



A legkisebbek...

Beszámoló a „Robogók és motortörpék” kiállításról, mely a Műszaki és Közlekedési Múzeumban került megrendezésre, 2009. május 19 – július 5. között.

Két aktuális oka is volt annak, hogy a múlt legkisebb motoros kétkerekűit gondosan előkészített kiállítás formájában mutattuk be az érdeklődő közönségnek. Az egyik indíték onnan ered, hogy az elmúlt hónapokban részletes kutatómunkával próbáltuk meg feldolgozni a háború utáni magyar kismotorok két reprezentáns képviselőjének, a „Berva” mopednek és a „Panni” törperobogónak a teljes történetét, a gyártás gondolatának felvetésétől a mindig szomorú korai befejezésig. Mindkét típus múltjának feltárásánál korábban komoly akadályt jelentett a hadiüzemi gyártási háttér kutathatósági tilalma, melynek feloldása csak a közelmúltban történt meg.

Másik fontos mozgatórugó az Urbach-hagyatékhöz történő hozzáférés volt, mely szintén a közelmúltban vált lehetővé. A családtól a Műszaki és Közlekedési Múzeum tulajdonába kerültek ezek az értékes anyagok, és a múzeum főigazgatója lehetővé tette számunkra a dokumentumok átadását. Urbach László nemcsak a Bervák fejlesztésében vállalt jelentős szerepet, de a szakmai területen közismertek a háború előtti években épített, az akkori nemzetközi színvonalon túllépő Mátra kismotorjai.



A kiállítás megnyitóját Kóczyánné dr. Szentpéteri Erzsébet, a múzeum főigazgatója tartotta, a háttérben a Maróti házaspár, a kiállítás szervezői



A kiállítás anyagának válogatásánál időhorizontként az 1930–1970 közötti negyven évet választottuk, természetesen nem mereven kezelt határokkal. Hiszen a németországi DKW-nál már 1920-ban megalkották a kerékpárra, a nyereg mögé felszerelhető segédmotort, melyet találóan a „Das Kleine Wunder”-nek neveztek el. A másik véglet: világszerte még ma is gyártják alapvető módosítások nélkül az 1958-ban gyártásba vett, 50 cm³-es Honda Cub-ot, melyből már több mint 60 millió példány készült! Tematikailag a legkisebb, a kerékpárra többnyire utólag felszerelhető segédmotorok jelentették az alsó határ vonalat (ennek a csoportnak volt hazai képviselője az ötvenes évek „Dongó” segédmotorja). A felső határ vonalat a 100 cm³-es lökettérfogatnál húztuk meg, bár a népszerű nyolcadliteres motorok többnyire ikertestvérei ezeknek, hiszen sok esetben csak a henger furatátmérejt módosították nagyobbra (mint például a 125-ös Csepeleknél). A háború előtti segédmotoros kerékpárjaink egyik nagy csoportját az 1931–44 években a csepeli Weiss Manfréd gyár-

ban készült segédmotoros kerékpárok, népszerű nevükön a szív tankos, a Turán és a nikkeltankos alkották. Koruknak megfelelő konstrukciók voltak, jórészt saját fejlesztésben készültek. A nagy vetélytárs (versenye-





Mátra 100 kismotorkerékpár 1939-ből

ken is) az igényes kivitelű, teleszkópvilla Mátra kismotorkerékpár volt, sikeres pályafutásának a háború vetett véget. Ugyancsak a háború előtti években Schweitzer Henrik üzemében az akkor népszerű Sachs motorblokkokat építették be az SHB kismotorkerékpárakba, míg a Bartha Motor- és Gépgyárban a 100 cm³-es erőforrásokat is maguk állították elő.

A háború befejezését követő években az állami tulajdonba került csepeli gyár vette át a vezető szerepet a motorok gyártásában. A kiváló szakembergárdának köszönhetően már 1947-48-ban megindult a saját fejlesztésű 100 cm³-es, háromsebességű, berúgókaros, korszerű kismotorkerékpárok gyártása, melyek jó alapot szolgáltattak a sikeres nyolcadliteres motorok későbbi tömeges gyártásához.

