

Salzburgot látni és meghalni

## Classic Expo, Salzburg



CSÁDY SZABOLCS

A fontolva rothadó tarka avar illata fejben már a téli álomra való lezsírozásra ingerelte az ortodox veteránosokat, de szerencsére még a fémbe maró sós latyakok rémei messze voltak, s helyette a szívbemarkolóan sziporkázó napsütés nyitogatta a garázsajtót új kalandok után. Szezonzáró futóműnyújtózásra pedig már pont tíz éve vény nélkül alkalmazható a salzburgi Classic Expo, ahol a látogatók szédítő élményekkel konzerválhatják magukat is télire.

Az épp jubiláló rendezvény hagyományos módon a város vásárcsopontjában volt megtartva, hol kilenc csarnoknyi járműmatuzsálem hívogatta a témára fogékony nagyközönséget, méghozzá nem is hiába. Ausztria legnagyobb veterános kiállítása a kerek évfordulót rekord mennyiségű, 25 000 látogatóval ünnepelte, de a 11 nemzet fiából verbuválódott 250 kiállító se hétköznapi adat. A minden évben hangsúlyos szerepet kapó, öregkorukra is tiszteletet parancsoló versenyautók idén nem csak a hagyományos „látogatómágnés” szerepét töltötték be, mivel az osztrák versenysport két

nagyjára is emlékeztek. Az egyik Otto Mathé, aki mind vezetési tudásával, mind technikai ravaszágával az egyike a legeredményesebb ausztriai versenypilótáknak. Többek közt a hajdani Forma-1-es világbajnok, Niki Lauda példaképe is volt Mathé, aki részben azzal ejtette ámulatba a nézőket, hogy az 1934-es grazi versenybalesete után lebénult jobb keze ellenére is képes volt ugyanolyan vehemensen versenyezni, mint azelőtt. A másik pedig az egykori Forma-1-es pilóta, Helmut Koinigg, akinek pont októberben volt az amerikai Grand Prix-i halálos balesetének 40 éves évfordulója.

A tavalyi első Classic Expo-m anno olyan szinten beleégett a retinámba, hogy úgy éreztem, ha ide jövőre nem térek vissza, akkor fél emberként fogom leélni hátralévő életemet. Ezt az érzést csak tovább erősítette a felismerés, hogy ez bizony a tizedik rendezvény lesz, s még monumentálisabbra szánják a szervezők mint eddig, bár ezt akkor elképzelni sem tudtam, hogy hová lehetne fokozni. Sajnos az addig rendszeresített, megfelelő motorizációs elmebajjal rendelkező mitfahrerem épp nem ért rá, de úgy látszik, hogy a kiállításról ömlengő egész éves áradásom nem volt hiábavaló. Rögtön két kalandor is jelentkezett a nem éppen hétköznapi mutatványra. Idén is az előző évben oly jól bevált „Privát Időutazó Szabályzatot” kívántam követni, azaz az optikailag kétüteműnek visszarancosított 1.1-es Trabantommal GPS és autópálya nélkül vettük be a gyanútlan osztrák tájat. Szombaton hajnali kettőkor Mosonmagyaróvárról indultunk bele a csipás éjszakába, hogy aztán Burgenlandon átverekedve magunkat, a kéjesen hátborzongató vonalban tekergő serpentinek ringassanak minket. Ezután következett a sokadrendű vidéki utak kibogozása



Forrás: Alexander Koller/Messezentrum Salzburg GmbH

a tejködben úszó falutengerek útvesztőjéből, majd ezen túlérve már csak a főút vezető nyugalma volt hátra. Annak ellenére, hogy egy órával előbb indultunk mint tavaly, és idén navigátorilag is jobban állt a csapat, mégis ugyanakkorra értünk Salzburgba, mint egy éve. Mondjuk, ha nem harcedzett civilekkel van bevetésen az ember, akkor ne csodálkozzon, hogy hol az egyik alszik, hol a másik van épp rosszul a visszafordítótól, hol pedig azt se tudjuk, hogy éppen hol vagyunk. Azt mondjuk meg kell hagyni, hogy harci morálban nem volt hiány, hisz ilyen vidáman, s ennyiszor még nem tévedtem el életemben.

