

Tovább írta a veterán járművek történelmét a bajánsenyei Öreg Járművek Klubja Egyesület

(Molnár László)

Azt mondják, hogy az időutazás még nem létezik. Ez azonban nem igaz, hisz itt az élő cáfolat, mely alapján ha szeptember, akkor immár V. alkalommal a bajánsenyei Öreg Járművek Klubja Egyesület által szervezett veterán jármű találkozó, melynek nemzetközi hírért mi sem igazolja jobban, mint hogy azonos időpontban Ausztriában szintén old timer találkozót szerveztek, de mégis az osztrák járművek száma jelentősen meghaladta a tavalyit! A másik önmagáért beszélő adat, hogy magyar-osztrák-szlovén-szlovák-román hatósági jelzésű járművek karosszériáján tört meg a napfény, tehát immár 5 nemzet képviselőjében találták érdemesnek a járműtulajdonosok, hogy az Őrségbe látogassanak.



Igen ám, de mind ehhez kell egy csapat, aki nem csak a rendezvény napján, hanem előtte, utána a szívét-lelkét kiteve megteremti azt a háttérrel, ami a magas színvonalat biztosítja. Szervezés, főzés, sátorállítást, a járművek irányítása, koordinálása, regisztráció stb. mind-mind embert próbáló feladat volt, akkor meg pláne, ha akár csak a járművek számát nézzük: a végére 367 regisztrációs lapot adtak ki, elosztva 220 autót, 127 motort, 20 traktort. De a csapat immár 5 éve stabilan felállt, teszi a dolgát, mint egy „összeszokott gépezet”, mindezt mosolyogva, olyan odaadással, mely már most a résztvevőkben megfogalmazza, hogy „találkozunk jövőre is”!



És az ötletekből nincs hiány, hisz az idei évben „új élményelemként” jelent meg a tombola, ahol a nyeremények is immár magukért beszélnek:

Fődíj Simson Schwalbe

II. 5l pálinka

III. Sonka

Különdíj 1 élő malac

A helyszínen látva a fődíjat a felújított, újjávarázsolt külsejében elgondolkodtató volt, hogy napjaink gazdasági helyzetében egy közel 500.000 Ft értékű nyeremény felajánlása milyen gáláns háttérrel tükröz.

Ezen felül nem mehetünk el azon cél mellett sem, melyet az egyesület kitűzött maga felé, hogy megszólítsa az ifjú nemzedéket, hisz tudják, hogy a bemutatott járművek csodálata könnyedén átmehet a veterán járművek szeretetébe, majd pedig az erre fogékonyaknál mintegy elhivatottságba, hisz nem tudni, hogy mikor fogalmazódik meg egy gondolat, hogy egy roncs donorból egy saját guruló csoda szülessen.



Varga József elnök úr előzetesen a rendezvény hivatalos megnyitására Dr. Nagyszokolyai Iván Tanár urat – a Széchenyi István Egyetem címzetes egyetemi docensét, és egyben az Autótechnikai szakfolyóirat főszerkesztőjét – kérte fel, kinek szavai egyéb elfoglaltsága miatt távollétében lettek tolmácsolva. E megnyitó résznek is azonban egyfajta keretet adott az, hogy szellemi-, és technikai örökségünk „seregszemléje” ez, ahol egy napra az idővonal összejátszik, és megelevenedik a „régik mozija”.



Emlékszünk még a Bujtor István által megszemélyesített filmekre, ahol „Ötvös Csöpi” előszeretettel száguldozott a hosszú ideig hazánkban a rendőr járműparkot biztosító Lada 1200-assal? Az orosz AvtoVAZ üzemében 1970-ben a Fiat 124-t konstrukcióbázisként használva gyártani kezdték a Ladát, melyet a szovjet belső piacon csak Zsiguliként neveztek és forgalmaztak. Az 1990-es évekre már Magyarországon is piacvezető márka lett, erre pedig csak rásegítettek a már említett Bujtor István-féle rendőrfilmek, ahol a vad üldözések főszereplőjeként láthatta a nézőközönség! A történet nagyszerűsége, hogyha egymás mellé tesszük az akkori, illetve napjainkban rendszeresített kivitelt, ezen a helyen és napon a show-t a régi változat vitte el. De mi is lehet ezen gondolatmenet konklúziója: „a film forog tovább”!



Mielőtt azonban belemelegednénk abba, hogy részleteiben kielemezzük a látottakat, vessünk egy pillantást restaurálás előtti kivitelekre. Mindez azért is lényeges, mert ez jól szemlélteti azt a szakmai nagyságot, kreativitást, eltökéltséget, hogy a „roncstemető helyett egy-egy szemet gyönyörködtető járműcsodát” milyen kiindulási alapokból lehet/kell rekonstruálni! Ez lebegjen a szemünk előtt, amikor a végeredményt nézzük, és akkor még inkább fejet kell hajtani azon szakemberek előtt, akik időt-és pénzt nem kímélve mintegy „járműtechnikai hagyományörzőkként” teszik még napjainkban is a dolgukat.



