

Mozdonyfüttyös tavaszi ébredés

Oldtimerek hétvégéje



CSÁDY SZABOLCS

A melengető tavaszi időjárásnak köszönhetően újult erővel kezd bimbózni az addig tetszhalott élet a fogaskeréken innen és túl is. Ideiglenesen gyérül az évelő, a Kárpát-medencében őshonos kátyúk populációja, kiolvadnak a májtranszplantációs várólistán veszteglőkkel együtt érző motoros társak, illetve velük együtt a benzinvérűek csavaroghatnak is. Szerencsére évek óta gyógyír az utóbbira az Oldtimerek Hétvégéje.

A rendezvényt idén április 10–12. között rendezték a már jól bevált helyszínen, a Vasúttörténeti Parkban. A 100 000 m²-es területen a veteránok a West és az Orion nevű csarnokokban koncentrálódtak, de szabad térre is jutott belőlük bőven. Mivel a kiállítás ideje alatt látogatható volt az eseménynek otthont adó komplexum saját gyűjteménye is, így az amúgy is embert próbáló mennyiségű látnivaló szinte már visszérfakasztó szintre szökött.



Amikor még nem a metálszürke 50 árnyalata uralta az utcaképet



A Traction Avant formatervezőinek igazán időtlen formát sikerült alkotniuk

A csarnokokban a csillogó dukkók és krómok tengerében gázolva egyszerre csak egy ismerős sziluett akasztotta meg a tekintetemet. A bordó-vaj színű fémrúhában nem más volt, mint az épp a 60. születésnapját ünneplő Citroën DS elődje, azaz a Traction Avant. Noha a jubileumos „Istennőt” korszakalkotó autónak szokás titulálni, azért a felmenője se panaszkodhat e téren, hisz 1934-es bemutatásakor nem kisebb címmel dicsekedhetett, mint az első teljes egészében fémből készült önhordó karosszériás autó a világon. Ezen a forradalmi felépítményen kívül – melyet „Monocoque”-nak neveztek



Egy motormetszet többet mond ezer szónál

el – több technikai újítást is rejtett, melyek közül az elsőkerék-hajtás, az elöl és hátul is alkalmazott független kerékfelfüggesztés, valamint a szilentblokkokra szerelt motor említendő a legfontosabbak közt. Az új építési módnak köszönhetően a karosszéria, s ezáltal a súlypont is jóval lejjebb kerülhetett, ezért elhagyták a fellépőket is, nehogy azok az alacsony hasmagasságnak hála, kanyarban az útburkolattal kerüljenek közelebbi viszonyba. Az új megoldások persze mindig új kételkedőket szülnek, melyek meggyőzésére 1934 júniusában egy töréstartást hajtottak végre. A karosszéria merevségét mi sem jellemzi jobban, hogy a 30 km/h-s sebességgel egy 8 m mély szakadékba ugrató, majd egy bukfenc után a kerekein landoló Traction Avant-nak nyithatók maradtak az ajtajai.

A '30-as években a csehszlovák Tatra gyár hasonló szerepet töltött be a régióban, mint a forradalmi Citroën Nyugat-Európában. A fejlesztés irányát mutató zászlóra a légellenállás és a léghűtéses farmotor címszavak lettek felhímezve aranycérnával, mely örökségből táplálkozott a 603-

as típus is az '50-es években, mikor a burzsoá aranyat proletár vörös váltotta. Persze ahhoz, hogy most ki lehessen állítva, arra is szükség volt, hogy a szovjet autóiipari masztodonokat megelégtelve, a csehszlovák vezetés a Nagy Testvér tilalmával szembe merjen szállni, és egy hazai gyártású reprezentatív jármű fejlesztésére adjon ukázt. Az alakjában és méreteiben is bálnára emlékeztető karosszéria 2,5 literes léghűtéses, könnyűfém V8-as farmotort kapott, melyek kezdetben 95, majd 105 LE-sek voltak. Teljesítményének és a 0,354-es alaktényezőjének hála, megfutotta a 160 km/h-t, így akár műzsaként is szolgálhatott volna a Republicnak a Repül a bálna című számukhoz. Kezdetben a kocsori orrán egy közös bura alatt lakott a márka védjegyévé vált három fényszóró, melyek közül itt a középső a kormány fordításával együtt mozgott. Mindenki megnyugodhat, nem csak a kanyarkövető fényszórót akarja a marketingosztály új találmányként eladni nekünk, szinte minden extra már évtizedekkel ezelőtt létezett. Az évek során a fényszórók száma eggyel növekedett, majd párt alkotva eltávolodtak egymástól. A kiállított példány is ebből az utolsó szériából való, amit már négy tárcsafék lassít, még hozzá a rásegítőnek köszönhetően jó hatásfokkal. A könnyű, levegős motornak hála, a kocsori 47:53-as tömegelosztása a középmotoros