Az ötvenes években a kispénzű vásárlók igényeihez igazodva a székesfehérvári hadiüzemben (Vadásztölténygyár) külföldi minta felhasználásával elindították a kerékpárra utólag felszerelhető kis kétütemű segédmotor, a Dongó gyártását. Ugyanezekben az években, a szigorú tervgazdálkodás kereteiben hosszas vajúdas előzte meg a klasszikus moped, a Berva létrejöttét. Ennek motorja is Székesfehérváron készült, a futómű és a készre szerelés az Egri Finomszerelvénygyár (ugyancsak akkori hadiüzem) feladata lett. A hosszas versengésben a Csepeli Kerékpárgyár számára végül az azonos motorral szerelt, Panni törperobogó maradt, a férfias Bervák lánytestvéreként,

bár később ezt is át kellett adniuk az egrieknek. A csupán néhány éves történet során kb. 60 ezer db Dongó motor, 40 ezer db Berva moped és 17 ezer db Panni törperobogó készült.

A szerény mennyiségű és választékú hazai gyártmányokat a kiállítás felépítésénél feltétlenül nemzetközi keretbe kellett ágyaznunk, hiszen csak így nyílt lehetősége a látogatóknak a reális összehasonlításra

a hasonló korú rokonok között. Érdekes és tanulságos lehetőség volt mérleget vonni a harmincas évek hazai és külföldi segédmotoros kerékpárjai, vagy például az ötvenes-hatvanas években a szocialista táborban született gépek egyes típusai között.

A háború előtti idők legkisebb kismotorjait a német, az osztrák és a cseh gyártmányok képviselték a kiállításon. Az NSU már 1931-ban piacra vitte a „Motosulm” elnevezésű segédmotoros kerékpárját, melynél a motort az első kerék fölött helyezték el. A harmincas évek második felében már igazi segédmotoros kerékpárokat gyártottak,

3 LE-s, 100 cm³-es motorral és a kormányról kapcsolható kétfokozatú sebességváltóval. A maga idejében ez a „Quick” elnevezésű modell a legolcsóbb segédmotoros kerékpár volt a világon.

A háború utáni évektől a gazdasági és politikai helyzetnek megfelelően külön úton járt a nyugati országok és az úgynevezett szocialista tábor országainak motorgyártása. Németországban, Olaszországban, Franciaországban és Ausztriában számos új kismotor- és robogótípust vettek gyártásba. Azonban a közlekedési célra használt kis járművek (mopedek, törperobogók) a gépkocsik rohamos elterjedésével a hatvanas



Berva-moped 1959-ből

Urbach László (1904-77) szerepe a magyar motoros múltban

Már fiatal korában sikeres motorkerékpár és motorosok versenyzője volt. Első győzelmét 1924-ben egy 100 km-es országúti versenyen aratta a Majláth-cég emberként. Szűk és adakozás bajnokként nyert, győzött a magyar és az osztrák motorosok bajnokán, helyi versenyen világnagyságokat győztet le. Leánya, Urbach Zsuzsa írta erről az idői visszaemlékezésében: „Urbach a házas évek magyar és osztrák motorkerékpár versenyének egyik első hőse volt.”



1930-ban megnyitotta saját motorjavító műhelyét és üzletét a Hunyadi tér 12. alatt, a korábbi Majláth műhely megvásárlásával. A legnevesebb angol, német és belga motorkerékpárok vezérlőközpontja volt (AJS, Saroléa, BSA, Triumph, BMW, stb). 1939-től dolgozott saját kismotorjának kifejlesztésén, mely először Tunál néven, majd később Mátra néven került a hazai

motorkerékpár piacra. A konstrukció újdonságát és sikerességét több szabadalom is bizonyítja. A kismotorkerékpár gyártását a Szent László- és a Gömb-utca sarkán felépített üzemből kezdték el és folytatták. A Mátra előbb 100, majd később 125 cm³-es motorral is készült. A háború éveiben a motorosok a MÁVAG szállította a Mátrahoz. A gép műszaki jellemzői jól fedték a tavaszi népszerűséget: 3 lóerő, 2 sebesség, 1 lánca. A gyors kismotorokkal nemcsak a csepeli konkurenciát, de a német gépeket is le tudták győzni a versenyeken. Legsikeresebb Vágai István, a Mátra-üzem művezetője volt.



