Lőrinczi Ákos

A robogó, mint az autó illúziója

Mese azoknak, akiket a benzin gőze megcsapott

*Tisztelgés azok előtt, köszönet azoknak e munka, akik kitalálták és megalkották a klasszikus robogókat (még páran ma is köztünk vannak).*

*E sorokat ajánlom az apák, nagyapák emlékére, akik kiskorunkban reszelőt, kalapácsot, villáskulcsot adtak a kezünkbe, majd kikészítették a kötszert. Az én nagyapámat Lőrinczi Imrének hívták. A vén tiszavasvári hajógépész hogy örült volna olvasván e művet!*

Mikor egy mai ember azt a szót hallja, hogy robogó, akkor egy alacsony presztízsű, plasztikburkolatú, 50 cm³-es kis futkosó képe jelenik meg előtte. Ez nem volt mindig így. E sorok arról a korról fognak szólni, mikor a robogó még áhított, acéllemez-karosszériás, 125-200 cm³-es motorú, büszke tartású, rangot adó jármű volt. @[KÉP](Images\0001.jpg)

Budapest 2017

Tartalom

[Kezdetnek szófacsarás 4](#_Toc482728807)

[Hőskor 6](#_Toc482728808)

[Az amerikaiak folytatják 8](#_Toc482728809)

[Egy kényszerű villamos kitérő 10](#_Toc482728810)

[Az olaszok kezében a stafétabot 10](#_Toc482728811)

[Vespa, minden robogók legrobogóbbika 13](#_Toc482728812)

[Lambretta 15](#_Toc482728813)

[Giesse és ivadéka, az Iso 17](#_Toc482728814)

[Moto Parilla 17](#_Toc482728815)

[Japánok a startkőnél 18](#_Toc482728816)

[Licencvásárlások 18](#_Toc482728817)

[Lenyúlások: Tula, Vjatka 21](#_Toc482728818)

[Panni 28](#_Toc482728819)

[Utánozás majomszokás 30](#_Toc482728820)

[Goggo 30](#_Toc482728821)

[Zündapp 32](#_Toc482728822)

[Gaßmann, Progress, hamis Progress 34](#_Toc482728823)

[Osa 36](#_Toc482728824)

[Čezeta 39](#_Toc482728825)

[Manet és Tatran 44](#_Toc482728826)

[NSU Prima 47](#_Toc482728827)

[Tünde 48](#_Toc482728828)

[A blokkokról (csak vasasoknak) 57](#_Toc482728829)

[Még két ütem 60](#_Toc482728830)

[Triumph Tigress 60](#_Toc482728831)

[Heinkel 61](#_Toc482728832)

[NSU Maxima 63](#_Toc482728833)

[Japán, a cseperedő titán: 64](#_Toc482728834)

[Fuji, Mitsubishi, Honda, Yamaha 64](#_Toc482728835)

[Bastert 67](#_Toc482728836)

[Ducati 68](#_Toc482728837)

[Velocette 69](#_Toc482728838)

[Rumi 70](#_Toc482728839)

[Az elsőkerékhajtás meg a franciák: Bernardet, Motobécane, Terrot, Peugeot, aprószentek 72](#_Toc482728840)

[A belgák is iparkodnak 77](#_Toc482728841)

[Középsúlyban indul az NDK: IWL Pitty, Wiesel, Berlin, Troll 1 77](#_Toc482728842)

[Piatti 82](#_Toc482728843)

[Bitri 83](#_Toc482728844)

[BMW 84](#_Toc482728845)

[Moto Guzzi 85](#_Toc482728846)

[Aermacchi 87](#_Toc482728847)

[Motobi 88](#_Toc482728848)

[Harley-Davidson 91](#_Toc482728849)

[Az idegenszívűek azt tőlük kaphatták: 91](#_Toc482728850)

[JLO 91](#_Toc482728851)

[Fichtel & Sachs 92](#_Toc482728852)

[Rotax 92](#_Toc482728853)

[Villiers 93](#_Toc482728854)

[Ydral 93](#_Toc482728855)

[A spanyolok is megpróbálták 93](#_Toc482728856)

[Lohner: ahogy a csillag megy az égen 94](#_Toc482728857)

[Puch 97](#_Toc482728858)

[HMW meg a Maya 100](#_Toc482728859)

[A britek beszállnának: 101](#_Toc482728860)

[DKR, Bond, Dayton, Phoenix, Sun 101](#_Toc482728861)

[Jugoszlávia, mikor az erő vele volt: 103](#_Toc482728862)

[Pretis, Galeb, Švrća 103](#_Toc482728863)

[MV Agusta 106](#_Toc482728864)

[Megint Lambretta 108](#_Toc482728865)

[Megint Vespa 112](#_Toc482728866)

[Próbálkozások és bizonytalankodások 114](#_Toc482728867)

[Nagy utazások arra alkalmatlan járművekkel 116](#_Toc482728868)

[Meddig bírja? 119](#_Toc482728869)

[Két évtized az áramvonal bűvöletében: Louis Lucien Lepoix 120](#_Toc482728870)

[Családfa 121](#_Toc482728871)

[Csócsálás részenként: szedjünk mindent ízekre! 123](#_Toc482728872)

[Siker és kudarc 145](#_Toc482728873)

[Summa Scooterologiæ 147](#_Toc482728874)

[Szocialista summázat 148](#_Toc482728875)

[Tetővel borított robogó 149](#_Toc482728876)

[Utánfutó 149](#_Toc482728877)

[Oldalkocsi 150](#_Toc482728878)

[Pótülésen a kicsi 151](#_Toc482728879)

[Három nyomot taposva 152](#_Toc482728880)

[Négy csíkot húzva 154](#_Toc482728881)

[Goggomobiltól a Trabantig 156](#_Toc482728882)

[Haldoklás 159](#_Toc482728883)

[Ez a vége 160](#_Toc482728884)

[Köszönet: 160](#_Toc482728885)

[Személyes rész 161](#_Toc482728886)

Kezdetnek szófacsarás

Kicsit becsapós az alcím, mert egy mese nem érhet véget azzal, hogy a királyfi negyedszázados álomba szenderül (minthogy a robogó 1970 körül így járt), hát engedje meg nyájas Olvasó (remélem, nagy nyájról beszélhetünk) a műfaji helyreigazítást: gépolajos kultúruszadék.

Még emlékszem arra az utcaképre a hatvanas évek elejéről, mikor egy motor vagy autó körül négy-öt bámészkodó (pár fiúgyerek vagy fiatal férfi) hátratett kézzel, enyhén meghajolva a fétis felé halkan találgatta milyen típus, hány köbcentis, nézték a kilométerórát, hogy „mennyi van beleírva” @[KÉP](Images\0002.jpg) @[KÉP](Images\2747.jpg) @[KÉP](Images\2608.jpg) @[KÉP](Images\2856.jpg). Ezt a csodálattal vegyes érdeklődést ma már egy Harley vagy Maserati sem hozza ki belőlünk. Megváltoztunk.

Tisztelt Olvasó! E kis összeállítástól senki ne várjon teljességet. A Földön a robogózás aranykorában annyi féle-fajta szerkentyű készült, hogy egy ember a palettának csak kisebb-nagyobb részét ismerheti. Az amerikai Michael és Eric Dregni fivérek ugyan kísérletet tettek egy robogólexikon összeállítására, de a legserényebb és tiszteletre méltó igyekezetük ellenére is kudarcot kellett vallaniuk. Itt tehát jobbára az ismertebb európai márkák szerepelnek (plusz egy-két ázsiai meg amerikai), de ezeket megfigyelve is kirajzolódnak a születés, tündöklés, sorvadás okai, hullámai és fodrai.

Az ötvenes években kikristályosodott formája szerint a robogó a lábdeszkás (taposólemezes), karosszériával többé-kevésbé burkolt, apró kerekű, térdpajzsos, szabad lábterű kismotort jelenti. A lényeghez tartozik az alacsony ár, de legalábbis a közepes motorkerékpárokénál (úgy 250 cm³) alacsonyabb (az azonos teljesítményű motorok árszintjéig nem tudtak lemenni). A XX. század hajnalán a robogó, mint járműfajta úgy született, hogy a nagyon úttörő, tehát egyéni próbálkozásokból két vonulat megerősödött: a kényelmesített motorbicikli és a motorizált gyerekroller, majd e kettő egybeolvadt. A kategória határai, akárcsak az élet más területein, itt sem húzhatók meg élesen, a fönti ismérvek közül néha valamelyik hibádzik. Az evolúcióban az átmeneteket képviselő kacsacsőrű emlősökről is meg fogunk emlékezni. Definíciós gond is akad. Amerikában az az értelmezés terjedt el, hogy minden „scooter”, ami nem motorkerékpár és nem moped, így aztán ide sorolnak mindenféle minimotort is @[KÉP](Images\3069.jpg). Ilyesmi értelmű még az olasz „motoretta” titulus, ám a saját szavuk mellett, de kifejezetten csak a robogókra ők is mondták, hogy scooter s ez itt Európában csak robogót jelent. Itthon sokszor beleütközöm abba, hogy manapság az aranykor elmúltával már sokan összemossák a robogót a mopeddel (MOtor + PEDál), ami kis motorral (régen jobbára 100 cm³ volt a határ, de már jó ideje 50) és pedállal is hajtható erősített bicikli: Berva, Simson SR1 „Suhl”, Riga, Komar (’szúnyog’), ami pedig a motorkerékpárra akar hasonlítani. Például az 50 cm³-es lengyel Ryś (’hiúz’) [KÉP](Images\0003.jpg) nagyon jól adja a honfitárs 350-es Junakot (’merész ifjú’) @[KÉP](Images\0004.jpg), a szintén 50-es Jawetta @[KÉP](Images\2193.jpg) és az indulásnál még moped Pionýr [KÉP](Images\2236.jpg) a nagy Jawákat szimulálja @[KÉP](Images\2194.jpg). A moped pedálozhatósága az ötvenes évek végére már csak a biciklik (segéd)motorizálásának korából megragadt csökönyös előírás volt. Magyarországon ez egészen a hetvenes évek végéig így maradt megkülönböztetésül és szinte büntetésül, hogy e kategória élesen elváljon a motoroktól. Mire végre nálunk is enyhült a szigor (a nagy tömegben importált Rigák és Verhovinák új, berúgós generációja kényszerítette ki), nyugaton - Ausztria kivételével (az öncélú bürokratizmus hagyománya a K.u.K. utódállamokban még ma is tetten érhetők) - már 10-15 éve nem görcsöltek, és az új kategória a mokick lett (MOtor + KICKstarter, vagyis berúgó, pl. DKW Hummel 115 @[KÉP](Images\2489.jpg) és Violetta @[KÉP](Images\2903.jpg), Kreidler Florette @[KÉP](Images\2490.jpg)). Hogy ily módon levált róla a motor-utánozhatnék vonulat, a moped már nem mímelt senkit, csak egyszerű, könnyű, mindennapi akart lenni (Babetta @[KÉP](Images\0005.jpg), Piaggio Ciao @[KÉP](Images\2492.jpg), kései Tomosok @[KÉP](Images\2491.jpg)). Nyugaton a mokick előtt volt egy rövid életű irányzat, a sportmoped. A Vorschriftnak megfelelően apró blokkja ugyan pedálos, de a többi versenymotorosan dögös volt. Ma már nevetséges mivolta ellenére sok ifjút megbabonázott (Victoria Avanti @[KÉP](Images\0006.jpg), Adler Sport @[KÉP](Images\2237.jpg), Staiger Feuervogel @[KÉP](Images\0007.jpg), kései NSU Qickly @[KÉP](Images\2328.jpg), Mercier @[KÉP](Images\2412.jpg), ITOM @[KÉP](Images\2904.jpg)).

Az angol nyelvben használt „scooter” eredeti jelentése ’surranó, iszkoló’. Ezt vették át más népek is, például a szlovák („skúter”), a cseh („skůtr”), a román („scuter”), a svéd („scooter”), a spanyol („escúter”), de még a büszke francia is („scooter”). Magyar fül számára talán a németek elnevezése a legpontosabb, mivel a fejlődés alapját adó gyermekjátékra utal: „Motorroller”. A „robogó” szavunk gyönyörű névadás, de 1951-52-ben még fölváltva olvasható az Autó-Motorban a „scooter”-rel (néha „szkuter”, olykor „roller”), de aztán hála az égnek, győzött a „robogó”. Az ötvenes évek közepéig az angolokhoz, németekhez hasonlóan állandósult jelzőjével együtt használtuk: „motoros robogó”. Aztán az angolból is, németből is, magyarból is kikopott az előtag. Az Autó-Motor hasábjain (1957/2) Csernódi B.(éla? álint? endegúz?) az olasz „motoretta” hangzásától elbűvölve kísérletet tett a „robogó”-nak a „motolla” szóval való helyettesítésére. Azt is megszoktuk volna, de mivel későn jött, nem gyökeresedett meg. Találkozni a nagyobb robogókra elvétve használt ’utazó robogó’ kifejezéssel is a német Tourenroller analógiájára.

Még egyszer ki kell hangsúlyozni, a „motoretta”, akár a „scooter”, nem kizárólag csak ’robogót’ jelentett, hanem általában motorocskát is. Lengyelül beszédben „hulajnoga”, ami gyermekrollert is jelentett (szó szerint táncoló, dülöngélő, kalimpáló láb), de írásban a „skuter” járta, spanyolul mondták még azt is, hogy "motoneta", oroszul „motoroller”, szerbhorvátul (akkoriban még e két dialektust Tito politikája és a pánszláv gondolat összefelé préselte) és hollandul áhítattal telve csak ennyi: „vespa”, valamint Brazíliában ugyanígy: „lambretta” (a két legismertebb robogómárka a világon). Még a nyelvük önállóságán egyéb iránt görcsösen őrködő finn rokonaink is vespának mondták, pedig ha valakik, akkor ők minden jövevényszót megsajátnyelvűsítenek: alkotnak egy új finn szót (az izlandiak ilyenek még). Vagyis hát ez volt a helyzet negyven-ötven-hatvan évvel ezelőtt, de napjainkra a robogózás divatjának negyedszázadnál hosszabb kihagyása miatt a legtöbb nemzeti megnevezést, ha volt ilyen, már csak a fölhasználók új nemzedékének nyelvi orientációja miatt is fölváltotta a „scooter”. Szomorú, de az olaszoktól is kizárólag ezt hallani. A mi „robogónk” talán tartja még egy darabig magát. Rajtunk kívül tudtommal a németek, a lettek („motoroleris”), a litvánok („motorollers”) és tán a finnek nem váltottak még teljesen, bár már ott is nagyon terjed a „skootteri”, vagy „scootteri”. Egyébként régebben maguk az olaszok is használták robogóik kirobbanó sikere nyomán kategórianévként a „lambretta” és a „vespa” szót. Olyan ez, mint nálunk a „magnetofon”, a „flex”, a „stihlfűrész”, a „pecabot”, vagy ahogy a lengyeleknél a bicikli „rower”, a hollandoknál a gyufa „lucifer”, a cseheknél a villamos kürt „klakson” (az olaszoknál claxon, a franciáknál klaxon), az oroszoknál a ceruza „карандащ”. Kíváncsiságból megnéztem a robogót japánul is: „sukuta” vagy „gentsuki” (utóbbi nem csak ’robogó’, hanem ’moped’ is).

# Hőskor

Ha nagyon elfogult lennék, azt mondanám, hogy előbb lehetett kapni robogót, mint motorkerékpárt (1894, München). Persze ez nem lenne igaz, mert az első, sorozatban készített motoros kétkerekű, a Hildebrand und Wolfmüller @[KÉP](Images\0008.jpg) @[KÉP](Images\3060.jpg), az ülés és a kormány között átléphető szerkezetével nekünk, kései utódoknak ugyan a robogót idézi, de a többi sajátossága inkább motorkerékpárra utal: 1 500 cm³, két henger, négy ütem, nagy kerék és persze burkolatlanság. Ha azt mondanánk, hogy közös ős, kicsit még az is erőltetett lenne. Amúgy csupa, ma már hajmeresztő megoldása van: a külső tér felé alul nyitott a henger, a főtengely a hátsó kerék tengelye és ott a vezérmű is, lendtömeg nincs, hacsak nem tekintjük annak magát a vezetőt, ezért két gumiistráng segít a kompressziónál, a hátsó sárvédő egyben a vízhűtő is, i tak dálse @[KÉP](Images\3059.jpg).

Az első tehát minden bizonnyal nem ez, hanem a sokáig különösebb visszhang nélkül készített francia Auto-Fauteuil (’fotel’) volt @[KÉP](Images\0009.jpg). A névadás eleje a megcélzott, akkor épp fölfénylő idolra, a vége a korabeli motorok biciklis nyergével szemben csábítóan kényelmes karosszékre irányítja a figyelmet. Georges Gauthier ezt állította termékéről: Ennek a járműnek semmi köze a motorkerékpárhoz. Ez persze nem igaz, de indításnak jó filozófia. Az 1902-től húsz éven át gyártott szerkentyű már úttörőként is sok robogós jegyet viselt magán: viszonylag kis kerekek, egyes verzióin lábdeszka, lemez takarta gépészet (a turbina híján rossz hűtés miatt ezt hamar elhagyták) @[KÉP](Images\0010.jpg), valamelyest szabad lábtér (végre nem spárgát csinálva kellett fölszállni), és a csattanó: csomagtartónak egy fonott kosár (a kortárs túrakocsik fonott ládájáról lesve, amit azok a hintóktól kaptak örökségbe). 269 cm³-es De Dion Bouton blokkot építettek bele menetszélhűtéssel, ezt 1906-tól 392 cm³-es vízhűtésesre cserélték. Váltója kétsebességes bolygókerekes volt.

A második robogó 1905-ben a dán Jacob Ellehammer alkotta Elleham lett [KÉP](Images\0011.jpg). Az Auto-Fauteuil-höz képest egy-két ponton picit hátrált: úgy, mint nagy kerék, biciklinyereg, de teljesen letakarított lábdeszkájára már mint sima fedélzetre lehetett lépni. Először Peugeot Freres motort kapott, aztán svájci Zedellt, 1907-től pedig Peugeot-hengeres, de Ellehammer tervezte és készítette blokkot. Oldalkocsis és pótkocsis üzemeltetésre is ajánlották. Mire 1911-ben leállt a gyártás 1050 db készült belőle @[KÉP](Images\2570.jpg). Az alkotó később helikopterek fejlesztésben jeleskedett.

Harmadik az 1910-es Militaire @[KÉP](Images\0012.jpg). Neve ellenére nem volt egy harci mén, bár kipróbálták 1918-ban a francia fronton, de nagy tengelytávja terepen nehezen kezelhetővé tette és nem kis súlya miatt folyton beleragadt a sárba. Az angol Wilkinson készíttette az USA-ban egymás után több céggel. Sok változatban, de kis darabszámban adták el: tengelycsonk-kormányzással, autó- vagy motorkormánnyal, kardánnal vagy lánccal, hátul lap-, vagy spirálrugóval, vagy rugózatlanul, szabad, vagy telipakolt lábtérrel, egy-, két-, vagy négyhengeres motorral @[KÉP](Images\0013.jpg). Több válozatánál álltában és lépésben haladva jobbról-balról egy-egy segédkerék nyújtott támaszt. Reklámszlogenje: Öt évvel előrébb.

Kategóriateremtőnek (ami az autóknál Benz háromkerekűje, a motorkerékpároknál Daimler bőrnyergese) számít még a robogóknál az 1914-es, a szedercsíra állapotot épphogy meghaladó amerikai Autoped @[KÉP](Images\0014.jpg). Ez egy erősre épített gyermekroller, orrán egy segédmotorral. Ha meglökték beindult, ha lefékezték leállt. Vagy nem, mert volt kuplungja is: a kormányt előre nyomva összekapcsolt (hajtás), középállásban szétkapcsolt (gurulás), hátrahúzva szalagfékkel lassította az első kereket. Ez volt az igazi surranó, avagy scooter @[KÉP](Images\2449.jpg). Nagy-Britanniában és a háború után Németországban is gyártották (sokan utánozták, cifrázták is @[KÉP](Images\2408.jpg) @[KÉP](Images\2409.jpg)). Kruppék okosan üléssel is ellátták @[KÉP](Images\0015.jpg) @[KÉP](Images\2395.jpg), de komolytalansága miatt csak Motorläufer-nek, ’motorfuti’-nak hívták. A cseh ČAS is megvette a jogot, készítette is, de hamar áttért a saját konstrukciójára. Az amerikai „scooter” névadás tán ezzel a masinával jött át a vén kontinensre. Ajkán van egy onnan nem messze föllelt Autoped blokk (Farkas Balázsé, ha még el nem adta). Története páratlanul regényes: egy levegőben fölrobbant szövetséges bombázógép szétszóródott roncsai közt találták. Ez a motorocska 1944-ben már régiségnek számított, s vélhetőleg egy ősveterános szomorú sorsának relikviája.

A hőskorban, a nagy háború utáni első virágzáskor három fő irány alakult ki:

1. Az Auto-Fauteuil követői: CMB Moto-car (beszélő név) @[KÉP](Images\0016.jpg), Monet Goyon Velauto (ez is) @[KÉP](Images\0017.jpg), Reynolds, DKW Lomos @[KÉP](Images\0018.jpg)
2. Az Autoped-ihletésűek: ABC Skootamota (k-val) @[KÉP](Images\0019.jpg), Booth Brothers Kenilworth @[KÉP](Images\0020.jpg), Stafford Mobile Pup @[KÉP](Images\0021.jpg), Kingsbury @[KÉP](Images\0022.jpg), ČAS @[KÉP](Images\2446.jpg), Motoped @[KÉP](Images\2329.jpg)
3. A minél teljesebb karosszériára törekvők: Townsend & Co @[KÉP](Images\0024.jpg), Glouchestershire Aircraft Co. (később Gloster) Unibus @[KÉP](Images\0025.jpg), Pawa @[KÉP](Images\0026.jpg), La Mondiale @[KÉP](Images\2832.jpg), PER @[KÉP](Images\3050.jpg)

Be nem sorolható gyöngyszemek: az elvarázsolt Megola @[KÉP](Images\0027.jpg), Ner-A-Car @[KÉP](Images\0028.jpg), Jumella @[KÉP](Images\0029.jpg).

A harmadik csoport, mely magába olvasztotta az első kettőt, a guruló fotelt és a motoros rollert, majd szépen felöltözött, lett a korszakokon átnyúló példa. Visszanézve a telitalálat és látnoki útmutatás a Harold Boultbee tervezte Unibus volt. Ez a masina 30 évvel előzte meg korát: mindkét kerék rugózott @[KÉP](Images\2414.jpg), a védelem a fröcsögő sártól és olajtól kiváló volt, osztott acéllemez keréktárcsái voltak, hátul a dobfék két pofáját két kulcs működtette, burkolatát alulemezből kalapálták, vonalvezetését tekintve még 1950-ben is korszerűnek lett volna mondható. Reklámszlogenje így hangzott: autó két keréken @[KÉP](Images\0030.jpg). Ők már akkor tisztázták magukban a scooter lényegét. Mivel nagyon drága volt (kb 90 akkori £), kevés készült belőle.

A hajdani reklámképek mutatják, hogy a kezdetektől a megcélzott vevőkör a férfiak mellett a motorozásból bátortalanságuk, szoknyájuk, valamint technikai ismereteik hiánya miatt kiszorult nők voltak @[KÉP](Images\0031.jpg). Ezért a konstruktőrök a lábteret úgy alakítgatták, hogy a motorokkal ellentétben illedelmesen lehessen az újmódi járgányra fölszállni és azon ülni: szoknyában összezárt térdekkel @[KÉP](Images\2445.jpg) @[KÉP](Images\2495.jpg). Hasonló érveléssel ajánlották a papoknak: E járművön a méltóságteljesség nem szenved csorbát @[KÉP](Images\2569.jpg). A kezelőszerveket igyekeztek a minimális számúra csökkenteni: így a motorokkal ellentétben nem volt kézi előgyújtás-szabályzó, a kis hengerűrtartalom miatt dekompresszor, a kétüteműeknél nem kellett kézi olajpumpa @[KÉP](Images\2546.jpg), általában nem volt sebváltó. Persze ezt később a nagyobb sebesség igénye miatt be kellett építeni. A ČAS (Česká automobilová společnost) Prága melletti üzemében készült skůtrjának pedig a váltóhiányon túl még kuplungja sem volt (lehetett lépten-nyomon tologatni @[KÉP](Images\0023.jpg)): 1921­’24, négyütemű, oldaltszelepelt, 180 cm³-es, kéthengeres boxer, szűken két lóerő, 53 km/ó, rugózása nem volt, így a rossz utak hamar tönkre is tették.

# Az amerikaiak folytatják

Európában a húszas évek közepétől visszaesett, az 1929-es Világválság után ’46-ig nagyjából szünetelt a robogókészítés. Viszont az USA-ban a nagy gazdasági krachból való kilábaláskor a New Deal idején, amikor az összeomlott tömegközlekedést még nem tudták kielégítően rendbe hozni, de munka sokaknak már akadt, hirtelen igény támadt olcsó, kisebb távok megtételére alkalmas egyéni közlekedési eszközre. Így aztán szép számban születtek motoros skírók, amik úgy néztek ki, mint egy gyermekroller hokedlivel. Bár már akkor is nehéz volt ezeket komolyan venni, de az amerikaiak megszerették őket. Olykor majdnem minden esztétikai igény nélkül, kizárólag a célszerűséget szem előtt tartva hozták létre ezeket a minimál-járműveket @[KÉP](Images\2330.jpg). Rugózásuk sokszor csak annyi volt, amit a parányi, de vaskos gumik nyújtani tudtak. 1-2,5 LE-s motoruktól legföljebb 50 km/ó volt elvárható, de hellyel-közzel teljesítették a reklámok csiklandós ígéretét: 80, sőt 120 mérföld/gallon (2,9 - 1,95 l/100 km) @[KÉP](Images\0032.jpg) @[KÉP](Images\2732.jpg).

Az ínséges években így nem kellett lemondaniuk a motorizációról, de még az automata váltóról sem (a Ford T szoktatta hozzá őket), mivel a konstruktőrök beépítették annak nagyon egyszerű változatát: két, egymás felé fordított csonkakúpot a kerékfordulatnak megfelelően egy röpsúly közelít vagy távolít, s köztük hol kicsi, hol nagy kerületen fut az erőt hozó ékszíj, amit a főtengelyen lévő, ugyancsak röpsúlyos kuplung húz az előzővel ellentétesen táguló-szűkülő kúppárral, s így megvalósul a folyamatosan változó áttétel @[KÉP](Images\2179.jpg). A mai robogók döntő többségébe ilyen van beépítve. Előnye a rendkívül könnyű használata (különösen nagyvárosi forgalomban), hátulütője a nem jelentéktelen többletfogyasztás az állandóan magas motorfordulat (az utazósebességet elérve alig lehet visszavenni a gázból, mert egyből csökken a sebesség) és az ékszíjsúrlódás miatt. Amúgy a konstruktőrök nagyon sokat törték a fejüket a fokozat nélküli, folyamatos áttételmódosításon (váltón). Itt van három elméletileg tökéletes, de a túl kicsi erőátadó felület miatt megbukott ötlet: a lendkerék, mint dörzskorong, hozzászorítva radiálisan állítható görgővel @[KÉP](Images\1958.jpg) (Ner-A-Car), két fél tóruszfelület-belső a köztük pörgetett szabályozható tengelyállású gyűrűkkel @[KÉP](Images\1959.jpg), valamint ennek kifordított változata @[KÉP](Images\2203.jpg).

1935-ben a fiatal vállalkozó Foster Salsbury és mérnöke Austin Elmore elkészítették első scooterüket, repülős előéletük miatt „Motor Glide” néven (’sikló, vitorlázó motor’ - belső ellentmondás, de hagyjuk). 5”-os kerék, kétütemű, 82 cm³-es blokk, amivel nem voltak elégedettek, hát megkeresték Robert Ammont a szivattyúkhoz, mezőgazdasági gépekhez, fűnyírókhoz motorokat készítő Cushman cég elnökét, mit szól a robogójukhoz, szállítana-e nekik jó minőségű blokkot? Ő egy hét gondolkodási időt kért, aztán kapacitáshiányra hivatkozva elutasította a kérést, majd nagyon rövid idő után cége előrukkolt a saját verzióval. Nem csak az ötletet, de még a nevet is lenyúlták: Auto-Glide @[KÉP](Images\0033.jpg). Bár Salsburyék a padlón voltak, mert az övéknél ez jobb is, szebb is volt, de fölvették a kesztyűt és 1937-ben piacra dobták az új, följavított, lényegesen szebb Aero Motor Glide változatot (négyütemű Johnson motor) @[KÉP](Images\0034.jpg) @[KÉP](Images\2733.jpg) @[KÉP](Images\3062.jpg), majd ’38-ban robogójukat a föntebb leírt automata erőátvitellel látták el [KÉP](Images\2418.jpg) s az ekkor kelendőbb lett a Cushmannál @[KÉP](Images\2835.jpg). Ők ketten fej-fej mellett versengve lettek a meghatározó újvilági scootergyártók @[KÉP](Images\1217.jpg), de sokan mások is próbáltak a tortából szelethez jutni, például Moto-Scoot @[KÉP](Images\0035.jpg), Rock-Ola @[KÉP](Images\0036.jpg), Crocker Scootabaout @[KÉP](Images\0037.jpg), Ranger Scooter @[KÉP](Images\2266.jpg), Powell Streamliner @[KÉP](Images\0038.jpg).

Arról, hogy az amerikaiakat ennyire érdekelte a robogó: 1938-ban cikk jelent meg a „Science and mechanics”-ban a csináld magad rovatban rajzokkal, leírással, hogy hogyan állíthatsz össze hulladékfából és kiszuperált mosógépmotorból scootert (erről sajnos nem takáltam képet, de más amerikai barkácsproduktumról igen @[KÉP](Images\2836.jpg)). Akkoriban abban az irdatlan nagy országban még sokfelé villanyhálózat hiányában a frigót gázpalack, a mosógépet benzinmotor működtette.

Foster Salsbury és csapata 1936-tól (az első évben még csak ötletelés szintjén) fejlesztett egy nagyon komoly, impozáns gépet. Még szélcsatornában is tesztelték. Amikor aztán a hadseregnek kellett termelni, félretették a robogót. A béke beálltával újból fölvették a fonalat, és 1946-tól gyártották a Mod. 85 Super-Scootert @[KÉP](Images\0039.jpg). A termék méltó is volt a nevére, ebben a kategóriában ez volt az amerikai álom [KÉP](Images\2716.jpg): négyütemű 6 LE-s motor (akkor ez nagyon erősnek számított), pazarló méretek, valódi bőrülés, csillogás-villogás, pótkerék hátul a kasztni tetejét is adó, fölhajtható benzintank alatt (az amerikai autóké is ekkortájt bújt be a csomagtartóba), elől-hátul csillapított féloldalas kerékfölfüggesztés (a lengések amortizálása az ötvenes évek elejéig a kétkerekűeknél luxusnak, de aztán is még sokáig jó pontnak számított), jobb lábnál, mint az autóknál, két pedál: GO, STOP. Hűűű... [KÉP](Images\0040.jpg) @[KÉP](Images\3054.jpg) Nem ment a bolt, még ezret sem tudtak eladni @[KÉP](Images\3053.jpg). 1949-ben Salsbury kijelentette: „A robogók érdektelenek lettek”, s véget vetett a kínlódásnak. Azért az amerikai scooterek nem ennyire nagyra törő típusainak sikerült addig kihúzniuk, míg európai és japán hatásra ismét erőre kaptak: tovább virít a Cushman és tör a piacra kicsit később a Harley-Davidson.

A Cushman vállalat a háború alatt megnyerte a hadiszállításra kiírt versenyt és sok ejtőernyős és futárszolgálati scootert készített @[KÉP](Images\0041.jpg). A béke első éveiben legyőzte a Salsburyt és így a Vespák térköveteléséig övé lett szinte az egész USA piac @[KÉP](Images\2999.jpg). Aztán az Európából importált robogók mellett úgy tudott talpon maradni, hogy az esztétikai versenybe nem szállt be, robogóin a mi szemünknek primitíven megmunkált, farmeresen sallangmentes lemezek takarták a bár automatás, de nem csúcsminőségű gépészetet, s ezek, valamint a vám miatt lényeges árelőnyük volt. A legfigyelemreméltóbb típusuk a Road King lett 9 LE-vel és műgyanta karosszériával @[KÉP](Images\0042.jpg). Ez az 1957-től ’61-ig készített robogójuk zárta a sort (Super Eagle néven még ’65-ig készült a jól eladható minimotorjuk @[KÉP](Images\2387.jpg)). Az őket követő Harley Davidsonról később szólnék.

Az Államokban 1951 és ’63 között 100 000 Vespa kelt el: 1951-es ára 280 $ volt, míg a Lambrettát 290-ért adták. Amerikával nem sikerült elhitetni, hogy scooter = Vespa, ezért itt nem tudta a Piaggio a pályát úgy megdönteni, mint Európában. Sok riválissal kellett küzdenie és a hatalmas országban a robogós föllendülést (ötvenes évek eleje, közepe) követően az egyre szűkülő piacot mind több európai márka ostromolta. A harc élesedett, mert „második autó”-nak @[KÉP](Images\2885.jpg) ekkorra már sokan autót vettek, nem scootert. Az NSU Prima V csúcsmodell 555 $-ért volt kapható, igaz, ez már 1959-es ár, úgy, mint a Čezeta 429 $-os és a Manet 349 $-os ára, de ekkor már a Lambretták is drágábbak voltak: D125: 389 $, Li150: 449 $, TV175: 599 $, de ez utóbbi hamarost lecsökkent 549-re, sőt a hatvanas évek Li3-ja már csak 359 $ volt (nagykereskedelmi ára 280 $ plusz 6 hónap garancia, ami a jó minőség miatt nem volt nagy teher). A televíziók játékos show-jaiban mint fődíj szerepelt az Ld, de a Vespa is sokszor volt nyereménytárgy és nem csak Amerikában @[KÉP](Images\2309.jpg). Édeskés fűszerkeverék szintén az Államokból: 1955-ben egy jégrevüben négy benzintöltő kútfő körül rendőrlámpáknak meg parkolóautomatáknak öltözött korcsolyázó balettosokon túl húsz rendőr kavargott Lambretta Ld125-ösökön. Az ízléstelen katyvasznak még egy európai résztvevője volt; Ravel Boleroja. Ekkora blődség akkoriban nálunk az Óvilágban bukás lett volna. Viszont a mára fölpuhított agyú Európában lehetne vele próbálkozni. Egyelőre ennyit az Újvilágról.

# Egy kényszerű villamos kitérő

A második világháború alatt az ötletes és élni szerető franciáknál és vallonoknál több elektromos robogó is született, mégpedig kényszerűségből, mert a benzin a német megszállók hadigépeibe kellett és polgári elosztásra egyre kevesebb, majd semmi sem jutott. Az áramellátás úgy-ahogy fönnmaradt, a hőerőművek dolgoztak (ezeket azért szorgosan bombázták az angolok), akkut tehát lehetett még tölteni. Több cég kis darabszámban piacra dobott hát elektromos meghajtású scootereket (pl. New-Map Paupe @[KÉP](Images\0043.jpg)), de megjelent egy elképesztően modern alakú elektro-törpeautó is, a Paul Arzens alkotta L’Oleuf @[KÉP](Images\0044.jpg). De csak olyan kényszeredett dolog volt ez, mint az autók fagázgenerátorral való fölszerelése: ahogy a fölszabadulás után megint lett benzin, e súlyos, nehezen kezelhető, kis hatótávolságú, lassú mankókat nyomban eldobták, de nyomtalanul mégsem múltak ki: megágyaztak az igazi robogóknak.

A brüsszeli Socovel 1941-ben kapott engedélyt a német megszálló hatóságoktól 500 db elektromos járgány készítésére. Le is gyártották, bele is ütötték a vázba 1-től 500-ig a számozást, de nem álltak le ennyinél és ravaszul az újabb darabokba visszafelé haladva ütötték be a számokat, így okozva fejtörést az utókornak @[KÉP](Images\2204.jpg). Kb 2,5 LE, 40 km/ó. A háború után nyomban lecserélték a villamos meghajtást 125-ös Villiers blokkra, majd egyre jobb motorkerékpárokat gyártottak idegen blokkokkal, például ČZ-vel.

# Az olaszok kezében a stafétabot

Itáliában a húszas-harmincas években széles néprétegek gondolataiba férkőzte be magát a gépkocsi utáni sóvárgás. Nem úgy, mint például nálunk, ahol erre egy kistisztviselő gondolni sem mert annak ellenére, hogy az életszínvonala nem maradt el jelentősen talján kollégájáétól (vagy el sem maradt). Hiába, ezek az olaszok mindig tudtak élni. A kisemberek igényeit igyekezett a FIAT kielégíteni nagy tömegben és olcsón előállított Balilla (egy nemzeti hős kisfiú @[KÉP](Images\2513.jpg)) és később Topolino (’egérke’ @[KÉP](Images\2837.jpg)) típusaival. Oly sok volt az autó és nagy a forgalom, hogy Európában elsőként itt kellett elkezdeni megépíteni az autópályákat. Ezt a mérsékelt életszínvonal ellenére kialakult helyzetet dr. Tüdős Ferenc túlmotorizáltságként aposztrofálta. A háború az ország északi, iparosodott részén csak átrohant, s a túlzásba nem vitt bombázásoktól eltekintve érintetlenül hagyta a nagy termelési kapacitást (bár épp a robogózásban később kardinális pontederrai Piaggio repülőgépgyárat Yossarianék csaknem leradírozták a térképről @[KÉP](Images\2511.jpg)). Aztán még az is ihletőleg hatott, hogy az utakon lehetett olykor látni angol vagy amerikai katonákat ejtőernyővel kapszulában ledobott, aztán kihajtogatott scooterekkel trotyogni @[KÉP](Images\3068.jpg). Az olasz deszantosoknak is volt ilyen motorettájuk: a Volugrafo Aero [KÉP](Images\0045.jpg) @[KÉP](Images\0833.jpg) és a német TWN is készített ilyet 1944-ben @[KÉP](Images\2459.jpg). A világégés után az emberek a TÚLÉLTÜK! örömmámort követően ott akarták folytatni, ahol abbahagyni kényszerültek, plusz leszerelésük előtt katonák milliói megszokták, hogy kimenőre teherautóval beviszik őket a városba táncolni, filmet nézni, szórakozni. Közben a hétköznapokat meg még az is keserítette, hogy a csonkolt kapacitású tömegközlekedés rettenetesen túlterhelt és megbízhatatlan volt @[KÉP](Images\2208.jpg) @[KÉP](Images\2542.jpg). A mobilitásra tehát komoly igény volt @[KÉP](Images\3052.jpg). A gépkocsik többsége arrafelé is a front martaléka lett, újra meg pénz nem volt, a gyárak anyaghiánnyal, a „szerencsés” autótulajdonosok meg gumi- és benzinhiánnyal küszködtek. Ezt nyugodtan mondhatnánk édes gondnak, mert e rettenetesen szegény állapotban még a kerékpárokra szerelt segédmotorkák is nagy rangot és előrelépést jelentettek (rövid ideig nagyon sokféle készült, de nem voltak hosszú életűek és a bicikli is megszenvedte @[KÉP](Images\2838.jpg)).

Ekkortájt csaptak homlokukra a tervezők (egyesek csak elővették a béke utolsó éveiben, vagy a háború alatt készített rajzaikat): hát persze, robogót kell gyártani, az kicsi, olcsó (no azért nem annyira: a Lambrettát készítő szalagmunkásnak úgy öthavi bére kellett ahhoz, hogy meg is vegye), van karosszériája, benne zárható csomagtér, hátul pótkerék (ami ugye az autónak szokott lenni) és szélvédőt is lehet fölszerelni, meg hát Amerikában a nagy ínség idején ez már egyszer bevált. Ez kell a népnek! Kellett is. Élettel pezsdültek a vizek: az olasz csizma sok kicsi, kisebb és még kisebb vállalkozása vetette bele magát az üzletbe. Hamar kiemelkedett közülük a legnagyobbá lett Piaggio a Vespával, sarkában az Innocenti a Lambrettával. Az ős-Vespa a dinamikus önhordó karosszériájával a kezdetektől saját úton járt @[KÉP](Images\0046.jpg), nem úgy, mint az első Lambretták, amikről lerí az amerikai ihletés @[KÉP](Images\0047.jpg). E két ádázul versengő gyár hihetetlen számú robogót adott el Olaszországban, majd picit később a magukat összeszedő háborúviselt nyugati államokban, aztán világszerte is. 1966-ra a Vespák már 4 millióan voltak, a Lambretták kicsivel kevesebb, mint fele ennyien (2005-ben készült el a 16 milliomodik Vespa). Stílust teremtettek. Az igazsághoz hozzá tartozik, hogy a robogó bár ragyogó karriert csinált, de 1945 után motorkerékpárból azért lényegesen több típus és példány látott napvilágot, nem is szólva a később kiterebélyesedett mopedgyártásról.

A robogózás hulláma aztán olykor átcsapott a közlekedés keretein: a szülők vágyta jármű fontos lett a gyerekeknek is @[KÉP](Images\2024.jpg), volt ügetőverseny fogatolt Vespákkal @[KÉP](Images\1246.jpg), egy lisszaboni torero egy Parilla Levriere utasüléséről heccelte a bikát @[KÉP](Images\1249.jpg), madridi kollégája Vespáról dettó @[KÉP](Images\1248.jpg), rugdostak focilabdát robogóról például Ausztriában Lohnerekről @[KÉP](Images\2469.jpg), szovjet cirkuszi medveszámok motorozós jelenetei olykor robogóval mentek @[KÉP](Images\2519.jpg), a robogó a ringlispileken is megjelent, persze kicsinyítve @[KÉP](Images\2486.jpg), vagy 1956 júniusában a Vespa a mennyekig emelkedett: XII. Pius pápa megáldotta az egymilliomodikat (Ha varrógépre is van, akkor pont robogóra ne lenne áldás?). Az Innocenti két év múlva ért ehhez a mérföldkőhöz. A mindkét szereplőt népszerűsítő show-elemek mögött Enrico Piaggio és a Vatikáni Bank gyümölcsöző kapcsolata állt. Ezt a kapitális példányszámot emlékbélyeg segítségével az egész világgal tudatták @[KÉP](Images\0050.jpg). De sokan gyűjtöttek akkor még bélyeget @[KÉP](Images\2833.jpg) @[KÉP](Images\2834.jpg) @[KÉP](Images\3063.jpg). Micsoda reklám: a hirdetés hordozójáért a célközönség fizet, aztán még terjeszti is!

A gyártók nagy örömére többnyire spontán módon (persze fölkérésre is) születtek zeneszámok, melyekben az énekesek egy-egy robogóról ömlengtek: pl Vespa-dal @[KÉP](Images\1594.jpg), Goggo-dal @[KÉP](Images\0048.jpg), Lambretta-dal @[KÉP](Images\2503.jpg), Iso-dal @[KÉP](Images\0778.jpg). E műfajban nálunk ekkor az ötvenes évek közepén még robogó híján Lantos Olivér Csepeldala járta (ez a Maróti könyvkiadó és könyvesbolt minden motoros rendezvényén himnuszszerűen fölcsendül), de az évtized végén már minket is lelkesített robogós muzsika; Breitner János Panni című csacskája.

Szinte közhelyes a sok fényképeken megörökített robogós esküvő @[KÉP](Images\2839.jpg) @[KÉP](Images\2888.jpg) (el kéne dönteni végre, melyiket is szeretem igazán).

A franciák egyszer talpig krómozott, fényszóró helyett döfőorrot viselő Bernardet robogóikon lovagi tornát imitálva emelték egy fiesta fényét @[KÉP](Images\0049.jpg).

Koch József vállaji ezermester csemetéje igényeinek megfelelően hómobillá faragta át Heinkel Touristját. Ab start kicsit amúgy is olyan a karosszériája. Hátul kétoldalt egy-egy rövid sítalp segítette a stabilitást és az első kerék helyén is volt egy a kormányzáshoz. Sajnos, mivel lánctalp híján csak a módosítatlan hátsó kerék tolt, nem volt megfelelő az erő átadása a hóra, így nem működött kielégítően. Mikor gyermeke érdeklődése ez irányban alábbhagyott, visszaalakította. A sokat próbált járgány most arra vár, hogy a következő generáció, az unoka, rákapjon a robogózásra.

Régen a motoros járművek birtoklása nagy szó volt, megvételük nagy áldozatot, évekig tartó vágyódást, kuporgatást követelt. Gazdáik félig-meddig társként, érző lényként kezelték őket, s így nem csoda, ha személyiségnek tekintették és nevet adtak nekik: Brumi, Tóbiás, Répácska.

A francia ACMA gyártott hadi Vespát pusztító erejű, hátrasiklás nélküli ágyú cipeléséhez @[KÉP](Images\0051.jpg). Algériában be is vetették, de nem vált be. Az elképzelés az volt, hogy a tüzér így gyorsan tud lőállást változtatni. Ám túl lassú volt az állvány le- és fölszerelése, a cső kifűzése a Vespából, no meg a túlterheléstől instabil robogóval sokat buktak, terepen pláne használhatatlan volt. E Vespától várt, a városi harcban csillogtatható taktikai erényeket csak a Jeep-félék nyújthatták (lásd beyruti pick-upok: puttonyukban géppuska, HSN löveg). A Bernardet is előállt katonai robogóval: takaratlan spártai csőváz, homokfutásra alkalmas pufók terepgumik (Párizs-Dakar: kategóriagyőzelem), nyolc sebességfokozat, túlzott önbizalomról tanúskodó, könnyű löveg [KÉP](Images\2406.jpg), vagy lőszeres utánfutó vontatására fölcsavarozott vonóhorog @[KÉP](Images\0052.jpg).

A föltűnési viszketegség komoly mozgató: Georges Monneret, egy vakmerő francia 1952-ben parányi tutaja közepére drótozta 125-ös Vespáját, és átkelt vele a Csatornán (32 km 4,5 óra alatt). Így aztán Párizstól Londonig ugyanazon a járművön ücsöröghetett @[KÉP](Images\0053.jpg).

Arról, hogy a gyújtása milyen vízálló, az alábbi történetet a nagyobb fiammal lelkesen szoktuk széltében-hosszában mesélni. Házunk alatt a domb aljában, egy förgeteges zuhéban 100-150 méteren át mentünk, vagy inkább hajóztunk a szemből zúduló 10-15 centi mély áradatban (békeidőben közönséges utcának hat). Az út teljes szélességét betöltő folyón pont olyan hullámokat vetettünk, mint egy motorcsónak. Bár az ömlő esőben úgy el voltunk ázva, mint aki Dunába ugrott, széles jókedvünkben ordítoztunk, integettem egy eresz alól ránk rökönyödötten pislogó néninek, Miki meg hátul „evezett”. Közben az akkor már negyven éves Vespa, bár a fedélzeten (lábdeszka) többször átcsaptak a hullámok, egy szikrát sem volt hajlandó kihagyni @[KÉP](Images\0756.jpg).

A robogó majdnem eljutott a Holdra is: a NASA Apollo 20 utazása során terveztek kis scooterezést odafent, de az Apollo 17 után pénzhiány miatt törölték az összes programot @[KÉP](Images\2734.jpg).

A negyvenes, ötvenes évek európai robogói úgy születtek, mint ahogy eső után a gombák az erdőn: az előőrsök szinte egyszerre dugták ki a fejüket úgy egy tucat olasz, picivel később francia gyárból, majd jött az összeurópai derékhad. Belgium, nyugat-Németország, Ausztria, Hollandia ipara lassabban tápászkodott föl, s így csak kicsit később állították elő a maguk verzióit. Fajgazdagságban a franciáké, az önállóan tervezettek darabszámában a németeké lett az ezüst. Időben hozzájuk képest is csúsztak a keletiek: mi, NDK, Csehszlovákia, Lengyelország, Jugoszlávia, Románia, Szovjetunió (ha a másolatok is érnek, akkor itt Európában példányszámban a szovjeteké a második hely).

A termelést sok anyag hiánya nehezítette. Ezek közül legkínosabb a gumi beszerzési nehézsége volt (nem sokkal a háború után volt úgy, hogy lehetett kapni új autót, csak abroncs nélkül, pl. Tatra). Ha már rollerről van szó, nosza, készítsünk apró kereket! 7"-ról indult a robogózás, ami lassan, ahogy stabilizálódott a kaucsukimport és eltanulták a németektől a műgumi készítését, fölkúszott 12"-ra (volt nagyobb is, de csak mutatóba). Ezeknek a kis abroncsoknak előnyük volt, hogy a fékdobot se kellett nagyra méretezni, hisz a fékezés hatásosságát főképp a futófelület és a fékdob átmérőinek aránya adja. A kicsiny és tárcsás kerekek még autósnak is hatottak. A pótkerék is látványosan autós és fölötte hasznos dolognak bizonyult az akkor még szép számban jövő-menő szamaras- és lovaskocsik potyogtatta patkószegek miatt @[KÉP](Images\2325.jpg) @[KÉP](Images\0931.jpg) @[KÉP](Images\2740.jpg). Ahogy az ötvenes évek végén csökkent a fogatolt kocsik száma, a robogógyárak már nem látták el termékeiket pótkerékkel, vagy csak extraként volt rendelhető. Megjegyzendő: blokádszerű elzártsága miatt a Szovjetunió már a húszas években komoly eredményeket ért el a műgumi előállítása terén, de ezt a tudását meg is tartotta magának. A parányi abroncsokkal voltak azért problémák: a rossz, háborúviselt utakat, amik a mai magyarországiakhoz hasonlóak, nem szerették (úthibánál a motorokénál nagyobbat ütöttek), valamint gyorsan koptak és öregedtek a több fordulattól és az ebből következő, belső súrlódás okozta melegedéstől @[KÉP](Images\2582.jpg). A tömlő nélküli, vékony- és puhafalú, ezáltal kevésbé melegedő radiálköpenyek ekkor még az autóknál is csak a kísérleteknél tartottak, és a robogóknál még ma sem általánosak (a gumi melegedését is persze benzinnel kell megfizetni).

A tudatosan, vagy tudat alatt autóra áhítozókat nem csak a pénzszűke fordította a robogók felé, hanem hogy többnyire rendes motorjogsival sem bírtak. A negyvenes évek végén, ötvenesek elején egyszerű KRESZ-vizsgával (több országban ez sem kellett) lehetett hajtani a 100 cm³-es, itt-ott még a 125-ös járgányokat is. Fent említett nagyapám papírja ma is megvan @[KÉP](Images\2240.jpg). Aztán amikor a divatőrület sodrából már nem volt kiszállás (ötvenes évek közepe), az ütősebb blokkok 150-175-200-as hengereihez meg kellett szerezni a rendes vezetői engedélyt, ha a robogós följebb akart egyet lépni. A teljesítmény is lassan fölkúszott 3-4-ről 9-10 lóerőre. Az ifik és a félősebbek maradtak az akkorra 75, majd rövidesen 50 cm³-re leszállított kismotor-, avagy moped kategóriánál. Így aztán kettészakadt a rollervilág; voltak a komoly, nagy, igazi robogók és a törperobogók. De megint nagyon előreszaladtunk, ugorjunk hát vissza!

# Vespa, minden robogók legrobogóbbika

Szívósan tartja magát az alábbi mende-monda: a háború után Enrico Piaggio, a Piaggio repülőgépgyár egyik tulaja a tarkóját vakargatta a gyárudvaron kupacokban álló, fölhasználatlan, bombázókhoz való farokfutó kerekeket nézve, s ezek hasznosítási kényszere szülte volna a robogót. TASZ: A hír igaz, csakhogy nem Moszkvában, hanem Jerevánban, nem Volgákat, hanem Moszkvicsokat, és nem osztogatnak, hanem fosztogatnak - ez a történet átjött a Föld másik feléről, mivel ténylegesen a Fujival esett meg és nem bombázó-, hanem vadászgépkerekekkel. A Vespa elsőségéről még annyit, hogy ha eltekintünk a jóval korábbi amerikai és európai gyártmányoktól (persze nem), akkor is már a második világháború előtt és alatt egyes európai mérnökök rajzasztalán firkák, tervek jelentek meg születendő robogókról (Česká Zbrojovka, Innocenti) és voltak guruló példányok is (1938 FIAT @[KÉP](Images\0054.jpg), 1941 New Map Paupe francia elektromos, 1943 Belmondo Velta francia @[KÉP](Images\0055.jpg), ČZ @[KÉP](Images\2842.jpg)). A Piaggio így csak egy volt közülük, mivel náluk is folyt már a munka a háború vége felé. 1946 legelején sorozatgyártásban a Vespát hazájában a Gianca cég műve a Nibbio (’kánya’) meg is előzte, ami szintén szépen, ötletesen karosszált darab volt: a látványosan domborított eleje reflektorostól, sárvédőstől, térdpajzsostól a kormánnyal együtt fordult (kicsit olyan a hatása, mint a középen csukló vázzal kormányozható buldózereké) @[KÉP](Images\0056.jpg). Piaggioék így nem voltak úttörők, de az út szélesítésének legalább a felét ők végezték el @[KÉP](Images\2775.jpg). A fénykorban (cirka 1946-’66) készült európai robogók (8 milliónál több 100 cm³-es és a fölötti) kb. fele Vespa, úgy negyede Lambretta volt, a maradékot pedig száznál jóval több gyártó hozta össze. Amúgy a Nibbiot nem tudták gazdaságosan előállítani, csődbe is ment a cég, de a licencet és a teljes gyártási berendezést megvette a San Cristoforo milánói vállalat. A karosszériát teljesen átdolgozva, de a többit szinte változtatás nélkül hagyva 1949-től gyártották továbbra is Nibbio néven 100-as és 125-ös kétütemű blokkokkal @[KÉP](Images\2671.jpg), majd 1951-től a 125-ös Simonettát, ami megint csak küllemben hozott újat @[KÉP](Images\2672.jpg). Az árversenyben a Vespával és Lambrettával nem bírtak és 1952-ben ők is tönkre mentek.

Piaggioéknál Renzo Spolti 1943-’44-es munkája volt az első prototípus. Megpillantva Spolti művét Enrico Piaggio ezt mondta: „Paperino brutto” (’ronda gúnárka’, de Donald kacsa is Paperino olaszul), s ez a robogó e néven vonult be a történelembe @[KÉP](Images\0057.jpg). A testburkolat nagyon hasonlított a korábbi francia Belmondo Veltára @[KÉP](Images\2735.jpg). Új formát a térdpajzs, a kormánynyak-burkolat és a reflektoros első sárvédő hozott. Ezek tetszettek is Piaggionak, de a testet teljesen átterveztette. Az utód Vespa ekkoriban (1946) még az autóknál is újdonságnak számító módon önhordó karosszériájú lett: préselt lemezekből olcsón, gyorsan, ponthegesztéssel készülhetett @[KÉP](Images\2843.jpg). Ez a technológia komoly fölkészültséget, nagy beruházást, kiváló alapanyagot igényel, de az eredménye jelentős súlycsökkenés, nagy sorozatnál pedig legkisebb az önköltség, tehát nagy a kockázat, de nagyot is lehet kaszálni @[KÉP](Images\0058.jpg). Egyből látszik, hogy alkotóját, Corradino D'Ascanio repülőgép- és helikoptermérnököt, mivel nem volt, nem kötötte gúzsba motorkerékpár-tervezős múlt és a tradíciókra így fittyet hányva rendelte egymáshoz a funkcionális egységeket @[KÉP](Images\2844.jpg) (saját bevallása szerint a Vespa előtt soha nem motorozott). A százdarabos nullszériánál még bíztak abban, hogy a menetszél átfúj a hátsó tengely jobbján ülő blokkot takaró domború oldalbuborék résein, elvégzi a hosszbordás (lökettel párhuzamos) hengerfej és henger hűtését, majd a hátsó hasítékokon át távozik @[KÉP](Images\2514.jpg). Nem működött jól, a motor gyakran túlmelegedett. Ekkor tettek a mágnesekkel bélelt lendkerékre sugárirányú lapátokat (centrifugális turbina, ez látszik a kettővel előbbi képen @[KÉP](Images\2844.jpg)), ráhúztak egy kissé ormótlan, öntött aluházat ami előre irányította a fújást és a hűtőlevegő előretörő oszlopát az ekkor már réstelen oldalbuborék terelte hátra a hengerfejre, hengerre @[KÉP](Images\0059.jpg), harmadjára találták meg az igazi megoldást: pluszban még ráhúztak a hengerfejre egy alulemez sapkát @[KÉP](Images\2845.jpg). A motorkerékpár-blokkokhoz szokott szem megütközik a kis erőmű zagyvaságán: az egymás fölött cikk-cakkban kuksoló váltó, kuplung, forgattyúsház, henger elrendezésén, a sebváltó kapcsolótárcsáján, meg a nagyon ravasz berúgón @[KÉP](Images\0060.jpg) @[KÉP](Images\2016.jpg) (ezek pár évvel későbbi típus képei, de nagyon hasonlítanak). A pohárszerű pedáltengely belsejében mozog a pofonegyszerű váltót vezérlő, a bal kormánymarkolat forgatásával kezdetben bonyolultan vezetett rudazat-, majd később bowden által ki-be húzogatható rudacska. Maga a váltó is roppant ötletes: a főtengelyvégi kuplung hajtotta tengelyen tornasorban ült három-, később négy fix fogaskerék, amik velük szemben egy csőtengelyen örök kapcsolatban pörgettek három (később négy) különböző átmérőjű kereket különböző fordulattal. Ez a csőtengely a palástján négy hosszanti réssel bírt, amiben egy, a cső átmérőjénél hosszabb, tehát abból négy körömmel kiálló keresztet (nagyon szívós acélból volt, a kerékre vitt teljes nyomatékot és az elrontott váltás rántását is ki kellett bírnia) lehetett a kívánt fokozat kerekének belső négy bemetszésébe húzni, így reteszelve a fogaskereket és a csőtengelyt. E csőtengely egyik végén a hátsó kerék, másik végén a berúgó ült @[KÉP](Images\2014.jpg). Az első kerék közutakon addig szokatlan, féloldalas megfogásának kifejezett hangárszaga van (repülés közben a szárnyba behajtva kicsi helyet igényel és a kerékcsere is könnyű). Indulásnál a féloldalas frontvilla még baloldalról tartotta az első kereket két tekercsrugóra (!) támasztva @[KÉP](Images\2515.jpg), de egykettőre jobboldalra húzták át és ott már spirálrugós a fölfüggesztés @[KÉP](Images\2516.jpg) (az előbbire a rövid rugóút miatt sokan panaszkodtak, de az utóbbi már elég hosszú legőkarjával megfelelő volt). Az első, hátul majdhogynem rugózatlan próbálkozás után (acélcső konzol tartotta a blokkot gumiágyon támasztva, ami egy-másfél centi rugóutat azért adott @[KÉP](Images\2846.jpg)), az egész blokk egy nagy alubumeráng végébe volt rögzítve, ami a féloldalas lengőkart adta @[KÉP](Images\0061.jpg) @[KÉP](Images\2015.jpg). Még később ez a nagy kampó a blokkból lógott ki, azzal közös öntvény volt @[KÉP](Images\2674.jpg). Magának a blokknak a hátsó keréktengely jobbjára ültetése is meghökkentő, előképei a biciklik, ősrollerek oldalról segédmotorizált hátsó kerekei lehettek @[KÉP](Images\2512.jpg). D’Ascanio csak jobb híján foglalkozott robogókészítéssel és később nem is vette jónéven, hogy őt A ROBOGÓ ATYJA-ként ismerik, mert sokkal inkább a repülő- és helikopterépítésben elért eredményeit tartotta fontosnak @[KÉP](Images\2326.jpg). Nekünk legyen mondva e kérdőjeles hírnév!

Divatot teremtettek: eztán sok gyár készített lengő blokkot, de az oroszokon kívül senki nem merte az összetéveszthetőségig, sőt csereszabatosságig hűen másolni. Enrico Piaggio nézegetve az új, potrohos hátuljat, hallván a motor duruzsolását, ezt mondta: „Sembra una vespa” (’úgy tűnik, ez egy darázs’), s már túl is estek a keresztelőn.

A Vespa, miután kigyógyult a gyermekbetegségeiből (kapott kényszerhűtést, előlre spirálrugót, hátra egyáltalán rugózást), nekiindult meghódítani a világot. Formája újdonság volt, szép is volt, meglepően jó is volt (30 000 km-ig nemigen volt számottevő baja és ez a negyvenes években nagy szó volt).

Mivel a XX. az Otto-motor évszázada volt, a férfiakat, akik a futó javításokat általában maguk el tudták végezni @[KÉP](Images\2739.jpg), érdekelték a szokatlan, frappáns megoldások, hosszan el is tudtak csámcsogni egy-egy érdekes blokkon (e vonzalom fölötte szórakoztató és pontos leírását lásd Bohumil Hrabal: A városka, ahol megállt az idő című könyvében, ami a Sörgyári capriccio folytatása). Ez az affinitás fölhajtóerőként visszahatott a tervezőmérnökökre: ha nektek ez kell... Ezek a féloldalra húzott lengő blokkok, bár gyártásuk és karbantartásuk lánc nem lévén egyszerűbb volt (olykor nem is volt egyszerűbb és lánc is volt), a föltétlenül szükségesnél nagyobb rugózatlan tömegük miatt (jóval nagyobb a hintázó blokk inerciája, lengésbehozással szembeni ellenállása, mint az egyszerű és könnyű lengővilláé) nem adhattak túl jó rugózást, a benzin meg, növelve a fogyasztást, rossz úton a blokkal együtt ugrándozó úszóházban enyhén szólva is lötyögött. Ez alatt a kontinens motorkerékpárgyárai (kevés kivételtől eltekintve) az akkor szinte szabványos cseppforma blokkoktól sem tudtak elszakadni, a britek pedig még mindig a tízes évek blokkformájánál horgonyoztak (függőleges henger, különálló forgattyús- és váltóház).

Érdekesség, hogy a fegyverkező Horthy-Magyarországnak és a Piaggio cégnek volt kapcsolata: annak licence alapján a Weiss Manfréd gyár repülőgépmotorokat készített a szintén Olaszországból vett Caproni bombázógépekhez, mivel azok eredeti motorját gyengének találták.

# Lambretta

A Piaggio Vespájának nyomában loholó, azt egyedül megszorítani képes Innocenti Lambretta egész más gondolati síkon jött létre. Az első, „A” jelű sorozatnál (1947) a gerinc három elemből állt: a kormánytól a blokkig lemezből préselt, ponthegesztett önhordó szakaszt a teherviselő és a jobboldali, nem rugózó, egykaros fölfüggesztést is adó blokk követte (hátul a háború előtt és közvetlen utána csak a nagyon igényes motorok rugóztak, ám a „B”-nél 1948-ban már ez is megvalósult), a merevséget pedig mindkettőhöz csavarozott, ülés alatti krómozott ikercsőváz tette teljessé (ez cipelte a vezetőt is) @[KÉP](Images\0062.jpg). Utóbbihoz értettek ám: korábban a csőgyártás és a csőállványzatok készítése volt a fő profiljuk. Az alkotás főképp Cezare Pallavicino (váz és kinézet, ő volt a háború alatt a Caproni repülőgépgyár műszaki igazgatója, korábban pedig a Breda repülőkön dolgozott) és Pier Luigi Torre (motor) mérnököket dicséri, de az igazgató Giuseppe Lauro és a tulajdonos Ferdinando Innocenti bízása és fantáziája is kellett. Torre és D'Ascanio együtt szolgáltak a légierőnél és Ferdinando Innocenti először D'Ascanióval tárgyalt robogótervezési ügyben, aki a teljesen önhordó vázat erőltette volna, csakhogy Innocenti, hogy újra föllendítse a volt fő profilt is, csövek fölhasználása mellett kardoskodott (D’Ascanio eztán kötött ki Piaggioéknál). Művük a 1947-es Párizsi Motor Show-n mutatkozott be. Az első vevő (december 23) ezzel ünnepelhette a karácsonyt. Az ülés alatt állt a menetszél hűtötte motor (testburkolat almás), kicsi volt a térdpajzs, inkább csak a lábfejet védte a mocsoktól @[KÉP](Images\0063.jpg). 1948-ban 9 000 db-ot adtak el. A Vespától eltérően elég sok színben volt kapható: bézs, piros, szürke, zöld, kék, s attól valamelyest tartósabb, strapabíróbb is volt. Első rugózása a háború előtti motorokéval azonos elvű, csak kicsinyített méretű himbavillás volt (a rugóerőt először egy méretes szilentblokk adta @[KÉP](Images\2859.jpg), de a B sorozatnál már spirálrugóban bíztak @[KÉP](Images\2860.jpg)). Ezt a trapéz alakú csuklórendszert nagyon ritkán és szinte csak a negyvenes évek végéig látni robogóknál (Cityfix @[KÉP](Images\0064.jpg), Giesse Furetto @[KÉP](Images\0065.jpg)), de a Terrot például végig ilyen (igaz, csak féloldalas és gumiköteg-rugós, ezzel bizonyítva bátorságát @[KÉP](Images\0066.jpg) @[KÉP](Images\2861.jpg)). Ezt hamarosan („C” 1950) kétoldali rövidkaros utánfutós villával váltották föl @[KÉP](Images\0067.jpg). 1949-ben a német sebváltóguru Kreis tervezett nekik egy kétsebességes automataváltót a „B”-hez, de nem lehetett gazdaságosan gyártani.

