



Forrás: Konrad Lagger/Messezentrum Salzburg GmbH

Trabant menni Ausztria

Classic Expo, Salzburg

A fák lombjait egyre tarkábbá festő őszi falevelek szolid némasággal hívják fel a kései indián nyárnak örvendő benzinvéreik figyelmét a veterános szezon végének lassú, de határozott eljövételére. A távolba meredős tétlen téli estékre előrelátóan élményekből feltankolóknak, a megszállott gyűjtőknek, valamint a mások bónóját tisztos távolból figyelőknek is kiváló lehetőséget nyújtott a salzburgi Classic Expo.



A Veterán Zsiguli Egyesület standja igazi kis keleti oázis volt a nyugat sivatagában

Ausztria legnagyobb veteránjármű-kiállítása és vására idén október 18. és 20. között került megrendezésre a város vásárcsopontjában. A kilencedik alkalommal megtartott rendezvényt nem véletlenül fémjelzik a sógorok felsőfokú jelzővel, hisz idén tíz csarnok hívogatta összesen 34 000 m²-en 11 náció

250 kiállítójával a nagyrdeműt, ami 21 000 látogatót vonzott az eseményre. Akiket hidegen hagynak a számok, azok különféle jubileumokra hivatkozva kereshettek maguknak ürügyet a látogatásra, mivel abból három is akadt. Pont 50 éve került bemutatásra a Frankfurti Autószalonon a Porsche 911-es,

mely alkalomból az első, 2 literes változattól kezdve, a sikeres versenyautókon keresztül, az első, Ausztriába szállított darabig mindenféle ingyencséggel találkozhatott az ember. Ugyancsak '63-ban került bemutatásra a Genfi Autószalonon a „Pagoda” Mercedes. A W113-as típus nem csupán igazán

ívelt fémtestével ejtette ámulatba a szaksajtót, hanem a sportkocsik közt először alkalmazott biztonsági karosszériával is, ami egy merev utascellából, valamint első és hátsó gyűrődési zónából állt. A harmadik ünnepelt pedig nem más volt mint a Schnitzer Motorsport GmbH, ami ugyancsak fél évszázados fennállását ünnepelte a számtalan kiállított versenyautóval.

Azt hiszem, Őri Péter jó barátom, kollégám és rendszeresített Mitfahrer-em nevében is kijelenthetem, hogy egyikünknek se kellett se a számokra, se a kerek évfordulókra hivatkozva hamis ürügyeket gyártani a részvételhez, hisz csupán az osztrák tájat átszelő túrázás gondolatától termelődő boldogsághormonok is már önkényesen a „kötelező programok” csoportba helyezték a rendezvényt a fejünkben. Szerencsére Peti is minimum olyan benzingóztól való agylágyulásban szenved mint jómagam, így nem nekem kellett feltennem a kérdést, hogy nem mennék-e stílszerűen az én 601-esnek visszaöregített négyütemű Trabantommal. A már eleve nem mindennapi koncepciót sikerült azzal megfajelnünk, hogy az út során nem használtunk se autópályát, se GPS-t, így generálva magunknak egy kis zártkörű időutazást. Szombat hajnali 3-kor indultunk Mosonmagyaróvárról bele az éjszakába. A burgenlandi bemelegítő után hegyi gyorsasági szakasz következett, hol szívbemarkolóan szép serpentineken kergettük a felezővonalat a telihold társaságában. Ez után navigátorizasztó ügyességi szakasz volt soron, hol a sűrűn tűzdelt falvak rengetegében bolyongva kutattuk az itiner alapján a



A Schnitzer Motorsport GmbH standja fölött, ha nem is remegett a levegő, mellette a térdünk biztosan

másod-, harmad-, s ki tudja, hányad rendű utakat, melyek után szinte szédítően hatott a Salzburgig vezető főút szélessége. Hét és háromnegyed órányi utazás után az első csarnokban tobzódó krómok és fényezések csillogásának látványa adrenalininjekcióként hatott betompult érzékszerveinkre. Ebben a teremben a különféle restaurátorműhelyek mutathatták be magukat a különböző stádiumban lévő munkáikkal, valamint a már előbb felsorolt jubileumosok is itt ünnepeltek. A különböző 911-es Porsche-k

