gépkocsik és motorke- rékpárok összesen	7878	4354	12232
Lélekszám 1920. évi nép- számlálás szerint	928 996	7 051 147	7 980 143
Hány lélekre jutott átlag:			
egy személykocsik	215	2956	1189
egy teherkocsi	741	10 116	4092
egy különleges kocsi	2690	28 663	12 687
egy motorkerékpár	485	6872	2713
egy gépjármű	118	1619	652

**A gépjárművek állományának növekedése százalékban
1926. május 1-jétől 1927. január 1-jéig**

A gépjármű neve	Az oldalt megnevezett gépjárművek állományának növekedése százalékban		
	Budapest	Vidék	Összesen
Személykocsik	15,8	39,6	23,8
Teherkocsik	24,2	35,1	27,9
Autóbuszok	52,2	182,8	125,0
Bérautók	45,0	95,5	52,2
Egyéb célú kocsik	11,8	82,2	25,6
Gépkocsik összesen	20,8	45,2	28,5
Motorkerékpárok	50,0	57,4	52,5
Gépjárművek mindössze	26,8	47,9	33,6

**A gépjárművek állományának havonkénti növekedése
1926. május 1-jétől 1927. január 1-jéig**

A forgalomban levő személy- Év	teher- kocsik	egyéb	motorkerék- párok	gépjármű- vek összes	
1926. V.	5285	1525	420	1929	9 159
VI.	5435	1564	445	2175	9 619
VII.	5622	1611	469	2315	10 017
VIII.	5835	1661	494	2470	10 460
IX.	6035	1718	517	2629	10 899
X.	6241	1811	571	2771	11 394
XI.	6416	1866	582	2845	11 709
XII.	6573	1919	591	2889	11 972
1927. I. 1.	6712	1950	629	2941	12 232

Motorkerékpárok gyártmányok szerint

1. Puch	414	6. DKW	111
2. Méray	190	7. AJS	105
3. Matchless	116	8. BSA	102
4. D-Rad	115	9. Indian	88
5. Triumph	112	10. Sunbeam	79

(Folytatjuk)

KORAI DINKY TOYS MODELLEK

Fazakas Gergely írása a modellgyártás
hőskorát idézi fel.

Az autógyártással szinte egyidős a játékautógyártás története. A század első évtizedétől kezdve a gazdag családok gyermekei megkaphatták a korabeli autók erősen leegyszerűsített, legtöbbször ugyancsak sok típus jellegzetességeit hordó miniatúrákat. A harmincas évek közepéig kizárólag lemezautók voltak forgalomban, karosszériájukat lemezenként formálták és építőszekrényként vagy gyárilag összeállítva árusították.

A húszas évek végétől Amerikában, majd a harmincas években Európában is elterjedtek az öntöttfém karosszériás kisautók. A présformák használatával egyre pontosabb kivitel tudtak elérni, a modellek végre hasonlítani kezdtek az eredeti példányokra. Európában elsőnek 1934-ben a liverpooli Meccano modellvasút cég kezdett el határozott méretarányú fémautókat gyártani 0-s (1/45-ös léptékű) kisvasútjához kiegészítő tartozékként. Az első két évben kibocsátott kilenc tagú sorozat akkora sikert aratott, hogy a modellvasútrészlegtől való megkülönböztetés miatt Dinky Toys-nak nevezték el őket. Az 1940-ig gyártott modelleket változatlan formában készítették a háborút követő években is, és csak a negyvenes évek végén határozták el magukat modellfrissítésre.

Az e korból származó modelleket még régebbi társaiktól a feketére festett gumik és a teli aljlemezek különböztetik meg (a háború előtti kisautók gumijai fehérek, festetlenek voltak, fenéklemezükhöz hatalmas lyukak voltak). A nyers vonalú karosszérián kívül más elemeket nem dol-

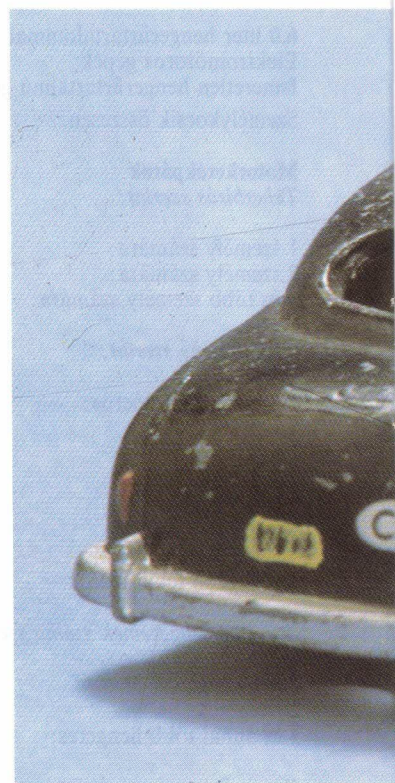
goztak ki a kisautókon; a műanyag üvegek 1958-ban, a kidolgozott belső tér 1959-ben, a rugózás 1960-ban, a megmunkált fényszórók csak 1963-ban jelentek meg. A színskála sem volt túl széles, főleg az egyszerű pasztellszínek domináltak, ami mai szemmel nézve egyhangúságot jelent.

Az itt bemutatott modellek 1948 és 1951 között láttak napvilágot. Azóta számos kis és felnőtt tulajdonos keze között fordultak meg, így érthetően némelyik kopottabb,

nyúzottabb állapotú. Koruk miatt azonban ezek az autók még ilyen állapotban is gyűjtemények féltett darabjai lehetnek. A gyűjtők közötti általános értékelési rendszer ugyanis a modell állagára is kiterjed, és nemegyszer mindössze a legkevésbé rossz állapotú modell megvétele jelenti a reális alternatívát. Az egyes állapotkategóriák a következők:

1. Eredeti – mintha most került volna ki a gyárból, eredeti csomagolással. 2. Nagyon jó – gyengén kopott helyenként. 3. Jó állapotú modell – egyértelműen használt állapot, de egyetlen része sem hiányzik. 4. Viseltes – erősen kopott, esetleg hiányos autó.

A gyűjtők egy része viszonylag enyhébb kopások esetén is hajlamos arra, hogy újrafesse, felújítsa modelljét. Ők elsősorban az igazi autók esztétikusabb mását szeretnék magukénak tudni. A gyűjtők egy másik csoportja még igen



A már csak az idősebbek számára ismerős vonalak a Morris Oxfordot, a Ford Woody Wagon, a Hillman Minxet, a Standard Vanguardot és a két Hudson Sedant idézik



dore Sedan 1947-es, a Ford Woodie Wagon 1948-as és a Standard Vanguard 1945-ös típusai.

A Ford Woodie fabetétes hátsó részéről kapta nevét. Ez a divat a harmincas évektől az ötvenes évek végéig hódított Amerikában és valamennyire Angliában is, jellegzetes megjelenést nyújtva a kor kombi-autójainak. A faborítás hangsúlyozására ez a kocsikétszínű festésben készült, csakúgy, mint a Hudson, amelynek a tetejét festették a karosszériától eltérő színűre. A Hudson Sedant áramvonalas, futurisztikus alakja, fedett hátsó kerekei gyermekálmok netovábbjává tette. Korát megelőző formájától azonban idegenkedtek a vásárlók, a típus és vele együtt a gyár is hamar feledésbe merült.

A Standard Vanguard itt bemutatott változatának érdekessége a rendkívüli hasonlatossága a későbbi Pobeda modellhez. Csakúgy, mint a Hillman Minx és a Morris Oxford, a Standard is állandóan megújuló formával, de változatlan névvel az 1960-as évek közepéig volt kedvelt család



▲ Eredetileg csak kétszínű festéssel készült a Hudson. A fekete fényezés, a színes rendszám-tábla és felségjel a házi javítás eredménye

Szegecselt tengelyek, üveg nélküli karosszéria, a belső berendezés hiánya jellemezte a negyvenes-ötvenes évek modellgyártását

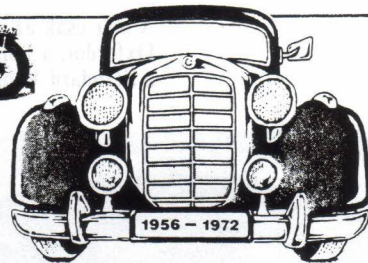
kopott modelleknél is inkább az eredeti szín meghagyása mellett szavazna, mert ők a modellautó minél eredetibb változatát szeretnék megőrizni.

A korai Dinky Toys modellek főleg angol és amerikai típusokat mintáznak. Az itt szereplő autók a Hillman Minx 1951-es, a Morris Oxford 1948-as, a Hudson Commo-

kocsi, amikor is a gyár bezárta kapuit.

A Dinky Toys modellek 1950 körül 0,60–0,75 fontba, azaz mintegy egy dollárba kerültek. Ma (forintban kifejezve) négy számjegyű összegért cserélnek gazdát.





PROGRAM- AJÁNLAT

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

MÁRCIUS

28-29. 7. Münchener Veteránjármű-börze. Lerchenauer Str. 20., 8000 München

ÁPRILIS

11-12. Álomautó-kiállítás, 1992. Városháza, Düsseldorf
17-20. Nemzetközi Trabant-találkozó Wuppertalban. Ulrich Daur, Siegfriedstr. 50., 5600 Wuppertal I
25. Oldtimer-kupa. Budapest, Városliget. Oldtimer Motor Car Club, 1144 Bp., Orbó u. 19.

MÁJUS

3. Alkatrészborze Csepelen. Lackner Pál, Budapest, 1215 Csepel, Árpád u. 21.
9. 1. Osztrák Tourist Trophy. Veteranen Motorrad Club Mödling, Postfach 67., A-2340 Mödling
21-23. Mille Miglia, Via Casala 60., I-25 126 Brescia
23-24. 1. Európai Oldtimer-busz-találkozó Liberecben. David Griffiths, Pf. 358., CS-46 031 Liberec
29-31. 2. Szlovén Klasszikusmaraton. CCSCC, Rozmanoue 12., 6100 Ljubljana, Slovenia
30-31. Veteránjármű-kiállítás Budapesten. Csonka János Műszaki Szakközépiskola, Bp. XVI., Arany J. u.55.

JÚNIUS

6-7. 4. Nemzetközi Opel Rekord C és Commodore A ta-

lálkozó Hannoverben. Michael Brix, Langefeld St. 38., D-3016 Seelze 2.

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

13-21. FIVA Világrali 1992. Automobil Veteranen Club Austria, Postfach 606, A-1011 Wien

26-28. Veteránjármű-találkozó Kazincbarcikán. Rizner József, Művelődési Ház, 3700 Kazincbarcika, Bólyai tér 1.

JÚLIUS

3-5. Veteránjármű-találkozó Szegeden. MAK Szegedi Szervezet, 6724 Szeged, Kossuth L. sugárút 112.

? Amerikai motorok és moto-

rosok találkozója Bodajkon. VSC Turul Motoroscsoport. 1121 Budapest, Kakukk u. 41.

14-16. BMW-találkozó Kiskunfélegyházán. BMW-klub, 1146 Budapest, Városligeti krt. 11.

24-26. 5. Indian Club-találkozó Ausztriában. Marktgemeinde Pötsching, Rathausplatz, A-7033

AUGUSZTUS

12-16. Custom Bike Week-end. Harley-Davidson-találkozó. Living Free Austria MCC, Unterer Platz 6. A-8372 Eberstein

18-20. Veterántalálkozó a debreceni virágkarneválon. Kölcsey Művelődési Központ, 4026 Debrecen, Hunyadi u. 1-3.

PANNÓNIA 1992

1992-ben is megrendezzük a sorrendben már 4. Pannónia márkatalálkozót, amelyre szeretettel meghívunk minden magyar gyártmányú motorkerékpárral rendelkező motorost.

Üzenet tehát minden csepelesnek, danuviásnak, pannisnak és pannóniásnak, sőt még a dongósoknak is! Fényesítsék paripájukat, mert nagy lovagi torna készül. A találkozót festői környezetben, a törökmezei turistaháznál rendezzük, a pontos dátumot és a programot az Autó-Motor Veterán következő számában olvashatják. Információkat addig is a 226-1581 telefonszámon Geiger Jenőtől lehet kapni.

A RENDEZŐSÉG

? Mátrai Veteránjármű-találkozó. MAK Gyöngyösi Szervezete, 3201 Gyöngyös, Pf. 92.

28-30. MG-találkozó Berlin, 1992. MG-Club Berlin, Weichselplatz 3-4. Tel.: 030/623/004

SZEPTEMBER

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

OKTÓBER

10-11. Veterama Mannheim. Veterama GmbH, Rheingaustr. 21., 6802 Ladenburg.

NOVEMBER

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

DECEMBER

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



KÖNYVESPOLC

EGY VILÁGMÁRKA TÖRTÉNETE

A német DKW-autók és -motorokérpárok múltja a dán Jørgen Skaife Rasmussen által az I. világháború előtt Szászországban Zschopauer Motorenwerke néven alapított vállalkozásig nyúlik vissza, amely elsősorban kétütemű motorok fejlesztésével és gyártásával tette magát ismertté.

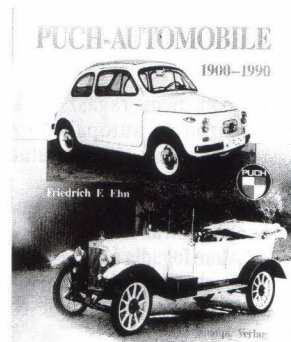
A járműgyártás 1920-ban kerékpárokra szerelhető segédmotorokkal kezdődött, s 1928-ra a DKW a 100-500 cm³-es kétütemű gépeivel világmárkává és egyben a világ legnagyobb motorkerékpárgyárává fejlődött. Nem kevésbé voltak sikeresek a DKW-autók, különösen miután az 1928-ban megkezdett modellsort 1931-ben elsőkerék-hajtású kocsik követték.

Amikor 1932-ben a nagy gazdasági válság következtében az Audi, a DKW, a Horch és a Wanderer márkákból, illetőleg üzemekből létrejött az Auto Union, Rasmussen DKW-gyára a szász gépjárműkonzern gerincévé vált. A négy karikával jelzett autók a német iparban csúcspozíciót foglaltak el.

A II. világháború után, amikor új Auto Union jött létre, ismét megjelentek a DKW kétütemű autók és motorkerékpárok, egészen 1957-ig, amikor a Daimler-Benz AG kezébe ment át a cég. 1964-ben a Volkswagen lett a gaz-

da, s ekkor végleg megszűnt a DKW-autók előállítás.

Siegfried Rauch, aki hosszú éveken keresztül dolgozott a DKW-nál, izgalmasan követi végig a DKW-márkajelvény útját a fotókkal és ábrákkal gazdagon illusztrált 254 oldalas igényes és alapos könyvben. A kiadvány Magyarországon is megvásárolható a Godai cég budapesti képviseletének könyvesboltjában (VIII., Dankó u. 32.). (Motorbuch Verlag)



KILENCVEN ÉV

Már néhány hónappal a „Johann Puch – első steiermarki kerékpárgyár részvénytársaság” alapítása után Johann Puch belépett az automobil mámorító világába, s mire kitört az I. világháború, a Puch cég az Osztrák–Magyar Monarchia legnagyobb autógyárává vált. A program a kis Voiturettektől a gyors autókön keresztül – amelyeknek leghíresebb típusa az Alpenwagen VIII. volt – a mentőautóig és terhekocsikig terjedt.

Az I. világháború után a gazdasági és a politikai viszonyok a fiatal ausztriai köztársaságban nem tűzöttan kedveztek az autógyártásnak. A Puch cég, amely 1933-tól már a Steyr-Daimler-Puch AG konzern keretében működött, 1957-ben lépett ismét saját autóval a nyilvános-

ság elé. Ez a legendás és kedvelt Steyr-Puch 500 típusjelzésű kisautó volt. A kocsi nagyszerű sportkarriert futott be. Volt Európa-bajnok és volt Monte-Carlo-győztes. Belföldön és külföldön számos győzelmet aratott. Ezért aztán nem lehet csodálkozni azon, hogy ez a kis oszt-rák autó manapság mindenütt a világban a gyűjtők kedvelt darabja.

Mindegyik Puch valami rendkívülivel tűnt ki. Elegendő emlékeztetni a padló alatti motorra szerelt 700 C típusú kombira, vagy a Hafinger-és Pinzgauer-terepjárókra.

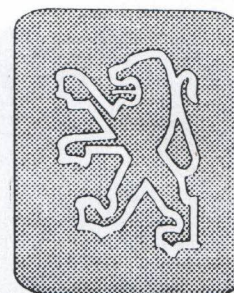
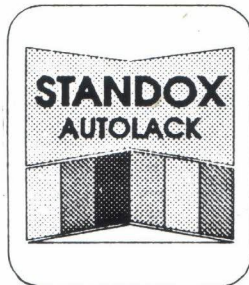
A Puch-gyár és a Puch-autók történetét az ismert autótörténész, az Első Osztrák Motorkerékpár- és Műszaki Múzeum igazgatója, Fritz Ehn mérnök írta meg. Ez a könyv is kapható Budapesten, a Godai képviseletnél. (Weisshaupt Verlag)

KÉTÉLTŰ VETERÁN

Néhány hónapja jelent meg Ausztriában E. Macho Der Schimmwagen Typ 128 und 166 című könyve. A témakörben szerzett, több évtizedes tapasztalataira támaszkodó szerző 160 oldalon, sok-sok képpel és ábrával ismerteti a maig híres Porsche-konstrukció kifejlesztésének és alkalmazásának történetét és háború utáni utóéletét. Az ismertetést technikai függelék, valamint a korabeli előírások és a képek forrásjegyzéke teszi teljessé. A szerző kiadásában megjelent könyv ára 450 ATS, cím: Dipl. Ing. E. Macho, Johannesstrasse 34., A-2344, Maria Enzersdorf, Ausztria.



1039. Bp. Szentendrei út 255.
1039 Bp. Czetz János u. 96.
1039 Bp. Árpád u. 29.
Tel./Fax.: 188-5447



PEUGEOT márkaszerviz
Új PEUGEOT gépkocsik értékesítés,
Alkatrész és festékárúsítás
Biztosítások ügyintézése
Import nyugati autók adásvétele
Cseré, lízing
Fényezés a világhírű STANDOX
festékekkel

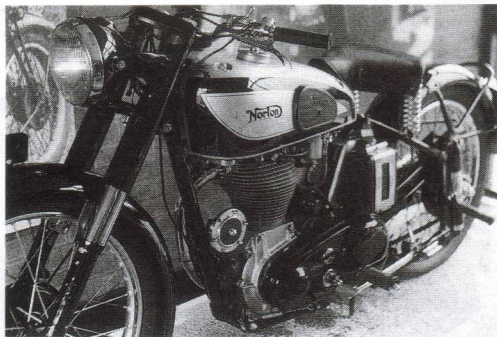


► zeumhoz bolt is tartozik, ahol a piacon éppen elérhető motorkerékpár-történeti könyvek tárháza várja a látogatókat, s emellett antikvár könyvek, rajzok, plakátok, valamint The Classic Motorcycles című újság régi számai között is lehet válogatni.

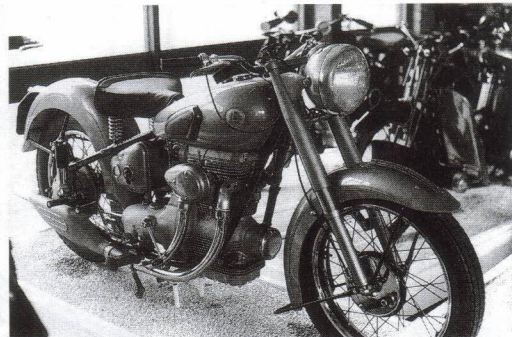
A National Motorcycle Museum létrehozásának gondolata egy birminghami üzletember, bizonyos Roy Richards (ma a múzeum kurátora) fejében fogant. Ő a régi motorok lelkes rajongója, s állítása szerint azért határozta el az impozáns gyűjteménynek otthont adó múzeum megépítését, mert halálosan bosszantották a szokványos kiállítások, ahol a motorok kormánya egymáshoz ért, a végelethatatlan sorban álló járművek unalmas halmazt képeztek, és éppen csak azt nem lehetett megtenni, ami minden érdeklődő számára a legfontosabb, alaposan körbejárni a szemlére kitett járműveket.

Roy Richards álma, a világos, szellős kiállítás többé-kevésbé megvalósult. Azért e mértéktartó fogalmazás, mert a National Motorcycle Museumot is elérte a gyűjtemények szokványos végzete: a gazdagodás hátrányaként mind kevesebb a hely, s így az alapelv, a jó körüljárhatóság csorbát szenved. Jóllehet ezt a múzeumot megnyitása óta is fejlesztik, ma öt hatalmas teremből áll, s ezek közül akad olyan, ahol közel nyolcvan motorkerékpár található; a hely sohasem elég.

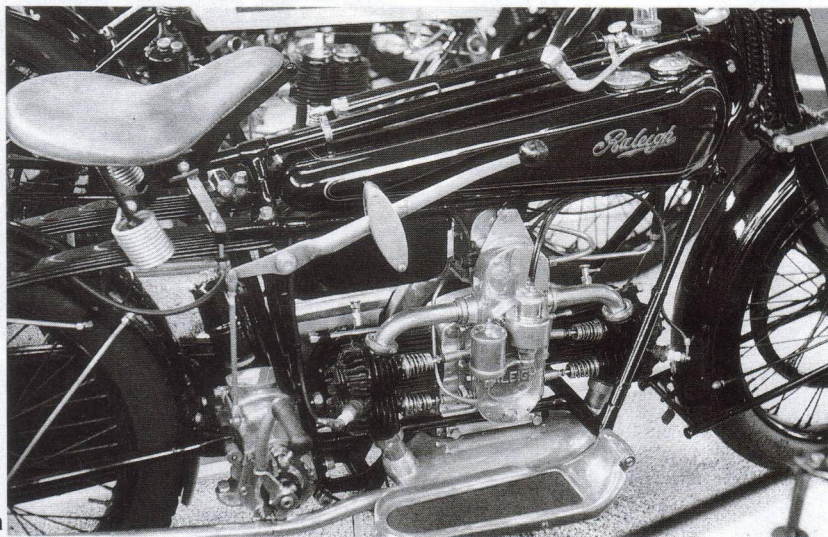
Maradéktalanul megvalósult viszont a másik célkitűzés, a restaurálás magas színvonala. Az alapítók ezen a téren nem óhajtottak kompromisszumot kötni, a felújítással a legigényesebb mestereket bízták meg, ha lehetett, olyan szakembereket, akik egykor az adott típus gyártásában részt vettek. Más kérdés, hogy ezzel az eredménnyel, vagyis hogy a kiállított járművek mindegyike úgy néz ki, mintha percekkel korábban jött volna ki a végszereldeből, sem mindenki ért egyet. A veteránmotorok barátai között szép számmal akadnak, akik túlzottan találják a csillogást, s úgy vélik, jó lett volna több restaurálatlan járművet látni, merthogy feltételezhető, hogy a kiállított gépezetek közül



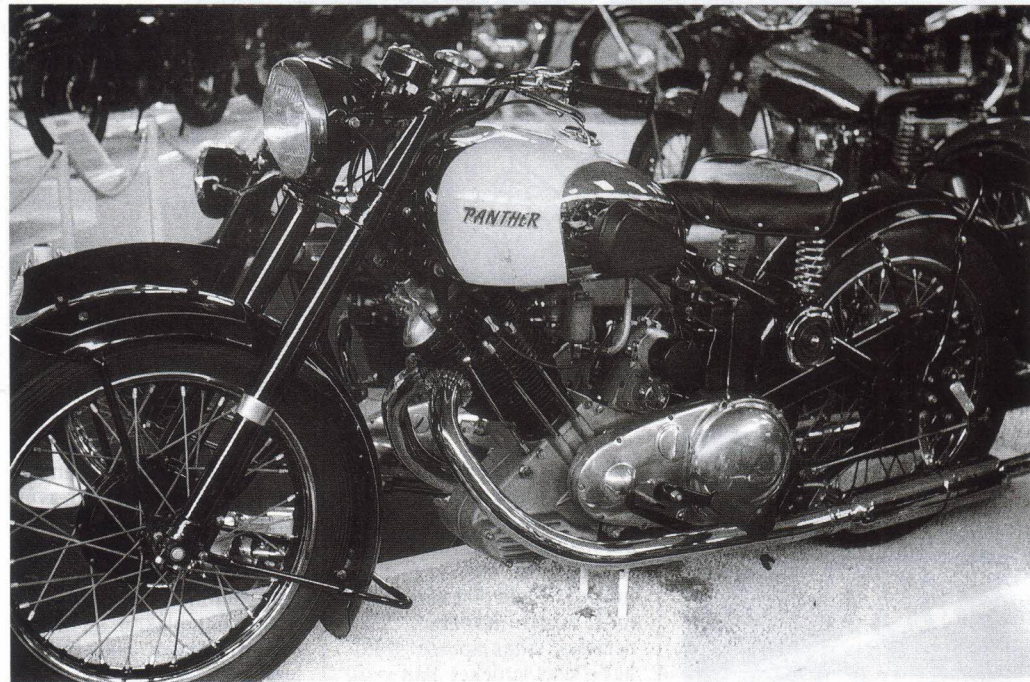
**Norton 30
International 1952-
ből. 500 cm³-es
motorja 29 lóerős
volt 5500/min-nél**



**Raleigh Model
9 1921.
Hangtompítója
a forgattyúház alatt
volt, s a hátsó kerék
két laprugókötegen
rugózott**



**Panther Model 100
1954. 600 cm³-es, 23
lóerős motorját Amal
karburátor látta el
keverékkel, váltója
négyfokozatú Burman**



**The National Motorcycle Museum
Coventry Road, Bicken Hill, Solihull B91 2TH
Nyitva egész évben 10-től 18 óráig.**

Belépődíj felnőtteknek 3 font, 12 éven aluli gyerekeknek 2 font, 5 éven aluli gyerekeknek ingyenes.



ajánljuk, tehát Londonból Heathrow felé kell elindulni, Slough előtt áttérni az M40-es autópályára, s Oxfordnál az A34-es útra. Így megállhatunk egy rövid pihenőre Stratford upon Avonnán, ahol nemcsak Shakespeare szülőháza lehet érdekes látnivaló, hanem a városközponttól Birmingham felé távolodva az út

BSA Shooting Star 1957. Nevével ellentétben nem hulló, hanem álló csillag volt ez az 500-as modell a gyári kínálatban az ötvenes évek végén

jobb oldalán található vintage autó- és motorkerékpár-gyűjtemény is. Birmingham előtt az M42-es autópályára kell ráhajtani és figyelni a National Exhibition Centre feliratot az útjelző táblákon, s a megfelelő lehajtásnál már látható lesz a National Motorcycle Museumhoz irányító jelzés is.

A belépőjegy meglehetősen borsos, közel 400 forint egy felnőtt látogatónak, de megéri a kiadás. A pénztárnál nem jegyet, hanem fémбилétát adnak ki, amit a bejáratnál lévő beléptető rendszer perselyébe

Akár a katonák. Egyenfeletében a harmincas évek jellegzetes képviselői, a renitens színes tankot csak néhány gyártó merete megkockáztatni

kell bedobni. Érdemes jó előre meggondolni, hogy mit viszünk magunkkal, mert ha már a termekben derül ki, hogy a kocsiban maradt például a fényképezőgép, meglehetősen bonyolult újabb fizetés nélkül visszajutni. Érdemes a belépődíjon kívül még némi készpénzt tartalékolni erre a programra, mert a mű-

KÉTKEREKŰ KLASSZIKUSOK MEKKÁJA

Angliai motorkerékpár-múzeumokat bemutató sorozatunkban ezúttal a szigetország legnagyobb gyűjteményéből adunk áttekintést.

