

GURULÓ JÁRMŰTÖRTÉNELEM AZ ŐRSÉG ÚTJAIN

Ha megpróbáljuk objektíven szemlélni egy-egy adott rendezvénysorozathoz a társadalmi hozzáállást, akkor azt tapasztalhatjuk, hogy az emberek érdeklődése hamar alábbhagy, vagy akár teljesen érdektelenné válnak a 2. vagy 3. alkalom után. Ezért nagy kihívás, és egyben mondjuk ki, hogy dicsőség az, ha évről évre sikerül úgy megújítani az őrségi veterán járművek „seregszemléjét”, hogy a regisztrálók – és egyben résztvevők (!) – száma nemhogy csökken, hanem még immár a VI. NEMZETKÖZI ÖREG JÁRMŰVEK TALÁLKOZÓ-ján az előző évekhez képest is dinamikus növekedés látható a közel 420 (!) old timer megjelenésével.



Molnár László

gépjármű-közlekedési
műszaki szakértő

Szépség, csillogás, élő járműtörténelem, restaurálási csodák... Költői túlzásnak tűnnek a jelzők, de aki ott volt 2023. szeptember 2-án Őriszentpéteren, az tanúsíthatja, hogy a reális valóságot illusztráljuk velük, aki pedig nem jutott el a helyszínre, annak reményeink szerint jelen sorok és a fotók együttesen megpróbálnak, ha csak részletekben is, de valamit átadni ebből a varázslatból, ahol „Őz” szerepét Varga József elnök úr – lásd a képeken – irányításával a bajánszeyei Öreg Járművek Klubja Egyesület tagjai, támogatói töltötték be.

Immár az elmúlt évek „öreg krónikásaként” engedje meg nekem a Tisztelt Olvasó, hogy a háttér csapatról is említést tegyek már itt az elején, hisz idézve a Skorpió együttes szintén „veteránnak számító” 1985-ös dalából: „újra dübörög a banda”, de pl. a

regisztráció végzése, a zsíros kenyér kenése nem ment volna flottul a piros pöttyös szoknyás hölgyek nélkül, vagy a parkolást, forgalmat irányító, de a szarvaspörköltet főző, katlanok mellett izzadó urak nélkül sem.

A kihívás nagyságát mutatja, hogy milyen széles érdeklődési körnek kell megfelelnie a rendezvénynek! Teret kell adni a szakma képviselőinek a beszélgetésekre, a tapasztalatok kicserélésére, mint ahogy meg kell találni a hangot a látogatók széles köre felé is, ahol az idősebb és a fiatalabb

korosztályok figyelmét más-és más ragadja meg. Jó volt látni, ahogy a gyerekek csillogó szemmel ültek fel egy-egy veterán motorra, „forgatták a kormányát” az old timer verdáknak, mászhattak fel kísérettel a RÁBA tűzoltóautó kabinjába, de az ötletes külön „gyerekjárat” is folyamatosan igénybe volt véve. Mindemellett számomra talán a legmegragadóbb volt, ahogy az öreg traktorok kormánykerékét markoló kis kezekhez tartozó lelkes szempárok büszkén feszítve tekintettek szét – és néha le – a felnőttekre, és telítődtek fel azokkal a sajátos élményekkel, mely





” Nyugodtan mondhatjuk, hogy kulturált körülmények között, de egyfajta széles körű szakmai konzultációnak is teret adott a seregszemle, ahol a beszélgetések fonalát a napjainkban zajló, az Autóklub által végzett veteránminősítések „reformjának” tapasztalatai uralták.

hétfőn az óvodában és az iskolapadokban, biztos vagyok benne, hogy szöbeszéd tárgya lesz!

