



Essen-i eszméletvesztés

Techno Classica Essen



CSÁDY SZABOLCS

Az öreg kontinens egyik legnagyobb veterános kiállításaként emlegetett rendezvényt minden évben a németországi Essenben rendezik meg. Nagysága a rideg számok oldaláról közelítve is már sejteti nagyléptékűségét, hisz a város vásárközpontjának 20 csarnoka, illetve négy szabadtéri része összesen 120 000 négyzetméteren állt a régi korok gépjárműrajongóinak a rendelkezésére. Ezt töltötte meg élettel április 15. és 19. között az 1250-nél is több kiállító, ami kb. 190 000 fős látogatósereget vonzott. Ezek alapján jogosan gondolja az ember, hogy valami monumentálisra kell felkészülnie, de a méretekkel kapcsolatban maradjunk csak annyiban, hogy nem véletlenül tart öt napig az esemény. A számtalan kiállított autócsoda között akadt számos, jubileumát itt ünneplő darab is, mint például a Porsche 959-es modellje, ami kerek 30 éve debütált a nagyközönség előtt. A '80-as évek egyik legendás sportkocsija nem kisebb címmel büszkélkedhet, mint a világ leggyorsabb sorozatgyártásban készült utcai járműve, amit 314 km/h-s végsebességével érdemelt ki. Ezen kívül még kerek évfordulós volt a teljesség igénye nélkül a Ferrari-vevésre épített Ford GT40, a maga fél évszázadával, valamint a Szaratov hűtőszekrény ajtajú BMW Isetta, a 60. évével.

Már önmagában a jegypénztárnál kiállított Volkswagen T1-es busz is megért volna egy misét a Samba kialakítása miatt, viszont az egészet a tulajdonosa még megfejlte egy minden pólusából szeretetet és hallucinogén drogot párologtató hippifényezéssel. Ezt akár mint figyelmeztető lövést is felfoghattuk volna a rendezőség részéről, hogy az egész felhozatal is egyedülálló lesz a saját nemében, de ők azért még ha nem bánjuk, löknek egyet a ringlispién, hogy biztosan beleszédüljünk. A 3-as számú csarnokba belépve, ha az egyensúlyomat nem is vesztettem el, de a térdem biztosan beleremegett a látványba. A háború előtti Bentley-k és Rolls-Royce-ok krómoktól csillogó kékvérű tengerbe beledobtak egy piros mélytengeri bombát. A Bentley 6.5 Litre Supercharged Petersen Racer már ránézésre is gonosz egy dög, az ember tekintete kéjesen nyaldossa végig az ezernyi ívből szőtt fémrüháját, melyet, mint kis finom gombok tartanak össze a szegecsek. Küllős kerekek, szellőzőkopoltyúk mindenfelé, az elején pedig csak a kellő tisztelet kedvéért egy kompresszor néz farkaszemet a szerencsétlennel, aki az útjába kerül. A mentális detonáció csak késleltetve következik be, mikor az agy már elhitte a járműgépészeti illuzionista



Ilyen állat pedig nincs is! – Mondhatná a viccben szereplő paraszt bácsi akár a Bentley 6.5 Litre Supercharged Petersen Racer-re is

trükkjét, s elkezd bogarászni az autó ismertetőjét, ahol kiderül, hogy ez a káprázat igazából sohasem létezett, s nem hogy elmúlt hetvenéves, de még épphogy csak tizenkettő. Ha úgy vesszük, ez előttünk nem is egy jármű, hanem inkább egy túlméretes LEGO felnőtteknek, sok-sok munkaórával, kreativitással és jó ízléssel megfűszerezve. Az eredetileg teherautókba és hadi járművekbe szánt, a második világháború végén kifejlesztett 6,5 literes blokk 195 lóerőre volt képes, de a Petersen BM kompresszorral már