A világ egyetlen, kifejezetten motorkerékpárok bemutatása céljából épült múzeuma-ként emlegetik létrehozói a National Motorcycle Museumot (Országos Motorkerékpár Múzeum).

A gyűjtemény Londontól körülbelül kétszáz kilométerre északra, Birmingham közelében, Bicken Hillnél található a National Exhibition Centre (Országos Kiállítási Központ) körzetében. A fővárosból nagyon jól megközelíthető, s több útvonal közül választha-

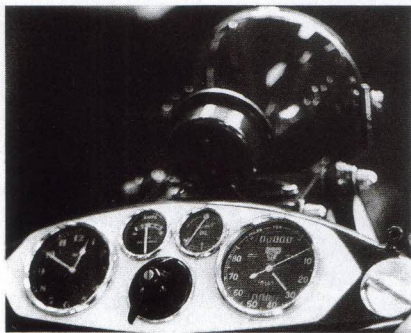
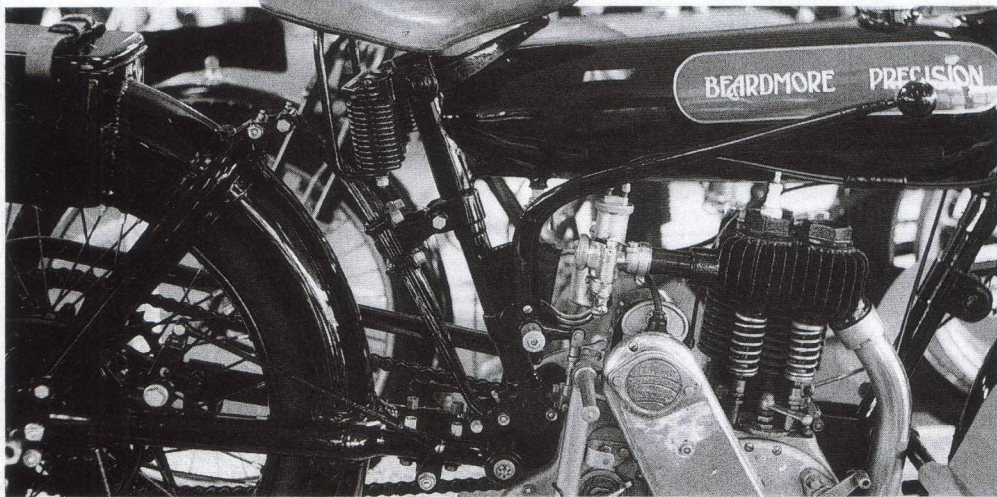
tunk. Aki nem ragaszkodik mindenáron az autópályához (M1), annak az A34-es utat

Brough Superior Golden Dream.
Az előtérben az 1939-es Arany Álom fogadja a múzeumba érkezőt. A négyhengeres bokszermotor 996 cm³-es



Sunbeam S 8 1952.
Kéthengeres, soros, 500 cm³-
es motorja ohc vezérlésű volt

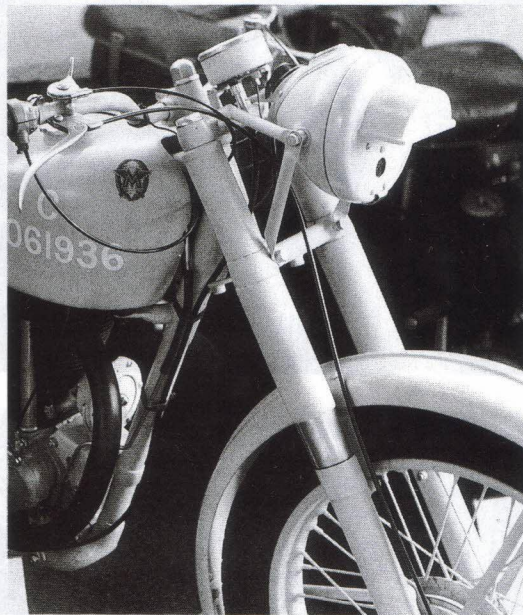
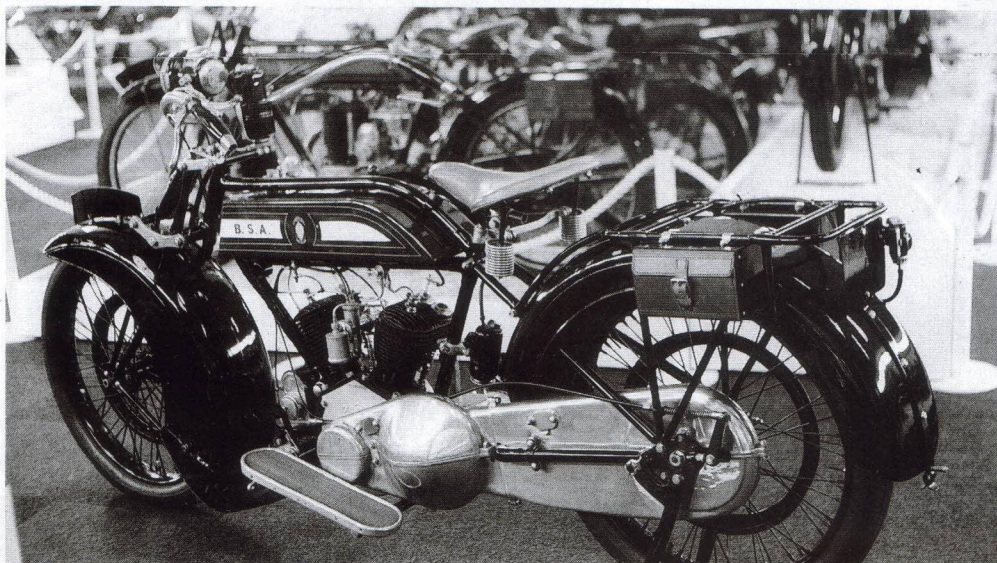
Beardmore Precision 1923. Némi túlzással a mai
központi rugóstagos hátsó rugózási rendszer
előfutárának is nevezhető ez a konstrukció



Ascot Pullin-műszerfal 1928-ból

Matchless G 3 az afrikai frontra készített
kivitelekre jellemző fényezésű. A Teledraulic
első villát 1942-től alkalmazták

BSA Model E 1920. Erős váz, teljes
láncajtás, háromfokozatú váltó és 770 cm³-
es motor jellemezte a széles körben
népszerűvé váló V-kéthengeres sorozat
korai példányát



CSAVAROGJON

ANGLIÁBAN

AZ

ATTILA

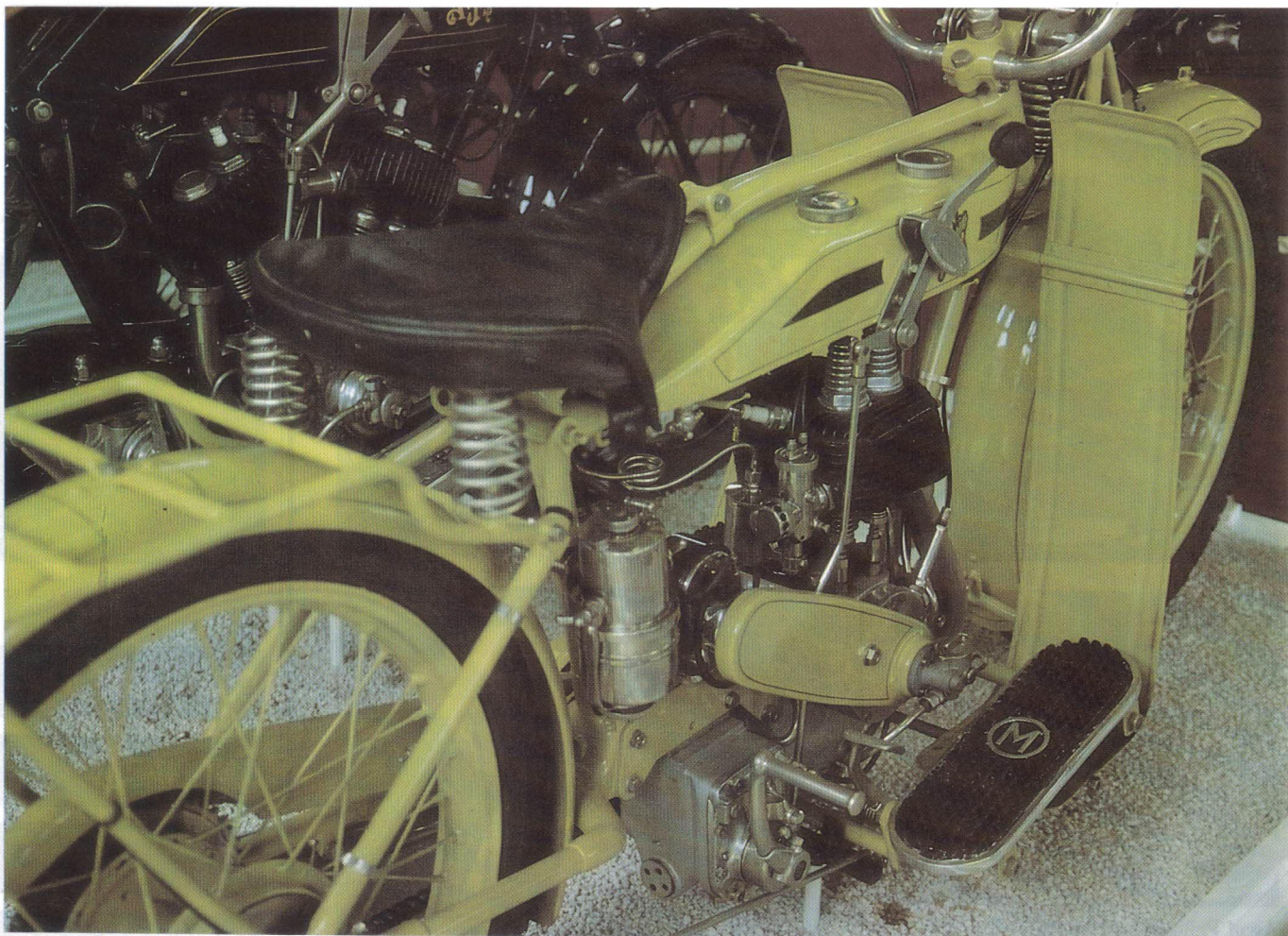
TOURSSZAL

1118 Bp.
Budaörsi u. 88-90.
(Hotel Wien)
Tel./fax: 166-7922

Egész évben
indulnak turistautak
9000 Ft-tól.
Kulturális
programok,
városnéző túrák
Londonban és
környékén.

Szállás
magánházakban:
8,50 font
szállodában:
13,50 font

Kérje
ismertetőnket

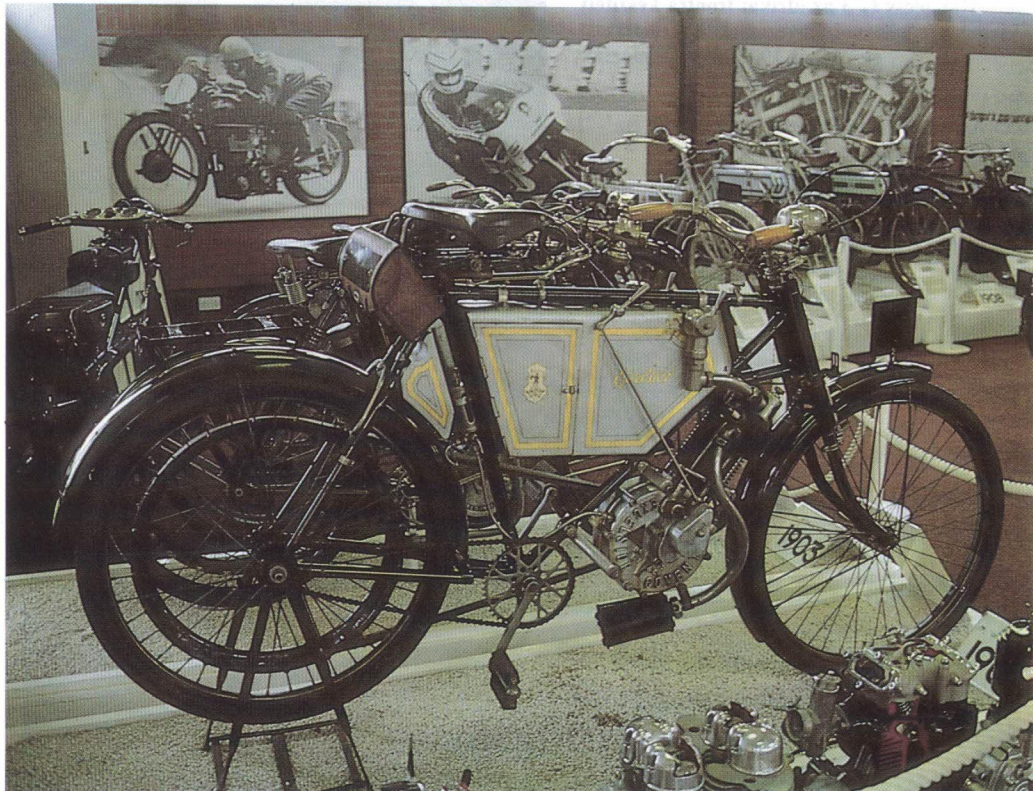


Matchless L 15 1926.
A fekete motorok idején ritkaságnak számított a homokszínűre fényezett gép, amit csak felár ellenében láttak el lábvédővel is. Váltója Sturmey–Archer gyártmány, háromfokozatú

▶ számos az eredetihez igen közel álló külsővel került elő a gyűjtés során.

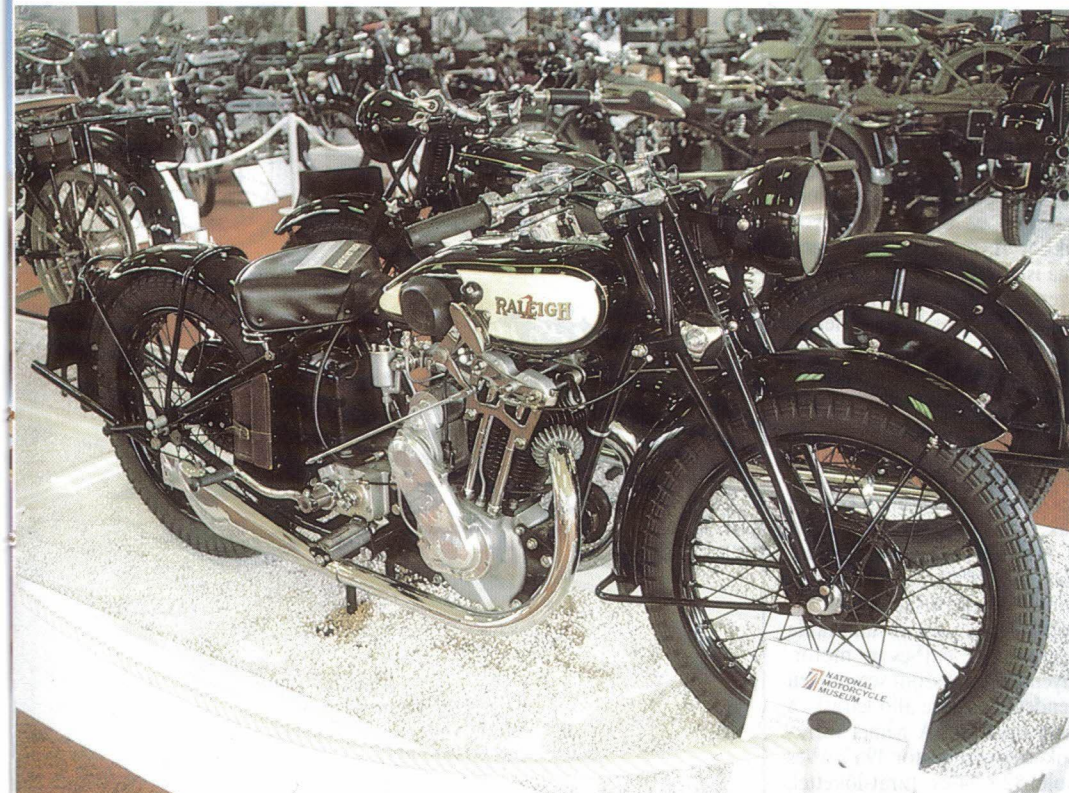
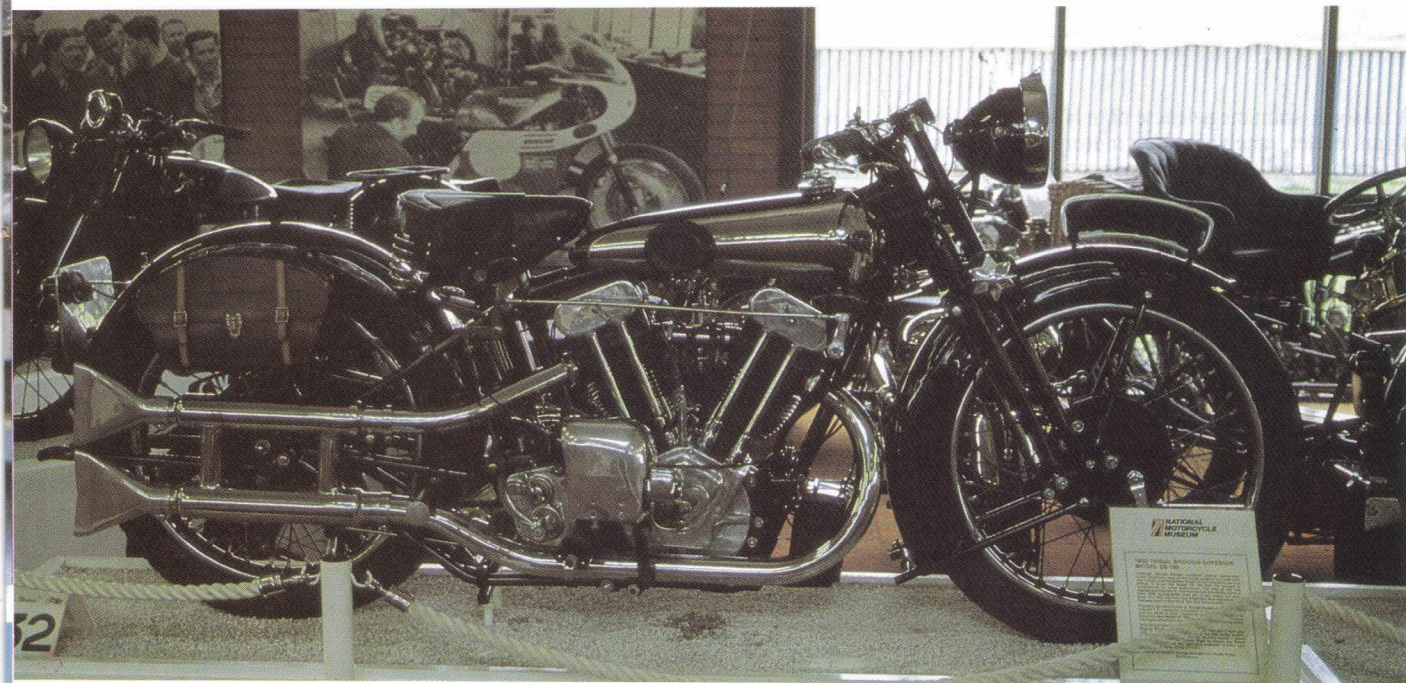
Nemzeti gyűjteményről léven szó, ebben a múzeumban kizárólag Nagy-Britanniában gyártott motorkerékpárok láthatók. Ez az elv maradéktalanul betartatott, s oly gondosan kerül az idegen készítményeket, mintha csak a fényes elszigeteltség korát idézné a kiállítás. Teheti, mert a szigetország motorkerékpáripára egykor behozhatatlannak tűnő előnnyel vezette a világtérrelést; e hatalmas

Excelsior 1902. Gázosító és izzócsöves gyújtás a századfordulón általános technikai elvek szerint



Kistányér méretű sebességmérő műszer az 1935-ös kiadású Sunbeam 95 L kormányrúdjá előtt

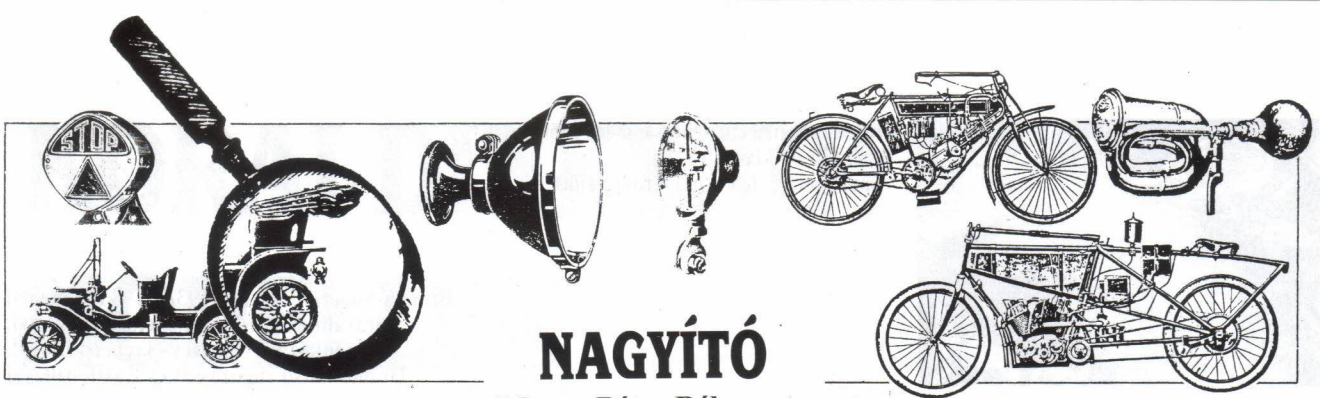
Brough Superior SS 100 1932. A GTO modell túraváltozata a 8/50-es versenymotorral, négyfokozatú Sturmey–Archer-váltóval, Draper hátsó rugózással és Castle-villával



Raleigh 500 1931. A húszas évek végén jöttek divatba a döntött hengerű (sloper) motorok, s természetesen a Raleigh sem akart lemaradni

gyűjtemény sem vállalhatta, hogy minden angol gyártó legfontosabb típusaiból egy-egy példányt bemutasson, mert ahhoz legalább kétszer ekkora alapterületre lenne szükség. A sors különös fintora, hogy mire Roy Richards álma valóra vált, s a nemzeti motorkerékpár-múzeum megnyithatta kapuját, az angol motorkerékpár-gyártás dicsősége alaposan elhalványult. Ez a tény persze egyáltalán nem zavarja azokat, akik a régi fényre kíváncsiak, s így a National Motorcycle Museum a veteránbarátok igazi zarándokhelye.





NAGYÍTÓ

Muray Péter Pál rovata

A második szám megjelenése után lapunk több olvasótól kapott olyan levelet, amelyben öreg motorjuk 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, alkatrészjegyzékeiktől, azért e most induló rovat keretein belül néhány fotóval és a lehetőségekhez mérten részletes leírással igyekszünk kiindulási pontot adni a jármű rendbehozatalához.

Annál is inkább szívesen teszünk eleget az ilyen kéréseknek, mert megközelítően ismerve a hazai veteránjárműpark állapotát, úgy gondoljuk, nagy szükség van a restaurálás előtti alapos tájékozódásra.

Egy-egy régi autó vagy motor több tulajdonos kezén átmenve sok átalakítást szenvedett el, így ma gyakran nem könnyű eldönteni, mi eredeti rajta és mi nem. A különféle, szép emlékü veterán-találkozókon gyakran lehetett látni nagy igyekezettel üzemképesre tett, ám mégsem igazán odaillo autókat, motorokat.

Ezek nem azért voltak szinte értékelhetetlenek, mert nem voltak eléggé korosak, vagy nem volt elég sokhengeres a motorjuk, hanem azért, mert nagyon távol álltak eredeti megjelenési formájuktól, pedig az igazi mércét ez jelenti. Az Autó-Motor Veterán fontos feladatának tekinti, hogy minden, rendelkezésére álló eszközzel segítse azokat, akik ezt a tevékenységet komolyan művelik, igyekezzenek önmaguk és sokszor mások örömeire a legjobbat nyújtani. Mivel az elmúlt 15–20 év alatt néhányan már megmutatták, hogy itthon is helyre lehet állítani egy-egy régi járművet hitelesen, mindenkit biztatunk – és támogatunk is –, hogy erre törekedjék, ha belekezdtek.

Hogy együttműködésünk gördülékenyebb legyen, kérjük az érdeklődőket, hogy levelükhöz élvezhető fotókat is mellékeljenek, valamint, hogy írják meg a motorszámot, alvázsámot és a többi adatot az adattábláról (ha van ilyen). Ha ez hiányzik vagy nem is volt, akkor a motorba ütött számokat, jelzéseket közöljék. Ezek segíthetnek az azonosításban, bár nem ritka az az eset sem, amikor ezek sem nyújtanak kellő támpontot.

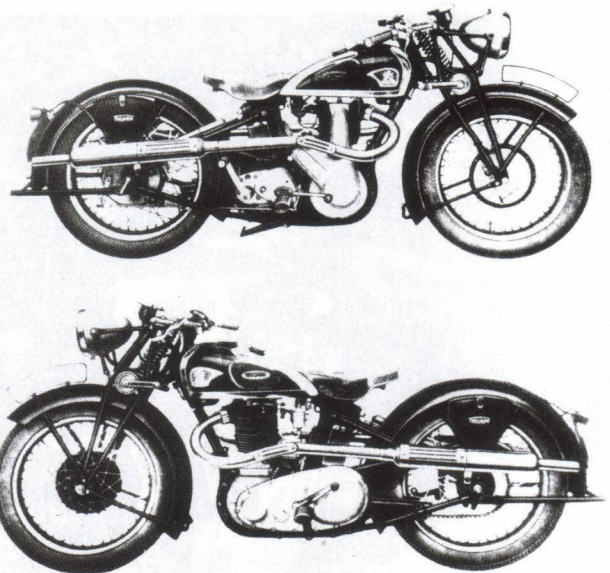
VAJAI LÁSZLÓ (AJKA)

Önkritikus részeket is tartalmazó leveléhez nagyon jó képeket mellékel, és így sokat segített a gép azonosításában. Triumfját én az S 500 típusnak gondolom. Azért van bennem némi bizonytalanság, mert amint a mellékelte – korabeli prospektusból származó – képen látható, a vezérműoldalt itt burkolat fedi, ami elrejt az olajpumpát, a szelephimbák nyomórúdjaiknak fokozását és a magdino meghajtását is. Ezt az alkatrészt viszont nem találtam meg egyik fotón sem. Jól felismerhető viszont a TWN által készített MAG-motor alaposan szétszedve. Véleményem szerint a szembeötlő különbség magyarázata ennek a burkolatnak a hiánya és nem az, hogy más motorblokkot konstruáltak volna a már jó néhány éve használt és gyártásra is átvett típus helyett.