Nyugodtan mondhatjuk, hogy kulturált körülmények között, de egyfajta széles körű szakmai konzultációnak is teret adott a seregszemle, ahol a beszélgetések fonalát a napjainkban zajló, az Autóklub által végzett veteránminősítések „reformjának” tapasztalatai uralták. Kiragadva néhány elemet ebből, elmondható, hogy értetlenül állnak a veteránjármű-tulajdonosok az előtt, hogy ha pl. egy Zala vármegyei oldalkocsis motorkerékpár oldalkocsija fékezett, akkor azt a tájékoztatást kapja, hogy a veteránminősítést Nyíregyházán tudják elvégezni, mivel ott van olyan Autóklub-vizsgálóállomás, amelynek az oldalkocsiféke-



zésre is van joga, kijelölése. Hasonló keserű megnyilvánulást lehetett hallani egy Győr-Moson-Sopron vármegyei lakostól arról, hogy bizony a muzeálisminősítést a traktoroknak Debrecenben lehet csak elvégezni az előbb leírt L4e kategóriánál feltüntetett okok miatt, sőt a jelenlegi információk szerint, ha sikeres lesz a minősítés és a forgalomba helyezés, akkor 5 év múlva az időszakos vizsgálatra szintén oda kell/lehet majd visszavinni. A konklúzió egységes volt: mindenki reméli, hogy a rendeletekalkotókhoz, a szakmai szervezetekhez is eljutnak ezen problémák, és a folyamatosan hangoztatott költséghatékonyság, környezetvédelem jegyében fognak módosításokat eszközölni.



Sok minden említésre került, de a VI. NEMZETKÖZI ÖREG JÁRMŰVEK TALÁLKOZÓ egyik fénypontjáról – és valljuk meg, hogy országos, sőt nemzetközi sajátosságáról –, azaz a „nagy túrákorról” is ejtsünk néhány szót.

Talán az egyik legnagyobb újítás ezzel kapcsolatban, hogy egy olyan körforgalmas fordító is lett a határátkelőnél beiktatva, ahol a veteránkonvoj elején és a végén haladók is szembe találkozhattak egymással, így mindenki láthatta menet közben is a „guruló társait”, és egyben nemcsak a házakból szemlélődő nézelődőknek, hanem egymásnak is szólt a dudszó! Jelen krónikai elem hitelességét





mi sem támasztja alá jobban, mint hogy egy Trabant 601S-ben tettem meg magam is a túrakört a szintén veteránkorú rendőrségi Zsiguli felvezetésével.

Az is kétségtelen, hogy „áldás kísérte” a közel 400 járműből álló „old timer járműkigyó” útját, hisz amellett, hogy verőfényes napsütés tükröződött vissza végig a karosszériákról, a zalabak-sai sportpályán lévő „piknikszünetben” a helyi polgármesteri méltatás mellett papi áldásban is részesültek a résztvevők. Ember és gép 1 órát megpihelve – zsíros kenyérrel és itallal feltöltődve az utasok, hűlve a motorok – indult vissza a kiindulópontra a „guruló múzeum”.



A sok szépség között szinte vonzották a szemet a különlegességek. Aki végig követte az elmúlt évek kronológiáját, az tudja, hogy a traktorok is tudtak extra látványelemekkel szolgálni. Olyan kiegészítőkről beszélünk, melyek bár régen nem voltak szerves részei az adott jármű gyártásának, az emberi leleményesség mégis hozzá tudta illeszteni a régi patinához. Természetesen nem a műszakvizsga-követelményt, a közúti közlekedésbiztonsági előírásoknak való megfelelést támogatta az adott kivétel, de a rendezvény szellemiségét igen!

Immár szintén egyfajta hagyomány az Autótechnika ezen publikációsorozatában, hogy évről évre néhány,

” A sok szépség között szinte vonzották a szemet a különlegességek. Aki végig követte az elmúlt évek kronológiáját, az tudja, hogy a traktorok is tudtak extra látványelemekkel szolgálni. Olyan kiegészítőkről beszélünk, melyek bár régen nem voltak szerves részei az adott jármű gyártásának, az emberi leleményesség mégis hozzá tudta illeszteni a régi patinához.

a találkozón részt vevő veterán jármű kiemelt figyelmet kap.