A cirka kilenc órányi út bágyadt tompasága az első és egyben legnagyobb csarnokban ficánkoló tarka karosszériák látványára úgy vált semmivé, mint kóbor olajfolt a féktisztító spray köhintésétől. Ez a rész főleg a restaurátorműhelyek bemutatkozására kínál lehetőséget, de itt kapnak helyet a különböző kisebb tematikus kiállítások is, mint például a korábban említett két osztrák versenyző autói, valamint a különböző gépműhelyek, illetve kiegészítő árusok is. Az autómatuszálemek közt az első pár lépést megtéve valami



Amikor a szigor és a szépség találkozik

egészen furcsa hiányérzete támad az embernek, s mikor rájön a válaszra, akkor nagyon kelet-európainak érzi magát: nincsenek kordonok. Ahol vannak, azok is általában nyitottak, szabadon bejárhatók, csak az adott kiállítóhoz tartozó járműveket határolják be. Idén is jellemző volt a német gyártók túlsúlya, amit az angolok követtek darabszámban, de az olaszok is szép számban képviseltették magukat. KGST-érából származó autót hiába is keresnénk, maximum a Horchok lehetnének azok, ha nem a második világháború előttről származnának,

hanem az '50-es évekből, mivel később már úgyszólván Honecker bosszúját ontotta a zwickau-i gyár. A repertoár olyan színes és változatos, hogy nincs az a nagy látószögű blende, amivel be lehetne fogni egyszerre az egészet. Még a szakma öreg motorosai is gyökeret eresztenek egy-egy ritkaság előtt, találgatván, hogy vajon mi is lehet az. Szerencsére idén már a legtöbb jármű mellett volt típusismertető, így rövidítve meg az olykor végtelenbe nyúló motorolajsza-gú barkóbázást.

Már a csarnok legelején olyan csodák akasztották meg az embert, mint például a Porsche 917 K megszólalásig élethű replikája. Anno az eredeti géppel 1971-ben dr. Helmut Marko Gijss von Lennep-pel megnyerte a Le Mans-i 24 órát, s egyúttal történelmet is írtak: a tizenkét hengeres, 630 lóerős fenevaddal felállított 222 km/h-s átlagsebességű szakaszrekordot a mai napig nem bírta megdönteni senki sem. Így csendesen lapulva is szinte érezni a körülötte üvöltve lüktető versenybenzin gőzét, melytől remegő térdekkel, bódulva arrébb téblábolva máris egy kollégájába botlik az ember. A Porsche 904 Carrera GTS hosszú lapos orrával mintha csak minket szaglászna sejtelmesen, mint egy épp támadásra készülő fémtestű fenevad. Miután a gyár anno 1962-ben kiszállt a Forma-1-ből, újra a sportkocsik kerültek a középpont-



A DKW a keleti rokonnál elképzelhetetlen luxussal, keverékolaj-szivattyúval árulta az 1000 S-t, bár az is igaz, hogy ez volt az egyik típushibája



Az olaszoknak mindig is jó orruk volt a divathoz

ba, aminek a 904-es 1963-as debütálása lett az eredménye. A Porsche különböző FIA-GT osztályba sorolt versenyekre tervezte a GTS-sorozatot, az utcai kivitel pedig '64-ben jelent meg, hogy teljesítse a 3-as csoport követelményeit, s mivel a rendelések száma messze túlszárnyalta a homologizációs minimumban foglalt száz darabot, így már semmi sem tartotta vissza a két esőáramú duplakarburátorral etetett négyhengeres boxert, hogy a versenypálya betoncsíkján kéjesen forogjon bele a 7000-be, ahol is a 180 lóerős teljesítménymaximuma lakozik. Mire nagy nehezen összeszedi az ember az erejét, hogy tovább menjen, akkor rögtön máris a két világegés közti békeidőkből fennmaradt szivarkarosszériás sportautók közt találja magát. A letisztultan őszinte gépezetek finom részletein végiggördülő tekintetem hirtelen megakadt az egyik keréken, illetve nem is azon, hanem a küllők közt megpillantott laprugóköteg részleten. Soha életemben nem gondoltam volna, hogy Eberhard Preusch '64-es kiadású, Így gondozd a Trabant-odat című könyvében mosolygva olvasott rugóbugyolálás nem több, mint Mekka Elek-i tudományos fantasztikum, de úgy látszik, ez tényleg egy bevált praktika, esetleg a Cleveland Six Roadster tulajja

is kelet-európai autós szakirodalmon szocializálódott. Akárhogy is legyen, van abban ráció, hogy a környezeti hatások rozsdalével festett karmainak kített laprugókat úgy óvjuk a közjük kent gépszír kimosódásától, hogy az átkenés után valami vízálló anyaggal burkoljuk be, csökkentve a rugólapok kopását, valamint elkerülhető a szárazon való használatnál jelentkező dobhártyakaroló csikorgás is. Persze voltak kiállítva olyan kocsik is, amelyeknél a gyári mérnöksapat tudatosan próbálta megakadályozni a víz bejutását a nemkívánatos