mellett a 356-osok is olyan számban voltak megtalálhatók, hogy az időhiány miatt már csak unott nagyvonalúsággal siklottunk át rajtuk. A német vonal erőteljes jelenléte volt megfigyelhető, holtversenyben az összes hasonló jellegű esemény megkerülhetetlen kellékeivel, az angol klasszikusokkal. A képzeletbeli dobogó második helyét az '50-es, '60-as évek amerikai benzintemetői foglalták el, míg a harmadikat az olaszok érdemelték ki. A kiállítás egyik legérdekesebb és egyben legértékesebb darabja is itt volt, egy háború előtti Bugatti 35 A versenyautó képében, ami a többi csodához hasonlóan kordon nélkül, testközelből volt megtekinthető. Az nem hatott újdonságként, hogy pár magyar restaurátorműhely is tiszteletét tette a kiállításon, de a Veterán Zsiguli Egyesület standjának látványától pár főtengelyfordulat erejéig kihagyott a szikraképzésünk. A srácok nyolc autót állítottak ki, valamint üvegvitrinokban szocialista autós ereklyéket mutattak be, méghozzá a nemzetközi látogatóközönség nagy örömeire. Sajnos más KGST autóipari gyöngyszemnek nem sikerült befurakodnia a konzervatív nyugati veterános körökbe, pedig azért nem mindegyik vallana szegényt.

A következő csarnok már az idegtépő aukciók színtere volt, hol a különböző típusokhoz való gépkönyvektől, plakátoktól kezdve a fészerből előhúzott motorokon keresztül a szédítő alapossággal felújított autókig mindenre lehetett licitálni, amit csak engedett az ember pénztárcája, esetleg felesége. A megvételre kínált járművek között több legendás darab is akadt, mint például a BMW „barokk angyala”, vagy a Mercedes 300SL Roadster, ami a „sirályszárnas” típus kabrió kivitele. A híresek közé belopakodott egy hírhedt is, méghozzá az NSU Ro 80 formájában. A világ első Wankel-motoros szedánja '67-es megjelenésekor maga volt a megtestesült új technika az áramvona-



Rúzspiros, (birtoklási) vágykeltő lágy vonalak, nagy szemek és csillogó fogsor...nehéz nem beleszeretni a '30-as évek formavilágába



las karosszériájával, félautomata váltójával, valamint szervós kormányával és fékrendszérével, mely mind az első, mind a hátsó tengelyen tárcsafék formájában emésztette fel szükség esetén a mozgási energiát. A háládatlan forgódugattyús motor, melyet a típus bemutatásakor az autós újságírók nagy örömmel fogadtak, 50 000 km futásteljesítmény környékén rendszerint megadta magát. A háromszög alakú dugattyú sarkainál található éltömítések keresztbefordulásából eredő probléma viszont a konstrukció sajátosságaihoz adódóan nem volt orvosolható a hagyományos motoroknál megszokott javítóméretre való felfúrással, így csak a két-tárcsás blokk cseréje jöhetett szóba. A fülre is súlyos anyagi terheket jelentő, elkerülhetetlen gépészeti szívóműtét híre futótűzként terjedt az autósok körében, így a kocsi kétes kuriózumának számító erőforrás végül komoly mértékben részt vett a patinás márka koporsószegeinek beverésében.

A harmadik, illetve negyedik csarnokot a különböző portékákat kínáló árusok vették birtokba. A magyar alkatrészborzéken specializálódott szemeknek szokatlanul festett a katonás rend és tisztaság. Míg itthon legtöbbször az ömlesztett alkatrészek közti kincskeresés, valamint a portékával lassan egy egységet képző évtizedes por is az ár részét képezi, addig kint a megtisztított és csoportosított áruk voltak jellemzőek. Nehéz lenne igazságot tenni, hogy melyik is a jobb megoldás, hisz míg az egyiknél a kéztisztaságát, úgy a másiknál a „nagy fogás” lehetőségét veszítjük el, mivel amelyik árus tisztában van azzal, hogy mi is van, ott nehéz jó üzletet kötni, bár ha rákérdezzük,



Hiába, az ilyen virsli kerekű, jelképes fékű, kezdetleges futóműű versenyautókat megzabolázó emberek, mint amilyen ez a Bugatti 35 A is, még igazi halállal kacérkodó hősök voltak



Hogy Kőváry Barnát idézzem: „Az életet a szélvédőből nézzük és nem a visszapillantó tükörből”

akkor legalább meg tudja mondani, hogy van-e vagy sem.

