



SYMA-i szezonzáró

Oldtimer Show

A simogatóan melengető késő októberi napsugarak ellenére az ősz már beköszöntött, amikor azon kaptuk magunkat, hogy – az előző hétvégi salzburgi Classic Expo-s kalandtúránkból éppen csak felocsúdva – máris az Oldtimer Show-n vagyunk, hogy a hobbijárművesek tétlen téli álmára egy kis hazai fűszerezésű, veterános élményekben telített (gép) zsírréteget szedjünk magunkra.

A kiállítás a budapesti SYMA Rendezvény- és Kongresszusi Központban került megrendezésre október 25–27-e között. Az „A” csarnok 8000 m²-én 300 veterán jármű várta a téma iránt fogékony nagydíjért. A csarnokba belépve, a sógoréknál megfigyelt „szabad járműtartás” helyett „karámokba terelt” gépcsofák fogadtak minket. A gépmatuzsálemek hol gyártó, hol ország, hol pedig téma szerint voltak csokrokba szedve, mely csokrokat krepp papír helyett kordonkötél szegélyezett. A körüljárás és fotografálási téren korlátozó megoldást végül is sajnos jogosnak kellett nyilvánítanunk, mert a hazai közönség még kordonnal sem tud mindig úgy viselkedni, mint más országokban kordon nélkül. Szerencsére azoknak se volt okuk szomorkodni, akik az autók belső tereit szerették volna megörökíteni, mivel majd mindegyik részlegesen átnyújthatunk e célra a kosztümös hoszteszeknek a fényképezőgépeinket, vagy aki nem szívesen adta ki féltő kezei közül készülékét, az kárpótlásul megkérhette a mosolygós lányokat, hogy egy-egy kép erejéig pózoljanak a kiválasztott járművel.

A bejáratnál rögtön a téma nagy öregei köszöntöttek bennünket, vagyis négy Jaguár személyében az angol klasszikusok. Kicsit



Ma már vágyott kincs a Samba kivitelű Transporter és a Faltdach-os „percablakos” Bogár is

arrébb a mindig csak a csillogó csodákat látó „civilnek” adatott egy kis lehetőség, hogy betekintsenek a veterános restaurálószakma mélységeibe, s mind autó, mind motor szinten láthassák, hogy miből is lesz a „cserebo-



Sokáig lehetne vitatkozni, hogy melyik vonalvezetés az igazabb...

gár”. A négykerekűek felújítását kb. másfélnyi Fiat 500 A, vagyis a Topolino – magyarul egérke – reprezentálta, azaz egy teljesen restaurált autó, valamint egy felélesztés félidejében lévő példány. Ennek az erősen korrodált és hiányos karosszériája mellett már büszkén mutatta magát az újjáépített, járóképes alváz. A kétkerekűek feltámasztásának rögzítőjét



Skodálatos fenekek parádéja

pedig egy fellelési állapotú és egy már új fényében pompázó, magyar gyártmányú Mát-ra mutatta be.

A következő csoportosulás az Opeleké volt. Az anno a legamerikaiasabb európai gyártó formavilágának változása a '40-es évektől egészen a '80-as évekig volt megtekinthető, így a bogárhátúaktól, az európaiasan visszafogott uszonyaival spékelt krumpliformákon, a nyugodtabb, letisztultabb, de még krómban úszó formavezetéseken, valamint a kó-lásúveg karosszériákon keresztül a szögletes dobozformákig, minden megtalálható volt. A kelet-európai gépjármű-történelemben kevésbé jártasak kakukktójásként csodálkozhattak rá a rüsselsheimiek közt meglapuló Moszkvics 401-re, de mivel a szovjetek anno háborús jóvátétel címen bevagonírozták az Opel gyártósorait, hogy az Uralon túlra cipelve „licenclben” gyártsák tovább, így a kiállításon végül is nem esett messze az alma – értsd a 401-es – a fájától.

A különböző korokat és stílusokat átölelő típuspaletta a többi kis csoportosulásra is jellemző volt, melyek témái a teljesség igénye nélkül a BMW autók és motorkerékpárok, Mercedesek, hullámzó ívű, benzingargalizáló amerikai álmok, vasfüggönyön innen és túli versenyaú-tók, a francia autóipar fényesebb korszakaiból származó ikonok, a hajdanán nagy divatnak örvendő kempingezésre alkalmas járművek, a háború előtti és utáni nyugati motorkerékpárok, valamint youngtimerek voltak. Külön öröm volt látni, hogy a múltunk részét képező szocialista járműipari gyöngyszemek sincsenek mostohagyerekként mellőzve, hisz a csarnok egy jelentős részét töltötték ki a KGST-beli járgányok. A keleti típusokat felújítók, életben tartók közül talán a legmostohább sorsuk a korai szovjet gépipari termékeket dédelgetőknek van, hisz nekik a keleti blokkból származó gyártmányokat sújtó általános alkatrészínység mellett a környezetbarát módon magától lebomló szerves anyagokat is tartalmazó műanyagokból készült alkatrészek pótlásával



A Moszkvics nem eltévedt, csak visszavért a gyökereihez



Az olasz sportgépek cm³-től függetlenül tiszteletet parancsolnak



Az avatatlan szemnek nehéz elhinni, de lényegében ez egy menetkészszerű autó, hisz a többi csak „sallang”. Erre a hot rod-os srácok rá is jöttek az '50-es években

is meg kell küzdeniük. Ezen felül a Csajka-tulajdonosoknál külön nehezítő tényező, hogy Gorbacsov a peresztrojka nevében bezúzatta a gyártósorokat műszaki dokumentációstul.

A magyar motorkerékpárok szerelmeseinek se volt okuk szomorkodásra, hisz a Pannónia MGT SZ (Magyar Gépjárművek Túra Szakosztálya) különféle Pannónia, Danuvia és Csepel motorkerékpárok, valamint a hozzájuk tartozó Duna, illetve Szentesi oldalkocsik színes palettáját sorakoztatta fel. Az esemény egyik különlegessége volt a hátsó traktusban helyet foglaló „ősgép” kiállítás, mely aggyasztán korú traktorokat és stabilmotorokat takart. Nehéz lenne eldönteni, hogy a gyerekek vagy a felnőttek körében arattak-e nagyobb sikert a kétóránként beindított gépmatuzsálemek.

Annak ellenére, hogy belépéskor a salzburgi gigantizmustól még félig kábán azt jóslottuk, hogy ezen az egy csarnokon maximum egy óra alatt átfutunk, valahogy sikerült mégis eltöltenünk négy kellemes órát. A szervezőket külön dicséret illeti azért, hogy gondoltak a szakmai mélységekben nem búvárkodókra is, és minden egyes kiállított jármű mellett megtalálható volt annak rövid ismertetője. Mi se értettük pontosan a dolgot, lehet, hogy a lassú fordulatú csühögők gépszaga, vagy a szívünkhez közel álló hazai járművek tették, de valahogy a rendezvény hangulata sokkal családbarátabb és emberközelibb volt, mint az előző hétvégié. No meg persze a magyar lányok is sokat lendítettek a dolgon...

CSÁDY SZABOLCS