A Vespa az évek során külsőre nem sokat változott (rögtön a tízesbe talált), ám a Lambretta, mivel csontváz-állapotról indult (vérvonala a háborús amerikai robogóké), egyre pofásabb külsőt tudott ölteni, s ez nagyon jó üzenet volt a vevők felé: most ezt vedd meg @[KÉP](Images\0068.jpg), ez még jobb, s ami tán fontosabb, még szebb! 1958-ban megalkották a TV-Li szériát @[KÉP](Images\0069.jpg), ami aztán majdnem kilökte a Vespát alfahím-pozíciójából, de erről az időrend miatt majd alább (a nagyon fontos brit piacon jó tíz évre át is vették a vezetést).

Maga a „Lambretta” név a „Lambrate” szóból van facsarintva, ami a gyár környéke, Milánó egy városrésze, ami a rajta átfolyó Lambro folyócskáról neveztetett el (az Innocenti 1963-tól a háromkerekű teherriksákat Lambro-ként árulta @[KÉP](Images\0070.jpg) @[KÉP](Images\2263.jpg)). Így persze érthető, miért ez az országrész tarthatta leginkább az övének a Lambrettát (Olaszországban erős a regionalizmus). Mi magyarok is így érezhettük járműveinket teljesen magunkénak: a Csepelt @[KÉP](Images\0071.jpg), a Nyírséget @[KÉP](Images\0072.jpg), a Szabolcsot @[KÉP](Images\0073.jpg), a Duna oldalkocsit [KÉP](Images\0074.jpg), a latinos Danuviát [KÉP](Images\0075.jpg) meg Pannoniát @[KÉP](Images\0076.jpg). Ha e szemszögből nézzük, a Berva [KÉP](Images\0077.jpg) névválasztása talán nem a legjobb, mert az Eger-környékieken kívül senki nem tud a Berva patakról és völgyéről, ahol is a mi mopedünk készült. A törperobogónk Panni [KÉP](Images\0078.jpg) neve a Pannonia becézgetéseként jutott Albu Dénesné, a gyár dolgozója eszébe.

# Giesse és ivadéka, az Iso

1947-ben fogott bele a robogógyártásba Milánóban az Officine Giesse vállalkozás: a termék neve „Furetto” (’vadászgörény’, a burkolat kicsit tényleg úgy púpozódik, mint a görény fölemelt háta, de a szó jelent örökmozgó embert is), motorja 65 cm³-es, 2 LE-s, kétütemű, testburkolata ugyan szépen és lendületesen formázott, de amatőr szintű a térdpajzs, nyápic és a háthoz képest csúf az első villa @[KÉP](Images\0079.jpg) (akkoriban így nézett ki a könnyű motorok eleje). 1948-ban egy fejlettebb változattal rukkoltak elő: teleszkópos első villa, az előzőnél suta mód rendkívül magasra került berúgó kar helyett berántó kar, utasülés, szebbített karosszéria és első sárvédő voltak az újítások @[KÉP](Images\0080.jpg). De ezekkel együtt se lett versenyképes e kisragadozó: még abban az évben fölszámolták a robogógyártást.

Amikor az első változat készült, akkor látott fantáziát benne Renzo Rivolta, az Isothermos vállalat tulajdonosa, aki 1939-ben alapította vállalatát Genovában, majd ’42-ben a Milánó melletti Bresso-ba helyezte át a villanyradiátorok, elektromosan fűthető termoszok, hűtőgépek gyártását (a cégnév hőszigeteltet jelent). 1947-ben megvette a Furetto gyártási jogát, és 1948-49 során Iso Furetto néven gyártotta is @[KÉP](Images\0081.jpg). Ez se lett szerencsés darab, nagyon sok probléma adódott vele, így hát alaposan áttervezték. Az újonnan konstruált, 125-ös blokkra utalva, aminek az osztrák Puch az egyenesági fölmenője (ikerhengeres, lejjebb még tárgyalva lesz), a következő, már lényegesen jobb minőségű robogójuk neve Iso 125 lett @[KÉP](Images\0082.jpg) @[KÉP](Images\2891.jpg). Aztán kb. egy év múlva, mikor e blokkal kis motorkerékpárt is kezdtek gyártani Isomoto néven, átkeresztelték Isoscooterre @[KÉP](Images\2005.jpg). A külseje ugyan hűen megtartotta a Furetto dombos-lankás jellegét, de ők is, akárcsak a Giesse a végén, teleszkópos első villára váltottak. A minőség már kifejezetten jó volt, így a csorbát kiköszörülték. Míg alább nem hagyott az érdeklődés iránta, 1957-ig készült. 1958-tól egy teljesen új robogóval nyomultak a piacra: a Diva 150-el @[KÉP](Images\0083.jpg). Ezzel meg tudták tartani a Vespa és a Lambretta után a harmadik helyet Olaszországban (ez is nagyon rangos pozíció). Alapjaiban megújult a konstrukció: egyhengeres, négyzetes motor (furat = löket), turbóhűtés, négysebességes váltó @[KÉP](Images\2477.jpg), a karosszéria pedig kiköpött Vespa (a térdpajzs, az első szériánál a kormány a reflektorral, az első sárvédő, a padlólemez, a test oldaldudorjai @[KÉP](Images\2383.jpg) @[KÉP](Images\2485.jpg) @[KÉP](Images\2892.jpg)), de a Lambretta Li vonalai is hatottak: a test. Lett is belőle per, de a csővázra és a teljesen önálló blokkra hivatkozva (azért a váltó bowdenlehorgonyzó külső része igencsak vespás) gyárthatták tovább (viszont a teljesen vespás reflektoros kormányt azért a második sorozattól lambrettásra cserélték @[KÉP](Images\0084.jpg) @[KÉP](Images\2384.jpg)).

A nagytőkés 1953-ban lépett egyet és munkatársaival megalkotta a törpeautók legemlékezetesebbjét, az Isettát: forradalmi a homlokajtója, a blokkot a sikeres motorkerékpárjuk az ikerhengeres Isomoto 200 adta, de 236 cm³-es hengert tettek rá @[KÉP](Images\0085.jpg). Az olaszoknál ugyan nem adtak el belőle sokat, de öt ország is kapva kapott a licencen (az Iso mindössze kb. ezret, míg csak a BMW 161 728 darabot gyártott). 1962-ben Rivolta még tovább lépett, vagyis hogy ugrott; a 300 LE-s luxus-sportkocsikhoz (Isorivolta GT). A motoretták ekkor már nem érdekelték, így még 1960-ban megszűnt a Diva gyártása.

# Moto Parilla

Juan (Giovanni) Parrilla 1912-ben született Spanyolországban. Nyolc éves volt, mikor a család a jobb megélhetés reményében átköltözött az olasz Calabria tartományba, ahonnan ifjúkorában Milánóba ment szerencsét próbálni és az lett az otthona. A háború előtt gyújtógyertyákkal kereskedett, alatta katonai járművek dízelbefecskendezőinek javításával foglalkozott. 1946-ban kedvenc kávézójában állandó asztaltársaságával fogadást kötött, hogy az összes olasz gyártónál jobb versenymotort tud készíteni. Vett egy Norton Manx-ot, szétszedte, kívülről-belülről memorizálta, összerakta, eladta. Nemsokára kész is lett saját motorjával, ami a Nortonra persze nagyon hasonlított. Ezzel aztán rögvest meg is nyert egy helyi versenyt. Még ki se hűlt a koszorú a nyakán, mikor egy férfi odajött egy köteg pénzzel, hogy megvenné a motorját. Az üzlet beindult. A saját nevéből a jobb kiejthetőség végett elhagyott egy „r” betűt, s így Parilla-ként lettek ismertek és elismertek kétkerekűi. Sportcélú motorjai nagyon kelendőek voltak, így a robogógyártás beindításába nem a kényszer, csak a lendület vitte bele. A Levriere, avagy külföldön, főképp az USA-ban Greyhound (mindkét nyelven: ’agár’ @[KÉP](Images\2373.jpg)) 1952 januárjában került a publikum elé: kétcsöves a váz @[KÉP](Images\2374.jpg), alagútban vezetett menetszél hűtötte a kétütemű 125-ös háromsebességes (1952-53), később 150-es (1953-59 @[KÉP](Images\0086.jpg)) négysebességes blokkot @[KÉP](Images\2375.jpg). 3,00x12”-os kerekek, könnyeden hullámzó karosszéria, főképp világoszöld [KÉP](Images\2372.jpg) és téglavörös [KÉP](Images\2376.jpg) @festés, bár pár darabon más színek is előfordultak. A kinézet egyenes folytatása a Furetto mutatta útnak, de az elejét is szépen megoldva túlléptek rajta. 149 000 lirás árával (1957) a Vespának volt vetélytársa. A Levriere készült még Svájcban @[KÉP](Images\2377.jpg), Spanyolországban, meg mint említve volt, Svédországban @[KÉP](Images\2378.jpg). Még 1952-ben volt egy másik tetszetős, bár befulladt próbálkozásuk is, a Turismo, aminek motortér fölötti kupolája (rajta a vezető ülése) sisakrostély-szerűen nyitható föl @[KÉP](Images\0087.jpg) [KÉP](Images\0088.jpg) és a Levriere leváltására is készültek két modern változattal, de végül nem indult be a gyártása @[KÉP](Images\2379.jpg).

# Japánok a startkőnél

Nem szabad elhallgatni azt sem, hogy a Felkelő Nap Országában 1946-ban egy hónappal a Vespa előtt született meg (igaz, ez évben még csak a 6 db-os nullszéria) az első japáni robogó, a békeévek amerikai scootereinek formavilágát követő (a Powell Streamlinert mondják mintának, bár az sokkal könnyedebb @[KÉP](Images\0038.jpg)), az ország legnagyobb fémkonszernjének ujjgyakorlata, a Fuji Rabbit (’nyúl’): 135 cm3-es oldalt szelepelt négyütemű, 2 LE, 55 km/ó @[KÉP](Images\0089.jpg) @[KÉP](Images\2862.jpg). Későbbre, de még 1946-ra tehető a második japó, a Mitsubishi Silver Pigeon (’ezüst galamb’) hasonló előélettel @[KÉP](Images\0090.jpg). A nemzeti össztermelés, miután más cégek is beszálltak, óvatosan kúszott fölfelé: 1954-ben 50 000 db, ’58-ban már 113 000 db volt. Egész Japán a demilitarizálás okán amerikai katonai irányítás alatt állt lefelé egészen a gyárak, olykor az üzemegységek vezetői szintjéig. Így persze nem meglepő a robogógyártás ötlete, valamint a Rabbit és a Pigeon orientációja és angol neve.

# Licencvásárlások

Az olasz zsongást követve két út állt rendelkezésre: vagy megvették legtöbbször a talján előd licencét, vagy önállóan alkották meg más országok is saját robogójukat.

A neves német gyár, az NSU, amely valaha kötőgépekkel kezdte és a két háború között motorkerékpárok készítésében a csúcsra ért, az első, kissé megalázó, de biztos utat választotta; megvásárolta a Lambretta LC gyártási jogát. A minőséget a német precizitás, a sikert a forma és az NSU-Lambretta név garantálta. Jó döntés volt, mert az amerikaiaktól 1950-ben visszakapott szabadság szép dolog (addig azok katonai járműveit kellett javítani), de 700 embernek azonnal munka kellett, nem volt idő saját rollerrel kísérletezni. Az Innocenti a betanuláshoz még ez évben szállított is 800 példánnyi alkatrészt, amit a németek krómoztak, festettek, összeraktak és NSU-Lambretta emblémával láttak el @[KÉP](Images\0091.jpg). Aztán lassacskán a blokkot kivéve már minden alkatrész germán volt (a préselt lemezeket, míg föl nem készültek a gyártásukra, a VW szállította). Öt hónap alatt az eladások alapján a legnépszerűbb robogó lett az NSZK-ban @[KÉP](Images\2022.jpg), sőt, az Innocenti elébe vágva 1951-ben ők adtak el először az USA-ban Lambrettát. A milánóiak többször morgolódtak, mert az NSU számos ponton eltért a licenctől, ám mivel a módosítások csak javítottak az eredményen, végül annyiban hagyták a dolgot. Például nagyobb teljesítményű, megbízhatóbb generátort építettek be (egyszer Noris, másszor Bosch), nagyobb kürtöt (Noris), erősebb kormányszerelvényeket (Magura), német Bing porlasztót (az eredeti Dell'Orto se volt rossz), könnyebben gyártható első fölfüggesztést (NSU saját), jobb hátsólámpát (Hella), jobb kapcsolót (Hella) alkalmaztak. A kicsit körülményesen készíthető, fekete műbőrös, varrott és sokrugós ülések helyett (szinte az összes olasz gyártó ebbe volt szerelmes) a roller egyszerű vajszín gumilapos nyergeket kapott. A 125-ös berúgós blokkot az Innocenti szállította, de 1954-ben azt is lecserélték saját gyártású önindítós (dinastarteres) 150-esre, ami rugalmasabb volt elődjénél és 6,2 LE-t tudott nyújtani (31,5 % kapaszkodóképesség!), valamint e változatnál már volt parkolófény és műszerfal-világítás @[KÉP](Images\0092.jpg). Rövid ideig egy átmeneti változat is készült: még 125-ös, de már dinastarteres. A térdpajzson ekkor minden szemérmességet félretéve ez állt: Autoroller @[KÉP](Images\0093.jpg). Ez persze szó szerint csak annyit jelent, hogy önmagától guruló, de világos az utalás. Öt év elteltével, 1955 decemberében a 117 045-ik elkészülte után lejárt a szerződés. A németek szemtelen módon, a lényeget nem érintő, főképp esztétikai változtatásokkal, de azért a minőséget is tovább javítva (gondos légszűrés, hatásos szívászaj-tompítás, nyúzhatóbb üléstartó szerkezet) még gyártották NSU Prima D néven 1960-ig (76 911 db) @[KÉP](Images\0094.jpg), viszont végre kinőve a Lambretta bölcsőjéből 1957-től ezzel párhuzamosan készítették a már önállóan tervezett, német alapossággal végiggondolt Prima III [KÉP](Images\0095.jpg) Prima V [KÉP](Images\0096.jpg) típusokat (a III és V itt római szám). Mondják a 150-est „Dreistern”-nek a háromcsillagos- és a 175-öst „Fünfstern”-nek az ötcsillagos embléma nyomán. Hogy a korfestő robogót azért a helyére tegyük megemlítendő, hogy a gyárban ez alatt másfél millió Quickly (’gyorsan’) moped is született (Európában a mopedek csendben végül kb. egy nagyságrenddel többen lettek, mint a robogók).

Készült még Lambretta Franciaországban Lambretta, Spanyolországban Serveta, Argentínában és Chilében Siambretta, Columbiában Auteco (Auto Tecnica Colombiana), Braziliában Pasco néven (kezdetben Lambretta SA volt a titulus, de aztán a cégtulaj Pascowitch neve rövidült márkanévvé). 1955-ben óriási megbízást (350 millió dollár) kapott az Innocenti egy gyár fölépítésére és beüzemelésére az országával minden téren grandiózusat ugrani akaró venezuelai diktátortól, Pérez Jiméneztől, akit aztán '58 januárjában demokratikus fölkelők elzavartak, s az új kormány visszamondta az összes gigantomán megállapodást. Az új garnitúrával azért mégiscsak meg tudtak állapodni és jóval visszafogottabban, de a beruházás végül is elkészült. A venezuelaiak ma is a Jiménez alatt épült utakat, kórházakat, színházakat használják, akárcsak mi, akik az 1870-1910 között épült országunkat lakjuk le, csakhogy mi azt nem hitelből, hanem búzából építettük. Egy másik Latin-amerikai sztori: a korrupt és parádéimádó argentin Juan Perón egy díszszemléjére a Siam cég 75 db Siambrettát szállított az általuk készített több mint 200 000 motonetából és még egyet az elnök gyereklány szeretője is kapott @[KÉP](Images\2598.jpg). A spanyol és dél-amerikai Lambretták nem ritkán hibridek voltak: olykor több alaptípus elemeit kevergették az összeállításkor (pl. az Li II sorozat merev első sárvédője helyett az Ld elfordulósához nagyon hasonlója volt @[KÉP](Images\0097.jpg)). Indítottak be még gyártást (itt-ott csak összeszerelést) Törökországban, Kongóban, Iránban, Ceylonon, Pakisztánban, Tajvanon, Vietnamban @[KÉP](Images\3010.jpg), Indonéziában, Malajziában. A Lambretták klónjaikkal együtt már 1970 előtt elérték a négymilliós darabszámot.

A legnagyobb licences gyártása Indiában valósult meg és ők később dél- és észak-Amerikába, sőt, még Angliába is exportáltak. Az ötvenes években kezdték az Ld, majd Li modellek összeszerelését @[KÉP](Images\2264.jpg), aztán 1972-ben nem csak a jogokat és a terveket vették meg, hanem tokkal, vonóval a gépsorokat, az egész szalagot, valamint ezévtől készítették a Lambro háromkerekű riksát is. A Lambretta védett márkanevet nem tudták megszerezni, ezért egy idő után a Lamby titulust kellett kitalálniuk @[KÉP](Images\2006.jpg). Magának a cégnek a neve eleinte API = Automobile Product of India volt, később SIL = Scooters India Limited lett, de beszédben és néha írásban Scooterindia volt. 1980-81-ben még évi 35 000 db volt a produktum, de jelentkező minőségi gondok miatt (mint nálunk a Pannoniánál: öregedő gépek, újgenerációs, gyakorlatlan munkásgárda) visszaesett a kereslet (’87-ben 4 500 db) és ’97-ben vége lett a gyártásnak. Mivel Bajaj néven arrafelé 1961-től Vespát is készítettek, a két márka párharca Itália földjéről az indiai szubkontinensre tevődött át, de a Lambretta azért kicsit mindig rangosabbnak számított @[KÉP](Images\2267.jpg).

A függetlenséggel (1947) együtt született Bajaj cég ugyan állami tulajdonú, de mindig is a Bajaj család valamely tagja vezette. Rahul Bajaj, aki 1965-ben 27 évesen lett vezérigazgató, Európában tanult és ettől fogva rajongott a Vespákért és még 1960-ban megszerezte annak licencét. Az első példányok 1961-ben már gurultak, és ’70-ben 100 000 db/év volt a tempó. Ebben az évben jelentős választékbővítés történt és ekkor kezdték gyártani az ázsiaszerte az utcaképet azóta is meghatározó Vespa-alapú, háromkerekű személyriksájukat @[KÉP](Images\0910.jpg). Bár 1977-ben lejárt a licenc, de tovább készítették Vespáikat, amiből per lett, de viszonylag olcsón megúszták: az USA-ba, Nagy Britanniába, az NSZK-ba, Hong Kongba tilos volt exportálniuk. A nyolcvanas években Indiába betörő japán és olasz konkurenciával a harcot minőségjavítással vették föl @[KÉP](Images\2865.jpg), de mellettük szólt a honi beágyazottság @[KÉP](Images\3004.jpg) @[KÉP](Images\2937.jpg), a meglévő szerviz- és kereskedelmi hálózat, a megszerzett vásárlói bizalom @[KÉP](Images\2625.jpg) és a tartós olcsóság (itt volt messze a legkisebb költségű a Vespák gyártása). Ekkor már a termelés egyre nagyobb részét mopedek és kismotorok tették ki. 1999-ben pimaszul 65 millió $-os ajánlatot tettek a Piaggio 10 %-os tulajdonrészére, de az üzlet kútba esett. Ma is élnek és termelnek @[KÉP](Images\0098.jpg). A kilencvenes években nálunk és Kis-Jugoszláviában is kapható volt Bajaj-Vespa 150 000 Ft körüli áron, sőt, egyes kamionok vásárlásakor ráadásnak is adták, de nem sokat láttam az utakon.

Olaszok mellett nem csak német (a Hoffmann-Vespa blokkját kiváló minőségben az JLO készítette), francia, brit, indiai ifjak feszíthettek honi gyártású Vespáikon, hanem ha az illegális másolást és a kudarcos vállalkozásokat is hozzávesszük, akkor még az alábbi országokban próbálkoztak több-kevesebb sikerrel Vespák életre keltésével: Egyiptom @[KÉP](Images\2864.jpg), Tunézia, Kongó, Törökország, Irán, Pakisztán, Banglades, Kína, Tajvan @[KÉP](Images\2850.jpg), Indonézia, Ecuador, Venezuela, Chile, Brazília, Szovjetunió (majdnem 300 000 db, a legtöbb ponton mm-re azonos hamisítvány), Kanada, Belgium, Spanyolország. Összesen 11 országban készítették mindkét nagy olasz márkát. A Vespák záró összege pontosan kiszámíthatatlan: a hetvenes évek végén már a tízmillió fölött járt, de az indus Bajaj később önmaga túlhaladta ezt a számot, így aztán maradjunk annyiban, töméntelen.

Nálunk, a szocialista tömbön belül is volt példa gyártási jog átadására: a lengyel Osa M50 [KÉP](Images\0099.jpg) @licence alapján született a román URMW. Nagyon kevés készülhetett belőle, nem is tudok gyűjteményről, amelyikben megtalálható lenne és élő embert sem találtam, aki tényleg látott ilyet. Csak egy lengyel meg egy román volt, aki hallott róla, valamint egy-két könyvben említik. Az is lehet, hogy nem gyártás, csak összeszerelés volt. A donor Osát Berecz Zoltán ismerősömnek a hatvanas években volt szerencséje kipróbálni, mikor az Adriára menő lengyel tanárkollégáit látta éjszakára vendégül. Nem épp csúcsjelzőkkel, de azért elismerően mesélt róla: Tohonya egy szerkezet, de azért tisztességesen megy. Jellegzetesen szélesedő lámpafeje harcsára, vagy teli-pofájú hörcsögre emlékeztet @[KÉP](Images\1937.jpg). Az Osa jelentése, akárcsak a Vespáé ’darázs’, de a hasonlóság itt véget is ér.

A következő változat, az M52 terveit India is megvette, s amíg teljesen be nem üzemelték a gyárat, testvéreink 6 000 db-hoz való alkatrészt küldtek a betanuláshoz @[KÉP](Images\0100.jpg). Ez komoly szám, hisz Varsóban is csak kétennyit szereltek készre. A „megvette” helyett talán pontosabb volna a „megkapta”, ugyanis Indiának Angliával, de különösen az Egyesült Államokkal szembeni dacoskodását a szocialista tábor igen jónéven vette, s erejéhez mérten jutalmazta (a lengyelektől kaptak még összerakni való vonatokat is: halászni tanították őket). Szóval az indus Escorts Ltd cég gyártotta az Osákat (meg a szintén lengyel Ursus traktorokat), majd az 1963-ban Varsóban rajzolt, ám ott hamvába holt Osa M55 terveit fölhasználva Indiában elkészítették a nem csak külsőségekben újat hozó Rajdoot Rajhanst @[KÉP](Images\0101.jpg). A lengyel elképzeléshez képest megnyújtották a vázat, így hátrébb csúszott a blokk, ergo szabad lett a lábtér @[KÉP](Images\2863.jpg), hátra pótkereket csavaroztak @[KÉP](Images\2915.jpg). Egyébként ez a vállalat még rengeteg (úgy négymillió, ott mások a dimenziók) SHL-variációt (lengyel motorbicikli, persze ez is a sokakat megihletett szellemi zsákmány DKW RT 125 @[KÉP](Images\2902.jpg) származéka @[KÉP](Images\2916.jpg)) is kínált a dél-ázsiai piacon, mígnem 1995-ben lenyelte a Yamaha, s jött a termékváltás.

Hasonló volt a JAWA kalandja is: Indiában a JAWA 20 @[KÉP](Images\0102.jpg) bázisán sok helyi robogócskát meg törpemotort készített az Ideal cég Yezdi néven @[KÉP](Images\2917.jpg) @[KÉP](Images\0103.jpg) JAWA 250-es és 350-es motorkerékpárok mellett @[KÉP](Images\2918.jpg). E gyárban próbálkoztak még Čezeta 502 robogó készítésével is, de az rövidesen befuccsolt.

A második módszerrel, az önálló robogó kifejlesztésével Európában sokan próbálkoztak, de sikerük általában korlátozott volt: a százezres darabszámon többen túlhaladtak, a kétszázezret elérőket egy hatujjú kézen meg lehet számolni (IWL, NSU, Manet-Tatran, Goggo, Vespa, Lambretta), a háromszázezret pedig a Lambrettán és a Goggo- meg Vespaféléken kívül nem lépte át senki (a Vespához soroltam az alább tárgyalandó Vjatkákat, a Goggo-hoz meg a Tulákat).

Az előbbi számok a „valódi” robogókra vonatkoznak (100 köbcenti, de inkább fölötte), a törperobogókat (50 cm3) némelyik gyár szinte ontotta, pl. a Puch DS és változatai túlhaladták a 320 000-et, a Simson kisrobogói az 1 200 000-et.

# Lenyúlások: Tula, Vjatka

Létezett egy harmadik út is, de ez tisztességtelen volt: a subler gátlástalan használata. A Szovjetunióban Hruscsov alatt bekövetkezett gazdasági fordulat a lakossági igények kielégítésére lényeges hangsúlyt fektetett és így került képbe a robogó, mint a kisember ideális járműve. Az Összoroszországi Motorkerékpár-gyártási Hivatalban (merthogy ilyen is volt) úgy ítélték meg, kár a termelési stratégiában fajsúlytalan motoroller kifejlesztésére erőforrást lekötni, ezért az 1956 június 19-ei minisztertanácsi döntésre előkészítésképp két sikeres külföldi robogó rajzait terjesztették föl. A fejbólintás után egy az egyben, de pimasz pontossággal ám, koppintották az 1955-ös német Glas Goggo T55 200 [KÉP](Images\0104.jpg) és Tula 200 @[KÉP](Images\0105.jpg) [KÉP](Images\2711.jpg) néven 1957. 01. 27-től a Rigánál, vagy Dnyepernél (ezek is szerzemények) lényegesen jobb minőségben gyártották a Tulai Gépgyárban (álcanév, valójában fegyvergyár). Ez lett a robogók egyik masztodonja a maga 155 kg szárazsúlyával: a mintától 15 kg-al nehezebb (és 3 LE-vel erőtlenebb a gyenge benzin miatt). Ekkora, már az ár-apályt is befolyásoló tömeggel rajta kívül Európában csak a Dürkopp, a Heinkel, a Strolch, a TWN Contessa és a Bastert henceghetett (Nahát! Ezek a németek! Az 1964-ből való 125-ös Vespám 85 kg). Hamisítatlan békeharcos lendülettel irreális tervcélokat tűztek ki: 1956 végéig 2 500 db, ’57 végéig 30 000 db. A hatvanas évek elején négyütemű blokk fejlesztésébe fogtak, de ezt ’64-ben a Silka négycsövű légvédelmi páncélos munkái miatt abbahagyták.

Nem sok esélyét láttam annak, hogy valaha is sikerül Tulát szereznem, de ott ért szerencse, ahol álmomban sem gondoltam volna: egy kétnapos milánói börze utolsó óráiban nem-fogunk-semmit-hazavinni áron vettem egy lett (!) társaságtól (300 €, gyönyörű, hiánytalan állapot, előző napi induló ára 850 volt).

A másik zsákmányrobogó a Vespa volt. Bár kezdetben úgy indult, de ez végül nem egy konkrét típus másolását jelentette, hanem az 1954-es 150 (VL1-es sorozat @[KÉP](Images\0106.jpg)) és az ez év legvégén kijött 150 Gran Sport [KÉP](Images\0107.jpg) hibridjét hozták létre pár szovjet adottság által megkövetelt módosítással. A teljességhez tartozik, hogy volt a Vespán túl Lambretta mintarobogójuk is. Mindkettőt 2 000 km-es próbafutásnak tették ki, amin a Lambretta kicsit jobban vizsgázott, de megbabonázta őket a Vespa világsikere.

Kezdetben kemény direktíva mondta ki: Nincs idő kísérletezésre, ezért mindent pontosan lemásolunk, semmit nem módosítunk! Ez a parancs a blokk újraalkotásánál még csaknem100 %-ig érvényben volt, de a fölépítményi munkához érve kicsit puhult a dolog: az alap tehát a 150 (VL1) volt, a Gran Sportról csak néhány dolgot vettek át, úgy mint aluból öntött lámpafejes kormány (a VL1-é csőkormány, lámpafej az első sárvédőn), egybeülés (a másik lengőnyerges), nagyobb benzintank, hátul egyesített rugó meg lengéscsillapító, 8 helyett 10"-os abroncsok (egyeztetve a Tulával). Amit ők adtak hozzá: vastagabb acéllemezek a karosszériához (7 kg többlet), saját csomagtartó, erősebb a hátsófék pedálja (a startnál még az olasszal azonos volt, de hamar újítottak), porlasztó (a légszűrő maradt a Vespáé), hátsó lámpa (a Tuláéval azonos, eredetileg a Goggon lévő német Hella gyártmány), középsztender helyett jobbos oldaltámasz, önállóan rajzolt a turbina beömlőoldali vaslemez védőrácsa, a kormányon a fék- és kuplungkarok meg a berúgó kar a mintáétól erősebb anyagú öntvény (alu helyett acél), az eredeti, karosszérián kívülről kezelhető benzincsap helyett a szokványos és elég vacak szovjet benzincsapot kapta, a tanksapkát meg ellátták olajadagoló pohárral - egy tank benzinbe ennyi olaj kell (akkor még nemigen voltak keverék-kutak és tegyük hozzá, sokáig nálunk is csak a nagyobb helyeken @[KÉP](Images\2239.jpg) @[KÉP](Images\2238.jpg) @[KÉP](Images\2285.jpg) @[KÉP](Images\2464.jpg) @[KÉP](Images\2693.jpg)). Az olaj adagolásának ez a módja akkoriban amúgy eléggé elterjedt volt @[KÉP](Images\2743.jpg) @[KÉP](Images\2744.jpg). A lámpafejet egy, már az országon belül sorozatban készített eléggé nagy reflektor miatt a Vespáénál csodálkozóbb szeműre öntötték (a Tula 200-é is kicsit nagyobb az eredetinél @[KÉP](Images\2431.jpg) @[KÉP](Images\2433.jpg)), valamint a km-óra is bemutatkozott már egy korábbi motorkerékpárjukon. Megmaradtak a Vespa 150 háromfokozatú váltójánál, kicsit tarajos dugattyújánál és háromcsavaros hengerfejénél. Az aluöntvények; blokkfelek, blokktartó bumeráng, első agy, Dnyepropetrovszkból jöttek. A motor a csökkentett kompresszió miatt csak 5,5 LE-t tudott, de cserébe azt ette, ami volt: 66 oktános benzinből 50-es tempónál 3,1 litert. Papíron 70 km/ó volt a legnagyobb sebessége, de állítólag elég sokat 80 fölé is lehetett hajszolni, nagy volt a szórás. Öszvérjüket a fantáziadús VP 150 típusjelzéssel látták el, és Vjatka márkanéven Vjatszkije Poljaniban állították elő @[KÉP](Images\0108.jpg), @[KÉP](Images\0109.jpg). 1956-ban 10 darab készült még jobbára kézi munkával, aztán ’57-ben beindult a gépsor: 1 665 db, ’58-ban 16 600 db, a következő évben a siker miatt 30 %-al túl is teljesítették a tervet, ’62 márciusában megvolt a 100 000-ik @[KÉP](Images\2391.jpg) @[KÉP](Images\2958.jpg), ’66-ban pedig a 290 467-ik után jött a típusváltás.

Az M8-as csavarokra a szovjetek ekkoriban kizárólag 14-es hatlapfejet készítettek, kivéve a Vjatkához: az olasz minta alapján 13-ast. A szerszámkészlet 13-as villáskulcsára ezért nagyon kellett vigyázni, mert országszerte beszerezhetetlen volt, így aztán lopták is rendesen. A gyár viszonylag gyorsan reagált: a baloldali oldalbuborék ajtajára elég jó zárat tettek.

Amikor megjelentek a szovjet utakon az újszerű, szokatlan alakú Vjatkák, vicces mondatoknak lettek céltáblái: Alacsonyan repülő szék, WC kerekeken.

Vjatkának hívják a városka Tiszányi folyóját. Maga a hadigyár (mert vajon mi egyéb lehetne a Vjatszko-Poljanszkij masinosztrojítyelnij zavód) 1940-ben épült föl Moszkva és az Ural között félúton attól a fölismeréstől vezérelve, hogy az ország haditermelésének jó része Krivoj Rog - Zaporozsje - Harkov körzetében volt található, aminek védelme a nyílt rónák miatt bajos. Az oroszok Ruhr-vidékét az I. világháború végén az intervenciókor Vilmos császár csapatai rövid időre meg is szállták és 1920-ban az előrenyomuló lengyelek is fenyegették. Az utóbbiak ellen küzdő bolsevik haderő politikai biztosa Sztálin volt. Élete végéig kiengesztelhetetlenül gyűlölte is őket: szóhasználatában gyakorta Trianon fattyaként utalt Lengyelországra. Törlesztésképp az 1939-ben harc és hadiállapot nélkül kezére került lengyel katonatisztek és csendőrök közül 1940-ben húszezret halomra lövetett. Tarkólövéshez a maguk e pokoli munkánál csütörtököt mondott Moszin-Nagant forgópisztolyai helyett az akkor épp jó szomszéd németektől kapott bőröndnyi Waltert használták. Minket csak megvetett, de ez is jól látszik a mai határokon. A háborús években, a gyárban a davajgitár (PPS 41) készült, majd a béke beköszöntével a hadicélú termelés megcsappanását követően korcsolyákat, gramofonokat (1946-55, 450 000 db), állatketreceket és csapdákat, birkanyíró ollókat, IZS motorkerékpárokhoz oldalkocsikat készítettek @[KÉP](Images\2956.jpg), s eztán a motorollerekkel mértek újabb csapást az imprlizmusra. Az első sárvédő csúcsán egy alumíniumból öntött majd festett vörös lobogó ötágú csillaggal hirdette az eszme és a gyár diadalát @[KÉP](Images\0110.jpg). Négy év után lespórolták: gondolták az eszme elég erős, e nélkül is győz. Gyártottak robogójuk mellé köthető oldalkocsit is, de mivel a rettenetes útviszonyok mellett szinte használhatatlanok voltak, valamint ebből kifolyólag nagyon meggyötörték a Vjatkák önhordó lemezvázát, nem terjedtek el @[KÉP](Images\2957.jpg).

Csak nagy szerencsével tudtam Vjatkához jutni: jó emlékű Bócsi Gyulától, a Mátészalkai Veteránklub azóta elhunyt vezetőjétől kaptam. Majdnem hiánytalan volt, ami meg még hibádzott, azért a tulás lettek túrták föl a furgonjukat. Később szintén Gyula bácsitól vettem a bár viseltes, de bontatlan Tulicámat.

A Piaggio, miután 1956-ban a sajtóból értesült a plágiumról, levegő után kapkodott. Szaladgált fűhöz-fához, de per nem lett a dologból, mert a Szovjetunió nem tartozott a nemzetközi licencvédemi rendszerhez. Tehetetlen dühében annyit tudott tenni, hogy kiállításokon a magáéi mellett mutogatott egy beszerzett fattyút: „Íme, egy szolgai, de silány másolat”. Aztán lassan megbékélt, mert belátta, hogy szinte mindegy, mi történik a számára piacot úgysem jelentő vörös birodalomban. Ám mikor a SZU a hatvanas évek elején mintha-Vespáját nyugatra akarta exportálni, betelt a pohár. A nemzetközi helyzet (ami ugyan alapesetben egyre fokozódik) ekkor már rendezettebb lévén a Piaggio perrel és azzal fenyegetőzött, hogy amely országban fogadják a Vjatkát, oda ő Vespát nem szállít többet @[KÉP](Images\2961.jpg). A szovjetek nem hivatkozhattak a háborús jóvátételre, hisz országukban a kis olasz egységek nem sok kárt tettek. Létszámuk jelképes volt (Mussolini csak mutatni akarta, hogy ő is van és nem marad ki egy diadalmasnak ígérkező hadjáratból), harci szellemükre a „kelletlen” jelző is erősen túlbecsülő, a doni áttöréskor a magyar és román csapatokkal együtt ők is fölmorzsolódtak, de a legjobb tárgyalási alap az volt, hogy nem a Béke Hadserege szabadította föl őket (Triestnél Tito azért próbálkozott, már az új neve is megvolt: Trst, tudják, ott Krk mellett).

A szovjetek fájó szívvel letettek hát a devizás exportról (állítólag néhány darab mégis bejutott az USA-ba), így Vjatkájuk döntően belföldre készült, de ha exportáltak valamicskét, akkor főleg harmadikvilág-beli országokba szállítottak, meg egy kevés azért került Bulgáriába [KÉP](Images\1273.jpg) és Lengyelországba is, de a hivatalos behozatalon túl elég sok ment be „tiszti export” keretében a szovjet katonákkal (gaszpagyi okkupánti @[KÉP](Images\2518.jpg)) való csencselés gyümölcseként és néhányat NDK-s rendszámmal is lehetett látni. Egy łódźi börzén a terítékről fölemeltem egy Vjatka térdlemezére való első csomagtartót. Az eladó rákérdezett; aztán tudom-e mi ez? A sikeres vizsga után bizalmasan elővett a zsebéből egy Vjatka emblémát, s azt is fölajánlotta. Én balga, csak a csomagtartót vettem meg. Odébb meg egy ötvenes évek elejéről való Vespát találtam, amin az eredeti lámpafejes első sárvédő helyett a Vjatkáé, egyszerű csőkormány helyett a Vjatka fényszórós öntött kormánya volt. Kutyultsága miatt megijedtem, pedig nagyon olcsón adták volna. Én ökör.

A német Glasnak a rajta esett sérelem ellenére jószerével hangját sem lehetett hallani. Igaz, mire 1957-re kijött a Tula, a Glas már egy éve nem is gyártott rollert, de azért egy halk szurka-piszka mondatra nekik is futotta: „A látvány stimmel, a minőség nem”. A befulladt vjatkás akcióval egyidőben a Tula 200-ból viszont az NSZK-ba és a Be-Ne-Lux országokba tudtak egy keveset exportálni (azért csak keveset, mert a minőség tényleg nem volt az igazié).

Vjatszkie Poljaniban 1966-ban előálltak egy új változattal @[KÉP](Images\2954.jpg): a már bevált '57 mintájú blokkot beletéve egy keményebb vonalú, saját fejlesztésű karosszériába, ami elemeiben az olasz nagyokat idézi: az első sárvédő a Lambretta Li3-é (elöl nem húzták eléggé le, jön is onnan rendesen a sárpermet @[KÉP](Images\2689.jpg)), az önhordó térdpajzs-padlólemez még mindig az '54-es Vespáé, de a test már csővázkeretes @[KÉP](Images\2180.jpg). Az áttervezés fő oka a Vespa-alkat két hátránya, ami a szörnyű szovjet utakon igencsak előtérbe került: az alacsony építés (unos-untalan fölhasalt, vagy fölakadt) és a rövid tengelytáv (1 200 mm, bólogatás – bukdácsolás a csapnivaló utakon). Bár a blokk lényegileg változatlan, azért kicsit nőtt a kompresszió, lapos lett a dugattyútető és a kihajtás is módosult: kerékagy helyett lánckerék, elhelyezése viszont egyéni: korábbi helyéről, a hajtott kerék jobbjáról egy baloldali féloldalas lengőkarként funkcionáló láncbura elejére ültették a hátsó kerék elé, tekintélyesen megnyújtva ezzel a tengelytávot és középre húzva a súlypontot (bizony nem ártottak vele) @[KÉP](Images\2332.jpg) @[KÉP](Images\2018.jpg) @[KÉP](Images\2019.jpg). Ezen az elrendezésen is érezni a Lambretta Li hatását, csak a meglévő blokk fölhasználási kényszere miatt kissé erőltetett, a láncbura öntvényének kidolgozása pedig még a szokott szovjet kvalitásnál is gyengébb: kifejezetten silány, de ennek ellenére a fölösen sok anyag miatt kellően erős (ki tudja, melyik népi kohó lett megbízva a gyártásával). A láncbura és a hátsó futómű ezen egysége egy ravasz, nagy, hengerpalást-alakú excentert tartalmaz @[KÉP](Images\2432.jpg), amivel a blokk előre-hátra tolható: így megoldva a láncfeszítést. Engem a karosszéria stílusa nem fogott meg, de egy részletet azért szépnek mondanék: az eléggé terjengős reflektorház öntvényét @[KÉP](Images\0112.jpg). Kalinyingrádtól Kamcsatkáig árulták 1973-ig Vjatka 2 @[KÉP](Images\2529.jpg), majd miután betettek egy a maga idejében merészen modern és megbízható HALL gyújtásegységet (kétkerekűek között először a Babetta moped kapta 1970-ben) és a körvonalakon kicsit igazítottak, 1974-től Elektron néven @[KÉP](Images\0113.jpg) (ez már 7 LE-s, max. 70 km/ó). Emez 1979-ig készült, aztán még öt évig hozzá az alkatrész. Becsületükre legyen mondva az orosz elektronikák rossz hírére rácáfolandó: a gyújtáshoz tényleg soha nem kellett nyúlnom. A törzsfejlődésnek volt egy zsákutcája: 1965-ben, miután a Vjatka 2-t bemutatták és már a gyártósor fölszerszámozásánál tartottak, a Minyszki Motorkerékpárgyárban tervezték meg és készítették el a Vjatka 3 mintapéldányát 175-ös hengerrel, a balodali berúgó mellett önindítóval, kerékkel együtt forduló első sárvédővel, még a vespás első vollával, jobboldali gépészettel, de ez csak szalmaláng volt @[KÉP](Images\0114.jpg).

A szovjet robogók elnevezésében nagy a következetlenség, ehhez viszont végig konzekvensen ragaszkodtak: 1957-es név: Vjatka, modell: VP150, 1966-os név: Vjatka (szóban azért mindenki hozzátette, hogy kettő), modell V-150M, 1973-as név: Elektron, modell V-150M. Hivatalosan Tulica néven is két egymást követő típus jött ki, ám a másodikat, a műanyag idomokkal spékeltet a nép rögtön az Új előnévvel illette @[KÉP](Images\2536.jpg). Az újabb Tulafélék hátul kétkerekű teherváltozatait (a Turisztét @[KÉP](Images\2357.jpg), a Tulicáét @[KÉP](Images\2356.jpg), az Új-Tulicáét [KÉP](Images\2358.jpg)) meg egységesen Muravejként (’hangya’) anyakönyvezték.

Ha eltekintünk a jogosan jóvátételnek, illetve hadizsákmánynak minősített német licencek és komplett gyárak eseteitől, akkor sem állt soha távol a szovjet-orosz gondolkodástól a koppintás @[KÉP](Images\2438.jpg). A harmincas években az angol és amerikai motorokat másolgatták, majd így született a negyvenes években amerikai mintára a Pobjeda, a ZISZ, az ötvenesekben a Volga. Mikor a hatvanas-hetvenes években a szovjet kisembereknek olasz filmeken Vespaként visszaköszönt a Vjatkájuk kihúzták magukat: ezt a miénkről lopták! Nem vicc, tényleg azt hitték. A Cinecittà műveinek volt egy erősen balos vonulata, amit Iván is nézhetett.

A szovjetekhez hasonló serénységgel zabráltak a bolgárok, japánok, kínaiak, de olykor a kisebb-nagyobb nyugati cégek is (volt is per belőle bőven), és tegyük hozzá pironkodva: mi is. De ez tulajdonképp természetes, Róma sem fizetett az etruszkoknak a csővezetékért meg a boltívért, Európa sem Kínának a selyemért meg a porcelánért. Amire valahol rájöttek, az már közös kincs, csak a jog megpróbál ezzel szembe menni. Bárhogyan is ítéljük meg, ez a dolog nem más, mint a fejlődés egy korai stádiuma. Nádas László ipari formatervező, a Tünde robogónk külalakjának egyik alkotója elkészítette egy kávéfőzőgép burkolatát, s hogy milyen jól sikerült bizonyítja: a kínaiak, spanyolok, de amire igazán büszke, az olaszok is lekopírozták. Mire 1964-et írtunk Hruscsov alatt enyhült az egymásnak feszülés, és nem volt többé ildomos a direkt lopás. A Moszkvics 403 motorjának és a 408 kültakarójának tervezésében már nyugati mérnökök és művészek is részt vettek, 1967-ben pedig szabályosan megvették a FIAT 124 licencét (bár aztán alaposan átgyúrták). A háború előtt is már komoly ipari múlttal bírt országok; Csehszlovákia, Németország keleten rekedt része, de még valamelyest Lengyelország is rangon alulinak tartották a kopírozást, s ezért a kétkerekűek területén saját útjukat járták.

Vissza a robogókhoz! Az én Elektronom 1977-ben talált gazdára Munkácson, majd tulajdonosával együtt rögvest áttelepült hazánkba. Ám ez az illető csak stróman volt, a fentebb említett Berecz Zoltán (a Kandó volt tanára, nem a politikus) hozatta be ily módon magának a robogót. 15 évig jártak együtt nyárban, fagyban, barátságban. 1985-ben Mozaik utcai motorvizsgáztatás közben láttam meg először járgányával, de ekkor még nem ismerkedtünk össze, csak a szemem guvasztottam (én egy MZ TS125-el voltam). Egy kisebb esés után Zoli bácsi konstatálta, hogy már gyengül, nem bír a 128 kilós rollerrel és 1992-ben ez lett az első robogóm: újsághirdetésre reagálva hívott föl Berecz úr. Nem csak az említett esés győzte meg arról, hogy el kell válniuk, hanem ki akarta cserélni a főtengelycsapágyakat, de Magyarországon, sőt a szovjeteknél sem volt kapható (legalábbis ő nem jutott el a forrásig), csak egy angliai lehetőség csillant föl előtte, de az meg rettenetes pénzekért (8 000 Ft/db, amikor az egész robogót én 9 000-ért kaptam meg). Ez egy nagy átmérőjű, de keskeny csapágy. Kínjában egy azonos külső-belső átmérőjű, de szélesebb csapágyból köszörültetett le, ám egy milliméterrel még így sem stimmelt (ha tovább vékonyítják, szétesik a kosár). Így aztán ízekre szedve került a gép a pincémbe. Én nem sokat vakaróztam, összeraktam a nem is túl rossz saját csapágyaival és használatba vettem. Miután föllebbent előttem a fátyol, hogy ez egy sifrírozott Vespa (bevallom, ehhez nyolc év kellett), a csapágybeszerzés útja egyértelművé és nem is drágává vált (olasz gyártmány, de azóta kapható olcsóbb japán is). A masina nehéz, magas és meglehetősen instabil (igaz, a szilentjei már nem a régiek). Van egy furmányos megoldása; a tankja szükség esetén, mint a csónakmotoroké, középfogantyújánál megragadva kannaként megsétáltatható a legközelebbi benzinkúthoz (letenni körülményes, mert ott az alján a benzincsap). Nem csak a szociológia és a kibernetika minősülhetett imperialista áltudománynak, de az ergonómia is feketelistás lehetett a szovjeteknél, mert berúgáskor a jobb vádli belső feléről az utas lábdeszkája törvényszerűen lenyúzta a bőrt (mivel könnyen indult, hat megmaradt). A régi tulajdonos még évekig majd minden találkozásunkkor megajándékozott itt-ott föllelt pótalkatrészekkel, ugyanis volt neki egy szétkapott roncsa is. Emezt a Latorcából fogták ki Munkácson az ott lakó távoli családtagjai. Az eredeti, számunkra ismeretlen gazda, valószínűleg mikor az öszvérje makacskodott, azt egy hídról bedobta. Elég pipa lehetett. Á m az is megeshet, hogy a lopott jószágot futkározás után a tolvaj ezen egyszerű módon tüntette el. Szóval Berecz úr hajdan ezt a rokon találta krákot is áthozatta. Drága Zoli bácsi ma már égi robogójával az örök aszfaltmezőkön falja a kilométereket.

Az amszterdami Freek sógorom mesélte, hogy a hatvanas-hetvenes években gyerekként többször megbámulta, hogy a város csatornáinak kotrásakor az uszály megtelik roncs biciklikkel, mopedekkel és itt-ott robogókkal. Ilyenkor keríti a magamfajtát ez az érzés a hatalmába: Hogy miért nem voltam akkor ott!

Várady György 1964 és ’69 között járt Lwówban (Lvív, Lvov, Lemberg) egyetemre és ’65-ben vett egy bár korai gyártású, de szinte használatlan (150-200 km volt benne) Vjatkát három kicsempészett farmer áráért. Meleg szavakkal emlékezik meg róla: „Nagyon szerettem. Az egyetem végéig sokat használtam, megbízható volt, nem igazán volt vele gond és ezzel a fehér robogóval megjelenni egy randevún, majd a lánnyal együtt furikázni komoly startelőnyt jelentett.”. Azért faggatásomra előjött az is, hogy egy idő után a berúgó-mechanizmus meghibásodott, de mivel kis lökésre azonnal indult, nem járt a dolog végére, valamint megnyugtató biztonságot csak egy marék gyertya megléte adott. Utóbbi egybecseng az én tapasztalatommal: bármilyen gyertyát is tettem be a Vespámba, 2 000 km után cserélnem kellett, pedig az 1:50-es keverékkel ment, nem úgy, mint a Vjatka, ami 1:25-el. Az egyetemet befejezvén, hazajövetel előtt több mint 60 000 km-el adta tovább az akkor már viseltes robogót. Elmondása szerint a Vjatka igen kedvelt jármű volt az ötvenes-hatvanas években @[KÉP](Images\2023.jpg), néhányan még indexszel is ellátták kedvencüket @[KÉP](Images\2276.jpg). Az elérhető kategóriában ettől népszerűbbek csak a nemszovjet autók voltak: háborús vagy azelőtti német személykocsik (például Opel Kapitän) és a harcok alatt az amiktól kapott, de ekkor rendszerben már nem tartott és kézen-közön a lakossághoz jutott Jeepek. Mondta, hogy Tula 200-asokat is lehetett látni az utakon, de azok után sokkal kevesebben fordultak meg @[KÉP](Images\2905.jpg). Az erősen lengyel jellegű, a kitelepítés ellenére jelentős lengyel lakossággal bíró városban (Stanisław Lem is itt született) a hétköznapokon nem nagyon macerálták a rendőrök a közlekedőket, de hétvégén rendszeresen tartottak ellenőrzéseket. Nem volt kötelező és nem is használtak bukósisakot a motorosok, de ő vitt ki magának egy magyart, mert arrafelé veszélyesen vezettek, bár őt soha nem lökték föl.

Ha már a Jeepek szóba jöttek, had monjam el, hogy egyszer a térdemet csapkodtam, mikor Budán láttam fölírva egy Lada Niva hátuljára: Йээп.

A szovjetek a motorollerjeiket a hetvenes években annyira már nem tartották becsben, hisz a divat lassan ott is túllépett rajtuk. Az amúgy is olcsón induló Vjatka 350 Rubelje (a 125-ös motorkerékpárokéhoz illesztették) után a Vjatka 2 ára mégalacsonyabb volt: 1973-ig 300 Rubel, bő kéthavi fizetés, kb. 5 100 Ft, vagyis nálunk egy Tatran árának fele. Ekkor még ezt is lejjebb engedték és ez maradt az 1979-ben kihalt Elektroné is: 270 Rubel (4 600 Ft). A Tula Turiszt @[KÉP](Images\0115.jpg) (gyártva 1967-78, 11 LE) hetvenes évekbeli ára 450 Rubel (7 600 Ft), majd a kicsit karosszériájában egyszerűsített, de motorjában erősített Tulicának [KÉP](Images\0116.jpg) 475 Rubel volt (szerszámos fiók nyet, balsój i motorícseszkij a kipufogó, prosztój a csomagtartó, gerojícseszkij a 14 LE, praktícseszkij a berúgó, 1978-86), míg a zárómodellé, a műanyag idomokkal spékelt Új Tulicának 525 Rubel (8 900 Ft, 1986-89). Azért nem voltak már kezdetben sem olcsók és drágultak később a Tulák ilyen bántón, mert a visszaemlékezések szerint mind több és több lett a fölösen fölvett munkások száma és a gyártásra magára is egyre nagyobb adminisztrációs vízfej nehezedett. Az Új Tulicák mellett azok blokkjával egy off-road motorral @[KÉP](Images\2909.jpg) próbálkoztak, de 1990-től már csak e terepmotor 50 cm³-es változatát készítették @[KÉP](Images\2910.jpg), aztán '99-ben ezzel is fölhagytak. Persze nehéz a hajdanvolt árakat az eltérő szovjet és magyar dotációs rendszerek miatt összehasonlítani, de azért mond valamit, hogy nálunk egy Komar moped került 4 200 Ft-ba. Említést érdemel a Tulica (’Tulácska’) névadása: a használói így becézték a Tula Turisztot, hát utódjánál a döntéshozók ezt engedékenyen elfogadták (ritka szovjet hajlékonyság).

A szocialista mintaországban évtizedeken keresztül keserves dolog volt a robogóakkumulátor beszerzése, a dinamósoknál meg még bíbelődhettek a feszültségszabályzóval is. Ennek fényében világos, miért voltak népszerűbbek a lendkerékmágnes-gyújtásos és berúgós Vjatkák (volt ugyan akkujuk, de nélküle is elvoltak, csak a féklámpa és a duda nem hozta a maximumot) a jóval korszerűbb akkumulátorgyújtásos és önindítós Tula Turisztoknál (sokat át is alakítottak mágnesgyújtásúra @[KÉP](Images\1315.jpg)). A nép így aztán a hiánygazdaságban kanyarodáskor jobbára nem indexelt: integetett. Az alább még sokat emlegetett Dr. Kováts Miklós mondta arra, hogy a Szovjetunió mindig a meghaladott, de egyszerű és igénytelen lendkerékgyújtást kérte a Pannoniákba: „Iván tavasszal kikaparja a hó alól, kettőt rúg rajta, aztán megy vele”. Ezen fölül a Vjatka mellett szólt, hogy nála szinte sosem fordult elő túlmelegedés (ha mégis, az a rosszul beállított gyújtás miatt volt, erre figyelmeztették is a tulajokat), amire a Turiszt viszont hajlamos volt. Mivel a kipufogó nagyon közel húzódott a Turiszt és a korai Tulica burkolatához és annak résezéséhez, nyáron sokan a bal lábszárat védendő betekerték azbeszttel, az instabilitásig hatalmas gyári szélvédőt pedig megkurtították @[KÉP](Images\0891.jpg). A Turisztnak kifejezetten jó volt a reflektora és lágy a rugózása, merev a váza, nagy a tengelytávja, viszont ellene szólt a fékezhetetlen étvágya (bizony 5 fölött, míg a Vjatka kb 3-al beérte), a nem túl megbízható dinastartere, a könnyen leugró lánca, ami blokkolhatta a hátsó kereket. Ráadásul volt még egy veszélyes szeszélye: ránézésre senki nem mondaná, de túl magas volt a súlypontja. Különösképp utassal volt félő, hogy fölemeli az orrát. Egy ilyen böhöm robogónál aggodalmaskodónak tűnhetett az előírás: a hátsó csomagtartó terhelhetősége max. 5 kg, ám a föntiek fényében ajánlatos volt betartani, mert tényleg úszékony volt az eleje (különösen rossz lengéscsillapítóval). Pudovejev főkonstruktőr több reklamáló levelezőnek is fölhívta erre a figyelmét. De akkor meg föltolul a kérdés: milyen alapon lehetett ezt Turisztnak nevezni? No, ne csóváljuk annyira a fejünk a régi orosz tódításon, hisz a mai robogók közt zsinórmérték 250-es Vespa magát szerényen GTS-nek: Grandiózus Túrázó Speciálnak mondja, miközben a nyamvadt kis csomagtartóján ott egy matrica: max. 6 kg. Az igazi turista a később vesézendő Heinkel Tourist, ami hátul 25 kg-ot bír, de plusz még a testen belülre 5, a kormány alatti akasztóra 10, a reflektor fölötti lecsapható hordkeretre 5 kg málházható, összes hasznos terhe páratlan: 202 kg @[KÉP](Images\0117.jpg). Még a sportosabbra formázott Heinkel 150 is jó cipelő: hátulra 20 kg rakható, a vezető térde elé 10 kg lógatható. Jól megpakolható túrarobogó volt még a Röhr Rolletta @[KÉP](Images\2875.jpg), a Maicoletta @[KÉP](Images\2876.jpg), a Zündapp Bella @[KÉP](Images\2877.jpg) és a Lohner S200 is @[KÉP](Images\0118.jpg).

Megjegyzendő, hogy a Tula 200 utódjának tervezésekor belefogtak egy négyütemű blokk kifejlesztésébe, de ezt a Silka négycsövű légvédelmi páncélos munkái miatt fölfüggesztették, majd elfelejtették, így a Turiszt prototípusa @[KÉP](Images\2361.jpg) és a sorozatgyártás is a régi JLO motor fejlesztett változatával készült.

1969-ben a tavaszi nap új robogókon csillant meg Budapest Corvin, Szeged, Győr, Veszprém Centrum áruházainak kirakataiban: a szovjet Avtoexport hozott be csalinak pár Vjatka 2-t meg Tula Turisztot (Voszhodok, Uralok, Izsek társaságában) s a kiállítások végén eladták azokat, de ezt nem lehet importnak tekinteni. Az eladás sem ment simán, a később hozzám került Vjatka 2 több mint egy évet búslakodott, mire kitolták a bizományiból. Az érdeklődőket nyilván az alkatrészbeszerzés kilátástalansága riasztotta el, és nem is alaptalanul: ennek a példánynak a szétszedve hozzám került blokkja is szimering (Helyesen talán így kéne: Simmerring?) és csapágy után sóhajtozott. Meglepő módon eredeti alkatrészeket építhettem be, ugyanis bontásra hozzám került egy másik blokk, ami alig használt volt ugyan, de a berúgó esésnél, vagy csak úgy menet közben fölakadhatott valamire, és kiszakadt a blokk azt tartó dudorjával együtt.

Egy mai történet a Robogókrónika Hamisítványok fejezetéből: az arcátlanság csimborasszójaként a 2013-as Milánói Motorkerékpár Kiállításon a kínaiaknak volt pofájuk olasz területen olaszoknak kérkedni legújabb Vespa-másolataikkal. A Piaggio helyén kezelte a dolgot: a csendőrséggel lefoglaltatta mind a 11 kópiát, de ettől sokkal nagyobb csapás volt, hogy a jól dokumentált esemény képeivel telipakolta a világsajtót @[KÉP](Images\0119.jpg). De ha nem hozzák ide a vastagbőrűek termékeiket, akkor jól megélhetnek belőle @[KÉP](Images\3034.jpg) @[KÉP](Images\3035.jpg) @[KÉP](Images\3036.jpg).

# Panni

Most nézzük a német Victoria Nicky [KÉP](Images\0120.jpg) [KÉP](Images\2712.jpg) sugalmazta Pannit @[KÉP](Images\0121.jpg). Robogócskánkat még az ág is húzta: a Csepel Kerékpárgyár nem vállalkozhatott egyedül a gyártásra, ezért szorosan rá volt utalva a beszállítókra (blokk, rugók, porlasztó, gumik, elektromos szerelvények, bowdenek, stb.), s velük örökös vérig és könnyekig menő harcot folytatott a szállítási határidők és a minőség miatt. Így aztán a Panni elégtelen menetszél-hűtése (a gyártás során módosítottak: nagyobb bordákat öntöttek a hengerre és a hengerfejre), a bowdennyúlás miatt sajnos sokszor kiugráló egyes sebessége meg sok egyéb probléma, de főképp gyatra gyújtása miatt olykor hamar a MÉH-telepen végezte. A gyújtótekercs belső lakkszigetelése fölhevülten már nem szigetelt annyira és így nem volt meg a kellő gyújtófeszültség. Az elkeseredést tetőzte, hogy új tekercset vásárolva sem szűnt meg a probléma. Hűtőbordái is túl sűrűn álltak, s közüket erőltetett menetben a mérsékelt szél nem tudta jól kiöblíteni (70 kg-tól többel nem nagyon lehetett terhelni). Eredetileg a székesfehérvári Vadásztölténygyárban készített ötvenes blokkot nem az áramlást azért mégiscsak nehezítő hűtőalagútba, hanem a Berva moped nyílt fölfüggesztésébe tervezték, így aztán a kis robogót túlsúllyal vagy hegyi járatban ajánlatos volt időnként lihegni hagyni (leállítom, pisilek, elszívok egy cigarettát, ráköpök a hengerre, ha már nem sistereg, megyek tovább). A csomagtartója, ami majdnem pont megegyezik a Nickyével, se sokat bírt: nagyon könnyen ráereszkedett a hátsó kerék fölötti burkolatrészre s behorpasztotta azt. 1958 és '60 között a Csepel Kerékpárgyárban, majd '60-tól '62-ig az egész gyártósor átadása után a felnémeti Egri Finomszerelvénygyárban a Berva patak völgyében testvérével, a Berva mopeddel együtt készült. Az árát a kereslet csökkenése miatt 1962-ben 6 500-ról 5 500 Ft-ra kellett leengedni @[KÉP](Images\2195.jpg) @[KÉP](Images\2350.jpg).

A blokk nem Nicky ihletésű, csak a váz és a karosszéria @[KÉP](Images\0122.jpg). Faragó László, a Pannik és a Berva mopedek tudója és szakírója, köztünk szólva, tompítva a dolog élét „modellhű konstrukciónak” nevezte. Hogy szétkenjük a dolgot: nem csak nekünk szolgált a Nicky mintául: pont ilyen a svéd Fram (’előre’, ahogy a legendás Nansen-féle sarkkutatóhajó neve is ez volt – olcsó imázsátvétel), csak az pedálos @[KÉP](Images\0123.jpg), meg a Simson KR50 se nagyon más @[KÉP](Images\0124.jpg) (ők az első sárvédő fölötti pajzsra tették a fényszórót). Ritkamód kényelmetlen a kormánymarkolatok állása, hamar megfájdulnak a csuklók. Aranyos viszont a kényszer szülte berántókar @[KÉP](Images\0125.jpg) (a Nicky berántózsinóros @[KÉP](Images\0122.jpg)), amivel a Berváéból átalakított blokkot (annál persze pedálos volt) lehetett életre kelteni. Ha sikerült. Szalai László barátom (a kajsziprof) nagypapája ingázott a hatvanas évek idusán Apc és Lőrinci között egy, akkor még csitri Pannival, s vele esett meg, hogy a rossz gyújtásból eredő többedik makacskodása miatt kincsét dühében belökte az árokba (a Zagyva szerencsére messzebb folyt) és gyalog ment haza. A nagymami, látván a dúlva-fúlva hazabaktató papát, nem pörölt, hanem átment egy rokonhoz, s lovas kocsival szép csendben hazahozatta a bűnöst. Szegény masinával a fészerbe becsurgó eső és a tyúkszar végzett. A hozzáértők azt javasolták, hogy a mágnes alól ki kell venni a gyújtótekercset, helyébe betenni egy világítót s a szaggatott áramot egy külső trafóba vezetni, valamint a kétbowdenes váltómozgatást egybowdenes plusz húzórugósra átalakítani, ily módon elvégezve a gyár helyett a szükséges módosításokat, mert menni muszáj.

