

Oldtimer Expo 2011

Az immáron ötödik Oldtimer Expo (2011. április 15–17. Vasúttörténeti Park) és kísérőrendezvényei ismét újat, ismét látványosat hoztak a hazai veteránózás világába.

Már a nyitás előtti napon a zuglói Millenáris Velodromba szólt a meghívó, ráadásul korhű ruhában. A több mint 100 éves, jobb sorsra érdemes egykori bringapályán száguldhattak körbe a könnyűsúlyú háború előtti vagy a klasszikus '60-'70-es évekbeli autók és motorok. Kellemes füstillat, igazi motorhangok és furcsa ruhás emberek. A résztvevők, a nézők és a média képviselői is készültek, fantáziában nem volt hiány: munkáscsapat kontra kishivatalnok, benzintyúk kontra úri-asszony, gyári csapat kontra Mekk Elek komálósok. És a háttérben közben típusonként, szakáganként, évfáratonként zúgtak a két- és négykerekek. Egyszerre két Salmson vagy Stéher motor egymás ellen, hogy csak a legérdekesebbeket emeljem ki.



Veteránok a Velodromban

Az Oldtimer Expo kiállítás sem okozott csalódást, megjelent a 125 éves Mercedes majd összes klasszikus típusa, a 60 éves lengyel autógyártás eddig nem is látott példányai, vagy a 40 éve hazánkban hódító Zsiguli-standon is voltak gyöngyszemek. A teljesség igénye nélkül, pár érdekességet mutatnánk be.

Kezdjük talán az „elittel”, az osztrák Bugatti-klub az ígért öt helyett csak 2 autóval vett részt, de ezeket sem láthatta még magyar közönség. A Typ 43 Grand Sport érdekessége, hogy konkrétan ez az autó indult az 1931-es Le Mans-i futamon, ahol 5. helyezést ért el. A 2+1 üléses Typ 44-es 3 literes nyolchengeres motorja ellenére csak 1100 kg-ot nyom. Mint azt a nagyon szívélyes



Bugatti Typ 43

klubelnöktől megtudtuk, bárkinek nem lehet Bugattija, ő is „örökölte” elég érdekes módon. Ausztria legnagyobb gyűjtője, akivel semmiféle rokon kapcsolatban nem állt, halálos ágyán ajándékozta neki: „tudom, hogy maga megfelelően becsülni fogja őket” címen.

Edsel – van, aki ismeri e nevet? Az Edsel Citation a felső középosztály személygépkocsija volt, amit a Ford Motor Company cég



Edsel Citation



Bugatti Typ 44

Michiganben 1957-ben gyártott. A cég ezt az autót a drága Ford és a kedvezőbb árfekvésű Mercury közötti félmegoldásnak szánta. Tervezése súlyos dollárezreket emésztett fel, ennek ellenére nem szerepelt jól a piaci eladásokban: ormótlan termete és furcsa hűtőmaszkja nemtetszést keltett sokakban. A Citation az Edsel modellek között is a legelittebb. A belső rész luxus kialakítása mellett a kocsinak néhány nemesacél része és





Lea Francis 14 HP Light Saloon

manufaktúra 1919-től gyártott kis szériában (3–2300 példány) saját tervezésű autókat, háromszori megszűnés után 1954-ben zárt be. Ez a modell egy Lea Francis 14 HP Light Saloon. A hazánkban üzemképtelenül fellelt autónak kalandos előélete volt, merthogy amerikai forgalmi engedélye és angol regisztrációja is van, és szerepelt a Dallas című híres filmsorozat egy pár epizódjában is. Az egy év alatt teljes restauráláson átesett autó egy igazi kuriózum, mert csak 2133 db készült belőle, itthon természetesen egyedi,



Jaguar XK 140 MC



Pobeda



Mazda RX-3 versenyautó

aranszínű betétje volt a hátsó sárhányóján. A betéteket az autó, illetve a tetőrész színében, vagy egy harmadik színben lakkolták. 1960-ban átfémálták az autót, de mivel a vásárlók közömbösek maradtak iránta, a hetvenes évek elején abbamaradt a gyártása. A tengelytáv több mint 3 méter volt, V8-as, 6719 cm³ hengerűrtartalmú, 350 LE teljesítményű motorral szerelték.

