



OLDTIMERJÁRMŰ-VIZIT AZ ŐRSÉGBEN



Molnár László

gépjármű-közlekedési
műszaki szakértő

Immár évek óta, mint egy krónikásként rögzítjük az Autótechnika hasábjain a jelen- és az utókor számára a bajánsenyei Öreg Járművek Klubja Egyesület veteránjármű-találkozóin megjelent „csodák” történetét. Igen, tisztelt Olvasó, csodák márpedig vannak, melyek „fémvázba öltözködve” jelennek meg a maguk pompájában évente legalább egyszer az Őrség útjain! Külön említést érdemel, hogy nemcsak „statikusan egy parkolóban, hanem mozgás közben, a hangjukkal is” egy múltbeli időutazásra készítetik a külső szemlélő képzeletét. Persze ehhez a háttérben kell egy csapat, aki mindezt koordinálja, leszervezi, folyamatosan tartja az országhatárokon túl is a kapcsolatokat, és ha „eljött az idő”, akkor mosolyog a vendégekre pl. a regisztrációnál, „rendőri” szerepet vállal a parkolási örület elkerüléséért, de ha kell, akkor feltűri az ingujját, és életet lehel a „makacskodó motorokba”.



A tisztelet okán meg kell említenünk, hogy ők azok, akik sokszor profi vendéglátósokat is megszégyenítve a sátras, kültéri körülmények között is gondoskodnak a vendégek étellel, itallal való ellátásáról. Köszönet nekik minden résztvevő, látogató nevében!

Sokszor hallhatunk arról, hogy az ilyen találkozók egy-két próbálkozás után „hamvukba hullanak”, de itt a jó példa, mely megmutatja, hogy ez már a VII. Nemzetközi Öreg Járművek Találkozó volt, ahol a „hűség” akár a járműveken megtalálható matricákon is megmutatkozott, legyen szó személygépkocsiról vagy motorkerékpárról egyaránt.



Azt szokták mondani, hogy a „nemzetközi helyzet fokozódik”. Adjunk ennek a pár szónak pozitív töltetet, hisz ebben a konfliktusokkal teli világunkban mégis megmutatkozik, hogy van olyan, amikor egy nyelvet beszélünk a környező országok veterán járműveseivel, legyen az akár magánember vagy csapat! A nemzeti zászlók vizuálisan jelenítették meg a barátságot, míg pl. a megnyitón Őriszentpéter polgármesterének, a bajánsenyei Öreg Járművek Klubja Egyesület elnökének, valamint a szlovén veterán járműves klub vezetőjének a szavai erősítették meg a határon innen és túli régi kapcsolatok erejét. Sőt ugye jó látni, ahogy a traktorok hátulján lengedező nemzeti zászlók is egymás mellett hirdetik az előzőekben leírtakat.



Azt mondják, hogy a számok önmagukért beszélnek. A regisztrált járművek száma: 434 db, ebből: autó 290, motor 132 és traktor 12.

A résztvevőkkel, látogatókkal együtt a létszám meghaladta az 1000 főt, mely önmagában is rekordnak számít. Talán szemléletesen mutatják a kontrasztot a képek, ahogy egymás mellé tesszük az „üres kiállítóteret” és a benépesült helyszínt.



A forgatagban járva-elve beigazolódtott, hogy a veteránjármű-tulajdonosoknak is megvan a saját humoruk,



a szervezők kreativitása eredményezte azt, hogy az elmúlt évtől a „nagy kör” úgy lett szervezve, hogy legyen bent egy olyan szakasz, ahol az Őrség útjain kígyózó csillogó veteránjármű-folyam szembe is találkozik egymással. Így tehát a dudák, kürtök nemcsak az út mentén álló szemlélőknek, lakosoknak szóltak, hanem helyenként egymásnak is, ezzel is egy sajátos „feeling”-et adva magának az eseménynek, de megpezdítve a vérét a járműben, járművön ülőknek is. Saját élményről is be tudok számolni, hisz egy kék VW Bogár jobb egyes ülésén tettem meg a kört, ezzel mintegy részévé válva az „élményfolyamnak”. A változatosság miatt minden évben más és más a pihenő helyszíne, ahol a „járművek hűlhetnek”, az emberek felpezsdülhetnek, hisz a zsíroskenyér-parti most sem maradt el, az idén Szőcén, a sportpályán.