1959-ben frissen vásárolt Panniját a bal karját elvesztett pestszentlőrinci Szendrei István Hycomattá alakította: a bal lábtrepnire himbás sebváltópedált szerkesztett, az első fékbowdent (és így a féket is) kiiktatta (elég meredek), helyére a kuplungét bekötve jobb kézzel lehetett a tengelykapcsolót kiemelni. Ügyes kezű ember volt: gondoljunk el egy ilyen egykezes gázadásos-kuplungolós indulást. A barkácsolással nem állt meg itt: egy, a kereskedelemben akkor kapható, kis aluházas irányjelzős-féklámpás egységet szerelt hátra, aminek jobbra és balra mutató nyilai a jobb hüvelykujj közelében lévő két kis gomb nyomkodásával volt villogtatható (azt az egy szem kezét foglalkoztatta rendesen), az utólagos féklámpa áramot pedig egy a fékpedál alá szerelt, hűtőgépből megmentett ajtókapcsolón át kapott. Le a kalappal: a másfél év pannizást baleset nélkül csinálta végig. Utána, lemondva a motorizációról, eladta robogócskáját. Az új gazda, Sajner Géza, az indexen kívül mindent visszaalakított @[KÉP](Images\0126.jpg).

A magyar emlékezet melegen őrzi a Pannink alakját, s látványa minden kortárs ajkára barátságos mosolyt csal @[KÉP](Images\2461.jpg). Engem mindig földob, ha dombos-lankás vonalait nézegetem. Az én Pannim a Kerékpárgyárban kétszínű kalapácslakkos ruhát kapott: kék és zöldeskék, köztük arany csík.

A Panni képlékeny és fordulatos születéstörténetét, de nem csak azt, két könyv is földolgozta; Faragó László: Dongó, Berva, Panni és Dr. Kováts Miklós - Maróti József: A Berva és a Panni - Három gyár, két kismotor. Utóbbiból tudható meg rengeteg más mellett például a darabszám: Csepelen 9 700, Felnémeten 7 400; és e könyvekben van ismertetve, pazar képekkel illusztrálva a Bervák egy lehetséges utódaként Urbach László (az 1939-től gyártott Mátra 100-as kismotor és részben a Berva moped alkotója) által tervezett és elkészített törperobogó prototípusa @[KÉP](Images\0127.jpg). Kováts Miklósnak és Maróti Józsefnek (s persze rajtuk keresztül nekünk, olvasóiknak) nagy szerencséjük volt, mert a Heves Megyei Levéltárban épp lejárt a titkosítási terminus a Finomszerelvénygyár terv- és aktacsomagjaira, így ők átkutathatták azokat és kimazsolázhatták a pannis-bervás vonatkozásokat, s így Faragó László után ők még sok-sok újat tudtak mondani.

A Panni is volt fődíj: például az 1961 augusztus 27-én Martonvásáron rendezett Országos Szántóversenyen, ahonnan Répási István térhetett haza vele Tiszapolgárra (második díj egy tévé, harmadik egy rádió volt). Ugyan nem főnyereményként, mert az családi ház Moszkviccsal volt, de ugyancsak 1961-ben Pannira is lehetett áhítozni VIT-sorsjeggyel a kézben.

# Utánozás majomszokás

A másolatokétól enyhébb a megítélése az utánzatoknak, amik nem ugyanolyanok, csak erősen emlékeztetnek a mintaadóra. No, ezek sora végeláthatatlan, és köztük jó nevek is szerepelnek. A Piaggio nagyon háklis volt arra, ha a Vespájáról valami máshol visszaköszönt (bizony ebbe lépten-nyomon belefutott és 1949-ben egy elég laza megfogalmazású szabadalommal jogi védelmet is kért @[KÉP](Images\2873.jpg)). A féloldalas, rövidkaros, utánfutós első lengővillája tarolt @[KÉP](Images\0128.jpg). (teljesség nélkül: Bernardet, Bond, Ducati, Dürkopp, Flandria, Palmieri-Gulinelli Guizzo (’fickándozás’), Iso, Lohner, Minerva, MV Agusta, Paul Vallée, Peugeot, PP Roussey), az öblös-sityakos első sárvédő is (ez még többnél fölismerhető), sőt, a licenc védte önhordó vázra is ráismerhetünk: a Dürkopp Diana a fülétől a blokkig nagyon hasonlatosan önhordó, de a pereskedésnek elejét vették azzal, hogy innentől hátrafelé már csővázra tértek át @[KÉP](Images\0129.jpg). A Vespa formabontó blokkja erősen hatott az 1962-es Gilera G50-re, csak a kötözködést elkerülendő ezek a hátsó kerék baljára tették az amúgy négyütemű erőforrást, valamint a szintén vespás első fölfüggesztés is átkerült a mintáéval ellentétes oldalra @[KÉP](Images\0130.jpg). Ha meg az angol Jamest [KÉP](Images\0131.jpg) nézzük szürkületben, folthatása tisztára a Vespáé.

# Goggo

Hans Glas mezőgazdaságigép-gyáros fia Andreas Glas 1949-ben Modenában járt egy szakirányú rendezvényen, és az ott mellékesen kiállított Vespa robogók láttán lódult meg a fantáziája, ki is próbálta és hazatérve vett egyet. Otthon apját is tűzbe hozta (nem volt könnyű), és Karl Dompert repülőgép-tervezővel karöltve (akivel Andreas együtt szolgált a Luftwaffénál) megalkották az első jelentősebb számban készített újkori német robogót @[KÉP](Images\0132.jpg) (korábbiak: Troll, Walba, Lutz, Delius, Riedel, de ezek súlytalanok, vagy prototípusok maradtak). Azért voltak ők az első komoly rollergyártók Németországban, mert az amerikai megszállók a mezőgazdasági termelés belendítése miatt már korán, 1948-ban visszaadták Glas-éknak az önállóságot @[KÉP](Images\2302.jpg), s így ők ezer munkásukkal a többiek elé vágva 1949-ben szabadon foghattak bele bármibe. Hogy a család harmadik generációját is bevonják a dologba, a születő roller az unoka becenevét kapta: Gogg, Goggi, Goggo (hangutánzó gügyögésből) @[KÉP](Images\1815.jpg). Motoros múltjuk hiányában féltek saját blokkgyártásba fogni, így aztán két prototípust JLO motorral, egyet Sachs-szal szereltek, aztán a szériatermeléshez is az JLO-tól rendelték a 125-ös, kétütemű, egyhengerest. A termelés megkezdése után egy évvel 1952-ben a nagy testet cipelendő a motor 150-esre, majd 200-asra nőtt. Miután bevezették, annyira keresett lett a 200-as verzió, hogy az eladások közt 85 %-ot tett ki, 15 % vette a 150-est, a 125-öst meg már nem kereste senki (Junior néven ki akartak hozni egy százköbcentis változatot is). Egy évvel a gyártás beindítása után a nagy respektű ADAC (Német Autóklub) a Goggo-t megbízhatósága miatt éremmel tüntette ki és ezzel nagyon kelendővé tette (hét változat: 1 370 – 1 750 DM). Alaposan fényezte az is a márkát, hogy az ellenünk 1954-ben megnyert foci-vb győztes csapatának országjárásakor nagy csinnadrattával vendégül látták őket Dingolfingben és mindőjük kapott egy-egy rollert ajándékba, amivel rögtön fölvonulást is tartottak @[KÉP](Images\2756.jpg) @[KÉP](Images\2757.jpg) @[KÉP](Images\2758.jpg) (aki nem tudott még motorozni, az kapott sofőrt). Népszerűségére [KÉP](Images\2256.jpg) és kelendőségére adat, hogy volt időszak, amikor elérték az 5 perc/db termelési sebességet. Az alapkonstrukció jónak bizonyult, az alapokat érintően nem kellett módosítani a gyártás hat éve alatt. Azért a lemez alatt volt némi mocorgás: elöl a rugózás teleszkópos helyett lengővillás lett, az elől-hátul hidraulikus lengéscsillapítók javították a stabilitást, hogy a henger fölötti tűzveszélyt elkerüljék, hátrébb mászott a benzintank, 8-ról 10"-osra nőtt az abroncs, felárért a lábat kímélő dinastarter indított (1953-tól), az eleinte jobboldalon lévő sebváltópedált és baloldali fékpedált fölcserélték és idővel műszerfalat is kapott a járgány @[KÉP](Images\2713.jpg) @[KÉP](Images\0134.jpg). A gyártó előzékenysége a felhasználó felé, hogy a hátsó kerék könnyen kivehető legyen, a villa bal szára két csavar oldása után két darabra esik, illetve lefittyen @[KÉP](Images\2556.jpg) (ilyen a Guiller is @[KÉP](Images\2979.jpg)). A látványt csak 1955-ben vették egy kicsit lendületesebbre; a régi tagbaszakadt első sárvédőt (mondjunk inkább kötényt) szebbre, csónakosra cserélték. Ezen utolsó sorozatnak adták a 200 Luxus nevet @[KÉP](Images\0135.jpg) és ennek dinastarteres (Siba) változatát kívánta meg a Nagy Barát.

A Goggo rollert nem túl nagy volumenben (a gyártás kb. 20 %-a), de többfelé exportálták @[KÉP](Images\2255.jpg). Meglepő módon még Olaszországba is került pár és az Egyesült Államok piacára is eljutott. Itt JoeBe márkanéven árulták a háromkerekű fagyiskocsivá alakított változatával együtt. JoeBe az importőr nevéből – Joe, vagy Joseph Berliner - lett ollózva, aki még Berliner Józsefként megjárta a munkaszolgálatot és Auschwitzot, majd az USA-ban karriert csinált és a nyolcvanas évekre rémgazdag lett. A lágert úgy vészelte át, hogy gépészeti tudása pótolhatatlanná tette: egy teherautó-flottát ő tartott életben, az pedig őt.

1956 áprilisában nagyjából megszűnt a rolleráj, de ’57 júniusáig még alkatrészekből összekotortak 400-at és ezek a T57 sorozatjelzést kapták. A raktárból különféle színű lemezek kerültek elő, ezért ezeket egységesre újrafújták, viszont nem találtak elég kereket meg csomagtartót, így ez az egyetlen sorozat, amin nem volt pótkerék és csomagtartó. Persze később a tulajok boltokból, bontókból, innen-onnan többnyire fölhajtották és fölszerelték ezeket. Összesen 46 181 robogó készült, jókora prím, meg még a háromkerekű teherváltozatból 485. Bár teljes erővel a törpeautójukra koncentráltak, de pár év múlva vevői óhajra mégis csak fontolóra vették egy szériányi roller kibocsátását. A szlogen is megvolt már: „A halottnak mondott él tovább”, de az egymillió DM körülire várható újraindítási költség lehűtötte a kedélyeket. A szóban forgó Goggo iránti keresletet így a Tula fölözte le.

1957-ben Gerő György filozófus mit gondolt magába’: összekuporgatott pénzét kalandos úton elküldte nyugat-Németországban élő barátjának, aki vett rajta egy vadonás Goggo 200 T57-et, majd „nekiajándékozta” Gerő úrnak (Direkt nem írok elvtársat, mert az egy másik Gerő. Jegyezd meg buksi Olvasó, nincs két egyforma Gerő György Ernő, akit Hídverőnek becéznek!). Mivel teljesen híjján volt mindenféle műszaki tudásnak, rejtély hogyan döntött e típus mellett (talán mert ezt a vakarót, mármint zárósorozatot, olcsóbban adhatták), de jó választás volt, sokat használta, fiával sokszor szaladtak vele Érdről a Velencei tóra fürödni és gyertyakínon kívül más gondja nemigen volt. Aztán, ahogy ez más robogókkal is sorsszerűen megesett, egy Trabant került a házhoz és a rollert megkapta egy rokon fiú, aki használta, használta, majd felújításra érettnek ítélve darabokra szedte, de itt meg is állt a tudomány. Kb egy évtizedig így szétkapva várt jobb időkre a járgány. Ekkor Gyuri bácsi fia, aki szintén György, cseperedésben a motorozhatnék korszakhoz ért, így hát a papa maga mellé húzta a szerszámosládát és nem teketóriázva holmi felújítással, összerakta, élesztette @[KÉP](Images\2755.jpg). Vizsgára már nem vitte el, így a fia 1990-től négy éven át illegálisan szaladgált Érd porosabb utcáin, csak benzinért merészkedett ki olykor főbb útra, ahol érdeklődést és elismerést váltott ki. E robogó helyhiány miatt immár Füzes Pók Mártonnak okoz örömöt: megtalálta a szürke mázolás alatt az eredeti világosszürke-középszürke kétszínű festést és lelkesen vadássza hozzá a szétbontáskor elkallódott részeket (slusszkulcsluk-fedél, láncbura, légszűrő).

# Zündapp

1953-ban becsapódó-léghűtéses blokkjához a Panninál is említett fedett légcsatornás megoldást választotta Bellájához a Zündapp is, és ki is tartott ezen alapgondolat mellett a nem rövid sorozat végéig (130 680 db). ZÜNDer und APParatebau (Gyutacs és Készülékgyár) néven indultak 1917-ben, s a fegyverzaj elültével hamarost nagyon komoly motorkerékpárgyárrá nőttek. Palettájuk az egértől az elefántig terjedt. A második világégéskor a hadseregnek mindent tudó, nagyon jó és erős oldalkocsisokat szállítottak (KS 750). A béke ismételt beálltával a szétbombázott üzemekben úgy indult meg a termelés, hogy a lerongyolódott országnak varrógépet kezdtek gyártani (ennek szovjet másolata még színben sem más @[KÉP](Images\2896.jpg)). Aztán visszatértek a motorkerékpár-gyártáshoz. A robogózás föladta magas labdát, pedig előtte prototípusukhoz saját tervezésű, kétütemű boxerblokkal meg kardánhajtással kísérleteztek, kicsit bátortalanul csapták le: végül is önállótlanul az olasz Moto Parilla Levriere modelljét vették a fejlesztés alapjául @[KÉP](Images\0136.jpg). Zündappék próbálkoztak a licenc megvásárlásával, de nem tudtak zöld ágra vergődni, hát valami hasonlóval, de nem pont olyannal jöttek elő @[KÉP](Images\0137.jpg) @[KÉP](Images\2897.jpg). Az erőt egy korábbi motorkerékpárjuk, a nagyon sikeres kétszázasaik közül a DB 204 új fazonra igazított menetszélhűtéses blokkja szolgáltatta: nem is volt szabad letakarni se ruházattal, se poggyásszal az ülések mögötti légkivezető lukakat @[KÉP](Images\0138.jpg). Először 150, aztán 200, később 175 cm³-es motorral is kapható volt. A Levriere egy sorozatának hátsó kerekét részben takaró alu díszrács jó ötletet adott [KÉP](Images\2714.jpg) [KÉP](Images\0139.jpg) a németeknek: e helyre egy hasonló, ám lecsapható öntött alurácsot tettek az olaszos könnyedséggel féloldalt fölülő hölgyutasoknak: nyugtatnák ezen a lábukat @[KÉP](Images\2288.jpg) (e póz az előkelő dámalovasoktól ered, de az ekkortájt divatos szűk szoknya is ezt parancsolta @[KÉP](Images\2397.jpg) @[KÉP](Images\2396.jpg)). E rácsot és a hátsó ülés alualapjának oldalát praktikusan bőröndrögzítő szíjaknak befűzőlukakkal látták el, hogy utazásnál mindenféle málhák @[KÉP](Images\2870.jpg) helyett a szálloda előtt a megjelenés előkelőségét kétoldalt egy-egy elegáns bőrönd emelhesse @[KÉP](Images\2289.jpg). Ugyanezt a figyelmességet a Röhr Rolletta [KÉP](Images\0140.jpg) és a Bella-epigon Dayton Albatross [KÉP](Images\0141.jpg) is nyújtotta. A gyár, hogy menet közben a picit azért mocorgó bőrönd ne csuszkolja le a dukkót, hamarosan két húsos alugyűrűt tett az ominózus helyre, s ez tartotta el a burkolattól a koffert és közepükön a lemezt ki sem lukasztották, hogy ne jöhessen onnan a csomagra sárpermet @[KÉP](Images\2290.jpg). E megoldással elegendő rakodótér adódott, de a szép messzivágyóknak készült még pótkeréktartó, és fölé vascsöves csomagtartó is @[KÉP](Images\2291.jpg). Azok, akik mégtöbbet tudtak a megjelenésre szánni, vízmentesen záródó háromdarabos könnyűfém koffergarnitúrát is kaphattak @[KÉP](Images\2575.jpg).

Korabeli felnőtt bi-bi-bííí-játék volt: a bőröndön gyűjtött szállodamatricák. Kisstílűbb: a hetvenes évek elején a bükki jelzett ösvényeken még szép számban jöttek velem szembe turistabotok, amiket rogyásig teleszögeztek honi s külhoni turistaházak lemezplecsnijeivel. Analógia: a robogók frontlemezére sokan ragasztották távoli városok címeres matricáit @[KÉP](Images\2534.jpg) (de szép számmal voltak ott Miki egerek @[KÉP](Images\3021.jpg) és csábnők is @[KÉP](Images\2980.jpg)). Ennek továbbélése a közelmúltból: hanyagul évekig a szélvédőn „felejtett” svájci meg egyéb világlátott autópálya-matricák.

A 200-as sorozatnál az index pótlólagos fölszerelésére is gondoltak @[KÉP](Images\2010.jpg) [KÉP](Images\2036.jpg) @[KÉP](Images\2694.jpg) és főleg oldalkocsis üzemeltetésre számítva a kormány lengéscsillapítására @[KÉP](Images\2037.jpg). A kezdő változatoknál alkalmazott teleszkópos első villáról áttértek egy vagányabb, csak egyoldalon teleszkópos Earles-villára @[KÉP](Images\2898.jpg) @[KÉP](Images\2900.jpg).

Rollerjük minőségét nem kellett bizonygatni, azt a 32 éves motoros múlt garantálta. Németországban nagyon beindult az üzlet. Az USA piacát ostromlandó, egy adag B150-esen karcsúbbra ollózták a térdpajzsot, eldobták az első, öblös sárvédőt, leszedték a testburkolatot (baromi pocsék lett), megkapta a Suburbanette (’elővárosi’) nevet, majd hajóra rakták @[KÉP](Images\0142.jpg). Sikerült is 370-nek gazdára találni (úgy látszik az amiknak mégis csak van ízlésük). Ebbe a kudarcba a németeket aberrált gusztusával a Zündapp motorok importőre, a már említett Berliner (er ist ein Berliner) rángatta bele (az azért igaz, hogy így 28 kg-al könnyebb, 103 $-al olcsóbb lett a B200-as alapváltozatnál, ami meg bizony drága volt: 499 $, ezt belátva aztán a B153 már csak 389 $ @[KÉP](Images\2899.jpg)). Odahaza viszont zajos sikert aratott az eredeti kivitel: elnyerte a „Legjobb német roller” címet. Zündappék nem adták föl a tengeren túli bizniszt: a következő szállítmány már nem akart nem Bella lenni, csak kis módosításai voltak az otthonihoz képest: miszerint mérföldes sebességóra, más kipufogó-díszvég, erős aluperem a térdlemezen, igaz kényelmesebb, de kicsit hülyén kinéző fölhúzott kormány @[KÉP](Images\0143.jpg). Ezt vették. Bár erről valószínű nincs fölmérés, de könnyen lehet, hogy főleg a német származásúak keresték. Hajdanán a vámokon túlmenően a nemzeti hovatartozás is komoly piacformáló erő volt. Így aztán a franciák főképp francia autón jártak, az angolok angolon, de még nálunk is volt erre egyértelmű példa: a hetvenes évek elején, az akkor még szinte csak szlovákok lakta, a világtól a Bükk hegyei által jól elzárt Répáshután kizárólag Škoda és JAWA volt látható. A helyközi buszon meg csak tótul ment a szó. Féltem is, nem értik majd, hogy jegyet akarok, aztán jobbra-balra fülelve zavarodottan pislogtam az ülésen.

A Levriere nem csak a németeket fogta meg, de a svédeket is. 1955-ben készült kb. 800 db öszvér: a Husqvarna 118 cm³-es blokkját tették az olaszoktól vásárolt kasztniba @[KÉP](Images\0144.jpg). Ez és a pár NV Progress (alább) volt csak komoly svéd robogó, de létezett több kevésbé komoly is, például az 50-es Monark Skoterett szintén Husqvarna blokkal @[KÉP](Images\0145.jpg) @[KÉP](Images\0146.jpg).

Ha már Skandináviába tévedtem megemlítem, hogy a finnek is próbálkoztak: az Agrati Capri 80-at @[KÉP](Images\2644.jpg) @[KÉP](Images\0147.jpg) két cég is szerelte össze; az ASE és a Helkama (ez kicsit módosított volt).

A holland hadseregnek is lehetett volna egy csodafegyvere: a Bella 203-ból kialakított harceszköz, de söröskrigi- és sajttartó hiányában alkalmatlannak bizonyult németalföldi szolgálatra, hamar kivonták @[KÉP](Images\1971.jpg).

Egy szóra még visszalépnék az első, 1955-ig készített Bella R 200 sorozathoz: TŰZVESZÉLY! Ha nincs akku, csak lendkerékmágnes, akkor kisebb a leégés veszélye, mert leállítás után nincs többé áram. Az akkumulátorosaknál viszont sokkal alattomosabb tud lenni egy zárlat, pláne, ha akkor okoz tüzet, mikor már nincs ott a gazda. Az említett széria akkuját egy aluöntvény dobozban helyezték el, melynek lenyitható ajtajára csavarozták a rendszámot és a hátsó lámpát. Az ezt tápláló rézkábel szigetelése a nyitogatásokkor megsérülhetett, s már kész is volt a baj @[KÉP](Images\2036.jpg) (ugyanilyen éles akna volt később a Wartburg Tourist csomagtérajtajának drótkötege). Őrzök s okulásul mutogatok egy így keletkezett, majd a gumiabroncsra átterjedt tűz hevétől formátlanra rogyott Zündapp hátsó kereket @[KÉP](Images\2334.jpg).

Szintén veszélyt jelentett sok más típusnál a lengő blokkal együtt mozgó karburátort az álló benzincsappal összekötő cső. Ennek anyagául csak nagyon jó minőségű, idővel nem keményedő, tényleg benzin- és hajtogatásálló gumicsövet volt szabad beépíteni. Ha az eredeti, általában drótharisnyával bevont gumicsövet cserélni kellett, akármilyen műanyag csövet tilos volt betenni, mert a benzin kioldotta belőle a lágyítószert, s már el is tört.

Semmi sem tart örökké és 1964-ben az érdeklődés megcsappanása miatt lezárult a nagy Bellák kora. Ez évtől 1984-ig még folyamatosan készítettek egy Bella R50 nevű kisrobogót (lambrettás meg vespás elemekből fércelve), amit, miután az egész gyárat rásózták a Mennyei Birodalomra, Kínában tovább gyártottak @[KÉP](Images\0148.jpg).

A hazai autózás-motorozás nagy öregjének, Surányi Endrének sok más jármű után és előtt volt egy Bella 200 is a birtokában, amivel filmforgatáson is megfordult. Ez a roller most a pincémben várja, hogy minden porcikáját pótoljam.

# Gaßmann, Progress, hamis Progress

Vezetéknév: Gaßmann

Keresztnév: Strolch

Születési év: 1950

Születési hely: Stutgargt-Untertürckheim

Apja neve: Gottlieb Gaßmann

Foglalkozása: csavargó (németül ’Strolch’)

Az alkotója lakatosból lett mérnök volt. Sokat járt Vespával, és azt rossz úttartásúnak és túl nőiesnek találta, valamint zavarta, hogy annak súlypontja kicsit jobb oldalon volt, hát megalkotta saját rollerét. Célja tehát egy jó útfekvésű (hosszú tengelytáv), rossz utakra fittyet hányó (20”-os kerekek, hosszú lengőutas, gumirugós villák), kényelmes (nagy ülés, jó láb- és kéztartás), férfias (a lemezeknél semmi túlhajtott finomkodás) túrarobogó létrehozása volt @[KÉP](Images\0149.jpg) @[KÉP](Images\0150.jpg) @[KÉP](Images\2304.jpg). Ezek művénél rendben is voltak, de a 75 cm³-es, hűtőalagutas motor nem adott elég erőt. Jött a 100-as, 3,5 LE-s Sachs-blokk kétsebességes kézi váltóval, meg a már nem annyira aránytalanul nagy 3,25x16”-os kerekek. 1952-től a 150-es, 6,5 LE-s, négysebességes, lábváltós Sachson volt a sor, ami már elég erősnek bizonyult az immár utasüléses rollerhez @[KÉP](Images\0151.jpg).

1953-ban Gaßmann átadta a jogokat az oberkirchi Progress vállalatnak (Stadelhofen, Bayreuth mellett). Ezt a céget 1919-ben hozták létre bicikli- és autópumpák gyártására, majd bővült a termékkör (pedálok). Jött a háború, haditermelés, bombázás, újjáépítés, lábas- és patkógyártás, a francia megszállóknak készített háromszáz tábori konyha, csőbútorok, aztán termékkör-bővítésként 1953-tól ’60-ig a robogók, majd autóalkatrészek következtek (utóbbit manapság főképp Kínának szállítják). 1953-ban Werner Abel, a kis vállalat mérnöke alaposan átdolgozta a vásárolt licencet, s így (kicsit) szebbek lettek a vonalak, elől még jobb lett a rugózás @[KÉP](Images\0152.jpg) (később ennél is jobb, mert a nagy szériánál rövidkaros helyett Earless rendszerűre váltottak @[KÉP](Images\2911.jpg)), turbós a hűtés, 175-ös a blokk (Sachs), ami extra kívánságra elektromosan indított. Különlegessége, hogy a vaskos és térdlemezhez rögzített kormánynyak-burkolat ovális ablakából néz ki a kormánnyal forduló reflektor @[KÉP](Images\2488.jpg) @[KÉP](Images\0153.jpg) @[KÉP](Images\2913.jpg). Ez ugyan szükségtelen többletköltség volt, szépnek se mondható, de így annyira összetéveszthetetlen lett, mint a pörölycápa. Kuriózumként az autóknál is ekkoriban tűntek föl a kormányzott kerékkel forduló reflektorok, és e megoldás talán azokra emlékeztette a kortársakat. Az új Strolch jól csillapított és hosszúutas rugózása, nagy kerekei, a taposólemez két széle alatt vezetett ritkaerős duplacsöves váza, nagyon hosszú tengelytávja (1 480 mm), hossztengelyben lévő súlypontja, felette erős Sachs fékei emelték a legstabilabb és legjobb vezetési élményt adó robogók közé. Nem volt egy olcsóság: ára öntudatosan a legdrágábbak közé lett illesztve (a németeknél a 150-es 1 645 DM, a 175-ös 1 740 DM, ez Angliában 229 £). 1957 végétől volt kapható az újabb robogójuk, ami számára az alant majd még többször emlegetett francia Lepoix új, simább vonalú, teltebb, akkor divatos vonalú, de kevésbé jellegzetes karosszériát meg térd előtti tankot tervezett. Eleinte 175-ös és 200-as blokkal is kapható volt, de rövid idő után a vevők csak a nagyobbat keresték. A nem igazán szalonképes nevet (’csavargó’) elhagyták és egyszerűen Progress 175-nek és 200-nak nevezték @[KÉP](Images\0154.jpg) @[KÉP](Images\2914.jpg). Ez az új változat az előzőktől kicsit drágábban indult: 1 765 DM, de a recesszió miatt lejjebb kellett engedni. A német végső árat nem tudom, viszont Hollandiában 2 295 fl (gulden) helyett később már 1 895-ért tudták adni a berúgós KS változatot (Kickstarter). Összehasonlításul: a szintén stramm Zündapp Bella 153 ára 1 575 fl, a jó minőségű és kéthengeres JAWA 350 motorbiciklié 1 798 fl, az egyhengeres 250-esé 1 598 fl. A teljes Gaßmann-Progress produktum a gyártás 1960-as leállításáig kb. 14 000 db. Ebből csak cirka 2 000 a Progress 200-as (a 175-ös meg mégritkább), mégis maradt belőlük raktáron elég és Hollandiában még 1963-ban is kapható volt, s ahogy haladt az infláció az utolsó KS-ek 1 995 fl-ért keltek el, az önindítós ES-ért meg a végén 2 095 fl-t kellett fizetni (a kortárs Vespa-kínálat a 125-ös 1 230 fl-jétől a 160 GS 1 800-jáig húzódott).

A Progress Strolchokat az angol Carr Brothers cég motor nélkül importálta, majd Villiers blokkokat beletéve három verzióban szerelte készre: Anglian 175 cm³, Briton 200 cm³, Britannia 200 cm³ (ez dinastarterrel is kapható volt). Aztán egy pimasz húzással Progress Supreme Company-ra változtatták a nevüket, új megjelenésű első traktust alkottak üvegszálas műgyantából (térdpajzsot és rajta a nyakburkolatot merev reflektorral), de a sorozatgyártást beindítani már nem tudták, mert a német Progress illegális névhasználat miatt még időben óvott és kétvállra fektette őket.

Nem csak az angolok, de a svédek is készítettek maguknak párat: a Nymans Verkstäder az NV Strolchot alkatrészekből eredeti Sachs blokkal építette @[KÉP](Images\0155.jpg) és később pár DKW Hobby is elhagyta ezt az üzemet. Érdemes a képen megfigyelni, hogy a svédek micsoda széltoló módon helyezték el az első rendszámot. Ha kellett egyáltalán, akkor azt máshol, elég lazán kezelve a kérdést, vagy ráfestették, vagy öntapadós matricaként fölragasztották az első sárvédőre @[KÉP](Images\1445.jpg) @[KÉP](Images\1447.jpg) @[KÉP](Images\2761.jpg), vagy kétoldalt rácsavarozták @[KÉP](Images\1448.jpg), vagy tarajosan a tetejére állították @[KÉP](Images\1449.jpg), vagy ha volt hely, autósan az orra rakták @[KÉP](Images\1446.jpg). Azért, ha egyáltalán létezik ezügyben statisztika, kíváncsi lennék, kritikus esetben hányszor sikerült elől leolvasni a táblából bármit is, pláne a sárvédő oldaláról.

Hollandiában szemeztem egy német Strolch Progress-szel hét évig. Ez alatt az ára 850 €-ról 400-ra apadt, ami már átbillentette bennem a kapcsolót. Eredeti kék festése már csak kb 70 %-ban van meg, a többi avarszínű (rozsda). Műszerfalát, tankját, a blokk bal deklijét, kuplungját, láncburáját, porlasztóját elsodorta az idő, de határozott arca, ritkasága és a bírvágy csiklandozott. A hollandiai vásárlásoknak az a rítusa, hogy én beleszeretek egy robogóba, ácsingózok rá, de kevés a pénzem, erre a sógor kifizeti az ár maradék felét, háromnegyedét.

# Osa

Lengyel testvéreink 1955-ben fogtak bele a Varsói Motorkerékpárgyárban (WFM: Warszawska Fabryka Motocykli) a Żuk (’cserebogár’) fabrikálásába (egy készült) @[KÉP](Images\0156.jpg) @[KÉP](Images\2928.jpg). Sok egységet vettek át kortárs lengyel motorkerékpároktól, mindenek előtt a teljesen szokványos S-06 blokkot, ami egy továbbgondolt DKW RT 125. A hengert 150 cm³-esre fúrták, a lendkerékmágneses oldalon a duplázott csapágyat ravasz járaton át a sebváltó olajával kenték. Aztán így építették be: annyira előrebuktatták, hogy a henger vízszintes lett, s azt lökettel párhuzamos hűtőbordákkal látták el @[KÉP](Images\0157.jpg). Vicces, de legalábbis meghökkentő, hogy a csepp alakú blokk hátrafelé meredeken emelkedik @[KÉP](Images\1938.jpg) (a menetiránnyal 105°-os szöget zár be). Elsőre úgy hat, mintha Mekk mestert még mindig nem rúgták volna ki a szereldéből. Ez, és később a sorozatgyártmány berúgópedál-húzta láncos indítása Lengyelországban számos viccnek lett tárgya: pl klozetlánc @[KÉP](Images\0158.jpg). Ezt a figyelemre méltó blokkelhelyezési ötletet nem szabad lebecsülni, mert így a henger bebújhatott a lábak közti hűtőalagútba, céljukat meg, hogy ne kelljen a testet túl hosszúra nyújtani, ezzel elérték (korábban a Giesse és ISO Furetto is épp ilyen volt @[KÉP](Images\2476.jpg)). E szokatlan blokkhelyzetből adódóan a kuplung és a váltó kenése gyengus volt, mivel már nem úsztak az olajban, de egy szórókerékkel aztán ezt orvosolták. Az egész robogó sokban mutat azonosságot a később sorozatban készült Osa M50-el. Következő évben született a Bąk (’bögöly’). Ez lényegében az első sárvédőben hozott újat, s ugyancsak egyke maradt.

1957-ben a Wrocław melletti Pilczycki Fémfeldolgozóban (Pilczyckie Zakłady Metalowe) készült el az Odra (’Odera’) 1 [KÉP](Images\0159.jpg) és@ 2 @[KÉP](Images\0160.jpg) (véletlen névegybeesés: a főkonstruktőr Felix Bąk). Ők is az S-01 blokkból indultak ki, mint a varsóiak, csak meghagyták 125-ösnek és hagyományosan helyezték el (a lábtér szabad, de a robogó jól megnyújtott lett, hátul lengővilla), a kerekek 10”-osak lettek, valamint a hosszúkaros, utánfutós, első lengővilla helyett ők teleszkópot tettek be. Az egyik változat kerékkel forduló első sárvédőt, a másik a francia Terrotra igencsak hasonlító, felette autós, merev orrot kapott. Mindkettőre pazar, gitártestűre formázott, túlméretezett duplaülést tettek, így aztán gyáron belüli becenevük Kanapés lett. Elküldték mindkettőt a varsói Precíziós Ipari Kiállításra, ahol a zsűri nagyon belelkesedett, de hozzáértők lehűtötték a kedélyeket: a WFM fejlesztése ígéretesebb.

Eközben Varsóban, bár takaréklángon, de fortyogott a varázsüst @[KÉP](Images\2922.jpg), eredménye a meggyszín Osa M08 prototípus lett @[KÉP](Images\0161.jpg). Ez már nagyon hasonlít a később sorozatban gyártottra: a forma már majdnem végleges, 12 helyett 14"-osak már a kerekek, viszont itt még pannis berántókart találunk (csak a másik oldalon): a próbajáratót később balkézi szkanderben nem lehetett megverni (azért ez mégis csak egy 150-es motor @[KÉP](Images\2923.jpg) @[KÉP](Images\2450.jpg)). A nagy, préselt lemezek meghaladták a WFM képességeit, úgyhogy ezeket Sziléziában (Lengyelország szénporos szívében), a Gliwicei Acélművekben nyomták Gliwice Łabędy elővárosában. Itt a T-54-es tankok mellett ez a munka púp volt a háton, s a szériagyártásban az aktuális Osa-sorozat létrejötte így mindig egy hajszálon függött (a Pannik elkészülte is örökké a beszállítók kénye-kedvén múlott).

A tervezőgárda: Jerzy Jankowski, Jan Ignatowicz, Stanisław Brun, Tadeus Mathia (ő tette alkalmassá a blokkot billentett helyzetben üzemeltethetővé).

1958 végén vásárolhatta meg az első negyven sóvár lengyel a maga hulajnogáját Osa M08 jelzéssel, még csak fekete színben, de már berúgóval és csillapított első rugózással. A tulajdonosok nagyon örvendeztek (elegáns megjelenés, kényelem, pontos váltó, 160 mm-es hatásos fékek, nagy kerekek, takarékos fogyasztás), bár probléma is akadt: a takart blokk hűtése nem volt mindig kielégítő. Amikor 1959 október 4-én egynapos tesztnek vetették alá az e változatnál kicsit huzatosabbra készített Osa M50-et, mely során végig teljes gázzal vágtattak, a megszorulást úgy kerülték el, hogy a futamot hidegben rendezték, valamint 1:10-es olaj-benzin keveréket tankoltak. Rettentő büszkék voltak magukra, mert 62,5 km/ó jött ki átlagban (1 500 km / 24 ó). Az állásidő csak 43 perc volt: lovascsere, porlasztódugulás, gyertyacsere a benzinben lévő sok olaj miatt, ez így összesen igazán semmi @[KÉP](Images\0162.jpg). Hétköznapi használat során gondot okozott még, hogy nem volt lezárható, hiányzott a pótkerék (na, ott aztán rengeteg volt a lovaskocsi), valamint kicsi tankja 200 km megtételéhez volt csak elegendő, ráadásul a vége felé lehetett idegeskedni, mert a benzincsapnak nem volt tartalékállása (a későbbinek sem). Sok mai robogó is kb. ezt a hatótávolságot tudja, csak most az egyik benzinkút kijáratánál kezdődik a másik bejárata (az ötvenes-hatvanas évek autóstérképein igen gyéren voltak elszórva az amúgy is csak nappal nyitva tartó kutakat jelző emblémácskák). A vevők még szóvá tették a két személynek kicsit rövidre sikerült ülést, de annak megnyújtására csak három év múlva került sor. Ezután a negyven prédikátor után csak 1959 nyarán kapta meg a kiskereskedelem a következő, már népes szériát, a javított hatásfokú, így kevésbé melegedő erőforrású (új kipufogóval jobb lett a töltés), szélesített testburkolatú, ezzel jobb belső légáramlást adó M50-et @[KÉP](Images\0163.jpg). Ez itt, a mérsékelt égövön már jobbára megfelelő lett volna (azért a 65-70 körüli sebességet a büszkén publikált teszt ellenére sem volt tanácsos sokáig erőltetni), csakhogy mint említettük, India érdeklődött e robogó után, s ott ugyebár más az időjárás. Tovább gyúrták hát a régi blokkot: az új S33 jelű már hatásos turbóhűtéssel, 175 cm³-el (így adtak a 6,5 LE-höz még másfelet), jobbos helyett baloldali sebváltóval rendelkezett @[KÉP](Images\1940.jpg) [KÉP](Images\1939.jpg) (ezt az Európába szánt modellek kapták). Az erősebb motor miatt a kuplungon is módosítottak, aztán még öt centit nyújtottak a tengelytávon (125-ről 130-ra), végre hosszabb lett az ülés, kapott kormányzárat, biztonságosabb kormánylefogatást (az előző biciklis-diós rögzítése nem volt teljesen megbízható @[KÉP](Images\2932.jpg)), akkumulátort, kivágottabb lett a kasztni vége, így könnyebb a defektjavítás, szélesebben vicsorgott a testburkolat díszrácsa (így tovább javult a légcsere), az eldugott dobozos kipufogót szivar alakú váltotta, de végül is az összhatás nem változott. Sorozatneve M52 volt, de a nép csak Indyjski-nek mondta (’indiai’) @[KÉP](Images\0164.jpg). Ez a verzió 1962-ben került a boltokba, de nem ám Lengyelországban, mert ’63-ig csak exportra készült.

A tengelytávhoz még egy gondolat: a fölállított blokk miatt a kihajtó kis lánckerék nagyon magasra került és ezért a hátsó lengővilla meg meredeken lejtett hátra. E geometria miatt berugózásnál megnyúlt a tengelytáv, ami ingadozás bizony kanyarban bedöntve nem tett jót a stabilitásnak. A DKR @[KÉP](Images\0165.jpg), a Mitsubishi [KÉP](Images\0166.jpg) és a drága Triumph Contessa [KÉP](Images\0167.jpg) is ilyenképp nyújtózkodik, pedig azok tervezésénél nem volt hasonló kényszer. A változó tengelytáv a hátulütője az egyéb szempontokból (egyszerűség, gyárthatóság, olcsóság, élettartam) ideális teleszkópos első villának is, mert kirugózáskor vizes kanyarban könnyen megcsúszik, ezért próbáltak előre más megoldást találni a többiek mellet a lengyel tervezők is és a csavarrugókra támaszkodó, hosszúkaros, utánfutós lengővilla mellett döntöttek @[KÉP](Images\0168.jpg). Létezett ilyen, de nagyon ritkán lehetett vele találkozni: korábban a német Schweppe Pirolnál volt látható, csak ott féloldalas megfogást és torziós rugót alkalmaztak @[KÉP](Images\0169.jpg), vagy később a Tula egy kis, 1961-es sorozatán @[KÉP](Images\0170.jpg) (a T 200 M-en, de hamar visszatértek az eredetihez) és a Mitsubishi Gale Pet-en is ilyen volt @[KÉP](Images\0171.jpg).

Az M50 és az Indiának szánt M52-esek lábváltóját, mint érintettük, angol szokás szerint jobb lábbal kellett tapicskolni. Ez egyébként az ötvenes évek második feléig nem ment ritkaságszámba, nézzük csak meg a Zündapp Belláét @[KÉP](Images\0138.jpg) @[KÉP](Images\2038.jpg), vagy például a Moto Guzzi a Gallettojánál 1966-ig, a gyártás végéig ezen nem módosított @[KÉP](Images\0172.jpg).

Az Osa M52-nél a mereven előrenéző lámpafej és a nagy testburkolat újszerű módon, korabeli autós próbálkozások nyomán, üvegszál-erősítésű műgyantából készült. A műanyag karosszériaelem lehetősége ekkor benne volt a levegőben, még a Panni térdpajzsaként is bemutatkozott az AM 1957/10 számában, majd testburkolatként is kipróbálták. Ám a WFM-et inkább a lemezidom-gyártó nyögvenyelős hozzáállása sarkalta e megoldásra (1959-re például 4 000 db volt az előirányzat, de főképp emiatt csak 1 631 M50 jött össze). Az Osa külső képe kicsit ellentmondásosan hatott; az ennyire öblös-dudoros forma 1959-ben picit már túlhaladott volt (nem erőltetett, ha párhuzamot látunk a Warszawa autójukkal), de a mélyen sild alá süllyesztett fényszóró és különösen az első sárvédőn meg a testburkolaton lévő öntött díszcsík-tobzódás bátor és újszerű volt @[KÉP](Images\2933.jpg). Az egyébként ízléses képből kilóg a primitíven meghajlított vas térdlemez (egyszeresen torzult felület: semmi domborítás @[KÉP](Images\0173.jpg)). Az M08-nál ezen még nem spóroltak, elegánsabb is lett: a lámpafej, a kormánnyakburkolat és a finom ívű térdlemez egy darabból volt @[KÉP](Images\0161.jpg), csakhogy ezt a bravúros lemezmunkát a fentebb elmondott préselési nehézségek miatt nem tudták a szériagyártásba átültetni.

Egy M52-höz ügyes polákok oldalkocsit barkácsoltak, s annak hátuljára rá tudták a pótkereket tenni, mivel hulajnogájuk gyönge testburkolata (üvegszálas műgyanta) ezt nem tette lehetővé. Házilag csomagtartót is nagyon nehéz volt jót alkotni, mert a tehertől kiszakadt a csavar a burkolatból. Végül a gyár lépett ez ügyben; a vázhoz közvetlenül kapcsolva, a burkolattól függetlenítve, az alól kétoldalt kibújva oldotta meg a problémát @[KÉP](Images\0174.jpg). Túramotorosra sikerült a dolog; robogóknál szokatlan oldalcsomagtartó lett belőle (a Triumph Tigress-hez kínáltak hasonlót @[KÉP](Images\0175.jpg)).

Moldvai Tibor, aki motorversenyzés (cross) mellett az importjelölt motorokat a hatvanas évek óta majdnem napjainkig hivatásosan tesztelte, annak idején lesújtó bizonyítványt állított ki az Osáról. Nem lehet teljesen igaza, hisz az Osa az osztrák Hatnaposon, az Alpenfahrton, a Skót Rallyn derekasan bizonyított: nyert (kategóriájában 1960-ban Ausztriában a dobogó három fokán csak Osával versenyzők álltak). Egy łódźi lengyel márkatárs azzal büszkélkedett, hogy az ő robogójában fölújítás nélkül 55 000 km van, s ma is használja. Ez a hajdani masináknál komoly fegyvertény. A gyártási darabszámok: M50 1962-ig kb. 12 500, M52 '65-ig szintúgy kb. 12 500. A tőlünk három és félszer - négyszer népesebb országban ez bizony kevés volt. Korábban az utcakép színesítésére s az emberek megelégedésére még az Osa sorozatgyártása előtt hoztak be pár Lambretta Ld150-et @[KÉP](Images\2924.jpg) @[KÉP](Images\2925.jpg), meg Peugeot S.157-et @[KÉP](Images\2920.jpg) @[KÉP](Images\2929.jpg). Az árak: M50 kezdetben rövid ideig 19 000, majd 17 000 Zł (a kétezres árlefaragás és a hitelre kaphatóság igencsak kiszélesítette a vásárlók körét), M52 14 000 Zł (még jobb és még olcsóbb lett!), WSK 125 @[KÉP](Images\0178.jpg) (lengyel DKW RT 125) 12 500 Zł, Lambretta 23 000 Zł. Junak M10 350-es négyütemű motorkerékpár [KÉP](Images\2715.jpg) 24 000 Zł.

Az M52 bemutatkozását még követték utórengések: 1962-ben épült az M55 (egy darab): elől Earles-villa, gázos lengéscsillapító (!), kétlámpafejes kormány, kétoldalt levehető oldalburkolat, olaszos és kicsit japános vonalak, műanyag idomok, amiknek alakját a varsói Szépművészeti Akadémián alakították ki @[KÉP](Images\2931.jpg) @[KÉP](Images\2930.jpg). 1964-ben fogtak bele az M56-ba Innocenti kooperációban Lambretta alapokon: Li3 125-ös blokk, lambrettás az első kerékagy, a kerekek, az első villa, és persze a karosszéria @[KÉP](Images\2934.jpg). Az egész a Lambretta 125J-re hajaz @[KÉP](Images\0182.jpg). Aztán mire e prototípus elkészült, már M57-nek hívták. Ez lett az utolsó lengyel robogó, mert miniszteri rendelettel fölszámolták a vállalatot. Az M52-esek és a motorkerékpárok gyártása 1965 januárjában fejeződött be, de a szomszéd Lengyel Optikai Művek (PZO), amely megkapta az ingatlant, még párat alkatrészekből összerakott és saját neve alatt átadta a nagykereskedelemnek. A gépsorokat a motorbicikliket nagyobb volumenben termelő WSK-hoz vitték át, ott pedig (sajnos joggal) nem bíztak a robogók jövőjében. Az ötvenes években a WSK és a WFM ugyanazt az M06 motorkerékpárt gyártotta, de a WSK korábban és sikeresebben kezdett modernizációba és a kínálat szélesítésébe.

Dr Kováts Miklós motorkerékpár-gyári küldöttséggel járt a hatvanas évek elején Lengyelországban az ottani kollégák munkáját megszemlélni és azt mesélte, hogy föltűnő volt a lengyelek egyszerűségre törekvése, megoldásaik kevésbé voltak mívesek, mint az övék, magyarul termékeik darabosabbak, gyártási módszereik primitívebbek voltak a mieinknél (pl. az Osa berúgóján nem kihajtható kart találunk, de még csak nem is merev kart gumicső burkolattal, hanem vasszerkezeti bordáslemezből szaggatott pogácsát ráhegesztve @[KÉP](Images\0158.jpg)).

2004-ben indultam Osa-vadászatra Łódź városába a Vjatkánál már említett börzére. Súlyos dilemma elé kerültem, mert egy nagyon jó M52 és egy kopottas, de eredeti festésű Peugeot S.157 között kellett döntenem. Az áruk ugyanannyi, 2 000 Zł volt (úgy 140 000 Ft). Végül az Osát tettük föl Éva lányommal az utánfutóra, de akár haza is gurulhattunk volna vele, mert minden papírja rendben volt. Milyen véletlen, a tulajdonosa gliwicei volt. Hazajövet kis országnézést tartottunk (Krakkó, Nedec) és közben többen megszólítottak észrevéve a hajdan becsült és szeretett hulajnogájuk testvérét.

# Čezeta

A České závody motocyklové (’Cseh Motorkerékpárgyár’, 1955-ig Česká zbrojovka, azaz ’Cseh Fegyvergyár’, röviden csak ČZ, így ismeri a világ) mérnökei is hittek a menetszélben, amikor egy már futó motorkerékpárjuk 175 cm3-es erőforrását gyömöszölték egy extrém, önhordó karosszériába, s megszületett a Čezeta 501 @[KÉP](Images\0184.jpg) @[KÉP](Images\0185.jpg). Ám a becsapódó hűtés elégtelenségét hamar fölismerve a hengerfej hűtőbordáit 90°-kal elfordították és egy kis oldalpropellerrel borzolták föl a természetes légáramot @[KÉP](Images\0186.jpg). Vicces, hogy emezekről meg a kicsit zord Norvégiában, ahová jó pár került az orvosokon kívül másoknak nemigen szerezhető autóvásárlási engedély okán, a klímának megfelelő mértékűre rontva a hűtést a használók többnyire leszedték a propellerházat és ha tudtak szerezni, előrenéző bordájú hengerfejet csavaroztak föl, de sokan a gyári keresztben-bordással jártak. Norvégia egyetlen komoly bevételét adó bérfuvarozó teherflottája Hitlerék elől a királlyal együtt átszökött Angliába s a britek és saját hazájuk szolgálatában hajózva az U-Bootok később annak nagyobb részét elsüllyesztették. Így aztán, bár csak Narvik volt lerombolva, de 1945-ben a norvégok is nagyon mélyről indultak s az olajprofit később, úgy 30 év múlva jött (azért a halászat is hozott valamit).

A Čezeta 1957-es megszületését hosszú vajúdás előzte meg: Jaroslav František Koch mérnök már 1938-39-ben tervezett egy ČZ 125-ös motorral hajtott, merev első sármentős, fordított U keresztmetszetű önhordó karosszériás, öntött alufelnis, kiskerekű robogót. Ezt 1940 januárjára meg is építette, de egy JAWA Robot 100-as, háromsebességes blokkjával @[KÉP](Images\0187.jpg) @[KÉP](Images\0188.jpg). Nagyon könnyű lett (49 kg szárazsúly) és nem volt stabil. A német megszállók nem engedték tesztelni, de Koch barátai, a Šulc testvérek, dűlőutakon mégiscsak próbafuttatták.

Jaroslav Hausmann 1941-ben rajzolta meg első elképzelését: szilvamag alakú, a borulásnál védő vízszintes síkú keret, bőséges, a fémmegtakarítás okán ragasztott papírból lévő idomok igen erősen koncentrálva a légellenállás kivédésére. Ezzel Koch minimál-robogójával szemben egy maximál-megoldást ajánlott. 1945 tavaszán gurult is a Rodeo @[KÉP](Images\0189.jpg): a csőkeret hátuljába tett egy régebbi 250-es JAWA blokkal együtt lengő bölcsős villát, az első kereket pedig a kerékagyban álló függőcsapon fordulva áttétellel kormányozta, mint a Ner-A-Car (drága, könnyen lötyögősödik, nem lehet vele kis ívben fordulni, ám lenyűgöző). A berepülő pilóták kitűnő útfekvésűnek mondták és 107 km/ó-t értek el vele. Szabadalmat is kért rá (Koch is az övére). 1952-re még pazarabb ruhát kapott a jármű, az eleje úgy nézett ki, mint egy tengeralattjáró torpedóvető-csövekkel @[KÉP](Images\0190.jpg) @[KÉP](Images\0191.jpg). (jobbról-balról egy-egy hűtőlevegő-beömlőnyílást nyitott, mivel a blokk nem volt kényszerhűtéses).

1946-ban Koch is újra belelendült, mozgatta még egy kicsit a radírt meg a ceruzát a papíron, és még abban az évben az újabb variáció gurult is. Ez sokkal lágyabb vonalvezetésű lett: neve Vlaštovka (’fecske’) ellenére gyönyörű tengeri csigát formáz @[KÉP](Images\0192.jpg). A ČZ prágai kiállításán gyári mesterek mutatták be. Ezt 125-ös ČZ blokk mozgatta lánchajtással, első villája ennek is teleszkópos volt, üzemanyag nélkül 55 kp-ot nyomott. A bíztató tesztutazásokat követően 20 db-os próbasorozatot akartak készíteni, de az ország nehéz helyzete miatt a hivatalnokok letiltották.

Koch 1950-ben előállt a harmadik robogójával: utasülés, alatta pótkerék, jobboldali fölfüggesztések, 4,00X8"-os osztottfelnis kerekek, 150-es blokk, 110 kg @[KÉP](Images\0193.jpg).

Ekkortájt önszorgalomból még a nagy aerodinamikus és Tatra-művész Sodomkáék is készítettek egy verziót 250-es turbós blokkal @[KÉP](Images\0194.jpg). Ez is, mint a legtöbb cseh tanulmányrobogó, körbefutó erős gallérral bírt, amit kicsit csökevényesen ugyan, de később a szériagyártmányon is láthatunk: nem annyira hangsúlyos, nem annyira díszes, de azért ott van.

1950-ben a Česká zbrojovka végre hivatalosan is megkapta a skůtr készítésének feladatát, amit aztán elég lassan teljesített: Zdeněk Kejval a könnyű gyárthatóság jegyében egyesítette a két vonalat, az önhordó dobozkát az igényes debellával. Az első megépített változatnál a térdpajzs fordulós fölső fele elég gyermetegre sikerült @[KÉP](Images\0195.jpg), a második már kiforrottabb változat @[KÉP](Images\0196.jpg), a harmadik végül a sorozatgyártásra kész mű @[KÉP](Images\0197.jpg), amit a kisközönség először 1956-ban a strakonicei május elsejei fölvonuláson láthatott, az igazi bemutatása pedig ősszel a II. Csehszlovák Mérnöki Kiállításon Brünnben volt. A 300 darabos nullszériát még azévre ígérték, de az csak 1957 első negyedévében teljesült 501 jelzéssel, a valódi sorozatgyártás pedig a harmadik negyedévtől indult České Budějovicében, ahol a karosszériát állították elő és az összeszerelést végezték @[KÉP](Images\2938.jpg). A Čezeta a francia emlőkön fölcseperedett cseh mérnöki gondolkodás termékeként a - Mindent másként kell csinálni! - példája. Amikor a fiam meglátta a szerzeményemet azt kérdezte: mi ez, jetski? A feleségemet a régi hajóhintákra és a vurstlik lovacskás-autókás körhintáira emlékeztette. Ha ránézek nekem mindig motoros szán jut az eszembe, de a másoktól hallott faltörő kos hasonlat is ül, tömege is megfelel ennek: föltöltve 140 kg (csak a blokk a kerék nélküli hátsó lengőkarral 40 kg). Formája a hosszú lárvalét, a sok prototípus ellenére nyers hatású: olyan, mintha félkész lenne, semmi finomkodás, ravaszkodás, semmi lágyított ívelgetés; a terv körzővel, vonalzóval készült. Írták már róla azt is, hogy emészthetetlen @[KÉP](Images\2501.jpg) (közben a reklámanyag ’gyönyörű külső megjelenés’-t állít @[KÉP](Images\0984.jpg)). Mondjuk, nekem is tetszik, bár ez gyerekkori szerelem. Véglegesen kidolgozottnak csak három részlete mondható: a tanksapka és a csomagtartó @[KÉP](Images\0198.jpg), valamint az oldalajtókat 1959 januártól díszítő tőrfarkú rákot idéző lemez @[KÉP](Images\0199.jpg). Bár a cég beszerzett egy Vespát és egy Lambrettát, de a cseh mérnökök nem estek előttük hasra és munkájuk eredetisége nyilvánvaló.

Eljátszottak a műanyag burkolat gondolatával, de mivel nem volt kellő mennyiségben hozzáférhető alapanyag, maradtak az önhordó acéllemez-karosszériánál. A benzintank az első kerék fölött, a fényszóró mögött van (az ezt megelőző prototípusban ennek helyén egy zárt csomagtartó volt). Eredménye: a benzincsap mostoha időben merő sár volt. Eleinte a slusszkulcsot baloldalt, az első sárvédő lukában lévő csaphosszabbító csövecske szájába dugva lehetett a mocsárban úszó csapot kinyitni @[KÉP](Images\2807.jpg), majd a kulcsot kézzel iszaptalanítani, de később forgatását egy füles gombban végződő rúd segítségével a térdlemez mögé vitték be @[KÉP](Images\0201.jpg) @[KÉP](Images\2808.jpg) (az se jött rosszul, hogy tartarékra váltáskor nem kellett megállni). A gyár motorkerékpárjaitól átvett és a vezető térdei elé függőlegesen beépített amperóra-gyújtáskapcsoló együttest hamar elhagyták, mert menet közben nem is látszott és a kulcs is gyakran elgörbült a fölé, a szatyorkampóra akasztott táska csapkodásától, vagy a birizgálástól átkapcsolódott @[KÉP](Images\0202.jpg). A csomagtartó a benzintank tetején kapott helyet, terhelhetősége becsületes: 15 kg (már Koch 1950-beli rajzán is itt látható). Mint akkoriban sok olcsó, főleg kis járműnél, a rugózást gumira bízták, ám nem nyomták, nem húzták, hanem egyénieskedve: nyírták @[KÉP](Images\0203.jpg). Jól működött, csak gyorsan öregedett a gumi a nagy belső súrlódás miatti melegedéstől. Egész tisztes rugózási utat adott: elöl 100, hátul 95 mm-t, de csillapítás csak elől volt, ám hátra a gyár ajánlása szerint azért utólag be lehetett szerelni. Az 502-es sorozatoknál e gumikat lecserélték a drágább, de örök darab csavarrugókra és elől-hátul volt csillapítás. A hátsó villa kezdetben, akárcsak a nagyon drága német Dürkopp Dianán vagy a Peugeotnál, Rumi Formichinonál egy féloldali kerékfölfüggesztést is adó alumíniumból öntött láncbura volt @[KÉP](Images\0204.jpg), aminek főcsapja erősen félrekopott (az említett három példáénál a csehek közelebb tették egymáshoz a perselyeket → kisebb erőkar → nagyobb erők), benne, ha elhanyagolták az utófeszítést, vergődött a lánc, ennek karmolása miatt az aluház elgyengült és az erős csavarás miatt olykor bizony eltört. A lánc spannolására egy félautomata, rugó húzta mechanizmus szolgált, ami, ha egy anyát meglazítottunk, kellő erővel megfeszítette a láncot, aztán az anyát meghúzva rögzítettük e helyzetet. Az 502-eseknél ezt is újragondolták és az ugyan blikkfang-, viszont egyben problémamentes kétoldali acélcső lengővillára cserélték ovállyukas véggel. A kormánynyak merevebb megfogása végett, mikor már a turbós blokknak nem kellett a tölcséres menetszél-megvezetés @[KÉP](Images\1961.jpg), erősebb struktúrát találtak ki @[KÉP](Images\1962.jpg). Az első három kispéldányszámú széria (501, 501/01, 501/03, ezek 6 V-osak, a harmadik már turbóhűtésű) berúgós volt, de aztán az 501/05-ösök népesebb tábora, amiből hozzánk is jutott, a berúgón kívül már 12V-os dinastarterrel is indult (összesen 58 433 db 501-esféle a 356 jelű 8 LE-s blokkal). A több ponton átdolgozott 502/00 is önindítós-berúgós lett, de kapható volt az 502/01 6V-os csak berúgós gyalogváltozat is (kevés készült). A záró sorozat, az 502/05 De Luxe persze mindent tudott, s ez már nem csőkormánnyal, hanem legyezőforma kilométerórát (a JAWA motoroké is ez volt) magába foglaló öntött alukormánnyal készült főképp exportra, de otthon is előfordult @[KÉP](Images\0205.jpg) [KÉP](Images\2475.jpg). A nem épp hízelgő becenevük az ormány miatt Prase, azaz disznó volt. Az összes 502-es 56 551 db, bennük a 450 jelű 9,5 LE-s motor dolgozott apró módosítással: kicsit csökkentették a kompressziót és ezzel fél lóerőt vesztettek az eredeti tízből. Egyébként az akkori kompresszió mellett egy 200-as motor berúgása sem okozhatott senkinek, egy hölgynek sem gondot, ám az önindító hangjára a járókelők fölkapták a fejüket, s a tulaj ámuló pillantásoktól kísérve kelhetett útra. Az 502-esek ára 9 000 Kčs körül alakult, ami megegyezett az akkori JAWA 250 motorkerékpáréval. Az elsők 6 800-as ára (ekkor a Škoda Octavia 32 980 Kčs volt) nőtt föl a végén 9 100-ra (502/05). Ha már a hűtőventillátor miatt nem kellett annyira ügyelni a menetszél terelgetésére, hát alul az 502-eseknél, mint előbb érintettük, az óriás tölcsér helyére pótlólag a kormányoszlopot befogadó cső helyzetét merevítő lemezeket hegesztettek. Kellett is, mert rossz úton rugalmasan tekergette a nyakát és még így se lett tökéletes.

Az 501-esek kétkipufogósok voltak. A képből ki is ríttak a csenevész, csúnyán hátranyújtott dobok @[KÉP](Images\0206.jpg) (eleinte még halfarok-végűek is voltak, micsoda archaizmus @[KÉP](Images\2402.jpg)). Az 502-eseken bár nagyobb és egyoldali dobot látni, de azt jobban eldugták: nem lóg annyira hátra és az utas lábának kényelme miatt hosszított-szélesített gallérszerű taposólemez csaknem eltakarja @[KÉP](Images\0207.jpg).

A motorkerékpároktól kapott blokkban volt a kézi mellet automata kuplung is: egy cikkelynyi hullámos tárcsa a sebváltópedál mozgatásakor az erőt kétkarú emelővel fokozva oldotta a tengelykapcsolót. Csak indulásnál kellett használni a kézi kuplungot, az aranylábúaknak akkor sem. E szellemes készülékben volt azonban a Čezeta leggyengébb pontja: a hullámos tárcsa a tengelyére nagyon sután rögzült, a tárcsa gyűrű része, amit indokolatlanul vékonyra méreteztek, sokszor elrepedt. Ez persze nem volt tragikus, mert bár szétnyíltan, de a helyén maradt, kézi kuplunggal meg rogyásig lehetett még használni a járgányt. Ez a bár nem túl gyakori, de mégis csak hiba túlélte a Čezetát, nem e skůtr-rel kezdődött, nem is ennél számolták föl.

Szóval ezt kivéve a típus kiforrta magát és hamar megtalálta az utat a nyugati országok felé is @[KÉP](Images\2280.jpg) @[KÉP](Images\2741.jpg) (összesen 40 országban lehetett kapni, a Szovjetunió volt a legnagyobb felvevőpiac). Az ára 170 £ volt, amíg az NSU Prima D 200 £-ba került, s a szintén csehszlovák félkomoly 100-as Manetet már 115-120 £-ért meg lehetett kapni. 1963-ban a Pannonia szigetországi próbaára csak 110 £ volt, de sajnos ennyiért sem nagyon kellett (azért a Manettől talán jobb volt). A Čezetát Hollandiában meg az NSZK-ban „la Bohéme” titulussal árusították, ami utal Csehország latin nevére @[KÉP](Images\0208.jpg) (ezeket gyári oldalcsomagtartóval és erre kétfelől rákapcsolható bőrtáskával is lehetett kérni). Az Új-zélandiaknak is fájt rá a foguk, hát 175-ös és 200-as blokkal (utóbbi csak náluk volt) puzzle-ként megvették, otthon összerakták, ízlésük szerint díszítették, festették, saját akkuval, kormánnyal, üléssel, kipufogóval, elektromos kábelezéssel meg gumiabronccsal látták el és fölcsavarozták rá az N-Zeta felségjelet @[KÉP](Images\0209.jpg) (1960-63, forrástól függően 3 500 vagy 4 000 db). Azért kellett a saját munka (elérték a 25 %-ot), hogy egy csökkentett vámkategóriába kerülhessenek. Úgy látszik megtetszett nekik a csehszlovák ipar minősége, de még inkább annak alacsony árai, hát a hatvanas évek végén vettek 2500 db Škoda 1202 motort és alvázat, amire saját fölépítményt téve létrehozták egyedüli autójukat, a Land Rovert utánzó Trekkát @[KÉP](Images\0210.jpg) (közülük kettő harcolt Vietnámban @[KÉP](Images\2939.jpg)). Az N-Zetához hasonló módon részben importált, részben gyártott robogójuk még: Vespa, Fuji Rabbit, Triumph Tigress.

Čezeta 503 prototípus: 1964-ben kisebb átrajzolással lágyítottak a korábbi darabosságon, de már ez sem segített @[KÉP](Images\1981.jpg). Az erősen csökkenő kereslet miatt már nem fogtak bele komoly átdolgozásba és nemsokára le is állt a termelés (1957: 2 305 db, '58: 16 350, '59: 25 048, '60: 20 165, '61: 17 384, '62: 20 086, '63: 10 501, '64: 3 415). 1964-ben született ez a 125-ös JAWA skůtr, de ez is csak szalmaláng volt @[KÉP](Images\1982.jpg) (a forma: egyszerűsített Lambretta Li3).