400 lóerő fölé pumpálták a teljesítményt, ami egy 1953-as Bentley R alvázat csavargatja szabadidejében. A Porsche-k, Ferrarik és Jaguarok kavalkádjában lépkedve, a Ford standjánál megtalálhatjuk az előbbi inverzét, hol a versenymotor molesztálja a teherautó-felépítményt, mivel a Transit 50. évfordulója alkalmából kiállították többek közt a Supervan 3-at is. A tudathasadás egészen 1971-ig vezethető vissza, amikor az egyes Transit bódéját ráültették a Le Mans-i GT40-es hajtásláncára. A középén, a



Hiába, valakin sem a hallucinogén drogot, sem a rozsdát nem fog



A Volkhart vonalait akár egy német retrofuturista grafikus is megirigyelné



Hiába, csak az amatőrök adják el a termékeiket női keblekkel, a profiknak stílusuk van



Igen, ez a lovaskocsi-alvázra csavarozott albinó szivar volt nyolc évig a Föld leggyorsabb járműve, mégpedig földön, vízen és levegőben is

raktérben elhelyezett ötliteres V8-as, Gurney-Weslake hengerfejes szörnyeteg egy ötsebességes ZF váltón keresztül szabadította rá az aszfaltra 425 lóerőnyi erejét. A Ford Boreham-i tesztpályája anno kevésnek bizonyult, hogy ennek a versenybenzint bőfőgő istenkísértésnek a 240 km/h-s elméleti végsebességét kiautózzák. Ezt a haszongépjármű-karikatúrát végül mindegyik generációval eljátszották, melynek az itt megtekinthető harmadik reinkarnációjában a Forma-1-ből is ismert 3,5 literes Cosworth HB V10-es motor sikít a sofőr fülébe, ami 650 lóerőt ad le 13 000-es fordulaton. Ezek után a hatsebességes, duplakup-

lungos váltón és a szénszálas Brembo fékeken már meg se lepődik igazán az ember. Mindenesetre, ha zöldségkereskedésem lenne, csak ilyenvel szállítanék, hogy friss maradjon az áru, bár lehet, hogy csak kifőzdek vennék a portékát, mert a raktérben dühöngő motor egyből meg is párolná, amit mellé zárunk. Persze a végsebesség feljebb tornászására van másik módszer is mint a teljesítmény növelése, mégpedig a légellenállás csökkentése. Ezen a síkon továbbgondolva készítette el a Volkswagen bogár ősenek, a hitleri KdF-Wagen alapjaira a saját 0,219-es alaktényezőjű karosszériáját az osztrák Kurt C. Volkhart, melyből

egy túlélő itt hűledeztette a gyanútlanul arra járókat. Az 1944-ben gyártott, s sorozatgyártásra szánt Volkhart V2 Sagitta Stromlinie-t az alapul szolgáló nemzetiszocialista népautónál magasabbra szánták pozícionálni relatív gyorsaságával és gazdagabb felszereltségével, de a megállíthatatlanul előretörő szövetségesek végül többek közt Volkhart úr üzleti tervein is átmasíroztak. Az egyes csarnokba átlépve csillagászati élményben lehetett részük az arra tévedőknek, hisz az egész termet a Mercedes különböző típusai töltötték meg. A különböző álló-, illetve fekvőlámpás, fecskéfarkas és egyéb típusok



Ha Föld körüli útra kellene járművet választani, akkor elég kis réteg nevezné racionális döntésnek a kis Renault-t, de hát ebben ez adja a rock n' roll érzést



Azt hiszem, sokunk nevében mondhatom, hogy ha csak statikus szoborként árulták volna a 402 Eclipse-t, akkor is megvinnénk szobadíznek



Kívülről csak a rendhagyó elhelyezkedésű pótkerék és az erős balesetvédelmi aggályokat felvető, első ajtókon kikanalító tankbetöltők sejtetnek valami turpisságot a „kacsán”