Régen a kódexek tartalmazták a krónikákat, a modern kor erre az internet adta lehetőséget biztosítja. Hívjuk tehát segítségül, és az eddigi hagyománynak megfelelően – hisz immár 3. alkalommal lett krónikása az eseménynek az Autótechnika - tényleg csak szemezgezzünk a rendezvényen bemutatott járműcsodákból a technikatörténeti háttérük, konstrukciós sajátosságaik felelevenítésével.



Indítsuk idősávunkat 1953-ban a Mercedes 170 DS bemutatásával. A Mercedes-Benz 170 S egy luxusautó, amelyet a Mercedes-Benz 1949 és 1955 között gyártott különféle benzín- és dízelmotoros kivitelben. Eredetileg az 1,7 literes soros, négyhengeres M136-os motor 1,8 literes változatával kínálták, amelyet a valamivel kisebb, 170 V-os sorozatban használtak. Ez volt az első Mercedes-Benz, amely a nevében az „S” utótagot viselte (a Sonder modellre). (Speciális modell), amely a kényelem és a minőség kiemelkedő szintjét jelzi, így a piaca a sikeres cégtulajdonosok és cégvezetők voltak. 1952 januárjában megjelent tehát a 170 S dízelmotoros változata is, amelyet Mercedes-Benz 170 DS néven árultak, és benzinmotoros testvérehez hasonlóan a „W 191” jelzést viselte. Megosztotta a 40 LE-t (29 kW; OM 636 dízelmotor a 170 V-os dízelmotorral, és ugyanazzal a hivatalos végsebességgel 105 km/h (65

mph.) Ne felejtjük el, hogy 1952-ben a dízelmotoros személygépkocsik még nagyon újdonságnak számítottak!



Talán kevésbé ismert, hogy 60 éve – pontosítva 1957-ben - mutatták be a Skoda Felicia elődjét, a Skoda 450-et a Brno-i Gépészmérnöki Vásáron. Sajtóinformációk alapján „ezek az autók csodaszép formájukon kívül veszedelmes hátsó futóművéről voltak híresek. Aki nem volt barátságban az elpattogós hátsó felfüggesztéssel, annak egész veszélyes élményeket tudott okozni.” Viszont a keleti blokk ezen gyönyörű kabriójának 2/3-a nyugaton került értékesítésre.



A dátum 1969. A Fiat 500 (olaszul: Cinquecento) egy miniautó, melyet a Fiat gyártott 1957 és 1975 között. 1968-ban mutatták be a Fiat 500 legújabb változatát, az L-t, melyen a

legkomolyabb változtatások a belső teret érték. A Fiat modernizálta az autó belsejét, ezzel nemcsak kényelmesebbé téve, de lépést tartva az európai autóipar legfrissebb elvárásaival is.



Mit is kell tudnunk erről az 1973-as Zaporozsec 968-ról?

A Zaporozsec (oroszul: Запорожец, ukránul: Запорожець) az ukrain Zaporizzsjai Autógyár (ZAZ) személygépkocsi-márkája. A különféle kialakítású Zaporozsec gépkocsikat a ZAZ 1958-tól 1994-ig gyártotta. A Zaporozsec név jelentése: zaporozsjei lakos. A Belgiumba exportált változatának Jalta, az Ausztriába szállított változatnak Eliette volt a neve. A ZAZ-968 és 968A modelleket 1972-től 1980-ig gyártották. Ezekbe egy módosított hengerfej alkalmazásával 45 LE-re növelt teljesítményű motor is beépíthető volt.



Ugorjunk az időben, és immár 1974-et írunk, amikor legördült a gyártósorról a képen is látható Ford Taunus. A 2/4 ajtós szedán karosszéria sor 4-es 1593 cm³ / , 53 kW / 72 LE / 71 LE (DIN) teljesítményű, 118 Nm / 87 lb-ft nyomatékú motorral volt szerelve, 4 sebességes manuális hajtáslánccal Európában. A ProfessCars™ becslése szerint ez a Ford 13,7 mp alatt gyorsult 0-60 mph-ra, 14,8 mp alatt 0-100 km/h-ra, a negyed mérföld ideje pedig 19,4 mp. Ez az autó 4267 mm hosszú, 1701 mm széles és 1370 mm magas.



Az közsímert, hogy az 1970-es évek csak úgy „ontották a szebnél-szebb” járműveket, és ebből egy gyöngyszem volt a találkozóán megjelent 1976-os Chevrolet Corvette. Ez volt az az év, amikor az üvegszálás padlót acél lemezekre cserélték, mely nagyobb védelmet nyújtott a katalizátorból érkező hő ellen. 1969-ben az 5,4 literes erőforrás kikerült a kínálatból és az 5,7 literes lett az alapmotor, 300 lóerővel (224 kW), melyet a képen is láthatunk. 1975 volt az utolsó év, amikor a C3 még rendelhető volt kabrióó változatban (innentől 11 évig csak kupé Corvette volt kapható).

