



## Tulln-i Nemzetközi Oldtimer Vásár 2013

Immáron 25. születésnapját ünnepelte a május 25-26-án rendezett Tulln-i Nemzetközi Oldtimer Vásár. Az esemény több mint 30 ezer embert vonzott a Bécsből alig 40 km-re fekvő kisvárosba. Kedvező fekvésének köszönhetően nekünk, magyaroknak és a cseh, valamint a szlovák veteránosoknak is könnyen megközelíthető célpont.



❶



A vásár teljes alapterülete 85 000 m<sup>2</sup>, melyből 25 000 m<sup>2</sup> fedett csarnok, a többi pedig szabadterei, aszfaltos és gyepterület vegyesen **1**. A 9 csarnokból 2 teljes egészében az alkatrészárusoké volt, emellett a szabadterei területeket foglalhatták el, hogy az enyészettől megmentett, esetleg felújított portékáikat kínálhassák a tökéletességhez hiányzó alkatrészeket gyűjtő veteránosoknak. A vásár látogatottságát tekintve Ausztria legnagyobb veterános vására, az eladásra kínált alkatrészek és járművek száma is bőséges, így nem csoda, hogy szombaton a 9 órás nyitás előtt felárért lehetett kapni „bennfentes” jegyet, mellyel a legeltökéltebbek már fél 6-tól, elsőként szemezhettek és vásárolhattak a „friss” kínálatból.

Az alkatrészfelhozatal sokszínű volt **2**, bár néhány modell elemei feltűnően nagy számban voltak elérhetőek: mindenképp első helyen kell említeni a sógorok saját márkáját, a Puch-ot. A népszerű 500-as modellhez teljesen felújított karosszériákat **3** és fellett alkatrészeket is lehetett kapni. A motorkerékpárok alkatrészellátása is megoldott, egyik standról sem hiányozhatott pár Puch sárvédő, tank, vagy legalább egy komplett motorkerékpár. A második legnépszerűbb márka címért a VW és a Mercedes-Benz versenyezhet. A VW-ek közül a léghűtésű modellekhez lökhárítók, króm kiegészítők, utángyártott alkatrészek és sok ritkaság is kapható volt, de ugyanez igaz az '50-60-70-es években gyártott Mercedes-Benz modellekre is. VW-standból talán több volt, viszont a csillagos márkához alkatrészt kínáló standjai zsúfolásig voltak tömve ereklyékkel **4**.

A piaci körképhez természetesen hozzátartozik, hogy az árusok is tisztában voltak azzal, hogy egy-egy ritkaság milyen értéket



**2**



**3**

képvisel, így nehezen lehetett 1-1 jó vételt kifogni, és piaci ár alatt hozzájutni bármihez is. Ugyanez érvényes az eladásra kínált autókra, motorokra is. A fedetlen belső par-

kolóban ugyanis egy egész armada veterán jármű várta, hogy borsos áron gazdát cseréljen **5**. Itt is egyértelműen a nyugati márkák domináltak: Mercedes, VW, Austin, Jaguar, BMW, Alfa Romeo, a legtöbb a múlt század közepe tájától a '80-as évekig, de ezek között meg-megbújt pár világháború előtti darab.

A vásár nélkülözhetetlen része a veteránklubok, múzeumok és restaurátorok kiállítása. Ezek a standok 5 pavilont töltöttek meg.

A 3-as pavilon a lóerők pavilonja nevet kaphatná, hiszen veteránkorú és mai izomautók **6** valamint amerikai motorok töltöttek meg, néhány Opel társaságában.