helyekre, ami a kételtű kocsiknál, mint például a német Amphicar 770-esnél jóval több fejtörést okoz, mint hagyományos földhöz ragadt társainál. A típusmegjelölés itt nem a motorra utal, hanem, hogy szárazföldön 70 mérföld/óra, vízen pedig 7 csomó a végsebessége. A kocsí farában egy 1147 ccm-es Triumph Herald benzinmotor szabadítja rá 43 lóerejét az utakra, illetve igény esetén a hullámokra, a jármű farából kikandikáló két hajócsavarka segítségével. Ha a már-már szovjetesen nagy hasmagasságú, törekeny kis karosszériát elnézi az ember, el se akarja hinni, hogy 1968-ban a tajtékozó hullámverésben átkeltek egy ilyen lélekvesztővel a La Manche-csatornán, egy privát istenkísértés keretein belül. Az itt kiállított példány pedig azért is különleges, mert a benzinvérték körében oly kedvelt, Mike Brewer és Edd China által vezetett Autókereskedők című ikonikus tévésorozat egyik epizódjában esett át a felújításon. Aki még ennél is különlegesebbet akart látni, annak se volt oka a csalódásra, hisz külön stand foglalkozott egy kihalt kor magas fokú művészetével, a karosszériaépítéssel, méghozzá a wolfsburgi népautóval fűszerezve a történetet. Az '50-es években, aki a Volkswagen bogár megbízhatóságát nem akarta



Már az agresszív vonalvezetés is sejteti, hogy ez a Porsche nem kér bocsánatot

nélkülözni, de ennek ellenére magas igényei voltak a luxus és az egyéniség terén, az a típ1-esét a berlini Rometsch vagy a svájci Thun-ban működő Beutler karosszériagyártóhoz vihette, akik az amúgy sem csúnya, bár ritkának egyáltalán nem mondható formából valami egészen elképesztőt varázsoltak. Az átszabott négy szépség mellett a sarokban kuporgott egy szó szerint ritka ronda autó. A legenda szerint Assar Gabriëlsson, a Volvo ügyvezető igazgatója egy államokbeli alkoholgözös tivornya során, a Corvette alapra épülő Kaiser Darrin sportkocsi látványától is megrészegülve határozta el, hogy a svéd márkának is kell egy üvegszálás sportkocsi. Gyorsan neki is láttak, a kasznit a kaliforniai Glasspar vállalat szállította, a váltó, a futómű és az alváz is a családi autójukból, a PV444-ből jött, csupán az utóbbit megkurtították. Végül 1955-ben, Brüsszelben bemutatkozott ez a tükörponty ábrázatú, puding karosszériame-revségű sportkocsi-karikatúra, melyen az alváz és a felépítmény külön életet élt. Szerencsére a típus nem ért meg nagy darabszámot, csupán 67 darab készült belőle az utakra, plusz négy prototípus, hogy aztán átadja a helyét utódjának, az Angyal című sorozatban is szerepet kapó P1800-asnak.



Az Amphicar 770 igazán morbid látványt nyújt mind a földön, mind a vízen. Már csak a levegő hiányzik

A következő, kilences sorszámmal jelölt csarnok a Dorotheum aukcióház által levezényelt árverésnek adott otthont, ahol mindenféle állapotú és márkájú járműre licitálhatott az ember a konkurencia, esetleg feszültebb idegállapotú oldalbor-dája tekintetében kereszttüzeben. Idén csupán csak egy tétel nem találta meg új gazdáját, az aukció legrágább modellje pedig idén egy 1972-es Ferrari Dino 246 GT volt, ami rekordgyanús, 330 000 eurós áron cserélt gazdát. Persze azért a megfizethetőségen innen is akadtak érdekes példányok, mint például a DKW