tésére adjon ukázt. Az alakjában és méreteiben is bálnára emlékeztető karosszéria 2,5 literes léghűtéses, könnyűfém V8-as farmotort kapott, melyek kezdetben 95, majd 105 LE-sek voltak. Teljesítményének és a 0,354-es alaktényezőjének hála, megfutotta a 160 km/h-t, így akár műzsaként is szolgálhatott volna a Republicnak a Repül a bálna című számukhoz. Kezdetben a kocsori orrán egy közös bura alatt lakott a márka védjegyévé vált három fényszóró, melyek közül itt a középső a kormány fordításával együtt mozgott. Mindenki megnyugodhat, nem csak a kanyarkövető fényszórót akarja a marketingosztály új találmányként eladni nekünk, szinte minden extra már évtizedekkel ezelőtt létezett. Az évek során a fényszórók száma eggyel növekedett, majd párt alkotva eltávolodtak egymástól. A kiállított példány is ebből az utolsó szériából való, amit már négy tárcsafék lassít, még hozzá a rásegítőnek köszönhetően jó hatásfokkal. A könnyű, levegős motornak hála, a kocsori 47:53-as tömegelosztása a középmotoros

as típus is az '50-es években, mikor a burzsoá aranyat proletár vörös váltotta. Persze ahhoz, hogy most ki lehessen állítva, arra is szükség volt, hogy a szovjet autóiipari masztodonokat megelégtelve, a csehszlovák vezetés a Nagy Testvér tilalmával szembe merjen szállni, és egy hazai gyártású reprezentatív jármű fejlesztésére adjon ukázt. Az alakjában és méreteiben is bálnára emlékeztető karosszéria 2,5 literes léghűtéses, könnyűfém V8-as farmotort kapott, melyek kezdetben 95, majd 105 LE-sek voltak. Teljesítményének és a 0,354-es alaktényezőjének hála, megfutotta a 160 km/h-t, így akár műzsaként is szolgálhatott volna a Republicnak a Repül a bálna című számukhoz. Kezdetben a kocsori orrán egy közös bura alatt lakott a márka védjegyévé vált három fényszóró, melyek közül itt a középső a kormány fordításával együtt mozgott. Mindenki megnyugodhat, nem csak a kanyarkövető fényszórót akarja a marketingosztály új találmányként eladni nekünk, szinte minden extra már évtizedekkel ezelőtt létezett. Az évek során a fényszórók száma eggyel növekedett, majd párt alkotva eltávolodtak egymástól. A kiállított példány is ebből az utolsó szériából való, amit már négy tárcsafék lassít, még hozzá a rásegítőnek köszönhetően jó hatásfokkal. A könnyű, levegős motornak hála, a kocsori 47:53-as tömegelosztása a középmotoros



Nehéz elhinni, hogy ekkora test szinte hangtalan száguldásra képes



A Nyugaton elpusztíthatatlan jelzővel titulált Volgát a közhiedelemmel ellentétben nem az extra lemezvastagság, hanem az alapos korrózióvédelem tette tartóssá

sportkocsikat is irigységgel töltheti el. A kézi munkával készült autó presztízsét jól mutatja, hogy magán-személy újonnan nem vásárolhatott belőle, illetve, hogy a csehszlovák és NDK-s pártapparátus felső szegmensének mobilizálására ilyen típusok voltak rendszeresítve.

