



VETERÁN JÁRGÁNYOK

Az autókorszak kezdete



Az automobil, ha a szó jelentését nézzük, nem más, mint egy önjáró szerkezet, vagyis olyan, kereken guruló eszköz, ami képes magától mozogni, tehát nem állat vagy másik gép húzza, s nincs sín-pályához sem kötve, mint a vonatok. A 18. század második felében kísérleteztek gőzhajtású autókkel, majd jöttek az éghető gázok robbanásával meghajtott kocsik, de az igazi áttörést a belső égésű motor feltalálása hozta az 1800-as évek végén.



Az emberiség számára az automobil a közlekedés új dimenzióját nyitotta meg, rendkívüli szabadságot és függetlenséget kínálva használóinak. Az autók pedig néhány évtized alatt hatalmas iramú fejlődésen mentek keresztül.

A veterán autók közül – a teljesség igénye nélkül – néhány meghatározó, legendás vagy éppen csak egyszerűen a szívemhez közelálló típust szeretnék most bemutatni. Remélem, szívesen nosztalgizálnak egy kicsit velem együtt az Olvasók, visszaemlékezve azokra a régi járgányokra, amelyeket még ma is csodálunk eleganciájukért, teljesítményükért és elnyúlhatatlanságukért, miközben más példányok éppen azért hagytak mély nyomot az emlékeztünkben, mert megmosolyogtatnak bennünket bumfordi külsejükkel és képtelen műszaki megoldásaikkal.

A KULTUSZAUTÓK PIONÍRJA: A MERCEDES-BENZ

A világ első automobiljának a német Carl Benz 1886-ban szabadalmaztatott járművét tartják, amely Patent-Motorwagen néven vált ismertté. Noha a Mercedes állítja, hogy ez nem egy átalakított hintó volt, hanem következetesen és részletekbe menően megtervezett jármű, azért ránézésre mégiscsak nagyon emlékeztet egy hintóra.

– A háromkerekű járgány akkoriban valóságos technikai csodának számított forradalmi fém vázával, fémből készült küllős kerekeivel, tömör gumibroncsaival, fogasléc kormányzásával. Az autót hajtó, hátul középen elhelyezett, szintén Benz által tervezett 954 cm³-es, 0,9 lóerős, 400-as percnkénti fordulatszámú egyhengeres, négyütemű motor lánc segítségével hajtotta meg a kereket. A járművön azonban még volt mit csiszolni, hiszen a nehézkes irányítás miatt az szó szerint falnak ment, még hozzá nagy publikum előtt – írta az automobilról Hankó András az autostat.hu weboldalon.

A rákövetkező évben elkészült modell viszont már két lóerőt préselt ki magából, és elérte az óránkénti 16 kilométeres sebességet.

Bentől függetlenül Gottlieb Daimler és Wilhelm Maybach is ez időben kísérleteztek a belső égésű motor hajtotta járművekkel. 1890-ben ők ketten alapították meg a Daimler Motoren Gesellschaft (DMG) nevű céget, amelynek fő profilját Daimler eredeti elképzelésének megfelelő-



**Az 1930-as
770 Grosser Mercedes volt
a legelegánsabb autó, amelyet
a vállalat valaha készített.
A 770 lóerős, 7,7 literes, soros
nyolchengeres motorját
„sutgó” kompresszor
töltötte.**

en olyan kisméretű motorok kifejlesztése és gyártása képezte, amelyek szárazföldi, vízi és légi járművek meghajtására alkalmasak.

Ez utóbbi hármas célon alapul a világ talán legismertebb márkalogója, a háromágú csillag. A célok között természetesen autók gyártása is szerepelt. A DMG 1892-ben adta el első automobilját.

A Mercedes márkanevet az Osztrák-Magyar Monarchia egyik dúsgazdag vállalkozójának, Emil Jellineknek köszönhetjük, aki 1900-ban 550 000 arany márkát ajánlott fel Maybachnak, ha kifejleszt és leszállít neki 36 darab, forradalmi versenyautót. További kikötése az volt, hogy az újdonságnak a Daimler-Mercedes nevet kell adni egyetlen lánya után. 1900. december 22-én pedig meg is kapta a világ első modern autójának tartott Daimler-Mercedes 35 PS-t.

– A kocsis valóságos szenzáció volt a maga korában 5918 cm³-es, négyhengeres, világszöként alumínium forgattyúházas, kétkarburátoros, két vezérműtengelyes, szabályozott szívószelvényes, 950-es percnkénti fordulatszámú 35 lóerős teljesítményt leadó, az autót akár 75 km/órás sebességgel is repíteni képes motorjával, négy előre- és egy hátrameneti fokozattal ellátott sebességváltójával, mágneskeres indítószerkezetével és addig nem látott, korszerű formatervével – dicsérte az autót Hankó András.