A további eltérések – alul, illetve felül vezetett kipufogócső, a csomagtartó megléte, il-

letve hiánya – magyarázatát abban látom, hogy a prospektusban a látványosabb változatot ábrázolták, míg a gyár kínálatában létezett egy kissé polgárabb kivitelű modell is. Ez a típus van az Ön birtokában. Az autók, motorok reklámozásában ez gyakori eset volt akkor is, és találkozunk vele ma is. A hangtompító dob és a szerszámtartó doboz is nagyon hasonlít, valószínűleg meg is egyezik a képen láthatóval. Ilyen formájú csomagtartót pedig az S 350-es jelzésű kétütemű típusokon használtak ebben az időszakban, tehát valószínűleg ez is eredeti, csak a sportosabb típusról ezt elhagyták.

Még egy feltűnő ellentmondást tapasztaltam, mégpedig a motor hengerűrtartalmát illetően. Levele és az adattábla szerint 493 cm³-es a motor. Ilyen adatot viszont semmilyen rendelkezésemre álló leírásban nem találtam. A német források szerint a motor 496 cm³-es volt 82 × 94-es furat-lökettel,



míg ugyanezekből a méretek-
ből a svájci MAG 498 cm³-
esnek számítja ki és adja meg
500-as OHV blokkjának hen-
gerűrtartalmát. Számításom
szerint a 496 a hiteles szám.
Mindenestre a leírásokban
közölt adatok és a motor adat-
tábláján látható szám közötti
eltérésre nem találtam magya-
rázatot.

Izgalmas kérdés még az ere-
deti fényezés is. Erre vonatko-
zóan sajnos csak annyit tudok
megjegyezni, hogy az 1936–38
között készített S 350-es jelzésű
kétütemű sportos TWN piros
színű volt, tehát lehetséges,
hogy a levelében említett mini-
um alatti bordó réteg az eredeti
fényezés maradványa volt.
A motor nagy része festve volt,

a tankot, a felniket, az első vil-
la himbáit, váltókart, berügő-
pedált, kormányt, kipufogó-
rendszert és több kisebb alkat-
részt pedig krómoztak. Végül
röviden a fontosabb technika
adatok:

Hengerűrtartalom:	496 cm ³
Furat:	82 mm
Löket:	94 mm
Sűrítés:	1:6
Teljesítmény:	20 LE 4840 ford/perc
Gyújtóberendezés:	Bosch, B 142 BLS 107
Karburátor:	Amal vagy Bing
Sebességváltó:	Hurth ICLF 4, négyfoko- zatú, lábkapcsolású, elekt- romos szabadonfutó jel- zéssel
Gyújtásszabályozás:	kézzel a kormányról
Levegőszabályozás:	kézzel a kormányról
Gumiméretek elől és hátul:	3,50 × 19
Benzintank:	10 liter
Olajtartály:	1,2 liter
Benzinfogyasztás:	4 liter/100 km
Legnagyobb terhelés:	150 kg

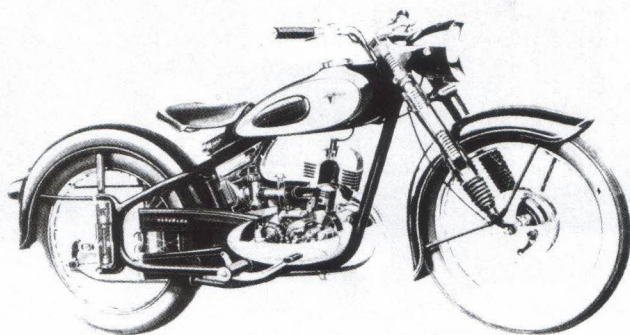
KESZTYŰS FERENC (SARKAD)

DKW RT 250/2-es motorjá-
val kapcsolatos kérdései és
kérdései közül nem tudom
mind teljesíteni, de remélem,
válaszaim így is hasznosak
lesznek.

Ezen a fényképen kívül ta-
lálhat még egy fotót Ternai
Zoltán: A motorkerékpár cí-
mű könyvének 1961-es kiadá-
sában, a 339. oldalon. A típus-
ból készült példányok számát
nem tudom, de figyelembe vé-
ve, hogy az 50-es évek közepén
Németországban már növe-
kedett az életszínvonal és az
ipar is nagy lendülettel ter-
melt, nagyon sok motorkerék-
párt készítettek és adtak el. Az
Auto Union 1954-ben októ-

ber végéig 250 ezret állított
elő, és ez azt jelentette, hogy a
125–250 cm³ közötti kategó-
riában minden negyedik mo-
tor DKW volt. Ebből kikövet-
keztethető, hogy az 1955-ös
DKW 250/2 nem tartozik a
ritkaságok közé Németor-
szágban.

Második kérdésére, hogy
nálunk hány lehet ebből a tí-
pusból, azt válaszolhatom,

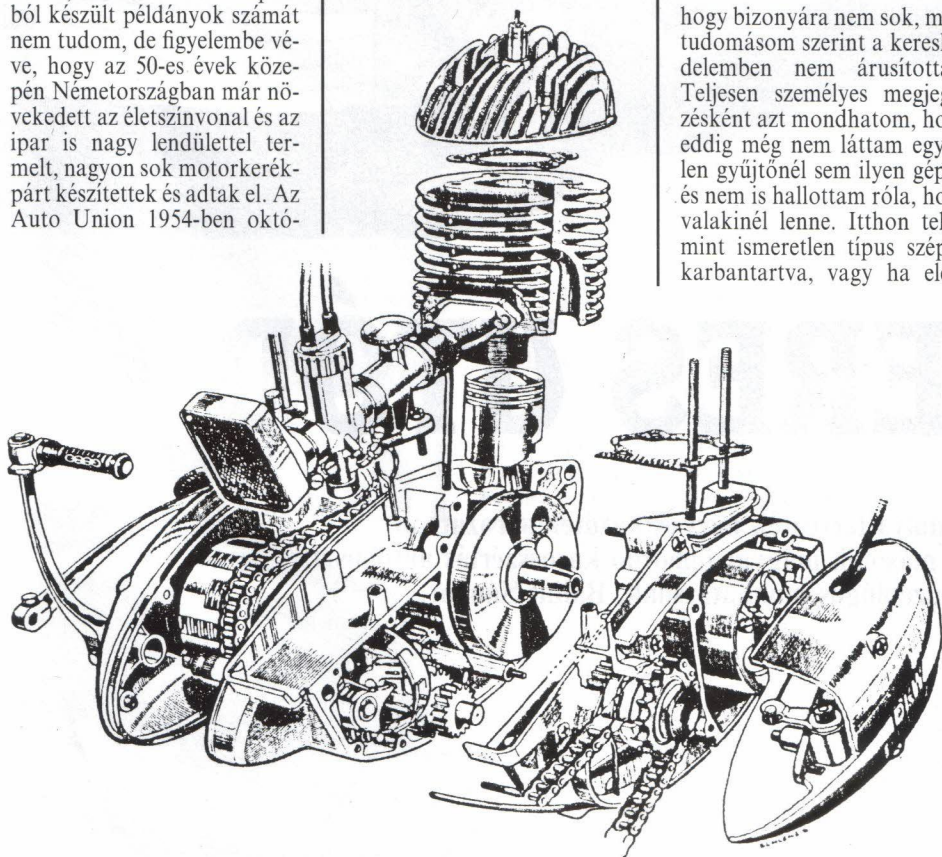


hogy bizonyára nem sok, mert
tudomásom szerint a kereske-
delemben nem árusították.
Teljesen személyes megjegy-
zéseként azt mondhatom, hogy
eddig még nem láttam egyet-
len gyűjtőnél sem ilyen gépet,
és nem is hallottam róla, hogy
valakinél lenne. Itthon tehát
mint ismeretlen típus szépen
karbantartva, vagy ha elen-

gedhetetlen, hitelesen feljújta
mindenképpen érdekességnek
számít.

Utolsó kérdésének megvá-
laszolására, a motor anyagi
értékének meghatározására
viszont nem vállalkozom.
Részben nem akarom ezt a ro-
vatot „becsüsi” szolgáltatásá
változtatni, részben pedig ez
roppant személyes dolog. Ha
valaki sokat dolgozott egy ve-
terán jármű rendbehozatalán,
vagy sok kellemes élmény fűzi
hozzá, akkor számára jelentő-
sen többet érhet, mint amennyit
bárki hajlandó érte fizetni.

e ha nem is ennyire szívügy
az adott darab, akkor is eladó
és vevő közös megegyezésén
múlik, hogy kinek-kinek
mennyit ér meg.





A SIKERES ÚTÓD

Az Ikarus Tr. 3,5-ösből kiindulva tervezték meg és kezdték sorozatban gyártani az Ikarus 30-ast, a második magyar önhordó karosszériás autóbuszt. Ennek történetét írta meg muzeológus munkatársunk, Bálint Sándor.

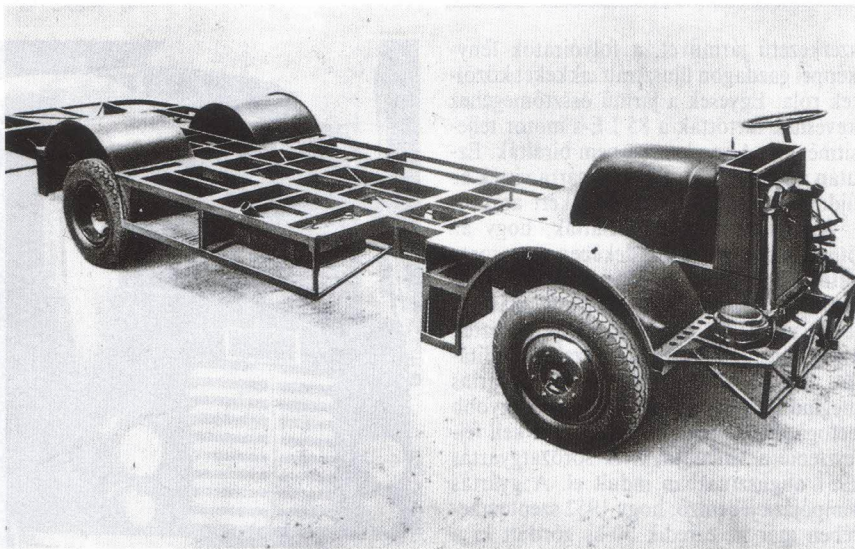


A helyközi vagy távolsági célokra készült 30-asok tetejére csomagtartókat szereltek. A poggyászt a kalauz vagy a vezető a kocsi hátoldalára erősített létrán vitte fel. Képzünkön a Vác és Sejce között közlekedő járat látható

átszervezése folytán a MÁVAG-ban megszüntették a MÁVAG Mercedes-Benz-alvázak gyártását, a Lángban leállították az autóbuszok hajtására alkalmas dízelmotorok gyártószalagját, a Rábában pedig felszámolták a közúti járműgyártást. Emiatt csupán a Járműfejlesztési Intézet (JÁFI) által kifejlesztett alvázat, az M5-öst karosszálhatta. A saját szerkesztésű Tr. 3,5 típusú önhordó szerkezetű autóbust egy balesetet követően felső utasításra törölték programjukból (AM Veterán 1991/3. szám). A hazai közlekedés viszont várta az autóbuszokat, az exportkötelezettségeknek is eleget kellett tenni. A súlyosbodó gondok veszélyeztették a tervszámok teljesítését, az ötéves terv módosítása megoldhatatlan feladatok elé állította a gyár műszaki vezetőit. Zerkovitz Béla főmérnök és

ehhez kérték a minisztérium hozzájárulását. Vázolták a szerkezet előnyeit, utaltak gazdaságos gyártására, egyúttal bejelentették, hogy eltérően a Tr. 3,5-östől az újak motorját a hátsóhíd mögé, a padló alá kívánják lefektetni. A minisztérium képviselői nem fogadták el az ajánlatot, emlékeztek a Tr. 3,5-ös katasztrófájára, s hivatkozva a JÁFI szakvéleményére, amely szerint a Nyugaton készült autóbuszok igen korszerűek, pedig alvázások; az alvázkeretek mellett döntöttek. Elhangzott az is, hogy a Csepel 350 típusú teherautókra építsenek személyszállításra alkalmas felépítményeket. Maradt tehát az M5-ös karosszálása, csakhogy ez is akadozott, mert nem volt hozzá elegendő, nagy teljesítményű motor.

Az Ikarus műszaki vezetői azonban nem mondtak le tervükről; de mivel az utasításokat nem hagyhatták figyelmen kívül, egyidejűleg két típuson, a Tr. 3,5-ösnél nagyobb, önhordó szerkezetű és az M5-ös korszerűbb változatának megtervezésébe fogtak. Munkájukat az ipar általános színvonalára nehezítette, nem kaptak megfelelő idomanyagot, a Csepel Autógyártól csak



A Magyar Népköztársaság országgyűlése 1949. december 10-én, a Magyar Dolgozók Pártja előterjesztésére törvényerőre emelte a magyar népgazdaság fejlesztésének ötéves tervét. A gépjárműipar fontos feladatokat kapott. Teljesítése érdekében ismét átszervezték az ipart, ami újabb megrázkódtatásokkal járt. Az 1950. évi eredmények látán a legfelső vezetés az Országgyűlés támogatásával felemelte a tervelőirányzatokat, a közúti járműiparét körülbelül a háromszorosára. Így az első ötéves terv idején egyebek mellett 5600 autóbust, 25 000 teherautót stb. kellett gyártani.

Az Ikarus a felemelt tervszámok miatt rendkívül nehéz helyzetbe került. A hároméves terv idején mutatkozó anyagellátási nehézségek és a szakemberhiány változatlanul akadályozta a termelést. Az ipar

társai a gyorsan és nagy mennyiségben gyártható önhordó karosszériás autóbuszok szalagra állításában látták a megoldást.

1950 márciusában a Kohó- és Gépipari Minisztérium értekezletet hívott össze az Ikarusban a vállalat fejlesztésének megbeszélésére és a gyártandó járműtípusok kijelölésére. Ezen az értekezleten derült ki, hogy az export bizonytalansága miatt a vállalat beruházási előirányzatát mintegy 3 millió forinttal csökkentették. Minthogy e határozatot az Országos Terhivatal hozta, semmit sem tehettek ellene, pedig az exportbizonytalanságot az át nem gondolt intézkedésekkel épp a legfelső gazdasági vezetés okozta. Am annál nagyobb vita kerekedett a gyártandó típusok kérdésében. Zerkovitzék az önhordó karosszériás autóbustípust kívánták továbbfejleszteni,

Jól hasznosították a Tr. 3,5-ösökkel szerzett tapasztalatokat az Ikarus 30-as tervezésénél

85 LE-s, álló motorok érkeztek, emellett kapacitásuk jelentős részét a honvédség szolgálatába kellett állítaniuk (akkoriban fejlődött fel a hazai terepjáró teherautók gyártása). Mindezek ellenére a tervezők és a kísérleti üzem dolgozói kiváló munkát végeztek, az önhordó karosszériájú autóbusz prototípusa 1950 végén már „lábra” állt, 1951 februárjában gyártásra érett. Kettőt készre szereltek s bemutatták a hazai szakembereknek és a baráti országok kereskedelmi képviselőinek, majd mérészen elvitték a tavaszi Genfi Autókiállításra. A külföldi autóbuszgyártók nagy érdeklődéssel tanulmányozták a szokatlan

MŰSZAKI ADATOK

IKARUS 30

MOTOR. Négyhengeres, folyadékűtésű, Csepel D 413. Furat 110 mm, löket 140 mm, összlökettérfogat 5322 cm³. Legnagyobb teljesítménye 85 LE 2200/min.

MÉRETEK, TÖMEGEK. Hosszúság 8600 mm, szélesség 2300 mm, magasság 2740 mm. Nyomtávolság elöl 1740 mm, hátul 1630 mm. Tengelytávolság 4600 mm. Gumiabroncs 8,25–20 col. Saját tömeg 4650 kg. Az üzemanyagartály befogadóképessége 120 liter.

MENETTELJESÍTMÉNYEK.

Legnagyobb sebesség 75 km/h, fogyasztás 16–20 liter/100 km.

► szerkezetű járművet, a folyóiratok fényképpel gazdagon illusztrált cikkeket közölték róla. Egyesek a jármű össztömegéhez kevésnek tartották a 85 LE-s motor teljesítményét. A szerkezetet nem bírálták. Ezután a prágai nemzetközi vásárra vitték az újdonságot, ahol osztatlan sikert aratott.

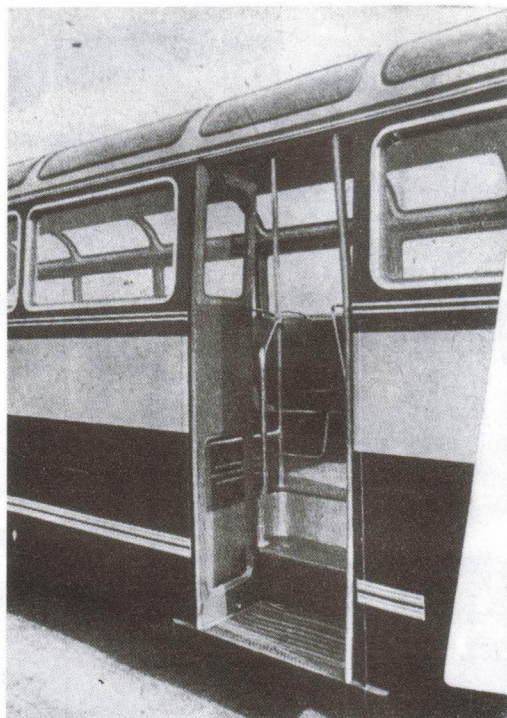
A minisztériumban belátták, hogy az ötéves terv teljesítése érdekében nagy sorozatban gyártható autóbuszokra van szükség, s így az Országos Tervhivatal állásfoglalása után 1951 májusában engedélyezték az új típus, az Ikarus 30-as szalagra állítását. Kikötötték azonban, hogy a gyártás megindításával egyidejűleg egy nagyobb befogadóképességű járművet is ki kell fejlesztenie a vállalatnak. A sorozatgyártás 1951 augusztusában indult el. A gyártás tempójára jellemző, hogy 1952 szeptemberében már az ezredik 30-as gördült ki a gyár kapuján. Az Ikarus 30-ások mellett a gyár egyéb feladatait is teljesítette: szállította a vezetőfülkéket a Csepel teherautóhoz, karosszálta a katonai és a tűzoltó kocsikat, az M5-ös alvázakat.

Zerkovitzék az I30-as tervezésénél jól hasznosították a Tr. 3,5-ösön szerzett tapasztalatokat. Az új típus befogadóképességét 20 százalékkal nagyobbra tervezték, a saját tömeg megváltoztatása nélkül. Csábítóan látszottak szovjet kollégáik próbálkozásai, akik könnyűfém elemekből állították össze alvázkeret nélküli autóbust. Elméletileg valóban jelentős tömegcsökkenés érhető el alumíniumötvözetek felhasználásával, a valóság azonban mást mutat: csökken a vázszerkezet mechanikai szilárdsága. Akkoriban drága volt az alumínium előállítás, továbbá – mint a szovjetek tapasztalták – csökkent a karosszéria élettartama, javíthatósága is nehezebbé vált. Az Ikarus szerkesztői elvetették ezt a

Az ajtók kissé szűkek voltak, lassították az utasáramlást. Két-két rugóköteg közé fogták a hátsóhidat

megoldást; egyébként a Szovjetunióban sem indult meg az ötvözött alumíniumváz autóbuszok sorozatgyártása.

Az Ikarus szakemberei alaposan átvizgálták a Tr. 3,5-ös terveit, s ahol csak lehetett, csökkentették a szerkezeti elemekben rejlő felesleges „tartalékokat”; ez is a saját tömeg csökkenését szolgálta. A kísérleti vázokat feszültségméréssel egybekötött, terhelési próbáknak vetették alá, ezekbe a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium hírdász szakértőit is bevonták. A kövel terhelt váz leglényegesebb helyein nyúlásméréssel ellenőrizték a feszültséget. Mindent számítás szerintinek találtak. Úgy vél-



ték, hogy a jármű formájának megfelelő megválasztásával is érhető el tömegcsökkenés. Kimondták, hogy felesleges légteret nem burkolnak be, de az utasok számára mégis elegendő teret biztosítanak. A célt az optimálisan legkisebb karosszéria-keresztmetszettel kívánták elérni. Ennek érdekében az ülő utasok feletti mennyezeti részt lekerekítették. Követelmény volt azonban, hogy az álló utasok az oldalablakokon kilássanak, vagyis az ablakkeret felső éle nem lehetett alacsonyabban az álló utas szemmagasságánál. Megoldásul az oldalfal és a tető találkozásának ívébe hajlított üvegű ablakokat építettek be.

Nem sikerült az utasteret megfelelően szellőztetni az oldalánként nyitható két-két ablakkal

A szekrényvázat 1,5–2 mm lemezvastagságú profilokból ívhegesztéssel állították elő, a belső szerelvényeket könnyűféműből készítették. A karosszéria oldalán két-két eltolható ablakot terveztek, a jobb szellőzés érdekében. A padlóra csövázás, műbőr kárpitozású, laticelpárnázatú üléseket csavaroztak, a



Helyközi, illetve távolsági forgalomra készült 130 utastere

padlózatot bordás gumiszőnyeggel vagy falécekkel fedték le.

Az álló, soros, négyhengeres Csepel motor a sebességváltóval együtt elől kapott helyet. E megoldást kényszerűségből választották, ugyanis a Csepel Autógyár akkoriban még nem gyártott padló alatti motort, ezért tértek el eredeti elképzeléseiktől, amelyeket a minisztériumi értekezleten előterjesztettek. Gondoltak a javíthatóságra is: a motor a hűtővel és a sebességváltóval együtt külön kereten feküdt, így a hajtóegységet bármikor kihúzhatták, illetve visszahelyezhették.

Nagy gondot fordítottak a jármű fékberendezésére. Akkoriban az autóbuszoknál minimum 6 m/sec^2 lassulást írtak elő. Zerkovitzék a saját tervezésű, kombinált lég- és hidraulikus fékrendszerükkel $7,5 \text{ m/sec}^2$ értéket értek el.

Érdekesen oldották meg az autóbusz rugózását. Iratlan szabály volt, hogy az autóbusz terhelve, illetve terheletlenül lehetőleg egyenletesen rugózzék az utasok kényelme érdekében. A cél megközelítésére hátul ún. osztott rugózást alkalmaztak; a hátsóhidat mindkét oldalon alacsony lengésszámú, két-két rugóköteget közé fogták. Elöl, hátul lengéscsillapítókat szereltek fel. Tőrekvésüket végeredményben siker koronázta, mert

mint a jelentésükben írták, laboratóriumban ellenőrizték a rugózást és a jármű súlypontjának függőleges gyorsulását az idő (út) függvényében. A mért értékek jónak bizonyultak, bármelyik külföldi autóbusz hasonló értékeivel felvették a versenyt.

A jármű oly jól sikerült, hogy a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium szakértői sem találtak benne hibát, így megnyílt az út az önhordó szerkezetű autóbuszok gyártása előtt.

A gyár annyira biztos a dolgában, hogy a hazai próbák után a cseh szakemberekkel is megvizsgáltatták és kipróbáltatták a járművet, ők is jónak minősítették. A Német Demokratikus Köztársaság mérnökei szintén pozitívan nyilatkoztak róla. E vizsgálatok után a csehek, az NDK-sok, a lengyelek, a szovjetek, a kínaiak sokat rendeltek belőlük.

1951/52-ben már két változatban készültek e típusok: a kétajtósak a városi, az egyajtósak a helyközi forgalomban vettek részt. Az első sorozatokban a vezetőülést nem választották el az utastértől. Minthogy azonban a tömött kocsis utasai zavarták a vezető munkájában, korlátot szereltek a sofőr köré, illetve körülbelül egy méter magas kárpitozott „falat” helyeztek be, de készültek menyeyzetig erő üvegezett falúak is.

A Csepel teherautó fődarábjainak felhasználásával gyártott 22-24 üléses, 18 állóhelyes, peron nélküli kocsik nagy

számban közlekedtek Budapesten. Kis befogadóképességük miatt mindig tömve voltak. Az utasok nyáron kissé melegnek tartották, a két-két eltolható ablak kevésnek bizonyult, az ívelt tetőüvegeken át állandóan betűzött a nap. Ezen úgy segítettek, hogy az ablakok elé elhúzható függőnyt szereltek fel. A helyközi és a távolsági forgalomban már jobban kedvelték. Az 1950-es évek végén nejlonbusznak is nevezték, gyenge szellőzése miatt.

A kényelmetlenségektől eltekintve e típus rendkívül sokat kibírt. Budapesten, csúcsforgalomban a megengedett utaslétszám kétszeresét is szállította minden baj nélkül. A kátyús országutakat, a földutakat is bírta, a vázszerkezet derekasan megállta a helyét.

Alighogy beindult az I30-as gyártása, már rajzasztalon volt a nagyobb, szintén önhordó szerkezetű autóbusz, a farmotoros 55-ös és 66-os. Ezek még nagyobb nemzetközi sikereket értek el s öregbítették az Ikarus-gyár hírnevét.



MOTORPARADICSOM

Ha egy veteránbarátot a világ másik felébe szólítja hivatása, előbb-utóbb ott is keresni kezdi a régi vasakat. Így járt az angol olajmérnök, John Braun, vagy ahogy magyarországi barátai ismerik, Braun János is. Mint tudósításából kiderül, Szíriában meglepően gazdag kínálattal találta szemben magát.

Már több mint egy évet töltöttem el Damaszkuszban, s ennyi idő után az ember minden helyi nevezetiséget ismer, hozzá szokik az egzotikumokhoz, és a munka utáni szabad idő eltöltése kezd nehezzé válni. Nagyon kevés a szórakozóhely, számomra egyetlen igazi mulatság van: a motorok. Nemrégiben vettem egy 1200-as Indiant, vannak hozzá papírok, Damaszkuszon kívül tudom vezetni. Kicsit nehéz volt megszokni a láb-kuplungot, ráadásul nem valami finoman működik, további nehézség a gáz, ami az Indian gépek jó szokása szerint a kormány bal oldalán van.

Az említett különlegességeknek tudható be, hogy már kétszer leestem a motorról, mert nagyon hirtelen engedtem fel a kup-

Így fest a kissé viharvert 1944-es Chief. Minthogy a villán zöld festéket találtam, valószínűleg egykor a francia hadseregben szolgált

Matchless a hatvanas évekből. Felszerelése mutatja, hogy öszvérpótlóként használják

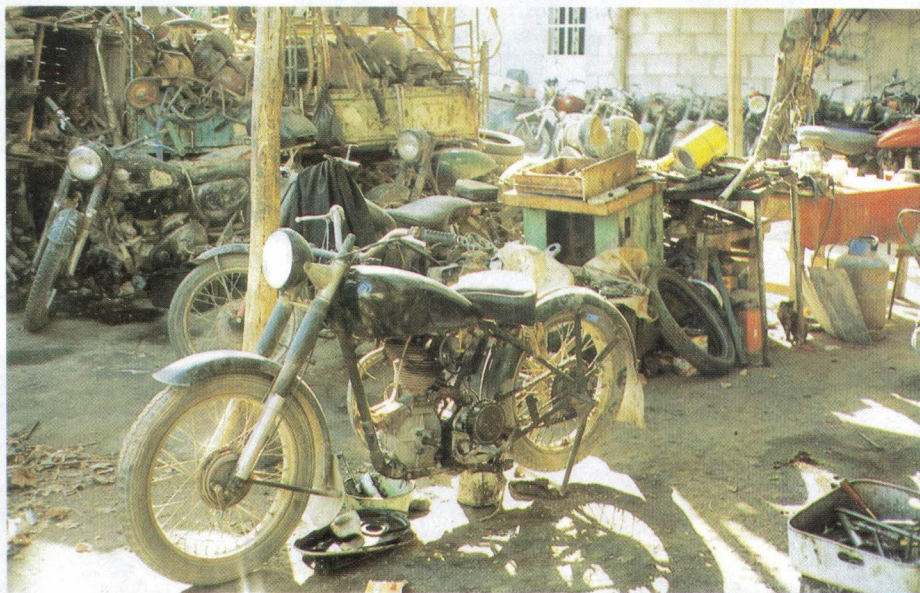
lungot. Az Indian előreugrott, mint egy ló, és ledobott magáról. Szerencsére nem történt semmi baj.

