

Laza, mint a Riga Klub

II. Ostfahrzeuggestreffen Sigmundsherberg



CSÁDY SZABOLCS

Az aktuális terepviszonyok, a környezeti hőmérséklet, illetve az idővel kialakuló általános jobb oldali csuklósibbadás függvényében 35–40 km/h-val elsuhanó osztrák táj, valamint a Kölcsönös Gazdasági Segítség Tanácsstalansága keretein belül gyártott kismotorok monoton zúgása, ha nem is biztosított tökéletes alkalmat egy meditáláshoz, de azért elmélkedni bőven volt időnk. No, nem az élet értelmén, esetleg a tikkasztó kánikulának leginkább megfelelő gyújtógyertya hőértékén, sokkal inkább azon, hogy mégis, mi a fene ez a kék füsttel festett, az aszfalt felett remegő impresszionista festmény erről a moped konvojról, amit a nyeregből nézünk vagy fél napja?

A megfejtés kulcsszava pedig nem más, mint Sigmundsherberg. A felső-ausztriai kisváros adott otthont a magán motormúzeumának területén a második márkafüggetlen keleti járműves találkozónak, amit a Magyar Riga Klub célkeresztbe is vett. A klub életének eddigi legnagyobb túrája június 11-én, hajnali háromnegyed ötkor, a budapesti Allee bevásárlóközpont előtti gyülekezéssel kezdődött, ami egy spontán hátsó fékbovdencserébe torkollott, amit egyfajta bemelegítésnek is tekinthetünk a következő napokra nézve. Az öt Riga és egy Simson alkotta delegációt egy veterán vizsgás kis Polski kísérte, mint „szervizkamion”, amiben a szerszámokon kívül, az álmatlan éjszakák elkerülése végett mindegyik típusból 1–1 tartalék blokk is helyet kapott. Pestet elhagyva a Riga 3-as elkezdett melegedni, ami több kenőanyaggal, illetve a karburátortakarók, valamint a gyújtásfedél eltávolításával orvosolható volt. Ez a kora reggeli hűvösben igencsak leizzasztotta a társaságot, mikor belegendoltak, hogy egy hőségriadós hétvége áll előttük. Komáromnál a 16-os Riga hátsó kereke kezdett imbolyogni, mivel



Nem valószínű, hogy van a világon ember, aki nálunk jobban örült akkor egy táblának

a még valószínűleg gyári csapágy nem volt hajlandó a vadkapitalista nyugatra dezertálni. Szerencsére a tartalék egy csapágy mellé a helyi Honda-kereskedés révén sikerült társat találni, így az út szélén meg is lett operálva a beteg. A győri pihenőre is akadt műszaki probléma, mivel itt a Riga 22-es kuplungbovdenje adta fel a küzdelmet a csúcsforgalomban, valamint az S51-es Simsonban ki lett cserélve a kis lánckerék, mivel még a Rigák által diktált tempóhoz is túl rövidnek bizonyult az előzőleg választott áttétel. Innen az

aznapi célállomásig. Levélíg már nem akadt tennivaló, de egy újabb szerelés nélkül is mindenki mélyen aludt a nap megpróbáltatásaitól elcsigázva az általa, motoron hozott sátorban. Másnap a Jawa Mustangom nyergében, aggodalommal vegyes izgalommal érkeztem a fél hétre meghirdetett gyülekezésre, hisz az előző napi gépszíros kálváriát a monitor előtt ülve izgultam végig. Nem vagyok kezdő veterán kismotoros túrázó, de a kirándulásra felkészített, átnézett Rigák „üzembiztossága” néha még számomra is egész