A Čezeta volt az első találkozásom a robogókkal: 1964-ben, hat évesen sóhajtoztam körbe egyet a jászberényi Lehel Szálló előtt. Az élmény máig hat. Jellegzetesen egyéni vonalai úgy látszik sokakban élnek még: például a 2004-es amerikai Pokolfajzat (Hellboy) című filmbe is bepasszírozta a rendező; a buffo szerepét betöltő, csetlő-botló CIA-s két snittben is Čezetán furikázik @[KÉP](Images\0211.jpg) @[KÉP](Images\2468.jpg). Csehszlovákia területén hozzá tartozott az utcaképhez, de mégse becsülték túl nagyra, pedig ha arra használták, amire alkották, hálás jószág volt. A nem túl tökéletes útfekvése, vagyis rugalmasan csavarodó váza miatt sportos vezetésre, különösen terepezésre ugyan alkalmatlan volt, de mindennapi nyugodt használatban az aszfalton kiválóan bevált (a stabilitás javára szólt a rendkívül lentre került súlyos blokk, ami viszont tuskón, járdaszegélyen könnyen föl is akadt @[KÉP](Images\2460.jpg), olykor meg is sérült, őrzők is egy ragasztva-szegecselve patkolt olajoldali delkit). A lemezekből készült váz alul nyitott, kalap alakú keresztmetszete nem adott valami nagy csavarómerevséget. Ez csak a zárt, körhöz leginkább hasonlító profiloktól várható, ezért ócska úton rugalmasan tekergőzött s e miatt kissé bizonytalan volt az irányítás. A csehek amúgy nagyon is tisztában voltak az erőtan e tételével, hisz sok Škodájukat @[KÉP](Images\0212.jpg), Tatrájukat @[KÉP](Images\0213.jpg), de még a JAWA-Aero Minort [KÉP](Images\2717.jpg) is bivalyerős központi csőváz hordozta (utóbbit nem kör, hanem négyzet keresztmetszetű). Emlékezzünk a Tatra nagyon mostoha körülményekre tervezett teherautójára @[KÉP](Images\1968.jpg)!

Elterjedtségéről ennyit: amikor szerezni akartam egyet s egy bajcsi (Érsekújvár előtt) sráctól, Kaján Pétertől kérdezősködtem, ezt mondta: ha Szlovákiában egy falu közepén lábujjhegyre állsz, legalább négy portán fogsz látni belőlük. Ez persze túlzás, de tényleg sok van még. Egyszer csak telefonált, hogy szerzett nekem egy 502-est nagyon olcsón (150 €), menjek érte. Már loholtam is. A tranzakcióra előkészítendő arról kérdezgettem az esztergomi magyar vámost, hogy mit szólna, ha behoznék egy romos robogót. Hümmögött, vonogatta a vállát, de azért kinyögte: jó. Bajcson aztán az a meglepetés ért, hogy Péter ráadásként adott még egyet, ami ugyan keréktelen és blokktalan volt, de hát azt sem lehetett ott hagyni. Így aztán mikor az úr színe elé kertültem a kombi Wartburg teteje fölött is, alatt is volt egy-egy Čezeta. Vámos: nem erről volt szó! Visszazavart. Péter pajtájában kellett kivárniuk a határok fölnyíltát 2004 tavaszán, hogy aztán végre hármasban hajthassunk át a Mária-Valéria hídon. Később Péter megszerzett nekem még egy Puch SR125-öt is, de ekkor már rég nem volt se poszt, se sorompó. Ezt valódi érdeklődés nélkül Péter csallóközi ismerősei vásárolták osztrák börzén csak azért, mert nagyon olcsó volt. Aztán három év alatt sem lobbant föl a vonzalom s így 160 €-ért (akkor 38 700 Ft) megváltak tőle.

Itt lehetne megemlíteni azt, hogy a robogóknál a benzintankot hová építsék be, elég gondosan kellett megválasztani. Az úszóházbeli és a tankbeli legfölső és legalsó benzinszint közötti arány a tartály és a blokk túl szoros beépítése esetén rossz volt, mert így nem lehetett okosan méretezni a tűszelepet (illetve picire kellett venni az átfolyólukat, ami meg dugulásveszélyes). Teli tanknál az úszóházban kicsit magas volt a benzin nívója, tartaléknál meg alacsony. Így aztán igyekeztek minél laposabb, kis szintváltozást adó tartályokat minél magasabbra helyezni. Ám erre a kínálkozó leglogikusabb helyen az ülések alatt, pláne ha azok lengőnyergesek voltak a blokk pedig állóhengeres, nem sok tér adódott. Ha meg túl lapos lett a benzintank, negyed tanknál hegymenetben kiürülhetett a porlasztó (korai Bernardet @[KÉP](Images\0214.jpg) @[KÉP](Images\0215.jpg)). Aki szintet nyer, életet nyer alapon voltak, akik a tankot a fixen álló fényszóró és a kormány közé préselték be (KTM Mirabell @[KÉP](Images\0216.jpg), DKR Defiant @[KÉP](Images\0217.jpg)). Ez a megoldás, mivel drabálissá tette az orrot, inkább esztétikai okból nem terjedt el, ámbár volt egy sutasága is: hullámos úton a jármű súlypontjától távol lötyögő benzin bosszantóan tudott rángatni. Ezen a tankon belüli teret megosztó lemezzel lehetett valamelyest segíteni. Jobb volt a helyzet, ha a tank a kormány mögé, a műszerfal alá került, mert így közelebb volt a robogó súlypontjához: Bernardet @[KÉP](Images\0218.jpg), Velocette Viceroy @[KÉP](Images\0219.jpg), Moto Guzzi @[KÉP](Images\0220.jpg), TWN Contessa @[KÉP](Images\0221.jpg), Victoria Nicky, Panni @[KÉP](Images\0222.jpg). A Čezetánál az elől mélyen fekvő tank miatt (pláne ha már kevés volt a benzin) az adódhatott olykor, hogy hosszú meredek lejtőn lefelé haladva az alapjárat az úszóházból kiette a naftát, s ha utána hirtelen kaptatóra kellett menni, a motor fuldoklott pár másodpercig. A Motobi Catria Scooternél meg oly alacsonyan volt a tank és oly magasan az úszóház, hogy a benzinpumpát nem lehetett nélkülözni @[KÉP](Images\0223.jpg). Ha már a benzintanknál tartunk: erről a torpedóról (mármint a Čezetáról) Németországban és Norvégiában az a vicces fricska járta, hogy a fényszóró nem más, mint a mögötte lévő üzemanyagtank detonátorja, de ez csak szöveg, a statisztikák szerint nem volt tűzveszélyesebb a többi robogónál (magam láttam karamboltól alaposan összegyűrődött, de ki nem nyílt tankot @[KÉP](Images\2849.jpg)). E tényleg sajátos reflektor-elhelyezés miatt ragadt rá a német szaksajtóban a Zyklop (’küklopsz’) név.

# Manet és Tatran

Csehszlovákiában nem sokkal a Čezeta bemutatkozása után, 1958-ban kezdték gyártani második robogójukat, a Manet S 100-at @[KÉP](Images\0224.jpg). Nevét nem a francia festőről, hanem a szülővárosától, Vágbesztercétől (Považská Bystrica) nem messze keletre fekvő hegyről kapta, de a későbbi változathoz eszükbe jutott a helyi jelentőségű Manín helyett az egész Szlovákiát jelképező, külföldi piacokat is megszólító Tátra. Létrehozója a haditermelést végző Považské strojárne národnỳ podnik volt (’Vágmenti Gépgyár Nemzeti Vállalat’). Ez képezte a magját a szlovák - főleg hadi – iparvidéknek, mely a háború alatt a Harmadik Birodalom által megszállt, a „Független” Szlovákiából lecsípett Védelmi Sáv peremén lévő városban a németek által saját igényeik szerint a helyiek (rabszolga)munkájára alapozva lett fölfejlesztve (gyalogsági és tüzérségi fegyverek, repülőgép-alkatrészek). A negyvenes évek végén Manet 90 néven már készítettek itt egy ikerdugattyús kismotorkerékpárt @[KÉP](Images\0225.jpg) (2X45 cm³), aztán 1955-től az 50cm³-es JAWA Pionier (csehül Pionỳr) mopedszerű kismotort @[KÉP](Images\0226.jpg), később az ebből továbbfejlesztett JAWA Ideal törperobogót @[KÉP](Images\0227.jpg) és társait (ez már a hatvanas évek), még később a Babetta mopedet @[KÉP](Images\0228.jpg). Kevés-köbcentis előéletük miatt így aztán a tervhivataltól ők kapták meg a 100-as skúter gyártására a lehetőséget. Fejlesztésük eredménye egy konvencionális karosszériájú, küllős kerekű (14"), első sárvédőjével picit az Adler 100-ra @[KÉP](Images\0229.jpg) emlékeztető robogó lett. Bár nem nyert szépségversenyt, de kicsiny motorja nem volt erőtlen (5,1 Le), négyfokozatú volt a váltója, alacsony árába (5 980 Kčs, Angliában 115 £, USA-ban 349-360 $) bennfoglaltatott sok olyasmi, ami a versenytársaknál extra volt: dinamóstarter, szélvédő, csomagtartó, index. Utóbbival lefőzte nagyobb honi riválisát, ugyanis a Čezetán irányjelző izzók csak 1960-tól villogtak a bár önmagukban szép, de ekkor már régiesnek ható stílusú, a vonalas-darabos csónakhoz amúgy nem is illő plexiburák alatt @[KÉP](Images\0230.jpg) (a burkolt JAWA rendőrmotorra viszont passzolt @[KÉP](Images\0231.jpg)). A Čezeta indexéhez irányadó a második sorozatú Tatra 603 front-indexe lehetett, ami persze nagyobb, de az is épp ilyen vonalvezetésű és megy is ahhoz a bálnához @[KÉP](Images\0232.jpg). Szóval, hogy a Manet nem is volt rossz, meg el is látták minden földi jóval, nem volt égtáj, ahová ne tudták volna exportálni. Harminc országba szállították, a skandinávok nagyon vették @[KÉP](Images\1977.jpg) és még a csurig telített Olaszországban is találkoztam eggyel. Bár hozzánk is jött pár, de az utakon a hetvenes évek elejétől az anyaországán kívül már csak Romániában volt látható, ott viszont még sokáig, ugyanis Ceauşescu az import előtt leeresztette a sorompót; azt kellett életben tartani, ami már bent volt az országban. 1990-től Európa éhes hiénái Romániából hordták s hordják ma is a fáradt, itt-ott barkácsolt, fajidegen alkatrészekkel elegyes, de veterán járgányokat. Az én Manetem is így került hazánkba, de szerencsémre ez nincs buherálva, csak lelakva.

A Manet blokkját egész kicsire sűrítették össze, szinte elvész a hozzá képest (csak hozzá képest) nagy testburkolat alatt @[KÉP](Images\0233.jpg). Bár műszaki sziporkákat nem takarnak a lemezek, de az első Earles-villa érdekesen egy központi teleszkópra támaszkodik: kicsit MacPherson-os és bőséggel elegendő a 120 mm-es rugóútja @[KÉP](Images\0234.jpg) (hasonlót látni még az 1957-es angol DMW Bambinál @[KÉP](Images\0235.jpg)), furfangos és szép a kormánymarkolatoknál lévő két, bakelitből készült gyűrű alakú villanykapcsoló: a fényváltós-dudás, meg az indexé @[KÉP](Images\0236.jpg). Kormányához hasonlóról meg nem tudok: sonkányi aluöntvényből lógnak ki a markolatok, az egész tömb asztalra terített legyezőként fordul jobbra-balra. Magától értetődően ennek a körcikknek front-élére csavarozták a szélvédőt. E jókora kubus miatt optikailag bukik is kicsit előre a látvány (elől dérrel-dúrral kezd, aztán a hátulja satnyán majdnem jelentéktelenségbe fullad). Szokatlan rövidsége miatt a kormány, ha a kerék kicsit is kiegyensúlyozatlan, könnyen lengeni kezd, beszitál. Franciás slendriánság is tetten érhető: az ajtócskák zsanér nélküli résbedugós lemezkéken fordulnak @[KÉP](Images\0237.jpg) (azért a korai Puchnál is látni ilyet), a műszerfal alatti elektromos centrálét takaró burkolatot olyasféle rugó-húzta kampók tartják, mint a dzsipek motorháztetejét, de a bizalmat leginkább az rombolja, hogy a kormányt szélső állásba fordítva az ellenkező oldalon a kormánytömb mögött hiányérzetet keltve lyuk tátong @[KÉP](Images\0238.jpg) (akár egy odvas fog, a bowdenek és vezetékek számára kellett a hely, ha fordul a kormány). Az egésznek enyhén komolytalan hatása van.

A sorozatgyártásban folyamatosan javult az S 100: nagyobb lett a szélvédő, egyel több kuplungtárcsát tettek be, 34X45-ös négyszögletes helyett csavarással szemben jóval merevebb 55 mm átmérőjű csőből a váz, bronz siklócsapágyas helyett gumiszilentesek a lengővillák.

1964 elején a fejlesztés következő lépcsőjeként volt egy nagyon rövid, átfedéses termelési szakasz: régi idomok, új motor; íme a Manet S 125 @[KÉP](Images\0239.jpg) (50 mm-es helyett 56 mm-es furat, erősített főtengely, 7 Le, nagyobb hűtőbordák a hengerfejen, javított ventillátor, bár a hűtés így se lett tökéletes). Ezt követte októberben a megújult karosszéria keményre vasalt élekkel. Eleinte ennek is Manet S 125 volt a titulusa, de hamar megkapta végleges nevét: Tatran S 125 @[KÉP](Images\0240.jpg). Honi ára 6 000 Kčs, 1967-es magyarországi ára: 9 800 Ft. Az elődtől változatlan gömbölyűséggel vették át a térdpajzsot meg a bikanyaknyi kormánynyakat reflektorostul, kormányostul (a cariest se tömték be). Kicsit el is ütnek az újvonalú lemezektől. Megváltoztatták az első sárvédő Adler-rolleres náthás-szomorúan lecsüngő orrát: hetykén előremeresztették. Érezték, hogy a testburkolaton kell igazítani, ezért hosszabbra és szélesebbre vették, lendületesen dőltvonalú kezelőajtókat vágtak az oldalába (no, ezek már zsanérosak), s a hátulját kétoldalt rakétavezérsíkokkal tették emlékezetessé: ezek végén, a fúvókák helyén pislogtak az indexek @[KÉP](Images\2940.jpg) (volt vezérsík nélküli változat is @[KÉP](Images\2941.jpg)). Az ikerhengeres elődtől örökbe kapott négyágú jelvényt pedig ötletesen úgy helyezték el a testburkolat elején, hogy az kivehető, s egyben ez az ablak a gyertyához @[KÉP](Images\2249.jpg) @[KÉP](Images\2269.jpg) (a korai százasoknál még csak egyszerű lukas korong volt @[KÉP](Images\2248.jpg)). Talán túl könnyen is kivehető: az emblémagyűjtő fiúkák miatt mára alig maradt, ezért Szlovákiában nemrég beindult az utángyártása. A magukra és fölvirágzásukra adó cégek reklámexpedíciókat tettek egzotikus országokba, így aztán a Tatrant is végighajszolták a Prága – Moszkva – Leningrád - Fekete tenger - Sinai sivatag - piramisok útvonalon @[KÉP](Images\2942.jpg), hogy aztán ne érdemtelenül írják a prospektusára: Grand Touring. Robogók között nagynak számítottak a 3,25x14-es abroncsai, amik nem esztétikailag adtak pluszt, hanem Moldvai Tibor sok motort és robogót próbált teszter szerint e miatt volt egész jó az irányíthatósága (a szélvédőjét is nagyon dicsérte).

Csehszlovákiában 1969-ben ezzel a típussal szűnt meg a nagyrobogók gyártása. A Manetek és Tatranok végösszege egész tisztességes: 264 000 db. Gimnazista koromra (1972-76) nagyrobogóként gyakorlatilag csak Tatranokat lehetett gurulni látni, mivel az ötvenes - hatvanas évek fordulóján hazánkban forgalomba helyezett Čezeták és az 1960-61-ben nálunk készült Tündék ekkorra már vagy visszaadták lelküket a teremtőjüknek (vasgyűjtő úttörők - MÉH - kohó), vagy fészerek mélyén húzták meg magukat.

A Tatran után kéne talán előhozni a dinastarter problémáját. Ha a dinamót nagy átmérőjűre méretezték, akkor indításnál villanymotorként használva elég nyomatéka lett ahhoz, hogy a motort beindítsa. Viszont, mivel közvetlenül a főtengelyt forgatta, túl sok ampert vett föl (és azt is pulzálva). Ez a komoly áramerősség az akkun túl a szénkeféknek meg a kommutátornak sem használt (a főtengely leálláskor mindig a sűrítési ütem elejénél áll meg és indításkor örökké ugyanazok a kommutátorlemezkék kapják a nagy áramot → beégés). Áttételes fordulatcsökkentésre a költségek miatt csak kevés gyár vállalkozott: Moto Guzzi Galletto 198 AE ékszíjas dinamó/önindítóval, a Ducati Cruiser, a Triumph Tigress, a Velocette Viceroy valódi, fogaskoszorút forgató önindítóval, sőt a nem is túl drága Lambretta Ld meg még igényesebb redukált fordulatú önindítóval @[KÉP](Images\2293.jpg). Szóval a nagy amperfölvétel városi használatban kikészítette az akkukat (jobbára két 6 V-os sorbakötve), ami után, ha nem volt berúgó, jött a betolás, vagy a gyakori akkucsere. Az utóbbit megkerülendő egy Tatranon láttam: azért, hogy bármikor betolható legyen, gyújtómágnest építettek be. Szintén Tatrannál fordult elő, hogy egy furmányos barkácsoló pótlólag, mivel gyárilag nem volt, berúgót applikált robogójára: bakra fölhúzva be kellett tenni kettesbe vagy hármasba, majd a berúgókart nógatni. Erre egy félhold alakú lánckerék alulról belekapott a láncba és az egész miskulanciát megforgatta. Ha már muzsikál: kivenni nullába, visszaengedni a berúgót, lelökni bakról, nyeregbe, jöhet az egyes. Ez az egész félig rossz akkuhoz való, mert jó akkuval önindítunk, végképp lemerülttel meg napestig rugdoshatjuk, akár a döglött lovat. Talán nem a véletlen műve, hogy csak egy ilyennel találkoztam.

A robogózás virágkorában a piac felét markában tartó Vespa nem foglalkozott önindító beszerelésével, a Lambretta (a maradék fél fele az övék volt) is csak egy erőtlen próbálkozásig jutott. Nekik nem volt szükséges ez a csábkütyü, ezeket e nélkül is vitték, mint a cukrot.

# NSU Prima

Prima jelzéssel látta el az NSU az Innocentivel kötött licencszerződés lejárta után készített robogóit: Prima D @[KÉP](Images\0241.jpg) @[KÉP](Images\2619.jpg) (1956-60, még mindig a bevált, bár lejárt Lambretta-licencre alapozva, 150 cm³, 1 595 DM), majd a vadonatúj konstrukciójú család három tagja; a Prima III @[KÉP](Images\0242.jpg) (1958-64, 150 cm3, 1 650 DM) és a Prima V @[KÉP](Images\0243.jpg) (1957-64, 175 cm3, 1 800 DM) dinastarteres motorral, valamint az olcsó változat (az én példányom) a Prima III KL @[KÉP](Images\0244.jpg) (K = ’Kickstarter’, L = ’Luxus’, 1958-64, 150 cm³, 1 400 DM, Angliában 172 £), amit berúgóval adtak pótkerék, csomagtartó és műszerfal nélkül (csak egy kis, szabadon álló kilométerórája volt), a nagyobb testvérekétől @[KÉP](Images\2331.jpg) egyszerűbb elsőféklekötéssel @[KÉP](Images\0245.jpg) (így aztán, mint az Earles-villás MZ-ek, fékezéskor megemeli az orrát), rögzített gyújtással (a drágábbak röpsúlyosak), valamint szabályozatlan, csak diódás akkutöltéssel @[KÉP](Images\2943.jpg). Egyes német szakírók megkülönböztetnek a fölsoroltak mellett még egyet, a III K-t, ami ugyan a III KL-től 56 márkával kevesebbe került, de lényegileg megegyezett vele, viszont nem volt rajta egyetlen dísz sem és az ülései mustár- helyett feketeszín gumiból voltak. A fölcicomázottal csak nagyon rövid ideig kínálták párhuzamosan, mert így senkinek sem kellett.

A D-hez konstruáltak ékszíjas automataváltót, de a termelésbe nem vezették be. A III és V-nél a padlólemez és a kormány rezgését gumiággyal is csillapították, de ez egy kicsit már túlzás volt, mert az egész blokkot a vele egységben lévő hátsó kerékkel együtt amúgy is két nagy és puha gumigyűrű (kapitális szilentblokk) kapcsolta a vázhoz @[KÉP](Images\0246.jpg). E két ruganyos gyűrűre bízták a hátsó kerék megvezetését, ami megfelelő is volt szóló üzemben, de oldalkocsival kapcsolva a gyorsításkor és lassításkor keletkező vízszintes oldalerők torzítva e gumibetéteket bizonytalanná tették az iránytartást. Más típusnál is okozott egyenesfutási problémát, ha a két lágy szilenten túl kis távolságon rögzült a lengő blokk a vázhoz: a Lambretta TV és Li fejlesztett szériáinál a rögzítésén túlnyúló különlegesen hosszú szilentblokkok segítségével tolták ki jobbra-balra a megfogási pontokat 3-3 cm-el @[KÉP](Images\0247.jpg) @[KÉP](Images\2261.jpg).

A III, V és III KL újat hozó lemezborításának kellemes lágysága, olaszos vonalai, gazdag díszítése, újszerű és ötletes blokkja, pazar műszerfala (már a 150-es NSU-Lamrettáé és a D szériáé se volt kutya), a csúcsmodell ritka megoldásai (ködlámpa, a tank tartalékállására figyelmeztető kontrollámpa), a cég jó híre mind keresettekké tették e rollereket a kortársak és a mai gyűjtők körében. Az olaszos vonalak nem teljesen a véletlen művei: az 1950-es Prina Orix B-t vegyük ez ügyben szemügyre @[KÉP](Images\0248.jpg) (az orix vagy oryx egy gazellaféle). Indexszel végül is nem szerelték föl, pedig készültek rá: a 12 V-os, nagy kapacitású elektromos rendszer kínálta ezt a lehetőséget, a lemezkormányba, a bal hüvelykujj hatókörébe préseltek is egy dudort ami befogadná a kapcsolót, de a beépítés már a vevőkre maradt @[KÉP](Images\0249.jpg). Nem volt szerencsés, hogy nem készítettek zárható csomagteret, pedig az különösen városi használatban nagyon praktikus (csak egy kis, körülményesen elérhető bádogtégely volt a legszükségesebb szerszámok számára @[KÉP](Images\2944.jpg)).

1962-ben a gyilkos konkurenciaharc miatt az árak lejjebb mentek; 1 650, 1 650, 1 200 DM. Az V és a III ára azért volt szokatlan módon azonos annak ellenére, hogy az erősebb változatok drágábbak szoktak lenni, mert a csúcsmodell veszített népszerűségéből, mivel a 175-ös motor hosszas teljes terhelésnél nem hűlt megfelelően (a két motor csak furatban tért el egymástól, bordaméretben, turbinalapátban nem) és ezzel a rollerprogram kifutó volta miatt már nem akartak érdemben foglalkozni, mivel amúgy is egyre jobban az autógyártásra fókuszáltak @[KÉP](Images\2945.jpg).

A kerékcseréhez, mivel nem volt közép- csak bal oldaltámasz, igaz kicsit körülményesen, de jobboldalon is le lehetett nyitni egy egykarú bakot @[KÉP](Images\0250.jpg).

A négy roller közös, geometrikus elemekből összeállított, de mégis finomvonalú kormányát, ami stílusban kicsit előrébb lépett a robogók többi idománál, két kisebb NSU motorkerékpár is megkapta: a Maxi és a Superfox, de ezekre még úgy sem illett @[KÉP](Images\0251.jpg). Mi tagadás, kicsit kényelmetlen is a bár enyhén hátra, de fölfelé emelkedő fogantyúkkal (akárcsak a Panni).

Az új konstrukciójú blokk teljesen autószerűen keresztben több darabra szedhető: elől van a hűtés-gyújtás-önindító egység, utána a két öntvényből álló, a hátsó kerék előtt keresztben fekvő hengerű forgattyús rész, aztán jön a száraz, egytárcsás kuplung, majd a négyfokozatú sebváltó, végül a „differenciálműnek” becézett hajtóműegység, a kúpkerék-tányérkerék páros a forgástengely 90°-os elfordításához @[KÉP](Images\0252.jpg) @[KÉP](Images\3006.jpg).

# Tünde

A fenti, kiváló technikát tekintette példaképének a magyar Tünde: a mi erőforrásunkhoz az NSU útmutatást adott a világos, logikus, könnyen bontható, modulszerűen fölépített blokkjával, amit egy jól sikerült vázba tettünk, amit szép és modernvonalú lemezekkel burkoltunk @[KÉP](Images\1943.jpg) @[KÉP](Images\1009.jpg). Története a következő.

A Csepel Motorkerékpárgyárban dolgozókat már az ötvenes évek elejétől izgatta a robogókészítés @[KÉP](Images\2435.jpg). Önszorgalomból, olykor partizán módszerekkel létrehozva, elő-előálltak prototípusokkal, de ezekre a fölöttes szervek sosem adták áldásukat @[KÉP](Images\0253.jpg) @[KÉP](Images\0254.jpg) @[KÉP](Images\0255.jpg). Ezekről a korai próbálkozásokról sajnos nem tudtam szinte semmit meg, csupán, hogy Jurek Jenőnek @[KÉP](Images\2260.jpg) és Bogáti Péternek @[KÉP](Images\2190.jpg) sok munkájuk és szeretetük feküdt bennük. Viszont az ötvenes évek végére, döntően igazgatói ambíciók eredményeként, kis országunkban elég sok helyen foglalkoztak már motoros kétkerekűekkel: Eger-Felnémeten készült a Berva moped @[KÉP](Images\0077.jpg), a Csepel Kerékpárgyárban a Panni törperobogó @[KÉP](Images\0078.jpg), Székesfehérváron a Vadásztölténygyárban ezekhez a blokk @[KÉP](Images\0256.jpg), Zuglóban a Danuvia Szerszámgépgyárban a 125-ös D-Csepel @[KÉP](Images\0257.jpg), majd a Danuvia DMV @[KÉP](Images\0258.jpg) és a csepeli Motorkerékpárgyárban pedig a 250-es Pannonia @[KÉP](Images\0259.jpg).

Ebbe a sorba akart beilleszkedni a csepeli Nagytömegárugyár egy 175-ös robogóval. Ott korábban légvédelmi ágyúk töltényhüvelyei készültek nagy számban, ám ezekre az igény már visszaesett (párhuzam: a Pretis is ez okból indult a robogók felé). A nagy teljesítményű préseiket akarták foglalkoztatni a robogó sok mélyhúzott lemezével. Aztán jött egy fordulat: egyesítették az amúgy egy trösztön belüli két céget, a Nagytömegárugyárat és a Motorkerékpárgyárat, mivel az egyik kapacitásfölösleggel, míg a másik a lehetőségeit meghaladó mennyiségű bel- és külföldi megrendeléssel rendelkezett. A Nagytömegből jött Sági László @[KÉP](Images\2339.jpg) @[KÉP](Images\2401.jpg) hozta magával az ő és csapata alkotta, akkor már igen fejlett prototípust, a Cimborát @[KÉP](Images\2310.jpg). De nem addig a’! A Pannonia gárdája nem hagyta, hogy a kevés járműves tapasztalatot szerzett csoport készen hozza a gyártási programot. No nehogy már patronnal pepecselők magyarázzák el**nekünk**, mi az a robogó! Így aztán, igaz a Cimbora célszerű dolgait fölhasználva (a kerék, a váz jellege, a blokk rendszere, elhelyezése, a lábváltó) és Sági Lászlót kulcspozícióba bevonva, a motorgyári tervezők az egészet újraalkották. A Gyártmányfejlesztési Osztályt Forró László vezette (tökéletes helyzetértékelése: „Tudat alatt él az emberekben az autó iránti vágy és azt valamilyen formában ki akarják elégíteni”). Török Gábor (főleg az ő műve a blokk forgattyús egysége, korábban a Berva és a Panni blokkjának konstruktőre), Bogáti Péter (váz, futómű, valamint korábbi gyáron belüli robogós próbálkozások kulcsembere) és Sági László voltak a vezető tervezők, a részletekben Kováts Miklós @[KÉP](Images\2338.jpg) @[KÉP](Images\2401.jpg), Pongrácz József, Pintér Károly, Bakonyi Antal @[KÉP](Images\2401.jpg) (motor), Szente Gyula @[KÉP](Images\2400.jpg) (futómű) és mások merültek el, a késznek vélt tervekből Balogh Gyula @[KÉP](Images\2401.jpg) fésülte ki a hibákat, végül a mű a Kísérleti Üzemben öltött testet, amit hol Bakonyi Antal, hol Szente Gyula vezetett.

Száguldott a ceruza a papíron, szárnyalt a fantázia, ami belefér! Az idővel kandidátusságig emelkedő, e fejezetnél kútfő Dr. Kováts Miklós mesélte (ő tervezte a kipufogót, szívászaj-tompítót, légszűrőt, Pongrácz Józseffel együtt a váltót), hogy jószerével minden ésszerűsítő visszafogás nélkül használhatták tudományukat. Például a kipufogás egy alumíniumból öntött golyvás diffúzorban indult, aztán 40 cm kanyargás után egy újabb diffúzoron át jutott a dobba @[KÉP](Images\0261.jpg), ahol a koncentrikusan bordás tárcsákon út- és így időkülönbséggel áthaladva a kiömlésnél egymást oltották ki a nyomáshullámok @[KÉP](Images\0262.jpg) (interferencia-kipufogó), majdnem fújássá alakítva a kezdeti robbanásokat. Briliáns! Amilyen bonyolultan van ez leírva, olyan lett maga szerkezet is. A végeredmény: kellemesen öblös, lüktető döm-döm-döm-jével az általam ismertek közül legszebben szóló magyar motorhang lett. Fékpofák helyett meg „körkörös expanziós szalagféket” alkalmaztak: egy majdnem teljes kört adó rugalmas acélszalagra vitték föl kívül a kopóréteget @[KÉP](Images\0263.jpg). Ezt a C betűt feszítették szét a fékkulccsal, s mivel így az egésznek nagyobb lett az átmérője (expandált), mindenhol nekifeszült a fékdobnak. Ezáltal nagyobb lett a fékfelület, a kopás egyenletes, igaz viszont, hogy így a teljes erő a fékkulcsot és annak forgócsapját terhelte (oda se neki: tessék rendesen zsírozni!). Ilyenről robogó esetében csak az 1954-ből való Victoria Peggynél tudok. A „difi” mélyebben volt, mint a váltó, s hogy a közös olajtérből az utóbbi is kapjon elég kenést, a nullszériával szerzett tapasztalatok nyomán ötletesen a tányérkerék csapta olajat egy tölcséres szelencével megvezetve nyomatták föl a váltóba @[KÉP](Images\0264.jpg). Az egytárcsás száraz kuplung (tisztára autós) eleinte könnyen beremegett, de ezt is megoldották: gumibetétes rángáscsillapítás helyett 16 db, sugáriránnyal 60°-os szöget bezáró bemetszéssel tették lágyabbá a kuplungtárcsa acéllemezét @[KÉP](Images\0265.jpg). Az első példányok egyikével fordult elő, hogy tesztfutás közben a préselt keréktárcsa az erősen meghajlított és a mélyhúzás miatt elvékonyodott résznél körben elvált, a külső perem a gumival elgurult, a Tünde hátulja meg leült az aszfaltra. Baleset nem lett belőle. Megvizsgálták a többit is: jobbára már azok is repedtek voltak. Szintén ez okból a kormány préselt lemeze is repedezett. Ezeken a gondokon is úrrá lettek. A tündés próbautakról mondta Kováts Miklós: Mindig vittünk magunkkal valamit, amivel haza is tudtunk jönni @[KÉP](Images\1963.jpg). A robogóhenger takartsága miatt alkalmazott turbinás kényszerhűtés kényes kérdés (az iránymutató NSU Prima V 175-ös öntöttvas hengerénél, vagy a korai JLO-motoros Goggoknál olykor ez gond is volt). A jó hővezetés és hőleadás miatt alumíniumbordás hengert akartak készíteni. Az NDK-ban többször tárgyaltak, de végül mégsem kaptuk meg azt az „Al-Fer” nevű technológiát, ami szerint az öntöttvas hengerperselyre galvanizálással réz és nikkel réteget visznek föl, majd a fölmelegítéssel kitágított kívül bordás alu hengeröntvénybe dugva, a hűlés alatti rázsugorodás után a sok réteg kémiai kötésbe lép egymással. Ez aztán később üzemi hőmérsékleten nem engedte volna a különböző hőtágulású vasat és alumíniumot elválni egymástól. E módszer nélkül a szétválás szinte biztosan megtörténik, a hézagban lévő levegő vagy olaj hőszigetelőként működik, a henger hűtése gyakorlatilag megszűnik, el lehet dobni a besült dugóval együtt. Ezen úgy segítettek, hogy a vasöntvény kívül nemhogy hengeres lett, hanem a lehető legbütykösebbre készítették (kipufogó-, szívó-, átömlőcsatornák, kiugró perem a henger fölső élénél), hogy a ráöntött alumínium ezekbe kapaszkodva ne tudjon megmoccanni (a Cross Pannonia hengere is így készült). Nem is volt ezzel később baj. A turbina tervezésénél a könnyű gyárthatóságon túl az alábbi szempontnak kellett megfelelni: még a teljes terheléssel dolgozó motornak is elegendő hűtőlevegőt szállítson (nyári hosszú hegymenet), fölös levegőt ne mozgasson, azt a lehető legkevésbé törje (turbulens áramlásnál az ellenállás a sebességgel köbös hatvány szerint nő), mert bizony ez nem elhanyagolhatóan szopta a motor teljesítményét (olykor 10 %-ot is), valamint amennyire lehet, legyen csöndes. Az utóbbi kritériumnak a Tünde nem felel meg maradéktalanul: menetzajából nagy fordulatnál, ha nem is erősen, de kihallható a fütyülés. Bizonyára emlékszik a korosabb olvasó: a hetvenes években a távolban még nem volt kivehető, de már tudtuk, hogy Zaporozsec közeledik olyasféle hanggal, mint ahogy akkoriban a fiúk „szívtak” a lányoknak. Apró figyelmesség a Tünde használóinak: a blokkon és az első kerékagyon a bowdenmegfogók két-két, egymástól egy centivel távolabbi vályúval készültek, hogy kopás miatt, vagy a bél nyúlásakor a huzaltokot át lehessen tenni a következő pozícióba @[KÉP](Images\0266.jpg). Ilyet sem nagyon látni máshol. A présöntött alu blokkelemek, bár bordákkal merevítve, de vakmerően vékonyra készültek (úgyis csak a külső 0,5 mm-es kéreg tart, beljebb szivacsos az anyagszerkezet). Könnyedség, játékosság is csillog egy pár alkatrészen: pl. a célszerű és kifejezetten szép benzintank @[KÉP](Images\0267.jpg) (persze láthatatlan, mert az ülés alatt lapul) az adott teret nagyon jól kihasználja, három darabból (kettő mélyhúzott, visszahajló peremű, a harmadik egyszerűen hajlított) élvarrattal könnyedén összehegeszthető. Ötös! A konstruktőrök ezekkel a frappáns, csalafinta, olykor már-már humoros megoldásokkal üzenik nekünk, hogy alkotni jó. A hátsó kerékkel együtt mozgó, blokkra csavarozott belső, tehát nem látszó sárvédő elegáns ívei szintén öncélúan szépek @[KÉP](Images\0268.jpg). A Kísérleti Üzem dolgozói, majd később a gyártósor fölállításakor a szerszámkészítők sokat csóválták a fejüket, miért kell a megszokottól ennyire eltérő dolgokat készíteni. Amikor már sokadszor jöttek berzenkedni a tervezőkhöz, hogy például a négyszögletes lámpafej @[KÉP](Images\0269.jpg) miért négyszögletes, sose csináltunk négyszögleteset, a mérnökök kifogyva az észérvekből megtalálták az ultima ratio-t: Mert így szép! Szintén csak az esztétikumhoz ragaszkodás eredménye, hogy a bal hüvelykujjnál a kormánykapcsoló nem az egyébként jól kinéző (a Pannin jól is mutat), de ide ordítóan nem illő magyar @[KÉP](Images\0270.jpg), hanem kelet-német gyártmány lett @[KÉP](Images\0271.jpg) (LAS 2, egy Bosch kapcsoló másolata). Azért ezt a bár kis tételű, de nehezen indokolható importot az engedélyezési láncon végigvinni nem lehetett piskóta (a Motobi Catria Scooter lágyan ívelt idomai fölött a gondosan simogatott kormányra durván rápakolt dobozos villanykapcsoló olyan is, mint egy bibircsók @[KÉP](Images\2311.jpg)). A műszaki tartalma alapján a Tünde helye mai fogalmak szerint a felső-középkategóriába illeszkedett, mint mondjuk az autóknál a jobb Audi. A tervezőgárda nem fogta vissza magát, s a végtermék így igen finom, bonyolult, igényes, leleményes lett. A csepeli gyár erre nem volt fölkészülve, a termelés színvonala nem érte el ezt a magasságot. Olyan, mintha toronyórák után zsebórákat kéne gyártani. Nem tett jót az sem, hogy alulról-fölülről nyomás alatt voltak; a főnökség sürgette, hogy termeljenek már a prések, az országban meg sokan évek óta hiába várták a magyar robogót. A Panni, lássuk be, nem enyhíthette ezt az éhet, az csak törperobogó volt. Így aztán a nullszériát is kínjukban darabonként készítették, pedig az lett volna a célgépek próbája.

A Cimbora és a Tünde küllemét, szakítva a korábbi „házon belül megoldjuk” gyakorlattal, avatott kezekre bízták: az Iparművészeti Főiskola tanszékvezetője, Dózsa-Farkas András @[KÉP](Images\2352.jpg) és két hallgatója, Nádas László @[KÉP](Images\0273.jpg) @[KÉP](Images\2312.jpg) és Lengyel István @[KÉP](Images\0274.jpg) alakították ki. Ipari forma szakon már volt egy évfolyam, amelyik 1954-ben végzett. Aztán erre a szakra csak 1956-ban vettek föl kilenc hallgatót. Közülük öten a forradalom után elhagyták az országot. 1958 elején jött a fölkérés, aminek útját Rózsa György @[KÉP](Images\2191.jpg) újságíró egyengette, hogy álmodják meg a Nagytömegárugyárnak a Cimbora ruháját, mert Sági Lászlóék ekkor már a születő robogóval a gurítható, de csupasz állapotnál tartottak. Rózsa György korábban már az Autó-Motorban (1957/4) közölte jó ismerősének, Deli Sándornak, a négy főiskolás egyikének futurisztikus robogólátomását @[KÉP](Images\1336.jpg). A tanár úr a négy másodéves közt pályázatot hirdetett, amire mindőjük elkészítette a maga változatát 1:10 méretarányban @[KÉP](Images\0275.jpg). Az utolsó percben tanárjuk, bár erről korábban nem volt szó, az ifjak alkotta négy mellé letette a maga verzióját. Úgy látszik, hogy nem tudott ellenállni a kísértésnek, ő sem akart kimaradni a ritka szép feladatból. Ennek ellenére korrekt volt a dolog, mert a bírálók (a gyártól meg az Autó-Motortól, köztük a magyar robogó létrehozását a maga eszközeivel kitartóan segítő Rózsa György újságíró, valamint a motor- és autófenomén Surányi Endre) a teremben már csak a nevesítetlen modellekkel találkoztak. A bizottság úgy végezte munkáját, hogy először elvetette a legkevésbé megnyerőt, aztán a következőt. A nebulók kajánul fogadták, hogy elsőnek a tanszékvezetőét zsűrizték ki (művész és kora). Háromórás huzakodás után úgy döntöttek, hogy Lengyel István és Nádas László munkáinak elemeiből kéne összegyúrni a végleges karosszériát (az egyiknek az eleje, a másiknak a nem eleje volt számukra tetsző). Így aztán tanárjuk vezetése és felügyelete mellett ők ketten kapták meg a feladatot: készítsék el az 1:1 arányú modellt. Az alkotáshoz a gyáriak biztosítottak helyiséget és adtak egy blokk nélküli vázat két kerékkel, s erre építették rá a főiskolások falécekből és drótból a külső héjat, amit gipsszel vontak be. A legtöbbet Dózsa-Farkas András dolgozott rajta. Amikor egyhónapi munkával kész lett, Sági László és társai, tisztelve az alkotást, alakhűen meg is valósították @[KÉP](Images\0276.jpg). 1958-ban ez a forma picit már régiesnek hatott, sokan bírálták, de fél évszázad múltán, hogy az akkori napi divaton is már rég túl vagyunk, nyugodtan kimondható, letisztultan lágy íveivel szép volt. A sátoros első sárvédő a reflektorral, meg az öblös térdpajzs igen egyéni lett. A sérüléseknek kitett első sárvédő csúcsára alulemezből sildszerű erősítést hajlítottak (a korai Bernardet visel hasonlót @[KÉP](Images\1970.jpg)). Nagyon jó vonalú a vezető térde előtti zárható csomagtartó, igen hangsúlyos a térdpajzs és a lábdeszka peremén végigfutó vastag alucső (a Prima @[KÉP](Images\2627.jpg), vagy a Ducati Cruiser súghatta @[KÉP](Images\2947.jpg)), a kevéssé díszes testburkolatnak éke a hátsó lámpa jobbra-balra húzódó fényes bajusszal.

A gyáregyesülés után az új robogóhoz is ezt a hármast kérték föl, s a két hallgató Csepelen az 1958-as egyhónapos nyári ipari gyakorlat keretében tanárjuk felügyelete mellett oldotta meg a feladatot. Dózsa-Farkas András a Cimborán még sokat ügyködött, erősen rá is nyomta bélyegét, de a Tündénél, amit akkor még Cimbora 2-nek hívtak, tanoncainak már majdnem szabad kezet adott @[KÉP](Images\0277.jpg) @[KÉP](Images\2353.jpg). A föntebb leírt technikával (csak itt gipsz helyett agyagot használtak) el is készült a munka, amiből mi tűrés-tagadás, a végén már kicsit elegük lett az alkotóknak. Széles körben az járja, hogy a karosszéria tervezése előbb történt meg és utána illesztették alá a technikát, de Lengyel István és Nádas László erre egybehangzóan fordítva emlékszik. A motorgyáriak, nem úgy, mint a Cimboránál a nagytömegesek, már több ponton beleszóltak a munkába: ők kérték a testburkolatra a „cápaszájat” (alternatívan a két oldalon két verzió született @[KÉP](Images\0277.jpg), pedig a főiskolások csak rácsot akartak), annak alumínium keretét (a művészpalánták ezt is helytelenítették), meg hogy a térdpajzson mereven üljön a fényszóró (ezzel hamar megbékéltek). Hogy a kész agyagmodell ki ne száradjon, ne repedezzen, a csepeliek aztán permetezték is rendszeresen, plusz esténként betakarták. A mű csupa lendület és sodrás volt. Előre és hátranyilazott dőlő vonalai a robogó álltában is a száguldás képzetét adták (emlékezzünk a Ford Consul @[KÉP](Images\0278.jpg) és a Citroën Ami 6 Berline hátracsapott hátsó ablakára @[KÉP](Images\2742.jpg), az Opel Rekord amerikaiasan előredőlő első ajtóoszlopára @[KÉP](Images\0279.jpg), a fecskefarkak ferdén vágott végződésére). A megvalósulás során a szokásos folyamat zajlott le; a látványos, dinamikus forma kezdett egyre jámborabb lenni. A ferde vonalak kicsit a függőlegeshez rendeződtek, a reflektor sildje erősen megkurtult és alul szögletes helyett kerek lett, az ülés nem dőlt már olyan bátran hátra, a merész fecskefarokból szerény bordácska maradt, a testburkolat eleje se volt már olyan nyílhegyszerű, a vérszomjas cápaszáj egyszerű résezéssé szelídült @[KÉP](Images\0280.jpg). Igaz, a présgépek így könnyebben megbirkóztak a feladattal. Célszerűségből sár ellen a hátsó kerék mélyebb takarást, az első sárvédő az előreszegett harcias csőr helyett lekonyulósat kapott. Nem lett teljesen egyedi a hátsó lámpa @[KÉP](Images\0281.jpg); a Pannonia TLB-jével megegyező aljzathoz terveztek egy tömegében hasonló, de azénál @[KÉP](Images\0282.jpg) feszesebb vonalú burát. A karosszéria műszaki terveit Bogáti Péter (ő alakította ki az ülés végső alakját is) és Pintér Károly (szelvényrajzok) készítette el. Jó minőségű mélyhúzó lemez, ami a tördeltebb formákat lehetővé tette volna, nem állt rendelkezésre, így aztán abból kellett főzni, ami volt. Tulajdonképpen Sztálinvárosban (1960-ig hívták így) a Dunai Vasműben készült ilyen, de azt a békeharcban a haditermelés einstandolta. A legelső (próba-) sorozatot kivéve takarékosságból eltűntek az első sárvédőt és a hátsó kerék fölött a testburkolatot ékítő alumínium díszlécek, avagy lökhárítók. Egyszerűsödött a cápaszáj fényes kerete is. Ezek után a főiskolások átérezhették azt a helyzetet, amikor az építész meglátja a „nem kell a rajzot olyan szigorúan venni” irányvonalat követő pallér művét. Azért így is az adott kor legfrissebb divatirányát képviselve mutatósra sikerült @[KÉP](Images\1945.jpg): a teljesen újszerű kormány például az ismételgetett, csúcsára állított háromszögekkel erősen ritmusos @[KÉP](Images\0283.jpg), dísze középen az ekkor hódító irányzatnak megfelelő háromszög alakú sebességmérő. A hajdani hallgatók azt mondják, alkotás közben nem lebegett előttük „az autó”, de művükön ez a lenyomat akkor is erősen látható, s a gyáriak kérései is mind ebbe az irányba mutatnak. Lengyel István kifejezetten vonzódott a robogókhoz, és Nádas László is szeretett motorozni (pár évvel később egy gyerekkori pajtásától, aki ’56-ban kiment Svájcba, kapott is ajándékba egy Lambretta Ld-t). A végeredményt nézve bizton állítható, hogy hatottak rájuk koruk robogós irányzatai. Sokat mond az alábbi részlet az Ocskay Zoltán a Cimboráról és a Tündéről is szóló könyvében (Csepeli motorkerékpárok) álló, általa előásott gyári belső műszaki leírásból: „A modern formájú, autó jellegű burkolat a legmagasabb esztétikai igényeket is kielégíti.”.

A Pannonia burkolásának többször nekifutottak. Több kísérleti darab született, az egyik még a Tünde előtt. Ennek esztétikáját bírálta meg Engelberth György építész az AM 1958/5 számában cikke címeként végkövetkeztetését közölve: „Ipari formatervezést motorkerékpár-gyártásunkba!”. Erre válaszolta Forró László az AM 1958/7-ben: „Nem értek egyet azzal, hogy jó ipari formát csak hivatásos formatervező hozhat létre. […] Olyan érzeteket, mint a stabilitás, gyorsaság, a külső formával akarjuk felidézni a szemlélőben. […] Véleményem, és mások véleménye szerint is éppen az ívelt sárvédőszerű autósvonal (a hátsó keréknél – a szerző) az, ami egyéniséget és újszerűséget visz a Pannoniába. […] Az elnyújtottság érzete egy járműnél nem hátrány, mert a gyorsaságot és a jó útfekvést érzékelteti, még az egyhelyben álló járműnél is. […] Állításunkat igazolhatjuk a világ legszebbnek mondott motorkerékpárjával a Chimerával. […] Megkérdezzük az ipari formatervezők véleményét is.” — Nem kérdezték meg. Bogáti Péternek amúgy is voltak ambíciói e téren (lásd korábbi robogópróbálkozások), és ekkor már a döntéshozók is fölöslegesnek tartották dizájnerek bevonását (a saját embereiknél sokkal nehezebben kezelhető, elszállt, allűrös társaság). Végső változatában a Pannonia TLB (Teleszkóp - Lengővilla - Burkolat) szép lett @[KÉP](Images\0284.jpg), de a stílusa vagy öt-hét évvel korábbi divatot követ: ezért kellett volna a formatervező, mert ő nem a tegnapba néz, hanem a mában él és a holnap ízlését formálja. Így aztán a Tünde ruhája lett az egyetlen motorgyári termék, amit alapvetően iparművész keze alkotott (a P20-nál itt-ott azért művész is belenyúlt).

Kis mellékszál: Sági László kérésére Lengyel István a következő nyári gyakorlaton (1959) a Pannoniákhoz megálmodott egy lenyitható ponyvatetős, fölnyílós orrú oldalkocsit is, amit egy gyönyörűen dolgozó lemezlakatossal aztán meg is valósítottak (prototípus maradt, fekete volt). E munkás a projekt vége felé egy műszak után együtt sörözgetett és beszélgetett a nagyon párttag igazgatójával. Ezt követően visszament a gyárba, elkészített és a csónak orrára biggyesztett egy jókora vörös csillagot, melyet aztán másnap Lengyel István tiltakozására – a gyáriakkal végül is megegyezve – leszereltek. Talán az orral kapcsolatban az lódította meg a lakatos fantáziáját, hogy Lengyel István javasolta, előre a lábtérhez tegyenek szellőzőnyílást (inspirációként épp nagyon forró nyár volt), de ezt sárpermet ellen biztosan lezárhatóra elkészíteni nehézséget és többletköltséget jelentett volna. A gyáriak dísznek kértek előre csillogó ovális „hűtőmaszkot” (Jé! Csak nem ez is autós filing?), de ez elől meg ő zárkózott el.

A Cimborához nem csak az NSU Prima gépegysége adott tippeket (a Cimboráé sokkal önállóbb volt, mint később a Tündéjé), hanem a szintén ötletzsáknak beszerzett Maico Maicoletta is termékenyítő volt; úgymint a teleszkópos első villa @[KÉP](Images\0285.jpg) @[KÉP](Images\2313.jpg), a robogóknál nagyon ritkán alkalmazott kormánylengés-csillapító és annak állítógyűrűje @[KÉP](Images\0286.jpg) @[KÉP](Images\3066.jpg), sok motívum a karosszérián: a térdpajzs szekrénye @[KÉP](Images\1250.jpg) @[KÉP](Images\3067.jpg), az ülésalaplemez boltíves alakja @[KÉP](Images\1251.jpg) @[KÉP](Images\0276.jpg), festett felirat a faron @[KÉP](Images\1252.jpg) @[KÉP](Images\0276.jpg) és a Maico hátsó lökhárítója @[KÉP](Images\2333.jpg) ihlette a bajszos véglámpát @[KÉP](Images\0287.jpg). A Tündén is fel lehet fedezni hatását; a hátul beakasztós, elől egyszerűen, egyetlen fülescsavarral oldható testburkolat-rögzítést @[KÉP](Images\1260.jpg) @[KÉP](Images\1261.jpg). A Cimboránál a minden újra fogékony, a legolcsóbb megoldást sose kereső Sági László még forgótárcsa-vezérelte szívást alkalmazott (a kétütemű versenymotorok egyik irányzata volt, de a Trabant is ilyen), amiről sajnos, mire Tünde lett belőle, a kibővített tervezőgárda lemondott. Kár. Ez persze csak a magamfajta kései hobbistáknak kár, az előállítást nyilván tovább nehezítette volna @[KÉP](Images\1964.jpg).

A drehás családból származó Sági László (apja is, maga is, fia is esztergályos volt) a motoroknak élt. Hihetetlen tehetséggel, kitartó tanulással (munka mellett szerzett mérnöki diplomát), nyughatatlan serénységgel valósította meg kifogyhatatlan ötleteit. Még mielőtt a Cimborához hozzáfogott volna készített 125-ös egyhengeres, hosszfőtengelyes, kétütemű, tárcsavezérlésű motorkerékpárt @[KÉP](Images\0288.jpg), majd Wankel-féle forgótárcsás motort. Híresen jól sikerült műve volt később a Pannonia P20 alagutas rendszerű, egy egységben oldalra kihúzható váltóműve. Fia, ifjabb Sági László mesélte, hogy a blokkok makettjeit otthon készítette el kartonpapírból kivágva, összeragasztva és ezt adta oda az öntőmestereknek. Saját motorkerékpárja nem volt, de hisz nem is kellett, mert próbarendszámmal fölszerelt művein járt (1974-ben azért vett egy Škoda Octaviát). Találmányain estéken át dolgozott lakásában is a kis esztergáján. Egy kollégájával, akinek nevére sajnos ifjabb Sági László már nem emlékszik, otthon sokat beszélgettek az akkor már kész Tündéről, együtt bújták annak hazavitt terveit. Aztán hirtelen eltűnt ez a munkatárs: disszidált Franciaországba. Kiderült, hogy készült a dologra, e szellemi termék eladásából gondolta megalapozni majdani egzisztenciáját. Nem tudni mire jutott, pedig nagyon érdekes lenne, hogy az ottani gyárak mit szóltak a mi robogónkhoz. 1963-’64 körül Sági László maga is részt vett külföldi gyárlátogatásokon, tanulmányutakon az NSZK-ban, Szovjetunióban. Otthon eztán nem épp magasztalóan nyilatkozott az IZS motorkerékpár egyes részletmegoldásairól, egyes gyártási fogásokról.

A Tündéhez eredetileg mohón még önindítót is előirányoztak, de józan mérlegelés után, mivel még a sokkal megbízhatóbb német ipar dinamóstarterével is olykor bajok voltak, lemondtak. A termelés lökésszerűen, a negyedévek végén a tervszámokat mindenáron teljesítve (különben nincs prémium), sok kényszerű kompromisszummal folyt. A gyártás beindítása után a vezetőség érdeklődése másfelé fordult: az elengedhetetlen finomításokra nem áldoztak további mérnöki munkát, a „robogó”-t kipipálták, részükről kész. Az Autó-Motor 1961/9 számában nyilatkozik a Motorkerékpárgyár új igazgatója, Toldi József: @[KÉP](Images\1966.jpg). Síkos, mint az angolna. A kiforratlan konstrukciót így a gyártás során lényegileg nem fejlesztették tovább, villamos berendezései lehettek volna jobbak is, a benzint bizony szerette: gyakorlati fogyasztása olykor 4 fölöttire jött ki (feleséggel, csomagokkal, szélvédővel öt). Mivel az előállítása tényleg drága volt, az árát bár így is veszteséggel, de vevőszontyolítóan magasan kellett megállapítani: 15 700 Ft. Ezt 1962 áprilisában a raktárt kisöprendő 13 500 Ft-ra engedték le, miközben a napi szolgálatra elég jól bevált 125-ös Danuvia ára 12 840 (1965 nyarán ez is már csak 9 640), a kis Pannié 6 500 Ft volt. Tündénk születésekor a robogózás hulláma már amúgy is kisimulóban volt, a Pannoniák gyártása meg épp ekkor szaladt meg igazán (1960 – 26 600, ’68 – 39 500 db), így hát a Tünde napjai meg voltak számlálva. A termelés 1961 végén a 2 500-as darabszám körül állt le. Ez a példányszám jobb helyeken próbagyártásnak felel meg és ha így nézzük, s így kell, a balogságait meg kell bocsájtani. Kicsit sértődékeny, kicsit köhögős, de a miénk! Hát szeretjük. Vele kapcsolatban az ellágyulás nekünk magyaroknak Száraz Györggyel élve: immanens kellés @[KÉP](Images\2196.jpg).

A gyár a panaszkodóknak magas lóról rendre azt válaszolta, hogy a problémát a nem eléggé szakszerű kezelés és karbantartás okozza. Persze nekik is volt bőven saruk, de a Tündét tényleg nem lehetett ütöm-vágom-jobban-megy módszerrel üzemeltetni. Dr. Kováts Miklósnak meggyőződése, ha a gyártást a túl magas műszaki igényű blokk helyett egy hagyományos, már futó motorkerékpáréra alapozták volna, vagy akár úgy, ahogy sok más robogógyártó, beszállítóktól veszik, sokkal messzebb jutnak. A vezérek a gyár élén nem gondoltak bele, hogy egy korszerű robogó nem csak préselt lemezekből áll, hanem ugyanannyi kínkeservből is, mint amennyivel a Pannoniánál elérték a külföldön is eladható minőséget. Egy szuszra kellett egy vadonatúj dolgot létrehozni ott, ahol előtte egy villamódosítással két évet bíbelődtek, sőt, ekkor a Tündével szinte párhuzamosan ugyanezen gárda tagjai még a burkolt Pannoniát (a véglegest) is tervezték. Az is csökkentette robogónk sikerének esélyét, hogy a hátsó lámpa aljzatán, a gázmarkolaton és szektorán, meg a lendkerék alatti elektromosságon túl nincs közös alkatrésze a bevált Pannoniával. Tündéink, ha már végleg kimúltak, akkor is a dolgozó népet szolgálták: két talicskának adtak kereket, sőt az 1968-ban Keszthelyen a Vas- és Fémipari tsz-ben készült kerti traktor is két Tünde-kerékkel húzta közúton a pótkocsiját. A Motorgyár egyik minőségellenőre mesélte, hogy túledzés miatt nagyon könnyen tört a harmadik sebesség fogaskereke, a berúgót visszahúzó rugó szintúgy. Egy, egyébként a többi dologgal elégedett hajdani használó azt mondta, hogy a váltó sebességkidobálásán nem tudott úrrá lenni, pedig a hibafolyamat követésére egy ablakot is vágott a direkt e célra beszerzett és ily módon átalakított sebváltófedélre (nem volt típushiba). A berúgókar egyszeri lenyomásra csak másfelet forgatott a főtengelyen. Ez még nem szokatlan, ha minden stimmel, elég. De ha a Tünde makacskodott, akkor az ezen fölbőszült tulaj egyre vadabbul rugdosott. Ezt a filigránra készített blokk nem bírta, megrepedt, s már folyt is az olaj. Néha tört az első villa is. A zsírzógomb, amely a km-óra meghajtásának kenését volt hivatva lehetővé tenni, az első lengővilla takarásában a patenttengely kihúzása nélkül elérhetetlen volt, s így a nem túl lelkesen karbantartó gazdánál a kenés elmaradt, ami igaz, hogy csak sokára, de a spirális meghajtás végét jelentette. Sokan meg egy másik hozzáférhetetlenségre panaszkodtak: bizony nem volt egyszerű gyújtást állítani, megszakítót cserélni. Tündénk váltóját bal lábbal kell kapcsolgatni, s annak mozgatására kitalált rudazat-bowden-forgatótárcsa kényszerszülemény olykor mérgelődésre adott okot (a korai Heinkeleken is találunk effélét, ott sem volt nyerő). A jobboldalon lévő blokk miatt berúgni is elég suta módon lehetett: jobb felől állva a jobbra kibillenő kart bal spiccel lenyomni @[KÉP](Images\1944.jpg). Ezt azért meg kellett szokni. Bár a Cimborának még jó nagy volt, a Tündénél sajnos elhagyták a zárható csomagtartót.

Hazánkban a kereskedelem pótalkatrészekkel való ellátása a nagysorozatú motorok esetében is katasztrofális volt, hát még a Tündénél. Az életben tartás elemi föltétele a pótalkatrész: nem véletlen (a konstrukción túl), hogy a Trabantok, Wartburgok milyen sokáig gurultak, ellentétben a Moszkvicsokkal, Zaporozsecekkel (utóbbiról Kovács Tibor állítja, hogy ez nem volt gond, de más források ennek ellent mondanak).

Azért dicsérni is eleget hallottam a Tündéket: a csepeli krómozóműhely egyik dolgozóját, Moharos Istvánt kettő is szolgálta különösebb probléma nélkül. Egyszer az Adria partjait barangolta be alaposan megpakolt robogójával, másszor fiatal házasként feleségestül Pozsonyon jóval túlra merészkedett. Miközben ezeket mesélte, kezembe nyomta a Kék Mauritiusnál nem sokkal gyakoribb hátsó lámpaburát, tündés maradékainak utolsó darabját. Egy másik tanú, Sankó Károly, akinek az ötletadó NSU Prima is a birtokában volt, a Tündét lényegesen jobb útfekvésűnek találta. Most ez a Prima engem szolgál, és nagyon elégedett vagyok vele. Kíváncsian, s bizakodva várom, ezt hogy fogja fölülmúlni romjaiból tápászkodó Tündém. Én ugyan még nem láttam 15 000-nél többet mutató kilométerórát (amúgy is sátoros ünnep találni, mert porlik, mint a szikla), de az Autó-Motor 1973/9-es számában van egy fényképes híradás, miszerint Kehrer Béla az előző évben a már több mint 120 000 km-t futott Tündéjével feleségestül megmászta az Alpok 2 300 - 2 500 m-es hágóit @[KÉP](Images\0289.jpg). A hír igaz, sőt 1974-ig, egy 407-es Moszkvics megvételéig, a napi használaton túl még egyszer elmentek vele Ausztriába. Robogóját 1962-ben használtan, de nem lestrapáltan vette 8 000 Ft-ért. Idővel az Ecserin rengeteg alkatrészt szerzett be hozzá Széchi bácsitól, aki kapcsolatai révén fölvásárolta a gyártás leállítása után a pótalkatrészkészletet. Az ekkoriban szokatlan, hogy mást ne mondjak merész és nem teljesen legális húzás után az ország többi részének alig maradt valami. Így aztán Béla bácsi összerakott egy tartalékblokkot, amit ha a napi munkába járáskor probléma adódott, gyorsan betett, s a javítás maradhatott a hét végére. Gyakran ment feleségestül belföldi túrákra. Egyszer Nagykanizsán nekitolatott egy autó a parkoló Tündének, föllökte, s letört a berúgótengely belső végéről egy darab. Ez aztán ledarált a kúpkerékről három fogat. Kúpkereke szerencsére volt, de az új berúgótengelyt egy tartalék nyelestengelyből kellett kialakítania: rá kellett reszelnie a ricnit, ami a berúgókart rögzíti (ekkor még nem állt össze a pótblokk). Ő jól állította be a kúpkerék-tányérkerék illesztését, de ezzel, ha a munkát rosszul végezték, tönkre lehetett tenni a fogaskerékpárt, mint ahogy ez az egyik barátja javításra szakszervizbe leadott Tündéjével meg is esett. Béla bácsi azt mondta, hogy a nagyon kis példányszám miatt kevés szerelő értett e típushoz, a többi, mint ez esetben, kontár volt és több kárt tett, mint hasznot. Úgyhogy ő inkább kitanulta a tündés mesterséget. Ahogy mondja, a játszi indítás titka meg egyszerű volt. A hidegindító gumipogácsája leválva a szívatáskor megemelt dugattyúcskáról, könnyen odaragadt a dűzni lyukához, lezárva így a dúsítót, ezért ő erősen összeragasztotta hát a kettőt, s így aztán nap, mint nap könnyedén és büszkén pöccenthette be a motort. Az 1974-es leállás után nosztalgiából ugyanígy rúgta be évente egyszer-egyszer a nyugdíjas robogót. Dicsérte még a szinte elnyűhetetlen Cordatic gumiköpenyeket. Persze az évek alatt cserélnie kellett hengert, dugattyút, sok főtengelycsapágyat, magát a főtengelyt, több km-spirált, szívó gégecsövet meg egyebeket. Készített csomagtartót, két szélvédőt (egyet celluloidból, ez hamar beszürkült, egyet plexiből, az meg berepedezett), s mikor megunta a gyári szürke kalapácslakk fényezést, a pótkarosszériát, merthogy idővel ilyenje is lett, vaj-meggypiros összeállításúra fújatta, és indexszel látta el (ez feszít az Autó-Motor képén). 1974-ben, bár ekkor még nem volt a robogó veteránkorú, egyetlen Tündésként részt vett egy nagymarosi találkozón, s el is hozott egy emlékérmet. Aztán a Moszkvics miatt takaró alá került a járgány, s végül megszakítva 45 éves kapcsolatukat, hű szolgáját 2007 nyarán eladta egy szentesi gyűjtőnek.

Volt, aki a Balti tengerig gurult Tündével oda-vissza probléma nélkül és nagyon dicsérte a gyorsulását, hűtését (kárpáti hágók), simulékony váltóját.