Annál veszélyesebb volt viszont az első vidéki túránk, ahová egy barátommal együtt mentünk (neki 1959-es Duo Glide-ja van). Megpróbáltam megelőzni, s mielőtt elkezdtem volna, hátranézttem, láttam, hogy jön egy autó. Még elég messzi volt, így beljebb húzódtam. Sajnos az autó vezetője gyorsan utolért és elhatározta, hogy meg fog előzni, de nem vette figyelembe, hogy szemből közeledik egy másik autó. Azt persze tudni kell, hogy az autók Szíriában a motorosokkal úgy bántanak, mint a kutyákkal, elgázolják, ha az útjukban van. Így azután az az autó ne-





Matchless, BSA-k és egy Triumph várnak sorsukra



és stabil, a motor kicsit kopott ugyan, de szerintem csak be kellene állítani, meg kicserélni az elektromos dolgokat, mert még az eredeti textilbevonatú kábelek vannak rajta. Néha nem húz rendesen, valószínűleg a karburátor hibája miatt, és most már nem is tudom egyhamar megcsinálni, mert valaki ellopta a szép, eredeti, fekete Lucas akkumulátort. Ebben is van persze valami jó, kétszer állítottak meg eddig a rendőrök itt Damaszkuszban, ahol tilos a motorke-rek-pározás, mert tíz évvel ezelőtt motorral követtek el egy merényletet terroristák. Semmi kedvem ahhoz, hogy börtönbe kerüljek, vagy ami még rosszabb, elvegyék az Indiant.

Barátom, aki a Duo Glide-ot vette nemrégiben, nagy szerencséivel talált egy 1922-es Harley-Davidson-t, félkészén restaurálva. Ő most egy másik motorra vár, egy 1951-es Indian Chiefre, de még nem láttuk, csak hallottunk róla. Én egy 1948-as Harley U-ra számítok és szó van egy 1972-es Sportterről is. Más motorok is előjöttek, köztük 741B Indian, húszas évekből való Sunbeam és harmincas évekből Norton. Az említettek mellett persze sok Matchless, BSA és Triumph is található a negyvenes, ötvenes, hatvanas évekből, de valahol meg kell húzni a határt, és különben is, ma még nem tudom pontosan, hogy az eddig megvásárolt motorokat hogyan tudom majd hazavinni. A múlt héten láttam egy Steib oldalkocsit. Torpedóformájú, hátul két szárnyal. Nagyon szép, bármelyik motor mellett jól mutatna; csak éppen a szállítás...

Az eddig vásárolt motorok majd mindegyike ugyanonnan valók, egy Damaszkusz melletti falu kis műhelyéből. Ebben a faluban két motorjavító is van, a másik főleg Matchless és BSA gépekkel foglalkozik. Nekem sajnos nincs műhelyem, pedig jó lenne egy zug, ahol a kisebb javításokat meg lehetne csinálni, de nem baj, majd otthon.



Abu Mohamed udvara Doumasban, Damaszkusz mellett

kemjött, a lábamat ütötte meg és átrepültem egészen az út szélére. Nem estem le a motorról, ma sem értem hogyan, de gondolom az Indian nagy súlya játszott közre, nem pedig az én tudásom. A barátom üldözőbe vette az autót, de neki is új volt a Harley, így nem mert igazán nagy gázt adni, hát nem érte utol.

Azóta voltunk egy másik kiránduláson, elmotoroztunk egészen a libanoni határig, szerencsére minden baj nélkül. Az igazság az, hogy sisak nélkül, csak egy kis trikóban nem is érzem igazán jól magam a motoron, különösen ilyen régi Indianen, amihez nem vagyok hozzászokva.

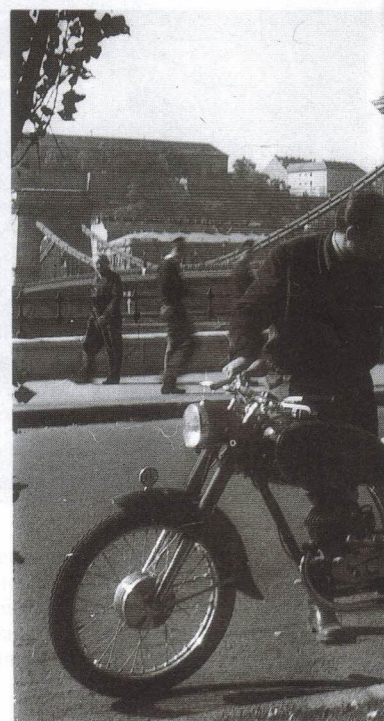
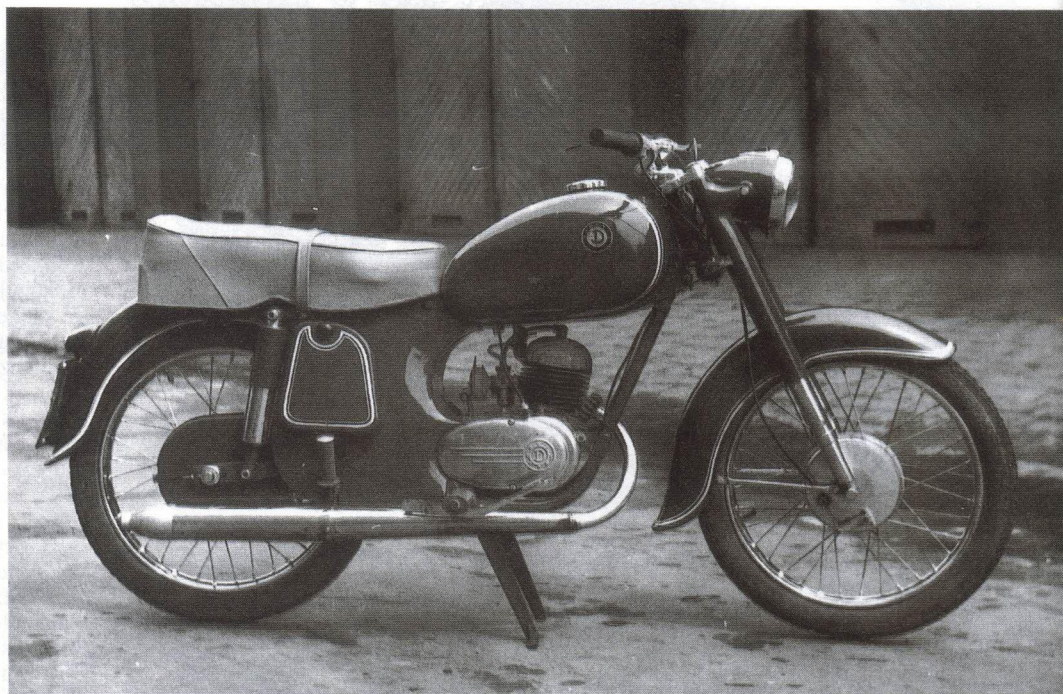
Az új szerzemény egyébként kényelmes

ALBUM

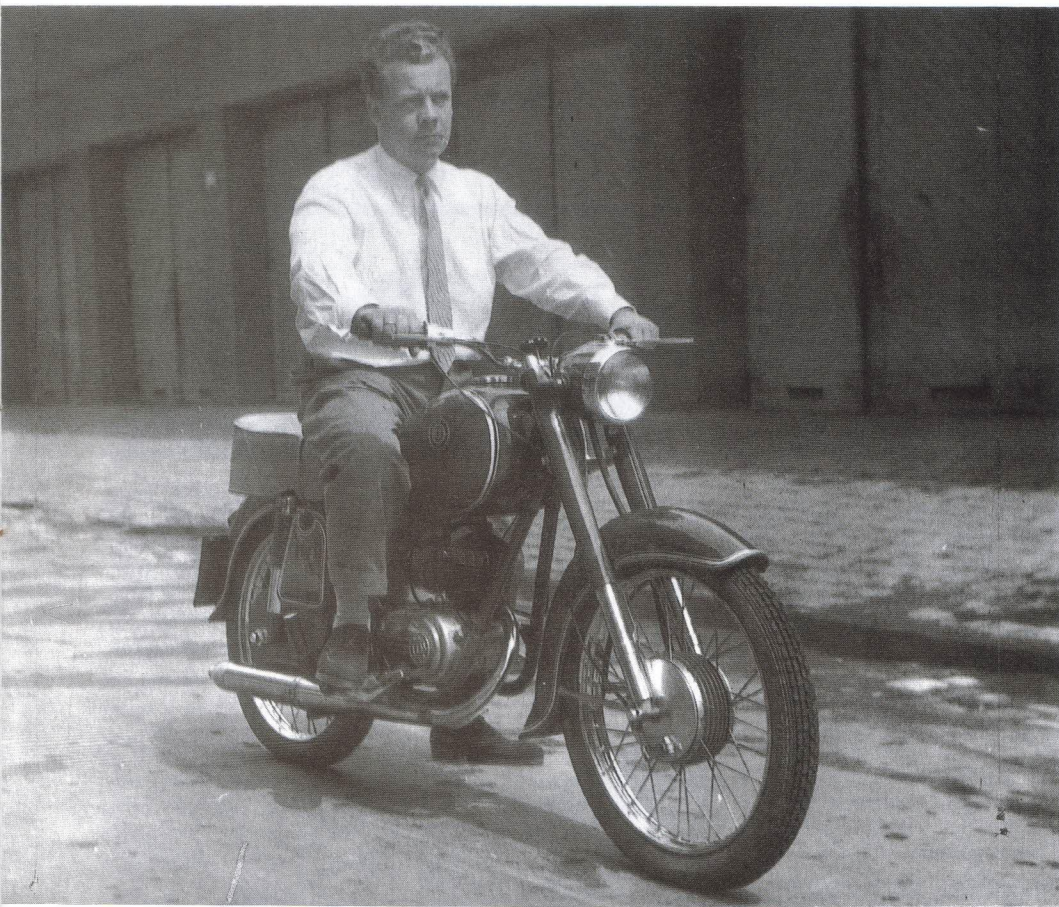
„A Danuvia 125 cm³ motorkerékpár lengővillás, teleszkópos rugózású, 5,5 lóerős motorja vígan bírja a 85 km/h-s utazósebességet. A kétszemélyes sportnyereg kényelmes utazást biztosít”

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 kiténik.

„Jakab Pál tsz-tag 1952-ben lépett be a Sallai TSZ-be. Kerestetébből megtakarított pénzéből egy új Danuvia motorkerékpárt vásárolt. A képen: édesanyjától búcsúzik, mert kirándulásra indul”



„A 125 cm³-es motorkerékpárok prototípusai a próbaút pihenőjében mindenütt sok nézőt vonzottak”



„Új típusú motorkerékpárral lepte meg a magyar ipar a motorosport kedvelőit. A sorozatgyártást a közeljövőben kezdi meg a Danuvia-gyár”

biekben túlteljesíteni, így 1960 júliusában már a 100 000. Danuvia elkészültéről számoltak be az újságok. Ezzel a teljesítménnyel sikerült megelőzni a Pannóniát is, amelyből szintén 1960-ban, de néhány héttel később gyártották a százezrediket. Az 1957-es Danuvia motorja még sok rokonságot mutatott azzal a Csepel-blokkal, amely az induláskor, 1955 szeptemberében került az Angol utcai járművekbe.



Összeállításunk ezúttal egyetlen márkához, a Danuviahoz kapcsolódik, amelynek 125 cm³-es motorú változatát 1957-ben készítették el, s még

ebben az évben megkezdődött a sorozatgyártás a zuglói üzemben. A terv havi ezer motor elkészítését irányozta elő, s ezt a számot sikerült a később-

SABSPEED KFT

1161. Budapest, Varga József út 82.
XVI. Rákosszentmihály, Tel: 01-1835934



- Gumiabroncsok
- Rial - ARC könnyűfém keréktárcsák
- Selm bőr-és fakormányok
- Bosch és Motorcraft gyertyák
- Textar-Girling fékbetétek minden gépjárműhöz
- Sonox autóápolási cikkek és minden egyéb autó - alkatrészek, felszerelési cikkek!
- FIAAM olaj - gázolaj és levegőszűrők
- Akkumulátorok
- Eredeti kipufogók és Sebring sport kipufogók
- SWF ablaktörlőlapátok
- Gates ékszíjak - vezérműszíjak

**NYUGATI MINŐSÉG
FORINTÉRT !**





BUSZ-TALÁNY

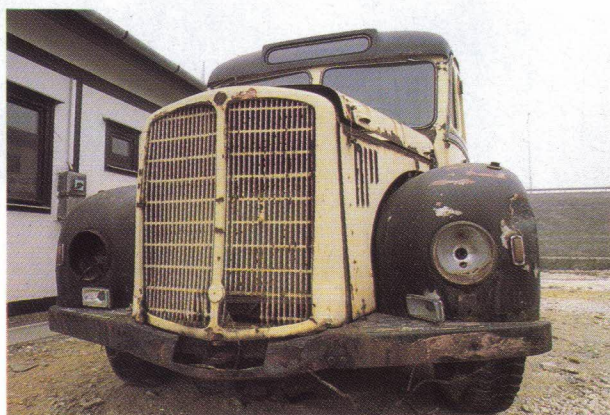
Titokzatos, régi formájú postabuszra bukkantunk egy egyébként új autók árusításával foglalkozó telepen. A furcsa jelenségnek Gajdán Miklós nézett utána. A fotókat L. Szabó László készítette.

A Nagykőrösi úti Autóker-telepen találtunk egy járművet, amely sehogy sem illett a csillogó-villogó új teherautók és személygépkocsik közé. A rozsdás, kopottas, öreg postabusz egyedül árválkodott az irodaépület mellett, így remek lehetőség kínálkozott egy kicsit körbejárni, körbefényképezni. Miután megvizsgáltuk,

Lehangoló képet nyújt a motorház is. A gumicsövek többsége az ékszíjjal és a dinamóval együtt eltűnt

természetesen azt is megkérdeztük, mit tudnak az ottaniak a busz hovatartozásáról, eredetéről. Kiderült, nem sokat. A buszt a vámhatóság kobozta el, a bizonylaton gyártmányát Volkswagennek nevezve meg. Ez nem tűnt valószínűnek, hiszen abban az időben, amikor készülhetett, a Volkswagen legfeljebb személygépkocsikat gyártott. Oldalán az osztrák posta jelvényét fedezhettük fel, amiből néhányan arra következtettek, talán egy Steyrrel van dolguk.

A talány megfejtésére Bálint



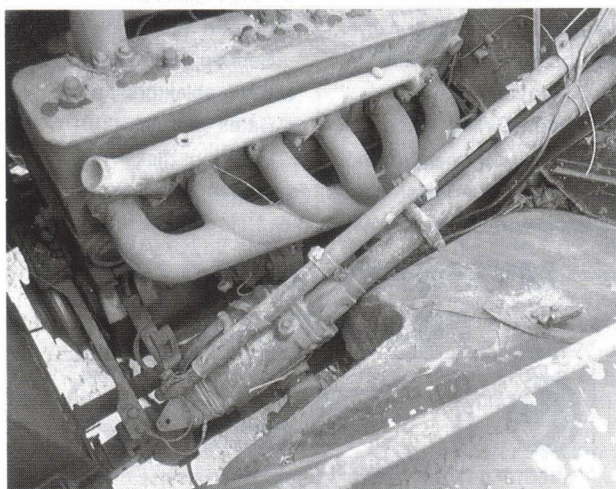
Sándort, a Közlekedési Múzeum muzeológusát kértük fel, aki a fényképek alapos vizsgálata után a Gräff-Stift 120-O-L típusának azonosította az öreg levélhordót. A gyártási idő körülbelül 1946-47 lehetett, ugyanis ezt a típust 1949-ben már nem gyártották.

A járműben talált műszaki megoldások igazolták ezt a feltevést. A hatalmas, 125 lóerős, hathengeres motor ötfokozatú váltón keresztül, hosszú kardántengely közbeiktatásával hajtotta a hátsó kerekeket. A motort és az erőátviteli egységeket két hossztartós, keresztartókkal merevített alvásban helyezték el. A busz légfékes volt, a kormánymű még ráségítő nélküli. Ugyancsak megerősítette feltevésünket, hogy a felépítményben

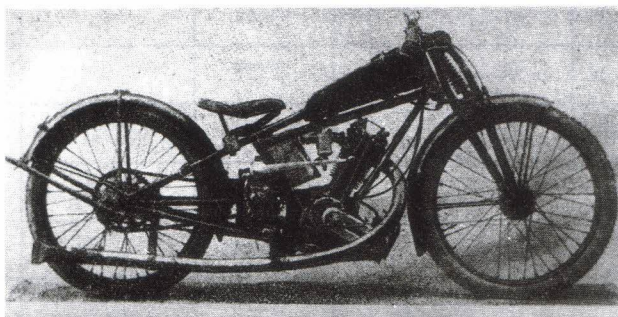
Már messziről is látszik, hogy eléggé elhasznált, sőt meglehetősen hiányos a Gräff-Stift. Az irányjelzők és főleg a halogén fényszórók nem gyári tartozékok

igen nagy arányban találtunk fát. Ebből készült a vezetőfülke padlózata és a szállítótér teteje is.

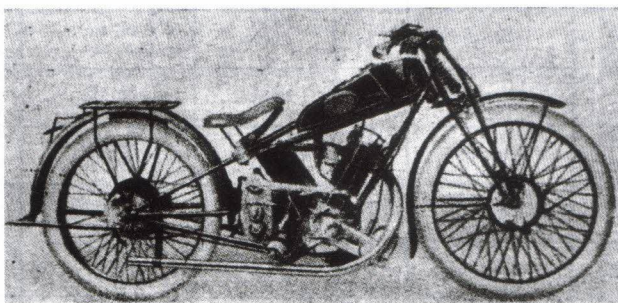
Arra a kérdésre, mi lesz a busz további sorsa, nem kaptunk biztos választ. Az Autóker szakemberei remélik, hogy ők lesznek a busz jövőendő tulajdonosai, és ha így lesz, akkor megpróbálják felújítani, újra üzembe helyezni. Ez mindenesetre dicséretes törekvés, bár egy kicsit elgondolkodtató is. Ez a Gräff-Stift postabusz az osztrák ipar emléke. Régi, csőrös kialakítása miatt bizonyára nagy feltűnést keltene, ha újra részt venne a forgalomban. A felújításra szánt összeget talán mégis jobb lenne egy hazai gyártmányú régiség restaurálására fordítani.



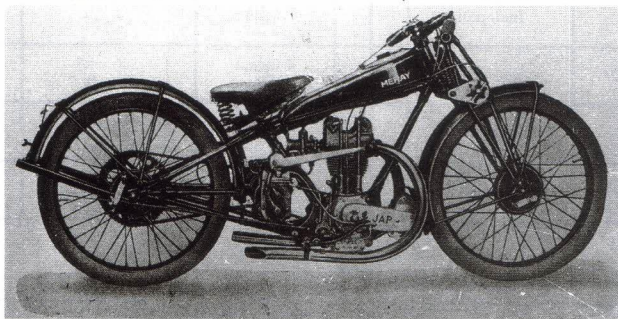
172 cm³-es Villiers-motorral
épített
Méray első fék nélkül,
elől egy vázcsővel



Méray-Blackburne egy 1924-es hirdetésről.
Ez versenygép vagy prototípus lehetett



Sorozatban gyártott 250-es vagy 350-es motor 1925-ből. Érdekes
a korai gépeket jellemző rövid tank és a Brooks-nyereg



Két kipufogócsővel, valódi versenyblokkal szerelt
250-es Méray-JAP 1926-ból



MAGYARORSZÁGON KÉSZÍTETT MOTORKERÉKPÁROK

1894-1945

A régi magyar motorokat számba vevő sorozatában szerzőnk, Muray Péter Pál elérkezett a korszak legtermékenyebb vállalkozása, a Méray Rt. típusainak bemutatásához.

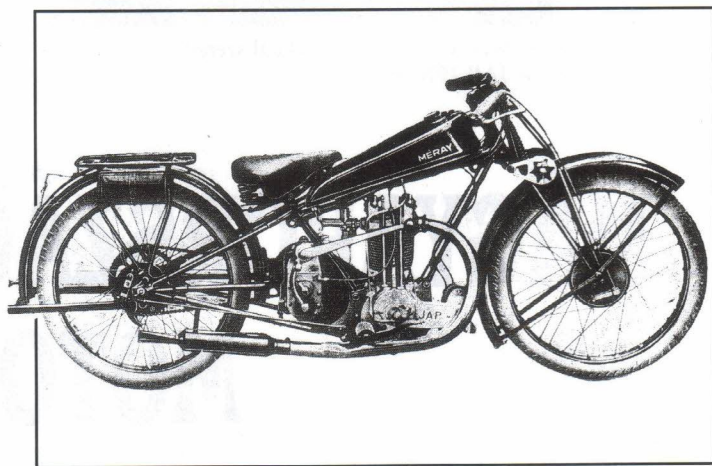
Gyártmány és típus	Tervező, készítő és gyártó	Gyártás		Motor				
		ideje	helye	saját vett	munkamódja	űrtartalma	teljesítménye	
Méray-Sunbeam	Méray-Horváth Lóránt		Budapest		×	4 ütemű		
Méray-Blackburne	Méray-Horváth Lóránt		Budapest		×	4 ütemű OHV		
Méray-Blackburne A.1.	Méray-Horváth Lóránt Méray Motorkerékpárgyár Rt.	1924-1925	Budapest		×	4 ütemű OHV	249 cm ³ 60 × 88	
Méray-Blackburne A.2.	Méray-Horváth Lóránt Méray Motorkerékpárgyár Rt.	1924-1925	Budapest		×	4 ütemű OHV	348 cm ³ 71 × 88	
Méray-Villiers A.3.	Méray-Horváth Lóránt Méray Motorkerékpárgyár Rt.		Budapest		×	2 ütemű	172 cm ³ 57 × 67	
Méray-Blackburne B.1.	Méray-Horváth Lóránt Méray Motorkerékpárgyár Rt.		Budapest		×	4 ütemű SV	248 cm ³ 60 × 88	6,8 LE
Méray-Blackburne B.2.	Méray-Horváth Lóránt Méray Motorkerékpárgyár Rt.		Budapest		×	4 ütemű SV	348 cm ³ 71 × 88	8,5 LE
Méray-Villiers C.1.	Méray-Horváth Lóránt Méray Motorkerékpárgyár Rt.		Budapest		×	2 ütemű	147 cm ³ 55 × 62	
Méray-Villiers C.2.	Méray-Horváth Lóránt Méray Motorkerékpárgyár Rt.		Budapest		×	2 ütemű	247 cm ³ 67 × 70	
Méray-Blackburne			Budapest		×	4 ütemű OHV	174 cm ³ 50 × 88	9 LE
Méray-Villiers			Budapest		×	2 ütemű	172 cm ³ 57 × 67	
Méray-JAP	Méray-Horváth Lóránt Méray Motorkerékpárgyár Rt.	1926	Budapest		×	4 ütemű OHV	245 cm ³ 62,5 × 80	11,6 LE
Méray-JAP	Méray-Horváth Lóránt Méray Motorkerékpárgyár Rt.		Budapest		×	4 ütemű SV	175 cm ³ 60 × 62	3,8 LE
Méray-Villiers	Méray-Horváth Lóránt Méray Motorkerékpárgyár Rt.		Budapest		×	2 ütemű	172 cm ³ 57 × 67	
Méray-JAP	Méray-Horváth Lóránt Méray Motorkerékpárgyár Rt.	1926-1927	Budapest		×	4 ütemű SV	300 cm ³ 70 × 78	6,5 LE
Méray-JAP	Méray-Horváth Lóránt Méray Motorkerékpárgyár Rt.	1926-1927	Budapest		×	4 ütemű SV	346 cm ³ 70 × 90	7,7 LE
Méray-JAP	Méray-Horváth Lóránt Méray Motorkerékpárgyár Rt.	1926-1927	Budapest		×	4 ütemű OHV	346 cm ³ 70 × 90	13,6 LE

Magyarországon készített motorkerékpárok 1894-1945

▶ **A**ttekintve a korai Méray-motorokról rendelkezésemre álló adatokat, képeket, úgy gondolom, kis szerencsével ebből az időszakból még számos érdekes típusuk bukkanhat fel.

Mérayék jól tudták, hogy csak úgy maradhat fenn kicsinyke vállalkozásuk, ha megismertetik,

megkedveltetik motorjait a közönséggel, és rövid időn belül sokan szeretnék az ő gépeiket vásárolni. Azzal is tisztában voltak, hogy ennek legjobb módja, ha sokat versenyeznek és gyakran győznek. A motorok valóban jók voltak, a versenyzők pedig kellően felkészültek és rámenősek, így a Méray név na-



A nagyközönség számára készült 350-es sportmotor. Jól megfigyelhető rajta minden, nagy szériában készített korai Méray-JAP jellegzetesség: a hosszú, lapos tank, az alacsonyra helyezett nyereg, a három párcsöből készített hátsó villa, a Moss-váltó

Váz			Meghajtás módja	Információ		Elkészült darabok száma	Megjegyzés
saját	vett			forrása	dátuma		
x			lánc	Ahol a Méray motor-kerékpárokat készítik Automobil Motorsport	1926/20	1	a cikk szerint dr. Feledy Pál ezzel a motorral nyerte meg a Budapest-Hatvan versenyt 1924-ben
x		háromszög rendszerű váz, elöl két csővel	lánc, 3 fokozatú Moss-váltón át	hirdetés	1924/dec.		ez a gép valószínűleg prototípus, vagy korai versenymotor volt
x		háromszög rendszerű váz, elöl két csővel	lánc, 3 fokozatú Moss-váltón át	Déván I.: Autó Almanach 1924	1925.		Supersport típus rövid tankkal
x		háromszög rendszerű váz, elöl két csővel	lánc, 3 fokozatú Moss-váltón át	Déván I.: Autó Almanach 1924	1925.		Supersport típus rövid tankkal
x		háromszög váz elöl egy csővel	lánc, 2 fokozatú Albion-váltón át	Déván I.: Autó Almanach 1924	1925.		Váradai Ferenc az egyik levelében ezt a típust említi C.2.-ként
x		háromszög rendszerű váz	lánc	Déván I.: Autó Almanach 1924	1925.		
x		háromszög rendszerű váz	lánc	Déván I.: Autó Almanach 1924	1925.		
x			lánc	Déván I.: Autó Almanach 1924	1925.		
x			lánc	Déván I.: Autó Almanach 1924	1925.		
x		háromszög váz elöl két csővel	lánc, 3 fokozatú Moss-váltón át	Motorsport	1926/6.		ez a gép már hosszú tankkal, de még régi első villával épült
x		elöl duplacsőves háromszög rendszerű váz	lánc	fotó a saját gyűjteményemből			a váz valószínűleg azonos a Blackburne motoroknál használt vázzal
x		elöl egycsőves Méray háromszög váz	lánc, 3 fokozatú Moss-váltón át	Automobil Motorsport	1927/2.		az új vázhoz és villához alkalmazkodó lapos, hosszú és elöl kerek tank
x		elöl egycsőves Méray háromszög váz	lánc, 3 fokozatú Moss-váltón át	magángyűjteményben található			legömbölyített, rövid tankkal szerelve
x		elöl egycsőves Méray rendszerű háromszög váz	lánc	Automobil Motorsport	1927/13.		Erdélyi Ferenc versenygépe új, dupla rugós, lengéscsillapító villával
x		elöl egycsőves Méray rendszerű háromszög váz	lánc, 3 fokozatú Moss-váltón át	prospektus			
x		elöl egycsőves Méray rendszerű háromszög váz	lánc, 3 fokozatú Moss-váltón át	prospektus			
x		elöl egycsőves Méray rendszerű háromszög váz	lánc, 3 fokozatú Moss-váltón át	prospektus			„a sportember motorkerékpárja”, de nem verseny gép

gyon sokszor szerepelt a sporttudósításokban és számos fotó jelent meg a kisebb kategóriákban (175, 250 cm³) sikert sikerre halmozó gépekről és vezetőikről. 1924-ben és 1925-ben a cég kínálatában ennek megfelelően jelentős helyet foglaltak el a sporttípusok és kisebb hangsúlyt kaptak a köznapi motorok, bár ilyeneket is készítettek. Az egyik, 1925-ben megjelent típusismertetés végén érdekes megjegyzés olvasható, amely szerint kívánságra JAP-motorokat is beépítenek vázaikba. Ennek valóban nem volt technikai akadálya, de akkor még a Blackburne- és Villiers-gyártmányokat használták. Ez

azt jelenti, hogy előkerülhet korai Méray-gép, vagy ennek prospektusa, fotója JAP-motorral, de eddig ilyent még nem láttam.