A múzeum „puchanásig” volt Puch-okkal

távoli perspektívába helyezte a 194 km-re lévő úti célt. A határ átlépése után a fejünk felett lebegő műszaki meghibásodás gondolata mellé még a kegyelmet nem ismerő osztrák rendőrök reakciójától való félelem is betársult, noha az ausztriai Közlekedési Minisztérium levele ott lapult a zsebünkben, hogy rendszám nélkül is pöfékelhetünk az ország útjain. Ez a sötét árny egészen addig kísért minket, míg az egyik burgenlandi kis faluban vagy egy tucatnyi rendőr-, tűzoltó- és mentőautó állt az út szélén, a járművek legénysége pedig szétszórtan körülöttük. Nem hogy igazoltatásra, esetleg hatósági túlkapásra nem került sor, hanem mindegyikük érdeklődve nézte a fura menetoszlopot, egyesek még az út szélére is álltak, s tapsoltak. Csak remélni tudjuk, hogy csupán gyakorlat volt s nem éles bevetés, mert különben az a szegény ház bizony porig égett. Ez a szívélyes fogadtatás végig megmaradt a helyiek részéről is, már akivel talákoztunk a néha már horrorisztikusan kihalt vidéki falvakban. A nap végére rendben meg is érkeztünk Sigmundsherberg-be, a rendezők legnagyobb meglepetésére, kik csak félig vették komolyan részvételi szándékunkat. Az előző napi hibalistát meghazudtoló módon aznap csak a „kispók” rendetlenkedett a határátlépés után nem sokkal, de az idegen tárgy fékből való eltávolítása után már suhantunk is tova. A rendezőség a regisztráció

után megmutatta a kempinghelyet, ami lényegében a város szélén álló múzeum és a mellette futó út által körülhatárolt kis füves terület volt. A vadkempingezéstől csupán annyi választotta el a szállásunkat, hogy a tisztás frissen volt nyírva, piros-fehér jelölőszalaggal volt körbekerítve, valamint a múzeum hátsó bejáratát nyitva hagyták éjjelre is, hogy a kerti mosdót használhassuk. Másnap, enyhén átfagyva, a találkozó fő napjára ébredtünk.

A rendezvénynek otthont adó múzeum, mely nem kisebb címmel büszkélkedhet, mint Ausztria első motormúzeuma, egész nap látogatható volt. Friedrich Ehn professzor 250 járműből álló gyűjteménye az 1800-as évek második felétől egészen a '90-es évekig mutatja



A tankon kívül széria kivitelű kismotortól igazán nagy sportértékkel bíró teljesítmény egy ilyen túra, avagy mindig van hová fejlődni

be a kétkerekű közlekedést kerékpáron, mopedeken, szoló és oldalkocsis motorokon keresztül. A kiállítás a világ legátfogóbb Puch-gyűjteményével rendelkezik, de ezen kívül nagy hangsúlyt fektet a már rég elfeledett osztrák márkákra is. A kétemeletes épület többek közt olyan finomságokat rejt magában, mint Siegfried Marcus 1870-es motorjának replikája, ami a világon elsőként használt nagyfeszültségű gyújtást, a motorkerékpárok Rolls Royce-ának nevezett Brough Superior, vagy a két MS50-es Puch, amiken egy osztrák házaspár az '50-es években 120 000 km-es Föld körüli túrát tett. A sátraink mellett a nap folyamán lassan összegyűltek a keleti érából származó járművek, melyek közt szép számmal akadt cseh, német, szlovák, de még lengyel résztvevő is. A kavalkádban olyan ritkaságok is megbújtak, mint például a Skoda 1202, ami egy aszimmetrikus karosszériájú, háromajtós kombi. A bal- és jobb oldali szempontokra hivatkozva elhagyott bal hátsó ajtóknak köszönhetően nem valószínű, hogy javult a gázolási statisztika, de azt sem tartom teljesen kizártnak, hogy így akartak zsanéért és zárat spórolni az illetékes elvtársak. A találkozó másik gyöngyszeme, az Areo Minor Sport ugyancsak csehszlovák származású. Az 1950-es évek fordulóján