A Mercedes márkanevet a DMG hivatalosan 1902-ben regisztráltatta, a Benz vállalattal 1926-ban egyesült a cég Daimler-Benz néven, s az alapító okiratban rögzítették, hogy a cég termékeinek neve ezentúl Mercedes-Benz lesz. Ekkor jelent meg a ma ismert, stilizált csillagot mintázó logó is: a három ág a Daimler egykori hármas törekvésére utal (amely azt jelentette, hogy szárazföldi, vízi és légi járművek gyártására szakosodnak), a babérkoszorú pedig a Benz emblémáról került át.

A Mercedes-Benz márkanev az évek során fogalommá vált, az európai kultúrfőlény és a polgári jólét megtestesítőjévé. A csillaglogós Mercedesek ott voltak a huszadik századi történelem fordulópontjainál és számtalanszor feltűntek filmvászonon, sőt, még dalszövegekben is.



EURÓPAI KONKURENSEK

A francia autógyártás megalapítójának Armand Peugeot-t tartják. A nevét viselő cég első, valóban autószerű járműve, az 1901–1902 között gyártott, Type 36 volt, amely az első olyan Peugeot volt, amelyet nem karral, hanem kormányke-
rékkel lehetett irányítani.

1903-ra a Franciaországban előállított összes autó felét a Peugeot gyártotta. Egyik fő típusa a stílusereget, négyse-
mélyes Bébé volt. 1912-es változatának 850 cm³-es motorját nem más tervezte, mint a legendás Ettore Bugatti.

1929-ben jelent meg a legendás Peugeot 201, amelyet a mai is használt Peugeot-féle típuszámozással láttak el (szám-0-szám típus-megjelölési szisz-
témával). Az akkoriban igen korszerűnek számító, tetszetős megjelenésű négyajtós autót 23 lóerős motorja 80 km/órás végsebességhez segítette, de később 1,5 literes, 36 lóerős erőforrást is kapott.

Az olaszok első autós cége 1899-ben alakult F.I.A.T. (Società Anonima Fabbrica Italiana di Automobili Torino) néven. Első modelljük a Fiat 3.5 HP volt, amely 3,5 literes boxermotorral rendelkezett. 1900-ban nyílt meg első üzemük, amelyben 150 munkást alkalmaztak és 24 típust gyártottak. 1904-ben



tűnt föl először a négyszögletes, kék alapú embléma, ekkor jelentek meg a F.I.A.T. luxusautók. A vassal erősített favázat acél alvázra cserélték. 1906-ban a cég neve a pontok nélküli Fiat lett.

Legendás márkájuk az 1936-ban megjelent Fiat 500-as típus. A műszaki újításokat felvonultató kétszemélyes Topolino (*Egérke*) független kerékelfüggesztést, hidraulikus fékeket és szinkronizált sebességváltóművet kapott. Népszerűségének köszönhetően egészen 1955-ig gyártották.

AMERIKA NÉPAUTÓJA: BÁDOG BÖSKE, AVAGY A FORD T-MODELL

Az autók sorozatgyártása az amerikai Henry Ford nevéhez fűződik, s a huszadik század elejétől fogva az amerikai ipar egyet jelent a Ford névvel. A Ford Motor Company-t Henry Ford 1903-ban alapította mindössze 28 000 dollárból. A gyár az alapítás idején egy átalakított kis detroit-i vagongyárat jelentett 10 fő alkalmazottal.

Henry Ford irányításával az első 15 hónapban 1700 autó hagyta el a gyárat. A gépkocsimodellek nevükben 1903 és 1908 között az ábécé első 19 betűjét viselték. A korai gyártmányok közül az első sikeres modell az „N-modell”, amely egy kicsi és könnyű négyhengeres autó volt és 500 dollárért árulták. 1908-ban aztán megjelent a legendás T-modell, amelyből az elkövetkező tizenkilenc évben több mint 15 millió darabot adtak el.

A típus története 1906-ban kezdődött, ekkor születtek meg ugyanis a Ford művek első főmérnökének, Galamb Józsefnek a rajzasztalán a

T-modell első tervei. Egy mindenki számára olcsó, megbízható, könnyen vezethető és javítható autó létrehozása volt a cél.

– Gyártásához vanádiumot és hőkezelt fémeket használtak. Össztömege 540 kg volt és egy négyhengeres 2879 cm³-es, 20 lóerős vízhűtéses benzinmotor hajtotta. A fogyasztása 100 kilométeren 10 liter volt, maximális sebessége 65–70 km/óra – olvasható a hippokrampusz.blog.hu oldalon.