1000 S Coupé. Bár a háromhengeres, kétütemű motorjának alkatrészei a hasonlóság ellenére nem csereszabatosak a nálunk jóval elterjedtebb Wartburgéval, a laikusok mégsem járnak messze a feltételezett rokonságtól. A történet számai érdekes módon egészen a '30-as évek Angliájába vezetnek vissza, ahol a Scott motorkerékpárgyár a Three 3S modell számára kifejlesztett egy 986 köbcentis sorhármas, vízhűtéses, kétütemű blokkot, amiből bevásárolt a DKW-gyár is. A német cég ez alapján konstruálta meg saját F9-es jelölésű erőforrását 1939-ben, amit végül csak a háború után kezdtek gyártani a már a vasfüggönyön túl ébredező zwickau-i és zschopau-i gyárakban. Ez a motor hajtotta az NDK-s IFA 309-et, majd később a Wartburgban is tovább szolgált, a falon túl újrakezdő DKW pedig 1953 és 1963 között az F91-es és F93-as modelljeihez használta. Érdekes módon ez időben a Saab 93-as blokkja is meglepő hasonlóságot mutatott, egy arra tévedt Scott-motornak köszönhetően. Ha már a más erőforrásával való ékeskedésnél tartunk, akkor érdemes megemlíteni az ugyancsak itt kiállított Fiat Dino 2400-at. Az autógyár a cégalapító, Giovanni Agnelli századik születésnapja alkalmából állt elő ezzel a sportkocsi-



Szinte minden veterános rendezvényen kedvesen mosolyog ránk egy-egy Austin Healey, pedig a maga idejében a versenypályákon kegyelmet nem ismerve, fogat csikorgatva vicsgorgott ellenfeleire



Lehet, hogy az ötlet alkoholgőzös pillanatban fogant, de azon se csodálkozna az ember, ha kiderülne, hogy a Volvo P1900 formatervezője valami keményebb anyaghoz is nyúlt, mert tudatmódosító szerek nélkül nehéz belelátni a szépet

val, ami az 1967-es Genfi Autószalonon mutatkozott be. A Bertone által tervezett karosszériába előbb egy 1988 ccm-es alumíniumblokk került, majd két évvel később egy még erősebb, 2418 ccm-es szürkeöntvény blokk fokozta az amúgy se lebecsülendő dinamizmusát a kocsinak. A bőszen ajtót csapkodó, illesztési hézaggal szemező vevőjelöltek közt valami egészen tájidegen darab éktelenkedett, egy '89-es Maserati 222 E Biturbo személyében. Műanyag lökhárítóival, alumíniumfelnijeivel és körzőt teljes mértékben hanyagoló formavilágával szinte nem is eviláginak tűnik a króm lökhárítók és pléh dísztárcsák tobzódó kakofóniájában. Pedig, ha jobban belegondol az ember, akkor a '81-ben debütált típus első évjáratai már beléptek a veterán korba.

Innen a 7-es és 8-as csarnokok összenyitásából kapott börze területére jutunk. A bámmészködő minden elképzelhető, s sokszor elképzelhetetlen kiegészítőt, szerszámot, alkatrészt vagy szakirodalmat megtalálhat itt. Általában szépen megtisztított, sorba rendezett áruk kínálják magukat, de aki a vadászat izgalmáért és hangulatáért látogat el ide, az sem fog csalódní, hisz

akad turkáló jellegű kínálat is. A helyiség mellett, a belső udvaron a Salzburg Rallye Club szervezésében a 14. Salz & Öl Rallye által megmozgatott autómatuszálemeket láthatja és hallhatja testközelből az ember, ha már szédül a fotonárban úszó dukkók csillogásától. A következő dupla csarnok hagyományosan négy témával tölti meg élettel a teret. A terem első traktusát a közszolgálatában tisztességben megőszülő mentő-, rendőr-, tűzoltó-, illetve csendőrautók tengere borítja be, melyet

egy-egy tetőablakkal teletűzdelt busz tör meg. Máig érthetetlen számomra a buszgyártók azon tisztavirág-életű törekvése, hogy a luxus jegyében lényegében egy üvegházat hozzanak létre, s így a kedves utasnak esélye se legyen a tűző nap elől elbújnia. Valószínű, az utasok se értékelték túlzottan a menetjeggyel együtt járó ajándék szauna- és szoláriumszolgáltatást, így kopott ki mára szerencsére ez a kialakítás. Ezek után megszámlálhatatlan gyártmányú és színű traktorok, a Lotus Austria Club standjának lakói, valamint a veterán versenyek aktív résztvevői sorakoznak.