A Le Mans szó hallatán kevés embernek ugrana be egy ilyen fazék hangon, kék füstöt pöfögő kerekcsiszar, pedig megérdemelné

gyártott kétütemű, 28 lóerős motorral hajtott, 360 kg-os, alumínium karosszériás versenyautóból, az egykori 28-ból mára csak 5 maradt fenn. Érdemes megemlíteni, hogy a '49-es Le Mans 750 cm³-es kategóriájának első helyét egy ilyen szerezte meg. A rendezvényen egyébként az osztrák igazságügyi miniszter, valamint az orosz nagykövetség is tiszteletét tette. Persze azért ez a nap sem telhetett el TMK nélkül, így a Riga Mini kuplungja, a 22-es hátsó rugós tagja és sztereó, valamint a Simson és a Mustang gyűjtése került górcső alá. A délután folyamán lehetőség volt egy hosszabb lélegzetvételű, itinerrel megtámogatott körtúrára, de a zsidobadt hátsónkba épphogy visszacsorgó vért nem kívántuk egyből újra kipréselni. Este a korabeli filmek vetítése előtt a serlegek kerültek kiosztásra, melyekből mi is részesültünk, a nem hétköznapi teljesítményünknek (értsd: szolid elmebetegségünknek) elismeréséül. Vasárnap végül kilenc órára tolt ki a sátorbontás és a búcsúzkodás az indulást, de nem aggódtunk, hisz idefelé már kiderült, hogy 35 km-enkénti ülepállag-megóvó megállókkal bárhova eljuthatunk, csak idő kérdése. A túlzott önbizalmat elsőnek a Mustang kergette el, de egy új gyertyával és a megszakító hézag korrigálásával meggyőzhető volt az út folytatásával kapcsolatban. Mikor

már Bécset kerültük, egyre sötétebb fellegek kezdtek gyűlni, mi meg szinte fülünkben a Benny Hill Show főcímdalát hallva menekültünk kétségbeesetten a kiadós blokkmosás elől. Nagy fejtörést okozott ebben a feszült helyzetben, hogy a Riga 3-as fémes hangokat hallott magából. A diagnózis végül a főtengely-csapágy rövid lefolyású elhalálózását hozta ki, de a blokkátültetést elhalasztottuk a levéli kempingig. Csodával határos módon, szárazon elértünk az aznapi célállomáshoz, ahonnan a Riga Mini tovább folytatta útját Budapestre, jómagam pedig Mosonmagyaróvárra, az elcsigázott csapatra pedig még a szűnyogokkal gazdagon meghintett kislétföldi félhomályban várt egy blokkcsere. Szerencsére az éjszaka a zivatar elkerülte

az eszement expedíció megfogyatkozott legénységét, de az előrejelzés nem kecsegtetett semmi jóval, a nyugat felől érkező vihar útvonala épp megegyezett az aznapi etapével. A honvág nem igazán hatotta meg a napok óta túlterhelt motorokat, így hétfőre is akadt műszaki probléma, bár korántsem volt elháríthatatlan. A Simson még Győr előtt megkapta az elcsócsált helyett az utolsó tartalék megszakítót, amiben már hazáig nem bírt megállásra készítő kárt véghez vinni. Vértesszőlős magasságában végül eleredt az eső, ami a budaörsi célig mindig csak el-elállt kisebb-nagyobb időre, így végül is egy maratoni futózápor kísérte a konvojt, de szerencsére sosem olyan intenzitással, hogy az érdemben akadályozta volna a továbbhaladást, így végül mindenki rendben hazaért. A hétköznapi ember lényegében a gyalogos, de talán még a pókjárásban való közlekedés reális alternatívájának se tartja a Riga mopedet. Ők, akik a tévé előtt ülve izgulják végig mások életét, s kényelmesek ahhoz, hogy kiszakadjanak a saját komfortzónájukból, talán sose fogják se átélni, se megérteni ennek a maroknyi igazi sztahanovista járműgépészeti mazochizmussal megáldott önsanyargatónak az összesen 750 km-nyi nirvánáját. Számukra nem elég, hogy ez a klub minden határon túl megy, de még csak nincs is ki mind a négy kerekük...



A Nagy Csapat és a kupa