A soron következő két egybenyitott csarnokban kiállított járművek több tematikát is feldolgoztak. A terem első traktusában a közszolgálati szervek egykoron hű bajtársai voltak kiállítva. Ezen a részen az Ausztriában nagy hagyományra visszatekintő önkéntes tűzoltóságok matuzsálemei domináltak, melyek mellett szép számmal akadtak egykoron aktív szolgálatot teljesítő mentő- és csendőrautók is. Utánuk következett a veterán traktorok tömege, mely egész kis szüreti hangulatot varázsolt a helyiségbe. Aki most egy nagy halom szögletes piros gépre gondol, az nagyot téved. A gömbölyded, részletgazdag munkagépek nagycsoportos kifestőt megszegyenyítő színvakalkádban pompáztak. Hiába, akkor még a mezőgazdasági munkának is megadták a módját. A fennmaradó részt az oldtimer kupákon részt vevő, vénségükre becsövezett, hergelt versenyautók, a Club Lotus Austria standja, valamint a Ford Capri és Az Angyal című sorozatból ismerős Volvo P1800S-ek jellemezték. A sok erőteljű duzzadó monstrum között egy, a valóságnál

még parányibbnak tűnő Goggomobil Coupé bújik meg. A német „gazdasági csoda” idején virágkorát élő típus az akkor a fokozatosan gazdaságilag erősödő vásárlóközönség motorizációs éhségét csillapító törpeautók palettáját színesítette. 250, 300, illetve 400 cm³-es kéthengeres, kétütemű, kényyszerléghűtéses erőforrással lehetett rendelni, mely a kocsi hátuljában foglalt helyet. A hátsó ülés láb-, illetve fejterének kínálata az ülőalkalmatosságot maximum csomagok elhelyezésére, esetleg rossz gyerekek büntetésére tette lehetővé, ami ebben a mára már kihalt kategóriában nem volt szokatlan, viszont a jelképes méretű csomagtartó hiányán mi is meglepődünk. A jármű orrában nem jutott ilyen „fölsleges” üregeknek hely, mivel az első utasok lábtere, valamint a futómű teljesen felemésztette azt. A dingolfingi Hans Glas GmbH által előállított négykerekű perspektívájából nézve, a hű társunkként szolgáló Trabi helykínálata szinte az amerikai aszfaltcirkálókét veri.

A hármas és ötös csarnok összenyitásával kapott hatalmas területbe lépve különféle korból származó, eladásra kínált buszokba, személy-, valamint tehergépkocsikba botlottunk. A járművek összetétele a származásukat tekintve az első csarnokéval mutatott hasonlóságot. A Renault Alpine-ok, Jaguarok, háború előtti és utáni Mercedesek tengerét 1-1 Ferrari, ritkaságszámba menő Volvo P1800ES, vagyis a kombi kivétel törte meg. A sok kecses farkiképzésen legettelve a szemünket, egyszer csak egy ismerős sziluettű magyar rendszámú fenékbe botlottunk. Az 1200-as Zsiguli kombi hátsóját meg-

kerülve, s a „szemébe” nézve, legnagyobb meglepetésünkre egy 1500-as hűtőmaszk vigyorgott ránk, szélesen csillogó krómfo-gaival. Akinek nem ugrana be ez a kivitel, az ne a memóriáját okolja, hisz ilyen verzió sose létezett, mivel a szovjet pártvezetés a togliatti gyár presztízsmo-delljét nem akarta ezzel a karosszériakialakítással munkásautó-vá degradálni, így az elkészült három proto-típus után leállította a fejlesztéseket. Ezt a típuspalettabéli hiányosságot orvosolja ez a szakavatott szemeket is zavarba hozó hazai építés. A csarnokban lévő autók közt a más-ik nagy meglepetést okozó kocsai a Bedford HA Roma volt, mely a maga idejében a nagy-britanniai kempingezők egyik kedven-ce lehetett. Kombi karosszériája elnyelte a természetjáráshoz szükséges sok holmit, a tetőt és a csomagterájtól kihajtva pedig há-rom hálólhelyet biztosított éjszakára.