A pavilonok közötti kis rés is oldtimerekkel volt betömve, illetve itt akadtunk rá a vásár talán legmegosztóbb autójára, a meg-



**4**



**5**





## Puch-történelem

A grazi székhelyű vállalatot 1889-ben alapította a szlovén származású Johann Puch **1**. Először csak kerékpárok, motorkerékpárok, később négykereűek gyártásával is foglalkoztak. Johann Puch 1912-es nyugdíjba vonulásakor már 1100-an dolgoztak a vállalatnál és évi 16 000 kerékpár és több mint 300 motorkerékpár és autó kibocsátására voltak képesek. Az első világháború alatt az osztrák-magyar hadsereg kiszolgálása volt az elsődleges feladatuk. A vesztes háború után csökkent a kereslet a járművek iránt, és a gyártást is felfüggesztették. 1923-ban egy olasz mérnököt, Giovanni Marcellino-t küldték a bankok, hogy felszámolja a grazi üzemet, de ehelyett ő letelepedett a városban, majd tervezésbe kezdett és az ellendugattyús motorok ihlette, 1912-ben az olasz mérnök, Alberto Garelli által szabadalmaztatott ikerdugattyús, kétütemű motorok gyártásába kezdett. Garellivel ellentétben Marcellino nem egymás mellett, hanem egymás mögött helyezte el a két hengert **2**. Az elrendezés-

nek köszönhetően jobb töltetcserehatásfokot és hosszabb löketet tudtak elérni. A hajtórúd kihajlása ellen kismértékben előre-hátra csúszható csapágyat alkalmaztak a hűtő-szívó dugattyú kis szeménél. 1931-ben Puch megnyerte a német Grand Prix-t egy kompresszoros, ikerdugattyús kétüteművel **3**, de a következő években a DKW ikerdugattyúsa legyőzhetetlenek bizonyult. 1934-ben a céget egyesítették a Steyr és az Austro-Daimler vállalatokkal. Így alakult meg a Steyr-Daimler-Puch. A második világháború után 1949-ben folytatódott az ikerdugattyús motorok gyártása. A rendszert továbbfejlesztették, már 1 hengerben zajlik a szívás és a kipufogás (első henger), a hátsó henger pedig szabályozza a forgattyús házról az égéstérbe jutó friss töltet mennyiségét **4**. A szerkezet érdekessége, hogy a karburátor közvetlen a kipufogó-leömlő mellé került, a blokk elejére. Az első mopedet 1952-ben gyártották, a legendás Puch 500 D személyautó gyártásáig pedig 1957-ig kellett várni. Egyre több motorkerékpárt exportáltak az Egyesült Államokba is Allstate és Sears néven.



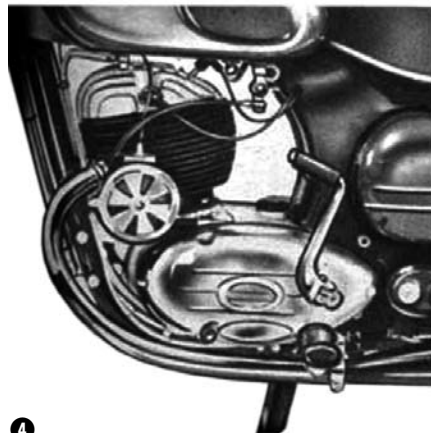
**1 Johann Puch**

Az ikerdugattyús konstrukcióval 1970-ben hagytak fel. A '80-as években a cég egyre jobban kiszorult a piaci versenyből, melynek eredményeként 1987-ben megszűnt a kétkereűek gyártása Grazban. A vállalatot eladták a Piaggio-nak és tovább gyártották kerékpárokat Puch néven, amikor a Piaggio