Bár nem tündés történet, de a gyári állapotokat jelző adalék a föntebb megpendített tervszám-teljesítési kapkodáshoz: messze Ázsiából jött egyszer egy levél, hogy pár száz méter után szétkenődtek a Pannonia kerékcsapágyai. Te jó ég! Ezt el…! Egy párba, hogy gurítható legyen, átadás előtt csapágyhiány miatt stikában hevenyészett alugyűrűket raktak be, amiket a negyedéves hajrá után, elszállítás előtt golyóscsapágyakra kellett volna kicserélni, de néhánynál ezt fejetlenség miatt elmulasztották. Olykor olyan nagy volt a csapágymizéria, hogy a titkos iratokat kipakolták a páncélból (De elvtársak! És az éberség?), majd oda az üzemi szarkáktól féltett golyóscsapágyak kerültek. Ne csináld már haver! Ott dolgozol a Pannoniánál. Nem igaz, hogy nem tudsz szerezni egy rohadt 6203-ast! Milyen kedvesen és távolian cseng ma már ez az „üzemi szarka”. De jól esett még egyszer leírni! Előfordult, hogy a Tünde sebváltójának tengelyirányban csúszó, körmös fogaskerekeinek lukköszörülése picit nagyra sikerült. Ezen úgy segítettek, hogy mielőtt odaért a meós lehűtötték, s így aztán kottymentesen passzolt beléjük az idomszer. Beépítés után persze parányit imbolyogtak, mintha kopottak lennének, de selejt (amit ugye büntettek) nem volt, a tervet pedig hozták. Mivel nem szalagon termeltek, a Tündéket százas, néha százötvenes adagokban gyártották (a Pannoniákat háromszázasokban). Ehhez hivatalosan minden alkatrészből egy-két darabbal több készült. Ám titokban a melósok, de néha a műhelyvezetők is képeztek tartalékot: sose lehet tudni, mikor kellhet majd (normához, selejt esetére). Volt úgy, hogy az erről tudó főnökök egyszer egy éjszakai műszakban, ugyancsak valami rettentően sürgős határidő miatt, lappangó alkatrészek után kutatva kinyittatták nem csak az éjjelesek, de az ott nem lévő többiek szekrényeit is. Megesett, hogy már ez sem segített: az aktuális sorozat utolsó Tündéjénél a kormánynyakba nem ment bele a kormányt a villarúd kúpjára ráhúzó csavar. Sebaj, itt a menetfúró. Az meg beletört, de kiszedhetetlenül ám! Most mi lesz? Készleten nem volt egy villa sem. Titkos készleten sem. Valakinek eszébe jutott, hogy a műhely mögött porosodik egy, a két évvel korábbi nullszériából való, nyúzópróbázott, aztán még egy darabig gyáron belüli futkosásra használt Tünde. Kiszedték belőle az első villát, a fényezőműhelyben gyorsan lefújták, hogy újnak hasson, s meg is oldódott a probléma. Szegény megbontottból így aztán alkatrészbánya lett.

A Mamcserov Frigyes rendezte Mici néni két élete című filmvígjátékban (1962) Páger Antal könnyedén berúgja a ködfényszóróval és szélvédővel pompásított (a forgatáson csak a tartóváz maradt fönt), a szereposztás szerint Rárót alakító Tündét, nyeregbe pattan, olaszos-féloldalasan mögé huppan Kiss Manyi, sokatmondóan és szorosan átöleli, majd taxiüldözés következik @[KÉP](Images\1967.jpg). Később Ráró kipufogó-dugulása miatt (Dr. Kováts Miklósnak talán nem ez a kedvenc filmje) hőseink első közös éjszakájukat töltik: egy szalmakazalban – hármasban. A forgatás alatt beugrásra várva egy másik Tünde is volt tartalékban. Ennyit a bizalomról, pedig akkor ezek még nagyon újak voltak. A korai Vespa 98-nak is könnyen elduguló kipufogója volt @[KÉP](Images\2853.jpg) és a kezelési utasítása 4 000 km-enként javasolta is 25 %-os nátrium-hidroxid oldatban a kimosását, majd alapos öblítését.

Tímár Péter rendezőt arról pihegtem (házyasan szólva), miként került filmjébe egy Tünde, kinek volt szívügye, hogy Koltai Róbert tűzoltóbiztost játszva naponta ezen a viharvert jószágon hordja az oltópalackba rejtett lopott benzint @[KÉP](Images\0290.jpg). Válasz: „Az Egészséges erotika c. filmben természetesen az én kérésem volt, hogy ha lehet, a Koltai Robinak egy Tünde robogót szerezzenek. Egyrészt azért, mert ez passzolt a tűzoltó figurájához, másrészt, mert én nagyon szerettem volna gyerekkoromban egy olyan robogót, aminek szélvédője és hosszú, széles lábtartója van. Olasz filmekben láttam irtó klassz robogókat, de a Tünde is nagyon tetszett. Miután ez a vágyam soha nem teljesült, a forgatás jó alkalmat kínált, hogy utólag legalább tegyek vele néhány kört a helyszínen. A berendezők nem tudom honnan szerezték (1985-ben még működőt találni tényleg kunszt lehetett – a szerző), nagyon kellett rá vigyázni, és ahogy befejeztük a motorozós jeleneteket, máris adták vissza a gazdájának. Egyébként a Koltai Robi nem mert felülni rá, egy kaszkadőr vezette, az ő jelmezébe bújva. A stáb gúnyolódott is rajta, de a Robi elzárkózott még egy próbától is. Azt mondta, hogy ő még a biciklitől is viszolyog”. Később még elmesélte, hogy a forgatás alatt a féltő szemekkel figyelő tulaj pár embernek megengedte, hogy futkározzanak vele: a csípésrendnek megfelelően a rendező úr akár ebédelni is járhatott robogón, a fővilágosító pár kört tehetett és még néhányan egy-egy kanyart. Az ütött-kopott Tünde egyébiránt végig prímán tartotta magát.

A Két emelet boldogság címűben (1960 r. Herskó János) is a csepeliek két műve lett megörökítve, méghozzá két kísérleti példány: a 75-ös kétszemélyes Panni, meg a burkolt Pannonia egy korai változata (a végleges sokkal szebb lett).

# A blokkokról (csak vasasoknak)

Két ütem

Itt Európában a robogókat általában kétütemű egyhengeres motorokkal látták el az alábbi módokon: a leglaposabb megoldás a menetszélhűtésű, motorkerékpárszerű, többnyire sorozatban már készült erőforrás volt esetleg kicsit fazonra igazítva (Zündapp Bella @[KÉP](Images\0291.jpg), Osa M50 @[KÉP](Images\0292.jpg), Čezeta 501 @[KÉP](Images\2314.jpg), MV Agusta @[KÉP](Images\0293.jpg), Panni @[KÉP](Images\0256.jpg) és még sokan mások). Következő lépcsőfok az volt, mikor ezeket turbóhűtéssel látták el (a Čezeták a második generációtól @[KÉP](Images\0294.jpg), a kelet-német Simson Schwalbe @[KÉP](Images\0295.jpg) meg IWL-ek @[KÉP](Images\0296.jpg), Osa M52 @[KÉP](Images\2946.jpg), sok Williers, Ydral, JLO meg Fichtel & Sachs robogóerőforrás), aztán direkt a robogókhoz konstruált, de szokványos blokkok (Puch R @[KÉP](Images\0298.jpg) és SR @[KÉP](Images\0299.jpg), Tatran @[KÉP](Images\0300.jpg), TWN Tessy @[KÉP](Images\0301.jpg), Dürkopp Diana @[KÉP](Images\0302.jpg)), végül (nem időrendileg) a műszaki furmányokat jócskán bevető, másokkal összetéveszthetetlen, a hátsó fölfüggesztést is biztosító blokkok (Vespák @[KÉP](Images\0303.jpg), Heinkel 150 @[KÉP](Images\0304.jpg), Lambretták @[KÉP](Images\0305.jpg), NSU Primák @[KÉP](Images\0306.jpg), Piatti @[KÉP](Images\0307.jpg), Triumph Tigress 175 @[KÉP](Images\0308.jpg), Tünde @[KÉP](Images\0309.jpg)). Elvétve, de akadtak kéthengeresek is: a menetirányra keresztben álló soros Hercules 200 @[KÉP](Images\0310.jpg), Dayton Albatros 250 @[KÉP](Images\0311.jpg), E.H. Phoenix @[KÉP](Images\0312.jpg), a párhuzamosan fekvősoros Rumi @[KÉP](Images\0313.jpg), Bernardet Guepar @[KÉP](Images\0314.jpg), a keresztben boxer Velocette Viceroy @[KÉP](Images\0315.jpg).

A kétütemű, mint rendszer jó is, nem is: egyszerűen s így olcsón gyártható szerkezetével azon vevőknek készült, akik nem tudtak a vásárláskor egyszerre nagyobb összeget kifizetni. A magasabb benzinfogyasztás pedig csak később és szinte észrevétlenül apasztotta a pénztárcát, úgyhogy a négyütemű 2-3 év után összesítve bár már olcsóbb lett volna, de mivel ez nem volt annyira nyilvánvaló, a kispénzű emberek, akikből a robogósok tábora kikerült, döntően maradtak a kétüteműek mellett. A környezet védelme akkor még nem égett annyira a körmünkre, szívtuk is a füstöt rendesen s a jobb memóriájúak emlékezhetnek a közutak akkori büdösségére, amit a kormoló dízelek mellett a sok kétütemű jármű okozott (a saját benzinadalékuk miatt a kipufogófüst szaga alapján ki tudtam szúrni a Lengyelországból meg Romániából jött kocsikat).

A kétütemű motorkonstrukció fő hibája az, hogy a dugattyú fölötti térből az előző robbanás végeredményét (a folyamatban részt nem vevő nitrogénen kívül főképp széndioxid és vízgőz) onnan kinyomó friss benzingőzös levegő keveredik azzal és a benzin egy része elégetés nélkül kerül a kipufogóba, valamint kicsi égéstermék bejut a következő töltetbe. Ezen javítandó több műszaki trükköt bevetettek:

- Orros, avagy tarajos dugattyúval mutatták meg az áramlásnak, merre is kéne menni @[KÉP](Images\0316.jpg). A negyvenes években, de még az ötvenesek elején is a robogók számottevő hányadánál ezt használták, előnye az egyszerűség (csak egy fölömlőcsatorna kell), hátránya az égéstér rossz alakja, nagyobb kompresszió nem érhető el, a nagyfelületű dugattyú fölösen melegszik (megszorulás) és a gázok még így is jelentősen keverednek.

- Schnürle, más néven hurok- avagy keresztöblítéses rendszer: a lapos dugattyútető fölött kettő, de volt, hogy öt fölömlőcsatornából jövő áramlatot egymásra, kissé hátra (a kipufogóréssel ellentétes irányba) és fölfelé irányítva öblítettek @[KÉP](Images\0317.jpg). Ez váltotta föl az előzőt, előnye a csaknem ideális félgömb égéstér, hátránya, hogy kicsit azért itt is keverednek a gázok. Átmenet az előző és e között: az áramlást terelendő a dugattyútetőben még sekély hullámok voltak (Vespa @[KÉP](Images\2517.jpg)), vagy a dugattyú fölső éléből ferdén kiharaptak (Terrot, Sachs).

- Ikerdugattyús rendszer: ennél a két párhuzamos hengert fedő közös égéstér alatt az egyik hengerben a kipufogórést nyitó-záró dugó kicsit siet a másik hengerben mozgóhoz képest, ami az átömlést vezérli @[KÉP](Images\0318.jpg). Előnye az alapos öblítés, alacsony fordulaton is elég jó a nyomaték (a kétüteműek közt lehető legjobb a rugalmassága), nyugodt menetben jó a fogyasztás. Hátránya a hengerek gyengébb hűthetősége, mérsékelt fordulatig pörgethető a nagy alternáló, oda-vissza mozgó tömeg miatt (folyton gyorsítani-lassítani kell a méretes Y-alakú hajtókart és a két dugót), csak kis sűrítés érhető el, előnytelen a robbanótér alakja, a lökettérfogathoz képest nagy hűlő felületek miatt nem optimális a termikus hatásfok, ugyanígy nagyok a súrolt felületek, valamint költséges. Robogóhoz a Puch készített ilyet (azt is külső megrendelésre) és az ezt másoló Iso @[KÉP](Images\2895.jpg). Ikerként mi az itt leírt rendszert ismerjük, de a külföldi szakma a párhuzamosan mozgó dugattyújú, soros, kéthengeres, négyüteműt nevezi ugyanígy.

- Párosdugattyús rendszer: első pillantásra az előbbihez nagyon hasonló, csak itt a merev Y formájú hajtókart két párhuzamosan, teljesen szinkronban mozgó dugattyú nyomja és a főtengely az ikerhengereshez képest 90 fokban el van forgatva @[KÉP](Images\0319.jpg). Az ikerdugattyúsnál egy csappal kevesebbje van ugyan, de azon megoldás jó töltése itt kevésbé érvényesül, viszont annak összes hátrányát megkapta, plusz az Y alakú hajtókar fölső szárainak rugalmas nyiladozása miatt ferdén kopnak a csapszegek, dugattyúk, hengerek. Nem is alkalmazták robogón, kivéve a TWN Contessán. A Cornet motorkerékpárjukba is betették és volt ilyenből 2x2 hengeresük is.

Léteztek még ezektől is cifrábban öblítő kétüteműek, de azok robogókon nem honosodtak meg: szelepes, mozgatott hengerhüvely-betétes, csőrös dugattyújú, szembemozgó kétdugattyús (a Vespa egyik egypéldányos versenygépe ilyen).

A kétüteműek másik nehézsége a forgattyústér minél teljesebb feltöltése benzin és levegő friss keverékével. E feladatnak is több megoldása létezett:

- A dugattyú alsó élével vezérelt szívás, miszerint résvezérlés: előnye a végtelen egyszerűség, hátránya, hogy a forgattyústérbe való szívás után a lefelé jövő dugattyú még egy darabig nem zárja le szívótorkot, így ott a porlasztó felé visszaszuszogás történik. Szimmetrikus vezérlésnek is mondják, mert a folyamatot kördiagramon ábrázolva a szívás, az átömlés és a kipufogás a henger tengelyére tükörszimmetrikusan ugyanakkora szöggel a holtpontok előtt kezdődik, mint utána befejeződik

- Szívás a főtengelyen keresztül: a vaskos főtengelyben van a szívócsatorna, mely a paláston lévő lukkal megfelelő pillanatban fordul a porlasztó felől odavezető torokhoz (ha a vaskos főtengelyt és annak csapágyazását valamint gázbiztos lezárását, a kis kerületi sebesség miatt lassan kialakuló szívást nem nézzük, jó megoldás)

- Sonkavezézelte szívás: a főtengely lendítősonkája hozzásimul a szívótorkot tartalmazó házhoz, s így a luk előtt elfordulva vezérli a szívást (ez is jó eredményt ad, csak nagy megmunkálási pontosságot igényel, meg a sonka kicsit kóválygós lesz, elvileg megegyezik az előzővel, csak sokkal nagyobb kerületen történik a szívótorok nyitása – zárása, valamint a csapágykopásra érzékeny, mert a kotyogó csapágy miatt a sonka kikezdi a házat)

- Tárcsás vezérlés: a főtengellyel együtt külön vékony tárcsadarab, ívcikk forog, s ez nyitja-zárja a szívótorkot (szintén kiemelt szempont a pontosság és persze minden plusz kütyü plusz pénz, osztályzata: jó)

- Rezgőnyelves szívás: ez adja a legjobb eredményt, mivel azonnal nyit, ha csökken a forgattyústér nyomása, és zár, ha nő (a többi mereven a főtengely adott állásánál nyit-zár, ám ez a változó fordulattal változó szíváshoz igazodik). Tudtommal robogón 1960-ban a Velocette Viceroyon és a Harley-Davidson Topperen mutatkozott be. Amíg nem tudtak megbízható, nem törő acélnyelvecskét készíteni, veszélyes volt, mert a fáradástól leváló lemezkedarabok azonnali megszorulást okozhattak. A végső megoldás; a fáradhatatlan műanyag nyelv, már csak a klasszikus robogók hanyatlása után, a nyolcvanas években jött.

# Még két ütem

A robogóknál négyütemű blokkal itt Európában kevesen próbálkoztak. Nem véletlen, hisz az egyszerű és elterjedt résvezérléses kétüteműhöz képest sok további alkatrészt kellett beépíteni: fordulatszámfelező fogaskerékpár, vezérmű, emelőrudak és alájuk emeltyűk, szelepek, szelephimbák, olajpumpa, olajtartály (tulajdonképpen olajhűtő), olajjáratok, olajszűrő. Így aztán kontinensünkön kevés gyár kínált a nem túl tehetős vevőkörnek effélét.

Bár léteznek más, régebben vagy ritkán használt szelepvezérlési megoldások is (pl. vegyes: IOE), de az aranykorban csak kétfélét alkalmaztak:

- Oldalt vezérelt, oldalt szelepelt (SV) @[KÉP](Images\0320.jpg). A bütykös tengely egyszerűen fölfelé emelgeti a gombaként álló szelepeket: nagy és rossz alakú, a szeleptányérok felé oldalt elnyújtott égéstér, e miatt kicsi a kompresszió, alacsony a fordulat, a nagy hűlő belső felület miatt rossz a termikus hatásfok. Robogókon csak az USA-ban és az őket követő Japánban terjedt el, de e két országban széles körben. Európában egy próbálkozásról tudok: a BSA Beeza 200 volt oldaltszelepelt, de sorozatgyártásra nem került.

- Oldalt vezérelt, fölül szelepelt (OHV) @[KÉP](Images\0321.jpg). A főtengelyhez közeli vezérmű rudak emelgetésével kétkarú emelőként működő himbák közbeiktatásával nyomkodja a dugattyútető felé a szelepeket. Kicsit bonyolult, de normál utcai használatra nagyon jó. Hátránya a magas fordulatszám elérhetetlensége az oda-vissza mozgatott rudak és himbák tehetetlensége miatt. Az európai négyütemű robogóknál ezt használták: a németek a Heinkel Touristnál (álló hengerű), a franciák a Motobécane SC-nél, a Scootaviánál és a Guiller Scooternél (szintén állók), az angolok a Triumph Tigress 250-nél (ez is álló, de kéthengeres), az olaszok a Ducati Cruisernél (hátsókerék előtt keresztben fekvő hengerű), a Moto Guzzi Gallettonál (előre fektetett), meg a Motobi Catriánál (ez is előre néző).

- Fölül vezérelt, fölül szelepelt (OHC) @[KÉP](Images\0322.jpg). A forgó mozgást fölviszik a hengerfej tetejére (számos módja van) és az ott lévő bütykös tengely kényszeríti benyomódni a szelepeket. Ugyan kiváló pörgethetősége miatt adott lökettérfogatra vetítve ez adja a legjobb teljesítményt, de érzékeny mechanizmusa miatt robogókon ekkor még nem terjedt el (a korai Zsigulik hosszú vezérműláncai is nyúltak, mint a rágógumi). Ma viszont, ha a konstruktőrök a négyütemű mellett döntenek, akkor többnyire az OHC-t alkalmazzák, mert már rendelkezésre állnak a bordás, szinte súlytalan, hosszú életű, nyúlásmentes, cordvázú gumi vezérműszíjak, amikkel a fordulatfelezés is egyszerűen megoldható.

# Triumph Tigress

Az egyik legszebb robogó az Edward Turner (Ariel Four és sok remek Triumph alkotója) tervezte 1958-ban bemutatott és '59 végétől gyártott angol Triumph Tigress @[KÉP](Images\0323.jpg) (tigrishölgy, a korábbtól futó sikeres Tiger motorjuk női párjaként bemutatva @[KÉP](Images\2628.jpg)), más néven BSA Sunbeam (’napsugár’, ugyanaz a scooter két név alatt), amelyek olcsóbb változata @[KÉP](Images\0324.jpg) 175-ös kétütemű (1965-ig készült), a drágább @[KÉP](Images\0325.jpg) 250-es 10 lóerős, soros, álló, kéthengeres, négyütemű motorral, hozzákötött zárt olajterű láncbura-lengőkarral volt ellátva (1964-ig gyártva). Annyira ezek blokkjai is heinkelesek (következő bekezdés), mint amennyire a Tündéjé NSU-s. A példakép Heinkelnél e négyütemű blokk konstrukciója jóval kifinomultabb volt: párhuzamosan mozgó két dugattyú, olajszivattyú, főtengelyvégi kuplung (a nagyobb fordulat miatt pontosabb kiegyensúlyozást igényel, de csak kisebb nyomatékra kell tervezni, mint a sebváltótengely végére kerülőt, így kisebb a tömege), a primerhajtást a váltóba bevivő tengelyre húzták rá a szekunderhajtást kihozó csőtengelyt (ötletes), külön motor- és sebváltóolajtér, erős segédkarral támasztották meg az olajfürdős láncbura-lengőkart (különösen oldalkocsi csatolásakor szolgált jól), a lendkerék fogaskoszorújába vágódik a valódi önindítómotor fogaskereke (extraként volt kérhető, kevés készült és csak ezek voltak 12 V-osak), a kétütemű változat lendkerék alatti főtengelycsapágyát a hajtómű olajával kenették, a féloldalas első villája kétteleszkópos @[KÉP](Images\2631.jpg) @[KÉP](Images\2632.jpg) (ritka megoldás, a Kroboth ilyen @[KÉP](Images\3061.jpg) és a Salsbury Super Scooert volt hasonló, de mégis más @[KÉP](Images\2633.jpg)). A 175-ös blokk fejlesztési bázisa a BSA Bantam volt, ami a DKW RT 125 angol leszármazottja. A testburkolat egyszerű, sima, de lendületes domborításával mestermunka: semmi erőlködés, csupa spontaneitás. Két szeplője azért van, a berúgópedál illúziórombolóan az égnek mered @[KÉP](Images\2630.jpg), mint a Lambretta Ld-nél, valamint, a térdpajzs alsó íve ott, ahol taposólemezzé válik, hogy szép lágyan kanyarodhassék hátra, nem törődtek a vezető lábának kényelmével @[KÉP](Images\2629.jpg). A Sunbeam festése: többféle zöldhöz többféle vöröset vagy krémszínt társítottak, a Tigress csak kékben készült. A kétütemű ára 159 £ volt és a komolyabb is csak 185-be került. A fölsorolt sok pirospont ellenére nem voltak nagyon sikeresek, mert a minőséggel bajok voltak, így ez terjedt róla: Addig jó tartani, míg más fizeti a javíttatást.

Hozzánk legközelebb Bécsben futkározott egy 250-es a hatvanas években. Ennek elgyötört motorját 2006-ban egy tullni börzén meg is simogathattam. Mivel az árva blokk ára 400 € volt, csak a pettingig jutottunk. Úgy látszik rajtam kívül senkit sem izgatott, hát 2011-ben 100 €-ért az enyém lett.

Félreértések elkerülése végett: Sunbeam néven két, egymástól független dolog élt: egy jó motormárka sok típussal és ettől teljesen függetlenül az itt ismertetett scooter.

# Heinkel

A németek méltán híres négyüteműje, a robogók Mercedese, a Heinkel Tourist volt 175-ös 9,2 LE-s motorral (1953-ban az első hat és félezer még 150 cm³-es volt). Az ára 1 900 DM, avagy 240 £ körül mozgott, de meg is érte. A kútfők tanúsága szerint ez volt a legjobb minőségű nagy sorozatban gyártott robogó a világon, s ez nem volt véletlen. Ernst Heinkel 1950-ben a megszállóktól visszakapta egyik üzemét, a zuffenhausenit. Mivel a háború után nem készíthetett repülőgépeket (pedig ebbe volt szerelmes), a talpraállásért küzdve beszállítóként gyártott például váltót a DKW-nak, motorokat a Veritasnak (német minisportkocsi), a Tempo Matadornak, a SAAB-nak (ahogy később a Wartburg is, ez is kétütemű DKW alapokon nyugszik, de a SAAB olajozása már pumpás-olajjáratos, mint a négyüteműeké). A kétkerekűekbe úgy kóstoltak bele, hogy 1950-ben bicikli-segédmotorral próbálkoztak, de aztán ezt teljesen komolytalannak tartva följebb, a robogókhoz, majd oldalt a mopedekhez (1954-57) léptek @[KÉP](Images\0327.jpg). Ernst Heinkel 1951-ben kiadta a jelszót: „Minőséget az utcákra!”, s még ezévben el is készült az első kísérleti rollerük az NSU Fox kétütemű blokkjával. Ernst Heinkel ezt nagyon remegősnek, vibrálósnak találta, hát dr. Bendelével kifejlesztették a saját, most már négyütemű motorjukat. A végeredmény egyszerű és kiváló lett; a precizitáshoz szokott kezek alól kikerülő termék minőségben két nagy ugrással a konkurensek előtt járt. Az álló egyhengeres furcsasága és fukarsága, hogy nincs olajpumpa, a fönt ülő szelepeket (OHV) csak a nem is túl nagy lukon följutó olajköd keni (a fejlesztett változatnál a plafonról, mármint a szelepdekliről lecsüngő cseppentő csöcsökről csurgó olaj közvetlenül a himbákra hullik). Igen lazán bántak a hellyel, így aztán a lötyögősen bőre szabott blokkjukba később könnyedén befért a negyedik sebesség, sőt a törpeautójukhoz még a rückwärtz is. A prototípus @[KÉP](Images\0328.jpg) eleje sem tetszett Ernst Heinkelnek (lehet, hogy túl lambrettásnak találta), s útmutatása alapján kapta a robogó a markáns orrot: csónakos karosszériájának csőre eléggé izgalmasra sikerült, szépnek is bátran mondható @[KÉP](Images\0329.jpg). E roller a robogósok körében hamar becsültté és áhítottá vált @[KÉP](Images\1993.jpg). Azért motoros előélet híján becsúszott a konstrukcióba hiba is: a két első széria (101 A-0, 102 A-1) frontvillájának nincs utánfutása, ami a nyugodt iránytartást adná, így folyton, bár nem túl zavaróan, de kormányozni kell @[KÉP](Images\0330.jpg) @[KÉP](Images\2028.jpg). Az enyhén hátradöntött kormánytengely elméleti egyenesének és az út síkjának döféspontja hátrébb kellene, hogy legyen, mint az első kerék és az út érintési pontja, így az első kerék elfordítása kicsit megemelné a robogót s elengedett, vagy csak lazán tartott kormánynál a vázról a villára jutó súlyerő lenyomva azt, egyenesben tartaná a kormányzott kereket (a Lohner se foglalkozott ezzel, látszik, hogy mindkét cég outsiderként fogott bele a rollerbizniszbe).

A gyár közgazdászai látták, hogy a nem olcsó termékük számára vásárlónak csak az érdeklődők fölső, vékony, gazdag rétegét nyerhetik meg. A többfrontos harc jegyében a mérnökök tehát 1957-re megalkották az új 112 jelű, 125 cm3-es verziójukat @[KÉP](Images\0331.jpg). Ez is négyütemű volt és élen járt a minőségben, így nem tudták volna lényegesen olcsóbban adni. Tervezett ára: 1 700 DM, ám ebben az ársávban a szintén jó minőségű Zündapp Bella különben is ijesztő versenytársnak ígérkezett. Az új karosszéria meg, ami amúgy üt is kicsit a Bellára, ráadásul elég semmitmondóra sikeredett. A kísérlet ily módon kudarcba fulladt, a lendület a beindított reklámhadjárat és az ötödik példány után elenyészett. Ez sem lehetett olcsó játék.

A termékskála szélesítésének kényszere idővel egyre erősebb lett, hát 1962-ben mégiscsak ki kellett hozniuk egy kisebb változatot, a 14,00 jelűt @[KÉP](Images\0332.jpg), de a németek nem ezen a néven ismerik, hanem 150-nek, vagy Kétüteműnek mondják (Zweitakter). Önköltségcsökkentés (ez a szó is ennek a kornak a terméke) miatt a blokk kétüteműre egyszerűsödött, de a 150 cm3-es motor teljesítette azt a 9 LE-t, amit a Tourist 175-öse tudott @[KÉP](Images\2315.jpg) (erősebb volt a legtöbb konkurens 150-esnél). Az olasz és főképp japán jegyeket mutató lemezburkolat vonalvezetése vonzotta a tekintetet, rajta is ragadt, hogy Hölgyrobogó (Damenroller) @[KÉP](Images\2316.jpg) @[KÉP](Images\2634.jpg). A látvánnyal talán kicsit túlzásba is estek, eléggé vásárian nézett ki: rengeteg innen-onnan csipegetett motívumot zsúfoltak össze @[KÉP](Images\2317.jpg). Nem véletlen, hogy a más nyelvek is így használta „giccs” szavunk német eredetű. Bár 1964-ig gyártották, mégis csak kevésre akadt vevő (7 000 db, 1 690 DM, avagy 199 £). A kuncsaftok úgy voltak vele, hogy inkább még spórolnak egy kicsit, de ha már Heinkel, akkor legyen kövér, s a Touristot választották. Pedig reklámszlogenje mindenkit megszólított: Az ifjaknak és az örökifjaknak (ekkor már voltak a robogózásnak öregjei). Meglepő módon ez a Németországban ma igencsak ritkaságnak számító típus Portugáliában viszonylag nagy számban maradt fönn, ugyanis a csaknem 500 darabos import után az Európa által kiközösített, António Salazar diktatúráját nyögő ország súlyos pénzügyi nehézségek miatt (amit a gyarmatmegtartó háborúi okoztak: legtovább ők harcoltak a haddal a jog s a szabadság ellen) szintén Kuba és Románia útját járta. Szállították 125 cm³-el is azon országokba, ahol ez volt a kategóriaplafon (ez még csak a ritka jószág, jele 14,10).

A Touristok evolúciója folyamatos, bár a lényeget nem érintő volt: öblösödött egy picit a henger, jött az önindító, a negyedik sebesség, a porlasztóba gyorsítószivattyú került (Hoppá!), nagyobb lett a kerék, burkolt a kormány, erősebb a főtengely, gumiba ágyazták a blokkot. A végső változat a 103 A-2 jelű lett @[KÉP](Images\0333.jpg), amit 1961-től kínáltak (gyakorlatilag csak látványban mutatott változást a korábbi 103 A-1-hez képest @[KÉP](Images\1979.jpg)). A karosszéria végig változatlan elejéhez passzolt az e verzióhoz nyomulósra gyúrt testburkolat rakétás hátsó lámpával @[KÉP](Images\0334.jpg). Ékkőnek beillettek az indexek @[KÉP](Images\2318.jpg), csalogatott az egyre változatosabb kétszínű lakkozás. Azért az eleje is kicsit módosult: nem a lemez domborítása, hanem lecserélték a Goggo ihlette hajókorlátszerű (nem az ereje, hanem az alakja miatt) lökhárítót egy kackiás öntött alu bajuszra, ami alatt a „száj” egy kicsi autóhűtő-imitáció @[KÉP](Images\2635.jpg). Ezek a jegyek már Ernst Heinkel halála (1958) után Klein direktor munkássága alatt fogantak. Ezzel a húzással 1961-ben és '62-ben még stabilizálni tudták az eladási számokat. Volt egy kisebb eresztés e sorozaton belül, amit ugyan nem jelöltek új kóddal, de ezeknél alul szembeötlő különbség látható: spórolásból, hogy ne kelljen mindent kidobni a befuccsolt 150-es szériához gyártott alkatrészekből, az utolsó Touristokba építették be amazok Lambretta ihlette kétoldali rövidkaros-utánfutós melsővilláját, kerékagyait és öt-plusz-ötcsavaros szétszedhető kerékpántjait, valamint értelemszerűen ezen másfajta pótkeréktartót és azon másforma csomagtartót láthatunk. Miután megnyílt számukra a lehetőség, hogy ismét repülőket gyártsanak, a roller árvagyerekké vált, s 1965-ben a 178 000-ik Tourist után könnyű szívvel hagyták hátuk mögött az akkor már amúgy is sorvadó robogós világot. 1965 december 31, ami akkor még munkanap volt, lett az utolsó példány szülinapja. Két év múlva a pótalkatrész-bizniszen is túladtak, az összes kacatot átadva egy hamburgi cégnek, melynek tulajdonosa egy hajdani saját emberük volt. Ez olyan nagy raktárkészlet volt, hogy az ugyan kis számban, de 1968-tól ’78-ig készített háromkerekű görög Alta törpeautókhoz a hellének ebből vásárolták a blokkot, de a végén már gyártották is @[KÉP](Images\0335.jpg).

Touristom előző használója Jan Hietland, egy hollandi bácsi mesélte, hogy az akkor 14 éves Heinkelünket 1979-ben 47 000 km-el vásárolta. Túl messzire nem merészkedett, de azért háromszor-négyszer átugrott vele a közeli Németországba. Hát persze, hogy közeli, hisz egész Hollandia alig nagyobb valamelyik termetesebb megyénknél. Ott olyan jó magyarnak lenni: végre nagyországinak érezhetem magam. Jan papa felesége is megkedvelte, sőt megkívánta a robogózást, de a Touristot terebélyesnek és nehéznek találta (már maga a blokk a hátsó lengőkarral 43 kg, míg a Vespáé csak 28, persze mindkettő kerék nélkül). Mit tesz a márkahűség: a szerető férj keresett neki egy Heinkel 150-et, amit aztán hitvese boldogan és megelégedéssel sokáig használt is. Jan bácsinak nem a Tourist volt az első robogója. Korábban vett egy használt, de kifogástalan karosszériájú Lambretta Ld-t. Kiderült ám, hogy csak a lemezek voltak hibátlanok, a blokkot bizony föl kellett újítania. Sokat mérgelődött a túlbonyolítottságon @[KÉP](Images\2344.jpg) @[KÉP](Images\2602.jpg), de még többet azon, hogy irdatlan mennyiségű célszerszámot igényelt, amiket kénytelen-kelletlen le is gyártott. Készletét egyszeri használat és harmincévnyi porosodás után nemrég kidobta (Sóhajt! Mélyebbet!). A másik, tizenegy évvel idősebb nagyon hiányos Touristomat (102 A-1) a csaknem minden régi motoros által ismert Karsai Lászlótól kaptam, aki a legtöbb pincei kotorászása után megörvendeztet egy-egy föllelt alkatrésszel. A sokszáz kilónyi vasból biztos kézzel válogat. Irigylésre méltó memória.

# NSU Maxima

A Tourist versenytársának szánta az NSU a Primákra megszólalásig hasonlító (szó szerint az első pöffenésig), ám négyütemű Maximát @[KÉP](Images\0336.jpg) @[KÉP](Images\2621.jpg). A Maxitól örökölte a páratlan és emlékezetes, két lapos piskótával rángatott (csatolórúd, mint a gőzösök kerekeinek összekötése) vezérművű OHC-s, 175 cm3-es, 10,5 LE-s motort @[KÉP](Images\0337.jpg), a Primától pedig a többit. Trükk: a motorolaj hűtéséről úgy gondoskodtak, hogy a forrót belepumpálták a blokk fölött a vázcső tetejébe, alul meg a lehűltet egy papírszűrő (!) után visszavezették a motorba @[KÉP](Images\0338.jpg). Az első példányok 1960-ra lettek készen. A reklámok is kijöttek már a nyomdából, de az utolsó pillanatban a közgazdászok lefújták a sorozatgyártást a Heinkel túl erős piaci helyzete és a csökkenő érdeklődés miatt. Az sem mellékes, hogy nem tudtak a 2 000 DM-s lélektani határ alatt maradni.

Egyébként a vastag központi vázcső belsejének kihasználatlan tere többeket csiklandozott: a Puch, a Dürkopp kipufogóként @[KÉP](Images\2367.jpg), a Lambretta TV korai változata szívászaj-tompító dobozként @[KÉP](Images\2368.jpg), a Prina Orix B a hátsó lengővilla rugótokjaként hasznosította @[KÉP](Images\0339.jpg), sok más gyártó meg a kábeleket, bowdeneket húzta bele. A Wieselnél pedig a csőváz alsó, vízszintes része alá hegesztettek egy hosszú dobozt, ami kettős célt szolgált: ez volt a kipufogórendszer első, tágulós része, valamint a vázat is merevítette @[KÉP](Images\2369.jpg).

# Japán, a cseperedő titán:

# Fuji, Mitsubishi, Honda, Yamaha

A háború előtt és alatt repülőket is gyártó Fuji konszern a kapituláció után szinte azonnal hozzáfogott egy robogó megalkotásához, és már 1946 júniusában bemutatkozott a Rabbit S-1 @[KÉP](Images\0089.jpg). Ennek a kereke valóban raktáron porosodó, repülőgéphez való (Nakajima @[KÉP](Images\2841.jpg)) kerék volt, és ez a történet tekergőzött rá a Vespára. Az S-1-et sok állomáson keresztül fejlesztették, mígnem elérkeztek legemlékezetesebb munkájukhoz, a Ducati Cruiserre @[KÉP](Images\2636.jpg) (alább) koncepciójában és külsőre erősen hasonlító Rabbit S-101-hez (1957-59) @[KÉP](Images\0340.jpg). Ennél ugyan a blokk-konstrukció és az elrendezése alapvetően más, de a japók szintén bedobtak apait-anyait és tudta is azt, mint a minta: négy ütem, hidraulikus automataváltó. A látványjegyek jobbára stimmelnek, még a hűvös-elegáns hűtőrácsot is átvették. A Rabbit egy picivel túl is nőtt mesterén: volt rajta index, benzinszint-óra, tömlő nélküli gumik (Bridgestone), nagy sebességre figyelmeztető lámpa, viszont 250-es motorja csak 5,9 lóerőt produkált (41 790 db). 1959-től ’68-ig ennek erősített változata vitte a Fuji zászlaját: a Superflow S-601 @[KÉP](Images\0341.jpg) (10 LE, 74 694 db, a blokk rendszere nem olyan autós, mint a Cruiseré, viszont egyszerűbb, olcsóbb és szellemesebb, ezen már vot berúgó is @[KÉP](Images\0342.jpg)). Elég szépen döcögött a szekér; változatait hazai, valamint ausztrál és észak-amerikai piacra is gyártották. Azért Fujiék is alább kellett, hogy adják, mivel az átlag japánnak ez ugyan tetszett, de nagyon drága volt. Így aztán az S-601 mellett évente-kétévente hozták ki e gerincet adó robogó olcsóbb változatait: először elvesztette az önindítót, aztán a bonyolult váltót, végül kétütemű blokkal már csak kulisszaként emlékeztetett a daliára. Viszont az egyre szerteágazóbb kínálatukkal nagyon szép sikereket értek el, és az 1968-as leállásig kb. 520 000 nyúl született @[KÉP](Images\3044.jpg). De téved az a tenyésztő, aki azt hiszi, ezzel vége, mert ekkor már a Subaru 360 törpeautó volt a fő profil (korábban gyártottak autóbuszt is, meg háromkerekű törpeautót Cabin néven). Történelmi érdekesség, hogy a céget hatalmas gazdasági- és ebből következő politikai súlya miatt az amerikai megszállók 1950-ben cafatokra (12 darabra) tépték, de a szigor lanyhultával, ’53-tól kezdve jobbára az egész újra összeállt (1952-ben lett vége a megszállásnak).

A Mitsubishi majdnem ugyanezt az utat járta be: a háború alatt ment a repülőgyártás (Zero), 1946-ban bemutatkozott első robogója a Silver Pigeon C-10 @[KÉP](Images\0343.jpg), majd jött az üzemegységekre szabdalás, újraegyesülés, törpeautók, utána az igazi autók gyártása. Koncentráljunk a robogókra: a munka Nagoyában folyhatott, mert Nagasaki két Mitsubishi üzemét elfújta az istentelen szél @[KÉP](Images\2181.jpg). A kinézet kezdetben Amerikát idézi, majd a Lambretta Lc ejtette rabul őket @[KÉP](Images\0344.jpg), de tipegve azért innen eljutottak aztán a maguk stílusáig @[KÉP](Images\0345.jpg). Hengerűrtartalom a csaknem húsz éves periódus alatt 112 és 210 cm³ között sokféle akadt a négy- és kétütemű blokkok között. Legnépszerűbb robogójuk az 1960-as Silver Pigeon C-200 volt 125-ös kétüteművel, röpsúlyos kuplunggal és ékszíjas váltóval @[KÉP](Images\0346.jpg) @[KÉP](Images\2637.jpg). 1950 és '64 között a belföldi piac átlag 45%-a az övék volt és a '65-ös leállásig 463 000 galambot engedtek szabadon.

Hondáék rögtön a kezdéstől bent voltak a négyüteműek előkelő klubjában az 1954 januártól készült Juno K robogóval @[KÉP](Images\0347.jpg), aminek 190 cm3-es egyhengeres OHV-s blokkja volt (7,5 LE 4 800 fordulatnál, háromfokozatú váltó @[KÉP](Images\0348.jpg)). Förgetegesen nézett ki; a jövőből idecsöppent égifegyvernek hatott, a látvány elszánt és harapós volt (meg amerikaiasan pökhendi). Ha Batman ezt ismerte volna, tuti rákap a scooterre. A kinézet főképp Komatsuzaki Shigerunak köszönhető, aki a filmes világból jött: trükkmester és látványtervező volt, de művészi szinten, valamint azóta is ő talán Japán leghíresebb science fiction illusztrátora.

1953 július 27-én véget ért a koreai háború, a hadi szállítások megszűntek, ezzel átmeneti recesszió köszöntött Japánra. Soichiro Honda előre akart menekülni és egy szupergéppel akart berobbanni a Fuji és a Mitsubishi uralta robogós piacra (a Fuji ekkor még nem alkotta meg a csodaRabbit). Konkurenseit sokkal nagyvonalúbb, komolyabb műszaki tartalmú, újdonságokat hozó scooterrel akarta sarokba szorítani. A Juno volt az első japán önindítós robogó, 7,5 LE-je is verte a honi versenytársakat, hasmagasságban a kormány alatt nyitható-zárható szellőzője is volt, hatalmas szélvédőt tettek rá állítható napfénysilddel (alapesetben a szélvédő alja előtt nyugodott, ha szükség volt rá, két sínen fölcsúsztatható volt és a kívánt helyzetben lehetett rögzíteni és ez esőben tetőnek is megjárta @[KÉP](Images\2640.jpg) @[KÉP](Images\2641.jpg)), üvegszálas poliészterből készült burkolatával @[KÉP](Images\2642.jpg) a Chevrolet Corvette után a második ilyen jármű volt (abból is csak 300 készült ily módon @[KÉP](Images\2319.jpg)). Ezzel (nekik is) meggyűlt a bajuk, mert az amerikai import alapanyagokkal csak sok kínlódás után tanultak meg bánni (az amiknak sem volt a kisujjukban). Nagyon gyorsan penészedett a fölhasználás előtt az anyag, ami buborékossá tette a végeredményt (a gomba folyamatosan széndioxidot termel), polírozásnál kibújtak az üvegszálak, nehezebb lett, mintha acélból préselték volna, a szokásos festékek meg nem is fogták a műanyagot. Soichiro Honda kitartása és bíztatása nélkül megfeneklett volna az egész. Aztán mégiscsak kész lett és a kisszámú hazai eladás mellett @[KÉP](Images\2638.jpg) exportálták az USA pár államába (főképp Kaliforniába), de nem volt sikeres, mert a sokat ígérő külső mögött motorja korszerűtlen, a testhez képest gyönge, rossz hűtésű, szorulékony volt. Az amerikásan hatalmas tömeget (170 kg, addig ez volt a legtöbb a robogóknál) nem bírta eréllyel és megbízhatóan mozgatni. Csak metálzöldre fújták, a gumimérete pedig kuriózum: 5,00x9", hihetetlenül vastag. A kampányban beharangozott csúcsoktól a napi használatban bizony csalódást okozva elmaradt. Próbálták meggyőzőbbé tenni: 1955-ben 220 cm³-el 9 LE-s lett a motor (Juno KA), még több csicsa, még több micsa (saját addigi világcsúcsukat javítva, minden extrával fölszerelve ekkor az induló tömeg 195 kg-ra rúgott), de a bizalmat már elvesztették. Tettek még egy kísérletet és Juno KB jelzéssel kijátszották utolsó kártyájukat: 160 kg-ra apasztott tömeg, javított hűtés (a több résről ismerni föl @[KÉP](Images\2320.jpg)), de másfél év és a három változat összesen 5 856 példánya után föladták. A használói nem szerették, hogy úgy kellett vele kuplungozni, mint a motorkerékpárokkal (hogy oda ne rohanjak), mivel eddigre már elkényeztette őket (Japán, USA) a helyben készült robogóknál általánosan használt röpsúlyos tengelykapcsoló. Nagy súlya miatt is nehezen kezelhető volt, pedig Soichiro Honda a modernségbe vetett hitén túl azért erőltette a műgyantát, hogy az majd könnyebb lesz az acéllemeznél (a műanyag idomokkal ekkor szerzett tapasztalatok később a világsiker Super Cub-nál azért kamatoztak). Kihachiro Kawashima hajdani alelnök később így emlékezett vissza e robogóra: Nagyszerű hiba.

A K sorozat minőségén és mechanikáján túlléptek, mikor a robogókészítésben tartott hat év szünet után 1961 novemberében piacra dobták a Juno M80-at 125-ös, kéthengeres, léghűtéses, alulvezérelt-fölülszelepelt (OHV), megbízható, BMW-sen beépített boxermotorral @[KÉP](Images\0349.jpg). 11 LE, 146 kg, panelekből összeállított váz, hidromechanikus erőátvitel (kézzel is állítható), nagyon komoly műszaki alkotás, túl is van lihegve @[KÉP](Images\0350.jpg). Akinek ez is gyönge volt, az vehette az M85-öt 170 cm³-es, 12 LE-s blokkal és 157 kg-al. Az M szériát csak egy évig gyártották, egyedszáma 5 880 db. Nekem az M sorozat ugyan nem tetszik, a K-hoz képest külseje jelentéktelen, de vonalai egy új korszak iniciáléjaként szerepelnek a Honda nagykönyvében és sok más japán gyártót is megihlettek.

A Yamaha csak 1960-ban lépett be a robogógyártók közé, de egyből a nehézsúlyban indult. A 175cm³-es SC1-et igaz, hogy csak kétütemű egyhengeres motorral szerelték, ám kétfokozatú automataváltóval és jól sikerült, merész vonalú, ötletes burkolattal kérkedhetett @[KÉP](Images\0351.jpg) (az ülés és környéke ötletadója volt az M80-nak). Ezek a lemezek is azt bizonyítják, hogy a japánok fölzárkóztak az európai színvonalhoz, sőt. Termékeik az idegenszerűségen túl az európai szemnek még nagyon modernek is voltak. Karosszériáik fejlődése máig töretlen íven halad és már rég ők diktálnak a világnak (bár az új európai robogók mostanában kezdik fölfedezni a gyökereiket @[KÉP](Images\2927.jpg)).

Az amerikai pólyát és az európai rugdalózót kinőve a japánok hamar (nyomokban már az ötvenes évek elejétől, hatvan körül már vastagon) rátaláltak saját stílusukra. Levés közben jön meg a létvágy: egyre bátrabban vittek a piacra olyan expresszív karosszériákat, amiknek felénk nem sok esélye lett volna a sorozatgyártásra: az erősen japános kinézetű Heinkel 150 meg is bukott @[KÉP](Images\0352.jpg), viszont a kevésbé, de azért jellegzetesen keleties Bianchi Orsetto (’medvebocs’, 80 cm³, 1960-64) a nem túl sok, de nem is jelentéktelen 25 000-es darabszámra futott ki @[KÉP](Images\0353.jpg) és még a Raleigh is csinált róla jó pár levonatot @[KÉP](Images\2370.jpg). A japán robogók báj és csábítás helyett egyre inkább rátartiak meg áttörősek lettek (a távolkeleten az erőszak jobban a kultúra része, mint mifelénk, így a szuperférfias igeneredeti Honda Dream motorkerékpár @[KÉP](Images\0354.jpg) európai exportja be is döglött, lágyítani kellett a vonalakon @[KÉP](Images\2294.jpg)). A szép domborulatok kemény élekben záródtak és egyáltalán nem féltek a sarkoktól, csúcsoktól: Honda Juno K 1954, Fuji Rabbit S-202 1962 @[KÉP](Images\0355.jpg), Mitsubishi Silver Pigeon CL-10 1960 @[KÉP](Images\0356.jpg) és C-140 1963 @[KÉP](Images\0357.jpg), Pointer Bike Let 1960 @[KÉP](Images\0358.jpg), Yamaha SC1 1960 @[KÉP](Images\2645.jpg), Tosho Pandra 1959 @[KÉP](Images\0359.jpg), Showa 125 Marine 1959 @[KÉP](Images\0360.jpg).

Japán, ha nem is ütötte meg a főnyereményt azzal, hogy elvesztette a háborút, de elég jól járt vele, mert a vereséget követően az ő és az USA gazdasága rengeteg szállal összefonódott (akárcsak a nyugat-német és amerikai viszonylat). A kezdetben nem túl magas színvonalú exporttermékeinek a közepes minőséget akkor még bőven elfogadó óriási amerikai piac remek terepnek bizonyult. A folyamatos termelés közben adódott tehát lehetőségük az állandó minőségjavításra. Így aztán többek között az USA-ban sok egyre javuló Rabbit, Silver Pigeon, Subaru 360 rörpeautó talált gazdára (utóbbi ára: 1 297 $ volt). Az ötvenes évek kezdeti amerikai jelenléte után a hatvanas évek végén már a német minőséget ismerő európai piacokra is besomfordáltak, bár itt az olcsó termékeken sokáig ajakbiggyesztéssel olvasta a vevő a Made in Japan föliratot (akárcsak most a Made in China-t). Az első terület, ahol a minőségben is meg tudták verni a németeket, az a fényképezőgép-gyártás volt.

A japánok viszonya a robogókhoz másként alakult, mint az európaiaké. Korán fölismert fontosságáról tanúskodik, hogy 1948 májusában a Silver Pigeont és a Rabbitet bemutatták Hirohito császárnak és ő is és Akihito trónörökös ki is próbálta @[KÉP](Images\2656.jpg) @[KÉP](Images\0361.jpg). A lakott területek nehezen kezelhető túlzsúfoltsága és a szűk utcák @[KÉP](Images\2456.jpg) miatt az állam igen kemény adókkal nagyon erősen korlátozta az autók elterjedését, aminek az eredménye az lett, hogy a világ más részeihez képest ott a robogó (és a törpeautó) sokkal mélyebben beágyazódott a közlekedés szövetébe @[KÉP](Images\2690.jpg) @[KÉP](Images\3009.jpg) és az emberek gondolkodásába, s népszerűsége máig töretlen @[KÉP](Images\2474.jpg). A nyolcvanas évek legvégétől nálunk föltámasztva a robogózást, a sok Honda és Yamaha onnan hajózott át hozzánk: konténerekbe zsúfolták az ottani szigorú környezetvédelmi előírások miatt leállított, de még remekül működő kicsinyke plasztikscooterek százezreit, s ezek jelképes áruk és játszi kezelhetőségük miatt azonnal megnyerték maguknak az itteni fiatalokat @[KÉP](Images\0362.jpg).

# Bastert

Meglepő, hogy a robogók Rolls-Royce-a (szerényen a gyártó nevezte így és nem teljesen érdemtelenül) nem egy négyütemű lett, hanem a Bastert Einspurauto (’egynyomú autó’) @[KÉP](Images\0363.jpg). Nem is fejlesztettek hozzá maguk blokkot, hanem az első sorozatba az JLO 150-es, 6 LE-s, háromsebességesét, a későbbi változatba ennek nagyobb testvérét, a 175-ös, 7,6 LE-s, négyfokozatút tették @[KÉP](Images\0364.jpg). 1952-től készült ’56-ig, az ára 1 960 DM volt. Nagyon keveset 200 cm³-es blokkal is szállítottak, s ennek ára 2 075 DM volt. Megalkotásán a Braunschweigi Műszaki Egyetem szakemberei is dolgoztak. Sok kézi munkával készült, például a különösen tartós emaille-festés (zománc). Persze ez volt korának legterjengősebb európai rollere. A formatervet a francia Louis Lucien Lepoix készítette el. A bár valóban szép, de gátlástalanul pöffeszkedő áramvonalas kasztni repülőt idézően csővázra alulemezből készült @[KÉP](Images\0365.jpg). A teletárcsás osztott felnik szintúgy alumíniumból voltak, gumiabroncsa is kuriózum: 3,50X13”, minden mérete, így a tengelytávja is nagyon tekintélyes: 1 410 mm. A csomagtartó benne volt az alapárban. Még karos indexet is applikáltak rá! Egyszemélyesnek nézett ki, mert óriási hátuljával így még pazarabbul festett, de azért volt egy kiklappantható pótülése is. Nevéhez (auto) méltó módon két oldalára egy-egy könnycsepp-alakú hátsó pozíciólámpát kapott, köztük a rendszám fölött egy féklámpa figyelmeztette a követőt (ekkor ez még ritkaságszámba ment) @[KÉP](Images\0366.jpg). Hogy igazi autó legyen, talán már csak egy ablaktörlő kellett volna. A kortárs amerikai autók hatalmas kopottszappan-alakú farrészére mások is próbáltak emlékeztetni: a spanyol Febo is ezzel kérkedett (ugyancsak elrejthető vendégüléssel) @[KÉP](Images\0367.jpg), s az első Vespák is így néztek ki @[KÉP](Images\2854.jpg), ám nem sokáig, mert az igények előtt meghajolva később csomagtartóval, utasüléssel, pótkerékkel kellett eltakarniuk a tekintélyes farzatot @[KÉP](Images\2855.jpg). A Bastert így, ezzel az uszállyal 225 cm-t adó hosszával az átlagtól 30-40 cm-el nagyobb volt. Súlya ennek megfelelően üresen is 150 kp-ra rúgott. Volt motortérvilágítása, sebességfokozat-jelzője, felárért pedig még hólánc és időóra is dukált. A példányszám is Rolls-Royce-os: kb 1 200 db. Értékesítési hálózat híján csak vergődtek. Végül is a robogóik úgy felét dél-Amerikában tudták eladni. A csak kis részben megtérült 600 000 DM-s fejlesztési költség majdnem sírba tette a céget.

Sajnálatos epizód: az első, 120 cm³-es JLO blokkos prototípust ellopták és sohasem került elő. Még az is lehet, hogy a konkurencia tette. A cégtulaj Helmut Bastert az előkerítőnek jutalmat tűzött ki, de hasztalan @[KÉP](Images\0369.jpg).

Az amerikai autók vonalai azért hagytak mély nyomot a nyugat-európai ízlésen, mert a háború után szép, új kocsikat kontinensünkön egy darabig még szinte csak az amcsi hivalkodó hivatalnokoknál és főtiszteknél lehetett látni, akik jólétüket demonstrálandó hozatták át azokat az óvilágba @[KÉP](Images\3058.jpg). Az itteni autógyártást ha sikerült is beindítani, akkor is csak a korábbi modelleket vették programba.

# Ducati

És itt van korának legcsillogóbb drágaköve, a Ducati Cruiser (’cirkáló’) @[KÉP](Images\0370.jpg). Maga a világhírű cég akkora és oly tarka ívet futott be, mint a szivárvány: Bolognában 1926-ban Marcello és Bruno testvéreivel együtt alapította a közgazdászhallgató Adriano Ducati, hogy az ő rádiótechnikai szabadalmait megvalósíthassák. Így aztán kezdetben kondenzátorokat, rádióadókat, asztali rádiókat, majd egy kevés fényképezőgépet és Olaszországban elsőként villanyborotvákat készítettek. A cég a motoros világba úgy lépett be, hogy Aldo Farinellivel szerződtek az általa alkotott Cucciolo (’kölyökkutya’) 50-es négyütemű, kerékpárra való segédmotor gyártására @[KÉP](Images\0371.jpg) @[KÉP](Images\1975.jpg) (a korábbi híradástechnikai üzemeik a bombázások miatt reménytelen helyzetben voltak). A beruházást a Vatikáni Bank dúcolta alá. Nagy volt a darabszám (~200 000), komoly lett a siker. A továbblépés reményében az ötvenes évek legelején óriási pénzt öltek egy páratlan robogó kifejlesztésébe, hogy megmutassák a világnak, ebben a kategóriában mit jelent a felsőfok (gigászi gőgös gondolat). Volt a Cruiseren elöl hátul teleszkópos lengéscsillapító (akkoriban, ha csillapítottak egyáltalán, inkább még csak a dörzsölgetős járta), igazi villanymotoros önindító @[KÉP](Images\0372.jpg) (a többi gyár még a dinamóstarterrel is csak évek múlva jött elő), a padlót ritkakényelmesen addig előrenyújtották, ameddig a kormányzott kerék engedte és a bal oldalburkolat alatt a pótkerék lapult @[KÉP](Images\0373.jpg) (a Vespa 20 év múltán követte). A 175-ös OHV négyütemű blokkot eredetileg 12 lóerősre tervezték, de, hogy beleférjenek a nagyjogsi nélkül vezethető motoretta kategóriába, melynél akkoriban Olaszországban 80 km/ó volt a maximum, 7,5-re zabolázták meg (ez szolgált később a Ducati tehertriciklije erőforrásaként is, persze turbóhűtéssel kiegészítve). A látvány a Ghia műhelyt dícséri, a műszaki alkotást Antonio Fessia végezte, akinek kezdőként már a FIAT Topolinoban benne volt a munkája és később a Lancia Flaminia, Flavia, Fulvia atyja lett. Az arisztokratikusan elegáns karosszéria fenhéjázó, mint egy Bentley. A fronton meggyőzően autós hűtőmaszk pompázott @[KÉP](Images\0374.jpg) (az Unibuson volt ilyen és a Vespa térdpajzsára kínált később hasonlót az Ulma nevű robogóékítő cég, persze utóbbi csak lódítás), lakkozása két színben csillogott (1952!). Az álmélkodó közönség szája az amerikai autós mintát követő hidromechanikus sebváltótól maradt végképp tátva @[KÉP](Images\0375.jpg), ami mint egység, a fix motor mögött lengőkarként a rugózást is adta @[KÉP](Images\0376.jpg). Ez lett a legnehezebb robogóaggregát: 54 kg (a Honda M85 ilyen léptékű még). Ágyúval lőttek verébre. Nem sikerülhetett. A népek csodálták, nyalogatták, de megfizetni nem tudták. A cég 1954-ig még a hátán cipelte a Cruiser programban tartását (összesen kb. 800 példány). Ára a Lambretta Lc-nek több mint a kétszerese: 300 000 Lira volt. Óriási ráfizetéssel ugyan, de a Ducati megmutatta a világnak, hogy robogóépítésben hol a plafon. Ez a bukás később intőleg hathatott a luxusrobogó készítésével kacérkodókra (pl. a BMW-re, NSU-ra, Zündappra), mármint hogy a piac igényeit pontosan meg kell ismerni, az előtt csak picivel szabad járni, nem fényévekkel, mert könnyen csődbe juthat a cég (a Ducati túlélte). Bizony sokszor megesett, hogy ökröt akart ijeszteni a béka és belerokkant: a francia Magnat-Debon az első világháború után nekigyürkőzött egy luxusmotornak, de nem bírta a farka: csődbe ment és megvette a Terrot, aki életben tartotta a márkát (eufémisztikusan fúziónak mondták), majd 1958-ban az egészet fölvásárolta a Peugeot, aztán őket meg ’76-ban elnyelte a Citroën. A Terrot az ötvenes években saját gyártása mellett Magnat-Debon néven annak üzemében is készíttette a robogóit. Ugyanez a képlet az angoloknál így néz ki: a gyönyörű Tigress scootert kifejlesztő Triumph korábban megvette a tönkrement BSA-t és hogy kihasználja annak kiterjedt értékesítési láncát, BSA Sunbeam néven is dobták piacra e szépséget, s így ez volt az egyik utolsó BSA-feliratos kétkerekű.

A Cruiser több eleme később követőkre talált, főképp az első sárvédő igézte meg a kortársakat. Még a 15 évvel későbbi Tula Turiszt első traktusán is visszaköszönnek a vonalai @[KÉP](Images\0377.jpg). A lemez alatti gépészet már túl nagy falat lett volna, de akadt, aki paraméterek tekintetében ebbe is belefogott: leghűségesebb követője a már említett Fuji Rabbit Superflow volt (1957-59 S-101, 1959-68 S-601).

A föntebb többször emlegetett Dr. Kováts Miklós mondta, hogy a magyar robogóhoz ötletadónak beszerzett a Csepel Tröszt saját cége, a Pannonia Külkereskedelmi Vállalat tíz kurrens robogót (Lambretta Ld, Maico Maicoletta, NSU Prima V, Zündapp Bella, MV Agusta stb.), s volt köztük egy automatás is. Hogy milyen típus volt, már nem emlékszik. Tudásvágytól fűtve, remegő kézzel szétszedték a hidomechanikus automataváltót, gyönyörködtek benne, összerakták, de soha többet nem működött jól. Kérdem tőle; mi lett a többi mintarobogóval? „Nagyobbrészt meg se kaptuk őket. Minisztériumi, ágazati szinten gazdára találtak.” No, szép!

A Cruiser kudarca után a cég jóval kisebbet markolva piacra lépett egy 60 cm³-es kismotorral, amivel aztán kezdetét vette a motorkerékpáros sikersorozatuk.

Mégkésőbb, 1964-ben a Ducati gárdája egy, a Cruiser után jelentéktelen (abszolút értékben is) csöppséggel állt a robogót vásárlók elé, a Brio 50-el: kétütemű motor, markolatkapcsolású váltó, a burkolata pedig megalázó, uraság-levetette gönc: Lambretta J100 utánérzés @[KÉP](Images\0378.jpg). 1967-től 100-as, kétszemélyes változata is volt. Két évre rá aztán abba is hagyták ezt a méltatlanságot. Neve fürgeséget jelent.

# Velocette

Létezett egy, a blokkot nézve valódi ínyencség is: az angol Velocette Viceroy (’alkirály’) @[KÉP](Images\0379.jpg). Kéthengeres, menetszél-hűtötte kétütemű boxermotor, 250 cm3, rezgőnyelves szívásvezérlés (1960!), 15 LE, elöl a forgattyúsház a BMW-sen fektetett hengerekkel, mögötte kétarasznyi kardán után (köztük van a vezető lábtere) a kuplung-váltó egység, ami az egykarú lengővillát is adta, 113 km/ó, s mindez 198 £-ba került @[KÉP](Images\0380.jpg) @[KÉP](Images\2420.jpg). Az alacsony angliai bérek miatt a komoly műszaki produkció dacára csak picit volt drágább a már húzós árúnak számító, de egyszerűbb Vespa GS-nél (194 £) és Lambretta TV-nél (189 £), egy árban volt a Zündapp Bellával, olcsóbb volt a már tényleg drága Heinkel Touristtól (240 £) és Dürkopp Dianától (211 £). Párját ritkítóan jó volt az útfekvése, amit a nagy tengelytávnak, a hosszú rugóutas kiváló elsővillának, a merev váznak és a jó súlyelosztásnak köszönhetett. A két hengerben egyszerre történt a robbanás (a gyújtást nagyon pontosan kellett beállítani), a hangja így olyan volt, mint az egyhengereseké, ám ez az elrendezés adta a lehető legkisebb rázást @[KÉP](Images\0381.jpg). Autós-elegáns volt a hosszú indexkar a bal kormánymarkolat alatt @[KÉP](Images\0382.jpg) (rövid ideig készült így, az 1954-es Honda Juno K hasonló még @[KÉP](Images\2643.jpg)). Bőséges lemezelése lobogó köpenyre emlékeztet, avagy ahogy az angolok asszociáltak: vetődő delfinre. Az ülés alatti része viszont az elejéhez képest kicsit slamposan kidolgozatlan. Mint a TLB Pannonia, ez is lemaradt a napi stílustól vagy öt évet. Mire e zászlóshajó 1960-ban Trafalgarhoz ért, a taljánok már rég megnyerték a háborút. Nem is voltak egy súlycsoportban, meg az egyénieskedő luxusrobogóknak (bár mint láttuk, ennek nem volt kiugróan magas az ára) amúgy is hamarabb fordult rosszra a soruk. Mikorra ez az őszi virág nyílni kezdett, addigra a robogóra áhítozók nagyjából belőtték, hogy mire vágynak és ez a különc már nem fért bele: 1960 és '65 között mindössze 682 db készült belőle. Ennyi is csak azért, hogy lássa a világ; mi ilyet is tudunk! A vevőközönség nem díjazta különösképp a lebenyes kinézetét: a módit 1960-ban már egyetlen angliai cég sem tudta érdemben befolyásolni, a divathullám ekkor ott már csak a Lambrettát és a Vespát röpítette a hátán. A tervezésbe és a gyártósor fölszerszámozásába ölt pénz igencsak hozzájárult a cég bukásához.