Szegény Ami 6 ha nő lenne, akkor azt mondanánk rá, hogy nem feltétlenül ronda, inkább érdekes az arcberendezése

közt messzemenően a legérdekesebb részleget a márka sebességrekorder autói képezték. Időrendben az első közülük az 1909-es 200PS Rekordwagen. A négy virsligumin táncoló szivarkarosszériát egy 21 504 cm³-es, sornégyes motor lőtte bele a horizontba a félelmetes 200 lóerős teljesítményével. A benzinmotorral hajtott automobilon kívül ezzel lépték át először a 200 km/h-s sebességet a gyártásának évében Angliában. 1911-ben Daytona-ban pedig Bob Durman 228,1 km/h-val repesztett vele, ami nyolc évig a világ leggyorsabb járművévé tette, s elnyerte a „Blitzen Benz” becenevet. Pár lépés-

sel arrébb az 1936-os W25 Zwölfzylinder-Rekordwagen szürreális, szürke szappantartó sziluettje hipnotizálta a látogatót kényszerpihenőre. Az összes kerekét oldalról is beburkoló karosszériát a Friedrichshafen-i Zeppelinwerke egyik szélesatornájában optimalizálták, melynek köszönhetően az 570 lóerős V12-es 1936. október 26-án 372,1 km/h-s sebességre gyorsította Rudolf Caracciola-t, aki a volán mögött izzadva figyelte az egyre jobban elmosódó tájat. Caracciola egyébként 1938 januárjában egy aerodinamikailag és teljesítményileg is továbbfejlesztett sebességrekorder autóval

elérte a 432,7 km/h-t, ami a mai napig a legnagyobb sebességnek számít, amit közúton produkáltak. Időrendi sorrendben az 1938-as 540K Stromlinienwagen következik, melynek a stuttgarti márka akkori sportos csúcsmodellje, az 540K szolgált alapjául, aminek 0,57-es alaktényezőjét a csepp alakú karosszériával 0,36-ra csökkentették. Ennek köszönhetően viszont a váltó túl rövid áttételezésének bizonyult, melynek korrigálása után egy nem várt akadállyal szembesültek a konstruktőrök: a kocsni hiába tudott volna 170 km/h-s utazósebességet biztosítani, de akkoriban nem állt



A '87-es idejében még bőven fellépős, különálló sárhányós modellek voltak a megszokottak, nem csoda, hogy világ körüli útjukon nemegyszer partra vetett tengeraltjárónak néztek Hanzelka és Zikmund kocsiját



Hiába volt kortársaihoz képest sok tekintetben modernebb a Corvair, a nem teljesen megalapozott, de annál intenzívebben generált pánikhangulat megpecsételte a sorsát



Ha harmincas évekbeli iparmágnás lehetnék, akkor biztos, hogy egy ilyen kocsi-val kelteném az osztálykülönbséget

rendelkezésre olyan abroncs, ami bírta volna ezt a tartós sebességet. Ennek és a létezését előhívó Berlin–Róma verseny lefűjásának hála, az autó végül a Dunlop német részlegének kísérleti osztályán kötött ki, ahonnan 1950-ben került át, már alumíniumruhájától megfosztva, meztelenül a Mercedes gyűjteményébe, hogy a nemrég újra előkerült „szabásminták” alapján újra felöltöztethessék. A nem hétköznap napit az 1954-es W196 R 2,5-Liter-Stromlinienrennwagen zárja, mellyel ebben az évben tért vissza a márka a Grand-Prix-be. A benzinbefecskendezéssel 290 lóerősre hizlalt sornyalcas motornak hála, akár 300 km/h-val is tudta hasítani a levegőt az áramvonalas karosszéria az orrával. A csarnok másik felét, valamint a kettes egészét a restaurátorműhelyek és a kereskedők uralták, hol a csillogó kavalkád minden elképzelhető és elképzelhetetlen csodát magában rejtett. Az arisztokratikus kék vért tankoló luxuslimuzinok és egzotikus sportkupék közt groteszk kontrasztot képzett a kis Isetta buborékja. A kasznit közelebről megnézve nem a szokásos, még a hűtőszekrények – lehet, hogy innen jött az előre nyíló ajtó ötlete – és robogók gyártásával foglalkozó olasz