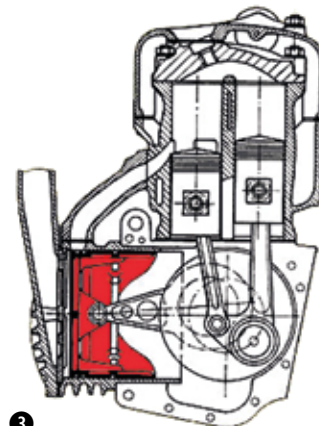


**2**

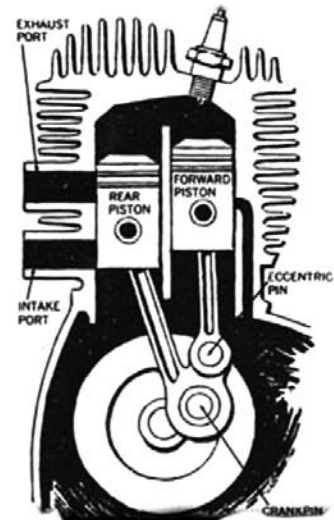
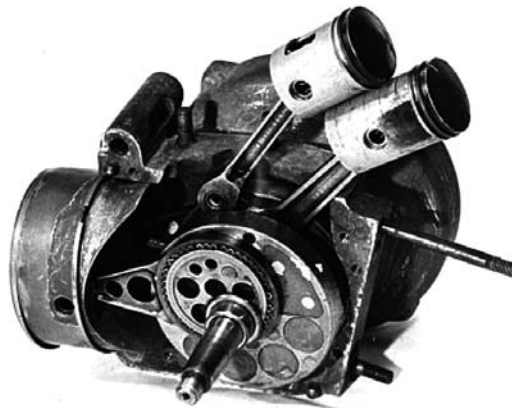
**SPLIT-SINGLE, TWO-STROKE**  
Two pistons moving out of phase in a single barrel is a unique feature of the 250 cc Puch-Allstate.



**4**



**3**



kerékpárrészlegét, ami magában foglalta a Bianchi márkát, eladták a svéd Grimaldi Industri csoportnak 1997-ben és a Puch beolvadt a Cycleurope-ba. A Steyr-Puch összkerekhajtású járműveket gyártó részleg még mindig létezik és a Puch utódja járműipari beszállítóként is tevékenykedik. Az úgynevezett „Eisenwerk”, az első gyáregység a 2000-es évek elején állt le. 2003-ban, amikor Graz volt Európa kulturális fővárosa, a gyárat védett ipari műemlékké nyilvánították és megnyitották benne a Puch-múzeumot, ami mind a mai napig látogatható.





6



7



8



9



10

lehetősen átalakított, Steyr-Puch 500 S-re **7**. A „csomagterhűtő” és a hatalmas hátsó szárny a versenyfényezésével egy szürrealisztikus élményként hatott a nézelődőkre. Nem volt olyan, aki ne állt volna meg egy percre, hogy szemügyre vegye, miféle szerzetről van szó.

Útunk ezután a 6-os sátorba vezetett, ahol Indian és Harley Davidson motorokkal **8** találtuk magunkat szembe. Időnként egy-egy példányt el is indítottak, hogy minden bent tartózkodó libabőrös legyen a morajtól. Tovább haladva, a kiállítók, felújítók, restaurátorok munkáit csodálhattuk meg. Mercedesek, BMW-k és persze jó pár különlegesség tárult elénk. Az egyik a 40. évfordulóját ünneplő Matra-Simca Bagheera 3 üléses, sportos kinézetű, 1,3-as Simca-motorral rendelkező „csodabogár” **9**. Az autó érdekessége, hogy a 3 ülés egy sorban van. Így a rövid, sportos forma összeegyeztethető a 3 üléssel. Sajnos kipróbálni nem volt lehetőség, hogy mennyire lehet kényelmes 3 személynek, de ez nem is lehet szempont, ha valaki egy ilyen különlegességben utazhat.

Még a 6-os sátorban maradván a 60 éves Triumph TR néhány példányát csodálhattuk meg, és egy sarokban bújt meg az osztrák járműgyártás néhány végtermékét bemutató „Made in Austria” gyűjtemény **10**

A 4-es csarnokot Jaguarok, Renault-k, Citroënek, Alfa Romeók és Mercedesek töltötték be. Külön érdekesség volt egy teljesen restaurált Mercedes-Benz M 189 IV S 3 literes, szívócső-befecskendezésű, a 300SEL-be épített benzinmotor **11**. A Bosch befecskendezőrendszer kísértetiesen hasonlít a dízeleknél alkalmazott soros adagolóra, de a gyújtáselosztó minden kétséget eloszlat.

