



Nyugaton a helyzet változatos

II. Mosonmagyaróvári Veterán Kiállítás és Alkatrészborze



Igazi benzingőzben úszó hangyaboly-lyá változott egy szombati napra az amúgy csendes mindennapjait tengető parkoló

Második alkalommal kínált családi programot május 4-én a Mosonmagyaróvári Veteránjármű Egyesület 2012 és a Szigetközi Sasok Motoros Baráti Kör a már hagyományosnak mondható, tavasszal megrendezésre kerülő éves találkozójukkal. Az időjárás különösen kedvezett a rendezvénynek, mivel az előző napok záporai éppen megszűntek, és a meleg sem riasztotta el a távolabbról érkezőket, hogy volán mögé üljenek.

Az esemény ismét a mosonmagyaróvári művelődési ház parkolójában került megrendezésre, mely a város központjában található, így a húsleves rottyogását megunó környékeliek „leugrok a boltba” fedőnévű akciójához is remek célpontot kínált. A különböző veteránautó-alkatrészt, tartozékot kínáló árusok már reggel hat óra gyülekeztek a helyszínen, hogy újra és újra megdöbbenésük a kilátogatókat a különböző eldugott helyekről előkerüljön, sok esetben rég megszűnt márkák vadonatúj, soha be nem épített gyári alkatrészeivel.

A rendezvény pont a tűzoltók világnapjára esett, így nagyon stílszerű volt, hogy a környékbeli falvakban fellelhető veterán tűzoltó-



A környék veterán „piros mászókaiknak” seregszemléje

autók is tiszteletüket tették a sokaságban. A szirénától és a sok kis kapcsolótól, rekesztől megbabonázott gyerekek unszolás nélkül vették birtokba őket. A Győről érkező „fáros” busszal jelképes összegért lehetett részt venni egy retro városnézésben, mely minden várakozást felülmúlóan népszerűnek bizonyult. Annyira nagy volt a tömegközlekedés vagy inkább a tömegköröztetés eme formájának a sikere, hogy néha már a Szlovákiából érkező, frissen elkészült Karosa SM11 típusú, nálunk szinte ismeretlen busz tehermentesítette a magyar szépséget. A Szcencről ideutazó csehszlovák csoda, mely a szériájának utolsó darabja, talán nemcsak az Ikarusnak jelentett egy kis fellélegzést, hanem az utazóközönségnek is, hisz a magyar kollégájával ellentétben elhúzható oldalablakkal volt felvértezve. A „fáros” a számunkra érthetetlen ablakkialakítását azzal érdemelte ki, hogy



Az Ikarus 66-osra úgy igyekeztek az emberek, mintha csak reggel a gyárba mentek volna



Egy mára már elfeledett technika: a stabilmotor

virágkorában a repüléstől ódzkodó elvtársakat szállította menetrend szerinti járatként Kelet-Berlin–Moszkva távon. A történelmi fejlődés szempontjából kevésbé szerencsés keleti országok közt is „speciálisnak” számító útviszonyok miatt erősített rugókkal is büszkélkedhet az ország egyetlen működőképes harmonikaajtós 66-osa.

A klub meghívására Pap Zoltán is elhozott egy stabilmotort a dunaszegi gyűjteményéből, melyet a látogatók legnagyobb örömeire be is indított. A gépet 1930 körül gyártották a HSCS gépgyárban, aminek utóda a Vörös Csillag Traktorgyár. Az MK4 típusú stabilmotor különlegessége, hogy párologtatóval, valamint hörgőszelepes kialakítású. Ez utób-

bi annyit tesz, hogy csak a kipufogószelep vezérelt, a szívószelep működéséhez csupán az atmoszférikus nyomásra van szükség. Azt, hogy a több tüzelőanyagú motorhajtás mennyire nem új keletű dolog, ez a közel hetvenéves konstrukció is bizonyítja. Itt a benzin-petroléum párost részesítették előnyben, hisz az utóbbival való üzemeltetés jóval gazdaságosabb volt. A benzint csak addig igényelte a gépezet, míg be nem melegedett, így az üzemanyagtartály benzinnek leválasztott része jóval kisebb, mint a petroléumé.

A rendezvénynek helyet adó település határ menti elhelyezkedéséből adódóan szerencsére a határon túli klubok nagy lelkesedéssel, a szakmán belüli határokat nem ismerő összefogásról tesznek tanúbizonyságot, és hozzák el a féltve őrzött, sokszor itthon még sohasem látott gépcsodákat. A kiállított gépjárművekre a látogatóközönség három kategóriában adhatta le a szavazatát, melyek összeszámolása után a rendezvény végén kihirdetésre kerültek a szépségverseny győzteseinek autók, motorok és túzoltóautó csoportban.