Amikor a családi vállalkozás a Hitel Banktól felvett kölcsön révén a Magyar Acélárugyár Váci úti telepére került át és ott majdnem nagyipari körülmények között készítették a motorkerékpárokat, akkor a JAP-motorok beépítése lett az egyeduralgó. Mivel az angol cég nagyon sokféle, csekély eltérést mutató típust kínált, feltehető, hogy ezeket Mérayék is alkalmazták vázaikban, de nem mindegyikből készült jelentősebb sorozat, és így valószínűleg pro-

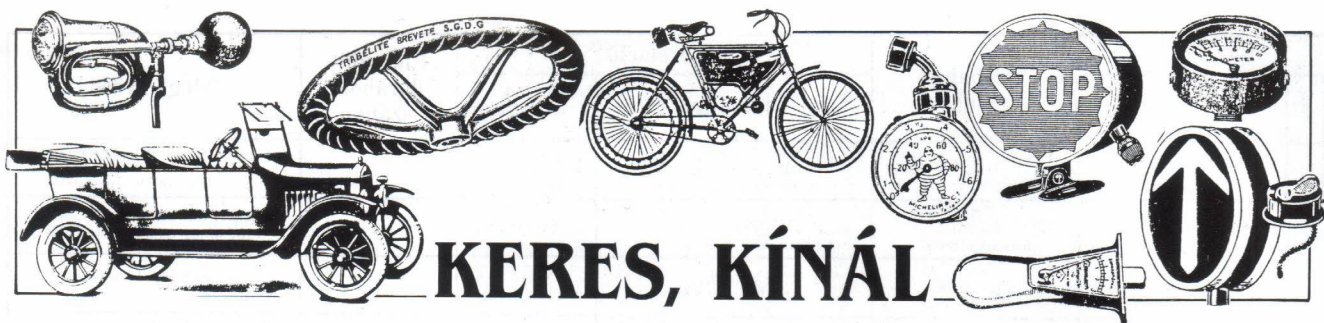
pagandája sem volt. Listába csak azokat a beépítéseket vettem fel, amelyeket valahol megemlít a korabeli sajtó vagy más, hitelesnek tekinthető forrás.

Winkler József mérnök, egykori Méray-versenyző és a cég alkalmazottja említette az AZA-motorok beépítését is. Erről a fogalomról annyit sikerült kiderítenem, hogy ilyen néven a húszas évek második felében, a 175-ös kétütemű motortól a 600-as négyüteműig sok változat készült a JAP égíse alatt, de hogy ezek közül Mérayék melyeket használták, azt egyelőre nem tudom.

Szívesen vennék min-

den erre a kérdésre és más, a Méray-motorokra vonatkozó észrevételeket, kiegészítéseket. A következő részt szintén a Méray-gyártmányoknak fogom szentelni, hiszen a húszas évek második felében és a harmincas évek elején sok érdekes konstrukcióval jelentkeztek a hazai piacon.





KERES

AUTÓ

BMW Isettát, Velorexet, régi DKW-t vagy bármilyen hasonló régi autót, bármilyen állapotban. Hackermüller László, 1131 Bp., Radnóti M. u. 19/a. Tel.: 120-2064.

BORGWARD Hansa 1500-hoz (1950) hátsó lámpákat, pedálokat, üléseket, eredeti gépkönyvet és márkatársakat. Keresek még Tatra 2-603-hoz komplett sebességváltót. Rác Zoltán, 6800 Hódmezővásárhely, Királyszék u. 21. Tel.: (62) 42-299, munkaidőben.

EMW 340-hoz indítómotort, karbutátorokat, lökhárítóabákokat, díztárcsákat, teljes orrdíszléc-garnitúrát, valamint első és hátsó márkajelzést a tartójával együtt. Ugyancsak keresek Vauxhall 12-höz első lökhárítót, díztárcsákat, indítómotort, dinamót, levegőszűrőt, hűtőt, tanksapkát, időmérőórát, ablaktörő mechanikus meghajtást és kapcsolóegységet, külső-belső ajtókilincset, hátsó lámpát és első helyzetjelzőket. Mágóri Zoltán, 1031 Budapest, Huszti u. 39.

FORD Taunus 17 M Superiort bármilyen állapotban, valamint ugyanerről a típusról szóló leírást, kezelési útmutatót. Vincze Csaba, 1133 Budapest, Dráva u. 9. fszt. 1.

FELÚJÍTÁSRA szoruló, 1945 és 1970 között gyártott amerikai autót. Minden típus és minden megoldás érdekel. Ugyanitt keresek még Ford Taunus 17 M P3 TS szerelési könyvet. Bakos Gábor, 6750 Szeged-Algyő, Radnai u. 7.

HÁBORÚ előtti veterán autót bármilyen állapotban. Bodonyi Miklós, 2600 Vác, Nagymező u. 55.

MERCEDES kabriórt vagy limuzint, amelyet 1935 és 1965 között gyártottak. Érdeklődés a 252-7252-es telefonon.

NSU 1000-1200 cm³-es üzemképes motort. Kováts Péter, 7833 Görcsöny, Kossuth u. 9.

OPEL Olympia-féltengelyt vagy hátsóhidat, kilométerórát, olajnyomás- és benzinszintmérő órát, levegőszűrőt, díztárcsát, ajtókilincset, 5,50/16-os gumiköpenyt. Fenti alkatrészeket az 1950-ben kiadott típusához keresem. Futó Levente, 6725 Szeged, Dobó u. 29. Tel.: (62) 27-322.

OPEL Olympia Rekord 1953 és 1964 között gyártott típusaihoz bármilyen alkatrészt (újat vagy használtat), esetleg komplett autót, szakirodalmat és

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.

márkatársakat. Sipos Lajos, 1164 Budapest, Vidám vásár u. 92.

OPEL Kadetthez (1939-es kiadásúhoz) hengerfejet vagy komplett motort, műszereket, porlasztót, hűtőt, feszültség szabályozót, hátsó szélvédőt és egyéb alkatrészeket. Érdekel forgalmi engedély, szakirodalom; márkatársak jelentkezését is várom. Hümpfner Miklós, 1163 Budapest, Thököly u. 35.

PEUGEOT 202-höz (harmincas évekből) 3 db eredeti keréktárcsát és 2 db 5,25-16-os gumiköpenyt. Farkas Antal, 6131 Szank, Vona-dűlő 35.

SKODA 1101-hoz (1948-as évjárat) bármilyen alkatrészt (roncs is lehet), valamint részletes műszaki leírást, szakirodalmat, illetve márkatársakat, akik már felújítottak ilyen típusú gépkocsit. Mészáros Károly, 9351 Babót, Fő u. 59.

MOTOR-KERÉKPÁR

AJS 500-hoz (1926) Binks karburátort, sárvédőket, kézi olajpumpát, kipufogódobot és bármilyen egyéb alkatrészt. New Hudson 600-hoz (1924) váltót kuplunggal, olajtartályt, kipufogódobot és könyököket. AJS 500 OHV-hoz (1931) tankot, villát, első sárvédőt, karburátort és hátsó váztagot. Keresek még 500-as MAG-motorra szerelhető Hajót-olajpumpát. Lukács Olivér, 1165 Budapest, Ezerjó u. 54. Tel.: 112-4828, munkaidőben.

BÁRMILYEN típusú veterán motor-kerékpárt, amely üzemképtelen, roncs állapotú is lehet. Ár-és állapotmegjelölést kérek. Szabó József, 7090 Tamási, Dózsa Gy. u. 84.

BÁRMILYEN gyártmányú oldalkocsit, valamint veterán motorokkal kapcsolatos képeket, leírásokat, kezelési szerelési könyveket. Kutasi Balázs, 7100 Szekszárd, Erkel F. u. 8. IV/14.

BERVA és Panni kismotort, valamint 1947-es 175 cm³-es Czetkához hátsó

kereket, illetve annak lánckerék-meghajtó egységét. Baintner János, 3999 Sátoraljaújhegy, Rákóczi u. 65. Tel.: (41) 21-544, 6-14 óráig.

BMW R69 vagy R69/S típusú motor-kerékpárhoz egy pár szelepfedelet, eredeti, nem javított állapotú, és a hátsó sárvédő fölé szerelhető rácsot, amely a hátsó lengőülést tartja. Beke Sándor, 7621 Pécs, Doktor Várady A. u. 8. Tel.: (72) 16-725.

BMW R12-höz Bosch komplett gyújtórészt, Amal karburátort, lámpafejet, kilométerórát, első-hátsó ülést, tanksapkát, BMW-jelvényt a vázra. Harkó László, 3200 Gyöngyös, Varga László u. 6.

BMW R51/3-hoz és R12-höz alkatrészeket vagy hiányos motor-kerékpárt. Sebők Péter, 8420 Zirc, Malom u. 21.

BSA 500 típusú motor-kerékpárhoz (1950-es) benzintankot, olajtankot, első sárvédőt, hátsó sárvédőt, kormány- és gázmunkolatot, valamint kipufogót. Ugyancsak keresek 1936-os Sarolea-vázat. Magyarai János, 9730 Sásd, Dózsa u. 12.

BSA Golden Flash Twin (1953-as) blokkot váltóval, 1936-os BSA speciál 500-hoz első villát, BSA M20-hoz (1939-es) első villát. Zündapp KS 601-hoz első teleszkópot, első sárvédőt, csepptankot, mintának is. BMW R51-hoz komplett blokkot, 100-as Sachs-hoz berügös blokkot, 1927-es FN 350-hoz (OHV) hengert és hengerfejet. Keresek még 1953-as RT 250-es DKW-vázat, 1938-as Benelli OHV 500-hoz hengert, hengerfejet, leírást és képet, valamint Indian Scout 750-hoz első-hátsó komplett kerekeket, BMW R75-höz kerekeket, Soczó Elek, 5500 Gyomaendrőd, Fő u. 220.

BSA SV250-hoz (1924-es szivartankos-hoz) kerekeket vagy agyakat, abroncsokat, benzintankot, Lucas mágnesgyújtást, dokumentációt és márkatársakat. Futó Levente, 6725 Szeged, Dobó u. 29. Tel.: (62) 27-322.

CSEPEL 125-höz tankmatricát, újszerű állapotú hátsó sárvédőt, csomagtartót, lengéscsillapítót. Ladányi Krisztián, 1213 Budapest, Mogyorós u. 17. Tel.: 277-7025.

CSEPEL 100/48-hoz lámpát, komplett motorblokkot és ülést. Ugyancsak keresek háromkerékű Messerschmittet hiányos állapotban is. Nagy Attila, 8000 Székesfehérvár, Aradi u. 93.

GILLET 500-hoz (1931-es) alkatrészkatalógust és márkatársakat, valamint 1927 és 1930 között gyártott Triumph-Coventry-hez bármilyen dokumentációt. Fodor Péter, 1204 Budapest, Akácfa u. 87.

JAWA 250-hoz (1969-es kiadásúhoz) komplett első lámpát, 3 db 2-es túlméretű gyűrűt, bal oldali kipufogókönnyököt hollandierrel, kilométerórát, ülést, feszültség szabályozót, kormányt gázcsokkal, küllőket, kilométeróra-spirált. Esetleg IZS-blokkot és -váz-alkatrészeket adok cserébe. Hartmann Zsolt, 2421 Nagyvénym, Káliai u. 9.

JAWA 350 OHV-hoz a vezérlés fogaskerekeit, olajszivattyút, jobb oldali takarólemez. Esetleg mintát az újragyártásukhoz. Ugyanitt keresek NSU Supermaxhoz komplett első villát, lámpát, hátsó lámpát, üléseket. Simson 250-hoz kétszemélyes ülést (cserébe egyszemélyest tudok adni), és BMW R69/S motor-kerékpárt. Beke Lajos, 8638 Balatonlelle, Révai u. 10.

KROSSZ Pannónia MC67-hoz első-hátsó sárhányókat, nyerget, erősített kormányt. Piros tankos, sárga tankos Turánt és lemezváz Csepeleket, lehetőleg kompletten. Burányi Gyula, 1039 Bp., Losonc u. 5.

KROSSZMOTOROKAT a 60-as évekből és ezek alkatrészeit (CZ, Jawa, Pannónia, Danuvia, BSA, DOT, Greeves, AJS stb.). Keresek még 1970-es, nem peres krosszgumikat. Cserelhetőséget, alkatrészt, gyári gépkönyvet márkatársaknak biztosítok. Dani Péter, 2030 Érd, József Attila u. 10. Tel.: (23) 45-429.

LEVIS CB250, 350 és 500 típusú, bármilyen állapotú veterán motor-kerékpárt, ezek alkatrészeit és leírásait, gépkönyveit. Molnár Miklós, 9700 Szombathely, Budai Nagy Antal u. 31.

NSU 251 OSL-hoz alkatrészeket, szerelési könyvet ármegjelöléssel, ugyanitt várom márkatársak jelentkezését. Lajtos György, 1111 Budapest, Kruspér u. 2-4. A 1016

NSU 351-hoz vázat, első villát, sárvédőket, kerekeket és ülésnyerget. Sokol TR 600-hoz tankot, hátsó kereket, hengerfejet, kuplungot és fedelet, mágnesgyújtást, vezérműrészt és fedelet. Keresek még katonai Uralhoz (főleg vázához) alkatrészeket, akár roncs állapotban is. Farkas Antal, 6131 Szank, Vona-dűlő 35.

PANNÓNIA TLB 250-et, TLD 250-et. Tündét, valamint krossz Pannóniát és Danuviát. Csere is érdekel. Balogh László, 5600 Békéscsaba, Szegefu u. 96.

PANNÓNIA P10-hez komplett motorblokkot kevés kilométerrel. Zóka Csaba, 7632 Pécs, Éva u. 3. 5/16.

PUCH motorkerékpárt, amelyet 1927 és 1942 között gyártottak, valamint Zündapp KS750-et vagy láncmeghajtású NSU-t. Tel.: 252-7252.

RÉGI krosszmotorokat és alkatrészeket hibás állapotban is (CZ, Jawa 250-350, Pannónia, Danuvia, DOT, AJS, BSA és Matchless). Keresek még 19-es krosszgumikat. Nyomravezetőnek 20 százalék jutalom! Szebin János, 2030 Érd, Felső utca 140. Tel.: (23) 45-439.

SACHS 100-hoz (1938, Wanderer) gázmarkolatot, első és hátsó lámpát, 26 x 2/4 külső és belső gumit, valamint bármilyen, ezzel a típussal kapcsolatos műszaki leírást. Hajdú Péter, Tel.: (62) 19-877, 19 és 21 óra között.

SAROLEA 350-hez kipufogót, üzemanyagtartályt, kerekeket, váltókulisszát, karburátort. Ilija József, 6782 Mórahalom, Május 1. u. 5.

SAROLEA 350-hez Amal karburátort, FN Saharához kerekeket, Victoria KR35 SN-hez komplett első villát, D-Rad R04-hoz tankot, komplett első részt, Sun karburátort, kerekeket. Zilahi Zoltán, 5900 Orosháza, Bajnok u. 12/b. Tel.: (68) 02-334.

SIMSON 250 típusú, négyütemű motorkerékpárhoz berügőtengetlyt, kuplungbovont, szelepzárat és kilométerórát. Tóth József, 3910 Tokaj, Klapka u. 2.

TRIUMPH, New Hudson, Gillet, Puch, AJS motorkerékpárokhoz alkatrészt, szakirodalmat, márkatársakat, valamint bármilyen típusú veterán motorkerékpárt és annak alkatrészeit. Bertalan Zoltán, 5094 Tiszajenő, Vasút u. 197.

URAL 650 cm³-es oldalkocsis motorkerékpárt vagy ugyancsak oldalkocsis Dnyepert, Junak 350-et és Tünde robogót. Üzemképes és üzemképtelen, forgalmi engedéllyel rendelkező motorok egyaránt érdekelnek. Keresek még MZ-oldalkocsishoz eredeti hidraulikus fékrendszert, P21-hez lehetőleg új főtengetlypárt, valamint ugyancsak új főtengetlyt Danuviahoz. Varga János, 7500 Nagyatád, Mező u. 97.

VELOREX 350-hez bármilyen leírást, szakirodalmat és képanyagot, lehetőleg eredetit. Ugyancsak keresek régi 350-es Jawa-motorblokkhoz gépkönyvet és szerelési segédletet. Tóth Tibor, 7624 Pécs, Boszorkány u. 2.

VELOREX típusú rokkantjáromvet. Bármilyen megoldás érdekel. Kóhalmi Győző, 1046 Budapest, Papp József tér 13. Tel.: 169-3019, egész nap.

ZÜNDAPP KS600-hoz első villát, KS750-hoz oldalkocsivázat, első sárvédőt és légszűrőt, valamint NSU Max-hoz első villát és vázat. Győrffy Imre, 2347 Bugyi, Rákóczi út. 70.

ZÜNDAPP DS350 négyütemű (1937-40) motorkerékpárhoz bármilyen alkatrészt, dokumentációt. Révész Kornél, 4623 Tuzsér, Lónyay u. 20.

ZÜNDAPP KS600-hoz (1936-os) vázat, oldalkocsi nélkül, hengert, szelep-

fedeleket, gyújtásforgórészt, berügőkart fogaskerékkel együtt, kardántengelyt, differenciálházat, karburátort légszűrővel, valamint műszaki leírást, rajzot. Gyöngyösi Dániel, 1033 Budapest, Szérúrkert u. 29.

VEGYES

AUTÓ-MOTOR 1937/1., 1938-39., 1946-49. évfolyamait vagy példányait, az Automobil és Motorsport 1928/11., 12., 18., 1929-30-31. számait, az Úrvezető 1927 és 1931 közötti példányait. Keresem még az Autó 1928 és 1931 közötti számait, a Kerék 1928 és 1933, 1939 és 1943 közötti számait, az Automobil és Motorújság, valamint az Autó-Traktor 1931 és 1934-es egész évfolyamait vagy egyedi példányaikat. Érdekel még 1945 előtti autós-motoros eladási katalógus, autós- és motorversenyeken készült eredeti fényképfelvételek 1970-ig és a KMAC szentkoronás kék-sárga klubzászlója. Köszönettel veszek mindennemű felvilágosítást, fényképeket stb. Nagy Géza karosszéria-készítőtől, valamint keresem Lány Dezső által készített mellszobrárt. Keresek még pénzverdei forgószámlós vasutat, Mometta III. fényképezőgépet. Burányi Gyula, 1039 Budapest, Losonc u. 5.

LIENER György: Autótípusok című könyvének legelső (1958-as) és második (1961-es) kiadásait. Wagner Ferenc, 2040 Budaörs, Köhid u. 23. Tel.: 153-7037.

AUTÓ-MOTOR 1955 előtti évfolyamait hiánytalanul, az 1956. év 11., 16., 21., 22., 23. és 24. számát, az 1957. év 23. és 24. számát, az 1958. év 24., valamint az 1959. év 24. számát. Berta Gyula, 2629 Máriaosztra, Kossuth L. u. 22.

AUTÓ-MOTOR 1955 és 1968 között megjelent számait, valamint szakirodalmat és képeket az Ikarus 31, 60, 620, 55, 66 és 556 típusaihoz. Koncz Gábor, 7400 Kaposvár, Bajcsy-Zs. u. 77/a.

JAWA Mustangról mindenféle dokumentumot (gépkönyvet, robbantott ábrákat, alkatrész-katalógust), esetleg idegen nyelvűt is. Tokár Gábor, 3231 Gyöngyössolymos, Jókai M. u. 98.

HÁBORÚ előtti plakátokat, zománctáblákat, plaketteket, prospektusokat, kezelési könyveket és alkatrész-katalógusokat. Csere is érdekel. Jambrikovits, 1115 Bp., Bartók Béla út 131/b. Tel.: 31 74437160, fax: 31 74500853.

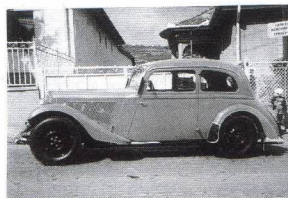
LIENER György: Autótípusok c. könyvének 1958., 1961., 1964. és 1969-es kiadásait, valamint angol, amerikai és német motorkerékpárokról szakirodalmat, fotókat és leírásokat, továbbá 1960 előtti autókkal és motorkerékpárokkal foglalkozó könyveket, újságokat. Horváth Norbert, 8900 Zalaegerszeg, Petőfi út 12.

SAKIRODALMAT, leírásokat keresek 500 cm³-es Triumph oldalkocsis motorkerékpár restaurálásához. Várom márkatársak jelentkezését is. Vajai László, 8400 Ajka, Alkotmány u. 7. Tel.: (88) 12-854, munkaidőben.

KÍNÁL

AUTÓ

ADLER Triumph Junior 1E Limousine-t restaurálás után, eredeti esztétikai és műszaki állapotban, érvényes műszaki vizsgával és sok tartalék alkatrészrel (négy motor, kettő váltó, féltengelyek, porlasztók, indítómotor stb.). Ugyancsak kínálok egy Ford A típusú gépkocsimotort. Telefon: (34) 81-868.



ADLER személygépkocsizhoz blokkot és futóműalkatrészeket, Fordhoz blokkot, Tatraplant bontásra. Pulai Sándor, 6065 Lakitelek, Szikra u. 67.

BMW 600-hoz (1958-as) első futóművet, kormányművet, új főtengetlyt, első homlokajtót üveggel, hátsó üveget, oldalajtó-üveget és benzintankot. Polski 126-hoz bal oldali ajtót újszerű állapotban, valamint új karburátort. Ugyanitt kínálok FIAT Topolinohoz (kis fékdobos típusúhoz) benzintankot, fékfedeleket munkahengerrel és fékdobokat. Lőrincz József, 1039 Budapest, Mátyás király u. 76. Tel.: 160-9584.

DKW F102 típusú, 1965-ös kiadású gépkocsi, engedélyezett Wartburg-motoros beépítéssel, műszakira felkészítve, 50 ezer forintért. Műszakival 62 ezer forint. Harmann Attila, 8200 Veszprém, Egy J. u. 31/a.

DKW Meisterklasse, 1938-as gyártású, favázis személygépkocsi, érvényes műszaki vizsgával eladó. Érdeklődni a 137-1867-es telefonon.

DKW Sonderklasse 1955-ös kiadású veteránautót restaurálásra szoruló állapotban. Varga Béla, 7551 Lábod, Szabadság u. 15.

DKW 600-hoz (a Trabant elődje) komplett motort és váltót, Velorex rokkantkocsit, Octavia komplett motort és indítót, Skoda Felicia télitétőt, UAZ- és GAZ-hidakat, terepváltókat, hűtőt, Dacia 1300-hoz váltót, kormányművet, első futóművet, ablaktörőmotort karokkal és hűtőmotort, Terra 150-es kerti traktort tartozékokkal együtt. Oroszki Pál, 3109 Salgóbanya, Balassi u. 7.

FIAT 500 veteránautót megkímélt állapotban. Tel.: (84) 10-391.

FIAT 500 jó állapotú, piros személygépkocsi, 2 év műszakival és magnós rádióval 28 ezer forintért eladó. Érdeklődni a (27) 10-739-es telefonon.

FIAT Topolino-motort, Mercedes 300 SE-t (1962-es kiadású) tartalék karosszériával, sok alkatrészrel, rossz állapotban. Mercedes 280 CE Coupét a javításhoz szükséges gyári alkatrészekkel, 1303-as Volkswagenhez műanyag

első sárvédőket, (Kärcher) 4 cm szélességgel, két darab műanyag hátsó sárvédőt, eredeti, jó állapotú sárvédőket, csomagterfedeleket, motortérfedeleket, sajtolt, lemezes első lengőkart, felújított gömbfejekkel és sok más egyéb Bogáralkatrészt. Ugyanitt kínálok még BMW 2002-höz szériaalkatrészeket. Beke Lajos, 8638 Balatonlelle, Révai u. 10.

FORDSON 1922-es évjáratú traktor eladó, esetleg az 1920-as évekből származó Lanz traktor-alkatrészekre cserélhető. Jambrikovits, 1115 Bp., Bartók Béla út 131/b. Tel.: 31744-37160, fax: 3174500853.

FORD Taunus 17 M-et (1965-ös kiadású) soros, négyhengeres motorral, jó állapotú karosszériával, kétéves műszakival és tartalék gyári alkatrészekkel (vezérműtengetlyek, szelepek, dugattyúk, gyűrűk, váltó- és futóműalkatrészek, szélvédők). A négysebes, kormányváltós gépkocsi ára 20 ezer forint. Ugyanitt kínálok 1981-es kiadású Ford Taunus 17 M kupét, 1500 cm³-es, négyhengeres V-motorral, valamint Volkswagen Bogárhoz hátsó ablakfűtést, szélvédőket, sárvédőket és kárpitokat. Opel Olympia és Kapitán gyári dugattyúkészletet, 80,48 mm-es méretű és egyéb gyári új alkatrészeket. Hencsik Gábor, 7100 Szekszárd, Remete u. 17.

FORD Cortina Consul 1966-os évjáratú, 2 db személygépkocsi. Az egyik lejárt műszakival, a másik szétbontott állapotban rengeteg pótalkatrészrel, alkatrész-katalógussal és szerelési könyvvel. Irányár: 75 000 Ft. Oláh András, 8000 Székesfehérvár, Munkácsy u. 6/a. 2/11.

FORD Taunus P3F (15M) típusú gépkocsi szétszerelve, hiánytalanul, valamint Ford Taunus P3TS (17M)-karosszériát. Juhász György, 5666 Medgyesegyháza, Gárdonyi u. 14.