A hatvanas évek közepén többen próbálkoztak az akkoriban fölkapott járműfajtával, a légpárnással. E kategória két minijét egy Viceroy-blokk emelte, kettő tolta előre @[KÉP](Images\0383.jpg) @[KÉP](Images\2421.jpg), de hójárót is mozgatott @[KÉP](Images\2422.jpg). A blokk e célra kínálta magát, hisz eleve szét volt választva a forgattyús- és a kuplugház között.

További kármentésképp a Viceroy több egysége (blokkja, hajtóműve, kerekei) beépítésre került még a DMW Deemster (’körültekintő’, vagy ’körülnéző’) burkolt motorkerékpár rendőrségi változatának második szériájába (az első szériát még hagyományos kéthengeres kétütemű Villiers vitte). A karosszéria is erősen hasonlít a Viceroyéra @[KÉP](Images\0384.jpg).

# Rumi

Ugyancsak csemege az olasz Rumi Scoiattolo (’mókus’) @[KÉP](Images\0385.jpg) és Formichino (’erdei hangya’) @[KÉP](Images\0386.jpg) soros, előrefektetett, kéthengeres, kétütemű 125-ös blokkal @[KÉP](Images\0387.jpg), változattól függően 6,5-8 LE-vel, max. 105 km/ó végsebességgel. Ebből gyúrtak aztán igazi versenygépeket @[KÉP](Images\0388.jpg). Nem véletlen, hogy a Formichino ragadványneve: Zsebvadászgép.

E motoretták későbbi atyja, Donnino Rumi tizenkét évesen kezdett 1918-ban apja, Achille Rumi bronzöntödéjében inaskodni Bergamoban. A cég később a Mussolini-féle háborúkhoz torpedókat, és ami még cifrább, kétszemélyesített torpedókat, vagyis inkább víz alatti robogókat szállított a haditengerészetnek @[KÉP](Images\0389.jpg). A főparancsnokságon paranoiásan féltették az angolnál jóval gyöngébb flottájukat, ergo azt sosem eresztették a britek közelébe s így aztán csak a víz alól támadva arathattak diadalt. Legfényesebb győzelmük az volt, amikor hat békaember ezekkel a kis propelleres uborkákkal (U-Bootkákkal, nevük Maiale = disznó) becsusszant Alexandria kikötőjébe és két csatahajót meg egy tankert időzítve aláaknázott. Elpucolni nem mindőjüknek sikerült, mert az egyik Maiale bedöglött és legénységét az angolok elfogták. A HMS Valiant kapitánya azonnal kihallgatta őket, de nem voltak hajlandók beszélni, erre megkötöztette és a vízvonal alatti térbe vitette őket. A robbanásban mindketten megsérültek, de túlélték. A két csatahajó nem süllyedt el, de használhatatlanná váltak.

A háború után Donnino Rumi is a motorizációra tette a zsetonjait: 1949-ben mutatkozott be az ő és Peter Vassena tervezte 125-ös Turismo kismotor, majd ennek csinosított és mérgesített változata, a Sport @[KÉP](Images\0390.jpg). Ezek blokkjának kismértékű átfaragásával kapott erőforrást az 1951-ben útjára indított első robogójuk, a Scoiattolo. Savatti mérnöktől és a finom ízlésű Donninotól önhordó acéllemez karosszériát kapott azzal a csavarral, hogy összecsuklana, ha a blokkot középről kivéve terhelnék @[KÉP](Images\2560.jpg). Az ülés és környékének megrajzolásánál szárnyalt a képzelet @[KÉP](Images\0391.jpg), de mire az eleje került sorra, elfogyott a puskapor (általában fordítva szokott lenni): durva, de egyszerű húzással reflektoros-dudás fejével együtt rátették a Sport első teleszkópos villáját, igaz öblösebb sárvédővel (3,25X14”-os kerékre), de ezzel se lett robogósabb. Istenem, ezt hátulról kell nézni. De onnan érdemes @[KÉP](Images\0392.jpg). 1953-ban, amikortól volt km-óra, negyedik sebesség és hidraulikusan csillapítottak lettek a teleszkópok, a Mókus ára 218 000 Lira, ám egy évvel később már csak 168 000 (+ 20 000, ha dystartert is kértek hozzá). Szintén ezévtől lehetett hozzá rendelni aluhajós oldalkocsit a robogóéval megegyező kerékkel. 1957-ben állt le a gyártása, mert a Hangya kelendőbb volt és nem sok mozgástere volt a már 125 000 Lirától kapható Vespa mellett (forrástól függően 2 000 vagy 4 000 db készült). A Scoiattolot is volt, aki újrarajzolta: a francia Sterling Sterva @[KÉP](Images\0911.jpg) @[KÉP](Images\2647.jpg) (ennek ugyan a hátulja is erősen emlékeztet az eredetire, de megvalósítás lapos és erőtlen).

Második robogójukat, a Formichinot, 1954-ben vezették be a termelésbe @[KÉP](Images\2648.jpg). Ez volt csak igazán bátor esztétikai, és ami még érdekesebb, erőtani próbálkozás: az eleje meg a hátulja egymástól független önhordó könnyűfém egység, amiket középütt a mindent viselő blokkhoz csavaroztak @[KÉP](Images\0394.jpg). Az elülső traktus jobb- és baloldali aluöntvényből állt, a hátsó egy darabból készült (1956-tól ezt is két félből csavarozták össze, plusz ekkor kapott km-órát) és a dudás első sárvédő is öntött volt @[KÉP](Images\0395.jpg). A banánnak mondott egybenyakú forma a motoroknál ekkor, az ötvenes évek közepén volt a legmodernebb irányzat, amivel Japánban már 1953-ban kísérleteztek @[KÉP](Images\2382.jpg). Ez hozzánk keletre kisebb-nagyobb fáziskéséssel ért el: 1957-ben MZ ES175 @[KÉP](Images\2182.jpg), 1968-ban SHL Gazela @[KÉP](Images\2186.jpg) és JAWA Bizon @[KÉP](Images\2185.jpg). Ez az irányzat a legszembeötlőbb a Formichinon C. 1957-ben kapott a 8 LE-s sportváltozat alubordás hengereket, 22 mm-es torkú karburátort (Angliába két porlasztóval is szállították, így ez már 8,5 LE-s volt), 4,00X8”-os helyett 3,50X10-es kerekeket és próbálkoztak elől féloldalas kerékmegfogással @[KÉP](Images\2649.jpg). Ezzel aztán érdemes volt rajthoz állni: pl. Párizs-Monthéry, 24 órás Bol d’Or - kategóriagyőzelem. 1958-tól 150 cm³-es motorral is került a boltokba. A Formichinot már bárhonnan lehetett nézni, szép volt. Meg egyéni, meg különleges. Nem érződik rajta az autóhatnám, Donnino Rumi túl tudott és mert lépni ezen. Az olcsóbb és drágább kettős piaci jelenlétnek megfelelően lehetett kapni a Lusso változatot aranyszínben, sok krómmal, karburátortakaró díszráccsal, kétoldali térdvédő lemezzel, annak peremén bukócsővel @[KÉP](Images\0396.jpg) és az ST-EC jelűt, a formát bár nagyjából őrző, de spártaian leegyszerűsített, darabosabb, kizárólag acéllemezből készített burkolattal is @[KÉP](Images\0397.jpg) @[KÉP](Images\3007.jpg).

A Formichinot a híres belga Saroléa motorkerékpárgyár is készítette Djinn (’dzsin’) néven, ami talán jobban is illett rá @[KÉP](Images\0398.jpg).

1960-ban V1 néven bemutattak egy nagyon finomvonalú új robogót, amely kívülről több Lambretta jegyeiből volt összegyúrva, ám belül egy meghökkentő kéthengeres négyütemű V-motor várta a gázadást @[KÉP](Images\0399.jpg). A tervek szerint háromféle lökettérfogattal gyártották volna (100, 125 és 175 cm³), de csak egy bemutatópéldány készült el, a 175-ös (e blokkal egy motor mintapéldánya is elkészült @[KÉP](Images\2214.jpg)). Ez az alkotás annak az irányzatnak egyik megtestesülése, amivel a robogó kezdett rátalálni önmagára és már nem nagyon akart más lenni. A váltás kényszerére született ez a kísérleti mű, de a várható nagyköltségű és kétes kimenetelű új vállalkozásban Donnino Rumi nem bízott eléggé és visszavonulva inkább megvalósította régi álmát: szobrászkodott. Aháá, szóval ezért voltak a motorettái szinte műalkotások!

# Az elsőkerékhajtás meg a franciák: Bernardet, Motobécane, Terrot, Peugeot, aprószentek

A hőskor scooterei között aránylag sok volt az elsőkerékhajtású: pl. Autoped @[KÉP](Images\2549.jpg), Macklum @[KÉP](Images\2547.jpg), Autoglider @[KÉP](Images\2548.jpg), Stafford Mobile Pup @[KÉP](Images\2550.jpg). Az aranykorban, bár sohasem terjedt el igazán, szintén voltak ilyen próbálkozások és nem csak a bicikliforma, Velosolex mintájú dörzshajtásos @[KÉP](Images\2498.jpg), vagy más minimál-megoldásoknál @[KÉP](Images\2959.jpg), hanem néha az igazi robogóknál is. Példák: a nyugat-német nem túl kidolgozott Troll 1948-ból @[KÉP](Images\0400.jpg) @[KÉP](Images\2305.jpg) (nem azonos az NDK-s Troll 1-el, kevés készült), a francia, saját utat taposni próbáló, tényleg egyéniség Delaplace prototípus @[KÉP](Images\0401.jpg), a göteborgi Mustad Folkskoter 111 @[KÉP](Images\0402.jpg) (1954, német ötvenes AMO-blokk, a többi két dán: Bjarne Christensen és Johan Mustad műve) és a legütősebb, az 1952-ben gyártott Derni Franciaországból @[KÉP](Images\0403.jpg). Utóbbinál a rajzoló túl sokat markolt: oldalról a kép Lohengrin hattyúfogatának és egy mozdonynak (körben járda) a vegyítéke, elölről pedig két reflektorával autónak hat.

Farmotorra is van példa és persze hol máshol, mint a franciáknál: Autobiroue @[KÉP](Images\2444.jpg) (farmotor a hársó tengely mögötti elhelyezést jelenti).

A francia cégek egyébként is sanda szemmel méregették az olasz robogókat, irigyelték sikereiket. Többen a gall büszkeség okán nem nagyon akarták másolgatni az amúgy kissé lenézett taljánok munkáit, így aztán a peckesebb gerincűek saját utakat kerestek. Sok apró mellett fajsúlyos gyártók voltak: Bernardet (1947 végén, ők az országban az első komolyan veendők), Terrot ('51), Motobécane ('51), Peugeot ('53)

A korábban oldalkocsikat készítő és autókkal próbálkozó Bernardet 1947-re elkészült kísérleti modelljének bátran szabta az elejét: az első kereket erősen fedő lemezelés bár a légiós lábszárvédő mintáját követi, de azt nagyon megnyerően teszi (elől sincs rugózás), a pótkerék pedig sokaknak példát mutatva a fölül félkört adó térdpajzs mögé lett csavarozva (egy évtized után még a Piaggio is követte) @[KÉP](Images\0404.jpg). A Bernardet már az indulásnál négysebességes váltójú és kétszemélyes egybeülésű (a robogózás öröme akkor hatványozódik, ha megoszthatjuk valakivel). Az első sorozatgyártmány (A.48 1947 végétől) alakja egyből beég a szemlélő retinájába, de szépségről szó sincs, bár esetlensége ellenére kétségtelenül van benne némi báj @[KÉP](Images\0406.jpg). Tagoltsága a biosz-szertári demonstrációs modelleket idézően pontos: fej – tor – potroh. A látvány csúcspontját a csigaház bejáratához hasonlóan fölbukkanó reflektor adja (ez még évekig így maradt @[KÉP](Images\0405.jpg)). Az alkotók frígiai sapkának mondták, ami ugye a szabadság (és a forradalom) szimbóluma (a háború után nekik is volt történelmi földolgoznivalójuk), de a nézők világítótornyot is beleláttak @[KÉP](Images\2321.jpg). Ennek a bányász-fejlámpának is volt követője: a német Röhr Rolletta (’gurulka’, 1952) @[KÉP](Images\0407.jpg), a Husor (1953, az első hispán motoneta) @[KÉP](Images\0408.jpg), meg az olasz Ambrosini Freccia Azzurra (kék nyíl, 1951) @[KÉP](Images\0409.jpg). Ami viszont lebiggyeszti az ajkat: az első szériás Bernadet nem bírt hátul rugózásal @[KÉP](Images\0410.jpg). Ezen változtatni kellet, hát a második sorozathoz konstruáltak egy féloldali, elég barkácsízű villát, ami egy köteg gumiszalag-gyűrűt húzogatva rugózott @[KÉP](Images\0411.jpg) (tulajdonképp csak kiegészítették a korábbi merev kar). Valljuk be, a többi megoldástól se szökik égbe a bizalom: például takart mivolta ellenére csak a harmadik széria blokkja kap kényszerhűtést, viszont 1949 végétől a 250-es kéthengeres változathoz kérhető dinastarter. Vissza az első szériához: ennek tankja egy nagyon lapos tepsiszerű doboz volt, ami az ülés alaplapjaként is szolgált @[KÉP](Images\0412.jpg) @[KÉP](Images\2805.jpg). Mint a Salsbury Super-Scooternek, ennek is előrefelé fölnyitható a tankja, s az A.48-nak így érhető el a motorja (a Salsburynek a csomagtartója). Ennyire lapos tank már célszerűtlen, mert az emelkedők, lejtők és a lötyögés miatt nem kap folyamatos utánpótlást a porlasztó (pardon: gázosító), valamint féltanknál, harmadtanknál fékezéskor az ilyen hosszú úton előrevágódó benzin rángatása már zavaró lehet. Ezt belátva a következő szériától tank gyanánt a térdpajzs mögé rögzítettek egy csúf bádogdobozt, amit csak részben fedtek el a pótkerékkel, amit meg egy nagy és pazar pléh frizbi takart (két esztétikai szélsőség 10 centin belül) @[KÉP](Images\0413.jpg) @[KÉP](Images\2806.jpg).

A D.51 sorozat (1951) Texas változatának hátulján mutatkozott be két lekapcsolható szegecsekkel kivert utazótáska, ami úgy hatott, mint nyeregtáska a ló farán, ráadásul az utas lengő ülésének pereméről körben bőrrojtok fityegtek (aztaaa, de kovbojooos) @[KÉP](Images\0414.jpg). Már csak a bivalykoponya hiányzik a járgány elejéről. A franciáknak Québec és Louisiana miatt régről erős amerikai kötődésük van. Az 1953-as francia szépségkirálynőnek is ilyen Texast ajándékoztak. 1951 októberében mutatkozott be az E.51 @[KÉP](Images\0415.jpg). Ezzel a típussal indultak az új karosszériájú változatok, melyek jellemzői a térdlemezhez rögzített első sárvédő és az igényesebben formált, hátrafelé lejős testburkolat.

1950-ig az Ydraltól, a franciák JLO-jától vették a blokkokat, de aztán ezt is maguk készítették. Szaporán sorjáztak az újabb és újabb variációk: 125-ös, 250-es, egyhengeres, kéthengeres, sárvédőn a lámpa, térdpajzson a lámpa, fordul a sárvédő, merev a sárvédő. Kuriózum, hogy az Ydral robogósított, eredetileg motorkerékpárblokkjánál a turbina a hűtőlevegőt a hengeren át hátulról előrefelé fújta ki a testburkolat elé. Így, bár nem ez volt a cél, hideg időben a szorosra zárt vádlik nem fagytak át.

1954-től árulták a sikeres Cabri (’gida’) modellt: ultra könnyű (35 kg), kezes, csinos, pedálos 50-es @[KÉP](Images\0416.jpg), majd 85-ös és 100-as, utóbbi már berúgós.

1955 októberben jött a francia scooter phénoménal, a Guepar (’gepárd’) öt változata: 125-ös egy- illetve kéthengeressel (5 illetve 6 LE), vagy 200-as kéthengeressel, hozzájuk kétszer kétsebességes automata (Servomatique, két városi, vagy két országúti áttétel), illetve háromsebességes mechanikus váltóval @[KÉP](Images\0417.jpg). A 125-ös egyhengeres blokk modulszerűen volt átépítve kéthengeressé: középre betettek egy közdarabot @[KÉP](Images\1969.jpg). Le a kalappal! A 200-as variáció a kis, 78 kg-os tömegével páratlan a 10 LE-sök között (nagyon kevés készült). Vegyes volt a színvonal; mert ugyan nagyot szólt a fekvő, kéthengeres, automataváltós, egykaros kerékmegfogással együtt lengő blokk, de nem volt túl jó pont a menetszélhűtés, a csillapítatlan gumirugózás és önindítót se lehetett kérni.

A Terrotnál következetesebben nemigen lehetett autósítani a robogót: nem csak a hátulja autós-sárvédős, de az első kereket is efféle lemez takarja, akár a korabeli gépkocsik kormányzott kerekeit @[KÉP](Images\0419.jpg). A kerekeknél a sárvédő elől-hátul tökéletesen autósan van peremezve. Vízilós eleje pontonkarosszériás: az elemek hegesztett illesztése szépen ki van glettelve, úgy néz ki, mintha egy darabból volna @[KÉP](Images\2032.jpg). Alakja elbűvölően hurkás módon az ötvenes évek kortárs ami autóit idézi elénk, de hallottam meglepett tapsintás után már ezt is: Jézusom! Ez egy beluga és egy kos keveréke! A kormánya tényleg szarv-szerű. Népszerű lett @[KÉP](Images\2773.jpg).

Jól fölépített stratégiával vágtak a scootergyártásba: a hódító Vespánál olcsóbban akartak kínálni egy annál is autósabb alternatívát. Lendületesen nagy tervszámokat maguk elé tűzve komoly beruházásokkal és belső átszervezésekkel fogtak bele a termelésbe.

Aggregáttervezéskor egy korábbi mopedjük 100-as blokkjából indultak ki, csak alaposan újradagasztották: a szokványosan álló hengert előre kinyújtóztatták, majd az egészet 80 fokban (majdnem állóra) emelték föl, a hűtőbordákat a lökettel párhuzamosították, a lendkerékre turbinakoszorút csavaroztak, s az ezek csapta szél hosszú kurflit járt be: fölment a gyertyáig, s onnan visszafelé simította végig a hengerfejet majd a hengert @[KÉP](Images\0420.jpg). A szemet gyönyörködtető, bár nem nagy, de vaskos karosszéria mellett szinte jelentéktelen ez a gépészet; 2,6 LE-je a kétfokozatú váltóval a nagyra törő forma mellett lehangoló volt és sajna a többi műszaki megoldás is elég bóvlira sikeredett (VMS jelű első sorozat) @[KÉP](Images\1978.jpg) @[KÉP](Images\1980.jpg), a mechanikán nagyon érződik a haditermelés-szerűség, vagyis hogy a konstrukció teljesen alá van rendelve az olcsóságnak és nagy tömegben megvalósuló gyors gyárthatóságnak. Kicsit ellentmond ennek az, hogy viszont ellátták egy érdekes és ötletes szatyorcsippentővel @[KÉP](Images\2031.jpg). 1953-ban 125 cm³-re nőtt ugyan a lökettérfogat (VMS 2), de a 3,5 LE megint kevés lett, mert ekkor már volt utasülés is, arról nem is szólva, hogy csak '54-ben lettek levehetők a kerekek, kapott pótkereket, a váltó harmadik fokozatot, módosult kicsit az első rugózás és a testburkolat egyben előrebuktatható lett (VMS 3, avagy Scooterrot) @[KÉP](Images\0421.jpg).

A VMS és VMS 2 szériák kétsebességes váltóját két kis gomba alakú pedál sarokkal való taposásával lehetett kapcsolni: ha az egyik fokozatét lenyomjuk, a másiké följebb jön, ha egyszerre lépünk mindkettőre, akkor egy magasságba kerülnek: ez a nulla @[KÉP](Images\0422.jpg) @[KÉP](Images\2033.jpg) (ehhez nagyon hasonló az osztrák HMW Bambi megoldása, csak ott a bal láb spiccével kapcsolunk, ám ők rövid idő után áttértek a markolatváltóra).

Egy elzászi börzén vásárolt egy osztrák gyűjtő két Magnat-Debon S25-öt (egy az egyben a VMS 2-nek felel meg) és két pótblokkot. Készletének felét aztán elcserélte velem egy Vespáért. Nagy szerencsémnek tartom, mert felénk ilyesmit nem hogy kapni, de látni sem lehet (azért közben a Vespáért meg pityergek).

Szintén 1951-ben indult útjára a nagymúltú Motobécane gyár SC jelű robogója, ami látványtervében egy továbbgondolt, kicsit dagályos Vespa: látszik rajta, hogy akar, de esztétikájával nem tud igazán elszakadni az olasz ásztól @[KÉP](Images\0423.jpg). Önállósága inkább a lemez mögé nézve derül ki: erejét egy korábbi motorkerékpárból átemelt és kicsit átdolgozott korrekt négyütemű 125-ös adja (négyüteműben a Motobécane mindig is jó volt) @[KÉP](Images\0424.jpg), ami túl nagy helyet foglalt el, a benzintankot csak ügyeskedve, részben az első ülés alatti golyvába dugva lehetett elhelyezni. Ezen előreflittyenő dudor teszi másokkal össze nem téveszthetővé az SC-t @[KÉP](Images\0425.jpg). A hátsó kerék lengéseit eleinte dörzscsillapító fogta vissza, de hamar kapott teleszkóposat (ez berugózáskor könnyen megy össze, kirugózásnál erősen visszafog, míg a dörzscsillapító oda-vissza ugyanolyan). Művével Georges Hamel, bár annak minősége jó volt, az ár miatt nem tudott az olaszok levesébe köpni.

Peugeot-ék saját utat kerestek és találtak @[KÉP](Images\0426.jpg). Scooterjük hajóorros elejében nagy és zárható csomagtartó van @[KÉP](Images\0427.jpg), testburkolata dombornyomásokkal gazdagon díszített, már majdnem szecessziós. Megnyerő a testburkolat levehető oldallemezeinek duplahurkás díszítése @[KÉP](Images\0428.jpg) (a Lambretta Li-nek ez lehetett az előfutára) és a vezető térde előtti traktus is nagyon ízléses @[KÉP](Images\0429.jpg) (a szerszámos lenyitható ajtaja engem a gőzmozdony tűzterének ajtajára emlékeztet). Ha a robogóknál volna szépségsorrend, ezt nagyon az elején kéne keresni. Autós padlószőnyegre hasonlít a gazdagon és elegánsan díszített gumiszőnyege @[KÉP](Images\0430.jpg). A meghajtást egy korábbi 125-ös blokkjukra bízták, kezdetben lábváltóval (S.55 széria): két egymás melletti pedálból az egyik föl-, a másik visszakapcsolt @[KÉP](Images\0431.jpg) (az ötletet a Terrot adhatta, csak emez komolyabb). A második sorozattól a bal kormányfogantyúval kellett a háromsebességes váltót kapcsolni (S.57) @[KÉP](Images\0432.jpg), a következőnél a fényszóró a kormányra került (S.57b) @[KÉP](Images\0430.jpg), az utolsónál már az első sárvédő is a kormánnyal fordult (S.57c) @[KÉP](Images\0433.jpg). Volt egy nagyon autós leleményük is: központi állvány (sztender) híján, mivel csak bal oldaltámasz volt, a jobb oldalon a karosszéria alján, mint az autókon, volt elől-hátul egy-egy luk defekt esetére az „emelőnek”, mármint egy kis vascsőnek (az 502-es Čezetát és a Lambretta Li sorozatokat is @[KÉP](Images\2278.jpg) ellátták effélével). A korai változatnál még fűrészfogazott rudat és beleakadó kicsi karmos laprugót alkalmaztak, ami megemeléskor recsegve bespannolta magát @[KÉP](Images\2283.jpg) @[KÉP](Images\2284.jpg), de később ezt a sok kis mütyűr miatt drága emelőt leredukálták az említett pipavassá.

Pierre Brissonnet már 1943-ban belefogott egy 50 cm³-es Motobécane blokkal hajtott, egyszerű szerkezetű és egyszerűen kezelhető scooter megalkotásába, amit csak ’49-ben mutatott be a szaksajtóban @[KÉP](Images\2583.jpg). Ezt megjelenésében kevésbé, de műszaki tartalmában erősen átdolgozva (cső helyett több öntött, vagy préselt acéllemez idom, 100-as és 115-ös motorok) 1950-ben kezdte gyártani a Speed vállalat, amit ’51-ben fölvásárolt a Mors és innentől Mors-Speed néven ment tovább a termelés @[KÉP](Images\2584.jpg). A gyermekrajzszerű megjelenés dacára találkozhatunk rajta már-már szoborszintűen igényes megjelenésű részletekkel: a benzintank @[KÉP](Images\2585.jpg), vagy a gumigyűrűs rugózású első villát @[KÉP](Images\2587.jpg) merevítő lépcsős domborítás @[KÉP](Images\2586.jpg), de máshol is találkozunk aprólékosan, finoman megoldott részletekkel @[KÉP](Images\2789.jpg). 1953-ban kezdték gyártani a Paris-Nice névre keresztelt új típust @[KÉP](Images\2591.jpg) @[KÉP](Images\2592.jpg). Ez már méltó volt a franciák kultúrmissziós önmeghatározásához: remekbe szabott futurista stílusú volt a karosszériája, az ekkor menőnek számító pufók vonalak helyett korát tényleg megelőző ívelten tördelt idomai voltak (tervezője, Jean Henri Labourdette csőrös madárnak mondta @[KÉP](Images\2753.jpg)), gondosan és fantáziával készített turbóhűtésű kétütemű 125-ös blokkja háromsebességes (1953-ban teljesen korszerűnek számított), a váltó golyóreteszeléses-vonórudas @[KÉP](Images\2590.jpg), a féloldalasan a hátsó kereket tartó öntött szekunderlánc-bura tömített és olajfürdős @[KÉP](Images\2589.jpg). A hátsó rugózást egy meglepő, gumiba sütött spirálrugóra bízták, az elsőkerék fölfüggesztése viszont részben atavisztikus volt @[KÉP](Images\2593.jpg). A Mors 1955-ben visszatért alaptevékenységéhez a vasúti biztosítóberendezésekhez és átadta a robogó gyártását az Alcion cégnek, ahol még egy évig készült @[KÉP](Images\2594.jpg).

1923-ban született André Morin. A háború alatt kezdő mérnökként repülőgéptervező-irodában dolgozott és ifútitáni álma egy interkontinentális hidroplán volt. A harcok elmúltával tervezett egy háromkerekű törpeautót, de befektető híján az papíron maradt @[KÉP](Images\2718.jpg). Ezután a Bernardet sikerén fölbuzdulva megalkotta új művét, a Scootavia óriásrobogót @[KÉP](Images\2719.jpg). 1949-ben kiváló érzékkel a projektet nem a termelés beindításával, hanem reklámkampánnyal kezdte, így némi előleghez jutva két munkással hármasban készítették el az első pár darabot. A váz és a kasztni sok könnyűfém öntvényét kis kohóktól rendelte. 17 emberrel később már elérték a 10 db/havi termelékenységet, de ezt a csúcsrajáratást a megrendelések akadozása miatt csak néha tudták produkálni és nem jött össze sose annyi, hogy elég legyen a tömegtermelés beindításához kellő beruházáshoz, így nem is tudtak árat csökkenteni. A rosszul hűtött (menetszél-hűtés), 125-ös, kétütemű Ydral blokkot @[KÉP](Images\2724.jpg) 1951-ben kényszerhűtéses, 175-ös, négyütemű AMC motor váltotta le @[KÉP](Images\2723.jpg). Az indokínai piacra taxi-riksákat kezdtek szállítani @[KÉP](Images\2720.jpg), de az ottani gyarmati háború miatt befuccsolt az üzlet. 1953-ban a scooter külső rajzolatán finomítottak és így mégelegánsabb, előkelőbb lett @[KÉP](Images\2721.jpg) @[KÉP](Images\2722.jpg). Minden hiába, 1954-ben összeomlott a vállalkozás. Ezt követően Morini mezőgazdasági gépeket, majd végül visszatérve a kezdetekhez, bár nem hidroplángigászokat, hanem csak ultrakönnyűeket, de repülőgépeket tervezett. Mikor megkérdezték, hogy hány Scootavia készült, ő azok számát 140 körülire tette. Máig megmaradt 18 robogó és egy tricikli, hogy meséljenek a francia scooter fényes napjairól.

A francia robogók típusgazdagsága hozzámérhető az olaszokéhoz, egyértelműen övék a második hely, csak az a darabszám… csak azt tudnám feledni. Például: Alma @[KÉP](Images\2967.jpg), Guiller @[KÉP](Images\2968.jpg), Monet Goyon @[KÉP](Images\2969.jpg), Ravat @[KÉP](Images\2971.jpg), Simard @[KÉP](Images\2972.jpg), Stella @[KÉP](Images\2973.jpg), Sterling @[KÉP](Images\2974.jpg), PP Roussey @[KÉP](Images\2970.jpg), Jonghi @[KÉP](Images\2977.jpg).

A büszkeség szép dolog, eladni viszont muszáj! Föladva egyéni útjaikat a Bernardet is (Guepar @[KÉP](Images\2654.jpg)), a Peugeot is (S.57c @[KÉP](Images\2655.jpg)) kénytelen volt az ötvenes évek második felében, a kétkerekűek jelentkező válsága idején, robogóik elejét vespásra kalapálni. Aztán sok kis francia gyár a Lambetta Li II-t ragozgatta, a Rajna-menti Mulhouse-ban (elzásziul Milhüsa, németül Mühlhausen) működő Manurhin (Manufacture de Machines du Haut-Rhin),már csak a nemzeti orientációja miatt is, a DKW Hobby licencét vette meg és sokáig, 1956-tól ’70-ig készítette elég visszafogott tempóban: a darabszám 10 000-nél kevesebb @[KÉP](Images\0434.jpg) (alapvetően fegyvergyárról van szó). A Motobécane pedig 1955-ben előállt két új scooterrel: a H2C @[KÉP](Images\0435.jpg) a Moto Guzzi Gallettora, az SB @[KÉP](Images\0436.jpg) a Lambretta C-re emlékeztet erősen. Előbbi prototípus maradt, utóbbi népszerűvé vált, s ez is a fönt említett Georges Hamel műve, de ez már a megfizethetőséget messze előtérbe tolva: bár elég stabil, de öltözet nélküli és kétütemű. És nagyon lambrettás az utóíze. Furcsasága, hogy bár volt turbinája, de a hűtőlevegőt csak a henger aljára irányították, de oda meg minek? Hogy teljes értékű robogóvá váljon, 1956-ban kapott rendes méretű térdpajzsot, motortér-burkolatot és e miatt immár becsületes hűtést, mélyen lehúzott oldalú első sárvédőt és így egyéniséggé vált @[KÉP](Images\0437.jpg) (az ára Angliában 139 £).

A Moto Guzzi Gallettot @[KÉP](Images\0438.jpg) nem csak a Motobécane akarta követni, hanem a párizsi Jonghi (a cég lelke az olasz Giuseppe Remondini mérnök volt) robogója, a Polo is: lelkiismeretesen elkészített termékük mégse tudott sikeres lenni, mert kicsit jellegtelen és unalmas volt a kinézete @[KÉP](Images\2975.jpg) @[KÉP](Images\0439.jpg). Ezen a gyártás második évében, 1955-ben kétszínű festéssel próbáltak javítani, de nemigen sikerült (1957-ig készült). Mind kinézetben, mind műszaki megoldásaiban rengeteg a párhuzam a Gallettoval: egyhengeres horizontálisra fektetett négysebességes motor @[KÉP](Images\0440.jpg) (igaz, hogy ez csak kétütemű, de szabadalmaztatott golyóreteszelésű vonóékes a váltó), a nagy kerekek, a hátsó rugózás, a tank elhelyezése, az önhordó váz, a karosszéria vonalai (igaz, itt nincs pótkerék). A Galletto hatása kicsit érződik még a Monet Goyon Starleten is @[KÉP](Images\0441.jpg).

A francia gloire-ra a legnagyobb csapást mégis az ACMA (Ateliers de Constructions de Motos et Accesories) mérte: a gyár 1951 februártól készítette a Vespákat @[KÉP](Images\0442.jpg). A Dijon melletti Fourchambault-ban induláskor 20 emberrel dolgoztak és azévben 200 volt a példányszám, de rohamléptekkel bővítettek és 1953-ban a százezrediknek örülhettek, ’54-ben pedig már a 150 000. scootert ünnepelték. Aztán 1956-tól az autó konkurenciája meg az Algériai háború okozta gazdasági gondok miatt nőttek az eladatlan készletek és ’63-ban vége lett a dalnak. Ilyen ACMA-Vespán kirándulgatott 1957-58-ban Ferdinándy György az elzászi menekülttáborból Németországba.

A robogóknál szinte ismeretlen volt a vízhűtés, de a francia P. P. Roussey @[KÉP](Images\0443.jpg) (1952-55) ezt alkalmazta akkoriban izmosnak számító kétüteműihez (125 cm³ 5 LE, 150 cm³ 9 LE).

# A belgák is iparkodnak

Annak ellenére, hogy már a XIX. században is nagyon fejlett volt a honi ipar, csak késve, 1920-ban jelent meg az első belga robogó, a C.M.B. Moto-Car @[KÉP](Images\2576.jpg), majd ’23-ban a La Mondiale Tourisme @[KÉP](Images\2577.jpg) @[KÉP](Images\2749.jpg). Mindkettő kétütemű egyhengeres motorral és pozícionálható dörzs-nyomatékváltóval volt szerelve. A világválság kitörése mindkettőt elsöpörte.

Az újrakezdést, ugyancsak kis késedelemmel, 1951-ben az amerikai katonai készletből beszerzett 300 Cushman hadirobogó @[KÉP](Images\2704.jpg) civillé gyúrása jelentette. René Milhoux motorversenyő és André fia háromféle burkolással kísérletezett: az első nagyon gyermeteg és esetlen @[KÉP](Images\2578.jpg), a második, ami a Nibbiora @[KÉP](Images\2706.jpg) és a Boli Cimerára @[KÉP](Images\2760.jpg) emlékeztet, már igazi esztétikai csemege @[KÉP](Images\2579.jpg), a harmadik sajnos megint nem sikerült valami különlegesre @[KÉP](Images\2580.jpg). Bevették társnak Albert D’Ieterent (ekkor motor- és robogóimportőr), saját neveikből összeollózták az Aldimi cégnevet, megalkották és 1953-ban bemutatták új, valóban egyéni művüket Prince de Liège néven (’Liège hercege’) @[KÉP](Images\2791.jpg). Az első változathoz a 125-ös háromsebességes blokkot a Saroléa-tól vették, de a kismértékben módosított karosszériájú második variáció már 200-ast kapott @[KÉP](Images\2792.jpg) (a benzintank a reflektor fölött-mögött, mint később a Čezetáé). A gyártás igazi beindítására nem került sor, összesen 10 darab készült. Kár, mert hömpölygő vonalai sokaknak okoztak volna gyönyörűséget. Egy év múlva D’Iéteren Vincenzo Piattival fogott bele a Piatti robogó gyártásába @[KÉP](Images\2793.jpg). Ez a történet a Piatti fejezetnél olvasható.

Sajnos az 1953-as Derveaux Miranda sem ért meg jelentős sorozatot, bár voltak jópontjai: kinézete nem volt jelentéktelen, fecskefarkai felcsillantották a potenciális vevő szemeit, motorja 175-ös, négysebességes JLO volt @[KÉP](Images\2794.jpg).

A Flandria motorkerékpárgyár (és babakocsi- és bicikli- és kályhagyár) 1954-ben mutatta be első scooterét, amivel azonnal meg is bukott, mert tényleg arcátlanul kopírozta a Vespát @[KÉP](Images\2796.jpg) (blokknak ez is az JLO 175-ösét kapta). Jóval később, 1960-ban jött ki a már teljesen saját fejlesztésük La Parisienne néven. Ez átmenet volt a mopedek felé és olyan gazdagon látták el kápráztató idomokkal és díszekkel, hogy bátran legiccsezhető @[KÉP](Images\2797.jpg). Befulladt az 1952-ben bemutatkozott, a Scootaviát mintának tekintő, de nem kopírozó, attól kicsit faragatlanabb Lenoble Kon-Tiki óriásrobogó @[KÉP](Images\2798.jpg) (nevének megfelően tengerjáró méretű), ahogy az egy év múlva kihozott, kis szériát azért megélt, sokkal egyénibb és szebb Phenix is @[KÉP](Images\2799.jpg) (az első traktus azért ugye ismerős valahonnan). Szintén 1953-ban holt hamvába rövid sorozat után az ekkor már agonizáló Minerva autógyár sok ponton meghökkentően szép részletekket mutató robogós próbálkozása @[KÉP](Images\2800.jpg) @[KÉP](Images\2801.jpg). A Gillet motorkerékpárgyár is ebben az évben vitte piacra a Bernardet licence alapján készített robogóját, de ez sem ért el jelentős sikert @[KÉP](Images\2803.jpg) @[KÉP](Images\2804.jpg) (érdekessége, hogy a testburkolat alatti gépészete, mivel jobboldali szekunderláncú blokkot tettek be, tükörképe a Bernardetnek). A jóval nagyobb motoros előélettel rendelkező Saroléa is licencet vásárolt és 1956-tól küldték a kereskedőknek a Rumi Formichinonak pontosan megfelelő Djinn robogójukat @[KÉP](Images\2802.jpg). Szomorú, de az összes belgiumi próbálkozásból csak ez és talán a Minerva ért el az utcákon is észrevehető darabszámot.

# Középsúlyban indul az NDK: IWL Pitty, Wiesel, Berlin, Troll 1

1936-ban alapított a Daimler-Benz repülőgépmotor-gyárat Berlin elővárosában, Ludwigsfeldében. A háború alatt elérték az 1 000 motor/hó tempót, de ez nem ám hazafiság vagy munkaverseny eredménye, hanem a porosz-precízen szervezett hadifogoly- és kényszermunka terméke (rengeteg francia, lengyel és cseh polgárt vittek kényszermunkára). Amiképp a háborút követően a nyugat-németországi hadianyaggyáraknak az angolszász (no meg francia) megszállói parancsra, úgy a keleten rekedteknek orosz prikázra profilt kellett váltani. Így aztán hajó- és versenycsónakmotorokat, olajégőket, dieselkordéhoz különféle egységeket @[KÉP](Images\0444.jpg) (a Multicar korai változatához), a mezőgazdaságnak szárvágókat, az oroszoknak repülőkhöz hengerhüvelyeket készítettek. Később belefogtak sugárhajtómű fejlesztésébe @[KÉP](Images\2537.jpg). 1958-ban már repült is vele a Dresden gépük, de több baleset után (az egyik halálos volt) abbahagyták, az addigra kész 20 db sárkányt szétbontották, a hajtóműveket aknakereső hajókhoz használták föl.

Jött a tervgazdálkodás, no meg az 1953-as felkelés kikényszerítette lakossági igényeknek való, bár mérsékelt, de megfelelési kényszer: párthatározat szerint 1954. 01. 31-re robogó-prototípusoknak kellett készen lenniük, mégpedig három példányban. És megszületett a győzelem a béke frontján: a Pitty @[KÉP](Images\0445.jpg). A főkonstruktőr unokáját Peternek hívták és Pif volt a beceneve. Ez bizony francia-imperialistásan hangzott (bár a Pif képregényi kutya a francia baloldal gyermeklapjában, a Vaillantban huncutkodott), kicsit hát megcsavarták, így lett belőle Piffy majd Pitty (exporttermékként ez a név azért külföldön lesajnálóan csengett volna) @[KÉP](Images\2540.jpg).

A cég neve a népi tulajdonba vétele után Industriewerke Ludwigsfelde (IWL) lett. Rollerjeiket a béke beálltával újból gyártott DKW RT 125, majd a korai MZ blokkokra alapozták: a Pitty 125-ös háromsebességeset @[KÉP](Images\0446.jpg), az utód Wiesel (menyét) gyakorlatilag ugyanezt @[KÉP](Images\0447.jpg), a Berlin 150-es négyfokozatút @[KÉP](Images\0448.jpg), a Troll 1 is 150-es négygangost @[KÉP](Images\0449.jpg), csak erősebbet kapott (az MZ ES150-ét).

A Pitty 1955 februártól készült, így e téren ők lettek az elsők a keleti blokkban @[KÉP](Images\0450.jpg). Egyszerű és célszerű gépészetét (hátul acélcsőből bölcsős, a blokkot is tartó lengővilla @[KÉP](Images\0451.jpg), lánchajtás, csőváz) acéllemezből készült, szépen domborított, de dísztelen burkolat rejti. Az eleje viszont annál csecsább: a Goggot @[KÉP](Images\0452.jpg) is megszégyenítő, bőséggel alulécezett és csíkfestett köténylemez fedi @[KÉP](Images\0453.jpg) @[KÉP](Images\2538.jpg) (rövidesen csak a harmada maradt @[KÉP](Images\2539.jpg)), amit fölül egy jólsikerült és könnyed barokkos vonal zár le @[KÉP](Images\0454.jpg) (ezzel együtt nem ez volt a legvidámabb barokk). Ha oldalt állva hunyorítunk, a robogó olyan, mint egy kalucsni @[KÉP](Images\0455.jpg). Tekintélyes külsejéhez képest a 4,2 LE túl kevés volt: a motor a 140 kg tömegű robogót max. 63 km/ó-val tudta mozgatni. Egyes források 70-et adnak meg, de ez túlzónak tűnik, mert a 85 kg-os, 5,2 LE-s Vespa 125-nél 72 a csúcs. Nem túl sok, 11 293 db készült belőle. Ma már persze más szemmel nézünk rá, de a korabeli kritika nehézkesnek, dundinak, esetlennek találta, meg még a különösen az utasnak kényelmetlen ülés és a kormányzár hiánya került föl a reklamációs listára így hát 1956 májusától követte 16 kg mínusszal a Wiesel @[KÉP](Images\0456.jpg). Névötletek voltak még: Lux, Luchs (’hiúz’), City. Ebből 57 400 készült. Aztán 1959 májusában jött a Berlin @[KÉP](Images\0457.jpg). Utóbbi kettő nem sokban különbözik egymástól, inkább változatok, mint önálló típusok. Különbségek: a Wiesel blokkja a Pittyből átemelt, attól egy lóerővel azért erősebb 125-ös 3 fokozatú, míg a Berliné 150-es (ez már 7,5 LE-s) 4 sebességes, egybeülés helyett később már két puff van, rejtett kipufogó helyett nagy szivar, acélcső helyett már a Wiesel második szériájától öntött alumíniumból van a vázvég, hátul kettő helyett egy lengéscsillapítót láthatunk és elöl 70 mm-ről 100-ra növelték a rugózási utat (Ezt rövidkaros villával!). Ha valamelyiket szétszedjük, nagyon látszik, hogy akik készítették birtokában voltak a precíziós alumíniumöntés művészetének. A padlólemez egy szemet gyönyörködtető óriás alu tálca @[KÉP](Images\0458.jpg) (a Pittynél ez még vaslemez gumiszőnyeggel). A váz hátsó része, mint később a kis MZ-eken is, egy nagy, elég bonyolult könnyűfém öntvény. A propeller miatt újraöntött baloldali blokkfedél és a berúgótengelyt meghosszabbító ház szintén szép munka @[KÉP](Images\0906.jpg). A turbóhűtéstől, ami nagyon hasonlít a Trabantéra, rögtön gyanú támad, hogy már máskor is öntöttek turbinát álló és forgó lapátsorral. Aluöntvény terelőlemezek irányítják a szelet a hengeren körbe és a hengerfejen át @[KÉP](Images\0460.jpg). Úgyszintén öntött a szívászaj-tompító doboz (a Wieselen ez még nincs), a hátsó lánckerék burkolata és persze a kerékagyak. A Pittynél még acéllemezből, de itt már hengerelt alumíniumlemezből vannak préselve a térdvédőpajzs, a keréktárcsák és az első sárvédő, amin rögtön látszik a porosz kéz munkája; olyan, mint Hindenburg vaskalapja (kivált a csövekkel ékített Luxusé @[KÉP](Images\2650.jpg)). Acéllemezből csak a Pitty-örökségek; az ülések nyitható alaplapja (a Wieselé még előre, a Berliné már oldalra nyílik) és a nagy testburkolat készült. Ha ezek a robogók ma az utcákon haldoklanának, az alumíniumvadász hajléktalanok ölre mennének értük. Szerkezetük elég finom munka. Kicsit nagyra sikerültek, az alkotók se anyaggal, se munkával nem fukarkodtak. A reflektoros kormánynyak-burkolat és a műszerfal alatti (sajna nyithatatlan) doboz bakelitből van @[KÉP](Images\0461.jpg). Ma már érthetetlen, miért alkalmazták a Wieselnél és a Berlinnél a túlbonyolított (így persze nem olcsó) paralelogramma alakú hátsó fölfüggesztést iszonyú kemény torziós rugóval tetézve @[KÉP](Images\0460.jpg). Ennek a hátsó kettős villának egy jó tulajdonsága van: ha egyszerre történik a berugózás és a gázadás, nem emelkedik meg a motor eleje. Ez előny lehetett a Bultaco, Kawasaki, Harley crossmotorjain, de nem ezen a hátul berugózásra szinte képtelenül merevre épített amúgy is szelíd robogón (a hajdani Unibus is efféle, csak ott az alsó két kar két konzolmegfogású laprugóköteg, vagyis: negyedelliptikus rugózás @[KÉP](Images\0462.jpg)).

A Berlin is sántított kicsit: csillapítatlan lengésű az első fölfüggesztés és szintén elöl gyenge volt a fékerő átadása a fékalaplap és a lengővilla között @[KÉP](Images\0463.jpg) (a zsírzógomb fölött).

Hazánkba import híján endékás roller jóformán csak az ott vendégmunkásként dolgozott srácok kezén jött be egy pár darab (az interneten egy Vietnámba ugyanígy hazavitt Troll 1-ről lehet olvasni). Emlékszem, hogy rácsodálkoztam kb. 1973-ban egy miskolci toronyház aljában egy gyönyörű fekete Berlinre: Jééé, ilyen is van? Vagy fél óráig ácsorogtam ott, de megtapogatni nem mertem. Akkor még volt illem. A Berlint az NDK postája és Walter Ulbricht rendőrsége is használta: nem akartak lemaradni a nyugat-német heinkeles @[KÉP](Images\0464.jpg), vespás @[KÉP](Images\2530.jpg), meg zündapprolleres postások @[KÉP](Images\0465.jpg) @[KÉP](Images\2901.jpg) és policájok mögött. Angliában ezen szervek Lambretta Ld-t @[KÉP](Images\0466.jpg), DKR Defiant-et @[KÉP](Images\0467.jpg), Vespát @[KÉP](Images\2177.jpg), később Triumph Tigress-t hajtottak @[KÉP](Images\0468.jpg), a New yorki zsaruk 1968-tól '72-ig ugyancsak Lambrettákon, de már a kétszázasokon cikáztak @[KÉP](Images\2510.jpg) @[KÉP](Images\0469.jpg) (500 db), New Jerseyben dettó, Washingtonban Vespa járta @[KÉP](Images\2820.jpg), a Čezeta meg hollandi rendőrt hordott a hátán (ők még elektromos hajtással is próbálkoztak @[KÉP](Images\0470.jpg)), japán zsarut meg Fuji Rabbit @[KÉP](Images\0471.jpg), a kis Švrća pedig a jugó postásoknak segített.

1963 januárjában aztán a 113 943-ik Berlint követte az első Troll 1 @[KÉP](Images\0272.jpg). Az elnevezésben az 1 a bizakodást jelenti, ugyanis 2 soha nem lett, valamint megkülönböztetés a tizenegykét évvel korábbi ilyen nevű eneszkás robogótól @[KÉP](Images\0400.jpg) (általában az 1 sorszámmal, vagy „A” jelzéssel utólag ruházzák föl a kezdő változatot, ha már van második). A név, ami a germánok számára fékezhetetlen mondabeli szörnyet sugall (9,5 LE), valójában mozaikszó, kibontva: TourenROLLer. Hogy ez a rémes név nehogy riasztó legyen, Skandináviában Berlin-S, vagy szimplán MZ Scooter néven kínálták, amely utóbbi titulus a kinézet után amúgy is leginkább dukált, mivel idomaik igencsak azonos stílust mutatnak (átjött az MZ ES150 motorkerékpár darabos, morcos, katonás jellege @[KÉP](Images\0473.jpg), ennek endékás gúnyneve: Száguldó, avagy Őrjöngő Zseblámpa). Elnevezés ide vagy oda, a termékváltás ugyanazt hozta, mint amikor a púposból kocka-Wartburg lett: egy szerethető egyéniség @[KÉP](Images\2296.jpg) helyett járművet gyártottak @[KÉP](Images\2651.jpg) (nincs bájos mosolya). A Troll 1 ára 1964-ben 2 550 kelet-német márka volt, ami megfelelt egy szakmunkás hat hónapi bérének. Čezeta 2 800 M, Manet 2 220 M, Tatran (1965-69) 2 250 M, MZ ES250/1 3 205 M, MZ ES125 2 165 M, Trabant 600 7 800 M, Wartburg 1000 15 200 M, Wartburg 313/1 Sport 19 800 M (ekkor már nem volt kapható), Tatra 603 33 000 M (csak állami- és pártszerveknek dukált, de azok nagyon kedvelték, akárcsak észak-Koreában). A Pitty, Wiesel, Berlin ára egységesen 2 300 M volt, a Campi utánfutóért meg 430-at kellett leszurkolni @[KÉP](Images\0474.jpg). A Troll 1-nél azért tértek át a lemezből préselt, pont- és vonalhegesztett alsóvezetésű vázkonstrukcióra @[KÉP](Images\2252.jpg), mert nehezedett a vékonyfalú, erős, de mégis jól hegeszthető vázcső és a jó minőségű hegesztőpálca nyugati importja. Utóbbi miatt kellett a mi 1964-re újjáépített budapesti Erzsébet hidunkat is az eredetileg hegesztettként megtervezettről átszámolni szegecseltre: nem is illik a millió félgömbdudor az égbetörő pilonokhoz.

Az olcsóbb előállítás útja az együttműködés: 60 egység közös az MZ ES150-el. A racionalizált termelés több más helyen is tetten érhető: a vázra kétoldalt fölaggatott térdlemezfelek megmunkálása nincs túlbonyolítva, rögzítésüket nincs az az elmélázott szalagmunkás, aki el tudná rontani, a jobb- és baloldalra kerülő taposólemez-öntvények azonosak @[KÉP](Images\0475.jpg) (egy öntősablon kell), az idomok illeszkedésénél oly széles gumiszalagokat használtak, hogy centis hiba is eltüntethető lenne @[KÉP](Images\0476.jpg) (az NDK-ban ekkortályt jelentkezett munkaerőhiány miatt egyre több szakképzetlen munkást voltak kénytelenek szalag mellé állítani). A Berlines gondokon segítendő a rettenetes hátsó rugók helyett egész tisztességes kétoldali lengéscsillapítós rugóstagokat kapott (elöl 130, hátul 100 mm, ezzel párját ritkítóan hosszú a rugóút, míg a Berlinnél elől 100, hátul az adatok szerint 70 mm, de ehhez aknára kellett futni), a hátsó villa leegyszerűsödött, a félölnyi levehető oldallemez hozzáférhetővé tette végre a gyújtást és a porlasztót @[K ÉP](Images\0477.jpg) (az elődöket ehhez meg kellett fosztani a teljes kültakarótól). A levélírók a Berlin gyártásának végéig hiába kérték az oldaltámasz kihajtottságára figyelmeztető kontrollámpát. Ez komoly balesetveszély. A mai robogókon ez a pozíció már automatikusan letiltja a gyújtást. A Werke ahelyett, hogy engedett volna a jogos sürgetésnek, kicsit képmutatóan azt javasolta, hogy a tulajdonosok szereljenek föl a lábtrepni alá egy tili-toli rudat, amit a kihajtott támasz elől tart és egyesbe kapcsolva a rúd hátracsapja a támaszt. A Trollnál végre léptek és úgy akasztották be az oldalsztender rugóját, hogy a robogót függőlegesbe állítva magától azonnal hátra, menethelyzetbe húzta a támaszt (azért a legutolsó pár Berlinnél is már ilyen volt). A Berlin utasának jobb vádlija leszállásnál sokszor megégett a kipufogótól, ezért az új típusnál visszatértek a padlóalatti összehajtogatott hangtompítóhoz @[KÉP](Images\0478.jpg). Kicsit magasabb és kicsit hosszabb lett elődeinél, ezért az oldalszélre érzékenyebb volt. A Trollnál is, mint a Wieselnél meg a Berlinnél bakelitből volt a kormánynyak-burkolat meg a térdpajzs doboza és végre az utóbbi nyitható lett @[KÉP](Images\0479.jpg). Bátortalanul vezették a vázgerendát: meglehetősen belóg a lábtérbe @[KÉP](Images\0480.jpg). Hátrébb a belecsavarozott blokk ad neki plusz merevséget @[KÉP](Images\0481.jpg) (mint a Maicoletta @[KÉP](Images\0482.jpg)). Idomainak formavilága nagyon egységes stílust mutat. Szépnek bizony nem szép @[KÉP](Images\0483.jpg), de a csúnya menyasszony is megszépül, ha eleget nézegetjük, valamint a rejtett erényeket megismerjük és a Troll 1 bír ilyenekkel (megbízhatóság, hosszú élettartam, 1 450 mm tengelytáv = jó útfekvés, olcsó üzemeltetés). Bár az esztétikájától már elég távol állunk (én legalább is), de egy ponton, az első sárvédőnél a mai szem is biztos szívesen időzik @[KÉP](Images\0484.jpg) (papagálycsőr). Nagyon könnyen kijött belőlem ez a „csúnya”, de például Kubinyi György építőművész meg, aki nomen est omen kubistán lát, kifejezetten szépnek tartja.

Azért semmi sem lehet tökéletes és így volt gyenge pontja is: a fék. No nem a hatásosság, mert a 160 mm átmérőjű dobok tekintélyes erővel rendelkeztek, hanem ennek az erőnek a továbbvitele volt kifogásolható: mindkét alaplapba gyengén voltak lehorgonyozva a fékpofák fix csapjai (részlegesen ki tudott fordulni és így szorulva maradtak a pofák), valamint az első fékalaplap azon aluvályuja, ami átadja az erőt a lengővillának túl kis erőkarral rendelkezett és extrém fékezésnél megrepedhetett, el is törhetett @[KÉP](Images\0485.jpg) (ez már az elődöknél se volt jól megoldva @[KÉP](Images\2287.jpg), akkor volt baj, ha a keréktengely nem volt eléggé meghúzva, mert akkor a szorításból eredő súrlódásra nem lehetett számítani). A kormány-kormánnyak átmenet se volt kifogástalan, mert ugyan megfelelt normál üzemben, de esésnél megrepedhetett középen a kormánylemez és meg is kotyogósodhatott a kapcsolat @[KÉP](Images\2247.jpg).

Tervezték, de sosem érték el a 3 perc 45 másodperces gyártási ciklusidőt. Kacérkodtak további műanyag karosszériaelemek és önindító beépítésének gondolatával. De hát ember tervez... 1964 Szentestéjén lehúzták a főkapcsolót: az 56 513-ik Troll 1 után leállt a szalag. Az akkurátus németek azt is följegyezték, hogy az utolsó eladott darab 1965 március 31-én lelt gazdára. A Troll 1-et is használta az NDK-s rendőrség, de csak kis részét: a közúti elfogóvadászként alkalmazott szolgálati MZ hátulját a Troll 1 hátuljának fölhasználásával alakították ki @[KÉP](Images\0486.jpg). Az IWL rollereire kis családok közlekedését segítendő, ha oldalkocsit nem is, de tartozékként vásárolható gyermekülést engedélyeztek a vezető elé csavarozni @[KÉP](Images\0487.jpg).

1960-ban egy gyári csapat Egyiptomon át Iránba kerekezett Berlinekkel és Campi utánfutókkal. A kétezernél alig több kilométert két és fél hónap alatt tudták megtenni. Ám a lassúság oka nem műszaki volt, hanem rengeteg bemutatón meg kiállításon vettek részt. A világszerte ügyesen gerjesztett sajtófigyelem meg is hozta gyümölcsét, minek eredményeként jelentősebb számban exportáltak az alábbi országokba: Kuba, Uruguay, Törökország, Egyiptom, Guinea, Hollandia, Spanyolország, Finnország, Svédország, Szovjetunió.

Amikor végre ráakadtam Jászberényben egy Berlinre, az nagyon hiányos volt. Mielőtt oda került, Székesfehérváron valaki már unta az eredeti csontszín-furcsaszín (a prospektus narancsnak mondja, de attól elég távol áll @[KÉP](Images\0458.jpg), mellesleg pár kortárs Wartburg @[KÉP](Images\0488.jpg) és később Vjatka 2 @[KÉP](Images\0489.jpg) meg Čezeta @[KÉP](Images\0490.jpg) is jött ki hasonló színben) összeállítású lakkozást, hát metálkékre fújta. Aztán belefáradt a dologba, s csak ímmel-ámmal rakta össze. Így egy csomó alkatrész elkallódott, köztük csaknem az összes dísz. Szerencsémre a következő tulajdonos, Versegi József, akitől én vettem, megengedte, hogy a nála maradó Wiesel alkatrészeiről gipsznegatívokat készítsek. Az ezek segítségével általam barkácsolt másolatokat mostanában cserélem le eredetiekre, miután Hollandiában Freek sógor @[KÉP](Images\1950.jpg) rábukkant egy hodálynyi különféle típusú robogóalkatrészre. Második Berlinem, pedig nem akartam kettőt, csak annyira „sporttársi” volt az ár (34 000 Ft), hogy minden ellenérvet elsöpört, Vincze Flóriáné volt. Egy bökkenő azért akadt: München mellől kellett hazacsempészni, ugyanis a gazdája ott szakácskodott. Cafatokra szedtem, de hát így sem lehetett eltüntetni egy köbméter robogót egy Wartburg Kombiban. A határon végigizgult lebukás és másfél órás huzavona után egy jóindulatú vámos végül idesúgta: Vigye vissza Ausztriába és egy óra múlva jöjjön be a kettes soron! Addigra ez a hólyag már hazamegy. Mentem, jöttem, ő a kettesen csak intett: tovább.

A vaj-zöld színű, eredeti festésű Troll 1-emet Hollandiából, a nevezett hodályból hoztam (akkor már nem volt vám). Hiánytalan és kifejezetten jó állapotú volt. A nyugati országokban fölbukkanó robogók (és autók, motorok) nincsenek gányolva, barkácsolva, mert az ottani gazdák a meghibásodott alkatrészeket a márkahálózatnál pótolták, nem úgy, mint nálunk, ahol a hiánygazdaságban az egyik bolttól a másikig loholást megunva helyettesítő megoldáson törtük a fejünket. A Magyarországon megöregedett NSU-Lambrettámra is a váltó bedöglött kormányforgatójának pótolhatatlansága miatt (no meg brahiból) kerülhetett egy autó padlóváltója a vezető jobb lába mellé és így igencsak bizarrul nézett ki @[KÉP](Images\1951.jpg) @[KÉP](Images\1952.jpg), valamint a porlasztó csehszlovák, a benzincsap és a km-óra kelet-német, a villanykapcsolók magyar, a guminyergek szovjet gyártásúak voltak.

Bár a robogók hasonlósága valahol természetes, de ne tegyük túl magunkat azon a pusmogáson, miszerint a Berlinnel az endékások a Zündapp Bellát másolták. Járjuk hát körbe! De először ne a gyanúba keveredettet, hanem az őst, a Pittyt. Ennek eleje @[KÉP](Images\0455.jpg) valóban emlékeztet, no nem a Bellára, hanem a Heinkel Touristra @[KÉP](Images\0491.jpg), csak attól bumfordibb. A testburkolat folthatása meg a Dürkopp Dianáé @[KÉP](Images\0492.jpg). Később ezt a testburkolatot örökölte a Wiesel és az elejére @[KÉP](Images\0493.jpg) a Bella R150-re @[KÉP](Images\2652.jpg) kicsit tényleg emlékeztető térdpajzs, fordulós első sárvédő és kormánynyak-burkolat került. Még inkább bellás lett a kép, mikor a Wieselt követő Berlinre @[KÉP](Images\0495.jpg) rákerült a Zündappéra @[KÉP](Images\2653.jpg) erősen hasonlító (a Dürkopp Dianáé is efféle) két vajszínű (nagyon ritkán fekete), gumihuzatú puffülés is (a mintaadó szivacsbélésű, a Berliné epedás). A lemezek takarásában viszont saját váz, villák és merőben más blokk lapult (utóbbi talán jobb is volt a nyugat-németnél). A turbóhűtés miatt szabad volt a lábtér, nem úgy, mint a Zündappé a kissé kényelmetlen hűtőalagúttal. Végeredményben az összkép harmonikusabb, nyugodtabb, mint a Belláé, s így a ludwigsfeldeiek oldalra pislogása könnyen feledhető.

Ámde, mint már említve volt a saját fejezetében, a Bella @[KÉP](Images\0137.jpg) kétségtelenül kopírozta az olasz Moto Parilla Levriere-t @[KÉP](Images\0136.jpg), annak karosszériáját, vázrendszerét, alagutas hűtését és blokkelhelyezését egyaránt. A nürnbergieknek csak az olaszok küllős kereke nem smakkolt, hát ők teletárcsát öntöttek alumíniumból. A két robogó kinézete közt a különbség annyi, mintha valaki emlékezetből rajzolta volna le a Greyhoundot, avagy karikatúrásan ráerősített az idomokra: elhízott agár. Ha már az átvételeknél tartunk: a Troll 1 első pár példányának oldalán @[KÉP](Images\0496.jpg) a Dianáról @[KÉP](Images\0492.jpg) kölcsönzött méretes krómozott díszléc, vagy inkább díszdeszka pompázott, a testburkolat vége @[KÉP](Images\0497.jpg) a kétoldali hosszanti oldalhurkával és a hátsó lámpa az alu oldalszárnyaival meg a Heinkel 103 A-2-t citálta @[KÉP](Images\0334.jpg) (ahogy a mi Pannoniákhoz készített Motorkuli utánfutónk is @[KÉP](Images\0498.jpg) @[KÉP](Images\2258.jpg)).

# Piatti

A föntebb már említett Piatti a szívnek kedves kis masina @[KÉP](Images\0499.jpg). Az olasz formatervező, Vincenzo Piatti már 1949-ben próbálkozott egy 50 cm³-es motorral hajtott motorettával, de az túlságosan játékszernek bizonyult. Második, 125 cm³-es művét, ami már erősen hasonlított a végleges változatra, nagy föltünést keltve a Dolomitokban tesztelte 1950-ben @[KÉP](Images\0500.jpg). Önhordó váza nagyon hasonlít a Koch által 1940 február 16-án szabadalmaztatott robogóéhoz. Autómímelésben ezen a bádogszivaron már nemigen lehetett túltenni (azért megpróbálták). A robogók parányainak népes táborában ez a legmutatósabb. Oldalról kicsiny kabrioletnek hat, elől a merev sárvédő spiccén autós hűtőrács (de nagyon autós ám), fölötte, ahová később majd a Čezetáé is kerülni fog, a reflektor van. Ezt, mivel túl alacsonyan ült, a szériagyártásban a térdpajzsra kellett applikálni. Blokkja bátran egyéni lett @[KÉP](Images\0501.jpg), később az Innocenti gátlástalanul merített is az ötleteiből a Lambretta Li sorozatához, csak a mintánál elegánsabbra, erőteljesebbre készítette, meg az övét már turbina hűtötte @[KÉP](Images\0502.jpg). Piatti művét 1952-ben a brüsszeli Motorshow-n mutatta be. Aztán jött a kilincselés, hogy ki gyártaná. A blokk előállítását a Sachs vállalta, Olaszországban préselték a lemezeket, a többi munkára és az összeállításra a belga Etablissements D'Iéterennel kötött 5 000 db-os szerződést. 1954-ben brummogott is az első szériadarab, ám a belgák (oppárdon vallonok) belevetették magukat az autógyártásba, így adott szó ide vagy oda, kb 750 db után leszerelték a gyártósort. Majd én megmondom, hová álljanak a belgák! Piatti kapkodott fűhöz-fához, s végül az angol Cyclemasterrel (későbbi nevén Britax) állapodott meg. A blokkgyártás és az összerakás volt a dolguk, a többi cucc sok más angliai cég hangyamunkája volt. A brit változat 1956 májusában volt berúgható. Baráti árat állapítottak meg: szélvédővel, pótkerékkel, fonott előkosárral 139 £ @[KÉP](Images\0503.jpg). Létezett egy nagyobb kosár is, ami ha fönnt volt, a kicsiny robogónak málhásszamaras-vásározós hangulatot kölcsönzött @[KÉP](Images\0504.jpg). Később az árát kisebbre kellett faragni, de ekkor már nem voltak extrák és csak szürkére fújták, sorozatneve a lehangoló „Standard” lett @[KÉP](Images\0505.jpg) @[KÉP](Images\3065.jpg). Az elkészült összesen 14 000 db-ot 20 országban várták a szerződött szervizek. Sajnos nem volt bajnok a minőségben (az ekkor bevett félévnyi garanciával adták) és a 87 cm-es tengelytáv, meg a piciny 3,50X7"-os kerekei miatt bizonytalan volt az úton, de azért lehetett használni. Bob Currie, a mértékadó Motor Cycle magazin teszterének véleménye: A legrosszabb robogó, amit valaha is elkövettek. Azért ez erős. A kalandvágyó angol Clade Tipper 1955-ben egy még Sachs-blokkos belga gyártásúval Jugoszláviában, a következő évben Szicíliában, majd egy másik 5 400 km-es útján feleségestül Marokkóban járt. A kis gépecske összesen több mint 64 000 km-t gurult. Szép.