Az utolsó csarnok a motorkerékpároknak volt szentelve. A felhozatal gerincét az osztrák márkák tették ki, melyeket a Motorrad Veteranenclub Attnang Puchheim biztosított. A '20-as évek esetlen, még a biciklikére em-lékeztető vázú, oldalkocsiként fonott széket, esetleg bőrfotel befogó istenkísértésektől elindulva, a még sokféle, mára sokszor elfe-lejtett technikai csemegével ellátott '30-as, '40-es évekbeli nagymotorokon keresztül, a háború utáni ötletesebnnél ötletesebb megoldásokkal ellátott segédmotorokig juthatott az ember. A terem egyik felében a Boneville-i sóstóra épített Royal Enfield, valamint Brough Superior márkájú sebes-ségghabzsoló rekordergépek voltak kiállítva, melyek minden porcikáján látszódott, hogy száguldásra teremtették őket.

A vásárcsarnokból fennakadt szemekkel és mind a fényképezőkben, mind a fejünk-

ben telített memória-kártyákkal léptünk ki, mikor tudatosodott bennünk a tény, hogy itt bizony nemcsak a kiállítóterem tartogat-nak meglepetéseket, hanem a parkoló is. Az akkor már szinte elcsé-peltnek érzett 911-es Porsche-k, különböző Mercedesek és MG-k kavalkádját olyan üde színfoltok is tarkították, mint például a más-fél parkolót elfoglaló Dodge Charger, a bo-gárhátú Volvo PV544, a V8-as motorral szerelt Rover P6 vagy a 4 hengeres Ariel Square

Four motorkerékpár, mely motorja két darab kéthengeres soros blokk egymás mögé fa-ragásából született, így a hengerek egy kép-zeletbeli négyzet sarkaiban helyezkednek el. Aki már unta volna a gyári állapotú gépeket, az örömet lelhet a parkolóban árválkodó becsövezett, lecsupaszított Alfa Romeo Giulia Gt-ben vagy a még elborultabb építé-sű, brutális szélesítésekkel horizontálisan hizlalt Steyr-Puch 500-ban.

Fél hatkor vegyes érzelmekkel ültünk be is-mét a Trabantba, hisz szomorúan hagytuk ott a kiállítást, amit talán még hetekig is el tudunk volna nézni, de örültünk is, hisz újra átélhetjük az odafelé vezető út kaland-ját. A terv egyszerűnek hangzott, hisz csak visszafelé kell végigjárnunk az előzetesen elkészített itinert. Ennek a megvalósítása kb. a harmadik utcáig folyt gördülékenyen,



A Bedford HA Roma bármennyire is hihetetlen, de nem egy kombi és egy sátor sufni-ban megtartott vadházasságának gyümölcse, hanem egy gyári kialakítás

alaptalanul. Hazafelé, a kihalt városban való reménytelen bolyongás közepette, mire ve-reségünket beismerve bevallottam, hogy a csomagtartóban van egy részletes autós atlasz is, már konkrétan az utolsó utcában jártunk, ami a városból ráfért a térkép lap-jára. A bágyadt tétlenségben pihenő tájat lassan velünk együtt bekebelezte ismét az éjszaka, s éberségünket is egyre nagyobb hullámveréssel ostromozta a kimerülés. A kisalföldi srácokként ismét különösen nagy hévvel megélt hegyi szerpentinek szinte a határig kitartó adrenalinadagot biztosítot-tak, ahonnan a megnyugtató anyaföld illata már átvette a szerepét. Végül fél kettő ma-gasságában értünk újra a mosonmagyar-óvári támaszpontunkra, egy 22 és fél óras bevetés után. Véeres szemekkel az ágyban hanyatt fekvé, szürkeállományomban a kiál-lítás élményeinek narkotikus álomszerű ke-getőzése közepette azon kaptam magam, hogy a laikusok számára egy ész érvert nem tartalmazó útvonalunk minimum olyan élve-zeti értékkel bírt, mint maga a rendezvény. Hiába tartott órákkal tovább, hiába volt ki-merítőbb mint az autóálya által kínált lehe-tőség, azt hiszem, mind a kettőnk nevében kijelenthetem, hogy egy méterét nem bán-tuk meg, hisz a modern kor minden hitvány vívmányát, mely rohanásra kész, ha kicsit is, de száműztük. Végre a pillanaté volt az ember, nem pedig a szorongató idő, s vég-re utaztunk, nem csak közlekedtünk két pont között. Fájdalmas a beismerés, de csak pár óra és pár liter benzin választ el minket egy érdekesebb világtól, ahol még a Mitfahrer sem anatózik.

CSÁDY SZABOLCS



A törpeautók kategóriájának egyik képviselője a Goggomobil Coupé, melynek méretei ma már elképzelhetetlenül kicsinek tűnnek