FORD Escort de Luxe, 1970-es kiadású személygépkocsi, rengeteg tartalék alkatrészrel. Irányár: 30 000 Ft. Dudás Attila, 3534 Miskolc, Mária u. 6.

FORD Zodiac hathengeres, főhéher, nagyon szépen restaurált személygépkocsi, főleg befektetőknek, 300 ezer forintért. Pausz Ervin, 1021 Budapest, Széher u. 50.

HOFFHERHEZ főtengetlyt, hajtórúdat csapággal, külső és belső köpenyt. Kéthengeres Robur dízelhez főtengetlyt, komplett Skoda Octavia kombit (1202-es), valamint négyütemű, vízhiűtéses, 27 lóerős Slavia dízelt. Zahuczky József, 6041 Kerekegyháza, Dózsa Gy. u. 74. Tel.: (76) 71-121.

► **LAND ROVER** 109 terepjárót, 1963-as kiadásút, teljesen eredeti állapotban, 87 ezer kilométerrel, második tulajdonostól. A 2,3-as benzintorral szerelt gépkocsin 1981-ben gyári fékcsere-t hajtottak végre, az autóban légkondicionáló, vonóhoroggal felszerelve. Műszakija jelenleg is érvényes. Mágori Zoltán, 1031 Budapest, Huszti u. 39.

MERCEDES W123-hoz mindenféle új és bontott alkatrészt. Zsáka Olivér, 1125 Budapest, Kiss Áron u. 15.

MOSZKVIC 402-t bontva. Czirik Attila, 6800 Hódmezővásárhely, Kis-tópart u. 3. 1/3.

MOSZKVIC 408-at egyben vagy bontva. Németh István, 7633 Pécs, Endresz Gy. 13. 1/1.

MOSZKVIC 408-hoz motort, váltót, futóműveket, kormányművet és egyéb alkatrészeket. Bajka László, 2524 Nagysáp, Kossuth u. 25.

NSU Prinz IV típusú autót, valamint 1958-as Lloyd Alexander 600 cm³-es autót. Vad Lajos, 5420 Túrkeve. Zrínyi u. 3.

NSU Prinz 600 nem szinkronizált sebességváltójához fogaskerekeket, kardáncsuklót, valamint ugyanehhez a típushoz jó állapotú hátsó futóművet. Mészáros György, 1039 Budapest, Zrínyi u. 24. Tel.: 160-9142.

NSU-hoz két fékhengert, fékhengerdugattyúkat, gumigyűrűkkel és porvédősapkákkal, motorházatetőt, csomagtartótét, karosszériaelemeket, benzintankot és valamennyi ablaküveget. Kínálok még gyári szerelőkönyvet az összes típushoz, nagyon sok képpel illusztrálva, Horváth Zsolt, 8360 Keszthely, Gagarin u. 33.

OPEL Olympiát, 40 évest, eredeti állapotban, érvényes műszaki vizsgával első kézből. Tóth István, 1204 Bp., Szatmár u. 10.

OPEL Kadett B 1,1, 1966-os évjáratú gépkocsit, érvényes műszaki vizsgával és sok alkatrészrel. Gombkötő István, 8000 Székesfehérvár, Bajmóczy u. 13. Tel.: (22) 25-023.

OPEL Kapitán II-III. kategóriás, 1958-as kiadású, Opel Kapitán V. kategóriás 1958-as kiadású, valamint ugyancsak 58-as Opel Kapitán-fődarabok eladók. dr. Hancsicsák József, 6500 Baja, Tessedik u. 9/e. Tel.: (79) 25-448.

P70 limuzin, 33 éves, négy személyes veterán személygépkocsit, amely gyári és szabványos, új alkatrészekkel restaurált, új gumikkal ellátott, karambolmentes fémvázú és fa-műanyag karosszériájú, 800 kg önsúlyú, biztonságos, mechanikus fék- és 12 V-os elektromos berendezésű, fogasléces kormányművű, 690 cm³-es alapteretű, kéthengeres vízhűtéses motorú, 3+1

fokozatú fronthajtóművű. Végsebessége 100 km/ó, fogyasztása 7-8 liter/100 km. Az autó műszaki vizsgájához csak ajtótoimítás-cserére és fényezésre van szükség. Kínálok még ugyanehhez a típushoz és elődeihez (DKW 700/1936 és IFA 700 F-8/1946) alkalmazható gyári új és használt, de jó állapotú alkatrészeket, fődarabokat. P70-et, 34 évest, pirosat, valamint Trabant 601-et, 20 évest, fehérét, általánosan felújított, leadott rendszámú személygépkocsikat, és ezekhez alkalmazható új fődarabokat, gumikat igényeseknek. Mélyhűtőt és fűnyirógépet beszámítok. Válaszlevélhez bélyeget kérek. Bognár István, 6070 Izsák, Kossuth u. 95. 9-15 óra között.

SKODA Octavia Supert, 1962-es kiadású, felújított állapotban, 1993. augusztusig érvényes műszakkal 60000 Ft-ért. Szilágyi Tamás, 2220 Vecsés, Báthory u. 47/a délután.

SKODA Feliciát érvényes műszaki vizsgával. Sipos Lajos, 1164 Budapest, Vidám vásár u. 92.

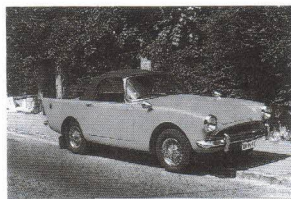
SKODA 1201 Sedant 80 százalékgig felújított állapotban, kárpitozás és vizsgáztatás előtt. Ugyancsak kínálok 1962-es nagykerékű Wartburgot, felújítva, vizsgára készen, tartalék alkatrészekkel. Pásztor Renáta, Tel.: (72) 10-444/355, 356 m., munkaidőben.

SKODA Felicia 1959-es kiadású, felújított, kitűnő állapotban 500 ezer forintért. Esetleg 250 ezer forintig fiatal Ladát beszámítok. Ugyanitt kínálok 1984-es kiadású Skoda 110R-t felújított karosszériával, motor nélkül, valamint 1972-es Skoda 110R-t jó állapotban 1993-ig érvényes műszakkal. Kínálok még ugyanehhez a típushoz szélvédő üvegeket. Nagy Attila, 4032 Debrecen, Mikszáth u. 69. IV/15.

SKODA Feliciát, 1961-es évjáratú, teljesen felújítva, eredeti alkatrészekkel, téli-nyári tetővel, 1993-ig vizsgáztatva. (3-4 éves dízel-csere is érdekel.) Kínálok még Feliciához kormányművet, differenciált, féltengelyt, szelepeket, kéttörkű szívócsontot, fékmunkahengereket, vízpumpát, kipufogócsontot, karburátort és kormányösszekötőt. Tóth András, 2120 Dunakeszi, Vadász u. 30/a.

STEYR Puch 650 T (kontyos) típusú személygépkocsit felújított, üzemképes állapotban. Az 1968-as kiadású gépkocsi irányára 35 ezer forint. Balázs Pál, 3980 Sátoraljaújhely, Köztársaság u. 39.

SUNBEAM Alpine 1962-es kiadású, 1600 cm³-es, nyitott sportkocsi restaurált állapotban eladó vagy elcserelehető. Érték: 990000 Ft. Beszámítok kis nyugati gépkocsit 1300 cm³-ig, 350000 Ft értékben. Bódis Károly, 8360 Keszthely, Honvéd u. 47.



TATRA 57A típusú, 1938-as kiadású gépkocsit félig restaurált állapotban. Matasik Pál, 1028 Bp., Sóvírág u. 7/a.

SIMCA Aronde-ot, 35 évest, restaurálva 90000 Ft-ért. Tóth István, 1204 Bp., Szatmár u. 10.

TRABANT 500 motorhibával, olcsón eladó. Megtekinthető: Fási István, 2040 Budaörs, Károly király u. 78.

VOLKSWAGEN 1200, 1962-es évjáratú, sűrűváz-as-lökhárító, érvényes műszaki vizsgával eladó. Érdeklődni a (62) 53-995 telefonon, az esti órákban.

VOLKSWAGEN Bogart felújított motorral. Ugyanitt nyolcéves, felújított 126-os Polski FIAT-ot 80000 Ft-ért. Tel.: (85) 60-671.

VOLKSWAGEN 1200-as és 1300-as Bogárhoz rengeteg alkatrészt jelképes áron. Pécsi Béla, Orosháza, Oláh István u. 50.

VOLVO 121 (Amazon) 1966-os évjáratú személygépkocsi, sok tartalék alkatrészrel. Tel.: 133-6204.

WARSAWA-szélvédőt, hátsó üveget, üzemyang-szivattyút, dinamót és hátsóhidat. FIAT Regata kombihoz ötödik ajtókat kompletten, Nagy Attila, 8000 Székesfehérvár, Aradi u. 93.

MOTOR- KERÉKPÁR

ARDIE 125 cm³-es, jó állapotú motor-kerékpárt. Czövek Benjámin, 2750 Nagykőrös, Kossuth L. u. 50. Tel.: (20)51-620.

BMW R51/3 típusú oldalkocsis motor-kerékpárt, üzemképes, jó állapotban, NSU Max 250 típusú motor-kerékpárt üzemképesen, rendszámmal, Triumph Nürnberg 250 típusú üzemképes motor-kerékpárt fényezés előtti állapotban, valamint négyütemű Simson 250 típusú motor-kerékpárt, jó motorral, fényezéshez szét-szedett állapotban. Fehér Lajos, 6600 Szentes, Sáfrán M. u. 2. Tel.: (63) 12-862.

BMW R51 oldalkocsis motor-kerékpárt, Sarolez 350 cm³-es blokkot, NSU OSL-hez 2 db kereket, 250-es és 350-es Victoria- és Horex-alkatrészeket, Berva robogót, négyhengeres Bosch gyújtómágnest, valamint 500-as FN-hez tankot és olajtartályt. Horváth Ferenc, 6724 Szeged, Teréz u. 46/B. Tel.: 62/11-438.

BMW R35 és Triumph BD 250W motor-kerékpárokat, üzemképtelen állapotban, áron alul. Fodor Péter, 1204 Budapest, Akácfa u. 87.

BMW R26-ot (1956-os) üzemképesen, jó állapotban műszakkal és biztosítással. A kipufogódob, a kilométeróra, a tankapszaka és a hátsó lámpa idegen alkatrészekkel van pótolva. Buzás Attila, 8200 Veszprém, Kádártai u. 42.

BMW R25/3-hoz alkatrészeket: motorblokkot váltóval és főtengellyel, vezérműtengelyt stb. Cser Zoltán, 7341 Csikóstóttos, Szabadság u. 152.

BMW R71 motor-kerékpárt. Ágoston István, 5500 Gyomaendrőd, Bajai u. 66.

BSA 500 SV-t (1935 és 40 között gyártott típust) villa, sárvédők és hátsó

vázrész nélkül. New Hudson 500-hoz (1930) tankot, NSU Max-tankot, 100-as Csepelhez lemezvillákat, valamint balos oldalkocsit kompletten. Jawa 250-et (1950) blokk és sárvédők nélkül, Jawa 250 (1940) blokkot hiányosan, továbbá SHB-t blokk és első sárvédő nélkül. Lukács Olivér, 1165 Bp., Ezerjó u. 54. Tel.: 112-4828.

CZ 175 típusú, 23 éves, csepptankos motor-kerékpárt, megkímélt, eredeti állapotban, 29 ezer kilométerrel, ép, gyári fényezéssel és krómózással, 19 ezer forintért. Cseke Attila, 4029 Debrecen, Eötvös u. 21. Tel.: (52) 26-888.

CSEPEL 125 cm³-es (teleszkópos és lemezvillás) és 2 db 350-es tankváltós IZS motor-kerékpárt. Farkas Antal, 6000 Kecskemét, Szinyei Merse Pál u. 10.

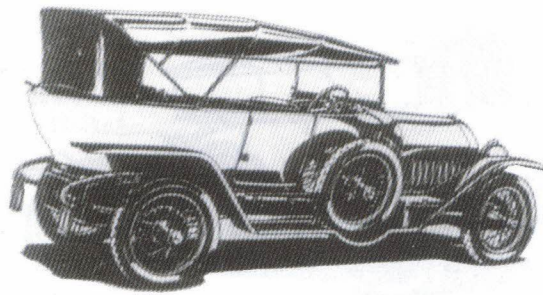
CSEPEL 125 típusú, 1951-es kiadású motor-kerékpárt, forgalmival restaurálatlanul, de üzemképes és eredeti állapotban, valamint egy 1963-as kiadású 350-es Junakot 95 százalékgig restaurált állapotban. Ugyanitt kínálok Dongó, Berva, Panni, Simson SR1, Simson SR2, Jawa Pionir, Csepel 125, Danuvia K55, Czetka 125-150, Csepel 250, Csepel 250TL, Pannónia TLT, Simson 250, IZS 49, IZS 56 típusú motor-kerékpárokhoz fénymasolt, robbantott-ábrás alkatrész-katalógust. Szabó István, 5000 Szolnok, Keskeny J. út 23. fsz. 1. Tel.: (56) 34-537.

CSEPEL 125 cm³-es, 1958-as kiadású, teljesen felújított motor-kerékpárt tartalék alkatrészekkel, valamint egy 250 cm³-es, 1960-as kiadású, teljesen felújított Simsont. Szabó Frigyes, 2381 Táborfalva, Kossuth u. 156.

DANUVIAHOZ első sárvédőt (250 Ft), üzemyangtankot (500 Ft), szerzősládat (200 Ft), első-hátsó lámpát (200 Ft/db), hátsó teleszkópot (200 Ft/db), vázat (600 Ft), kipufogódobot (200 Ft), kormányt (200 Ft), láncvédőt (200 Ft), kilométerórát (150 Ft), hátsó láncereket (150 Ft), első teleszkópburkolatokat (150 Ft/db), első teleszkópszárakat (300 Ft/db). **BMW** R25/3-hoz sebességváltókat (500 Ft), **BMW** R51-hez légszűrőt (900 Ft), hátsó tengelyt (900 Ft), M72-höz motort (3 ezer Ft), váltóházat (1000 Ft), lámpatartót (300 Ft), ETZ 250-hez 16 colos tárcsafékes első kereket gumival (2800 Ft), hátsó lámpát (400 Ft), hátsó sárvédőt (400 Ft), gyújtáskapcsolót (200 Ft), kormányt (250 Ft), gázmarkolatot (250 Ft), kuplungkart tartóval (250 Ft), komplett olajfeket (1700 Ft), kilométeróra-tartót (300 Ft). Szabó József, 7090 Tamási, Dózsa Gy. u. 84.

DKW II. világháborús katonai motor-kerékpárt. Érdeklődni: (80) 61-375 telefonon.





DKW 350 sivatagi vázat, hiányos blokkot, lemezvillás Csepel-alvázat, Puch kéthengeres blokkot. Beke Lajos, 8638 Balatonlelle, Révai u. 10.

DKW 350-hez (1945-öshöz) 2 db motorblokkot, tankot, vázat, első kereket és sárvédőket. Berva-motorblokkot egyben, jó állapotban. Csepel 125-höz kerekeket és egyéb alkatrészeket, valamint 250 cm³-es BMW-motort, kuplung nélkül. Farkas Antal, 6131 Szank, Vona-dűlő 35.

DNYEPER motorkerékpár (sivatagi változat) oldalkocsival, 100-as Csepel, P10, Pannónia T5, Military MZ 250, Szentesi-féle „kis Wehrmacht” oldalkocsi, valamint üzemképtelen Danuvia eladó. Tel.: 153-8932 reggel és este. **FN** motorvázat, üres blokkot, 125-ös ikerdugattyús Puch-motorblokkot kompletten. Magyarai János, 9730 Sásd, Dózsa u. 12.

SIMSON Electronicot nullkilométerrel, 40 000 Ft-ért. Régi Delta vagy más kismotort 10 000 Ft-ig beszámítok. Zsákai Olivér, 1125 Bp., Kiss Áron u. 15.

HARLEY-DAVIDSON WLA 750 típusú, 1942-es kiadású, felújításra szoruló motorkerékpárt. Hiányzik: első-hátsó lámpa, kipufogódob (könyökök megvannak), fékbokab. Irányár 250 ezer Ft. Érdeklődni a 26/26-093 telefonon.

IZS 350 cm³-es, forgalomból kivont, hiányos motorkerékpárt (első kerék hiányzik) 14 ezer forintért, valamint egy ugyancsak forgalomból kivont hiányos Jawa Mustangot. Tóth Sándor, 4028 Debrecen, Dicsőfi u. 11.

IZS Planeta 3 (350 cm³-es), héteves, jó állapotú motorkerékpár friss műszaki-val eladó. Fazekas Péter, 8100 Várpalota, Jókai u. 5. II/5. esti órákban.

JAWA 350 cm³-es csepptankos, gyári állapotú motorkerékpárt igényesnek, valamint egy 350-es CZ Jawát forgalmival motorblokk nélkül sok alkatrészrel és egy bukósisakkal. Telefon: (28) 30-467.

JUNAK-oldalkocsit és egyéb alkatrészeket, Duna oldalkocsihajtót, P 20-as motorkerékpárt, valamint egy NSU 600 típusú autót. Németh Attila, 1124 Budapest, Sashegyi u. 12. fszt. 1.

JAWA 350 Velorex-oldalkocsival 1993-ig érvényes műszakival eladó. Érdeklődni Siófok, Diós Csilla u. 25. sz., 16.30 után.

PANNÓNIA P21 első-hátsó lámpát, üzemanyagtankot, üres blokkot, sárvédőket, különböző állapotú hét- és kilenc bordás hengereket, hengerfejekeket, új főtengelyt, váltócsapágyakat, gyújtáshoz álló- és forgórészt, feszültség szabályozót, két darab kipufogódobot, szerszámtartó dobozt, láncvédőt, gyújtásoldali takarólemez, első és hátsó teleszkópotak, 18-as kereket csak első keréknek, valamint egy 16-os MZ hátsó kereket, egy 250-es ETZ-üzemanyagtankot. Kínálok még P20-vázat, rendszerrel és forgalmival, sok egyéb alkatrészrel. Martonosi Zsolt, 6900 Makó, Holló u. 5/a.

PANNÓNIA P21-et friss műszakival, sportkormánnyal, rengeteg alkatrészrel, 12 V-ra átalakítva. Markó Mihály, 6320 Solt, Havas u. 12. Tel.: 621. **PANNÓNIA** T1-et felújított motorral,

15 ezer forintért, valamint egy veterán Csepel 125D-t felújítatlan gyári blokkal, sok tartalék alkatrészrel 10 ezer forintért. Kínálok még Panni-blokkot porlasztó nélkül és Csepel 125/49 blokkot. Lovas László, 1188 Budapest, Kisfaludi u. 48.

PANNÓNIA P10 és T1,5 (29 éves) leadott rendszámú motorkerékpárt, bármelyikhez köthető Duna (29 éves) oldalkocsit, általánosan felújított állapotban, gyári (fekete-narancsvörös) fényezésűek igényeseknek. Válaszlevélhez bélyeget kérek. Bográn István, 6070 Izsák, Kossuth u. 95.

PANNÓNIA P20-at jó állapotban, 1993. júliusig érvényes műszakival. Gebaner András, 8300 Tapolca, Kazincsi tér 7/a/603.

PANNÓNIA TLF 250 típusú, 1960-as kiadású motorkerékpárt, elektromos hiányosságokkal, műszaki nélkül, jó állapotban. Ugyancsak kínálok T5-motorblokkot, rengeteg tartalék alkatrészrel. 125-ös Danuvia- vagy Csepel-csere is érdekel. Varga Zsolt, 5052 Újzászs, Galamb u. 1.

SIMSON mopedet kifogástalan műszaki és esztétikai állapotban. (Gyártási év: 1964). Schindler István, Nemesvámos, Perkáta u. 57. Tel.: (80) 65-092.

SIMSON pedálos (1960-63) kismotorokat. Ugyanitt kínálok még 1954-ben gyártott 50 cm³-es Sachs kismotort, tartalékblokkal, üzemképes állapotban. Nyéki András, 9200 Mosonmagyaróvár, Beloiannisz u. 8. Tel.: (98) 13-257. **SIMSON** 425 S típusú, 1958-as kiadású, négyütemű, kardántengelyes, teljesen felújított veterán motort, érvényes forgalmi engedéllyel. Érdeklődni: 1163 Budapest, Veres Péter u. 64.

SIMSON Star, Schwalbe és Komfort bejártatott és új motorblokkokat, valamint üzemképes P21-et tartalékblokkal, teleszkóppal. Nyara Ágnes, 1162 Budapest, Legenda u. 4.

SIMSON SR 2E 64-est, kifogástalan, eredeti állapotban, tartalék alkatrészekkel. Irányár: 22 000 Ft. Kovács Lajos 7400, Kaposvár-Töröcske, Gyöngyvirág u. 2.

SIMSON 250, Pannónia P21 és egy frissen vizsgáztatott Csepel 125 motorkerékpárt. Árvai Zoltán, 3400 Mezőkövesd, István u. 8.

TATRAN 175-höz motorblokkot, hiányos Berva-blokkot, Danuvia-kerekeket, -benzintankot és -lámpát. Üzemképes segédmotort beszámítok. Tel.: (89) 13-637.

URAL-vázat 1500 forintért, Jawa Mustang 50 cm³-est 8 ezer forintért, Riga 16-ot ezer forintért, Jawa 350-et 10 ezer forintért, T5-ös Pannónia-blokkot 5 ezer forintért, 125 cm³-es

Csepel-blokkot 4 ezer forintért, valamint Polski 125-ös blokkot 10 ezer forintért. Betye Attila, 1182 Budapest, Torda u. 50.

URAL 650 cm³-es oldalkocsis motorkerékpárt, felújított motorral, kitűnő váltóval. 50 cm³-es Simson endurót újonnan, kéthengeres, kitűnő állapotú, Welmar rakodómotort, 125-ös Csepelt, felújított motorral és váltóval, 350 cm³-es oldalkocsis IZS-t, valamint angol MAG motorkerékpárt felújított, 500 cm³-es motorral. Zahuczky József, 6041 Kerekegyháza, Dózsa Gy. u. 74. Tel.: (76) 71-121.

URAL-vázat papírral 1500 forintért, 250-es Jawa-tankot 400 forintért, Duna oldalkocsit 1500 forintért, P20-vázat 1200 forintért, P20-tankot 600 forintért, Pannónia TL 250T-t, 1956-ost papírral 8 ezer forintért, P 21-et rendszerrel, műszaki nélkül 20 ezer forintért, Junak-tankot 1000 forintért, T5-sárvédőket (egy párat) 400 forintért, 125-ös Csepelt bontásra 3 ezer forintért, P20-sárvédőt (egy párat) 1500 forintért, MZ TS 250/1-et ETZ-blokkal (átírva rendszerrel) 30 ezer forintért, T5-ös Pannónia hátsó teleszkópotak 300 forintért, P20-as hátsó teleszkópot (újat), gyári műanyag házazat 1500 forintért, valamint egy Csepel 26 kétéves férfikerékpárt 8 ezer forintért. Kövesdi Attila, 1182 Budapest, Torda u. 50.

VELOREX-vázat néhány elektromos tartozékkal és szélvédővel. Hajdú Péter, Tel.: (62) 19-877, 19 és 21 óra között.

ZÜNDAPP 200S motorblokkot, Puch 250S4 motorblokkot, Pannónia P10H-t oldalkocsival, üzemképes állapotban, Méray motorkerékpárhoz 500-as négyütemű blokkot (hiányosan), Simson Mofa segédmotort egyszerű állapotban, 125-ös Csepelhez első és hátsó kereket, 100-as nikeltankoshoz hiányos blokkot és K55-blokkot. Nagy Attila, 8000 Székesfehérvár, Aradi u. 93.

ZÜNDAPP K500 típusú oldalkocsis motorkerékpárt. Érdeklődni a (68) 12-334-es telefonon.

ZÜNDAPP DB250, 1940-es gyártású, 90 százalékgig felújított motorkerékpárt. Futó Levente, 6725 Szeged, Dobó u. 29. Tel.: (62) 27-322.

ZÜNDAPP K500-hoz motort és váltót, FN 350 Saharához blokkot, Triumph 125-vázat, Triumph 350-tankot, NSU 200-blokkot, Villiers 175-blokkot és -váltót, JAP 350-blokkot, JAP 500-blokkot, Puch 350-blokkot, 100-as Csepel-vázat, 350-es OHV Columbus-motort, Dongó motorokat, CZ 175 cm³-es lemezvázas komplett motorkerékpárt tartalékblokkal, Puch

S4-váltókat, Sachs 100-blokkot, NSU 500-hengerfejet, NSU 501T-vázat, valamint Amal, Bing karburátorokat. Zilahy Zoltán, 5900 Orosháza, Bajnok u. 12/b. Tel.: (68) 12-334.

VEGYES

AUTÓ és motor díszítőelemek, használati tárgyak, az 1900 és 1945 közötti évekből eladók vagy hasonló tárgyakra cserélhetők. Hacker Müller László, 1137 Bp., Radnóti M. u. 19/a. Tel.: 120-2064.

ROLLS-ROYCE veteránról származó, nemesfémblől készült emblémát (nőalakot mintázó szobrocska), amely hibátlan, egyedi darab. Kókény Béla, 1083 Budapest, Práter u. 69. III./24., 18 órától.

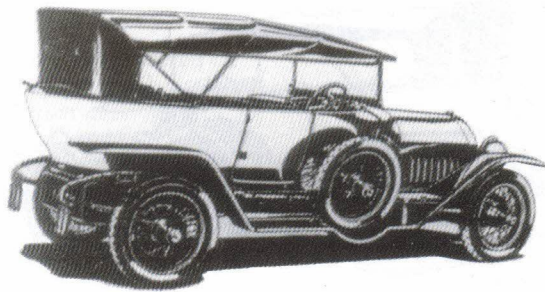
AUTÓ-MOTOR 1964-től 1989-ig megjelent számaikat (26 év), évenkénti kötésben. Ősz Ferencné, 7100 Szekszárd, Kadarka ltp. I. III./7. Tel.: (75) 14-856.

BŐR motorosapkát és -kabátot, valamint pilótaszemüveget veterán motorozáshoz és autózáshoz. Szerbin János, 2030 Érd, Felső u. 140. Tel.: (23) 45-439.

MOTOROS bőrsapkát, 35 évest, belül írható béllel. Az 58-as méretű barna sapka ára 2500 forint. Garamvölgyi Zsolt, 1118 Budapest, Somlói u. 2/b. Tel.: 182-1735.

CSERÉL

FORD Eiffelhez (madzagfékeshöz) alvázat és hűtőt; BMW Isetta 250-hez lámpákat (első és hátsót), ülést hátulával és kapcsolókat; AJS 500-as OHV egycsöveshez kerekeket, sárvédőket, kipufogócsövet, -dobot, kuplungot, kuplungláncfedőt, kormányt szerelvényeivel; Victoria 350 OHV-hez komplett első villát, kormányt szerelvényeivel, lámpával, kerekeket, sárvédőket, nyergeket, kipufogócsövet és -dobokat; MZ BK 350-hez tankot, nyerges, kipufogócsöveket és dobokat, kormányt szerelvényeivel; DKW 206 szíjhajtásoshoz vázat, kormányt, hátsó sárvédőt, +kereket, kipufogócsövet, és -dobot, kuplungot, berügő- és sebesgátló kart; BMW R11-et első villa nélkül; valamint kerékpárra szerelhető segédmotort (nem Dongót) keresek. Fentiekért cserébe ajánlok: Styria-Graz 500 cm³-es motorblokkot, Zündapp 250 külső lendkerekes különmágneses blokkot, 500-as Gillet váltós blokkot, 500-as zsákhengeres BSA-blokkot, 250-es Zürcher külső lendkerekes OHV-blokkot. Ugyanitt négyhengeres gyújtómágneseket V-kéthen-



geresre (Indian) és porlasztóra, valamint Harley-Davidson SV 1200 blokkot motor nélküli Indian Scout 750-re cserélek. Klisics János, 6729 Szeged, Balázs Béla u. 1. Tel.: 26-317.