Így kezdjük a motorkerékpárokkal, azon belül is egy 1929-es MÉRAY JAP 600 SV bemutatásával, melynek minden egyes részeleme önmagában is felkeltette az érdeklődést. Egy kuriózumról van szó, hisz a jármű-történeti almanach szerint „Mérayból amúgy sem készült sok, az 1400-1500 darabból jó, ha négytucatnyi élte túl”. A háromfokozatú váltóként az ezres kéthengereshez való Burman – korábban rendszerint Moss gyártmányúval szerelték a Méraykat. A motor fogaskerekes kihajtásánál eredetileg csak egy csúszógyűrű volt. „A veszteséges olajozású gép kritikus pontja az olajpumpa. Hogy garantált legyen a kenés, egyből duplex kivitelű építettek a JAP-ra, sőt, a réz helyett flexicsövekkel és rugós bilincsekkel egészítették ki a rendszert. Az új, teflonos, háromgyűrűs dugattyú miatt a kompresszió is nőtt, s kicsit ezzel a gyári 14 lóerős teljesítmény is” – olvasható Zirig Árpád egyik írásában.

A következő motorkerékpárnál beszélgettem a tulajdonosával, és meg kell mondjam, azért gratuláltam neki, hogy meghagyta ezt az 1950-es Csepel 125/50-est a maga patinájában. A kontraszt látható, hogy a mellette lévő „sorstársa csillogásával” nem vetekedik, mégis a szemem folyamatosan a restaurálatlan részleteket pásztázta. Mint később kiderült, a döntés a tulajdonos részéről tudatos volt.

Maróti József tollából is ismerhetjük, hogy „a 125-ös Csepelek nagyobb menetsebessége és az akkor is gyenge állapotú hazai utak halaszthatatlanná tették a típus rugózásának javítását. Ennek a célkitűzésnek első lépése volt a központrugós lemezvilla lecserélése a motorkerékpároknál általánosan teret hódított teleszkópvillára. A hátsó kerék ekkor még rugózás nélküli maradt, így ez a típusváltozat csak rövid ideig maradt gyártásban, a következő évben átadva helyét az elől-hátul teleszkópos konstrukciónak”.





a közelében, az nem állhatta meg, hogy alaposabban ne szemlélje meg az 1972-es Clénetet, mely a 7800 cm³-es V8 Ford motorral egy tekintélyt parancsoló konstrukció volt a maga idejében is.

A Clénet Coachworks a neoklasszikus stílusú autók amerikai gyártója volt, amely az 1970-es és 1980-as években mintegy 500 járművet gyártott. A Clénet ugyanazt a piaci rést szolgálta ki, mint annak idején az Excalibur, de lényegesen kisebb volt milwaukeei versenytársánál. Míg az Excalibur – legalábbis az első szériában – stilsztikailag egy konkrét modellre épült, addig a Clénet kezdettől fogva saját tervezésű, szabadon értelmezett, a háború előtti időszak dizájnelemeit használta.

Maradva a kabriók világában, a „következő kiszemelt” egy Opel Olympia Rekord, mely egy kétajtós családi autó volt, amely 1953 márciusában váltotta fel az Opel Olympiát. Az újítások között szerepelt a feltűnően modern Ponton formátumú karosszéria, amely számos egyesült államokbeli stílusjegyet

De ne hagyjuk ki a külföldi motorkerékpárok említését sem, ahol a helyszínen a Harley Davidson F989 sok látogatót megállított és szemlélődésre készített.