ISO SpA-tól vásárolt kétszemélyes licenc köszön vissza ránk, aminek olyan közel voltak egymáshoz a hátsó kerekei, hogy elhagyták a differenciálművet, hanem már a négyszemélyesre masszírozott kivitel. A törpeautók családi egyterűjét a BMW a motorkerékpárjaiból ismerős 582 cm³-es, kéthengerű boxermotorjával látta el, ami egészen a már rangot jelentő bűvös 100 km/h-ig gyorsíthatta a kis lufit. Az első ülésen ülők az elődtől örökölt egyedi megoldás révén száll-

hattak be, míg a hátul utazóknak csak egy szimpla oldalsó ajtó jutott, abból is csak egy, a jobb felére. A terem oldalában a „Kicsinek” becézett Renault 4CV volt kiállítva, ami egy holland kalandorcsapat expedíciós járműveként 33 500 km hosszan bolyongott a Föld körül. Az 1959-es gyártású, 21 lóerővel felvértezett, 750 cm³-rel gazdálkodó csöppsgéptől igazán sporttértékkel bíró teljesítmény ez, főleg, hogy a tetőcsomagtartóján még két nagy ládát is hordott magával, gondolom, részben a pótalkatrészek miatt. Mindig megnyugtató újra és újra megbizonyosodni róla, hogy lesz majd kivel beszélgetnie az embernek a zárt osztályon.

A soron következő négyes csarnok kevés kivételtől eltekintve lényegében francia fenségterületnek minősült, ahol csak úgy tobzódtak a gallokra jellemző kreatív mérnöki megoldások és az igéző formatervek. A Peugeot-standot egyértelműen a szárnyait tárogató hattyú kecsességével vetekedő, tetejét becsukni készülő 402 Eclipse látványa uralta. A mai CC, azaz Coupé-Cabrio modellek ősenek tekinthető a típus, melyek a teljes értékű keménytetejüket a csomagtartóba képesek rejtetni. A '30-as években az ügyes mechaniz-



A „No ABS, No Airbag, No Para” matrica nélkül is érezzük, a srácok nem voltak ijedősek

must nem csupán kézi erővel lehetett mozgatni, hanem akár elektromosan is. Kicsit arrébb a Citroennek sem kellett szégyenkeznie a mérnöki teljesítmények terén, hisz a 2CV, alias Kacsasahara kivitele a motorháztetején hordott pótkerekével, illetve mindkét első ajtaján kikandikáló tanksapkájával igencsak hívogatta a látogatókat. A durva terepviszonyokra szánt kocsi négykerék-hajtását a konstruktőrök a lehető legegyszerűbb módon oldották meg: hátra is beépítettek egy komplett hajtásláncot. A Bimotore koncepcióban a vázon kívül csupán a gáz- és kuplungbóvden, valamint a váltókulissza közös, még tankból is kettő van, amelyek a csomagtartóból való kitoloncolást követően az első ülések alatt kaptak helyet. A stand másik tekintetmagnese, az Ami 6 épp az inverze az előzőnek, hisz nem meghökkentő műszaki oldalával nyűgözi le az embert, hanem a még ma is formabontó formájával. Az érthetetlenül bárgyúra sikeredett „tekinteténél” is jellemzőbb vonása az unortodox módon hátrafelé dőlő hátsó szélvédő, melynek köszönhetően a hátul ülők tarkóját nem égette a nap, rossz időben is szeny-

nyeződésmentes maradt, valamint a kalaptartó felszámolásából nyert teret a hátsó ülés hátrébb tolásával a lábtér növelésébe lehetett visszaforgatni, anélkül, hogy a komfortérzet növekedését komolyabban megérezte volna a csomagtartó. A kocsik közt téblábolva, egy kisebb kormányoszlopokból szőtt kerítés mellett vezetett az utam, ez önmagában, főleg ezen a rendezvényen még csak nem is lenne említésre méltó, de itt valami ármány volt a levegőben, illetve a tájidegen vezetéseket elnézve inkább „amperszag”. A cég szinte minden elképzelhető veteránhoz elektromos kormányoszlopot kínál, melyek az eredeti felfogási pontokon rögzíthetők, s a műszerfal takarásának hála, a különbség nem is látható. Magát a vállalatot még meg lehet érteni, hisz egy valós piaci igényt elégít ki, de jobban belegondolva, magát a közönséget már nehezen, hisz az ember pont azért ül át egy „fröccsöntött műanyag hiteltraktorból” egy öreg járműbe, hogy kiszakadjon a komfortzónájából, kéjesen üvöltjön a dobhártyájába a motor, ne okoskodjon bele az elektronika a döntéseibe, valamint mosolyogva izzadjon a gépészkedés közben. De