ZÜNDAPP KS600-hoz kerekeket és differenciálművet, KS750-hez kerekeket, kuplungot és lendkereket, Csepel 250 motorkerékpárt, G35-ös Hofherr traktort és egy 1950-es kiadású Skoda kombit (javításra szoruló karosszériával) kínálok veterán motorért cserébe, esetleg eladnám. Györfi Imre, 2347 Bugyi, Rákóczi út 70.

BMW 1800 cm³-es, 1970-ben gyártott üzembiztos személygépkocsit, 1992. novemberig érvényes műszakival és sok tartalék alkatrészrel elcserélnék bármilyen típusú BMW motorkerékpárra (veterán előnyben), vagy Zündapp 500, 600, KS750, K800-ra megegyezéssel. Ugyanitt Opel Manta 2000 bontott, jó állapotú motort BMW R12-es alkatrészekre vagy komplett motorra cserélnék. Ugyancsak elcserélnék négyhengeres, üzembiztos mágnes gyújtórészeket

üzembiztos BMW R12 Bosch gyújtórészre és Amal karburátorra. Harkó László, 3200 Gyöngyös, Varga László u. 6.

OPEL Rekord I. típusú, 1959-es évjáratú, négyajtós, üzembiztos, jó állapotú autómotort elcserélném ugyanilyen típusra, de kétajtós kivitelre, esetleg rosszabb állapotúra is. Ugyancsak elcserélném 1969-es évjáratú Opel Rekord (1700 cm³) kétajtós, kifogástalan állapotú személygépkocsimat érvényes műszaki vizsgával, esetleg eladnám. Mayer György, Bp. XX., Pozsony u. 3. Tel.: 276-1339.

VOLKSWAGEN Bogarat friss műsza-



kival, átalakítási engedéllyel elcserélnék veterán H-D-ra, Indianra, JAP-re, esetleg más motorra. Szakály Miklós, 1028 Bp., Várhegy u. 15.

ANGOL képes hetilapokat 1906. július 7. és 1906. december 29. közöttieket, számonként 1-1 oldal autós tartalommal (fotókkal is) cserélnék olyan csehszlovák Motortípusok című könyvre, amely 1972-ig bezárólag tartalmazza a motorok műszaki leírásait és fényképeit. Új, kétpalackos könnyűbűvár légzőkészülékem elcserélném R75-ös kétszemélyes Pannira vagy Manet S100 motorkerékpárra. Nagy Attila, 8000 Székesfehérvár, Aradi u. 93.

CSAJKA gépkocsijűveket, karosszériaelemeket, műszerfalat és egyéb alkatrészeket cserélek sebességváltóra, kuplungra, első ülésre és pótlülésre. Soczó Elek, 5500 Gyomaendrőd, Fő u. 220.

FORD Cortina Consul 1960 körüli személygépkocsit eredeti, félig rendbe hozott állapotban (karosszéria kijavítva, motor teljesen felújítva) típusiszta, valamint ugyancsak típusiszta Skoda Colonialt megkezdett karosszériamunkával, elcserélnék MAG-Magomobil-Magosix és egyéb magyar autók fémküllős kerekeire, hűtőire, motorjaira, váltóira, lámpáira, kovacsoltvas első futóműre és egyéb tartozékaira. Esetleg Ural eredeti állapotú üzembiztos oldalkocsis motorkerékpárra. Varga János, 5666 Medgyesegyháza, Gárdonyi u. 3/a. Tel.: Medgyesegyháza 5.

CSEPERÉ ajánlom fel az alábbi irodalomgyűjteményemet: DKW NZ250-350, DKW SB200; NSU 501T, 601T, 501TS, 501OSL, 125 ZDB, 100 Quick, 250 OSL; FN 350 Sahara, FN 500; Zündapp K500, K800, KS600; D-Rad RO 4; Puch S4, GS 350; Jawa 250, 350, 500; BMW R35; Victoria KR 50; Csepel 100, 125T; Harley-Davidson; BMW R69/S, R50, R60 és BSA. Zilahy Zoltán, 5900 Orosháza, Bajnok u. 12/b. Tel.: (68) 12-334.

NSU-FIAT Neckar 1100, 1959-es kiadású üzembiztos személygépkocsit felújítás előtti állapotban bármilyen műszaki cikkre cserélném. Horváth László, 2310 Szigetszentmiklós, Bajcsy-Zs. u. 39/d. III./10.

PANNONIA T5-öt ragyogó műszaki állapotban, új fényezéssel, új gumival, alkatrészekkel, akkumulátor és műszaki nélkül, 25 ezer forintért eladnám, esetleg ötvenévnél nem idősebb 250-es ETZ-re vagy Jawa TS 350-re (műszaki nélkül is érdekel) cserélném. Mihalicz Balázs, 8946 Tófej, Petőfi u. 23.

ZÜNDAPP KS600-hoz keresek kormányt, kormányserelvényeket, hátsó

meghajtást. Cserébe komplett sebességváltót vagy motorblokkot ajánlok. Hevér Lajos, 6600 Szentes, Sáfrán M. u. 2. Tel.: (63) 12-862.

CSEPEL 100/1937 nikkeltankos vázat, nagyon hiányos forgattyúházat, Csepel 100/1948 vázat, hátsó sárvédőt és csomagtartót, Csepel 125 vázat, kerék, motorblokk és csomagtartó nélkül, Mátra 100 tankot tanksapka nélkül és IZS első lemeze villát kínálok hiánytalan, működőképes 125-ös Csepel-blokkért, SR-2 Simson behajtótengelyért, hajtókarokért és gázfogantyúért. Kővesdi István, 2737 Ceglédbercel, Ifjúság u. 7.

WEHRMACHT oldalkocsit alvással, BSA gyári veterán oldalkocsit alvással, Harley WLA 750 alkatrészeket, valamint Zündapp 200 típusú motorkerékpárt kínálok megvételre vagy cserére hazai motoralkatrészekért. Válaszboríték esetén részletes listát küldök. Dani Péter, 2030 Érd, József A. u. 10. Tel.: (23) 45-439.

CSEPERÉ ajánlom az alábbi szakirodalom-gyűjteményemet: Automobil és Motorsport 1926-27. bek. évf.; Magyar Autó Touring 1937-38. évf.; Úrvezető 1938. évf.; A Motoros 1931-32. évf. Mátra 100-125 (1940), BSA 1931, 1932, 1937, Skoda 1948 eladási katalógusokat, NSU Max (1953) alkatrész-katalógust, Hofherr traktor kezelési könyv (1929), Rába-Botond alkatrész-katalógus (1940), Barzini: Pekingtől Párizsig automobilon (1908), Sulkovszky Z.: Motorral a Föld körül (1937), Christophorus (Porsche újság) 137-185 (1977-87), 10 kg Porsche-katalógus, MG K3 1933-as 1:24 ósszerakható fémmodell, HD 130 x 70 cm-es reklám (csak csere érdekel!). Burányi Gyula, 1039 Bp., Losonc u. 5.

MERCEDES 123/3 dízelt, 1983-as kiadásút eladnák, illetve 3-4 éves dízelgépkocsira cserélnék max. 400 ezer forint ráfizetéssel. Érdeklődni: (99) 60-571-es telefonon.

TELJES restaurálásra szoruló veterán Renault gépkocsi eladó vagy veterán motorra cserélhető. Tel.: 153-8932 reggel és este.

AUTÓ-MOTOR 1951 és 1990 közötti példányaikat cserélném veterán motorra vagy autóra. Felújítás előtti is érdekel. Bánfalvi Miklós, 1105 Budapest, Kőrösi Csoma u. 21. IV. 18.

IZS Jupitert félig felújítottan, különböző átalakításokkal és tartalék alkatrészekkel elcserélnék bármilyen, működésre bírható, régebbi típusú négyütemű motorkerékpárra (Ural, Junak, Simson stb.). Kéry Zoltán, 1119 Budapest, Alsókubin u. 8. Tel.: 166-4485.

1936 ÉS 1939 között gyártott DKW autók színes prospektusait, valamint a 600-as és 700-as típusok kezelési könyveit és alkatrész-katalógusait cserélném, hasonló autós- vagy motoros-repülő szakirodalomra, esetleg alkatrészekre, műszerekre. Muray Péter Pál, 1053 Budapest, Kálvin tér 3.



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.):

Írányítószám:

dátum

alíírás

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



BERLIN SR59 1961

ROBOGÓ NOSZTALGIA

Fényképekkel kísért levélben kérte szerkesztőségünköt Guth Zoltán, hogy segítsünk Berlin robogós márkatársat keresni. E levél nyomán indult útnak Gajdán Miklós, hogy a nosztalgiarobogó múltját papírra vesse, és L. Szabó László, hogy fényképeken örökítse meg a ritka járművet.

A robogók története nem nyúlik vissza olyan messzire az időben, mint az autóké, motorkerékpároké. Az új járműtípus a háború után keletkezett, amikor óriási volt az igény egyszerű, olcsó közlekedési eszközre. 1946-ban hagyta el a gyárat az első Vespa, de az igazi virágkört az ötvenes évek jelentették, amikor majd minden motorkerékpárgyár megpróbálkozott robogó piacra dobásával. Bizonyára sokan emlékeznek rá, nem volt ez nálunk sem másképpen, az ötvenes évek táján fejlesztették ki a Pannit és a már sokkal komolyabb szerkezetnek számító Tündét.

A háborút követően Németországban lassan lendült fel a motorkerékpárgyártás, jobbra a háborút megelőző időszak kétkerekűit frissítették fel és kínálták a vásárlóknak. A robogódivatot a keleti országfél mérnökei is követték, akik az MZ (DKW) RT125 motorblokkját és néhány más szerkezeti elemét felhasználva kifejlesztették az

Talán nem túlzás imponánsnak nevezni a több mint három évtizeddel ezelőtt készült robogót, amelynek még eredeti emblémái is a helyükön vannak





► SR 59-es gyári jelzésű Berlin Stadtröllert – mint a gépkönyv borítóján olvasható – vagyis városi robogót. Nálunk ezt a típust nem forgalmazták, az a példány, amelyik ma szépen restaurálva Guth Zoltán tulajdona, elég tekerényes utat járt be, mire utolsó tulajdonosához került.

Ez az előélet közel kétéves nyomozómunkát adott Guth Zoltánnak; közel ennyi időbe tellett, míg a robogó papírügyeit rendezni lehetett. Ekkor derült ki, hogy az 1961-ben készült jármű 1973-ban került az országba, akkori tulajdonosa külföldi egyetemi tanulmányai befejeztével hozta magával a kinti utakon már megszokott kétkerekűjét. Itthon azonban nem sokat használta, túladott rajta, majd ezután újabb és újabb tulajdonosok követték egymást, akiknek neve nem került be a forgalmi engedélybe, így hivatalosan nem volt követhető az útvonal. Így volt ez a hetvenes évek végéig, amikor a robogó Pestimrére került, ahol – annyira sok kétkerekűhöz hasonlóan – egy udvari sufni oldalának támasztották. Akkori tulajdonosa lelkes motorbarát lehetett, elhatározta, hogy felújítja az időközben kicsit lerobbant robogót, de sajnos a szétszedésnél tovább nem jutott. A Berlin évekig állt a falnak döntve, eső és hó kezdte ki a fém és gumi alkatrészeket, lassan már csak egy nagy rozsdahalomra kezdett hasonlítani. Ekkor talált rá Guth Zoltán, akit régóta érdekelt a motorok, több Danuviát, Javát is elkoptatott, így felkeltette érdeklődését a különös formájú motor. Miután megtudta, hogy minden megvan a Berlinhez, megvásárolta.

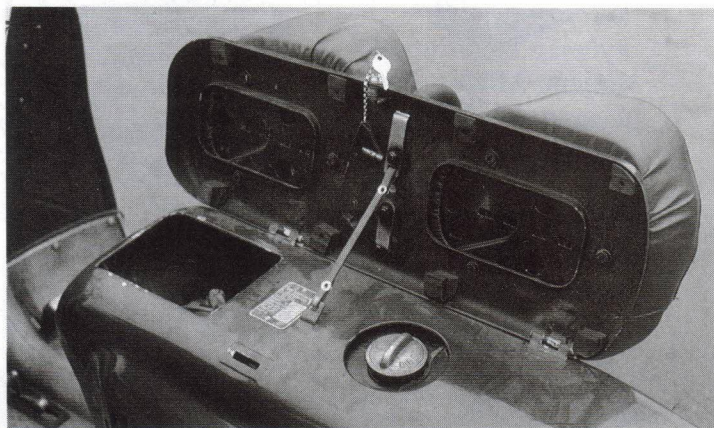
Otthon azonnal nekiállt lel-

tározni az alkatrészeket, részegységeket, és a következőket találta: a blokkot előző tulajdonosa szétszedte, és az alkatrészeket egyszerűen kosárba ömlesztette. A szétszerelés szakszerűtlenségét jelezte, hogy a főtengely mindkét vége annyira szét volt verve, hogy javíthatatlanná vált. Alapossabban átnézve a kisebbfajta vashegyet, kiderült, hogy néhány alkatrész eltűnt, amiket pótolni kellett. Volt két olyan alkatrész is, amelyek ugyan megvoltak, de az idő teljesen használhatatlanná silányította őket. Ilyen volt a kipufogó-

rendszer és a krómozott lámpakeret, amelyek már a leggyengébb érintésre is porlani kezdtek. A gumi alkatrészek többsége is tönkrement, így szép hosszú listát lehetett összeállítani a beszerzendő alkatrészekről.

Ezt követően látott neki Guth Zoltán a papírügyek rendezésének és a lehetséges alkatrészforrások felderítésének. Ez utóbbiban segítségére volt, hogy a német mérnökök szabványosítási törekvései miatt sok alkatrész megegyezett az MZ Trophyéval, amiből

hazánkban is sok futott. Lakhelyéhez közel esik a használtcikkpiac, így első útja természetesen oda vezetett, ahol a hiányzó váltóalkatrészeket, főtengelyt és még több apróságot is sikerült beszereznie. Gondot okozott a megfelelő tömítőgyűrűk megszerzése, különösen az a szimmering hiányzott, amely a ventilátort hajtó ékszíjtárcsa tengelyét tömítette. Ezt végül csak úgy sikerült megoldani, hogy a tengely átmérőjével megegyező belső átmérőjű tömítőgyűrű köré hézagoló gyűrűt eszter-



Az ülések alá rejtették az üzemanyagtartály betöltőnyílását, és egy olyan nyílást, amelyen át a motorhoz lehet hozzáférni



Két ülés, de már laticelből: jellemző az ötvenes-hatvanas évek fordulójára. Az üléseket természetesen újra kellett húztatni, a régi borítás teljesen tönkrement

Ez itt a pótkerék helye. Sajnos pótkeréket még nem sikerült szerezni, gumit is nehéz, mert a 12 colos belső átmérőjű abroncsokat ma már csak nagyon kevés helyen gyártják



gálatott. A ventilátort egyébként igen rövid ékszíj hajtja, Guth Zoltán el sem tudta készíteni, honnan fog ilyen különleges méretűt szerezni. Végül egy varrógépkészítésként oldotta meg a problémát, amely – ki gondolta volna – pontosan beillett az ékszíjtárcsák közé.

Hasonló találékonyságra még több helyen szükség volt, például a láncvédő burkolatot négy Simson-burkolatból sikerült összeállítani, a sebességváltó kar gumiborítását is két darabból lehetett csak összerakni.

A legtöbb munkát a kipufogórészlet felújítása jelentet-

te, hiszen ezt nem javítani kellett, hanem újat gyártani. Ebben segített, hogy Guth Zoltán szakmája szerint lakatos, így a kipufogódobot és a könyököt is saját maga készítette el. A lámpakeret pótlásához azonban lemez húzó kisiparos segítségét kellett igénybe vennie. Több hónapig kutatott szakember után. Volt olyan, aki az ország másik végén 5000 forintért akarta elvállalni a tenyérnyi alkatrészt újragyártását. Végül alig néhány utcányit kellett csak gyalog megtennie, ugyanis a közelben talált egy idős mestert, aki 350 forintért – szakmaszere-

MŰSZAKI ADATOK

BERLIN SR59 1961

MOTOR. Egyhengeres, ventilátorhűtéses, résvezérléses kétütemű. Furat 56 mm, löket 58 mm, lökettérfogat 143 cm³. Sűrítés 7,75–8,1. Legnagyobb teljesítmény 7,5 LE 5100/min. Legnagyobb forgatónyomaték 1,15 mkp 3500/min. Keverékolajozás, olaj-benzin arány 1:25. A karburátor típusa 24 KN 1-1. Elektromos berendezés 6 V. Dinamó 60 W, akkumulátor 8 Aó.

ERŐÁTVITEL. Többtárcsás, olajban futó tengelykapcsoló, négyfokozatú, lábkapcsolású váltómű. Áttételek: I. 3,05; II. 1,805; III. 1,285; IV. 1. Primer és szekunder áttétel láncsal, áttételek: primer 2,75, szekunder 2,19.

FELÉPÍTÉS. Hegesztett csöváz, lemezből sajtolt és felcsavarozott karosszériaelemekkel. Elsőkerék-felfüggesztés: lengővilla csavarrugókkal, súrlódásos csillapítással, rugóút 110 mm. Villaszög 65°, utánfutás 75 mm. Hátsókerék-felfüggesztés: trapézvilla gumirugókkal, hidraulikus lengéscsillapítóval. Rugóút 70 mm. Fékek: elől, hátul mechanikus dobfék, mérete Ø150 × 24 mm. Kerekek: könnyűfém lemezből sajtolt és csavarozott keréktárcsák, méret 2,5" × 12" Gumiabroncsok: elől, hátul 3,50" × 12".

MÉRETEK, TÖMEGEK. Teljes hossz 2080 mm, szélesség 650 mm, magasság 950 mm. Tengelytáv 1430 mm. Menetkész tömeg 140 kg. Teljes terhelés 300 kg. Az üzemanyagtartály térfogata 12 liter, ebből 1,5 liter tartalék.

MENETTELJESÍTMÉNYEK. Legnagyobb sebesség 82 km/h, utazósebesség 75 km/h. Fogyasztás 2,8 liter/100 km (gyári adatok).

tetből – elvállalta a munkát, és igen lelkiismeretesen el is végezte. Az új keret úgy illett a régi helyére, mintha az lett volna a gyári.

A karosszéria rendbe hozása (rozsdás volt) szakmája révén nem okozott problémát Guth Zoltánnak; a foltozásoknak, erősítéseknek nyoma sem látszik a sok burkolólemezzel borított Berlinen. A fényezés nyomokban megmaradt, ennek nyomain elindulva fényezték újra a robogót, amelyről most már valóban el lehet mondani, hogy régi fényében ragyog.

A Berlin robogó konstrukciós szempontból közelebb áll a motorkerékpárokhoz, mint például az ötletet adó Vespa. A fő különbség a két jármű felépítésében rejlik. A Vespa karosszériája egyben a váza is, lévén a lemezszerkezet önhordó. A Berlin robogót tervezői hajlított acélvázra építették fel, hasonlóan a motorkerékpárok építésmódjához. A robogóformát a csövázra feleltető sajtolt acéllemezek biztosítják. További különbség, hogy az igazi robogó, a Vespa hajtóműve speciálisan erre a

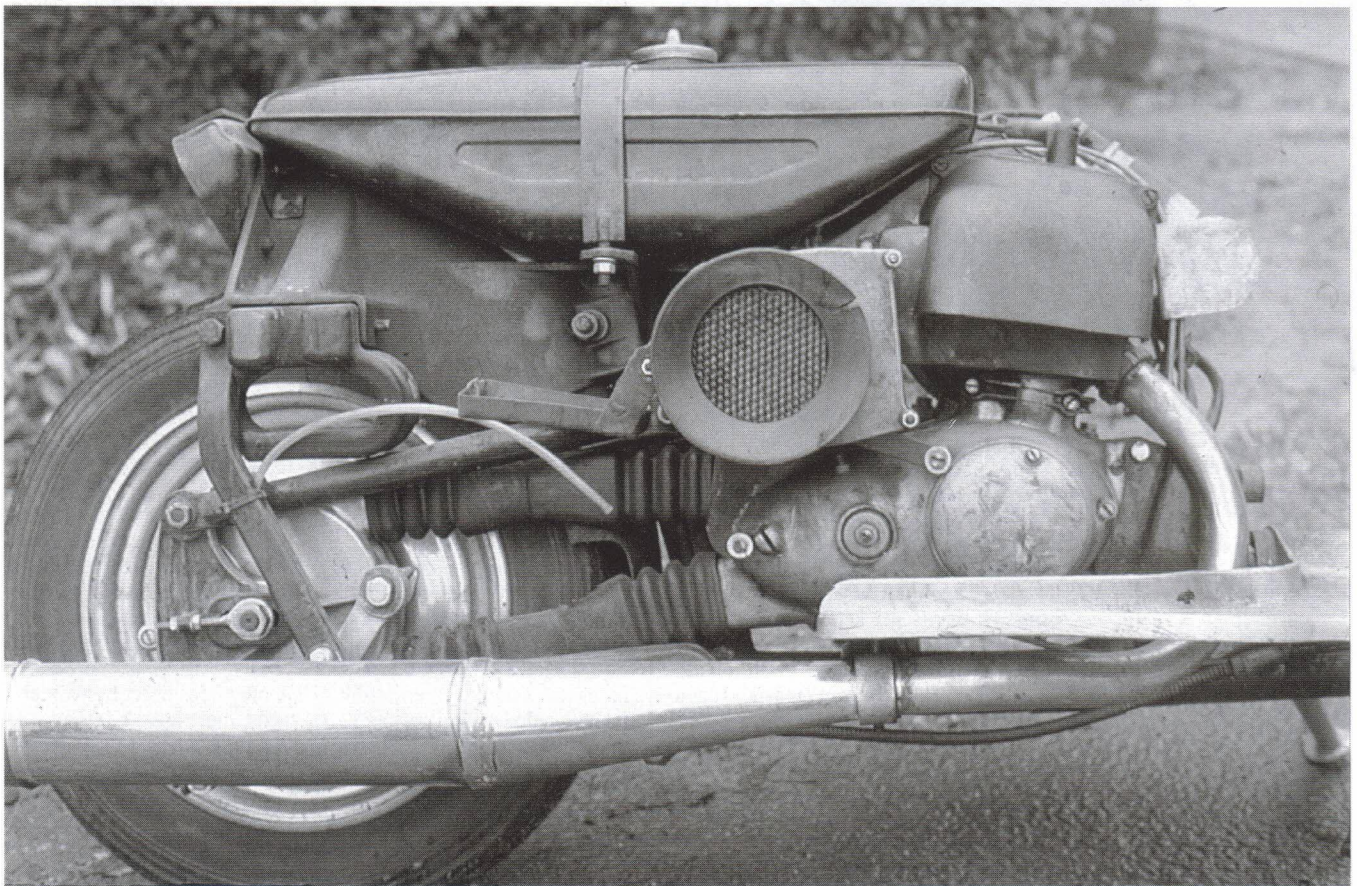
feladatra kifejlesztett szerkezet, míg a Berlinnél a hajtóerőt egy nagyon ötletesen átalakított motorkerékpár-blokk adja. Az átalakítás lényege az volt, hogy meg kellett oldani a burkolat alatti motor hűtését, indítását és a váltó működtetését. Ezek közül a váltó volt a legegyszerűbb, hiszen csak rudazatot kellett kialakítani, amivel a váltó „távírányíthatóvá” vált. Hosszabb berügókartengelyt kellett készíteni ahhoz, hogy a berügókar kiejtse a karosszéria alól. A legnehezebb feladatot a hűtés megoldása jelentette, de ebben jártak el a legügyesebben a Berlin készítői. A sorozatban gyártott motorkerékpár főtengelyére olyan toldatot rögzítettek, amelynek másik végére ékszíjtárcsát szereltek, ez hajtotta – a már említett – különösen rövid ékszíjjon keresztül a ventilátort. A megoldás azért nagyon előnyös, mert igaz, hogy másfajta forgattyúsházfedelelet kellett önteni (mindenképpen kellett volna), de a sorozatban gyártott főtengely felhasználható maradt, ami óriási segítséget jelentett Guth Zoltánnak a ▶

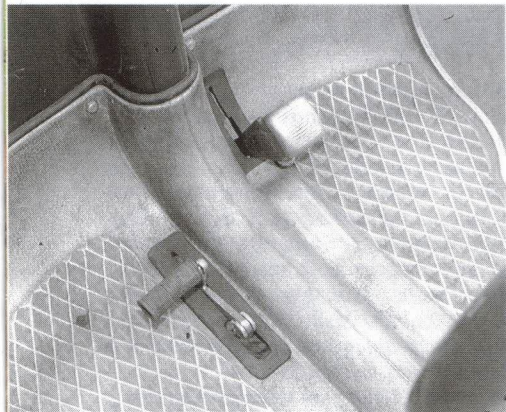
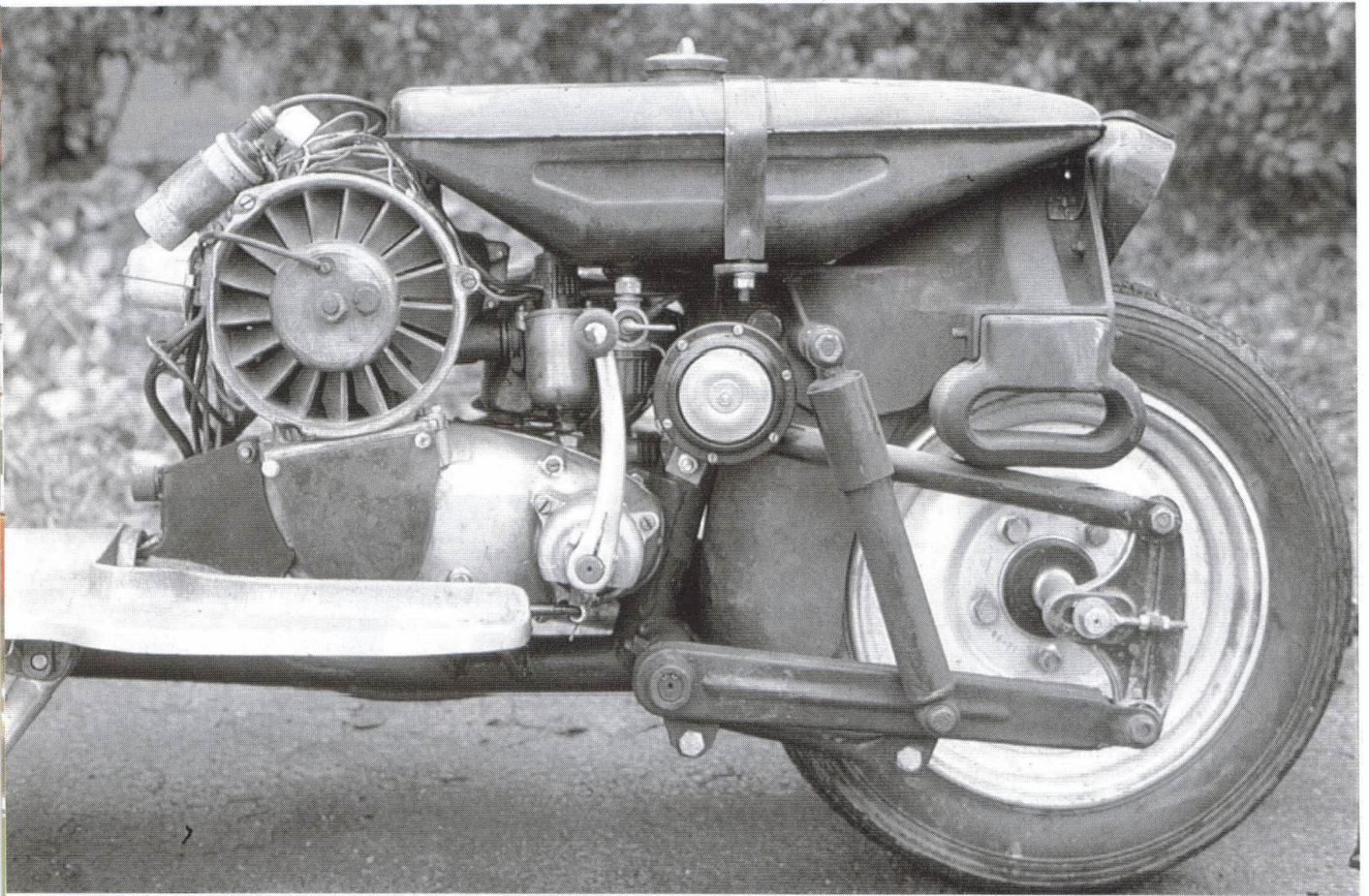
Hosszú, széles és alacsony a Berlin. A hosszúságot indokolja a motor és a kerék egymás mögötti elhelyezése

► felújításban is. A műszaki adatokat megvizsgálva érdekes lehet még, hogy a Berlin robogó motorjának furata és lökete megegyezik a közel-múltban kifejlesztett MZ ETZ 150-es megfelelő adataival.