Ha azt gondolnánk, Lada-ügyben már nem lehet újdonság, akkor ezt a jobbkormányos modellt ajánlom figyelmükbe, vagy a Hollandiából lábon érkezett piros 21023-as kombit, amit 1500-ós motorral és a 2103-as



Warsawa

de a világból is mára teljesen eltűnt. Az autó faváz keretes és erre alumíniumból készítették a karosszériaelemeket, itt-ott megtűzdelve vasrészekkel, mint például a teherviselő B oszlopon rögzített ajtók, amelyek hátrafelé nyílnak. Mint szinte minden korabeli angol autó, ez is alváz, mely inkább hasonlít egy teherautó, mint egy személyautó alvázához, ezért a tömege is 1320 kg. Az autó motorját egy 1800 cm³ dupla vezérműtengelyes, 75 lóerős erőforrás biztosítja. Az autó fényezése az angol autókra jellemzően kétszínű,



Eredeti VFTS



Citroën AMI Super alváz

Lada belsőjével árultak kizárólag Nyugat-Európában, olyan nevelésesnek tűnő, de akkor nálunk álomszámba menő extrával, mint a hátsó ablaktörlő.

Szombati napon zajlott a már hagyományosnak számító Oldtimer Sokadalom: ekkor a veterán autók, motorok, kerékpárok szerelmesei (klubok, egyesületek, társulások) látványos felvonulással ünnepeltek, saját programokat szerveztek, és látogatták meg a kiállítást. Aznap botlottam a parkolóban egy igazi csemegére. A Lea Francis márka a két névadó keresztnevéből jött létre (R. H. Lea, G. J. Francis). A század végén alakult



Honda S800



Jobbkormányos Zsiguli

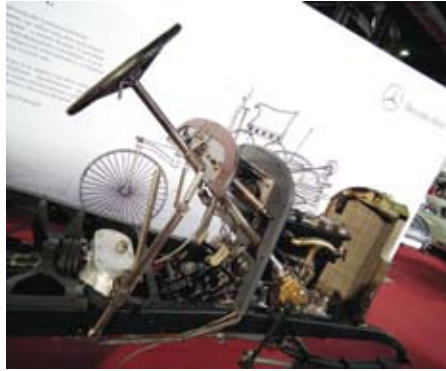


Ikarus 620



Ikarus 620 fellelési állapotában

fekete-tört fehér. A belső kárpitozása szintén az angol hagyományokat tükrözi, krémszínű első osztályú marhabőrből készült, ami a korabeli luxusautókra volt jellemző. Nagyon sok faborítást használtak az utastérben, így



125 éves a Mercedes-Benz

a teljes műszerfal is és az ajtóborítások is teljes felújítás után eredeti állapotban lettek megőrizve.

A Totalcar a tavalyi jubileum után, most a japán földrengést támogatóan, a szigetországi modellekre helyezte a hangsúlyt. Itt is találtam érdekességet. A Honda S800-as 1965-ben a Tokyo Motor Show kereteiben mutatkozott be. A kis roadster lett a cég image autója, ennek megfelelően 10 000 felett pörgő motorjával korának a legerősebb és leggyorsabb 1 literes autója



volt. Coupe és roadster kivitelben is létezett. A 791 cm³ lökettérfogatú 70 lóerős (8000 min⁻¹) motorral akár 160 km/h sebességre is képes volt, emellett 4 karburátorból etette, 7 liter alatti fogyasztással. Kezdetben az elődmodelltől örökölt lánc hajtotta a független felfüggesztésű hátsó kerekeket, később lett csak merev hidas, elől pedig tárcsafék lassította.

SZALAY IVÁN

Fotó: Szalay Iván, Túhegyi László

85 éves az első Skoda



85 esztendeje gördült le a szárnyas nyílvevő szimbólumát hordozó ŠKODA-logót viselő első autó a szerelőszalagról. A ŠKODA-Hispano Suiza luxuslimuzin volt az első modell, amely a cseh gyártó e karakteres, összetéveszthetetlen márkajelzésével készült. Az első példányt 1926. május 10-én Tomáš Garrigue Masaryk csehszlovák államelnöknek szállították ki. A különleges luxusmodellből 1929-ig mindössze száz darab hagyta el a gyárat.

A luxuslimuzinok gyártására vonatkozó licenc a spanyol Hispano-Suiza részéről már 1924-ben, tehát még a Laurin & Klement autógyárral történt fúzióját megelőzően a pilseni ipari konszern rendelkezésére állt, ami a névhozzáadás magyarázatául is szolgál. A gyártás végül 1925 tavaszán vette kezdetét, 1926 máju-



sában pedig elkészült az első autó. Formavilága a kor vezető karosszériaépítői, Brožík & Jech, majd később a Laurin & Klement alkotása.

A korabeli gyártás még igen messze állt attól, amit ma sorozatgyártás alatt értünk. A ŠKODA-Hispano Suiza 25/100 LE minden egyes példánya egyedileg, az ügyfél kívánságai szerint készült el, így minden autó abszolút egyedülállónak számított. Az autó saját tömege felszereltségtől függően akár a 2700 kg-ot is elérhette, legnagyobb sebessége pedig a 140 km/h-t. Sz. J.

Forrás: www.skoda-auto.com