A Tatra mögött volt megtalálható a KGST-s autóiipari tápláléklánc egygel lejjebbi szintjén helyet foglaló jármű, a Volga M21, mégpedig annak is egy érdekes átmeneti kialakítású példánya. Ezt a hűtőmaszkja után „cápa-fogasnak” nevezett kivitelű csupán négy évig gyártották, s a mostanra még ritkább első szériás „csillagos” hűtőmaszkos elődjét váltotta. Ezen még megtalálható a későbbi „sűrű rácsos” szériáról már balesetvédelmi okok miatt eltávolított ugró szarvast ábrázoló orrdísz, mely nem is csoda, hisz a félkilós tömör vasöntvény drasztikus módon csökkentette a szerencsétlen elgázolt túlélési esélyeit. Hajókat megszégyenítő orrdísz ide vagy oda, nehéz lenne letagadni a hasonlóságot az 1953-as Ford

Customline-nel, pedig a már öregedő Pobjeda leváltására készülő mérnököknek szabad kezet adtak egy új, exportképes kocsit tervezésére, így nem kellett se szolgálai módon másolni, se korábbi fődarabokat átvenni. Ennek

ellenére az aggregát az előd oldalszeleplelt M20-as blokkjának továbbfejlesztett változata lett, ami lánykorában egy sorhatos Dodge D5 motor volt, csak négyhengeressé lett kurtítva. Mondjuk mentségükre legyen szólván, elég mélyen belenyúltak az alapkonstrukcióba: felülszeleplelté alakították a vezérlést, félgömb alakú égésteret kapott, sok helyen könnyűfém öntvényeket alkalmaztak, illetve a lökethossz és a furat variálásával pörgősebbé varázsolták. 1958-ban a nyugati nagyközönség számára is bemutatkozott a már második szériájába lépő típus a brüsszeli világkiállításon, ahol az Avtoexport építette a legnagyobb standot.

A kiállítás nagydíjának elnyerése magával hozott egy belga megrendelést is, melynek érdekessége, hogy motor nélkül is hajóztak be autókat Antwerpenbe, a váltóval a csomagtartóban, hogy az értékesítő cég dízelmotorral lássa el őket. Ezen kívül egy érdekesebb kivitel létezett a Volgából, mégpedig főleg a KGB számára gyártott M23-as. Az elfogó



Sosem lehet elég korán kezdeni

autónak szánt, báránybőrbe bújt farkas a Csajka 5,5 literes V8-as motorját kapta. A kormányoszervo alkalmazásának ellenére nem örvendett nagy népszerűségnek, mivel igencsak embert próbáló feladatnak bizonyult megszaboláznai a 195 sztahanovista ló erejét.

A motor- és autódömpingben külön említésre méltó színes foltot alkotnak a két- és négykerekű metszetek, valamint a versenyautók és motorok, melyek közül az egyik legérdekesebb egy V versenyautó volt, amit 1970-ben vásárolt a Magyar Autóklub, majd aktív versenyzéssel telt éveit követően a Közlekedési Múzeumban pihent, de most visszakerült a klubhoz, s egy felújításon is átesett. Az egyik sarokban egy meglehetősen ismerős forma kuksolt, de mégis furcsa volt a kép.

Nem is csoda, hisz a Wolseley Hornet lényegében a Trabant de luxe kapitalista átírata, mivel az alap Mini lett továbbfejlesztve, kicsit feljebb pozicionálva. Csak hogy a briteknél az innováció nem merült ki színes



Wolseley Hornet, a nagyobb kényelemre vágyók Minije

tetőben és kétszólamú kürtben, hanem olyan valóban hasznos extrákat is rejtett, mint a lépcsős farkiképzés, melynek köszönhetően már egész terebélyesre hízott a csomagtartó. Persze azért öncélúak is akadtak, hisz az orrész átszabása által a kis Mini olyan benyomást kelt, mintha

valóban felsőbb körökben mozogna, s nem csak oda vágyna.

A csarnokokon kívül is szép számmal voltak járművek, többek közt az expedíciós autótá avanszált Robur is, mely átszelte fél Ázsiát, de minden napra akadt egy autós találkozó is az egyik parkolóban, így akár a most még a tuningszférában tevékenykedő fiatalok könnyen megfertőződhetnek a veterán szenvedéllyel is, gondoskodva ezzel az utánpótlásról. Akinek pedig már fennakadt a szeme a sok veterántól, annak még lehetősége volt helikoptert vezetni egy szimulátoron, a Vasúttörténeti Park kisvasútjával menni egy kört, esetleg a sínautóvá átalakított Csajkával, vagy csak enni egy jót az egyik bodegánál.

Fotó: Őri Péter

A kiállításon készült fotókat az alábbi linken keresztül érheti el:



Elsőre kevesen mondanák meg, hogy ez a V versenyautó a szivar alakú karosszériája alatt Bogár technikára épül