Immár visszatérő elemként részleteiben is bemutatunk néhány járműcsodát, melyek bár szubjektív módon kerültek „kiemelésre”, azért bízok benne, hogy felkeltik az érdeklődést, hogy továbbolvasásra késztessek a tisztelt Olvasót!

Általánosságban elmondható, hogy a Corvette eredetileg a Michigan állambeli Flintben és a Missouri államban található Saint Louisban készült. Jelenleg Bowling Greenben, Kentuckyban gyártják.

Az 1977-es Chevrolet Corvette C3 az 1968–1982 közötti szériából való. A meghajtás paraméterei: 5700 cm³ V8 224 LE. Ehhez 3 sebességes automata váltó társult, ahol a megállást elől-hátul tárcsafékek segítették.

melyet a gépcsodák is tükröznek. Hogy ez mennyire emberi, azt bizonyította, hogy mindez felségjelzéstől és országhatártól független.

Említésre került már, hogy ez volt a VII. ilyen találkozó, mely tartalmában, eseményeiben is folyamatos fejlődésen ment keresztül. A tapasztalatok és

” A forгатagban járva-kelve beigazolódtott, hogy a veteránjárműtulajdonosoknak is megvan a saját humoruk, melyet a gépcsodák is tükröznek. Hogy ez mennyire emberi, azt bizonyította, hogy mindez felségjelzéstől és országhatártól független.



az 1000S Coupé-ról; „Az a mód, ahogyan ez a tágas, 980 cc. limuzin a nagyobb autókat hagyja el, miközben sofőrije átszövi a forgalmat, teljes mértékben kihasználva a kiváló gyorsulást, jól kiszámítható, hogy elbűvölje a rajongókat, különösen azokat, akik nagyra értékelik az unortodox autókat és a kétütemű erőforrást.” Egy 1000S kupét a brit The Motor magazin tesztelt 1960-ban, végsebessége 130,2 km/h volt, és 23,6 másodperc alatt tudott 97 km/h-ra gyorsulni. Az üzemanyag-fogyasztás 31,5 mérföld volt birodalmi gallononként [9,0 l/100 km; 26,2 mpg (miles per gallon, US)]. A tesztautó 1259 fontba került, beleértve az Egyesült Királyság piacán kivetett adókat. Ugyanebben az évben a sokkal nagyobb Austin Westminster kiskereskedelmi ára mindössze 1148 GBP áron volt az Egyesült Királyságban, ami különösen azt tükrözi, hogy a brit autógyártókat milyen mértékben védte még mindig behozatali vámok hazai piacukon.

A Dodge Charger (1966), más néven Dodge Charger (B-széria), egy közepes méretű autó, amelyet a Dodge 1966-tól 1978-ig gyártott, és a Chrysler B platformon alapult.

Az 1658 kg-os karosszéria 9 másodperc alatt érte el a 100 km/h-t, míg a végsebessége 260 km/h. A járműben megtalálható már légkondicionáló, elektromos ablakok, bőrkárpit, állítható kormány, szervó, kormányzár. Erre a változatra került először T tető, levehető tetőpanelekkel. 1975-től az üvegszálás padlót acéllemezekre cserélték, mely nagyobb védelmet nyújtott a katalizátorból érkező hő ellen. A karosszéria egybefüggő üvegszálás. 1977 volt az utolsó év, hogy a Corvette hátsó ablaka függőlegesen, a karosszéria vonalán belülre süllyesztve került beszerelésre.

