

Autó, Motor & Tuning Show

Bimbózó benzingőz



CSÁDY SZABOLCS

Idén is a már hagyományosnak tekinthető helyen, a Hungexpo területén került megrendezésre az esemény március 20. és 22. között. Hét pavilonban, illetve kültéren a parkolóban is, összesen 100 000 m²-en tíz különböző rendezvény keretein belül volt szétszórva a több mint 250 kiállító majd 2000 járműve. Az évek alatt a rendezvény nem csupán a hazai járműszerelők legnagyobb örömmünnepévé nőtte ki magát, hanem nemzetközi szinten is jelentősnek minősül, melyet az is bizonyít, hogy a legtávolabbi kiállító egészen Svédországból utazott ide.

Az „A” pavilonban, a rendezvény legnagyobbikában 15 ország felhozatalából válogatott tuning autó dömpingben lubickolhatott a nagyerdemű, melyek közül kerültek ki a szépségverseny győztesei, akik ezzel automatikusan bekerültek a nemzetközileg is nagy tekintéllyel bíró European Tuning Showdown döntőjébe. A hagyománynak megfelelően az átépítés folyamatába is betekintést nyújtottak a szervezők, melynek során idén egy hatodik generációs Ford Mustang került átszabásra. Ez nemcsak az egyedivé varázslás miatt

A még bátortalan tavaszi napsugarak egyre kíváncsibban kacsingattak be a garázsablakon, hogy a zord zimankótól féltett olajpára-parfümös szerelmek milyen újdonságot tartogatnak az óvó ponyva alatt az idei hobbijárműves szezonra. Az idény indításához szükséges dúsított hangulathoz a fokozott arányú benzingőzt pedig már tíz éve biztosítja, mint valami képzeletbeli szivató, az Autó, Motor & Tuning Show.



volt érdekes, hanem, mert a típus még annyira friss, hogy a márkakereskedésekben csak ősszel kerül sor a hivatalos forgalmazására. A show három napja alatt a karosszéria egy ROUSH Performance body kit-et, illetve egy, a KW Automotive GmbH által gyártott sportfutóművet kapott. Az épített autók mellett megtalálhatók voltak a szériakivitelek is, melyeket 15 márka standja képviselt.

A tuningklubok is nagy hangsúlyt kaptak, amit mi sem bizonyít jobban,

mint hogy a „B”, „C”, valamint a 16. pavilon is csordulásig volt kocsikkal. A több mint 50 hazai és külföldi kiállítót elnézve, külön szívmenelgető élmény volt látni, hogy kis hazánk is ott van az élbolyban, s hozza a nemzetközi színvonalat, hisz ránézés alapján nem volt megállapítható, hogy a rántott hússal szegélyezett határon innen vagy túlról származik a kiállított darab. A kétkerekűek szerelmesei sem unatkoztak, hisz a „G” pavilonban került megrendezésre a Budapest Motor



hogy ezt 3600-as fordulaton adja le. Párizs a háború értelmetlen rombolásától való megmenekülését egyébként Choltizt-nak köszönheti, aki Hitler parancsát megtagadva kapitulált, így a Führer hiába kérdezgette egyre ingerültebben tisztjeit, hogy „Párizs ég? Párizs ég?”. A háború utáni újjáépítésekben kilábadozó Franciaországból érkezett a pavilon szülinaposa, a most 60 éves Citroën DS. Az Istennő (a DS a francia Déesse szó rövidítése, ami istennőt jelent) még ennyi idősen is igazi dívaként nyűgözi le az embert kecsességével és (műszaki) kifinomultságával. 1955-ben a Párizsi Autószalonon nem véletlenül néztek

Fesztivál. Itt a motorimportőröktől kezdve a különböző felszerelésekig, kiegészítőkig minden megtalálható volt. Az egyik sarokban a rendőrség standja állt, ahol a rendőrmotorok mustrálásán kívül lehetőség volt többek közt a biztonságos és szabályos kismotoros közlekedés gyakorlására egy élethű szimulátor segítségével. Továbbmenve az „F” pavilonba, az Épített Motorok és Autók Találkozóján találhatta magát az ember, ahol 75 kiállító lélegzetelállító műalkotásban gyönyörködhetett. A chopperek, bobberek és hot rodok vizslatásához igazán autentikus hangulatot biztosítottak a színpadon fellépő rockabilly zenekarok.

A „D” pavilon a régi korok szerelmeseinek a szívét dobogtatta meg a Magyar Veteránjárművesek Szövetsége szervezésében kiállított oldtimerekkel. A csarnok fő attrakciója a világon most először bemutatott Horch 853 A Cabriolet, mely a II. világháború utolsó párizsi városparancsnokáé, Dietrich von Choltizt-é volt. Az 1938-as gyártású, 4494 cm³-es sornyalocással hajtott ékszerdoboz nemcsak külsőre lenyűgöző, hanem teljesítményileg is, hisz a 120 lóerő ma sem számít kevésnek, főleg, ha megtudjuk,



úgy rá, mint egy ufóra. Áramvonalas, a sárvédőket magába foglaló karosszériája, kuplung nélküli félautomata sebességváltója, a rugózatlan tömeg csökkentése miatt az első tengelyen a féltengely belső felén elhelyezett féktárcsája, egyküllős kormánykereke, hidropneumatikus felfüggesztése, illetve kormány- és fékrásegítése valóban földöntúli élménnyel kényeztette az embert. Az Autós Nagykoalíció szervezésében pedig a magyar járműgyártás több mint 100 éves munkáját feldolgozó kiállítással ismerkedhettek kicsik és nagyok az útkereső század eleji próbálkozótól kezdve, a szocialista idők tervgazdálkodásának béklyójában szenvedőkön át a kortárs fejlesztőkig.

Akik jobban érezték magukat a friss levegőn, a melengető tavaszi napsütésben, azoknak se kellett szomorkodniuk, hisz szabadtéri programokban sem volt hiány. A „G” pavilon mellett került megrendezésre a Hungarian Stunt Riding Championship idejű állomása, ahol akrobatikus mutatványokkal varázsolták el a versenyzők a közönséget. A négykerekek szerelmei se unatkoztak, mivel az „A” pavilon melletti parkolóban került megrendezésre idén is a Gymkhana Országos Bajnokság, mely ezúttal nemzetközi mezőnnyel büszkélked-



hetett. A verseny szüneteiben Sinka Zsolt Guinness-rekorder bemutatóján hűledezhetett a lelátók népe, aki pusztá kezével tartott vissza egy drift autót, valamint egyszerre két versenymotort. Ha pedig épp nem a kipufogó recsegése vagy az aszfaltra kenődő gumi füstölő sikolya nyomta el a madárcsicsergést, akkor se kellett aggódni, mert még mindig ott volt tartalékba a hangnyomásverseny. ■