



Amikor beérik a magyar narancs...

## Velodrom Millenáris

Július 6-án negyedik alkalommal rendezték meg a veterán járművek szerelmesei közt méltán népszerű Velodrom Millenárist, melyre nyugodt lelkiismerettel mondhatjuk, hogy a magyar Goodwood. Kicsit kisebb, sokkal szerényebb, de a miénk!

A példakép Goodwood varázsához az is kell, hogy a résztvevők kötelező jelleggel korhű öltözékben jelenjenek meg. Ezen felül minden egyes olyan kis apró dolog, mint a különféle árusok bódéjai, illetve a boltok épületei, a bennük található áruk, de még a különböző belső szállítási feladatokat ellátó járművek autentikussága is. A látogató észrevétlenül átlényegül, míg egyszer csak ki nem szakad a hétköznapiokból, egyenesen bele a talán múzeumokból se ismerős, benzingőzben hörgő, olajjal irt történelembe. Noszvai András, az esemény megálmodója és főszervezője is valami hasonló rendezvény meghonosítását álmolta bele a betonpálya felett remegő levegőbe még 2011-ben, amikor felfedezte magának a múlt homályába félig elvesző stadiont. A Millenáris bringapálya a honfoglalás ezeréves jubileuma alkalmából épült 1896-ban, amikor még sík aszfaltút-ból állt. Mai döntött ovál formáját 1928-ban



**Évről évre egyre nagyobb és színesebb látogatóközönség rúzza fel Hamupipőke-álmából a Millenáris bringapályát (készítette: Wellisch Alex)**

nyerte. A '70-es évek közepéig rendszeresen tartottak rajta versenyeket, különböző bemutatókat, majd a múlt ezen egyre kevesebb karbantartást kapó színtere felett megállt az idő, óriási időkapszulává mumifikálódva vészelte át az elmúlt negyven évet, melynek most az avittas romantikáját is köszönhetjük.

A rendezvényt koszorúként körbezáró stadionnak hála, a nyüzsgő, modern, folyton rohanó világ kizáródik, s a hely atmoszférájából évtizedes, porszagú, bölcs nyugalom árad. Ez az érzés csak az első pillantás elnyúlt másodperceiben keríti hatalmába az embert, amiből a különféle korok járműveinek dohogása, csúhögése húzza át a látogatót egy olajpáradús narkotikus álomba. Az illúzió fenntartása érdekében a rendezőség a látogató korhű viseletét a belépő árának mérséklésével honorálja, amit a résztvevők



**A Salmson VAL 3 GP meglepő vehemenciával tolja a gyanútlanul repkedő bogaraknak a Szent András-keresztet (készítette: Brena Béla)**

többsége a legnagyobb örömmel teljesít is. Ennek köszönhetően a járműgépészeti matuzsálemekre kevésbé fogékony oldalbordáknak is különleges lelki bizsergést okoz a veterán randi időpontjának közeledte. A kisebbek figyelmének lekötésére sem kell így különösebb energiát fordítani, hiszen a rendezvény – nem csak – számukra egy kültéri, motorizált farsangi bál, melyhez az



**Rat rod, pin-up lányok és Zsiguli: a különböző stílusok jól megvannak egymás mellett (készítette: Brena Béla)**





**Egy orosz Smena 8M-mel került megőrkítésre a csehszlovák vaslovakon történő bevonulásunk (készítette: Wellisch Alex)**

elmaradhatatlan tombolát a tizedik születésnapját ünneplő Magyar Riga Motoros Klub biztosította, aminek fődíja stílszerűen egy R16-os Riga volt.