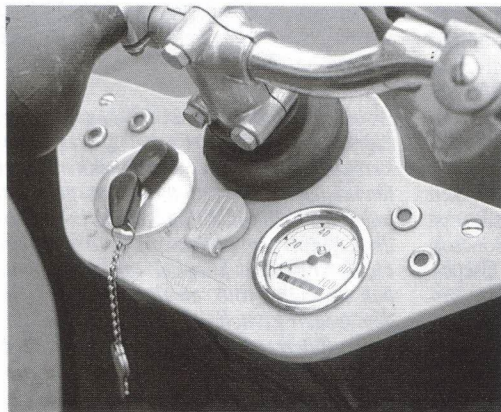
Sajnos a hűvös időjárás miatt nem tudtuk kipróbálni az éppen harmincéves robogót, csak Guth Zoltánnak tettük fel a kérdést, hogyan viselkedik a Berlin – amely a felújítás után az első vizsgáján sikeresen megfelelt – forgalomban, városi utakon, mennyire tudja azt, amit az előkerült gépkönyv ígér. Megtudtuk, váro-

Ezen a képen a láncvédő burkolat ügyes kialakítását és a fékdob felett, a vízszintes, nulla alakú gumibakot érdemes megfigyelni. Ez utóbbin – és a párján – rugózik a különleges kialakítású hátsókerék-felfüggesztés





A sebességváltó kar és a fékpedál körüli gumikat 20 mm vastag gumilapból kivágva sikerült pótolni. Érdekesség, hogy a gumiborítású váltókar mögötti rudazatsatlakozással egyszerűbb az „üres” megtalálása



Közelről már jobban látszik az újrafestett számlapú sebességmérő műszer és az emblémás műszerfal, amelynek színe azonos az eredetivel

si forgalomban jól vezethető a Berlin, országúton azonban már kicsit kevés a 7,5 lóerőből adódó körülbelül 80 km/h-s végsebesség. A motor elég erős, rugalmas, és a fékek is megfelelnek a motor tudásából adódó menetteljesítményeknek. Egyedül a fogyasztás volt egy kicsit több, mint

amit a gépkönyv írt, 4-4,5 liter/100 km volt a jelzett 2,8 literrel szemben, de ebben szerepe lehetett annak, hogy a gyűrűcserét követően kicsit dúsabb keveréket kapott a motor, és ráadásul főleg városban használták.

Emlékezetes maradt Guth Zoltán számára az a Ferihegyi

kirándulás, amikor egy barátját fogadni ment ki a repülőtérre, de alig tudott robogója mellől elmozdulni, annyian érdeklődtek – főleg nyugati turisták – különleges járműve iránt. Természetesen nem ez volt az egyetlen kirándulás, amit Guth Zoltán eddig tett újjáélesztett robogójával, és

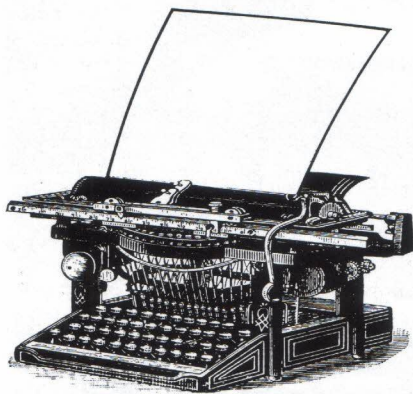
A vezető és az utas a tankon ül, ami a gyertyától a hátsó sárvédőig ér. A hengert takarja a ventilátorház, amelyhez hasonló láthatunk a ma is futó kétütemű Trabantokban

reméli, a jövőben is sok szép utat tehetnek majd meg együtt.

Kérjük, hogy azok, akiknek van Berlin robogójuk, alkatrészeik vagy dokumentációjuk, és szeretnének kapcsolatba lépni Guth Zoltánnal, keressék meg szerkesztőségünket, rendelkezésükre bocsátjuk a címét.



LEVELEZÉS



Tisztelt Szerkesztő Úr!

Mint a hazai motorkerékpárok – eddig már több mint 40 különböző példánnyal rendelkező – lelkes gyűjtője, nem kis méltatlankodással olvastam és láttam a szeptemberi számukban a Csepel 250-es motorkerékpárról, Bálint Sándor muzeológus által írt cikket.

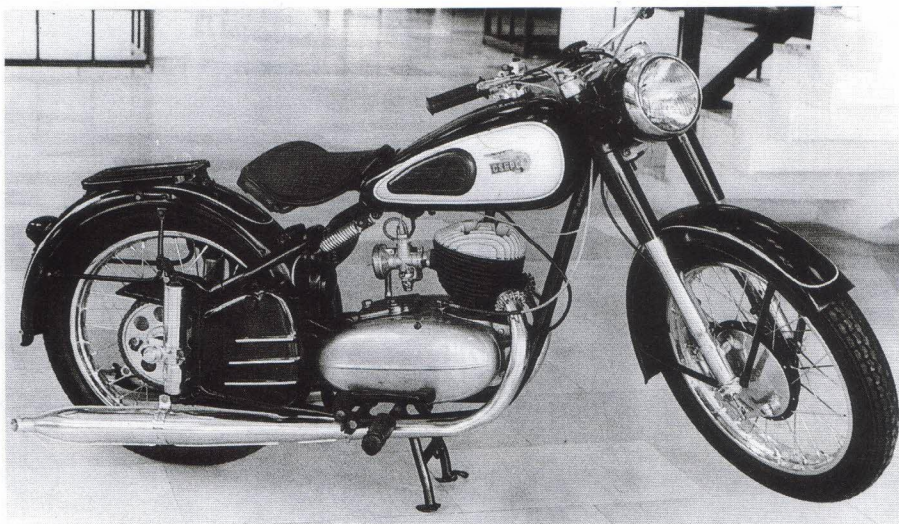
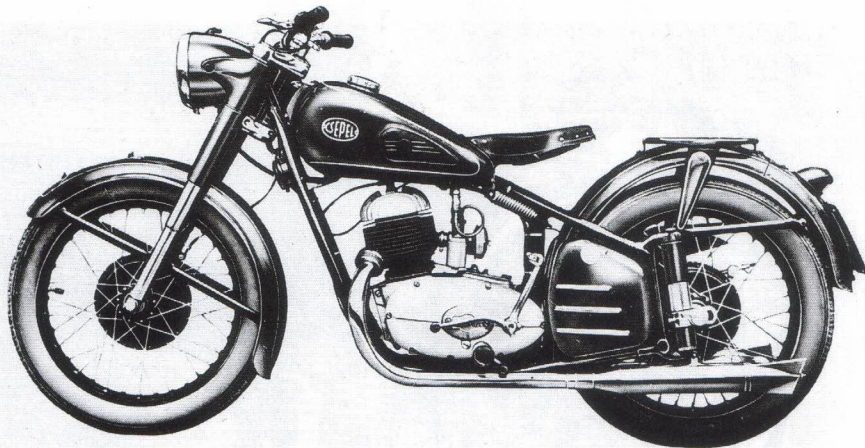
Az 50. oldalon szereplő – feltehetően a múzeumi felújított példányról készült képen – sajnos több, nem a típushoz tartozó alkatrészrel felszerelt gép látható! A motoron Pannónia T5 típusú hangtompítódobok és ezekhez tartozó rövidebb kipufogócsövek, szintén T5 típusú kipufogóhollanderek vannak, az eredeti, ún. „fecskefarkas” Csepel 250-hangtompítók és a hozzájuk tartozó hosszabb és kissé megtört kipufogócsövek, és a más küllemű hollanderek helyett. Nem eredeti továbbá a restaurált motoron az üléggumipárna sem, mivel az akkori, merev oldalrészrel készült RM feliratú gumipárna helyett a D-Csepel 125 típus rajta és más formájú gumipárna van rajta. Nem eredetiek – stílusukban sem – a sűrű színű bovdének, a korabeli feketék helyett. Nem megfelelő a sárvédők csikozási kontúrja, és a krómozott kerékabroncsok sem az akkori, általánosabb, festett Csepelgyakorlatot követik. Bizonyára könnyű kritizálni egy már restaurált motort, jelen esetben viszont olyan alkatrészek hamisságáról van szó, amelyek eredetiben való beszerzése még manapság is megoldható, és a muzeológusnak nem került volna túl nagy fáradságába a fenti típus korabeli kivitelének felderítése. Az akkori Autó-Motor például számtalan jó képet közölt az eredeti gyári kivitelről, és sok helyen fellelhető még ez a típus akkori kivitelében, ha kissé megkopottan is.

Hozzászólásom megírásának elsődleges indítéka, hogy ne hamis szálon induljanak el, akik esetleg a szeptemberi számban közölt kép alapján restaurálják meglévő ilyen motorjukat, gondolván, hogy egy, a Közlekedési Múzeum által kiállított példány – ráadásul hazai, és nem túl régi – bizonyára eredeti kivitelű tükröz. Sajnos nem.

Tisztelettel:

Dani Péter

2030 Érd I., József A. u. 10.



Tisztelt Dani Úr!

Az Autó-Motor Veterán 1991. szeptemberi számában megjelent Csepel 250-es motorkerékpár történetéről szóló cikkem egyik fényképén látható egydugattyús gépről írt indulatos kritikát. Kifogásolta a jármű bovdénjét, nyergét, csikozását és a kipufogócsövét. Egyúttal közölte, van a tulajdonában egy gyári fotó, amely jól szemlélteti a gép eredeti kivitelét.

Örvendetes, hogy hozzájutott egy gyári fotóhoz, hiszen akinek – mint írta – negyven hazai motorkerékpárja van, szükséges, hogy dokumentációval egészítse ki gyűjteményét. Sajnos elfelejtette megírni, melyik egydugattyúsról készült a felvétel. Mi ez ideig 11 változatról tudunk, ám ennél bizonyosan több létezett.

A franciáknak például – a megrendelő igényére – sűrű bovdénnel, lágyabb nyergelgel és más csikozással is szállítottunk Csepelket. Az Észak-Európába vittek sem voltak azonos kivitelűek. Az Észak-Afrikába exportált „ezüstbetétesek” között – szintén a megrendelő kívánságára – felemás színű bovdénosok is voltak; általában a tengelykapcsolóé volt a fekete. A csikozások is változtak. A Távol-Keletre szállítottak között akadtak kettős arany vagy kettős fehér csikozásúak is. Az exportra készültek jelen-

tős hányadát krómozott abroncsokkal szerelték fel. Hazánkban is közlekedtek ilyen kivitelűek.

A megrendelő kívánságait – s ez a cikkből kiderül – igyekeztek teljesíteni. A franciák igényének csak úgy tehetek eleget, hogy a bovdent és a nyergét (ez utóbbit csak az első sorozatban) tőlük szereztük be. Mint gondos gyűjtő tudja, hogy a sűrű színű, műanyag bevonatú bovdent és a lágyabb nyergét később a Danuviákon rendszeresítették.

Csupán a kipufogóra tett észrevétele igaz. Mint gyűjtő, azt is tudja, hogy a régebbi járművek helyreállítása nem egyszerű feladat. Az alkatrészek, tartozékok beszerzése nem kis gondot okoz. Szerencsére, az Ön által kifogásolt motorkerékpárt nem kellett restaurálni, letisztítása után kiállítható volt, s 1987 óta látható a Közlekedési Múzeumban. Látható annak ellenére, hogy a kipufogócsöve és részei nem eredetiek. Azonban felmerül a kérdés, mi jobb: egy körülbelül 95 százalékos motorkerékpárt kiállítani, vagy vární, amíg 100 százalékos lesz. Ha országunkban több helyen lenne állandó motorkerékpár-kiállítás, természetes lehetne a teljesség igénye, követelménye. De addig legyenek elzárva a régi járművek az érdeklődők elől? Valószínűleg sok külföldi

nyilvános gyűjteményt látott már, bizonyosan a hazai kollektciókat is ismeri, bemutatókra is eljár. Ha feltételként szabnánk a 100 százalékos állapotot, szinte mindenütt meg kellene szüntetni a felvulnásokat s bezárni, illetve elzárni a gyűjteményeket. Igen kevés a 100 százalékos jármű.

Levelében mintha kissé lebecsülné a gyűjtőket. Úgy vélem, a kezdők is utána járnak a dokumentációnak, mielőtt hozzáfognak a restauráláshoz. Remélem, mindenki tudja, hogy egy adat nem adat, másként fogalmazva: egy forrás nem forrás!

Tisztelt Dani úr! Minden jobbító szándékú észrevételt meg kell becsülni, hiszen senki sem tévedhetetlen. Megköszönöm levelét, amely azt sugallja, hogy mélyebben foglalkozik a hazai motorkerékpárgyártás történetével. Megnyugtatom, amint hozzájutunk a megfelelő kipufogócsőhöz, felszereljük a motorkerékpárra.

Üdvözzel:
Bálint Sándor

*

Örömmel vettem, hogy az Autó-Motor Veteránnal egy hiánypótlás teljesült. A veterán motorok gyűjtésébe, restaurálásába kb. egy éve kapcsolódtam be. E rövid idő alatt akadtak nehezen megoldható feladatok, ezért ötletként, segítségként kérem nemcsak számomra, hanem gyűjtőtársaim számára is a következőket.

Szívesen olvasnánk, hogy mi a teendő, ha egy MÉH-telepről súlyra vásárol az ember egy roncs járművet. Több száz munkaórával felújítja. Hogyan lehet forgalomba állítani az ilyen járművet? Szeretnénk egy jogi ismertetést, hivatali eljárást leíró cikket olvasni a lapunkban.

Motorjaim közül négyet úgynevezett utcai használatra újítottam fel. Hol az egyiket, hol a másikat használnám, de a biztosítás gátat szab ennek. Célszerű lenne egy összefogó biztosítást létrehozni, amely összességében kevesebb lenne, mint az egyenkénti biztosítás, tehát veteránok számára adott engedményre gondolok.

A restaurálással kapcsolatban módszerekről, eljárásokról, receptekről szívesen olvasnék a lapban. Például: behorpadt kipufogócső kihúzása, házilag horganyzás (csavarok, sasszegek stb.), házilag krómozás, csiszolás, gittekről, beégethető festékekről és eljárásokról. Szilikongumik öntéséről, formakészítésről.

Továbbá javaslok egy képes sorozatot gyártási évenként rövid ismertetővel. Ezeket a képeket katalógusként fel lehetne használni.

Úgy hiszem, nemcsak én, többi gyűjtőtársam is szívesen venné Liener György Autótípusok című kiadványainak újranomtatását a Révai lexikon mintájára.

Lapjukhoz, munkájukhoz sok sikert kíván tisztelettel:

Baintner János

3999 Sátoraljaújhely, Rákóczi u. 65.

A forgalmi engedéllyel nem rendelkező régi járművek levizsgáztatása csak akkor lehetséges, ha Ön a származást illetően valamilyen dokumentummal rendelkezik. Ez lehet a MÉH-telep által kiállított számla is, vagy egy nyilatkozat, amelyben az eredeti tulajdonos igazolja a jármű származását. Ilyen esetben azonban közjegyzői hitelesítésre van szükség.

A biztosítással kapcsolatos észrevételével a szerkesztői oldalon kap választ, javaslatait pedig örömmel vettük és igyekszünk teljesíteni őket.

*

Amióta megjelent lapjuk első száma, azt hiszem, sokan megkedvelték. Közéjük tartozom én is, habár az ember 19 évesen nem tekinthet vissza a régi, de gyönyörű veterán járművekre úgy, mint 50-60 évesen. Ennek ellenére bevallom, hogy az elmúlt idők járművei mindig jobban elnyerték tetszésemet, mint a mai korszerű, előrehaladott technikai csodák.

Véleményem szerint jó egy ilyen jellegű lap Magyarországon. Az Autó-Motort is rendszeresen olvasom, s tudom, hogy a veterán járművek kedvelői mindig örömmel lapozzák fel a régmúlt idők járműveiről szóló oldalakat; de most „jőlesik” ez a lap.

Szeretem az 1930-1970-ig terjedő időszakot a technikában, ez kiterjed a közútról a vasútra, a vasúton is a motoros járművek, motorkocsik és motorvonatok körére. Szép gyűjteményem van ezekről, pl. dokumentumok, cikkek, technikai leírások.

Segítségüket kérném, hogy hozzájuthassak az Ikarus 55-öst vagy 630-ast bemutató képhez, fotóhoz.

Valtyni László

9400 Sopron, Várkerület 10.

Kísérje figyelemmel az Autó-Motor Veterán számait, terveink szerint bemutatjuk az Ikarus 55-ös és 66-os modelleket. Amennyiben egyéb részletekre is kíváncsi, javasoljuk, forduljon közvetlenül a gyárhoz, vagy keresse fel a Magyar Távirati Iroda fotószolgálatát (Bp. VI., Asbóth u. 12.), és ott az archívumból rendelhet nagyítást.

*

Olvastam az Önök kezdeményezését, Szakember-szaklista címmel. Ezúton ajánlom magamat a restaurátor társaimnak: vállalom polirozást motorkerékpárokhoz.

Garamvölgyi Zsolt

1118 Budapest, Somlói út 2/B.

*

Önök sok érdekességet közölnek régi járművekről, ezért kérem segítsenek gondom orvoslásában. Érdekelne a Cse-

pel teherautó alvázára épített, a népnyelvben csak „Fakarusz”-ként emlegetett busz, valamint a székesfehérvári Ikarusz elődje, az A.M.G. típusú autóbusz. Örülnék, ha valami dokumentumot tudnának küldeni a lapjukon keresztül vagy levélben, ugyanis autóbólond vagyok, aki mindenféle leírást, képeket, modelleket gyűjt, illetve készít. Most a Fakarusz modelljét szeretném elkészíteni, ehhez kellene a dokumentációk. Régebben már levélben az Ikarusozhoz és a Csepelhez is fordultam, de nem tudtak segíteni. Így minden bizalmam önökben van.

Tóth Lajos

3531 Miskolc, Bársony János u. 13. III/2.

Sajnos, pillanatnyilag nem tudunk dokumentumokkal szolgálni a keresett típusokhoz, azonban igérjük, amint sikerül valamilyen anyagot beszerezni, elküldjük Önnek.

*

Hűséges olvasójukként tapasztaltam, hogy ahol tudnak, segítenek. Most én is a segítségüket kérem. Ha a problémám megoldásában nem önök az illetékesek, kérem, hogy juttassák el „hozzá” vagy értesítsenek engem.

A múlt évben időt, pénzt és fáradságot nem kímélve restauráltam (felújítottam) egy régi (1959-es) robogót. Jelenleg a motor teljesen újszerű állapotban van, tökéletesen működik. A felújítás során törekedtem a teljes korhűségre, eredetiségre. Maga a motor egy R50 típusú Panni robogó.

Motorszám: 59/8/1392

Alvázsám: 09122

Szín: piros és krém

Kérdéseim a következők:

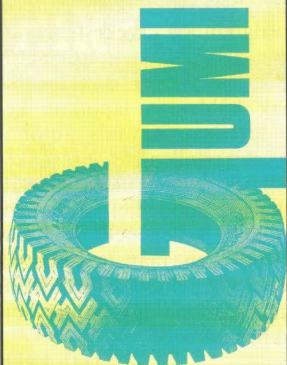
- Milyen feltételekkel lehet a motorral részt venni a forgalomban?
- Fel kell-e szerelni féklámpával?
- Koránál fogva oldtimer (nosztalgia) kategória; de hol kell az ügyintézés elkezdni?
- Mivel a motorról semmiféle okiratom nincs (baráti vétel volt), kell-e valamilyen iratot szereznem?

Péter Zoltán

3014 Hort, Ecsédi u. 17.

Az Ön járműve segédmotorkerékpárnak minősül, hiszen motorja 48 cm³-es, egy személy szállítására alkalmas, végsebessége nem haladja meg a 40 km/h-t. Nem szükséges tehát műszaki vizsgára vinni, rendszámmal ellátni, féklámpát felszerelni. Koránál fogva veteránnak számít; ha eredeti állapotú, minősített lehet (erre vonatkozó információk a szerkesztői oldalon találhatók). Az irathány egyszerűen pótolható: írjanak egy adásvételi szerződést azzal az ismerőssel, akitől vásárolta, így egy esetleges igazoltatás során nem kerül kellemetlen helyzetbe.





BÁCSKA GUMI

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

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
Staatliche Versicherung AG
State insurance company

Oldal
Seite/Page

BII

Umschlag II
Cover II

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

K & K

Autocenter KOVÁCS
H-1039 Budapest, Szentendrei út 255.
T./Fax: 36/1/188-5447

Verkauf und Markenservice von Peugeot Fahrzeugen,
Ankauf-Verkauf, Abschleppdienst, Instandsetzung, Lackierung.
Trading and servicing of Peugeot cars,
polishing and painting with Standox, car leasing.

31

ATTILA-TOURS

H-1118 Budapest, Hotel Wien, Budaörsi út 88-90.
T./Fax: 36/1/166-7922
Internationales Reisebüro
International travel agency

35

SABSPEED KFT.

H-1161 Budapest, Varga József út 82.
T.: 36/1/138-5934

Autoersatzteile, Autoausrüstungen
(Sebring Sportauspufftöpfe, Textar-Girling Bremsbeläge,
Bosch und Motorcraft Zündkerzen, usw.).
Motor-car parts, equipments
(Sebring sport exhausters, Textar-Girling brake-pads,
Bosch and Motorcraft sparking-plugs etc.).

47

BÁCSKA GUMI (gumibroncs és tömlő)

H-6430 Bácsalmás, Szent János u. 40.
T.: 36/79/41-596 T./Fax: 36/79/42-550
Pécsi üzlet: Rácvárosi út 26.
T.: 36/72/33-264

64

Reifendienst für Pkw, Lkw, Omnibusse.
Geschäftsstelle auch in Pécs (Fünfkirchen).
Tyres for cars, trucks, camions, buses etc.
Shop in Pécs.

HUNGÁRIA BIZTOSÍTÓ RT.

H-1054 Budapest, Vadász u. 23-25.
T.: 36/1/132-0550
Hungaria Versicherungsanstalt AG
Hungaria insurance company

B III

Umschlag III
Cover III

M-B AUTO MAGYARORSZÁG KFT.

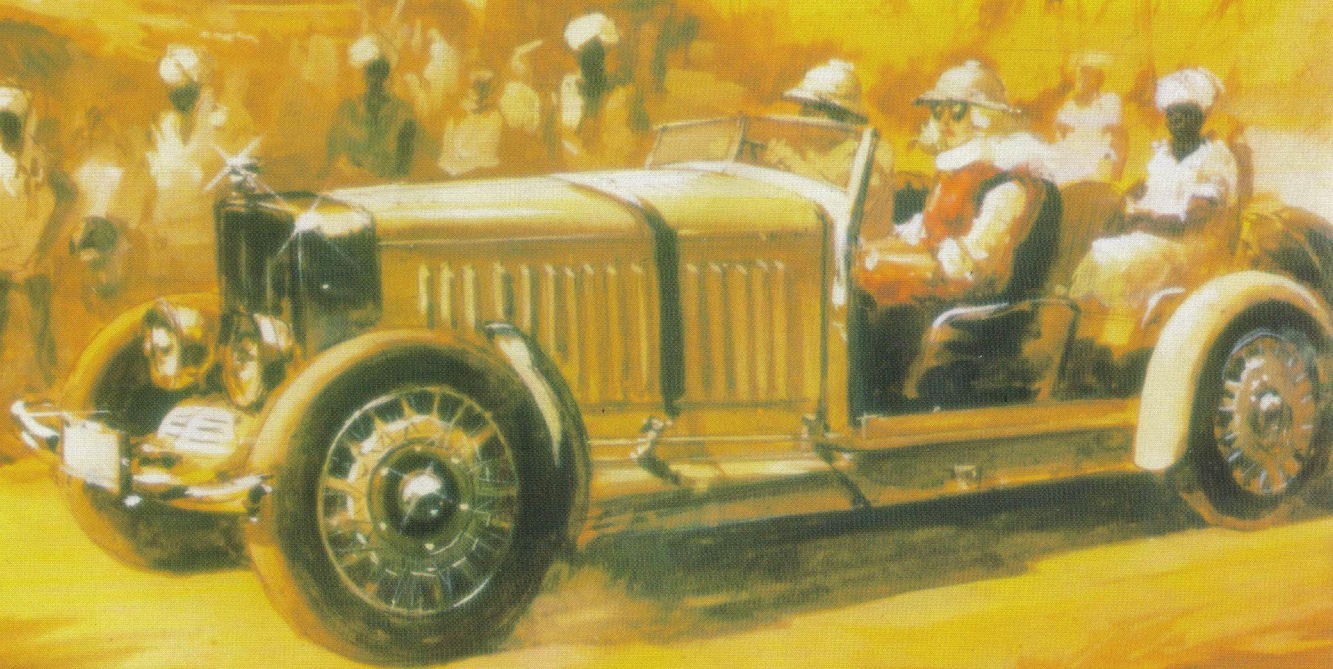
H-1133 Budapest, Kárpát u. 21.
T.: 36/1/129-9990
Generalvertretung von Mercedes-Benz AG in Ungarn
General agency of the Mercedes-Benz AG in Hungary

B IV

Umschlag IV
Cover IV

Tisztelt Utazó!

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



BIZTOS KÖTÉS  **HUNGÁRIA
BIZTOSÍTÓ RT**

Mercedes-Benz.



A kortalan autó.

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

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