A „60-as modell” sorozat első autója egy 6820000001-es 1000S Coupe alváz volt, amely 1959. július 27-én készült el Düsseldorfban. 25 előgyártású autó készült. Idővel a „60-as modell” 1000-es sorozat négyajtós és univerzális sorozatot kapott, mindegyik Düsseldorfban készült. Az összes „60-as modell” második szériás autójának gyártását 1961. szeptember 29-én átállították a harmadik széria „62-es modelljére”. Bill Boddy, a brit Motor Sport magazin szerkesztője 1960-ban írta

A szlovén veteránklub elnöke a képen látható szép AUTO UNION 1000S-sel érkezett. Az Auto Union 1000 egy elsőkerék-hajtású luxusautó, amelyet az Auto Union GmbH gyártott 1958 és 1965 között. Az 1930-as évek óta ez volt az első (és sok piacon az utolsó) modell, amelyet a gyártó Auto Union néven jegyzett; felváltotta a DKW 3=6-ot, bár ez utóbbi 1959 végéig folytatta a gyártást. A két autó nagyjából hasonló volt, de az új autó kétütemű motorját 981 köbcéntisre bővítették, ami 10-37%-os teljesítménynövekedést eredményezett (modelltől függően).





Lényeges, hogy a Charger belseje eltért az összes többi autótól, a teljes hosszúságú középkonzollal és az 1960–1962-es Chrysler 300-as ihlette „all bucket seating” elöl és hátul, és hasonló volt az 1964-es Pontiac 2+2-höz. A hátsó ülések lehajthatók, így a hátsó nyíláson keresztül elérhető belső tér keletkezhet. Az előkelő Chargert nem arra tervezték, hogy a teljesítményorientált kisautókkal fej fej mellett versenyezzen, hisz a Chrysler híres 426 Hemi (7,0 literes) V8-as motorjával is elérhető volt. A Charger számos belső funkciója kizárólagos volt, beleértve az ajtópaneleket, a belső világítást, valamint a prémiumdíszítést és a vinilkárpitozást. A műszerfal nem hagyományos izzókkal világította meg a műszereket, hanem elektrolumineszcencia – optikai és elektromos jelenség, ahol egy anyag fényt bocsát ki elektromos áram vagy elektromos mező hatására – világította meg a négy krómgyűrűs, kör alakú műszerfalat, a rádiót, a váltókar helyzetjelzőjét a konzolban, valamint az óra és a légkondicionáló kezelőszerveit, ha voltak. A műszerfalon alapfelszereltségként egy 0–6000 fordulat/perc fordulatszám-mérő, egy 0–150 mph (240 km/h) sebességmérő, valamint generátor-, üzemanyag- és hőmérsékletmérők találhatóak.

„Megkövezhetnek érte”, de számomra az egyik kedvenc egy 17 éves fiatalember által restaurált, működőképességű, a képen látható 1958-as BERVA VT50 volt. Önmagában jó volt látni és hallani, ahogy a „nagy öregek” lelkesedve faggatták az ifjú „mestert” a felújítás kihívásairól, nehézségeiről, de ő bátran állta a sarat. A wikipedia.org-ot is segítségül hívva egy kis hazai járműtörténeti kivonat,

mely nem annyira közismert. „Az 1955-ben bevezetett Dongó segédmotor, amelyet kerékpárra lehetett szerelni, nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket: nem tudta teljes értékű motorizált járművé varázsolni a kerékpárt. Ezért egy új, önálló mopedet (pedállal is hajtható, de önállóan motorral haladni képes segédmotor-kerékpárt) kellett fejleszteni. Ennek során a külföldi tapasztalatokat vették alapul, amelyek azt mutatták, hogy a mopdek mellett az 50 cm³-es törperobogók is népszerűek. Ezért a gyártási költségek csökkentése érdekében egy mopedet és egy törperobogót terveztek, azonos erőforrással. A motort a székesfehérvári Vadásztölténygyár szállította, amely fölös kapacitását kötötte le ezzel a munkával. A moped a Berva, míg a törperobogó a Panni nevet kapta. A gyártás 1958-ban indult, az 1,5 lóerős, kétsebességű, aluhengeres Berva VT50-nel. A moped külsejét és műszaki színvonalát tekintve megfelelt a kor átlagának. A szép vonalú burkolat mélyre húzott sárvédővel és a karburátort takaró lemezekkel tiszta üzemet ígért. Alatta korszerű műszaki megoldások rejtőztek: kormányváltó, elöl-hátul lengőkaros felfüggesztés,



telefékdobos agyak, kormányról működtethető elektromos kürt, távolsági fényszóróval is felszerelt első lámpa.”