# Bitri

A hollandok sem akartak kimaradni a buliból. A többféle törperobogón túl, amely kategória a közismerten józan takarékosságuknak pont megfelelt, csak egy nagyot készítettek számottevő sorozatban, a Bitrit @[KÉP](Images\0506.jpg).

Dokkum városában Frízföldön 1953-ban Pieter Age Geetsma készített egy 50-es Victoriablokkos kis robogót barátja, Wim van der Gang segítségével @[KÉP](Images\0507.jpg). Gedo Victoria lett a neve (GEetsma DOkkum) és még ma is megvan egy holland múzeumban. Eztán Wim sikertelenül ugyan, de kisautóval próbálkozott, amit két 350-es Triumph motorkerékpárblokkal hajtott (a differenciálmű megkerülésének egy kísérlete, de benzinmotorokat jól összehangolni mai elektronika nélkül képtelenség). Ebből merítette a Bitri nevet, amit típusmegjelölésként megtartott a robogós korszakban, sőt, azt követően is, mikor már testvérével csoki- és cigiautomatákat gyártottak (bedobod a pénzt, kijön amit kérsz [KÉP](Images\2710.jpg)). A robogógyártásra vállalatot alapítottak NV Nederlandse Scooterfabriek néven. 1955-ben hozták ki első vespájukat 118 cm³-es 4,5 LE-s kétsebességes kormányváltós JLO blokkal. Érezték, hogy ez nem az igazi, hát gyorsan 150-es háromsebességes lábváltós Sachsra módosítottak. Ez az JLO motor amúgy nem volt szerencsés darab, sok probléma volt vele, az JLO abba is hagyta a gyártását. A 150-es szériánál egy idő után a Sachs a feladatot átpasszolta kislányának, az osztrák Rotaxnak. 1957-ben a Bitri tovább lépett: 200 cm³-es újra Sachs blokk, 10,2 Le, 3 sebesség, az utolsó verziónál már gumiba is ágyazták. Az alapfoknál a DL verzió Dinastarterrel és Luxusként kétszínű dukkóval tudott többet @[KÉP](Images\0508.jpg), az ára 1958-ban 1 695 fl (florentet írnak, guldenre gondolnak, höldönt mondanak kaparós h-val). Összehasonlításképp: az 1958-tól készült eindhoveni DAF 600 kisautó ára 4 130 fl volt @[KÉP](Images\2371.jpg) [KÉP](Images\0509.jpg). Ahogy az Osánál meg a HMW Connynál (később jön), a Bitrinél is a megjelenés leggyengébb láncszeme a térdpajzs: domborúra húzott helyett csak egy meggörbített lemez (szegényes, igénytelen, akárcsak a Faka Tourist térdpajzsának hátoldala @[KÉP](Images\1474.jpg)). Megjelenése az elejével emékeztet a Douglas Vespára @[KÉP](Images\0510.jpg), de nem valami finoman cizellált. Úgy néz ki, mintha egy korabeli viccesnek szánt, naivrajzos képeslapról jött volna le. Egy kicsit emlékeztet a Gedora is (a testburkolat domború oldalajtaja). A koraiak alulemez-burkolatúak voltak, de a 200-asok héjja már az erősebb acéllemezből készült (a vaslemez jobban bírja a rezgést, az alu könnyebben bereped a rögzítéseknél). Probléma volt, hogy kis kormánymozdításra is élénken reagált. A 200-asnál, már csak a nagyobb sebesség miatt is tovább nem halogatva a dolgot, ezen 100 mm váznyújtással segítettek.

Ez a faj is a hatvanas évek közepén veszett ki, de elég fokozatos módon: a tényleges gyártás 1964-ben állt le, de ha fölcsillant az eladás reménye, maradék alkatrészekből gyorsan összeraktak pár tucat járgányt. Az utolsókat 1966-ban dobozolták be a gyárudvaron (más forrás ’73-at említ, de az nem valószínű). Összesen úgy 4 000 db készült. A vállalat jogutódja, a továbbra is Gang-kézben lévő Hiatus nevű cég még most is kínál a padlásról nagyobb egységeket, például blokkot, vázat. Annak idején a német Maico Mobil [KÉP](Images\0511.jpg) hasonlóan múlt ki: a szűken 10 000 db-ig eljutott gyártás leállítása után két évvel, látva az Angliában alakulófélben lévő Maico-kultuszt, 200 db-os búcsúkoncertet rendeztek (van még egy póót-póót-póótkötééél) és az IWL Troll-1-ről is olvasni hasonlót, hogy a gyártás leállítása után egy nordhauseni vállalatnál több, mint 2 000 példányt alkatrészekből még összeraktak (a gyár vezetése 1965 elejéig eredménytelenül küzdött a termelés újraindításáért).

# BMW

Olyan jónak ígérkezett a konjunktúra, hogy a BMW is kacérkodott a gondolattal, hogy beszáll a ringbe. 1954-re meg is alkotott két prototípust. Az elsőt [KÉP](Images\0512.jpg) egy példányban, a másodikat két változatban @[KÉP](Images\0513.jpg), de itt aztán meg is torpant. Az utóbbi a komolyabbik, amit R10-re kereszteltek. Ez 200-as 10 LE-s négyütemű, fixen beépített motorral volt ellátva @[KÉP](Images\0514.jpg). A hátsó kereket az egykarú fölfüggesztésben mi más forgathatta volna, mint kardán. Karosszériája nagyon visszafogott vonalvezetésű volt. Talán a Mercedes visszafogott eleganciáját akarták a robogók harsány világában meghonosítani. A szürkeségből a merev első sárvédő orrára illesztett duda rántotta ki @[KÉP](Images\0515.jpg). A lemezek amúgy az ekkor a német piac csúcsát képviselő Heinkel formájára emlékeztettek.

Dilemma előtt álltak és jó döntést hoztak: a robogógyártás helyett 1955 áprilisában beindították az Isetta törpeautó [KÉP](Images\0516.jpg) szalagját és ’62-ig kb 160 000-et készítettek is (így legalább most egyel kevesebb elérhetetlen robogóra áhítozom).

R10 néven 1948-ban az olcsóságot szem előtt tartva már építettek egy kétütemű boxeres motorkerékpárt @[KÉP](Images\0517.jpg), s mivel az vakvágánynak bizonyult, így kaphatta a robogó is az elhunyt testvér sorozatkódját. Úgy látszik nem voltak babonásak, de ettől függetlenül ez a hajó is elsüllyedt. A babonáról még: a Szecessziós Háborúban partközeli hullámverésben elmerült az északiak Monitor nevű gőzhajtású páncélhajója. Egy matróz és hat társa úszta meg. Aztán ez a matróz egy hagyományos vitorlás sorhajón kapott beosztást, ami később szintén elsüllyedt, és csak ő élte túl. Többé még egy bárka legénysége se engedte velük vízre szállni.

# Moto Guzzi

A Moto Guzzi jó korán, 1950-ben lépett a színpadra a Gallettoval (’kakaska’) @[KÉP](Images\2658.jpg) @[KÉP](Images\2657.jpg). A Milánói Nyári Vásáron mutatták be a közönségnek, s helyben egyből gyűjtötték is a megrendeléseket. Ekkor már 29 éves motorkészítős múlt volt a vállalat mögött. Ez persze visszahúzóan is hatott: elég ránézni a nagy küllős kerekekre, a motoros sárvédőkre (az első nem is takargatta a mechanikát), lámpafejére s annak tartójára, üléseire, kipufogóvégére, az aktuális fokozatot mutató sebváltó-pedáljára (hátha valakinek a bokáján is van szeme, plusz nagyon rövid zoknit hord). Az egész kinézete avíttas hatású, vidékiesen szolid volt. Vett a cég mintagépnek egy Velocette LE [KÉP](Images\0519.jpg) bátran kísérletező formatervű burkolt, vagyis inkább lemezből alkotott motorkerékpárt (Igeeen? A Moto Guzzi is?), de nem sok mindenben adott iránymutatást nekik: csak a sárvédők és a fűrészáru-szerű kinézet jött át, de mondhatnánk bárdolt faterméket is (fából faragott akármi, egy királyfi tán). Erőforrásként a kísérleteknél és a bemutatkozásnál 150-es, majd a szériagyártásban rendre 160-as @[KÉP](Images\0520.jpg) (1950-52), 175-ös (1952-54), 192-es (1954-61) és végül 192 AE jelzéssel (1961-66) előrefektetett OHV négyütemű egyhengerest kapott, mindegyiket menetszél-hűtéssel. Érdekessége, bár akkoriban ez nem volt nagy kuriózum, hogy félfőtengelyes, mint a modellmotorok @[KÉP](Images\0521.jpg) @[KÉP](Images\2952.jpg) (a forgattyús csap és a henger a kurbli alakú főtengely pörgés közbeni rugalmas alakváltozása miatt meglepően aszimmetrikusan kopik) és az aktuális fokozatot mutató sebváltó-pedálja (hátha valakinek a bokáján is van szeme, plusz nagyon rövid zoknit hord @[KÉP](Images\2659.jpg)). A jobboldali egykaros hátsó fölfüggesztés különlegessége az excenteres láncfeszítés, amely a Vjatka 2 azonos megoldásához adhatott tippet (kicsit hasonló a mi korai Pannoniáink hátsóvilla-mozgatása, ami pedig megegyezik a Bond P-sorozatéval valamint a Rumi Formichino is ilyen). A Galletto nem akart görcsösen autó lenni @[KÉP](Images\0518.jpg). Jó minőségű volt, s ez az árán is meglátszott: a 175-ös 285 000 Lira, majd a 192-es már csak 255 000. Az első ár 176 £-nak felelt meg, de mire hajón Britanniába ért e robogány, már 250 £ fölé nőtt az ára. A konzervatív angoloknak tetszett volna is, no de ennyiért? Vespát már majdnem ennek feléért lehetett kapni. Az USA-ban az ötvenes évek végén 563 $-ért kínálták és még egy viszonyítás: a nagyon népszerű FIAT 500 @[KÉP](Images\2962.jpg) ára 460 000 Lira volt, a szakmunkás havibér pedig 40 000 körül mozgott. Olasz állami megrendelésre is szállították: futárgépnek a hadseregnek zöld-, az Admiralitásnak tengerkék színben [KÉP](Images\2429.jpg) és a postások is Galletton jártak @[KÉP](Images\2430.jpg) @[KÉP](Images\2953.jpg) (persze nem mind, Neruda postása például biciklin).

Aztán a Guzzi tervezőirodájának ablakrésein is befújt a közelgő hatvanas évek szele, s egy új, már tényleg robogós robogóval akarták pozíciójukat erősíteni. 1960-ban gurult a Čezeta hatalmas önhordó lemezpapucs-testére emlékeztető, 160 cm³-es kétütemű blokkal hajtott prototípusuk @[KÉP](Images\0522.jpg). Mérlegeltek, latolgattak, végül úgy döntöttek, nem vágnak bele egy, az addig készülttől teljesen eltérő motoretta sorozatgyártásába, hanem inkább kisebb munkát belefektetve a Galletto megjelenésén javítanak, mert a már több mint tíz éve csaknem változatlan kinézeten, ha továbbra is címlapon akartak maradni, bizony újítani kellett. Így aztán a 192 AE változaton 1961-től végre kívülről ölelte az első sárvédő a villát, beborították a kormánynyakat, a már lemezelt kormányra rákerült a reflektor, egybeülést, impozáns hátsó lámpát meg dísztárcsákat kapott @[KÉP](Images\0438.jpg). A lendkerékhez ékszíjjal egy erős dinamót kötöttek, ami önindítónak is megjárta @[KÉP](Images\2762.jpg), hátra pedig a dörzsölős @[KÉP](Images\2951.jpg) helyett kétfokozatú hidraulikus lengéscsillapítót kapott. Azért az új kép csalóka, hisz a Galletto az maradt, ami volt; régi vágású úriember: még mindig maradias kinézet, csöpögő labirintházas meg O-gyűrűs tengelykivezetések, kézi előgyújtás-szabályzó (csak indításnál kell használni), jobblábas váltó, bal sarokkal taposott fék, a márkát ekkor már évtizedek óta jellemző, sonkaszeletelőnek csúfolt blokkon kívüli lendkerék (persze a blokkal együtt takart volt). Az ódon Galletto úgy maradhatott meg a piacon egészen 1966-ig, hogy nem divatcikként, hanem sokkal inkább használati tárgyként könyvelték el az emberek @[KÉP](Images\0523.jpg). Jellege, műszaki tartalma és ebből következő ára miatt elkerüle az összecsapást a Vespával és a Lambrettával s így békésen megfért mellettük (1950-től ’66-ig úgy 51 - 52 000 db készült).

Az afrikai olasz misszionáriusoktól, akiket az elhagyatottságban az igencsak mostoha körülmények között az esztétikumnál sokkal jobban érdekelt a használhatóság, érkezett haza sok efféle őszinte dícséret: a Galletto fáradhatatlan, a Galletto minimális karbantartási igényű, a Galletton nem készül ki az ember (kiváló volt az ergonómiája).

A sonkaszeletelőről van még megemlítenivaló @[KÉP](Images\0520.jpg): az egyhengeres négyüteműeknél a lendkeréktől nem szabad sajnálni az anyagot, hiszen annak a robbanás után három meddő ütemen kell a főtengelyt végigszuszakolnia számottevő fordulatlassulás nélkül. Ezért a Gallettonál már az első variációknál is igen lapos és nagy átmérőjű alu tárcsában foglaltak helyet a mágnesek (míg a vastagság bővítésekor csak lineáris, a sugár növelésekor köbös az inercia, avagy tehetetlenség növekedése). Aztán amikor a karosszéria adta méretek miatt tovább már nem növeszthető lendkeréknek nem 160-as, hanem végül 192 cm³-es hengerben kellett a sűrítést végeztetnie, a mérnökök az alumínium helyett a mágnessel szemben szintén immúnis, ám több mint négyszer nehezebb sárgaréz mellett döntöttek. E ritka, a kültérben forgó lendkerékmegoldást alkalmazta a Terrot, a Bernardet Guepar is, az Osa M50 meg a vége felé jobboldali blokkfedél nélkül jött ki a lendkerékre húzott alu sapkával gátolva az elektromosság elkoszolódását @[KÉP](Images\2385.jpg). Az egyhengeres Pannoniáknál, bár azok kétüteműek, adódott efféle lendtömeg-probléma: nyugati exportváltozatba külön kívánságra szereltek lendkerékmágnes helyett dinamót (D sorozatjelzés), ám ennek kis inerciájú forgórésze mellé nem építettek be pótlólagos lendtömeget. Így aztán, hogy simán futhasson meg kellett emelni az alapjárati fordulatot (nem elegáns).

Milánói börzén vásároltam a vén és megviselt Kakaskámat: 192 jelű, ebből volt a legtöbb; 35 000 db (ezen utunkon Füzes Pók Márton is vett egy 192 AE önindítósat). Ára az állapotának tökéletesen megfelelt: 1 gyémánt félkrajcár = 280 € (a Póké 750 €). 1954 óta ki tudja hány Giorgio, Nicolo, meg Giorgina, Nicolina élvezte vele a napsütötte utakat. Itthon megpucoltam, dévényannásan átmozgattam, átmostam, zsírozgattam, majd nem jelentéktelen zörgés közepette, de egész kellemes élményeket szerezve bejártam vele a környék többé-kevésbé rendőrmentes utcácskáit (régi vicenzai rendszám van rajta). Első futóművének határozott az egyenesbentartása, hosszú tengelytávja kellemes kanyarodást ad (ez nem reagálja túl a kormánymozdulatokat), rugózása lágy, lengéscsillapítója működik, motorja kopott, de még húz, váltójára nem lehet panasz és nagyjából ott áll meg, ahol én is szeretnék.

# Aermacchi

Az olasz Aeronautica Macchi hidroplánépítésben 1934-ben ért a csúcsra; gépe a Varese tóról startolva a dugattyús motorú vízirepülők között 1968-ig megdöntetlen 709 km/órás rekordot ért el @[KÉP](Images\0524.jpg) (motorja FIAT: 24 henger, 3 000 LE, e típussal két berepülőpilóta korábban már életét vesztette, de Mussolini, hogy dülleszthesse a mellét, jajj, azt nagyon szerette, erőltette a dolgot). Aztán a második világháború alatt készítették a Macchi Folgorét @[KÉP](Images\0525.jpg) (’villám’): ez volt az olaszok legjobb, valóban világszínvonalú vadászgépe, amitől az ellenség csúcsgépeinek pilótái is féltek. Apró szeplő, hogy a sajátjuknál erősebb motort, amivel aztán tényleg jól ment, a Daimler-Benz szállította a majdani NDK-s robogók (IWL) gyárából. Az eredetileg a Folgoréba tervezett ezerlovas olasz léghűtéses csillagmotor mélyrepülésben kiváló volt, de fönt már kellett a németek izmos (1 350 LE), megbízható, befecskendezéses (!), vízhűtéses V12-ese. Később ezt, mivel a német hadiipar termékeire otthon is égető szükség volt, az Alfa Romeo készítette licenc alapján.

A cég a háborút követően fölélénkült (enyhe kifejezés @[KÉP](Images\2599.jpg)) motorsportnak sportmotorokat, majd 1951-től motorettákat is gyártott. Úgy tűnhetne, hogy műveik a Galletto olcsóbb kétütemű parafrázisai volnának, de ez nem így van. A motorkerékpár és a robogó előnyeit több gyártó is próbálta ötvözni, s a Galletto e vonulatnak csak az egyik korai képviselője. A Macchi első modellje az 1953-ig készített Cigno volt, amit Lino Tonti tervezett @[KÉP](Images\0526.jpg). A cigno szó jelentése: hattyú, van is benne valami. Bátor formaterve csupa egymást követő, folytató és indokoló geometriai idomból áll (késő-kubista). Nem keresi hízelegve a vevő kegyét; határozott, erős műalkotás. Hunyorogva az összkép egy olyan pipát mintáz, amilyet a listák végére nyugtázásként teszünk (mint a Nike emblémája). Ma a modern robogók többsége ugyanezt mutatja, csak egyre erősebben, nyilvánvalóbban, amolyan japán manga-design formában. Egyébként a napjainkban futó nagymotorok is döntően mangásak: a tüskefrizurát majmolják.

Az Aermacchi-hagyományokhoz hűen 125-ös robogójuk részletmegoldásai egyéniek, frappánsak és korrektek. A fejcsóválás a húzottrugós első lengővillánál kezdődik (dörzscsillapításos). Aztán jön az első sárvédő ívére mögötte kéregként ráboruló, így előre homorú felével forduló térdpajzs, amely fittyet hány a logika parancsára, de a légterelés ravasz megoldása miatt (és a kis végsebesség okán) nem ad nagy torlasztást. A vezető térde előtt a térdpajzsra akasztott félcsepp-alakú tárolódobozt az alsó rögzítőcsavar kivétele után motorbiciklitank-szerű pozícióba emelheti akinek ez tetszik (nekem nem) @[KÉP](Images\0527.jpg). A blokkot nézegetve úgy tűnik, fő szempont a szépség volt, de jó is @[KÉP](Images\0528.jpg). Vérpezsdítő, hogy a kuplungkiemelő – sebességváltó – kislánckerék - berúgó teljes egysége három csavar kivétele után egyben leemelhető a blokk helyén hagyott forgattyús-kuplungos részéről @[KÉP](Images\0529.jpg) (a főtengelyvégi többtárcsás száraz kuplunghoz a bordásdobbal csatlakozik @[KÉP](Images\2565.jpg) @@[KÉP](Images\2566.jpg)). Meghökkentő a vezető nyerge alatt vázelemként kialakított benzintank: a két ülést, a hátsó sárvédőt és az utas lábdeszkájának felét tartja, meg egy oldalajtó mögött még egy kis szerszámosdoboz is van benne. Ha az ember nem teszi föl a szemüvegét és sajnálja a térdét, nehogy piszkos legyen, bizony nem találja meg a hátsó rugókat (a Gallettoét még így sem). Attól, hogy a kétoldali kipufogó egyben a hátsó villa is, az érdeklődőnek végképp a homlokára szalad a szemöldöke @[KÉP](Images\0530.jpg) (a blokk tetején átdugott csap a lengés tengelye), de aztán ez csúszik ki a száján; miért ne? Ötletparádé. Hogy nyomban el ne olvadjon kedves Olvasó: a visszahajthatatlan berúgón nagyon könnyű fájdalmasan fönnakadni. A Hattyú bázisán egy rút kiskacsát (kismotort) is gyártottak, neve Monsone (monszun).

Következő motorettájuk a Ghibli (egyfajta szaharai szél, 1953-55) már nem olyan távolba mutató mint a Cigno, csak korának stílusát képviseli: lehet, hogy kicsit megégették a szájukat a hattyújukkal @[KÉP](Images\0531.jpg). Elődjénél tördeltebb vonalai már jobban emlékeztetnek a Gallettora, de attól még mindig kecsesebbek. A szerkezet igencsak keszeg, de becsülettel teszi a dolgát, szeretek is vele szaladgálni. Ennek kicsit modernizált változata a Zeffiro (’szellő’, 1959-61) @[KÉP](Images\0532.jpg): elöl már teleszkópvilla van, kormánnyal integrált a fényszóró, sártól védőbbek a sárvédők, a 125-ös alaphoz képest plusz pénzért plusz 25 cm³ járt. E három típus összpéldányszáma kb. 22 000.

Végül, már az új tulajt, a Harley-Davidsont gazdagítva (vagy talán szegényítve) két év kihagyás után gyártották a Brezza 150-et (’hűs szellő’, 1963-69, kevesebb, mint 2 200 db) @[KÉP](Images\0533.jpg). Megtört a gerinc: ez már szolgalelkű utánzás volt, ezzel a Macchi beállt a világsiker Lambretta Li3 másolóinak táborába.

A nálam látható Ghiblit 550 €-ért kínálta olasz tulajdonosa, aki egy oklevelet lobogtatott büszkén, hogy e robogó egy milánói veterántalálkozón 4. helyezett lett (fene egye meg, azt és a rendszámot nem adta ide). Tetszett, tetszett a járgány, de már csak 300 € lapult a zsebemben. Ekkor engem hátratolt Moldvai Tibor utazótársam, s kézbe vette az alku fonalát. Mivel csak 450-ig tudta lesrófolni az árat, és mindenképp győzni akart, 150-el ő pótolta ki a pénzem. Azóta is hívogatom börzékre.

Bár nem robogó, de nem lehet elmenni mellette, hogy 1956-tól készítettek egy lélegzetelállító burkolt motorkerékpárt, amely formabontó, fantáziát repítő, korlátokat feszítő: ez a Chimera (az ógörög regék több állatból gyúrt szörnye) @[KÉP](Images\0534.jpg). A példányszám jelentéktelen, nem éri el a 300-at, de böngészgetve a korabeli szaksajtót, hatását nehéz túlbecsülni.

Had ugorjak a hidroplánokhoz vissza. E téren a Piaggio is harcba szállt és az 1929-es versenyidényre egy páratlan ötlettel készült: a gép alatt nem voltak csónakok, csak két talp. Álltában a repülőtest nagyrészt a víz alatt volt. Induláskor egy kis hátsó hajócsavar tolt egyre gyorsabban, mígnem a gép szárnyashajó-szerűen ki nem emelkedett. Ekkor indult a repülőpropeller és az kezdett húzni @[KÉP](Images\0535.jpg). Nem vált be, csak egyszer repült.

# Motobi

Giuseppe Benelli, a híres motorkerékpárgyártó Benelli családi vállalat résztulajdonosa, aki öt fivérével 1911-ben indította be a lassan nagyon jó motorgyárrá növő precíziós mechanikai üzemét, ’48-ban egy vita miatt szakított a kompániájával. A vita fő tárgya azon dilemma eldöntése volt, hogy hogyan tovább: autó, vagy motor? Ő az autó mellett kardoskodott és a szétválás után Pietro Beretta fegyvergyáros és Guglielmo Castelbranco exgróf társaként meg is alkotott egy kis szedánt (kéthengeres V 600-as motorkerékpárblokk, Alberto Rosso karosszéria), de a FIAT nyomására Pietro Beretta kiszállt és a dolog befuccsolt. Eztán visszatérve a motorbiciklikhez, de nem a családhoz, a maga vállalkozását 1949-ben alapította meg a régi fészekben, Pesaroban, nem messze a Benelli gyártól. A termelés beindításáig kis kétütemű motorokat és robogókat értékesített. 1949-ben mutatkozott be a vízszintesen előrefektetett hengerű, kétütemű motorkerékpárjuk a Balestrino @[KÉP](Images\0536.jpg). Ennek jellegzetes blokkja (induláskor 100-as, majd 115-ős, később 125-ös) vált „Motobi tojás”-ként híressé és így hívták aztán sokáig a jellegzetes Motobi blokkokat (abban a korban fogalom, de aztán ők is rájátszottak e spontán keletkezett imázsra és egyre tojásformábbakat terveztek @[KÉP](Images\2667.jpg)). A gyártmány teljes neve Motoleggera Balestrino (’számszeríjjacska kismotor’) volt, de gyorsan egyszerűsödött: Motoleggera B, Moto B, a kiejtést leírva Moto Bi, majd Motobi. Az őstojást továbbfejlesztve 1955-től építették be a már négyütemű 125-ös meg 200-as blokkokat. Ezek a gyors motorkerékpárok egy közeli hegy nevét kapták: Catria. A nagyobbikkal győzték le a szebb, de gyöngébb és drágább Aermacchi Chimerát. Aztán a motorválaszték a 150-essel és a 175-össel bővült, de közben gyártottak többféle kétütemű motorkerékpárt is. Az ötvenes évek közepe nagyon sok versenygyőzelmet hozott. 1957-ben meghalt az alapító, de fiai; Luigi és Marco vitték tovább a céget.

Kicsit későn, 1957-ben a Milánói Autókiállításon mutatták be első robogójukat @[KÉP](Images\0537.jpg). Elöl rövidkaros kétoldali, hátul a mereven beépített blokk mögött szintén kétoldali acélcsőből készült lengővillát alkalmaztak. 14”-os küllős kerekeibe a motorkerékpárjaikhoz készített nagyméretű telefékes agyakat kapott. Kinézete, bár nem szeplőtlenül, de viszonylag önálló: igaz, hogy a térdpajzs, a reflektoros kormánynyak-burkolat és az első sárvédő, bár kecsesebb azoknál, de a Parillát és a Bellát idézi, a testburkolat viszont, ami bár nem sodró erejű, teljesen egyéni lett. A csinnadratta ellenére nem került sorozatgyártásra. Így járt a következő változat is @[KÉP](Images\0538.jpg), aminek meglehetősen csúnya, kormányra rögzített fényszórótartója és a következő, a végleges típus testburkolatának és első sárvédőjének vonalait már jól mutató alakja volt (neve: Export). A prototípusokba több motorkerékpárjuk (Ardizio, Imperiale, Catria) 125-ös, 150-es és 175-ös két- és négyütemű blokkját bepróbálták és harmadik nekifutásra a termelésbe végül bevezetett robogójuknál @[KÉP](Images\0539.jpg) a Catria 175-ös, négysebességes négyüteműje mellett döntöttek. Ám, hogy az akkor aktuális olasz kategória-előírásnak megfeleljen, a 11 LE-jét 8,5-re fogták vissza (más szívótorok, karburátor és kipufogó) s így nem csak kevésbé veszélyes, de igen takarékos is lett: 2,2 l/100 km. A benzint az ülés alatti tankból a nagyon magasra került porlasztóhoz AC-pumpa (!) segítette, de nem az autóknál ismert módon az úszóházba nyomta, hanem a szintet állandósítandó a tank aljából a tank tetejében lévő csészébe pumpálta föl folyamatosan, ahonnan a benzincsapon át a porlasztóhoz már gravitációsan folyt a kellő mennyiség, a fölösleg pedig a csésze peremén átbukva a tank alsóbb részébe csurgott vissza @[KÉP](Images\0540.jpg) (azért volt olyan változat is, hogy a pumpa az úszóházhoz nyomta a benzint és a fölösleg ment vissza a tankba). A 123 kg-os, tárcsás felnin 3,50X12”-os gumiabroncsú robogót a 130 mm átmérőjű fékek megfelelően lassították, bár a 107 km/ó végsebességhez készíthettek volna picit erősebbet is (hogy kihúzzuk magunkat: a 90-es tempóra képes Tünde 10”-os, tehát könnyebben fékezhető kerekeit 150-es dobok vigyázták). Első villájának karja olyan hosszú, hogy az már csaknem teljes értékű Earles. Az első fék erejének a villához továbbítása a legjobb megoldású: mint az NSU Prima V-é vagy a TWN Contessáé: lengőrudas @[KÉP](Images\0541.jpg) (fékezéskor nem emeli meg az elejét). A hátsó rugózása nem túl szerencsés: a súlyos blokk egy nagy libikóka elejére, míg a kerék messze hátra került, így nagy a tehetetlenség és emiatt a kerék csak lomhán követi az egyenetlen utat, a lengés tengelye meg jóval följebb van a hátsó kerékétől (a blokk súlypontja fölött), s így berugózáskor nyúlik a tengelytáv @[KÉP](Images\0542.jpg). A méretes kétfejű himbás sebváltópedálnak is azért vannak olyan esetlenül magasan a taposólemezkéi a lábdeszka síkja fölött, hogy a berugózáskor lefelé menő blokk ezekkel ne akadjon föl a lábdeszkán @[KÉP](Images\0543.jpg) (a rossz úttól ugrándozó váltópedál kezelése, illetve lábalása se volt piskóta). A karosszéria kigondolásával nem sokat vesződtek: elég pontosan lemásolták az ekkor leghódítóbb Lambretta Li II spanyol nyelvű változatát @[KÉP](Images\0097.jpg). Azért ez a mégiscsak igényes mechanika attól többet érdemelt volna, minthogy a burkolatára mindenki sandán nézzen. A forma amúgy, mivelhogy nincs kényszerhűtés, a hűtőalagút miatt kicsit mackós lett, de ezzel együtt is elég jól hozta a minta eleganciáját. Ahogy a blokkot, a nevét is a nagyon kelendő Catriától kapta, de még hozzátették, hogy Scooter.

Ha az összességről kell nyilatkozni, akkor jó és szép, de a sportmotoros vérvonal darabos spártaisága a lágyan simuló lemezek alatt több ponton ellentmondásosan kiütközik: a fedett terek kihasználatlanságát mutatja, hogy csak egy apró bádogtégelybe lehet pakolni, oda is legfeljebb a szerszámokat, a benzintank is picurka, tartalékra úgy lehet váltani, hogy megállás után fölnyitjuk az ülést és a tank tetején fölhúzunk egy stiftet, nincs szívászaj-tompító, a jó dönthetőség miatt igen magas a lábdeszka, következésképp a vezető kicsit guggol ahelyett, hogy ülne, így a térd előtt már nincs semmire hely, ezért a robogók közt ritkaságként nincs szatyorkampója, a féloldalas megfogású hátsó kerékagy konstrukcióját nem csiszolták eleget s így az ehhez jövő fékbowdent keréklevételnél ki kell kötni, bár az első kerék defektje ritka, de annak javítása sem valami egyszerű feladat, a széles blokk diktálta széles hűtőalagút miatt más robogókhoz mérten túl nagy a vezető terpesze (ezen legalább pár centit nyerve úgy próbáltak segíteni, hogy a „tojás” domború oldaldeklijeit a robogóhoz laposabbra cserélték). 1959 és ’62 között mindössze kb. 1 000 példány készült belőle és ez az oka a kiforratlanságának. Akár a Tünde esetében, ez is csak egy próbálkozás volt, itt se a robogóból akart a gyár megélni, ennek is aránytalanul drága volt a blokkja és a sok elhamarkodottan kötött kompromisszum is visszaütött. Lambretta akart lenni, de könnyedségben, kezelhetőségben, megfizethetőségben nem érte utol.

A kis darabszám ellenére többfelé exportálták, mivel a korábban kiépült Motobi kereskedelmi láncon keresztül ez nem volt nehéz: NSZK, Hollandia, USA, Argentína (itt néhány helyben készült alkatrésszel még össze is szerelték).

A 248 000 Lirás árával (1959) egy szinten volt a hasonlóan igényes műszaki tartalmú, de kiforrottabb Gallettoval. Még holland árat tudok mondani: 2 195 fl (iránytűnek itt az akkori Vespa árlista @[KÉP](Images\2034.jpg)).

Készítettek még egy sokkal szerényebb megjelenésű valamit is Motobi Picnic néven @[KÉP](Images\0544.jpg). Ez egy hétköznapra szánt 75 cm³-es mokick-robogó hibrid volt, ámde precíz négyütemű blokkal, amiről azt végképp nem lehet mondani, hogy tizenkettő egy tucat, ugyanis a henger és a forgattyús rész a hátsó kerék jobbján, a kuplung a váltóval a balján helyezkedett el @[KÉP](Images\0545.jpg).

1962-ben újra egymásra talált a család és az egyesített Benelli-Motobi cégnél végzett profiltisztítás véget vetett az amúgy is csak pislákoló scooterkészítésnek (a Catria Scooternek egyből kampec volt, a Picnic még egy évig készült).

Az olasz motorkerékpár-gyártók, bár piszkálta őket a Vespa, a Lambretta és az Iso kirobbanó sikere, valahogy nem tudták eléggé magukévá tenni a robogó saját hazájukból szétsugárzó lényegét és így nem is értek el számottevő sikert az egy Moto Guzzin kívül, bár annak Gallettojára, ha nagyon-nagyon szigorúak vagyunk, robogó helyett azt is mondhatnánk, hogy scooterszerű hasábosított motorkerékpár. Más országok tradícionális cégeinek ez jobban ment: Terrot, Motobécane, Peugeot, NSU, Zündapp, TWN, Puch, ČZ (Tündénk sikertelensége, pedig az ízig-vérig robogó, nem ezen múlt).

Hollandiában került elém egy ebből a nagyon ritka jószágból. Csodásan szép és eredeti állapota ellenére azért sikerült 400 €-ért megvenni, mert nincs benne blokk és csatolt részei: úgy, mint láncbura, kipufogó, porlasztó, berúgó- és sebváltópedál. Reménykedem, de egy mamutcsontváz összekotrására talán nagyobb lenne az esély.

# Harley-Davidson

Mai dübörgős imázsukba már nem passzol bele, legszívesebben elfelejtenék, de a háború után nem voltak finnyásak és saját nevük alatt ők is gyártották a DKW RT 125-öt Hummer néven @[KÉP](Images\0546.jpg), majd az olaszok csapta robogós hullámon is próbáltak szörfözni Topper nevű robogójukkal (’rendes fickó’, 1960-65 @[KÉP](Images\0547.jpg)), aminek sok alkatrésze közös a Hummerrel. Ez a scooter bizony nem volt egy saffhauzen, az amerikai robogós hagyományokat követő dobozos formája meg kissé jelentéktelenre is sikeredett a konkurens olaszokéi mellett. Arról nem is beszélve, hogy az ára a legdrágábbakhoz lett belőve: a két csúcsragadozó, a Maicoletta és a Heinkel közé. Az amiknak az angliai exportkísérletnél nem jött be az a húzás, hogy valamire csak azért fognak bukni a britek, mert drága: kinevették őket. A 165 cm³, 9 LE, két ütem, automata kuplung és ékszíjas váltó, rezgőnyelves szívás [KÉP](Images\2709.jpg) nem hangzott rosszul, de az európainál gyatrább minőség, tokozatlan lánc, két személynek rövid egybeülés, menetszélhűtés, berántózsinór, nemigazán eltalált kinézet ebben az árkategóriában már röhelyes volt. Az előre fektetett henger bordái ráadásul keresztben állnak, de jobbról egy ferde tölcsérszerű lemez valamennyi szelet azért megpróbál ráerőltetni @[KÉP](Images\0548.jpg) @[KÉP](Images\2660.jpg). Ez a blokkelrendezés adja a legalacsonyabb súlypontot, ami jó stabilitást ad. A későbbi verzión üvegszálas műanyag a burkolat (a Tomahawk hajókészítő cég munkája), kétszínű a lakkozás, gúnyneve: „hűtő kerekeken”. Az első széria jelzése „A” volt. Egy év múlva jött az „AH” (H = high compression), ami növelt sűrítése dacára nem volt erősebb az „A”-nál, de kevesebbet fogyasztott és nem melegedett annyira. Az ifik számára az USA több államában akkoriban érvényben lévő előírásnak eleget téve 5 LE-s változatban is készült AU jelzéssel @[KÉP](Images\0549.jpg) (U = under powered, csökkentett erejű). Az otthon sem épp diadalmenetnek tűnő eladási statisztikák arról győzték meg a managementet, hogy ők is csinálják meg a maguk Lambretta Li 3-asát a klasszis n + egyedik utánzataként (n → nagyon sok). Ezt a cikit viszont már nem Milwaukeeban realizálták, hanem ahogy pár perce említettük, a fölvásárolt Aermacchi üzemében.

# Az idegenszívűek azt tőlük kaphatták:

# JLO

1911-ben alapított céget Henry Christiansen Hamburg peremén vasúti pályamunkákhoz és hídépítéshez való szerszámok gyártására, melyeket a Német Birodalmi Vasútnak szállítottak. 1918-ban készítették el első robbanómotoros eszközüket JLO néven: a rendkívül nehéz kézi munkát a krampácsolást, miszerint aláverést megkönnyítő készséget @[KÉP](Images\0550.jpg). A talpfa alatti zúzottkő-ágyazatot lehetett vele tömöríteni (ezt a munkát ma sínen gördülő gépelefánt végzi). Nem sokkal ez előtt söpört végig Európán az értés és megértés igényéből az első eszperantó-hullám s imígyen kapta e gép az ilo nevet, ami nem rövidítés, hanem szerszámot jelent és később hagyományból írták csupa nagybetűvel, valamint kalligrafikusan J-nek rajzolt I-vel, mert először így szerepelt e masinán (az alább még előjövő IWL is eleinte J-vel lett írta @[KÉP](Images\2210.jpg)). A húszas évek elején fogtak bele motorkerékpárok és háromkerekű áruszállítók, 1929-től mezőgazdasági célra kétütemű blokkok készítésébe (talajművelő gépek, szivattyúk, stabilmotorok). 1930-ban, mikorra már mindenki így hívta őket, vették föl végre a Norddeutsche Maschinenfabrik helyett az JLO nevet. A tőlük vásárolt blokkokat először a Bastert cég tette bele motorkerékpárjaiba. Később ugyan a második világháború nem rombolta le a gyárat, de az angolok kártérítés gyanánt 1946-ban szépen összepakolták és hazavitték ami megtertszett nekik. A béketermelést először mankók, tojástartók és öngyújtók jelentették, majd a brit megszállók motorjait javították és tőlük kaptak a háborút követően elsőként blokkra megrendelést. 1950-re ők lettek a legnagyobb és legjobb másoknak szállító német blokkgyártók @[KÉP](Images\0551.jpg). A pálya meredeken ívelt fölfelé: nagyon sok motorkerékpárt és robogót mozgatott JLO erőforrás. A moped- és mokickpiac részére Münchenben is építettek üzemet. Amikor a csúcson voltak, a két telephelyen az összlétszám 1 200 fő volt. Az ötvenes évek végétől a motorozós világ válságát a hómobilba való motorok és stabilmotorok piacába kapaszkodva próbálták jó ideig sikeresen túlélni, de a Kelettel vívott árversenyben végül vesztettek és a maradék 186 dolgozó 1990 december 31-én láthatta utoljára belülről a gyárkaput.

# Fichtel & Sachs

Ernst Sachs mechanikus 1894-es szabadalmára alapozva ő és Karl Fichtel üzletember 1895-ben céget alapít Schweinfurtban (Fichtel & Sachs) és Torpedo néven gyártani kezdik a világot meghódító kontrafékes kerékpár-hátsóagyat, amiből, míg a szabadalom le nem jár, többtízmilliót adnak el @[KÉP](Images\2770.jpg). Golyóscsapágy-részlegük is nagyon sikeres (később, 1923-ban ezt majd átadják az SKF-nek). Beszállnak az autóiparba: kuplungokat, lengéscsillapítókat készítenek. A szegénysorról jött Sachs nem felejti el múltját: midőn milliárdos lesz, rengeteget költ dolgozóira, a város szegényeire, a közjónak modern épületeket emeltet, még uszodát is építtet (Weiss Manfréd kórházat, szülőotthont, munkásotthont, azaz kultúrházat adott Csepelnek). 1930-ban dobják piacra 74 cm³-es segédmotoros kerékpárjukat. Két év múlva ennek 98 cm³-es változata szólt akkorát, mint a Torpedójuk @[KÉP](Images\0552.jpg): ennek sikerén vérszemet, tőlük pedig blokkot kapva rengeteg cég készít hasonló motorocskát. Innen indul a blokkszállítói karrierjük. 1932-ben hirtelen meghal a krőzus Ernst Sachs, örökébe fia, Willy lép. Stabilmotorokat is gyártanak: főleg kétütemű benzinest, ám olykor kétütemű dízelt is. A háború dúlását megsínylik, de a német gazdasági csoda nekik is szárnyakat ad: 1956-ban ünneplik a kétmilliomodik blokkot. A robogót vagy motorkerékpárt készíteni akarók 50-től 360 cm³-ig tartó palettáról válogathatnak. 1958-ban az egyik kuncsaftjukat le is nyelik: megveszik a Herculest. Licencmegállapodás alapján Argentínában Sachs-Televel néven is gyártanak blokkokat, így sok ottani motorkerékpár és motoneta gurul ezekkel @[KÉP](Images\2281.jpg). A hatvanas években rájuk is átragad a Wankel-őrület: fűnyírókba, láncfűrészekbe is ezt teszik és a csúcs: 1974-től kapható a Hercules W2000 motorkerékpár @[KÉP](Images\0553.jpg) (294 cm³ kamratérfogat, léghűtés, változattól függően 25 vagy 27 LE, 1 800 db). Köszönik szépen, ma is megvannak és gyártanak az autóiparnak lengéscsillapítókat, kuplungokat, váltókat. Készítenek motorkerékpárokat is, de milyen tréfás a sors, ezekbe a blokkot másoktól veszik, például a Hondától, bár legújabban ismét gyártanak azt is.

# Rotax

A cég Drezdában indult 1920-ban. 1930-tól egy időre a Fichtel & Sachs birtokába került. 1943-ban az ausztriai Welsbe hurcolkodott, ahonnan '47-ben néhány kilométerrel odébb, Gunskirchenbe állt tovább. A nagyon tisztességes kétütemű blokkokat készítő cég az ötvenes évek elején kezdett robogókhoz is erőforrást szállítani, például a Lohnernek, a Kaubának, a KTM-nek. 1959-ben egyesült a Lohnerrel. 1962-ben a kanadai Bombardier hómobiljához készített blokkot @[KÉP](Images\2736.jpg), majd '70-ben megvette őket (Lohner-Rotax) ez a juharleveles, amúgy főképp vasútban utazó firma. A vállalat leányként ma is létezik és saját nevét használja. 1982-től négyütemű motorokat is készít, például az Apriliának, a BMW robogónak (naháát…), az MZ-nek (csak egy fölvillanás volt), minirepülőgépeknek, Formula 500 kocsikhoz, közepes drónokhoz főmotort.

# Villiers

A Sunbeam kerékpárokat és motorkerékpárokat gyártó John Marston fia Charles egy amerikai tanulmány- és gépbeszerző körút után alapította e céget az angliai Wolverhamptonban a Villiers utcában Villiers Engineering néven. 1912-ben kezdődött a négyütemű motorblokkok gyártása IOE vezérléssel, ami bonyolult és drága lett, s a valódi sikert így a következő évtől készített kétüteműek hozták meg. Sok honi és külhoni motorkerékpárkészítő cég vásárolt tőlük (például a spanyolok). Még vitorlázó repülőkhöz is készítettek segédmotort: 250 cm³, 9 LE, berántózsinór. A WW2 után még jobban föllendült a kereslet a 98 és 350 cm³ között készült egy- és a nagyobbaknál kéthengeres, kétütemű blokkokra @[KÉP](Images\0554.jpg) @[KÉP](Images\1593.jpg). Ők is 1956-ban tapsolták meg a kétmilliomodik aggregátjukat. A következő évben bekapta őket a JAP, a másik nagy blokk-készítő, aki pedig négyüteműekben volt jó.

A motorkerékpárok iránti csökkenő kereslet átterelte aztán e kétüteműeket továbbra is gyártó részleget a motoros kaszák, áramfejlesztők, kapálógépek, szivattyúk területére. Ma is élnek, ha meg nem haltak.

# Ydral

A nagyok közül (mármint a robogóblokk-gyártás területén) ők voltak a legkisebbek. Maga az Ydral név ráklépésben a gyáralapító Anatole Lardy (1887-1950) nevéből jött, aki már kora ifjúságától autószereléssel foglalkozott. 1923-ban volt is egy autóipari szabadalma. 1929-ben alapította meg cégét Párizs elővárosában, Suresnesben, a Carnot utcában (a névadó Nicolas Carnot a Francia Forradalom tábornoka és Sadi Carnot apja volt, aki pedig a hőerőgépek, a külső és belső égésű motorok termodinamikai elméletét alkotta meg). Az üzemépület alig volt nagyobb egy polgári háznál. A vállalkozás, bár általános mechanikai műhelyként üzemelt, de főképp agyváltókat készített. A blokkok gyártása közvetlenül a háború után indult motorkerékpárok, robogók és golfautók részére. 1947 és ’58 között kb. 5 000 db/év volt a tempójuk annak ellenére, hogy az ingatlan kis mérete miatt örökös helyhiánnyal küzdöttek. Többnyire a 125-ös kategóriában alkottak @[KÉP](Images\0555.jpg), de legemlékezetesebb sikereiket a Liberia verseny-motorkerékpárba épített 175-ös blokkjukkal érték el @[KÉP](Images\2661.jpg).

Az a ritka francia robogógyártó, aki inkább négyütemű blokkot akart beépíteni, azt az A.M.C.-től vette @[KÉP](Images\0556.jpg). A Scootavia @[KÉP](Images\0557.jpg) a fejlesztés során a 125-ös kétütemű Ydralról tért át egy 175-ös A.M.C.-re, a Guiller is a S.I.M. licence alapján gyártott robogójába ugyanezt az A.M.C. 175-öst, vagy az olcsóbb változatba a 125-öst építette (a Motobécane nem tartozik ide, mert ő a saját négyüteműjét tette be).

# A spanyolok is megpróbálták

Az angolok még a negyvenes évek végén Hispano Villiers néven a spanyolokkal blokkészítő gyárat alapítottak, ami a minimotor Soriano mellett az első ibériai robogót, a Husort @[KÉP](Images\0408.jpg) (Félix Huarte üzletember és Ricardo Soriano motorkerékpárgyártó mérnök közös vállalkozása) is ellátta erőforrással: 121 cm³, két ütem, 3 sebesség. Az első robogó jele: 201, születési éve: 1953. Erősen emlékeztet a kortárs Bernardetre @[KÉP](Images\2691.jpg) @[KÉP](Images\2692.jpg). A második a 202 Iruña @[KÉP](Images\0558.jpg) volt (Irun baszk város nevéből, 1954-57, ennek létrehozásában Soriano már nem vett részt). Ez jóval izgalmasabb vonalvezetésű volt: a benzintank elhelyezése ugyan direkt utalás a Lambrettára, de a testburkolat egyedi, szép és bátor, az előd Bernardetre emlékeztető, sárvédő tetején kuksoló reflektora helyett itt a térdpajzsból tör előre a lámpa, viszont az így fölszabadult első sárvédőre ráültették a kürtöt (ez csak náluk és a BMW-nél látható). A két változatból együtt sem készült 2 000 db.

A másik önálló spanyol próbálkozás, a Boli Cimera @[KÉP](Images\0559.jpg), még ennyit sem tudott fölmutatni. José Bolinches Valenciában próbálkozott motoros triciklik gyártása mellett ezzel a bátor formatervű, a Nibbiohoz hasonlóan forduló elejű motonetával.

A harmadik spanyol még eddig sem jutott el: az ígéretes és ötletes Febo nem került sorozatgyártásra @[KÉP](Images\0367.jpg) @[KÉP](Images\0560.jpg).

Mindhármukat a konkurencia fojtotta meg: a madridi Vespa és az eibari (szintén Baszkföld) Serveta (helyi Lambretta). A harcban vesztes Husor kénytelen volt az eladhatatlan robogóit szétszedni és a Soriano motorok gyártásánál hasznosítani, vagy a már forgalomban futó Husorokhoz pótalkatrésznek kínálni. Itt Eibarban a hatvanas évek elején készítették a spanyolok a maguk Simson Schwalbéját Motobic Stela néven: szokványos 50-es mopedmotor átalakítva turbósra és berúgósra, az eleje Vespa, a hátulja meg Lambretta Li II kinézetű @[KÉP](Images\0561.jpg).

A Montesa motorkerékpárgyár Fura néven 1958-ban a Genfi Autószalonon bemutatott egy valamit @[KÉP](Images\0562.jpg) @[KÉP](Images\2663.jpg). Hogy ez robogó-e, nehéz eldönteni. 150-es kétütemű a motor 8 LE-vel, a fordított U-keresztmetszetű önhordó test 0,8 mm-es lemezből készült. Az ülések síneken előre-hátra húzva beállíthatóak, sőt erre a sínre a tervek szerint egy harmadik ülés, vagy pótkerék lett volna kapcsolható, de csak egy csomagtartóval próbálták ki. A szériagyártást nem érte meg.

# Lohner: ahogy a csillag megy az égen

Ausztriában az első robogót a bécsi Lohner cég készítette. Magyar vonatkozás: a Közlekedési Múzeumban látható (mikor épp ki van téve) Kandó Kálmán és e gyár közös fejlesztése, a vasúti kerékbe közvetlenül, áttétel nélkül épített villamosmotor. A XlX. században hintók építésére alapított firma 1897-ben a Monarchiában elsőként autógyártásba fogott. Ferdinand Porsche ennél a részlegnél kezdte autós munkásságát: akkor épp villanyautóval próbálkoztak, ugyancsak kerékagyba épített motorral. Az első világháború frontjaira már felderítő repülőgépeket és hidroplánokat szállítottak: az övéket másolva indult a Macchi. A békét vagongyártással és villamosépítéssel kezdték, de aztán ezek mellett megint próbálkoztak autókarosszériával és repülőkkel. Egy háborúval később 1949 január 3-án visszakapván a megszállóktól az üzemüket, gyártási tapasztalataikat kényszerűségből parlagon hevertetve kínjukban utánfutókat meg lovaskocsikat készítettek. Közben két mérnökük, Richard Lohner (résztulajdonos) és Otto Kauba (korábban repülőkonstruktőr, később más osztrák robogók alkotója: Kosty @[KÉP](Images\0563.jpg), Kauba Lux @[KÉP](Images\0564.jpg)) vezetésével elkészült az első, ekkor még csővázas motorroller. Aztán átdolgozták önhordó karosszériájúra, s ezt be is mutatták az 1949-es Bécsi Vásáron. Jópofa kis darab volt és erre a látogatók figyelmét fölhívandó a cégtulajdonosi körből való csini-ifi Christiane Lohner karikázgatott vele @[KÉP](Images\0565.jpg) (ezen a képen pedig hat évtizeddel később Christiane adja át a mögötte ülő igazgatónőnek a mellettük álló Friedrich Ehn Lohner-gyűjtő és szakíró által a Bécsi Technikai Múzeumnak ajándékozott elsőszériás robogót @[KÉP](Images\2322.jpg)). 1950-ben már vásárolni is lehetett. 98 cm³-es Rotax motort kapott (a harmincas évek Sachs-blokkjának licence alapján készült), így típusjele mi más lehetett volna, mint L98, de púpos alkata miatt a sógorok csak Tevének hívták @[KÉP](Images\0566.jpg). Két sebesség, 2,25 Le, berántózsinór. 1951 elején kapott elektromos dudát, kilométerórát, ősszel pótülést. Kb. a hétszázadik darab után 1952-ben jött az L98T (Touren) változat 6 890 S-es áron @[KÉP](Images\0567.jpg) @[KÉP](Images\2473.jpg). Jobb lett az első rugózás, nagyobb az utas kényelme, hosszabb a tengelytáv, testesebb a test, merészebb a végsebesség, javult a hűtés (az előzőt hegymenetben meg-megállva hagyni kellett hűlni), viszont hátul még mindig nem volt rugózás. A 98-asokból mintegy 1 600 db készült (más forrás négyezer fölött mondja, de az sem sok).

Az L98T karosszériájának jellegét megtartva, méreteit másféllel fölszorozva 1953-ban megszületett az L200S (Super) @[KÉP](Images\0568.jpg). Ez a maga korában igazi nagyágyú volt: 8,5 Le, imponáló méretek, erőtől duzzadó, kubista idomok. A népnyelv Krokodilként emlegette. Frontrésze erősen hasonlít az ugyanekkor debütált szintén bécsi Colibri elejére @[KÉP](Images\0569.jpg). Pár példány mellé kötöttek oldalkocsit, amivel jól elboldogult @[KÉP](Images\0570.jpg) (e kalodával és három személlyel 25%-os lejtőkre is fölkúszott). Ez az oldalcsónak az építőszekrény-elvnek megfelelően hipp-hopp átalakítható volt teher-oldalkocsivá @[KÉP](Images\0571.jpg). Drága volt e robogó (13 300 S) és igaz, hogy nem volt arctalan, de nem is volt valami szép: 1955-ig csak 950 db kelt el (ebből 20 ment el oldalkocsival 18 000 S-ért).

Hogy a 125-ösök porondján megtáncoltassák a konkurens Puchot, 1954-ben előálltak egy kicsit ugyan terebélyes, de kedves és az L200S-nél könnyebben és olcsóbban gyártható szintén önhordó karosszériával, benne Rotax motorral @[KÉP](Images\0572.jpg). A lökettérfogatra utalva jelzése L125 (olykor hozzátették még: Rapid, azaz gyors). Jellemzői: 5,5 Le, nagy (tényleg nagy) zárt csomagtér az orrban, féloldali vespás elsőkerék-fölfüggesztés, jó mászóképesség (szólóban 35%, utassal 23%), dinastarter (1956-tól felárért), elől-hátul kényelmes lábtér. Utóbbiért föláldozták a sportos dönthetőséget; az amúgy is alacsonyan fekvő lábdeszkát jó szélesre vették. Van oldaltámasza, de ha nincs csurig tankolva, akár erre az alumínium peremre ráeresztve is stabilan parkolhatna (az első Vespák így, félig fektetve pihentek egy kis alu dudoron, ami a taposólemez szélére volt erősítve @[KÉP](Images\0573.jpg) @[KÉP](Images\3056.jpg) @[KÉP](Images\2779.jpg)). Magas embereknek is kényelmes testhelyzetet biztosított és még sok aprósággal kedveskedett: kívülről kezelhető porlasztó és benzincsap, nagy és könnyen levehető oldaltakarók, kormányzár és zárak a csomagtartókon. Félgömb fényszóróját eleinte közvetlenül a csőkormányra csavarozták @[KÉP](Images\0572.jpg), később meg innen két konzollal jó előre, a kormány elé nyújtották és ettől kicsit kíváncsiskodó az ábrázata @[KÉP](Images\0574.jpg). Hátulsó lámpája a második sorozattól egy koporsóforma plexibura lett @[KÉP](Images\0575.jpg), amit aztán mi magyarok a Pannoniához le is másoltunk (a KTM Mirabell szintén ezzel volt szerelve, de az osztrákokat megelőzve Angliában is készült ehhez igencsak hasonló). Ha a hátsó jobboldali egykaros kerékfelfüggesztés nem igazán indokolt kétoldali rugózását @[KÉP](Images\0576.jpg) és a puchos blokkelőrehúzós láncfeszítését (alább a Puchnál) nem vesszük, gépészetében nincs sok blikkfang, de megfogalmazása szabatos, minden rendesen dolgozik. Bemutatkozása szakmai és közönségsikert hozott. Amikor a bécsi Technikai Múzeumban először találkoztam vele, a gyönyörűségtől majdnem összecsikartam magam: csak álltam s folyt a nyálam. Egyszerre bájosan amatőr és átgondoltan rafinált (hátulja – frontja). Az elejének formáját a korábbi Lutz Autobahnrollerről mentették át @[KÉP](Images\0577.jpg), ami pedig hátuljával a Vespa oldalbuborékjait idézi elénk: idegen tollak mindenfelé. Az L125 folthatása kiegyensúlyozott, kis biggyesztményekkel nem rontották le a testes idomok hatását. Egyetlen kevéssé sikerült látványeleme a kipufogója: bár szemérmesen van elhelyezve, de műkedvelősen kiképzett hengere mégiscsak rontja az összképet @[KÉP](Images\0578.jpg).

Az L125-el párhuzamosan indult ugyanabban a bőrben az L200 Rapid (ennek ez állandó jelzője volt) változat 9,5 LE-s erőforrással: a honi Rotaxhoz hűtlenül az JLO-tól vásároltak hozzá blokkot (Typ M200V). 1958-ban a Rapidot a 280-ik példány után fölváltotta az L150, szintén ezzel a dundi külsővel: 8 Le, 4 sebesség, csak e verzión takarja egy tetszetős lemez a kormány-fényszóró együttest @[KÉP](Images\0579.jpg), 403 db. 1965-ben szűnt meg a gyártása az L125-el együtt (utóbbi száma 8 727 db). 1954-es árak: L98T 6 890 S, L125 8 480 S, L200 13 300 S, L200 + oldalkocsi 18 000 S @[KÉP](Images\0580.jpg).

Manapság Ausztriában is ritka jószág az L125 (a többi meg becserkészhetetlen), így hát elképzelhető mennyire megdobbant a szívem, mikor egy tullni (Bécs melletti) börzén a nyitás után rögtön a szemem elé került egy, ami kicsit ugyan megvénült kinézetű volt, de azt állították, hogy megy. Nyomban meg is vettem 500 €-ért. Aztán az eladónál hagytam, hogy majd a vásár végén elviszem. Szerencsémre, bár sok jobb ajánlatot kapott, hű maradt az egyezségünkhöz. Utánfutót nem vittünk magunkkal, s így az ettől aztán billegő kis Suzuki tetőcsomagtartóján jött haza (hárman tettük föl). Benzint bele, olajellenőrzés, és tényleg beindult! Jöhetett a boldog, önfeledt, olvadozó rohangálás.

1957 és '66 között készült az 50 cm³-es Sissy négyféle változatban @[KÉP](Images\0581.jpg) @[KÉP](Images\0582.jpg) @[KÉP](Images\0583.jpg) @[KÉP](Images\0584.jpg), ami nevét az akkor futó, Romy Schneidert a köztudatba berobbantó filmről kapta. Ez félig roller, félig moped, félig agyrém, vagy tán egészen az. Nem tudom, hová tették a szemüket, mikor megalkották az addig jó ízlésük eme bomlástermékét. Mintha valaki a MÉH-telepen szedte volna össze: Ni, egy benzintank! Jé, egy sárvédő! (Istenem, gyerekként micsoda kaland is volt egy-egy ilyen guberászás! Na ne hazudjak: most is.) Úgy látszik a széteső, diszharmonikus külső az osztrákokat nem zavarta, mert kb. 47 000 db-ért még pénzt is adtak (az első változat 3 790, az utolsó, ami azért már szebbecske volt, 5 865 S). Az egymáshoz nem illő karosszériaelemekből összerótt műre a gyártó büszkén mondta: Modulroller. Milyen érdekes: ugyanabban a gyárban, ugyanakkor készült az egyik legszebb, s talán a legcsúnyább robogó (ezért a címért is nagy a tülekedés). Tudom, tudom: ízlések és pofonok... A KTM gyártotta ennek belföldi riválisát, a Ponny De Luxe kisrobogót betekerőpedálos Puch bokkal (a német piacra szállítottakba berúgós Sach került) és bizony ez lendületes, átgondolt, sokkal jobban megfogalmazott formájú volt @[KÉP](Images\0585.jpg). A Sissykhez az alapból meglévő benzintankszerű levehető koffedobozon túl @[KÉP](Images\0586.jpg) vásárolható volt egy L125-öt idéző orr-csomagtartó. Egyik verzióját úgy lehetett kinyitni, mint az autók motorházfedelét @[KÉP](Images\2665.jpg) (létezett ilyen Lamrettához is @[KÉP](Images\2751.jpg)), a másik hátulról nyílott, mint az L125-é @[KÉP](Images\2666.jpg).

E pedálos robogónak volt korai tandemváltozata, amelyiken motorhiba esetén az utas is taposhatott. Osztrák sajátosság ez: a Sissy @[KÉP](Images\0588.jpg) mellett a HMW Connynak @[KÉP](Images\0589.jpg), a KTM Meckynek @[KÉP](Images\0590.jpg), a Puch DS50-nek @[KÉP](Images\0591.jpg) szintúgy volt efféle verziója. Erőltetett használhatatlanság az egész: iszonyú fárasztó a taposása a guggoló testhelyzet miatt, az utas meg előbb-utóbb le is szédül, mivel csak szokványos, tandemezésre teljességgel alkalmatlan kapaszkodója van. Ezek a szörnyűségek azért látták meg a napvilágot, mert Richard Lohnernek ugyan sikerült kilobbiznia a törvényhozásban, hogy a moped kategóriába befoglaltassék a két személy szállíthatósága, de a vízfej, hogy mutassa erejét, benyomta a szövegbe: ... egy pár redál fejenként ... Szerencsére hamar eltörölték ezt a kitételt (mármint az utasra vonatkozót, de a vezető még sokáig tekerhetett).

A Lohnernek a rollergyártás, mint ez a darabszámokból is kiderül, nem vált fő profiljává, az a villamosgyártás volt, mint például a linzi, gráci, bécsi villamosok (kooperációban a szintén osztrák SGP céggel). Ez utóbbiakból kb. negyvenévesen 2002-ben 9 db-ot bagóért eladtak Miskolc városának, és még később is küldtek párat a borsodiaknak (a profi holland közúti szállítás többe került, mint a vételár). Így aztán sokáig pár bécsi fanatikus ide járt villamosozni (a belváros hangulata is a Monarchia boldog éveit idézi).

# Puch

A robogózásba a jó nevű gráci Puch motorkerékpárgyár úgy kóstolt bele, hogy blokkot szállított az olasz SIM cég (Societa Italiana Motorscooters) és Giovanni Moretti mérnök figyelemre méltó közös művéhez, a Gran Lusso-hoz @[KÉP](Images\0592.jpg) (’Nagy Luxus’, 1951-52, de készült ugyanez a karosszéria a franciáknál négyütemű blokkal is Guiller néven). A Puch nem adhatott mást, mi lényege, s így ez és az Isoscooter ezt másoló blokkja @[KÉP](Images\2004.jpg) képviselték a robogók között az ikerdugattyús meghajtást. Ezt a rendszert Giovanni Marcellino 1920-ban szabadalmaztatta és annak megvétele után a Puch ’23-tól ’70-ig készítette (az első 250-es Csepel motorkerékpárjaink is ilyenek voltak 1950-ben). Az Ambrosini Freccia Azzurra @[KÉP](Images\0593.jpg) 1951-es bemutatkozásakor az erőt szintén egy ikerdugós Puch adta (125 cm³), de a sorozatgyártás már 150-es Sachs egyhengeressel indult ’52-ben.