A 4-es csarnokban látott gépcsodák közül a BMW Dixi-ről (3/15 DA2) ejtenék először pár szót **12**. A modellt 1928–1932-ig gyártották, 743 cm<sup>3</sup> lökettérfogatú, négyhengerű, oldalszeleplelt, 5,6-os sűrítési arányú négyütemű motorral, ami 15 LE leadására volt képes. A főtengely csak 2 helyen volt csapágyazva, a kurbli kihajtása majdnem olyan hosszú, mint maga a motor. A DA2 elődjével ellentétben már mind a 4 kerekén



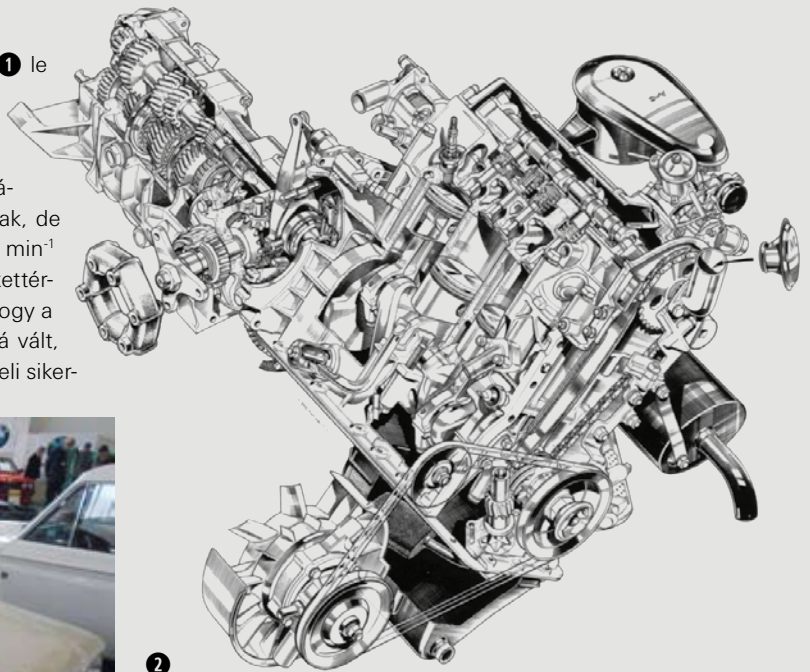
11





## Hillman IMP

Az idén 50. születésnapját ünneplő Hillman IMP **1** le sem tagadhatja származását. Már első ránézésre britnek tippeltem, végül a megérzés beigazolódott. 1963 és 1976 között mintegy 440 000 db készült belőle a Rootes Group Linwood-i (Skócia) gyárában. Az alapmodellek 55 LE teljesítménnyel bírtak, de az elvetemült versenyautó-építők 100 LE-t (8500 min<sup>-1</sup> fordulatszámon!) is képesek kihozni a 875 cm<sup>3</sup> lökettérfogatú, négyhengerű motorból. Nem csoda tehát, hogy a brit „historic” kupák egy közkedvelt versenyautójává vált, hiszen megállja a helyét az Austinok között. A korabeli siker-



**2**

telenségét azzal magyarázzák, hogy a britek már hozzászoktak a fronthajtású Minihez, ezért idegenkedtek a típustól. Másrészt viszont nagy sikerek örvendtek azok körében, akik a farmotor, hátsókerék-hajtás szerelmesei, de nem nyúlhattak mélyen a zsebükbé autósárláskor. Sokan csak úgy nevezték, hogy a „szegények 911-ese”.



**12**

fékezett, akkoriban már ez is nagy fejlesztésnek számított.

Nem messze a Dixitől egy DKW és egy AutoUnion modellt láttunk, közöttük pedig a mindkét autóban alkalmazott 3 hengerű kétütemű motorról készült metszet volt megcsodálható. A konstrukció nekünk is ismerős lehet, hiszen a kétütemű



**13**

Wartburgokban találkozhattunk ezen motor klónjával.

Végül a 10-es csarnokban gyönyörködhetünk a végeláthatatlan Porsche-sorban, Aston Martinokban és Mercedesekben. Nagy öröm volt látni, hogy magyar kiállítók is képviselik magukat a Nagy Gépműhely és a Pásztor Classic **15** személyében.

Sajnos nincs elég karakter, amelyben le lehetne írni azt a témérdek élményt és információt, amivel a vásár szolgált, aki teheti, mindenképp látogasson ki egyszer, mert érdekes egy más stílusú veterános kultúrát is megismerni és olyan gépeket megcsodálni, amelyekről talán nem is tudtuk, hogy léteznek.

ÓRI PÉTER