A Keravill áruházak kínálatát megszegyenítő motorkiállítás kerekedett a résztvevőknek köszönhetően



A rendezvényre nem csak „patika” állapotú, utolsó csavarig felújított járműveket engedtek be a szervezők, hanem megfelelő korú igényesen megépített, a „humoros” rendszámablákat és krómsárcányokat mellőző autókat és motorokat is. Ennek köszönhetően azt lehet mondani, hogy nem akadt olyan látogató, aki nem találta meg a szombati veterán- és hobbiautók, valamint motorok különös keverékéből képződő seregszemlén a kedvére való. Az eddigi életük során talán soha ilyen „bügyörgetésben” nem részeseülő egykori KGST-beli típusoktól kezdve, a gögös angol arisztokráciát képviselő járműveken keresztül, az épített amerikai autókig mindent fellelhetett a kedves látogató. A sok, talán a gyári viszonyok mellett el se képzelhető minőségben újrafényezett csillogó csodák közt szép számmal akadt azért kopottas, kissé megviselt, de gyári fényezés is, sőt egy a felújítás elején lévő Trabant az oldalsó műanyag elemeinek tetőcsomagtartóra helyezésével tovább növelte a kontrasztot. Ennek köszönhetően az utca embere nem csak elszörnyülködhetett a „papírjaguár” önhordó acélvázának szellős kialakításán, hanem az oly sok álmatlan éjszakát okozó rendbetétel egy kis vas-oxidos szeletébe is beleharaphatott.

A szépségverseny helyezettei

Autó kategória

I.	Citroën C6
II.	Polski Fiat 126P
III.	Jaguar Mk2

Motor kategória

I.	Velorex 250
II.	Velorex 350
III.	BMW R26

Tűzoltóautó kategória

I.	Opel Blitz
II.	tűzoltó szekér
III.	Csepel



A „Fáradhatatlan” Citroën B14 hullámain szívesen pihentették tekintetüket a látogatók

A találkozó egyik különlegességének számított a Győrből érkező 1928-as kiadásával a rangidős címet megszerző B14-es Citroën. A maga idejében Fáradhatatlannak becézett francia népaútó régimódi kecsességgel hullámzó vonalaival bővítte el a látogatókat, de az érdekes műszaki megoldások iránt fogékonyak se unatkoztak a jármű mellett. A két év alatt felújított gépkocsi favázis karosszériával, 6 V-os elektromos rendszerrel és termoszfionos hűtéssel rendelkezik. Az oldalt szelepelte 1539 cm³-es motornak és a háromfokozatú kézi váltónak köszönhetően a gall szépség legénykorában akár 80 km/h-s sebességgel is riogathatta a közlekedés többi résztvevőjét, de nyugdíjaskorának megfelelően mostani tulajdonosa megelégszik ennek a felével is. Az eseményről összességében elmondható, hogy jól sikerült, hisz általános jókedv kísérte

a megmozdulást. Ez főleg annak a tükrében dicséretes, hogy a klub „kutyabőrén” még szinte meg se száradt a tinta, mégis ennyi embert sikerült megmozgatniuk. A helyszín jól megközelíthető volt, melyen sokat segített az, hogy a klubtagok a kakasszót megelőzően kitáblázták az ország minden irányából érkezőknek az útvonalat. Ezenkívül a látogatóközönséget is sikeresen bevonták a szervezők a régi korok értékeinek megőrzéséért folytatott, gyakran elkeseredett, de soha nem hátráló küzdelmébe azzal, hogy a helyi közlekedéssel, veterán járművekkel kapcsolatos fotók, ereklyék helyszíni bemutatásáért garantált ajándékban részesítették a látogatókat. Azzal kapcsolatban nincs kétségem, hogy jövőre is sikerül ilyen nivós eseményt összehoznia a rendezőknek és azzal sem, hogy feltétlenül részt veszek benne.

CSÁDY SZABOLCS

MAGYAR KÖZLÖNY • 2013. évi 73. szám, oldal 51080.

A nemzeti fejlesztési miniszter 18/2013. (V. 9.) NFM rendelete

11. §

(1) Az R. 19/A. §-a a következő (4a) bekezdéssel egészül ki:

„(4a) A (4) bekezdés b) pontjában meghatározott követelmény szempontjából figyelmen kívül kell hagyni az MR.-ben meghatározott követelmény teljesítése érdekében a járműre pótlólag felszerelt vagy kiegészítő világító- és fényjelző berendezéseket.”

(2) Az R. 19/A. § (6) és (7) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(6) A muzeális jellegű jármű forgalomba helyezés előtti és időszakos vizsgálata a közlekedési hatóság vizsgabiztosá által a közlekedési hatóság vagy a Magyar Autóklub vizsgálóállomásán a – (4)–(5) bekezdésben meghatározott – muzeális minősítő vizsgálatot követő legfeljebb 60 napig végezhető el.

(7) A muzeális jellegű jármű összeépítési és egyedi forgalomba helyezése engedélyezési eljárása, továbbá forgalomba helyezés előtti és időszakos vizsgálata során a jármű gyártási időpontja alapján meghatározott műszaki követelményeket kell alkalmazni.”