Az első V-Twin Harley prototípust 1907 februárjában mutatták be a Chicago Motorcycle Show-n, de csak 1909-ben kerültek eladásra az első darabok (hivatalosan még mindig prototípusnak számítottak, és csak 27 darabot adtak el). 1911-ben új motort mutattak be 811 köbcentiméteres kapacitással és IOE konfigurációval. Ez jó ötletnek bizonyult, és évről évre továbbfejlesztették. 1912-ben egy nagyobb, 989 cm³-es motor volt választható, 1913-ban pedig a 989 köbcentis motor vált alapfelszereltséggé. 1915-ben háromsebességes ellentengelyes sebességváltót szereltek fel. 1917-ben, az Egyesült Államok háborújának első évében pedig olívaöld lett az összes Harley Davidson gép alapszíne, mely mágneses gyújtással („F”) vagy akkumulátoros és tekercses gyújtással („J”) volt rendelhető. A szelep fogaskerekében történt változtatások a szelepek meghosszabbodásához vezettek, ami lényegesen nagyobb teljesítményt eredményezett. A teljesítmény 15 LE volt 3200 fordulat/perc mellett, ami 100 km/órás végsebességet jelentett.

A sűrítési arány viszonylag alacsony volt, 3,75 : 1, az önsúly pedig 150 kg volt.

De lépünk járműkategóriát, és a személygépkocsik között is szemezünk egy kicsit. Aki csak elment





„A Rába annak idején kétféle fülkével szerelte ezeket a járműveket, köztudott volt, hogy a francia gyártású fülkéket a Hungarocamion kapta, vagy exportra szállítottak ilyet. A többit a Volánnak adták, és azoknak a vállalatoknak, akik még a belföldi fuvarozás kategóriájába tartoztak. Ezek a Rábák annak idején bejárták Észak-Afrikát, a Közel-Keletet. Nagyon jól vizsgáztak a duplán hajtott hátsó tengelyek miatt olyan helyeken, ahol még az aszfalt is hiányzott az utakról, ahol kő, hó és jég fogadta a magyar kamionsofőröket.”

A rendezők mindenkor ügyeltek arra, hogy egyfajta keretként a nap zárása a vidámságé, a táncé, az önfeléd jökedvé legyen. Nem volt ez most

” A szintén kiállított 1987-es RÁBA 853-as autóbuszmentő. A sajátossága, hogy a 6 hengeres, 10 350 cm³-es 250 kW-os motorral a gyárból belföldi kisfülkés nyergesvontatóként került ki. Az idősebb nemzedék emlékezhet rá, hogy ezt annak idején „kis Rábának” is nevezték.

és nagy mennyiségű krómdíszítést tartalmazott kívül és belül egyaránt. A modern és évente átalakított karosszériával ellentétben az 1488 cm³-es OHC négyhengeres vízhűtéses motoron nagyon keveset változtattak azóta, hogy 1937-ben először az Opel Olympiában kínálták.

Sajnos a jelen publikáció terjedelmi korlátai nem adnak lehetőséget a számtalan restaurált szépség taglálásának, de engedtesen meg, hogy egy járműről még essen szó: ez pedig a szintén kiállított 1987-es RÁBA 853-as autóbuszmentő. A sajátossága, hogy a 6 hengeres, 10 350 cm³-es 250 kW-os motorral a gyárból belföldi kisfülkés nyergesvontatóként került ki. Az idősebb nemzedék emlékezhet rá, hogy ezt annak idején „kis Rábának” is nevezték. Az Auto-Motor hasábjain olvashattuk 2020-ban ezen járműkonstrukcióval kapcsolatban az alábbiakat:





” A rendezők mindenkor ügyeltek arra, hogy egyfajta keretként a nap zárása a vidámságé, a táncé, az önfeledt jókedvé legyen.

sem másként, hisz már a meghívók is hirdették, hogy az estét a POINTLESS REBELS (country, bluegrass, folk, rock 'n' roll) zenekar fogja „megkoronázni”. Úgy gondolom, hogy ennek sikerét a képek híven tükrözik!

Jelen krónikai összefoglaló elején már utaltam a háttér csapatra, mely nélkül a fentiekben leírtak immár a 6. éve nem valósulhattak volna meg!

Szóljának meg hát a végére a „köszönet hangjai”, és egyben a buzdításé, amit talán legjobban a járműveken is megjelent jelmondat foglal találón össze:

„LESZNEK NAGY TALÁLKOZÁSOK!” ■