ezzel az egészszel magát a hangulatát öljük ki szép lassan, módszeresen, míg azt nem vesszük észre, hogy már valahogy nem színez ki minket a szürke hétköznapiokból, mert épp olyan vezetni, mint a családi egyterűt, maximum a tudat marad meg, hogy a törésten itt nem a függőnylégzsák burkolná be a fejünket, hanem a deformálódó pléh műszerfal.

A következő csarnokon olyan nagy múltú márkák, mint a Volkswagen, Lamborghini, Bugatti, Bentley, Porsche, valamint az Audi osztozott. Külön öröm volt látni, hogy egy szelet Kelet-Európának, a Skoda képében is jutott hely, mégpedig nem is kicsi. Ezen kívül egy különleges, márkafüggetlen összeállítás is színesítette az amúgy se fakó képet, melynek rögtön az elején gyökeret vert a lábam. Az 1938 és 1942, majd a csehszlovák ipar a háború sokkjából való magához térése után 1945 és 1951 közt gyártott Tatra 87-es a különösebb típusismertekkel nem rendelkezők számára is földöntúli jelenség a maga áramvonalas, csepp alakú karosszériájával, ami három lámpával ellátott fronttal kezdődik, hátul pedig egy függőleges vezérsík koronáz meg. A farrészben elhelyezett léghűtéses, háromliteres, 75 lóerős V8-as a hihetetlennek tűnő 0,28-as alaktényezőnek köszönhetően 160 km/h-ás száguldásra is képessé tette az 1370 kg-os csodabogarat. Az autóbolondok házának kelet-európai termében senyvedőknek viszont illik, hogy beugorjon a két csehszlovák mérnök, újságíró, világotutató kalandor, Jiri Hanzelka és Miroslav Zikmund neve, akik '47 és '50 között egy ilyen típusal járták be Afrikát, valamint Dél- és Közép-Amerikát, melyről hét, magyarul is megjelent vaskos kötetben számoltak be. Farmotor ide vagy oda, nem mindegyik ilyen elrendezésű típus élte meg ilyen pozitívan a rivaldafényt, mint ahogy a Tatra-tól nem messze kiállított Chevrolet Corvaire



Melkus, az alias NDK-s „magyar narancs”, kicsit kék füstöt okád, kicsit lehetetlen úton tartani, de bárcsak a miénk lenne



A holland DAF bebizonyította, hogy szög egyszerű elemekkel és sok kreativitással mindent meg lehet oldani, még az automata váltót is

sem. A Chevrolet az amerikai járműipacból egyre nagyobb darabokat kiharapó Volkswagen bogár térnyerését megelőzve, a detroiti óriások közül egyedül a saját fegyverével, a léghűtéses farmotorral próbált szembeszállni a wolfsburgiak ellen. A baj ott kezdődött, hogy a fogyasztóvédő ügyvéd, Ralph Nader „Bármilyen sebességnél veszélyes” című könyvében lényegében egy guruló koporsónak kiáltotta ki, holott a kor amerikai autójánál egyáltalán nem volt rosszabb, némely tekintetben még túl is szárnyalta őket. Persze ez a közvéleményt nem érdekelte, s lényegében eladhatatlanná vált az autó, még annak ellenére is, hogy az éles kanyarokban könnyen túlkormányozottságot okozó hátsó lengőtengeles futóművet gyorsan kicserélték egy teljesen függetlenre.