Korszerűnek, szilárdnak és jól voltak a Mátra kismotorkerékpárok



Vágai István a győztesnek járó babérkoszorúval

Nem Irázis és csillagok!

Függelék a Magyar Motorosok Lapjához

B. S. A.

árverés!

Motorosok! Megkérjük, hogy a motorosok között, nem lesz nehéz

Vásárlási pontok

Urbach László
VI. HUNYADI TÉR 12.
TELEFON: 110-24



Urbach László a hazai motoros múlt kiemelkedő egyénisége volt



Maróti József dedikálja a könyv első példányait, a háttérben Füzes János a Bervák egykori főkonstruktőre, a könyv szakmai lektora

években sorra elvesztették piacukat. Kivételek természetesen voltak, egyik ezek közül a franciák első kerék fölé szerelt kétütemű 50 cm³-es motorja, melyet kisebb fejlesztésekkel a '90-es évekig gyártottak igen nagy darabszámokban (50 év alatt közel 5 millió példány készült). A típusnak magyar vonatkozása is van: 1993-ban a gyártóeszközök átvételével Magyarországra (Berettyóújfalu) került az utolsó típusváltozat gyártása. A döntően exportra folytatott gyártás 2005-ben szűnt meg.

A hazai veteránosok között természetesen legismertebbek az NDK-ban (Német Demokratikus Köztársaság) gyártott, a maguk idejében közkedvelt Simson kis-motorok, a csehek Jawa és Ma-net gyártmányai, a Jugoszlávia-



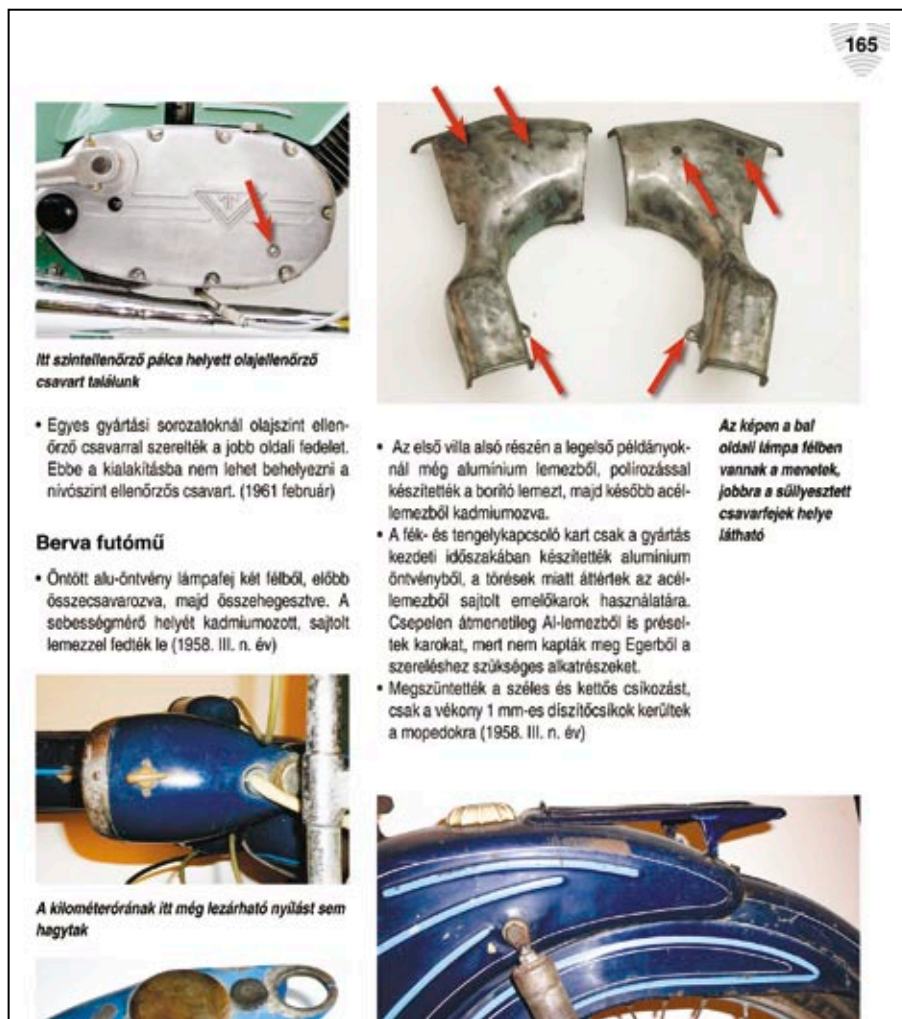
Garelli/Mosquito, 1949, ennek a motorját választották alapul a Dongó-motor konstrukciójánál