Jelen beszámoló terjedelmi korláatai miatt szakítsuk meg az idővonalat, és a látogatók teljesen szubjektív visszajelzéseai alapján emeljünk még ki két gépjárművet a sorból.





A Cord 810 stílusát Gordon M. Buehrig tervező és stylistcsapata, köztük a fiatal Vince Gardner és Alex Tremulis alkotta. Míg az első amerikai elsőkerék-hajtású autó független első felfüggesztéssel, archaikus csöves hátsó tengelye volt, félig elliptikus hátsó rugókkal. A Cord 810 és 812 egyben az első olyan sorozatgyártású autók is, amelyek rejtett/felugró fényszórókkal rendelkeztek. Ezenkívül az orr radikálisan új stílusa teljesen felváltotta a hagyományos hűtőrácsot, a vízszintes lamellák javára, amelyek az orr oldalain körbeíveltek, így az autó stílusa a „koporsóorr” becenevet kapta. Az 1966-os Cord 8/10 másolatot Corvair hajtáslánc hajtotta (a "8/10" megjelölés az autó tényleges méretét jelentette), míg az 1968-tól 1970-ig terjedő modellek Ford és Chrysler hajtásúak voltak. A kiállított változat gyártási éve 1966!



Az évjárat 1939, a hengerűrtartalom 5700 cm³ / 350 PS Lóerő, ami egy Chevrolet Houston!

Adott járműkategóriákban is hirdettek győzteseket:

A legszebb autó Volga 21

Motor Pannónia TLB

Traktor IMT.



Úgy gondolom, hogy mások számára is tanulságos lehet az alábbi saját keserű tapasztalat. Tegyük hozzá, hogy nagyon meg tudja tépázni az ember önbecsülését, de balga ember az, aki nem tudja levonni a megfelelő következtetéseket, és nem tud okulni a történelemből. Hiába hisszük azt, hogy napjaink modern kétkerekű motorkerékpárjain már rutint szereztünk, és ez már akkor a technikai kivitelről, járműkonstrukcióról, járműkategóriától független. Bizony az ilyen elbizakodottság velejárója, hogy egy „OT” Dnyeper oldalkocsis jármű fordulékonyasága, az oldalkocsi „tolása” önmagában már azt eredményezheti, hogy nemhogy nem sikerül a „fogatot megindítani”, de bizony a vezetéstechnikai rutintalanság, az önteltség azt hozhatja magával – és bizony ez történt!-, hogy a jó szerencsén múlhat, hogy nem „zúzzuk le a fogatot és a környezetét”. Tehát „üzenet a palackból”: adjunk magunknak időt, hogy egyrészt fejbe ott legyünk, másrészt biztonságos körülmények között gyakoroljunk, ismertjük meg a technika esetleges korlátait, sajátosságait, mielőtt élesben elindulnánk!



De ettől még a technika-, fizika tisztelete az old timer oldalkocsis motorkerékpárok velejárója, és ezen „szabadság eszmét közvetítő” járműkonstrukciók újra-és újra meg tudják hódítani útjainkat, mégha kis számban is. Ezért is nagy tisztelet azoknak, akik időt-, pénzt-, energiát nem kímélve rekonstruálják, és nem csak közlekedésképesé, hanem egyfajta „művészi alkotássá” varázsolják ezen járműkört.



Úgy látszik, hogy Szlovéniában a veterán traktorosok már megtalálták napjaink energiaválságának az ellenszerét az által, hogy plusz „üzemanyagrendszereket” adaptáltak a járműveikre.



A vehemensebbek pedig már tudják, hogy az „ikonikus megjelenés” önmagában utat nyit számukra, legyen szó akár egy 1974-es SAME Delfino 4R traktorról.



Jelen cikk elején említésre került, hogy bizony ennek a találkozóknak a velejárója volt a kezdetektől egy kb. 40 km-es túra, melynek útvonala évről-évre változik. Az idei évben a Vadása-tó volt az úticél, ahol résztvevőket frissítővel, szendviccselel várták, szintén hűen a hagyományokhoz.



Mivel úgy szép a nap, ha „kerek”, ezért itt a végére tegyük említést az esti „záróceremóniáról”, aminek a könnyedségét mi sem igazolja jobban, mint hogy a zenét a Pointless Rebels (Country, Bluegrass, Folk, Rock N’Roll) biztosította a kép tanúsága szerint az Öreg Járművek Klubja Egyesület elnökét is „tisztelőbeli taggá fogadva”.



Mi is lehetne a fentiek alapján a zárszó:

JÖVŐRE UGYAN ITT, UGYAN EKKOR! A SZERVEZÉS ELKEZDŐDÖTT!