Az autógyártók által mindaddig teljesen figyelmen kívül hagyott vásárlórétegnek szólt a 323 F. Hiszen mindig is rengetegen vágytak egy gyönyörű, sportos, elegáns kupéra – ez idő tájt még messze nem a SUV volt a divat –, ugyanakkor nagyon sokan közülük praktikus okokból nem engedhettek meg maguknak ilyen autót – a hátsó ajtók hiánya és a meglehetősen szűkös helykínálatú hátsó ülésor miatt csak korlátozottan használható egy két- vagy háromajtós kupé. „Limuzin vagy kupé? – tehetjük fel a kérdést a Mazda 323 F láttán. Mert a bukófényszórós karosszéria formája félreérthetetlenül kupéra utal, ugyanakkor a négy plusz egy ajtó és az öt teljes értékű ülőhely limuzinsajátosság. Igen, a japán lelemény új karosszériaformát talált fel: a kupélimuzint.” Autó Magazin, 1993. július

A Morris Minor egy gazdaságos autó, amelyet a brit Morris Motors márka gyártott 1948 és 1971 között. A londoni Earls Court Motor Show-n debütált



1948 októberében. Alec Issigonis vezetésével több mint 1,6 millió darabot gyártottak három sorozatban: a Series MM-ben (1948–1953), a Series II-ben (1952–1956) és az 1000-es sorozatban (1956–1971).

1952-ben a Minort lényegesen átterveztek, miután a Nuffield Organisation (a Morris anyavállalata) egyesült az Austin Motor Companyval, így megalakult a British Motor Corporation.

A hasonló járművek duplikált alkatrészek gyártásának csökkentését célzó racionalizálási program részeként a Minor hajtásláncot teljesen lecserélték egy Austin eredetű motorra, sebességváltóra, kardántengelyre, differenciálműre és tengelyházra. A modernebb, Austin által tervezett 803 köbcentiméteres felső szelepes A-sorozatú motor, amelyet a Minor fő riválisára, az Austin A30-ra ter-





1963-as UAZ 69



1977-es CHEVROLET CORVETTE C3



1968-es FORD MUSTANG

veztek, minden méretben kisebb volt, de ennek ellenére érezhető teljesítményjavulást eredményezett az előzőhöz képest. Az oldalszelepes 918 cc. Morris egységre kicserélték. Az 52 másodperces 60 mérföld/óra (97 km/h) sebesség még nyugodt volt, de a végsebesség 101 km/h-ra nőtt. Az üzemanyag-fogyasztás szintén 36 mérföldre nőtt birodalmi gallononként (7,8 l/100 km; 30 mpg – US). 1954 októberében a Minor elejét és belső stílusát frissítették egy vízszintes lécrács és egy új, központi sebességmérővel ellátott műszerfal hozzáadásával. Az év végére nagyobb hátsó lámpákat is felszereltek.

A teljes mérete 3850 mm / 151,6 hüvelyk hosszú, 1750 mm / 68,9 hüvelyk széles (tükrök nélkül) és 2030 mm / 79,9 hüvelyk magas. 1963-ban a 2 ajtós vászontetős karosszéria Line-4 2120 cm³ / 40,5 kW / 55 LE motorkivittel gyártott. 4x4 meghajtás (hátsó állandó, elől manuálisan kapcsolható terepen); transzfer: 2,7/8/1,15.

Az első generációs Ford Mustangot 1964 márciusa és 1973 között a Ford gyártotta. A Mustang bemutatása az autók új osztályát hozta létre. A stílusa, hosszú motorháztetejével és rövid „belső terével” rendkívül népszerűnek bizonyult, és számos versenyt inspirált.

Az első generációs Mustangok mérete és motorteljesítménye minden egyes átdolgozással nőtt. 4736 cm³-es motorja 144 kW teljesítmény leadására volt képes.

A terjedelem miatt sajnos csak korlátozott számú jármű egyes jellegzetességeit tudtam bemutatni, de talán kedvcsinálónak elegendő lesz. A szervezők jelezték, hogy akár már most a jövő évi naptárakba a találkozó ideje bejelölhető. Alig lett vége az ideinek, a munka a műhelyekben nem áll meg, hisz a jelenleg még akár rozsdásan álló „kincsek” is inspirálják az elhivatottakat, hogy az utakon újra gurulni lássák őket a „régii pompájukban”. ■