ban készült Tomosok, a lengyel Komarok, a szovjetek Rigái és Verhovinái. Ezeket a kis-motorokat hosszú éveken át gyártották, mivel a kispénzű lakosság körében a kereslet alig csökkent irányukban. A szűkös anyagi lehetőségek miatt fejlesztésük vontatottan haladt, a legjobb színvonalat a Simson és a Jawa típusok érték el. Részben ezek tömeges hazai elterjedése vetett véget a hazai Bervák és Pannik rövidre sikerült életútjának.

A kiállítás megnyitóján tartottuk a „Három gyár, két kismotor: a Berva és a Panni” című könyv bemutatóját. Valójában a könyv és a kiállítás gondolata közös, a magyar műszaki múlt egy kicsiny, de sok érdeklődő számára fontos darabjának minél hitelesebb bemutatása. A könyvben egyrészt bepillantást nyerhetünk azokba a küzdelmes évekbe (1955–62), melynek kereteiben hazai gyárainkban csak a motorok iránti szenvedély és elszántság hozhatta létre ezeket a kismotorokat, másrészt részletes és pontos választ kapnak a jármű-restaurálás egyre sokasodó képviselői a Bervák és Pannik műszaki tudnivalóiról. Éppen a kiállítás sikere bizonyította, hogy az ötven évvel ezelőtt született kis járművek a szakértők és a kíváncsi érdeklődők figyelmét egyaránt felkeltik.

A kiállítás anyaga nem egyszeri bemutatásra készült, a Maróti-csapatnak ez a bemutatási anyag már a harmadik kollekciója, melyet az előző kettőhöz hasonlóan minél több helyen szeretnének elérhetővé tenni, keresve és várva azokat a lehetőségeket, ahol erre igény és lehetőség van.

Dr. Kovács Miklós



Itt szintellenőrző palca helyett olajellenőrző csavart találunk

- Egyes gyártási sorozatoknál olajszint-ellenőrző csavarral szerelték a jobb oldali fedelet. Ebbe a kialakításba nem lehet behelyezni a nivósztint ellenőrzős csavart. (1961 február)

Berva futómű

- Öntött alu-öntvény lámpafej két félből, előbb összecsavarozva, majd összehesztve. A sebességmérő helyét kadmiumozott, sajtoló lemezzel fedték le (1958. III. n. év)



A kilométerórának itt még lezárható nyílást sem hagytak



- Az első villa alsó részén a legelső példányoknál még alumínium lemezből, polírozással készítették a borító lemezt, majd később acél-lemezből kadmiumozva.
- A fék- és tengelykapcsoló kart csak a gyártás kezdeti időszakában készítették alumínium öntvényből, a törések miatt áttértek az acél-lemezből sajtoló emelőkarok használatára. Csepelen átmenetileg Al-lemezből is préseltek karokat, mert nem kapták meg Egerből a szereléshez szükséges alkatrészeket.
- Megszüntették a széles és kettős csikozást, csak a vékony 1 mm-es díszítőcsikok kerültek a mopokra (1958. III. n. év)



165

Sok hasznos tanács található a Berva – Panni könyvben a gyűjtők és restaurátorok számára