A szokásos csillogó krómhegyeken és tükröződő hibátlan dukkókon túl a hatos csarnok egy igazán különleges kiállítással is szolgált: az 1929-es Tourist Trophy versenyautói voltak megtekinthetőek, méghozzá nem a már megszőköttnak számító túlrestaurált, hanem a történetüket, korukat hitelesebben átadó, patinásan lepattant állapotban. Az ember igazi rettenthetetlen hősökként, esetleg félelmet nem érző örültekként

tisztelt azokat a sofőröket, akik ezekkel a mai szemmel nézve kezdetleges tákolmányokkal fűzték a kanyarokat, s törtek a győzelem felé. A tapadásról csak felületes ismeretekkel rendelkező küllős felnik virsligumijait, a feladatot korlátozottan ellátó dörzs-lengéscsillapítók tárcsáit, valamint az ergonómiáról soha nem is hallott mívés kezelőszervek buja káoszát elnézve minden tisztelem azoké, akik a mai napig egy-egy veteránverseny kedvéért önként feliratkoznak az autósport hősi halottainak a várólistájára.

Egy emelettel feljebb, a kisebb termekben különböző klubok standjai voltak láthatók, melyek közül az NDK-s szekció különösen összeszedett életképeket adott elő több életnagyságú diorámával. A Trabanttal fűszerezett keletnémet nappalítól kezdve, a parti limuzinnak épített 353-as Wartburgon keresztül, a DDR járműjavító bázisig minden volt. Még az is, amire nem számítottam, egy Melkus RS1000. Az 1969 és 1979 között gyártott autók Heinz Melkus, egykori versenyző által épültek kisipari keretek között, kézzel, méghozzá csakis az országon belül előállított alkatrészekből. Így került a műanyagból készült, a Lamborghini Miura-ra erősen hajazó karrösszeria egy alumínium padlólemeze,

amihez Wartburg-motort és futóművet csavaroztak. Ezen kívül található még benne Trabant alkatrészek is, de még fürdőkáddugó-lánc is. Ennek ellenére korántsem volt komolytalan jármű, hisz a hengerenként egy-egy MZ karburátorral hergelt Wartburg-motor 70 lóerőre volt képes, ami elég meggyőző dinamikát biztosított a 680 kg tömegű autónak. A típus egyik érdekessége a felfelé nyíló ajtók mellett az, hogy a súlypont lejjebb vitele érdekében az üzemanyag-tartályok a küszöbökben kaptak helyet. Tovább haladva az NSU-k, amerikai benzinfalók és kis angol Lloyd-ok, osztrák Steyr-Puch-ok közt, egy felénk nem túl ismert személyautómárkával, a holland DAF-fal találkozunk. Kívülről igazából semmi különös nincs rajta, a tipikus '60-as évek európai kisautójának jegyeit hordozza magán, a kornak megfelelő krómzott bájjal. A különlegessége a lemezek alatt bújlik meg, mégpedig a hajtásláncban. A márka összes személyautóját egy különleges kialakítású automata váltóval kínálták, mely teljes egészében mechanikus kivitelű. A sofőrnek csupán egy karral ki kell választania a haladás irányát, a többi pedig megoldja az oldalanként különálló, de azonos felépítésű hajtómű, ezáltal differenciálműre nincs is szükség. A szerkezet lényege, hogy az ékszíj egy-egy olyan ékszíjtárcsán fut, ami osztott, ezáltal a felek egy röpsúlyos mechanizmusnak köszönhetően egymáshoz képest el tudnak mozdulni, így a motor fordulatszámának és a terhelésének függvényében változnak a tárcsák átmérői, ezáltal kerül előállításra a mindenkori igényeknek megfelelő áttétel.

Hiába minden igyekezetünk és az erőltetett menet, szomorúan vettük észre, hogy közeledik a zárás. Kifelé menet a börzés árusok kavalkádján átkelve azért büszkén konstatáltuk, hogy a térkép alapján csupán három márka kiállítását kényszerültünk kihagyni, a többi csupán alkatrészvásár, illetve aukció. ■