Tavaszcímű téli esteken az előző évek velodromos képeitől feltűzelve fogalmazódott meg bennem az elhatározás, hogy ezt az életérzést minimum egyszer az életben át kell élnem. Az ötlethez Őri Péter barátom, márkatársam, valamint leendő zárt osztályi szobatársam csak ennyit fűzött hozzá vigyorogva: hát persze, de Mustanggal! Bár ekkor az ő Jawa-ja még bőven darabokban volt, ha felmerült a téma, mindig mosolyogva mondtuk ki az elhatározást, ami valahogy egyre komolyabban hangzott. A következő pillanatban azon kaptuk magunkat, hogy az 1-es úton, kékes felhőket pöfögve, Győrben összevonásra került erővel támadjuk nyugat felől Budapestet, ami még sose tűnt ennyire messzinek és elérhetetlennek. Az érkezés kitűzött időpontját a reggeli esőn, valamint a csehszlovák technika „megbízhatóságán” kívül Péter motorjának előző napon történő összerakása is ve-

szélyeztette, de ez végül „csak” négyórás késést okozott. A Velodromba kettő óra környékén sikerült bemotorozni, ahol a már valamelyest megcsappant létszám ellenére is lerohant minket a sok inger: a terényi Orsós Magnó Múzeum jóvoltából korhű zenébe sívított bele a pályán épp keringő szivar karosszériás Salmson VAL 3 GP, recsegett bele a Lancia Fulvia Coupé és még ki tudja, mi dühöngött akkor épp az oválon. A valóságba a rendezők felhívása rángatott vissza minket, miszerint a kismotorosok még egy utolsó körre felsorakozhatnak a startnál...

Ahogy a kockás zászló meglendült, felzúgott a szűnyogkommandó. Vadul zümmögő segédmotoros kerékpárok raja lepte el a pályát. Ezt a meghatározó pillanatot sokszor képzeltem el magamban, de sose hittem volna, hogy a 36 fokban döntött kanyarok ilyen félelmetesek élőben. Az ember retteg, hogy a 30 éves Barum gumik mikor vesztik el a tapadásukat, miközben a szeme sarkában szírieni énekeket meghazudtoló módon csalogat a felső ív vagány-sága. Az újabb egyenes szakaszon konstátálom, hogy bizony nemcsak nekem volt szerencsém, hanem mindenki túlélte, megvolt a tűzkereszt-ség. Kanyarról kanyarra nő a tempó, és kezdődik a hajsza a

pályát felülről övező korlát minél jobban történő megközelítéséért. Az előzések sem ritkák, de sajnos csak a kerékpárok, a motorok, valamint a törpeautók kategóriájában, hisz már két Zsiguli méretű autónak vállban elég szűkös a ring.

Persze a betoncsíkon kívül se unalmas az élet, hisz a rendezvény fogantatása óta nagy nemzetközi sikernek örvend, így a hazánkban szinte ismeretlen veteránok közt is csemegézhet a látogató. A Trabantok, Pannóniák, Rigák tengerében egy-egy ufónak tűnő jármű is feltűnik, mint például a kétéltű Amphicar 770-es vagy a plexi buborék utasterű Messerschmitt KR 200, melyben a két utas egymás mögött foglal helyet. A gyári



**A csillogó matuzsálemek között jól megfértek a régi iskola szerint épített bobberek is**

állapotú gépeken kívül megtalálhatók szép számmal a régi iskolát követő átépítések, tuningolások is, így kedvére gyönyörködhet az ember a szebbnél szebb bobberekben, café racerekben vagy versenyautókban.

A záróra közeledtét pár csepp eső jelezte, mire a guruló kincseiket féltő tulajok zöme szét is spriccellt. Mi utolsóként hagytuk el a helyszínt, melytől stílusosan egy gyors TMK-val búcsúztunk. A hazafelé vezető úton mindkettőnknek eltörtött a váltókarja, melyet egy cseredarabbal, valamint a budaörsi szolgálatos rendőröknek és egy helyi autószerelőnek köszönhetően sikerült orvosolni. Innen hazáig már csak pár rutinműtétnek számító gyertyacserére volt szükség, meg meleg öltözetre. 17 és fél órányi utazás és 375 km után otthon az ágyba rogyva a fejemben ovál pályán kergetőző szerelések és velodromos emlékeket hamar maga alá gyűrte az álom. Hiába, a veterán kismotoros élet nem habostorta, de kalandnak azért nem utolsó...

CsÁDY SZABOLCS



**A Messerschmitt KR 200 ha akarná, se tagadhatná le felmenőit**