Rövid idő alatt Amerika kedvencévé vált, Tin Lizzie (*Bádog Böske*) becenévvel. A gyártás darabszáma 1913-tól nőtt meg ugrásszerűen, mikor is szintén Galamb József tervei alapján elindult a futószalagos gyártósor. A szalagszerű termelést a hűsítőpárból lesték el, ezzel a módszerrel egy kocsit elkészítése 12,5 órától alig 1,5 órára csökkent.

Az autó kezdetekben csak fekete színben volt kapható, mert ez volt a legolcsóbb, legtartósabb, legkönnyebben javítható, ráadásul gyorsan száradt, ami a futószalaggyártás miatt fontos szempont volt. Ennek kapcsán Henry Fordnak tulajdonítják azt a mondást, miszerint „*vevőink bármely igényt ki tudjuk elégíteni a színek terén, feltéve, ha az fekete*”. Később



azonban a választható színek között már szerepelt a kék, sárga és szürke szín is.

A GENGSZTEREK AUTÓJA

A skót születésű David Dunbar Buick 1903-ban indította be a nevét viselő autók gyártását Michiganban, s cége a későbbiekben Amerika egyik legnagyobb autógyárává nőtte ki magát. 1927-ben adták át a kétmilliomodik autót. Az igényesen kialakított, olcsónak nem mondható gépjármű egy-egy típusa akár három darab T-Ford árába is került. Adamkó Rudolf, a Star-Printing'09 Kft. kereskedelmi igazgatójának cége nemrég két darab, 1928-as évjáratú Buick típusú autót



mutatott be egy budapesti kiállításon. Az igazgató az MMM Magazinnak elmondta, hogy mindkét jármű hathengeres soros motorral rendelkezik, 64 lóerős és 4000 cm³, fogyasztásuk 25 liter körül van.

– Al Capone korabeli autók ezek, amelyek a gengszterek kedvencei voltak a szesztilalom idején – mesélte, hozzátéve, hogy a megbízhatóságuk, az erejük és a gyorsaságuk miatt kedvelték ezeket az autók, amelyek még ma is képesek 80–100 km/órás sebességgel haladni.

A SZOCIALISTA AUTÓGYÁRTÁS CSODÁI

Végezetül – egy kissé előrébb szaladva az időben – ejtenék néhány szót a szocialista autóipar egynéhány csodájáról.

A Szovjetunióban az 1960-as években gyártották a Zaporozsecet, becenevén a *Zápor Jóskát*. Ez volt az akkor kapható autók közül a legolcsóbb Magyarországon.

– Emlékszem, először pilótáknak osztogatták ezeket a Honvédelmi Minisztériumban – mesélte lapunknak Varga Jenő gyűjtő. Hozzátette, hogy sok probléma volt ezzel az autótípussal, mivel léghűtéses. A fűtést is igen érdekesen oldották meg: egy különálló benzinkályhával, ami viszont gyakran kigyulladt.

Erre a típusra azonban legalább nem kellett sokat várni, nem álltak sorba érte a vevők, mint mondjuk, a Ladákért.

Ez utóbbit mi ismerjük ezen a márkaneven, mert így nevezték az exportra szánt járműveket, míg otthonában, a Szovjetunióban Zsiguli néven forgalmazták. Az első „kocka Lada” – a 2105-ös – 1980-ban jött ki a gyárból.

Aztán volt 1967-től a Dacia, a román személyautó-gyártás első szériagyártású modellje.

A végére hagytam a két NDK-s kétütemű autósodát, az ötvenes évektől egészen 1989-ig gyártott Wartburgot, és személyes kedvencemet, a Trabantot. Az első Trabant 1957. november 7-én gurult le a futószalagról, s a legelterjedtebb

autóvá vált Kelet-Németországban. Mivel a többi szocialista országba is exportáltak belőle, nálunk is akadt bőven, még ma is látható belőlük néhány az utakon. A 601-es lett a legismertebb és legtovább – 1964 és 1989 között – gyártott széria.

Elérzékenyülve gondolok ma már vissza arra, hogy az első autóm egy ilyen 601-es *Trabi* volt: kétütemű, két ajtós, „kilincses” sebváltós, léghűtéses, azaz jó hangos. Keverék üzemanyagot zabált, legalább 10 litert száz kilométerenként, miközben csak 26 lóerőt préselt ki magából. Szívatóval indult – ha gyalgaltán –, s olyan füstöt okádott, hogy az arra járók körbenéztek, hogy mi gyulladt ki. Igaz, már betöltötte a 18-at, mire hozzám került. Viszont lopásbiztos volt: egyszer megpróbálták elkötöni, de pár méter után lerobbant az autótolvajok alatt.

Új autót vettem, a Trabit eladtam, de amint elvitték, máris hiányzott.

Kovács Andrea

Köszönjük a szakértői segítséget:
Star-Printing'09 Nyomdaipari Kft.
Tel.: 06/1-421-5656
www.starprinting.hu