A 3-as és 5-ös csarnokban különféle szemétnyöngörködteő fémtestű szeretők keresték új szerelmüket. Volt ott a kis Fiat 500-astól kezdve, a Lancia Delta HF Intergrale-kon keresztül a BMW „barokk angyaláig” minden. De ha csak egy autót kellene kiemelni a sokaságból, az a DeTomaso Pantera lenne. Valószínű sokaknak semmit sem mond ez a név, de az igazi hithű benzinvérűeknek biztos elkezd „tikkelni” a szemük. Az olasz márkában a Ford is tulajdonos volt, így az összes modell az amerikai gyártótól származó motorokkal volt szerelve 1970 és 1994 között, míg létezett a márka. A cég fő piaca az USA volt, s még Elvis Presley-nek is volt egy. A legenda



Egy bogár „templomba járó ruhában”, melyet a Beutler karosszériagyártó szabott rá

szerint a „Király” mikor egyik alkalommal a sokadik indítózásra se bírt életet lehelni a V8-as aggregátba, akkor pisztolyt rántott és belélt az autóbba.

Az utolsó csarnok a különféle versenyautóknak volt szentelve, amelyek két nagy csoportját a több mint fél évszázados múltra visszatekintő Schnitzer Motorsport GmbH, valamint a Volkswagen bogár alapokra épülő Formula V standja tette ki. A különböző BMW-ken és formaautókon kívül megtalálhatóak voltak még hergelt NSU-k, becsővezett Steyr-Puch-ok, valamint agresszív szélesített Opel Kadett C-k is, de hiába csöpögött az agresszió a magnéziumfelnik küllőiről, a gépszírszagú történelem ilyen mértékű dózisa még a veteránózással előrelátóan beoltottakat is megviseli. Ennek fényében már lezsibbadt érzékszervekkel vonszoltuk át magunkat a veterános parkolón, annak ellenére, hogy ott is lakoztak minimum akkora csodák mint bent, hisz a Lancia Fulvia-tól kezdve a „Faltdach”-os Ponton Mercedes-en keresztül a Ferrari 308-ig, minden megtalálható volt.

Fennakadt szemekkel, de égve a vágtyól ültünk újra a Trabantba, hogy ismét felgombolyítsuk az osztrák mellékutak szövevényes fonalát. A tavalyi hibánkból okulva, idén kiegészítettem



A DeTomaso Pantera formájára, ha nő lenne, akkor csak annyit mondanánk: szexszimbólum

az itinert, hogy a visszaúton rögtön a harmadik kanyarnál ne egy egyirányú utcába akarjon minket beerőszakolni, így nagyvonalú magabiztossággal vágunk neki a hazaútnak. Ezt negyed órával az indulás után, mikor még mindig a városban bolyongtunk, keresve a jó utat, elég erőteljes naivságnak éreztük, de hát úgy látszik, nemcsak mi nem akartunk még elszakadni a várostól, hanem ő is ragaszkodott hozzánk. Szerencsére Steyr-ig elég nyugodt az út, volt időnk energiát gyűjteni a visszavágóra a város ellen, de úgy látszik ez a hazai terep nagyon kedvez neki, eddig 4:0 az állás az eltévedés javára. Szép

lassan, észrevétlenül rásimult az éjszaka az ősz első csókjától megzavarodott, enyhén már tarkuló tájra, s nekünk is egyre lágyabb dolgokat suttogott az álmodás a füllünkbe. Szerencsére a hön áhított serpentinek ezen mindig segítenek, mert nincs az a bágyadság, ami ezt a hullámvasutat bírná. Innen meg már sziréni énekként hívogat az egyre közeledő anyaföld. Fél 1-re futottunk be Mosonmagyaróvárra, fáradtan, elcsigázva, de a győzelem delíriumától csillogó szemekkel. Este még sokáig fent voltam. A totális fizikai fáradtság ellenére valahogy mégse bírt elnyomni az álmom, s azon gondolkodtam, hogy van-e egyáltalán értelme önmagunkat becsapva kicsit analóg módon szembe üzni a modern világ digitális tengerében, s erőltetni ezt a kívénhedt, időrabló itiner-térkép-mellékutak-eltévedés négyesöget. Ám hazafelé jövet, a burgenlandi éjszakában egyszer csak büszkén azt vettem észre, hogy a két bajtársam egymás alá dolgozva forgatja az itinereket és összekovácsolódott csapatként, óramű finomsággal dolgozva kutatja a hazafelé vezető utat. Ilyen fokú csapatépítést GPS-t hallgatva, az autópálya lélekölő végtelen egyenesében monotonon zúgva nehezen tudnék elképzelni, főleg, hogy ahhoz csapat sem kellene. ■



Igazán meggyőző diorámát sikerült összehozni az amúgy is minden porcikájukban hiteles versenygépekből