

Megelevenedő történelem

Oldtimermesse Tulln



SIMON ROLAND

Péntek este, fokozódó izgatottsággal terveztük utunkat egy osztrák kisvárosba, Béctől alig 40 km-re, Tullnba, ahol idén 26. alkalommal rendezték meg Ausztria legnagyobb veterán autós kiállítását és alkatrészborzóját. Mivel most vettünk részt első alkalommal ezen a rendezvényen, direkt nem is nézegettünk képeket az előző évek kiállításairól, így mint egy kisgyerek, csak eljátszadoztunk a gondolattal, hogy vajon milyen is lesz a hangulat, a helyszín, mennyi és milyen járművet fogunk látni.



ŐRI PÉTER

Eljött végre a szombat reggel, az indulás pillanata. Gyönyörű idő, kellemes hőmérséklet, kiváló egy autós eseményhez. Így nem is autópályán közelítettük meg célunkat, ezáltal tudtuk élvezni a táj szépségeit. Bécsen át vezetett az utunk, itt már beindult a benzinvérűek nyáleválasztása. Szemből Maserati Ghibli, mellettünk Porsche 928, a schönbrunni kastély barokk stílusú császári rezidencia előtt pedig egy

hófehér Rolls Royce Phantom limuzin foglalta el Sissi hercegnő lovas kocsjának fenntartott helyét.

A nagyvárost elhagyva már érződött a veterános életérzés szele, jó pár veterán autóval talákoztunk, ahogy a hajtűkanyarokat falták, a gazdáik legnagyobb örömeire. Tulln közelébe érve már eltévedni sem lehetett, minden nagyszerűen ki volt táblázva, gond nélkül megtaláltuk a kiállítás helyszínét.

Hatalmas parkoló volt kialakítva, már itt is érdemes volt szemezgetni, hiszen rengeteg érdekességet láthattunk: makulátlan állapotú Citroën Kacska, Pontiac Grand Prix, Mustang GT, Corvette-ek, Hummer H1-2-3. Ahogy a bejárat felé haladtunk, egyre jobban emelkedett a pulzusunk, amikor megláttuk a kapun belül a hatalmas mennyiségű kiállított autót, akkor már csak kapkodtuk a levegőt.

Rögtön belefutottunk egy Jaguar E-Type-ba, ahogy méltóságteljesen napfürdőzött, közelében egy Maserati Merak élvezte a kamerák kattogását. Ez csak a 60 000 m²-es szabadtéri terület első méterei voltak, még messze voltunk a nap végétől. Auto Union, Morgan, Aston Martin, Ferrari és más-más különleges márka képviselőit is felleltük. Miután kint mindent megcsodáltunk, a csarnokokba vettük az irányt. Itt foglaltak helyet az igazán nagy „vadak”, a legritkább gépcsodák szalon állapotban. A bejárat mellett rögtön egy Mustang kiállítás fogadott, pajtalettől kezdve a GT 350-esen át a legújabb Shelby GT 500-ig. A Tolvajtempó című film sztáruautója, Eleanor is a kiállítás éke volt, rá később vissza is térek. Bent a pavilonokban autósklubok, különböző felújítással foglalkozó cégek is helyet kaptak. Itt lettünk





figyelmesek magyar feliratra, mégpedig a Pásztor-Classic standján.

A cég vezetője, Pásztor Tamás készséggel állt rendelkezésünkre. Mesélt a cég létrejöttéről, az autók felújításáról, ahogy egy ilyen kiállítás magas színvonalának megfelelően elkészülnek. Az ügyfeleiket teljes körűen kielégítő cégbirodalom nem egyszerűen egy műhely, hanem egy komplett restaurálási központ. Nincs olyan, amit ne tudnának megoldani. A kiszemelt modell beszerzését, annak Magyarországra történő behozatalát, teljes felújítását,

végül az autó forgalomba helyezését is magukra vállalják, ha az ügyfél úgy óhajtja. Karosszériamunkák, különböző javítások, fényezés, kárpitozás, minden egy helyen. Munkáik között tudhatnak Ferrari 246 Dino-t, Marcos GT-t, Lamborghini Espada-t, Citroën DS-t. Komolyan veszik munkájukat, az ügyfeleket, nem véletlenül fordulnak egyre többen hozzájuk felújításra váró autóikkal külföldről is.

Természetesen a felújítás fontos szempontja volt ennek a kiállításnak, így nem maradhattak el az alkatrész-

árusok sem. Szinte mindenhez lehet kapni alkatrészt, nehéz olyat mondani, amit ne tudnának egy-egy kosárból előkeresni nekünk, viszont ezt a szolgáltatást borsosan meg is kell fizetni. Tudják ők is pontosan mit árulnak, és azt is tudják, mekkora szükség lehet például egy típusjelzésre a tökéletesen befejezett munka eléréséhez. Aki pedig még csak most kóstolna bele egy jármű újraélesztésének felemelő mozzanataiba, de nem talált még megfelelő restaurálási alapot, itt meg is veheti következő éveit programját. A kevesebb idővel rendelkezőket fényezett karosszériák várják, itt már tényleg csak az összeszerelés problematikájával kell megküzdeni, míg a több idővel bírónak igazi, csűrben felejtett és onnan egyenesen a kiállításra vitt példányok állnak rendelkezésre, a szétszerelés, a lakatosmunkák, a fényezés jövőbeli szórakoztató projektjeivel. A rendezvényen részt vevő autók nagy része is eladó sorban van, így aki nem bír várni és egy veterán autó volánja mögött szeretne a naplementében autózni, akár még aznap a magáénak is tudhat egy darabka történelmet.

Akár még egy 1954-es Mercedes Benz 300 SL tulajdonosává válhatunk, feltéve, ha van 1 250 000 euró a zsebünkben. A motorosok sem maradtak ki a jóból, hihetetlen mennyiségű motor volt kiál-





lítva, mopedekek, katonai Harley Davidson-ok, chopper-ek.

Fentebb említettem Eleanort, a Tolvajtempó (Gone in 60 seconds) című film sztáruautóját, Nicolas Cage unikornisát, az 1971-es Ford Mustang Shelby GT 500-ast. Érdekessége, hogy az autó a 2012-ben elhunyt Carrol Shelby által fémjelzett. Shelby autóversenyző, konstruktőr és cégvezető is volt egyben. A Forddal karöltve fejlesztett, neve is ezáltal fonódik össze a Mustangokkal. A filmben igazából egyetlen eredeti Shelby GT 500-as sem szerepel. Legalábbis nem látjuk, mivel a film jeleneteihez hozzákeverték egy eredeti GT 500-as hangját. A filmben használt gépek jórészt 289-es (4736 cm³) Mustangok voltak, a nagy sebességű jelenetekhez pedig 351-est (5751 cm³) használtak, a maga 400 lóerejével. Az igazi Shelby GT 500-as 427-es 7 literes, V8-as motorral volt szerelve.

A rengeteg érdekesség között feltűnt egy számomra ismert márka, amit eddig a varrógépekhez kötöttem, nem pedig az autópárhoz: egy 1953-as Singer 4AD Roadsterre bukkantunk. A modell 1497 köbcéntiméteres motorral volt szerelve, mely eleinte 48 lóerőt, majd 1953-tól 58 lóerőt teljesített, ikerkarburátorainak köszönhetően. A brit cég elsősorban exportcélra gyártotta az autót 1951 és 1955 között, viszont 1953-tól a hazai piacon is

elérhetővé vált. 1951-es tesztjén az autó 117 km/h-t teljesített.

Kordonnal körbe véve, elegáns urak társaságában pillantottunk meg egy 1914-es Fiat-ot. Tulajdonosa szívesen mesélt nekünk az autóról, mely nem egyszerűen Fiat, hanem Austro-Fiat, az olasz autógyártó 1907-ben, Bécsben alapított leányvállalatának terméke, ami az osztrák–magyar piacra termelt. 1920 után főleg teherautókat gyártottak, mígnem 1925-ben egyesült az Austro-Daimler-rel. Elmondta, hogy az autó

Károly császár hadseregében szolgált, speciális futóművel látták el, 1988 és 1992 között újították fel, és még ennyi idő után is olyan állapotban láthattuk, mintha csak tegnap restaurálták volna. Megtudtuk, hogy az autót egy 3817 cm³-es, 46 lóerős, soros-négyhengeres motor mozgatja, és egy 4 sebességű váltón jut a hajtás a hátsó kerekekre.

„Repülő? Motor? Hát ez meg miféle szerkezet lehet?” – gondolkodtunk tanácstalanul egy Morgan Super Sport előtt állva. A Morgan cég eleinte még





háromkerekű autók (úgynevezett cycle-car) gyártásával foglalkozott. Ez az 1937-ben készített darab is ehhez a stílushoz tartozik. 115 km/h-ra volt képes akkoriban, léghűtéses V2-es motorja 40 lóerőt adott le a hátsó kerékre a 3 sebességes váltón keresztül. Nem feltétlen veterán, de rendkívül ritka, és veteránként is állni fogja a

helyét, ha eljön az ideje a Lancia Thema 8.32-nek. Nem hivalkodó, festett díszcsík fut végig oldalt, a csomagterfedélbe süllyeszthető kis hátsó szárny. Kívülről ennyi, ami feltűnik, viszont a motorterében ott egy Ferrari V8-as, a maga 32 szelepeivel. A V8-asoknál szokásos 180 fokos főtengely-elékelést 90 fokra változtatták, így módosult a gyújtási

sorrend is, valamint kisebb szelepeket kapott a hengerfej. 245 lóerőből 30-at elvesztett, a nyomatéka 253-ról 284,5-re növekedett. Kár, hogy a hangját nem hallhattuk, biztosan libabőrösen távoztunk volna mellőle.

Igazán nagy élményekkel gazdagodtunk az alatt az idő alatt, amit a veteránok között töltöttünk. Ahhoz képest, hogy a parkolók tömve voltak a vendégek autóival, bent a rendezvényen eloszlott a tömeg. Nyugodtan lehetett nézelődni, fotózni, nagyon kellemes családi hangulatot kaptunk a pénzünkért. Egyes standokon életképeket is illusztráltak, ami kifejezetten tetszett, mert azt az érzést váltotta ki, hogy él a kiállítás, és hogy kellő kitartással bárki számára elérhetővé válhat egy járműmatuzsálem, ami sok esetben több kitartást kíván, mint anyagi háttérrel. Érdemes jövőre is ellátogatni Tullnba, biztosan tudnak majd újat mutatni. Bárkinek nyugodt szívvel tudom ajánlani, nem fog csalódnia. ■

MAK OLDTIMER SEKCIÓ

A 113 éves múltjára büszke Magyar Autóklub az idei évben több hónapos előkészítés után átformálta veterán szakbizottságát, és Oldtimer Szekcióként magasabb fokozatba kapcsolta a gépezetet. A Szekció létrehozta a muzeális járművek tulajdonosai számára az oldtimer-tagságot. Ezzel a tagsággal az ügyfelek olyan díjmentes szolgáltatásokhoz juthatnak, mint a segélyszolgálat, jogi segítségnyújtás, Autósélet újság. Emellett tarifakedvezményeket vehetnek igénybe többek között assistance, szerviz és utazási szolgáltatásokra, valamint használhatják az egész Európában kedvezményeket kínáló Show Your Card-rendszert. A tulajdonosok mellett a Klub civil szervezetek (egyesületek, klubok) számára is kínál tagsági formát Oldtimer Team néven, melynek keretében az Autóklub érdekvédelmi és érdekvédelmi tevékenységét veheti igénybe az ügyfél, jogi és hatósági tanácsadással élhet, számíthat az Autóklub marketing és szervezési segítségére, kedvezményes „mozgó” rendezvény kíséretre jogosult.



A szolgáltatási alapokon nyugvó tagsági formákról részleteket az Autóklub honlapján is olvashatnak, illetve felvilágosítást kaphatnak az oldtimer@autoklub.hu vagy a 06-1/345-1675-ös telefonszámon.

Forrás: MAK, Berezvai Gábor