E besegítés után Puchék is megalkották (épp jókor, 1952-ben) a maguk rollerét, ami ha nem is volt csúcs, de a márkához méltóan nem volt gyengébb a kor színvonalánál (a vezető tervező Walter Kuttler volt). Az ikerdugattyús rendszert, belátva annak a konstrukciós adottságon túl még a robogótest zárt tere miatti hűtési nehézségeit és viszonylag drága voltát, a saját rollerjüknél már nem alkalmazták, hanem egy bár gondosan tervezett és készített, de mégiscsak egyszerű és olcsó laposdugattyús egyhengerest tettek be @[KÉP](Images\0298.jpg). A turbóhűtésről való lemondás az alpesi ország terepadottságiai miatt föl sem merült. Ez a blokk a 125-ös kategórián belül is nagyon kicsire és könnyűre sikerült, de ez mégse ment a minőség rovására. Korszerű elvek alapján tervezték: a forgattyús terét a lehető legkisebbre vették, ami sonka ebbe belefért, az nem lendített sokat (azt a forgattyústéren kívüli lendkerékre bízták), csak a rázást csillapította, így a dugattyú alatti minimálisra csökkentett üregben szíváskor jókora légritkítás következett be, ami aztán a nagy huzattal igen finom porlasztást adott: mivel a hatásfok javult, a teljesítmény nőtt. A forgattyústér minimalizálásának volt másik útja is, amit pl. az MZ-motoros NDK-s rollereknél látunk, hogy nincs külső lendkerék, csak öklömnyi dinamó, a főtengely sonkái viszont nagy lapos korongok és a bennük kialakított kiegyensúlyozás miatti üregeket lemezekkel lezárták, ezzel kisebbíttve az elősűrítő teret. Az Osa is ilyen, hisz az is DKW-származék.

A robogót magát teljes mivoltában szépnek ugyan csak a harmadik Gösser után lehetett mondani, de azért nagyon karakteresen festett @[KÉP](Images\0595.jpg). Egy, a gépészetét igencsak méltató korabeli francia szakíró a kinézetről és a hangról csak ennyit tartott érdemesnek följegyezni: önjáró betonkeverő. A tornyosan fölhúzott lámpafej résezettsége miatt úgy nézett ki, mint egy kopoltyús őslény @[KÉP](Images\0596.jpg), őshalas az ülések alatti kettős luksor is @[KÉP](Images\0597.jpg) (ingola @[KÉP](Images\2365.jpg)), a kétrészes kormány a kuplung- és fékkarokkal meg úgy hatott, mint egy agancs. Lökhárítóként az RL verzión (Roller Luxus) az első sárvédőn egy nagy, stilizált madár hasította büszkén a szelet @[KÉP](Images\0598.jpg): olyan, mint némely diadalmas mozdony szárnyas orrjelvénye (a mi Ikarusz-emblémánk is innen ered, de mind visszavezethető a római légiójelvényekre: erő, hatalom, fenségesség, meg Jupiter sarkára: gyorsaság). A francia fricskát talán azért kicsit érdemtelenül kapta, mert vannak rajta kifejezetten finom részletek is: a térdpajzs közepén lehúzódó pagodatető-metszetű széles borda @[KÉP](Images\0599.jpg), vagy a két darabból hegesztett testburkolaton a gerincvarrattal párhuzamosan futó törések elegáns ívelése, ami persze merevítette is az üléseket hordozó kupolarészt @[KÉP](Images\2668.jpg).

A gyártási sort indító R 125 első szériája meglehetősen spártai volt: se kilométeróra, se utasülés, se pótkerék, se láncbura @[KÉP](Images\0595.jpg). A korai sebességórátlan lámpafejért a mai gyűjtők torkokat vágnának át, de nincs @[KÉP](Images\1016.jpg).

Az exportálási kísérletek a nem pont rövid és hómentes teleiről híres Svájcban is némi sikerrel jártak az alábbi módon. A háború után az ottani Condor motorkerékpár-készítő cég igazgatója segített hazahozatni Franciaországból a Puch helyettes igazgatója franciáknál elesett fiának holttestét, s a köztük kialakult emberi kapcsolat volt a vállalatok együttműködésének alapja. A dolog motorja pedig ez: Svájcban 1952 első 7 hónapjában 7 000 Lambretta és 7 500 Vespa kelt el (ezek mellett még 26 000 motorbicikli). 1953-ban Courfaivre-ben (francia-Svájc) be is indult döntően eredeti alkatrészekből az összeszerelés @[KÉP](Images\0600.jpg) és ebben az évben 809 készült el. Eztán egyre kevesebb saját munkát végeztek rajta, egyre készebbre szerelt egységeket vettek, a végén már csak föltűzték rá a jelvényüket @[KÉP](Images\2251.jpg) és 1962-ig árulták @[KÉP](Images\2669.jpg). E tíz év a kitartás szimbóluma is lehetne, ugyanis össze-vissza 2 269 darabról van szó, ami az első-évi 809-ről egyenletesen 4-re csökkent. Nagy kaland. Később a helvéteknek a Neckermann kereskedelmi lánc Condor néven kínálta a lengyel Komar mopedet @[KÉP](Images\2250.jpg). No comment.

A gráciaknak az otthoni hűséges piac mellett robogóikból Belgiumban, Dániában, az NSZK-ban, Hollandiában, Franciaországban @[KÉP](Images\2218.jpg), Argentínában @[KÉP](Images\2219.jpg), Finnországban @[KÉP](Images\2217.jpg) és Angliában @[KÉP](Images\2216.jpg) @[KÉP](Images\2670.jpg) is sikerült elpasszolni.

Még egy furcsa exportról: az amerikai Allstate kereskedelmi hálózat, aki a katalógusból rendelt terméket postán küldte ki, saját márkanevén árulta az USA-ban a Vespákat @[KÉP](Images\2531.jpg) @[KÉP](Images\2532.jpg), Cushman robogókat (amúgy a Cushman is terítette a Vespákat @[KÉP](Images\2272.jpg)), Puch robogókat és motorkerékpárokat. E cég megrendelésére szállított a Puch egy Európában forgalomba nem került olcsó kis motorbiciklit az R 125 turbós blokkjával @[KÉP](Images\0602.jpg) @[KÉP](Images\0603.jpg) (később az SR150-ével @[KÉP](Images\2673.jpg)), hátul rugózás nélkül, egy üléssel, féloldalas fékdobokkal Sears név alatt (’ravasz’ elsütőbillentyű értelemben). E kereskedelmi láncnál ez a kis korszerűtlenség az ötvenes évek közepén 350 $ volt, a második változat már csak 294, a konvencionális Puch 175 ikerhengeres motorkerékpár 475, a 125-ös Vespa 440, hozzá oldalkocsi 132, teheroldalkocsi 80-100, a Cushman scooterek 255-295 $.

A Puch kezdetben 125-ös, majd 150-es motorral látta el furcsa rugózású robogóit: a hátsó villa lengése az alváz alá hosszirányba fektetett két spirálrugót nyomogatott @[KÉP](Images\0604.jpg). Emiatt a váz szokatlanul lapos és kurta lett, s így az utasok és a csomagok terhét a nagy testburkolat viselte, ami egy, a vezető sarkai közt elhelyezett csapon fordulva előrebuktatható volt, s így a teljes gépészet áttekinthetővé vált @[KÉP](Images\2221.jpg). A teherviselés módja egyébként más márkáknál általában az volt, hogy közvetlenül az ülés és a burkolat alatt húzódott a csőváz emelt hátsó része és erre támaszkodtak az ülések. Archaikus, de pontos volt az R/RL/RLA modelleken a sebváltás a bal markolattal, ám nem bowdennel, hanem többször áttételezett rudazattal @[KÉP](Images\0605.jpg). Az ős-Vespa is ilyen volt @[KÉP](Images\0606.jpg) @[KÉP](Images\2854.jpg) és elvétve máshol is látható: nem olcsó rendszer, ritkán is alkalmazták (pl. Motobécane Moby @[KÉP](Images\0607.jpg), Aermacchi Cigno @[KÉP](Images\0608.jpg)). A hűtőlevegőt az R-nél a henger után még csak egyszerűen elengedték @[KÉP](Images\0298.jpg), de ez kifújva a réseken, nyáron pirította az utas jobb bokáját, hát később egy lemezdobozkába kanalizálva a blokk alá fújatták @[KÉP](Images\2323.jpg). A Bitri @[KÉP](Images\0609.jpg), a Maicoletta @[KÉP](Images\0610.jpg) és a Heinkel Tourist is így tett @[KÉP](Images\2675.jpg).

A szeretet biztos jele a becenév. Az osztrákok az R/RL/RLA (1952-57) típusokat, mivel azokat az első pár világoskékre festett után (nagyon rövid ideig a párhuzamosan készített 150TL motorkerékpár bögrekék festékét fújták erre is) 1954-ig, a tejeskávészín megjelenéséig csak aszottfű-színben lehetett kapni, olyan árnyalatban, mint nálunk az ötvenes évek konyhakredenc-zöldje volt, Zöld Heinrichnek (a zöld rabszállító kocsiknak volt ez a becenevük) vagy Levelibékának (Laubfrosch), az elől Earles-villával ellátott és magasabbra épített SR/SRA (1957-68, de az utolsó évben már csak három készült) variánsokat pedig enyhe félmosollyal Országúti Cirkálónak (Straßenkreuzer) hívták, de jó rugózása miatt a Schwingeroller is járta @[KÉP](Images\0612.jpg) (a Schwinge himbát jelent, rámutatva az első villára). Emezeknél nőtt az erő, javult a hűtés, csillapultak a keréklengések, bowdenes lett a váltó működtetése, a praktikus szerkezetet megtartva az igavonós megjelenést büszke első traktus váltotta föl és a bőséggel rápakolt díszek sokkal mutatósabbá tették. A fogadtatása mégsem volt oly lelkes, mint az előző generáció tagjainak (azokat volt, hogy több mint egyéves előjegyzésre lehetett csak kapni, R, RL, RLA 84 499 db, SR, SRA 34 991 db), mert a vevők ekkor már kacsintgattak az ugyancsak 1957-től kapható Steyer-Puch 500-ra @[KÉP](Images\0613.jpg). Árak: 1952-ben az induláskor az R 8 460 Schillingbe került, de 1954-ben, hogy elszakadjanak a versenytárs Lohner L125 8 480-as szintjétől, már csak 7 800-at kértek az RL-ért, a kicsit dísztelenebb és akkutlan R ára pedig 6 900 Schillingre apadt (ezt a változatot ekkor már nagyon kevesen vették). A sikeres kiszorítósdi után 1957-ben az SR 8 500-at ért (következő jelentős konkurense, az NSU Prima III KL 10 300 S-es viszonylag magas ára tette ezt lehetővé), aztán '60-ban már 9 190-et kóstált, az SRA pedig 10 240-et, így aztán a Steyer-Puch 23 800 Schillingért már nem is tűnt olyan elérhetetlennek. A FIAT úgy adta viszonylag olcsón a licencet, hogy a Steyer-Puch komoly piacra nem kerülhet kiszállításra: sejthették, hogy a minőség jobb lesz az övéknél. Hozzánk hoztak párat a hatvanas évek legelején és az egyik miatt izgulhattam is, mikor 1979-ben egy kolistársam vakmerően ráhajtott vele Győrben a Duna jegére, ott őrjöngött vele és így ő lett köztünk a király.

Az utolsó SR-szériákon már a kísérletezési hullám után letisztult műszaki megoldásokat láthatunk. Például sokáig a láncfeszítést úgy oldották meg, hogy a hátsó villába fixen beépített kerékhez képest előbbre húzható volt a blokk @[KÉP](Images\0614.jpg) (úgy tűnt ekkor, ez nemzeti sajátosság: a vetélytárs Lohner L125 is ilyen volt, de pár évvel később az 501-es Čezeták is hasonlóak lettek @[KÉP](Images\0615.jpg)). Ez ugyan meghökkentően szellemes, de mivel az alvázcső egyben a kipufogódob is volt (!), a kettő közti teleszkóposan kihúzható kapcsolatot, bár dolgoztak rajta, de soha nem tudták gázbiztosan megoldani @[KÉP](Images\0616.jpg). E Puchok alja merő szutyok, a Lohnernél és a Čezetánál a kipufogó a blokkal együtt mozdult, ezért azok sokkal tisztábbak (a kokszlerakódás eltávolításának hagyományos módja, a kipufogó kiégetése itt szóba se jöhetett, ezért a tulaj spéci piszkavasat készített és azzal vakargatta a lerakódást). Így aztán a technikában egyet visszalépve a hosszúkásra lyukasztott végű, hagyományosabb lengővillát rakták bele az utolsó példányokba @[KÉP](Images\2676.jpg). A ropogó kipufogózaj (az önjáró betonkeverőnél említve) egyébként is komolytalanul hatott egy „cirkálónál”, ezért a már stabilan beépített kipufogókönyökhöz oldalt egy tágulóedényt kapcsoltak, s így nyelették el a recsegést @[KÉP](Images\1128.jpg). Extraként lehetett kérni lábváltót, pótkereket, csomagtartót, egybeülést. A típusjelölésekben az „A” az önindítóra utal (Anlasser). Az utolsóknál a motor rezgéseit gumibakokkal szelídítették meg és ugyancsak gumiágyat kapott a kormány, hogy hosszú úton se zsibbadjon el a remegéstől a kéz. Csak a vázhoz rögzített blokkoknál okozott a rezgés problémát, ahol a teljes hajtásláncot gumipogácsákra rakták (Heinkel Touristok a vége felé @[KÉP](Images\0617.jpg) és ezen utolsó Puchok), vagy szilentblokkban csapozva rugózott egyben az egész aggregát (a Vespa szinte a kezdetektől @[KÉP](Images\0618.jpg), a Lambretta az Li sorozattól @[KÉP](Images\0619.jpg), NSU Prima III és V @[KÉP](Images\0620.jpg)), ez nem volt gond (a Tünde szilentblokkjai sajnos túl kicsik voltak a hatékony rezgéscsillapításhoz @[KÉP](Images\2677.jpg)).

Mikor vagy tizenöt éve egy kamaraerdei börzén először szembetalálkoztam ezzel a varanggyá varázsolt herceggel (R 125), nyomban meg akartam csókolni, de már elkelt 25 000 forintért és hiába ígértem az új gazdának kétannyit. Az örvendetesen szaporodó számú magyarországi példányok döntően az ausztriai lomtalanításokból kerülnek ki. Az én első Puch R 125-öm is gyalázatos állapotban kapott nálam menedéket, de Füzes Márton márka- és lelki társ sokat segített másolni való alkatrészek kölcsönadásával, amiket sikeres vadászatok után mostanában eredetiekkel cserélek ki.

Ausztriában, abban a magas hegyekkel szabdalt országban kispórolták a negyedik sebességet. Kár. Érezték ők, hogy bibis a dolog, hát lépten-nyomon azt hangsúlyozták, hogy milyen lapos a nyomatékgörbe, ami a motor rugalmasságát mutatja: közepes fordulaton is hasonló erőt ad le, mint magason (a Lambretta J100-nál is büszkélkedtek ezzel @[KÉP](Images\2343.jpg)). Hegymászóképessége meg egyébként megegyezett a konkurens Lohner L125-ével. Persze ezeken a rollereken már nem segített, de később még a legtöbb ötvenesükbe is beletették a negyediket, s így azok a plafonra is fölmásztak: az egyest rövidebbre vehették és a többit okosan elosztva kisebb nyomatéki lépcsőket kaptak. Példa erre a KTM Ponny-II Puch blokkal @[KÉP](Images\0621.jpg) (a képen oldalajtó nélkül), meg az 1960-tól készített Puch DS50 és DS60 kompakt kisrobogóik (sajnos csak félig-meddig robogók) @[KÉP](Images\0622.jpg). Utóbbiakkal jelentős bel- és külföldi sikert arattak, a termék Európa-szerte könnyen eladható volt, sőt az előbb emlegetett Allstate cég Cheetah (’gepárd’) néven terítette az USA-ban 279 $-os áron (háromsebességes váltóval is kapható volt).

Emlékezzünk, micsoda nyomor volt kétsebességes mopeddel hegyre menni (esetemben Riga-Bükk reláció): jól kihúzattuk egyesben, aztán a kettes reménytelenül nem bírta, vissza egyesbe és csak hallgattuk a motor üveghangját, ami nekünk is fájt.

# HMW meg a Maya

A HMW (Halleiner Motorenwerke) mopedgyárat 1948-ban alapították a Salzburg melletti Halleinban (az itteni gyártás 107 053 db). Az ötvenes évek közepéig nagyon jól ment a bolt. A termelésük 60 %-át exportálták: fő piacuk Hollandia volt, de Európán kívül észak- és dél-Afrikába, Hawaiira, dél-Amerikába szállítottak. Azután náluk is érződött a konkurenciaharc keményedése, ráadásul egy nagytétű pert elvesztettek a Victoriával szemben, aztán belefogtak egy szupergyár építésébe Kottingbrunnban, amire a gatyájuk per utáni maradéka is ráment. Előre akartak menekülni, de balul ütött ki ez is. Az 1960-as termelésük a négy évvel előbbinek csak a tizede volt.

Első rollerjük a Bambi @[KÉP](Images\0623.jpg) @[KÉP](Images\2679.jpg): 75 cm³, 3,2 LE, turbóhűtés, kétsebességes váltó (ezt a blokkot kismotorba is szerelték, persze ott menetszélhűtéssel), 55 km/ó, 3,00X12”-os kerekek, túlméretezett, de így aztán bivalyerős dobfékek, 1955-től ’58-ig készült. A Cosmopolitan Motors, egy Egyesült Államokbeli kereskedelmi cég kínálta a Parilla termékeit és mellékesen Cosmo Scooter néven a Bambit is @[KÉP](Images\2678.jpg).

Második a Conny @[KÉP](Images\0624.jpg): 50 cm³, 2,2 LE, turbóhűtés, ez már háromsebességes (1959). Bár a Conny változatosabb színösszeállítású volt (a világosszürkéhez kék, zöld, piros, fekete volt párosítva), viszont a Bambi ruhája sokkal igényesebb, kidolgozottabb. A németek Pancsoló Kislányának, az édi-bédi Cornelia Froboess-nak a beceneve volt Conny (a csengése olyan, mintha Nusi helyett azt mondanák: Nuszika). Mivel az ötvenes kisrobogójukat amúgy is e táncikáló generációnak szánták, aláírtak Corneliával egy névhasználati szerződést és a reklámértékkel is bőven bíró 16. szülinapi buliján (1959) megajándékozták egy druszájával @[KÉP](Images\0625.jpg).

1962-ben tönkrement a vállalat. Végakkordként a Perzsiával kötött szerződésnek megfelelően megraktak egy hajót Connyval, de az út közben elsüllyedt. Hát ennyi.

Grác elővárosában, Gratkornban próbálkozott a Druschkowitsch, Orechovsky & Co cég rollergyártással: ez lett a Maya @[KÉP](Images\0626.jpg). Mint a fent említett Conny, lepkesúlyban indult e remekbe szabott öltözékű kicsi robogócska is (50 cm³). Friss idomai öntudattól, büszkeségtől, bátorságtól dagadnak és a jövőről mesélnek @[KÉP](Images\0627.jpg) (1957). Sok szépen domborított lemeze, féloldalas könnyűfém hátsó fölfüggesztése költségessé tette és így a 4 700 Schillinges ára nem sok hasznot tartalmazhatott, valamint a 2,50X8”-os kerekei nem adtak neki elég stabilitást, így jelentéktelen volt jelentéktelen a példányszám: kb 300 db. Bár súlytalan, de gyönyörű villanás volt. Meghajtásnak egy HMW mopedblokkot tettek be, aminek hűtése nem igazán volt megoldva.

# A britek beszállnának:

# DKR, Bond, Dayton, Phoenix, Sun

Nu (Nem nu, hanem ni!), a robogó-őrülést konzervatívan megvető tekintélyes (dölyfös) angliai motorfirmák, mert jól ment a biznisz, kaptak észbe utoljára (kb. velünk, szocikkal egyidőben, vagy még később). Mikor az ötvenes évek végén a motorpiac válsága már náluk is jelentkezett, kényszeredetten belefogtak ugyan végre a gyártásba, de a szigetországi piacot ekkor már kikezdhetetlenül uralta a Lambretta és a Vespa. Pár ébredező, többnyire kis brit cég, ha az olaszok falát nem is tudta áttörni, de azért elért néhány korlátozott hatású győzelmet.

Például a DKR (alapítók neveinek kezdőbetűi: Barry Day, Cyril Kieft, Noah Robinson), amelyik kifejezetten scootergyártásra jött létre (Kieft Formula III versenyautókkal is próbálkozott). Eleinte a német luxusroller TWN Contessát árulták Kieft @[KÉP](Images\0628.jpg), az ugyancsak német Hercules 200-at Prior Viscount (nemesi cím: első algróf, 217 £) néven @[KÉP](Images\0629.jpg) (a különbség csak ennyi: a TWN és a Hercules által közösen alkotott robogó gyomrában a Contessa esetében sajátkészítésű, féloldali merevkaros-lengős a blokk @[KÉP](Images\2680.jpg), míg a Herculesnél a fixenülős Sachstól vett blokk mögött kétoldali villa leng @[KÉP](Images\2681.jpg)). Később saját scootereik elkészítésénél a Hercules volt a minta: a váz, a térdpajzs, a testburkolat, a blokk elhelyezése szinte pont ugyanaz, csak épp a Sachs helyett betett Villiers motor miatt a lánc lemezburája baloldalra került @[KÉP](Images\2683.jpg) @[KÉP](Images\2682.jpg). Az önállóság látszata miatt műkedvelősen sután átgyúrt első traktus bizony nem lett szebb az eredetinél: a látvány olyan orrnehéz, mint egy ámbrás cet @[KÉP](Images\0631.jpg). Nem csak az egyéni jelleg adása miatt alkották ilyen böhönyére az orrot, hanem ebben tudták elhelyezni egész magasan a benzintankot, amit a porlasztó nagyon föntre került mivolta kívánt. 1957-ben dobták piacra a 162 £-ért nem is drága 150 cm³-es Dove típusukat (’galamb’, 3 sebesség, berúgó), amit '58-ban követett a Pegasus (ugyanaz, csak Siba önindítóval, 177 £), a Defiant (’dacoló’, 4 sebesség, 200cm³, önindító, 8,4 Le, 189 £), meg a nagyágyú kéthengeres 250-es Manx (’Man szigeti’, utalva az ottani embert, motort felőrlő versenyekre - bár nyilván nem erre gondoltak, de jelent egyféle farkatlan macskát is). Ezek inkább csak a lemez alatt különböztek egymástól: belül háromféle Villiers dohogott @[KÉP](Images\0632.jpg). A jól választott mintától jó stabilitást örököltek, sőt az ő első villájuk és annak csillapítása valamivel jobb is lett a Herculesénél. Meglepő, de valamelyest népszerűek voltak annak ellenére, hogy kinézetük bár felejthetetlen, de szépnek nem mondható. Ráadásul a lemezmunka néhol oly igénytelen, mint egy villanyszerelési dobozé (a térdpajzs mögötti ládikára @[KÉP](Images\0633.jpg) és a levehető oldaltakarók primitív résezésére gondolok @[KÉP](Images\0634.jpg)). A piac reagálása néha kiszámíthatatlan: a sikeren fölbuzdulva a Dove mintájára készült még az ugyancsak brit Excelsior Monarch Mk I @[KÉP](Images\0635.jpg) (a későbbi Mk II-nek meg az eleje szakasztott TWN Contessa, de a testburkolat és gépészet saját @[KÉP](Images\0636.jpg)). 1960-tól volt vásárolható a ’66-ig gyártott, teljesen új kinézetű DKR Capella típus 150-es, 175-ös és 200-as változatban berúgóval vagy önindítóval 144 és 173 £ közötti áron @[KÉP](Images\0637.jpg). Ennek vonalai erősen igazodnak a brit vevők által nagyon kedvelt, az aktuális divatot meghatározó Lambretta Li II-höz @[KÉP](Images\0638.jpg). Látszik, hogy a formatervező kínlódott: elvárás volt, hogy modernebb legyen (kockásabb), de mégis olyan legyen, de pont olyan mégse lehetett és e miatt csak kis rés nyílt az önálló gondolatoknak. Így lett az attribútuma a hullámlemez-tetejű első sárvédője, ami engem a bojtorjánhal fejére emlékeztet. Nevét a hatodik legfényesebb csillagról kapta.

Lawrence Bond még a háború végén belefogott egy primitív, háromkerekű miniautó tervezésébe. 1948-ban gurult is a 125-ös motorú háromszemélyes törpe. Ekkor megkereste a Sharps Commercials céget, hogy a gyártáshoz nem adnák-e bérbe az üzemüket. Nem, viszont megvették a licencet és ők készítették aztán sokáig az emlékezetes szegényember-autót @[KÉP](Images\0639.jpg). Bond ezt a pénzt az egyszerű és meglepően új elvek alapján fejlesztett scooterébe fektette (talán inkább kísérleti járgánynak kéne mondani, mert se robogó, se szokványos motorkerékpár, se semmi egyéb @[KÉP](Images\0640.jpg)). Repülőgépes előélete kiütközött: a teherviselés egy ellipszis keresztmetszetű alulemezből hajlított, enyhén kúpos csőre lett bízva, amire pop-szegecseléssel rögzült a többi alu lemezszerkezet. A Minibyke motorja egy 98 cm³-es kétsebességes kormányváltós Villiers lett. Rugózása nem volt, a 4,00x16”-os gumik igyekeztek ennek hiányát pótolni. Nem tudták. Az 1950 januárjában kezdett árusítás után gyorsan szétrázódtak a szerkezetek, és áprilistól előre teleszkópokat kellett betenni @[KÉP](Images\0641.jpg). Decembertől már 125-ös JAP blokkal is kapható volt Deluxe jelzettel. Pár darab eljutott USA és Japán piacára is. Az 1953 augusztusi leállásig 520 db készült. Eztán Bond és cége mással próbálkozott, például üvegszálas műgyanta motorcsónakkal és a jet-ski elődje mini kéttestű motoros szörffel @[KÉP](Images\0642.jpg). Aztán 1957 szeptemberétől megint nekigyürkőztek a robogók termelésének: P1 @[KÉP](Images\0643.jpg) (150-es, 3 sebesség, lábváltó, Siba dynastarter, excenteres-villahátratolásos láncfeszítés (a Peugeot is ilyen), levehető oldaltakaró idom, kerékkel forduló első sárvédő), P2 (’58 júniustól, 200-as, 4 sebességes, a többi ugyanaz), P3 @[KÉP](Images\0644.jpg) (’59 szeptembertől, mint a P1, csak egy darabból készült a buktatható testburkolat, merev az első sárvédő és kicsit más a kormánycsap dőlése), P4 (’60 augusztustól, mint a P3, csak a nagyobb motorral, mindet Villiers blokkok hajtották). Ezek már valamicskével kapósabbak voltak: P1 és P2 943 db, P3 és P4 386 db. A terjedelmes műanyag idomok korszerűséget, erőt, önbizalmat, biztonságot sugároztak.

A Dayton a többi angliaihoz képest viszonylag korán, 1955-ben ébredt. Albatross néven kis különbséget mutató egyedi jegyekkel egész család mutatkozott be @[KÉP](Images\0645.jpg): erős Zündapp Bellás beütés, 125-175-200-225-250-es Villiersek (a 250-es kéthengeres), variálgatott első sárvédő és villa @[KÉP](Images\0646.jpg) @[KÉP](Images\2393.jpg), mérsékelt ízlés, nehezen átléphető hűtőalagút. Túl későn, 1959-ben mutatkozott be az ezektől sokkal nézhetőbb Flamenco már robogósan mélyen vezetett vázcsővel és olaszos folthatással, de a szűkülő piac és a lebírhatatlan itáliai konkurencia ennek a kellemesen lágy ívelésű scooternek csak egy év agóniát tett lehetővé @[KÉP](Images\0647.jpg).

Az ötvenes években a James Motor Cycles szorgalmasan gyártotta Villiers blokkal a kispénzűeknek kis motorkerékpárjait @[KÉP](Images\2011.jpg) és mikor a keresletcsökkenés rászorította őket, 1960-ban előálltak az SC1 robogóval @[KÉP](Images\2684.jpg) (150 cm³, 3 sebesség). Az esztétikailag finoman megoldott részleteket darabos megoldásokkal keverve ugyan, de dícséretesen továbbvitték a korábbi motorjuk jellegzetes lemezelését @[KÉP](Images\2012.jpg). Mindhiába, ez is későn jött. Kínjukban a 165, majd 149 £-os árat 1962 végén a négysebességes SC4 változatnál leengedték 129-re, de már ez sem segített és 1964-ben abbahagyták a robogógyártást.

A H. B. Engineering cég Phoenix típusai (1956-64) szintúgy Villiersekkel voltak meghajtva @[KÉP](Images\0648.jpg). Olyik eleje kiköpött Goggo 200 Luxus, hátul meg 1958-tól műanyagból volt a burkolat @[KÉP](Images\0649.jpg). 150 cm³-es blokkal indultak, aztán bővítették a kínálatot és százasokat, kétszázasokat, kettőötveneseket is építettek be, sőt a scooterek kövérbertáját is ők csinálták: Phoenix T325 Super de Luxe, két henger, 325 cm³, 17 LE (nyugodtan szerelhették volna hernyótalppal is). Ezt persze oldalkocsi mellé ajánlották. 1960-ban egyszerre 14 változatot gyártottak @[KÉP](Images\0650.jpg).

Ezek a brit nekifutások az ország jelentőségéhez képest mégis csak lufik voltak és a vásárlók sokáig hiába várták a léghajókat. De aztán a rangos Sun 1957-ben végre útjára indította a The Geni modelljét @[KÉP](Images\0651.jpg) (’dzsinn’, 98 cm³, ez még csak ízlelgetés, ujjgyakorlat, leginkább egy nyápic Dayton Albatross). 1958-ban a csak vigyázzállásban mondható nevű Raleigh megvette a céget, hogy aztán fintorogva, de tovább gyártsa a scootereket. 1959-ben még a programban szerepelt az Overlander (’terepjáró’, 250cm³) motorkerékpár is, de a következő évtől e gyárban már csak robogók készültek. 1959-ben még egy robogó született, a SunWasp @[KÉP](Images\0652.jpg) (így egybe, a wasp = darázs, 175cm³). Ennek gyártósorán bérben építették a SunWasptól nem sokban eltérő Dayton Flamenco @[KÉP](Images\2685.jpg) és a Phelon & Moore cég Panter Princess @[KÉP](Images\0653.jpg) @[KÉP](Images\2686.jpg) (’párduchercegnő’, az eleje szemérmetlen Lambretta-lopás) típusait. 1961-ben bezárt a gyár, de a Raleigh (Vigyázz!...Pihenj!) a termelést saját üzemébe átvette, és négy változatban még 12 hónapig készültek a scooterek. A BSA és a Triumph közös kalandjáról már szóltunk, a Velocette-ről szintúgy. Ha már nem emlékszik, az egyik ujját tegye ide × , a többivel meg lapozzon vissza. Peremfeltétel: minimum két ujj, esetleg bravúros láb vagy villás nyelv.

Az igazsághoz tartozik, hogy közvetlenül a háború után azért angol földön is voltak erőtlen próbálkozások a scooterek elterjesztésére: az ejtőernyős Welbike @[KÉP](Images\2871.jpg) békében tovább készített változata a Corgi @[KÉP](Images\0654.jpg) (egy sebesség, 98 cm³-es Excelsior motor, rugózatlan kerekek, 66 £, 1951-ben az MK IV változat már kétsebességes és elöl rugózik), valamint a Swallow Gadabout @[KÉP](Images\0655.jpg) @[KÉP](Images\2471.jpg) (’csavargó’, 10 évvel korábbi amerikai forma, 125-ös Villies, 103 £, 1946-tól 1951-ig gyártogatva).

# Jugoszlávia, mikor az erő vele volt:

# Pretis, Galeb, Švrća

A Szarajevó melletti Vogošćában döntően német jóvátételből épített és berendezett Pretis hadigyárnak (Preduzeće Tito Sarajevo = Tito Vállalat Szarajevó, de a lé forrása miatt az ott dolgozók csak Hitleri Pénzverdének mondták) jutott az a szerencse, hogy megkerülendő a gazdasági okokból nehezített importot 1957-ben az NSU-val szerződést írhatott alá, s ennek alapján első járműves próbálkozásként csekély példányszámban e gyárban megkezdhették eredeti alkatrészekből a Prima D összeszerelését @[KÉP](Images\0656.jpg). Na, az már végképp nem tetszett az Innocentinek, hogy a tőlük orzott licencet a németek még tovább is adják. A jugók nagyon hamar le is álltak vele, de azért ajándékként Jovanka Broznak, Tito feleségének még jutott belőle. 1957-től 250-es NSU Max motorkerékpárokat is gyártottak kizárólag a rendőrség (Milicija, előtte honi gyártású 250-es Puchokat használtak) és a katonaság részére (ezek kiöregedése után a katonák 2 000 db 500-as egyhengeres Moto Guzzit kaptak). 1961-től készítették az ugyancsak az NSU-tól származó Maxi 175-ös motorkerékpárt, meg a Prima lll és V robogókat @[KÉP](Images\0657.jpg) @[KÉP](Images\2003.jpg), s ezekhez gépeket is kaptak részegységek gyártásához, amikért az NSU-nak Prinz alkatrészekkel fizettek. Mikor 1963-ban a németek már lassan ráuntak a rollerekre, vagyishogy egyre jobban rákaptak az autókra s az NSU is az autógyártásra rendezkedett be, a fölöslegessé vált komplett gyártósorok átszállítására is sor került (nem csak a robogó-, pedig előtte ő volt a világon a legnagyobb, a motorkerékpár-gyártással is fölhagyott). Persze nem mindent egyedül a Pretis @[KÉP](Images\0658.jpg) állított elő, például a váltót és a „differenciálművet” (lásd az NSU címszónál) a rakovicai (Belgrád elővárosa) Május 21 Gépgyár. Kérdeztem egy szerbiai bácsit, emlékszik-e még a robogójukra: „Ja igen, a Pretis! Tologattam eleget. Az anlasserrel mindig baj volt.” A helyzet nem ilyen borús, nem volt az rossz robogó, a motorokkal együtt még németországi reimportra is került, sőt Svédországba is jutott pár belőlük.

A kispiaci Szabados László földműves, akitől a legszebb Pretist vettem, azt mondta, annak idején hallott ő is arról, hogy a németek gyártottak berúgós, akku nélkül is működő Primát. Bánta is, hogy ilyen nem volt kapható Jugoszláviában (ott is nehéz ügy volt az akku, meg azok ekkor még nem is voltak hosszú életűek, bár e téren a jugó Trepča márka később már felénk is jól csengett). Ő a robogót második autóként használta, mert ugyan volt egy óriási Cadillac-je (ha 1960 körül autót akart valaki venni, ott se tudott válogatni, le kellett csapni arra, ami adódott), de azt üzemeltetni is kellett (V8, 4 000 cm³), és így kényszerült egy szaladj ide – szaladj oda munkára alkalmasabb robogót vásárolni: a szabadkai piacra ezzel hordta a barackot (jobbról-balról, meg a csomagtartón egy-egy láda), de a betakarításnál már a Cadillac segédkezett. Ahhoz se nagyon volt akku, ezért az irdatlan nagy hűtőn készített egy lukat, s így kurblizhatóvá alakította a motormonstrumot (a kis kompresszió, a nyolc henger és a jó gyújtás miatt könnyen ment).

Szembeszomszédja, a noszai Gordos István is vett egy Primát (az utca másik oldala már Noszához tartozik). Amikor a hatvanas években sorkatonaként az olasz határon Nova Goricában szolgált, a bátyja őt meglátogatandó az öcsi Pretisével végigbrümmögte a nem is kicsi Jugoszláviát. Nemrég mesélte, hogy kétszeresen is pezsdítő napi élmény volt a túloldalon goriziai és emitt Nova goricai fiúkat hátulról szorosan beléjük karoló lányokkal Vespáikon futkosni látni (csencselés eredményeként a jugó oldalon is akadt Vespa, a pincémben is kuksol belőlük egy 1953-ból való). Leszerelés után dolgozni, udvarolni járt robogójával (motorozni tudó lány lett a feleség, arrafelé sok nőnek van A kategóriás jogsija), ami meg mára még robogójából maradt, azt megkaptam. Tibor fia lelkesen segít nekem Pretisek felkutatásban, de talált már 1955-ös Zündapp Bellát, Vespából az előbb említett '53-as 125-öst, '60-as 150 GS-t meg '55-ös Messerschmitt alfajút (utóbbi kettőre nem volt pénzem).

A Pretis gyár nem ijedt meg a lehetetlennek tűnő feladatoktól, és később kis sorozatokban az alábbi autókat is készítette: NSU Prinz 1000, az NSU-Volkswagen fúzió után VW Buba (’bogár’, de Buba Švaba-ként emlegették = svábbogár, 1970-től ’76-ig 31 667 db kizárólag a jugó piacra), Golf (ez volt a legsikeresebb dobásuk) és Jetta. Ekkor nevük már TAS = Tvornica Automobila Sarajevo, 49 %-ban pedig a VW volt a tulajdonos. Aztán vállalkozó szellemüket a történelem (jugoszláv belháborúk), majd a tőkehiány megtörte: visszatérve eredeti hadiszállítói múltjukhoz, a kilencvenes években már csak aknavető- és páncéltörő gránátokat kínáltak. A polgárháború alatt anyag- és emberhiány miatt ezekből is nagyon visszaesett a termelés (a csúcsidőszakban 11 000 ember dolgozott itt, ebből 3 500 a polgári vonalon), aztán a maradékot az Unió felől jövő szél Milošević-tyel együtt fölszámolta, helyén ma ipari park, mert mi más, van (azért egy kisebb részleg megint gyárt hadianyagot). Óriási, 12 km hosszban tekergő földalatti üzemrészeiben forgatták annak idején a Valter Szarajevót védi című partizáneposz pár jelenetét és gyanítom, hogy a Jugoszláviát méltósággal elsirató Underground alagút-autópályás snittjei is itt készültek (az, amikor Európa beleiben salakként áramlanak ide-oda a népek). 1960-ban készült a Szerelem és divat című alkotás, ami a Római vakáció @[KÉP](Images\2687.jpg) és az Édes élet @[KÉP](Images\2688.jpg) kultuszfilmek délszláv szintézise és átirata: robogózás rogyásig, a végén szökőkútba csobbanás @[KÉP](Images\2335.jpg).

A jugók a Puch RL, majd az SR gyártási jogát is megvették, és a szlovéniai Koper kikötővárosban Tomos Galeb (’sirály’ @[KÉP](Images\0659.jpg)) néven pár ezret gyártottak belőle @[KÉP](Images\0660.jpg) (az RL-ből nagyon keveset @[KÉP](Images\0661.jpg)). Ez a vállalat nem hadiüzem volt, hanem eredetileg is motoros kétkerekűek és csónakmotorok gyártására lett 1954-ben alapítva az olaszoktól akkor már kilenc éve megszerzett, de államközi szerződéssel csak azévben annektált városban, Sežanában (olaszul Sesana). TOvarna MOtornih koles Sežana, azaz Motorkerékpárgyár Sežana, de az üzem aztán mégsem ott, hanem kicsivel odébb, Koperben épült föl (leánykori neve Capodistria). Még egy beszúrás: 1949-től a Piaggio is készített csónakmotort, a neve Monscone = kék palack, 100 cm³, 3,3 Le @[KÉP](Images\0662.jpg). Tomosék licencvásárlással kezdték. Döntően a Puch volt a bázis (a már említett 250 SG motorkerékpár, 50-es moped és a robogók), de 1970-ben egy pár 500-as Norton is elkészült @[KÉP](Images\0663.jpg). A gyár, amely a kezdeti kísérletezés után csak az 50-es Puch mopedet @[KÉP](Images\2463.jpg) és főképp annak helyben továbbfejlesztett változatait gyártotta egész jó minőségben, több recessziót átvészelve még a rendszerváltás után is nyugat-Európa komoly mopedszállítója volt. A titói hintapolitika eredményeként a jugoszláv gazdaság nyitottá vált nyugat felé és így nem engedhették meg a politikusok azt, hogy gyáraik mérnökei gátlástalanul lopjanak, mint az eleinte szigetként (kontinensként) megélni próbáló KGST tagállamaiban, hanem gazdaságuk külső szereplőinek nyugalma érdekében fizettek a licencekért: Puch, NSU, HMW, FIAT, VW, Renault, Citroën (utóbbit is a Tomos készítette Spaček, azaz ’kacsa’ @[KÉP](Images\0664.jpg), Dyane, Ami 6, Ami 8 változatokban). A Puch nagyon kedvezményesen adta a licenceket, mert meggyőződése volt, hogy kockázat nincs: úgy is bedöglik az egész, nem lesz ebből konkurencia. Arra meg végkép nem számított, hogy balkézi gyermeke túlszárnyalja és még ő fog leányvállalatot alapítani Hollandiában, no meg túl is éli: a Piaggio 1987-ben megvette a Puchot és ekkortól ott már csak kerékpárokat gyártanak.

Jugoszlávia magyarlakta területeire alig került Galeb. Ottani barátaimnak (Ürmös István, Komjáti Mária) csak kitartó keresés és hirdetgetés eredményeként sikerült egyet találni. Ezt Újvidéken helyezték forgalomba s miután kitelt a szolgálatja Szabadkán szedte ízekre egy hobbista, aki eztán meghalt. Branko Pejić mentősofőr rálelt. Ami alkatrész előkerült, azt összecsavarozta, majd kézbe vette az ottani „Expressz”-t. Így aztán hozzám rettenetes állapotban került: hiányos, átmázolt, agyonkoptatott, roncsolt, üres reflektorház (vak szemgödör, halott sirály), gyakorlatilag a Galeb-feliratos alkatrészek képviselnek értéket. Szerencsére az osztrákoknál kis türelemmel és némi pénzzel az eke mindent kiforgat. Mikor István koma kistraktora platóján vitte haza a zsákmányt azért fohászkodott, hogy e miatt a szemét (szerinte) miatt meg ne szólítsa valaki ismerős. De mégis csak rákiáltott egy szomszéd: Hová azzal a rozsdával? Viszem haza. A roncstelep se veszi be.

Jugoszlávia gazdaságában az önigazgatás volt a kulcsszó, ami aztán jól érzékelhetően föl is szabadította a fantáziát és a teremtő erőt s ennek egyik eredményeként a motorosok viszonylag sok országon belül készült kétkerekűből válogathattak. Még az alapvetően mezőgazdaságból élő Bácska központjában, Szabadkán is próbálkoztak az 50 cm³-es Partizan kismotorral: kezdetben saját készítésű blokkot (hááát…) @[KÉP](Images\0665.jpg), majd a lengyel Komar (’szúnyog’) mopedét kapta berúgósra átalakítva @[KÉP](Images\0666.jpg) (ez jobb volt, de erő ebben se sok lakott), végül a záró sorozatét a Tomos szállította. A vállalat neve: Fabrika Bicikla Partizan. Itt a Velosolex francia segédmotoros kerékpárt is készítették, persze a blokkot a galloktól kapták.

E lelkesült, próbálkozós korszakban készült a TMZ Švrća @[KÉP](Images\0667.jpg). Tvornica Motora Zagreb = Zágrábi Motorgyár, a Švrća @[KÉP](Images\0668.jpg) pedig egy hajdani Disney-film kutyahőse, így a robogócska elnevezése utal a kutyahűségre, de kétélű az utalgatás, mert a szóban forgó eb neve szó szerint ügyefogyottat jelent. Kiejtve: svrtya, ami annyira tetszik rosszabbik felem Füzes Pók Mártonnak, hogy egy időben így köszönt. Ez is licences termék volt: az osztrák HMW Conny törperobogó adta az alapot @[KÉP](Images\0669.jpg). A horvátok saját igényüknek és ízlésüknek megfelelően kicsit átfaragták: a HMW-szállította blokkhoz biciklipedálok helyett berúgót kértek, elhagyták a motorteret mindkét oldalon amúgy is csak ímmel-ámmal fedő ajtókat, a rövidkaros első villát teleszkóposra változtatták, a bicajos féltojás alakú reflektor helyett lemezből préselt burkot kapott a kormány és a fényszóró együttese. Utóbbi két változás a gyártás egyszerűsítése miatt történt, ugyanis a TMZ párhuzamosan készítette a HMW 50SL motorka másolatát is @[KÉP](Images\0670.jpg), és annak első villáját kapta a Švrća. Eleinte osztrák alkatrészekből történt az összeszerelés, de egy év alatt elérték az 50 %-os sajátmunka-arányt. Ezzel az 1958-tól '60-ig nagyon kis példányszámban (az 50SL-ből kb 5 000 db, a Švrćából még kevesebb) készített csúnyácska (az eredeti se szépségdíjas) kisrobogóval Jovan Marković elbeszélése szerint Hovátországon kívül nagyon kevesen gurultak. Azért ő, aki a szabadkai veteránklub oszlopa (bunyevác, de jól beszél magyarul), ő is őriz egyet (sajnos nagyon), és van egy Manurhinja, meg egy Partizanja is. Nem sok esélyem van, hogy valaha is találok eladó Švrćát, de az eredetije, a Conny, az megvan. A TMZ az alapításkori tervezetének megfelelően még a moped és törperobogó előtt komoly motorok megalkotásába fogott a 350-es és az 500-as kategóriában. A nagyobbik erősen BMW-ihletésű volt (minden győztes állam hadizsákmányként kezelte a német eredményeket), de túl nagy fába vágták a fejszéjüket és pénz híjján nem jutottak a prototípusokon túl. A megvalósult termékeik mezőgazdasági, edrészeti (fűrész), tűzoltósági (szivattyú) motorok voltak. A mopedes-kisrobogós korszak (1957-1960) után az üzem 1963-ban áttelepült Szerbiába (Mali Zvornik), ahol aztán egy éven belül el is enyészett.

# MV Agusta

Meccanica Verghera Agusta néven alapította 1945-ben cégét gróf Domenico Agusta a Milánó melletti Vegherában (még egy évig volt gróf, aztán megszűnt a monarchia). Korábban testvérével apjuk örökébe lépve a családi repülőgépgyárban dolgozott. A repülőkészítés már a német megszállás alatt leállt: 1943-ban nem lehetett pontosan tudni hány Olaszország van és melyik oldalon áll. Ekkor gondoltak először a motorkerékpárra, mint kapaszkodóra. 1944-ben indult a tervezés és ’45-re kész lett egy 98 cm³-es kétsebességes kétütemű kismotor, amit ’46-tól „98 Turismo” néven árultak @[KÉP](Images\2572.jpg). Ugyanaz megesik többekkel is: a gróf hallgatva a motorka hangját személyesen adta neki e nevet: Vespa 98 @[KÉP](Images\0671.jpg) (osa = darázs, hornet = lódarázs, ape = méh, muravej = hangya, formichino = erdei hangya, dongó = dongó, żuk = cserebogár, robogó-nevezéktan ~ rovartan). 1945-ben névbejegyzéskor kiderült, hogy a Miller-Balsamo motorgyár tíz éve ezt levédte. Nem tudom biztosan, de 1946-ra, mivel a Miller végül nem készített Vespát, lejárhatott a védelem, így a Piaggiónak ezzel már nem akadt gondja. Ha már meg lett említve a Miller-Balsamo, akkor szóljunk róla, hogy 1939-es burkolt motorkerékpárjának szuggesztív hatása igencsak érződik majd a háború utáni robogókon @[KÉP](Images\1960.jpg).

1949 tavaszán a Milánói Vásáron mutatták be az újabb termékeiket; a következő motorkerékpárjukat és az A-ként megnevezett robogójukat. Mindkettőt az újonnan konstruált 125 cm³-es, már négysebességes blokkjukra alapozták. A sorozatgyártás viszont nem az A jelzet alatt indult, hanem újat kapott: B @[KÉP](Images\2728.jpg), amit nagyon rövid ideig viselt, mert a műszaki tartalmat alig változtatva (a turbóhűtésű blokkra pluszban egy hűtőalagúttal is még nyomattak levegőt) hamar C, majd CSL lett belőle (C Super Lusso) @[KÉP](Images\2324.jpg) @[KÉP](Images\2729.jpg) @[KÉP](Images\2730.jpg). Ez a motoretta @[KÉP](Images\0673.jpg) is jobbára irigységből készült: az első sárvédője Vespa @[KÉP](Images\0674.jpg), a térdpajzs és az alagutas közepe Levriere @[KÉP](Images\0675.jpg) (az akkori olasz piac legkelendőbb robogói), kétpúpú hátulja viszont újat hozott. Ára 209-225 000 Lira, darabszáma 2 500. Van egy ilyen Magyarországon, epekedek is rendesen. 1950-ben álltak elő egy olcsóbbított változattal, a 125 CGT-vel @[KÉP](Images\0676.jpg), kifejtve C Gran Turismo (névadási kísérletek: Popolare, Normale). Ennél a kormányra vitték föl a reflektort (a térdpajzs így olcsóbb kialakítású), elhagyták a szép, de sokba kerülő testburkolatot és ha már nyitott a motortér, a hűtőturbinát: 175 000 Lira (az USA-ban 280 $), 5 300 db. E mellett próbálkoztak 1952-ben egy erősebb verzióval, a 150 CGT-vel. Nem lett sikere: 187 000 Lira, 1 000 db @[KÉP](Images\2727.jpg) @[KÉP](Images\2752.jpg). 1953-ban megint lefaragtak a költségekből: egyszerűbb csőváz, egyszerűbb első villa, primitívebb térdpajzs, olcsóbb reflektor, 3 sebesség, 136-145 000 Lira, típusneve; Ovunque, azaz ’bárhová’ @[KÉP](Images\0677.jpg). 1954-ben a tízezredik Ovunque után leálltak (addig az összes robogó kb. 18 800 db). Nem voltak kényszerhelyzetben, mert a motorkerékpáros ágazatuk épp vágtázott. Domenico Agusta megszállottja volt a motorversenyzésnek s az ebbe ölt pénz a termelés színvonalának és a cég ázsiójának emelkedését vonta maga után

Telt-múlt az idő. 1959-ben már nem állt olyan jól a motorgyártók szénája, hát kapaszkodásképp terveztek egy újabb robogót, amit ’60-tól kapni is lehetett Chicco 155 néven (’Ferkó’, a Francesco becézése, valamint gabona-, szőlő-, jégesőszem) @[KÉP](Images\0678.jpg). Ez volt még csak igazán rendőrségi fantomkép-szerű: az első sárvédő Lambretta Li @[KÉP](Images\0679.jpg), a térdpajzs, az önhordó váz, a test előrecsapó eleje vespás @[KÉP](Images\0680.jpg), a test közepe TWN Tessy @[KÉP](Images\0681.jpg), a vége és a fékdobok jellegzetes sugárirányú bordázata @[KÉP](Images\0682.jpg) megint Lambretta @[KÉP](Images\0679.jpg). Javára szól viszont, hogy a harácsolt elemekből nagyon harmonikus egységet kerekítettek ki. 155,6 cm³, két ütem, 5,5 LE, 4 sebesség, blokkja féloldalt a hátsó tengelyre ültetett (mintha ilyet is láttunk volna már valahol), komoly fékek: elöl-hátul D=150 mm-es dobok, 111 kg, 157 000 Lira. Konstruáltak hozzá négyütemű 166 cm³-es blokkot is, de annak gyártását az új robogójuk sikerének betetőzésére tartogatták, így el is maradt. 1963-ban a 3 131. Chiccoval aztán végleg lezárták robogóik sorát.

# Megint Lambretta

A két nagyok sem ülhettek a babérjaikon tétlenül. Az Innocenti az első tíz évben az ős-Lambrettáját javítgatta, aktualizálgatta. Áttekintés az indulástól:

1947 „A” @[KÉP](Images\0683.jpg) Büszkén mutogatott krómozott ikercsőből meg lemezből összeállított váz (föntebb már bújtuk), kormánycsőbe rejtett bowdenek, jobboldali lábváltó, a bal sarok fékez, ülés alatt a benzintank, lejjebb az álló, menetszélhűtésű henger, mögöttük jókora zárt csomagtartó, hátul jobboldali hosszúblokkos kerékfölfüggesztés rugózás nélkül, a test burkolatlan, kezdetlegesen csak félmagasságig fölhúzott térdpajzs, 3,50X7" a gumiméret, elől régies kéthimbás, avagy trapézvillás rugózás kezdetben szilentblokk-gumirugózással @[KÉP](Images\0691.jpg), később tekercsrugóval.

1948 „B” @[KÉP](Images\0684.jpg) Hátul a hosszú blokkot kettéosztó izzadságszagú rugózás, előbújtak a bowdenek, 3,50X8"-os gumik, kormányváltó, utasülés, amivel első az olasz piacon, bár már az „A”-ra is volt pótlólag fölcsavarozható.

1950 „C” @[KÉP](Images\0685.jpg) „Lc” @[KÉP](Images\0686.jpg) Egyszerűbb egycsöves váz, elől kétoldali rövidkaros utánfutós villa (eztán 22 évig ilyen is maradt). Az Lc (L: lusso, luxus) végre turbóhűtésű és burkolt. A pereskedést latolgató Piaggiónak viszketett is tőle a tenyere: meggyőződése volt, hogy ez az ő karosszériájának a másolmánya, csak fodrosítva. Hátul még mindig az a lökött rugózás van @[KÉP](Images\1617.jpg). Ekkortól kezdenek versenyezni az eladási számok a Vespáéval (a Piaggio már csak ezért is fontolgatta a véres megtorlást).

1951 „D” @[KÉP](Images\0687.jpg)„Ld” @[KÉP](Images\0688.jpg) Az újra merevkarú blokk egyben rugózik egy torziós rúd ellenében @[KÉP](Images\2030.jpg). Ez az egyszerűsítés csak enyhített az agyonbonyolítottságon, maradt pazarló mechanizmus még bőven: pl. a berúgótengely ötödfordulatát bolygóművel pörgették föl három főtengelyfordulatra @[KÉP](Images\0689.jpg), a blokkban öt kúpfogaskerék növelte a kotyogást és a költségeket, de a torziós rugó sem a blokkot nyomta az aszfaltra, hanem egy erős himbakaron meg közlőrúdon kapcsolódott ahhoz és az első villa rugózása se kutya @[KÉP](Images\0690.jpg). A drágább burkolt Ld mellett a D változat ez esetben is lerágott halgerinc csupaszságú, így az olcsóbb volt, jó sokat el lehetett belőle adni @[KÉP](Images\2921.jpg). Az összes pucérság (A, B, C, D, E, F) kb. 385 000 db-ra rúgott. Sokan másolták is, főleg a korai variációkat, pléldául a Paul Vallée @[KÉP](Images\2964.jpg), de ha már belejöttek, folytatták az Lc utánzásával: @[KÉP](Images\2965.jpg), végül meglelték saját hangjukat: @[KÉP](Images\2966.jpg).

Az Innocenti „Ugyanazt olcsóbban és drágábban” koncepciójára (C-Lc, D-Ld @[KÉP](Images\2029.jpg)) válaszul 1953-ban készült 7 000 db egyszerűsített Vespa 125 U jelzéssel (110 000 Lira), s odahaza ennek kormányán ült először reflektor @[KÉP](Images\1973.jpg). Kissé furcsa kinézete és az alacsony egyedszám miatt manapság díjnyertes trófea gyűjtői körökben. Az olaszok exportra már korábban is szállítottak kormányreflektorosat, de az otthoni vevők csak ekkor szembesültek vele, s rögtön el is nevezték Struccnak (Struzzo).

1953 „E” @[KÉP](Images\2982.jpg) Berántózsinór, menetszél-hűtés, hosszirányba fordított főtengely, egyszerűsített még az erőátvitel, a csőváz, az első fölfüggesztést a gyártás közben módosították, de egyik sem volt sikeres, a mindjárt említésre kerülő „F”-eket a végén már a „D” drágább, de jó elsővillájával szerelték és ezt saját szakállára sok „E” és korai „F” használója is megtette. A sikertelen villának hasonló gumirugózása volt, mint a mi Panninknak, csak annál is primitívebb @[KÉP](Images\0695.jpg). Az „E” sorozatjelölést, bár az abc szerint is ez következett, a reklámok ki is fejtették: Economico (= gazdaságos, értsd csóró). 1954-ben azért tettek rá berúgót és még egy évig készült, de ez már „F” jelzéssel @[KÉP](Images\0696.jpg). Érdekes, hogy a Sim Ariette (1952) a korábbi D sorozatot mintának véve az E és F szériák előhírnöke lett @[KÉP](Images\1998.jpg).

1954 A „D” és „Ld” 125-ös mellett 150-es blokkal is kapható volt. Az Ld-t önindítóval is szállították @[KÉP](Images\0697.jpg), ám a nagy akkunak helyet adó hátsó kerék fölötti karosszériapúp fölötte csúf volt @[KÉP](Images\0698.jpg), a vevőknek nem is tetszett, úgyhogy 4 000 db után már nem erőltették tovább e balfogás gyártását, hanem a kormány alá, a térdpajzs mögé csavaroztak egy ajtós dobozt, ide dugták az akkukat. Ezt az általuk betanított NSU-tól lesték vissza @[KÉP](Images\0699.jpg) (NSU-Lambretta 150), de később a Manet ilyetén dobozánál is a német volt az iskolapélda @[KÉP](Images\0238.jpg). Az Ld volt a legnagyobb számban eladott változat, jó is volt, szép is volt, nem lehetett nem szeretni @[KÉP](Images\3048.jpg).

1957 „TV” Olaszországban az ötvenes évek elején fölragyogtak az álomsportkocsik; a Maserati @[KÉP](Images\0700.jpg) és a Ferrari @[KÉP](Images\0701.jpg). Az ezek keltette igézetre a robogógyártóknak reagálniuk kellett, plusz még a Bastert és a Ducati Cruiser is nagyon magasra emelte a lécet (sokan forgatták akkoriban a kifejezetten robogósoknak nyomott újságokat @[KÉP](Images\2889.jpg) @[KÉP](Images\2884.jpg)) és könnyű volt mögöttük elszürkülni, valamint egyre jobban bezavartak a képbe a megfizethető törpeautók és kisautók. A Piaggio lépett először; 1954 legvégén előállt az aranykor legjobb Vespájának tartott 150 GS-el (Gran Sport) @[KÉP](Images\0702.jpg). Bár alapjaiban maradt az eredeti fölépítés, de a gyalogokat jól előre tolta: egybeülés, reflektorházas és simára nyalt öntött alukormány, 3,50X10”-os kerekek, négy sebesség, 8 Le, 100 km/ó. Az Innocenti sem nézegethette tovább a köldökét büntetlenül, tehát rohamléptekkel megalkotott egy teljesen új robogót. 1957 szeptemberében indult hódítani a TV 175 (Turismo Veloce = gyors utazás) @[KÉP](Images\0703.jpg). Váza erős @[KÉP](Images\2750.jpg), erőegysége stramm, logikus, bátor, külseje aerodinamikus és gyönyörű. Az utóbb sokaknak mintát adó első sárvédőt redukálással a német Triumph Contessa öblös elejéből fejlesztették @[KÉP](Images\0704.jpg) (az meg a Ducati Cruiserre hunyorított @[KÉP](Images\0705.jpg)). A Cruiser @[KÉP](Images\0706.jpg) ihlette a benzincsap és a szívató kezelőkilincskéinek célszerű elhelyezését @[KÉP](Images\2984.jpg). De megbosszulta magát a hamarmunka: a rengeteg reklamáció miatt újra kellett tervezni. A Piaggio dörzsölte is a markát örömében. A javított széria viszont a versenytársakon kívül azonnal mindenkinek tetszett.

Ezt az átdolgozott változatot alapul véve 1958 közepén előálltak két visszafogottabb hugocskával: a 125 Li és a 150 Li típusokkal. Ezeket is vitték, mint a cukrot.

1959 175 TV II, 150 Li II, 125 Li II Akár az előbbi széria tagjai, egymástól ezek is csak a hengerűrtartalomban, a feliratban, a lengéscsillapításban, az ülésben és a festésben különböznek. A TV 175 II egybeüléses és elől csillapított rugózású @[KÉP](Images\0708.jpg) @[KÉP](Images\2983.jpg), az Li 125 @[KÉP](Images\0709.jpg) és 150 lengőnyerges és előre csak pótlólag szerelhető amortizőr, a TV egyszínű homoksárga (csak elvétve volt más színű), az olcsóbbak változatosan kétszínűre fújtak @[KÉP](Images\3046.jpg). Az elődöktől külsőre főképp abban különböznek, hogy elhagyták a medvés rögzítettfényszórós nyakat és a kicsit esetlen, csak kilométerórás alukormány helyett párducosan elegáns reflektorosat öntöttek (a lemez alatt főképp a légszűrés – szívászajtompítás rendszere volt új). Az új fényszórós kormány a karosszéria többi részétől a két év alatt is változó ízlés miatt picit el is üt: darabosabb, élek mentén tagoltabb @[KÉP](Images\0710.jpg). A vajúdás nem volt hiábavaló, mert ez a kettes verzió több mint tíz évre világsiker lett, még ha olykor a múlékony módi miatt kicsit át is kellett szabni a zakót @[KÉP](Images\2458.jpg). A robogódivatra delejes hatást gyakorolt. Számtalan utánzó akadt, pl: Aermacchi-Harley-Davidson Brezza @[KÉP](Images\0711.jpg), Palmieri & Gullinelli Guizzo @[KÉP](Images\0712.jpg), Malanca Vispetta @[KÉP](Images\0713.jpg), Alpino Export @[KÉP](Images\0714.jpg), Parilla Oscar @[KÉP](Images\0715.jpg), Motobi Catria Scooter @[KÉP](Images\0716.jpg) stb. Ezen teljes képet másolók mellet szinte mindenkinek adott ötletet. A Vespát jobboldalra kihúzott blokkja miatt igen rövidre tudták építeni, de ennek persze az úttartásnál meg is fizették az árát. No, a Lambretta Li és TV sorozatoknál ilyen probléma nem volt, a közvélekedés sportrobogóként könyvelte el őket és nem véletlenül @[KÉP](Images\2457.jpg). Sokak mellett én is ezeket tartom a legszebb robogóknak a nemesen, egyszerűen, mégis rafináltan húzott vonalak és a mértéktartó díszítés miatt @[KÉP](Images\3000.jpg). Nincs az oldalakon egyetlen kérkedő luk sem, pedig ennek épp ekkor volt a divatja. A TV I-nél meg az Li I-nél még láthatunk fölös résezést az utasülés mögött @[KÉP](Images\0717.jpg), de ezeknél már nem luggatták ki a lemezt. Domborkás-tomporkás, de nem annyira, mint Rubens modelljei (Terrot @[KÉP](Images\0718.jpg), Aldimi Prince de Liège @[KÉP](Images\0719.jpg), Lambretta Ld @[KÉP](Images\0720.jpg), Vespa 1953 @[KÉP](Images\0721.jpg)). Ez a kifinomult forma el tudta hitetni, hogy a burkolat nem azért van, hogy elrejtsen valamit, hanem hogy szép legyen. Démonian erotikus. Alakja olyan időtlenre sikerült, hogy ha most, közel hatvan évvel később jönne valaki elő vele, zökk nélkül illeszkedne korunk formái közé, legfeljebb picit lágynak éreznénk. Hátra az Ld nem egyszerű, himbával egybekötött torziós rugója helyett ezek egyoldali spirálrugót kaptak. A minden korábbi szérián alkalmazott (kivéve a periférikus E és F verziókat), mondjuk ki bátran, túlkomplikált hajtás helyett az újé egyszerű, logikus, áttekinthető: szilenteken nyugvó hosszú blokk belsejében vergődésgátlókban (bakelittel bélelt lemezvályúkban @[KÉP](Images\3064.jpg)) futó kétsoros lánc vitte hátra a forgattyústengely erejét a hátsó kerékagynál lévő kuplunghoz és váltóhoz, amely utóbbi vonókörmös és örökéletű @[KÉP](Images\0722.jpg) @[KÉP](Images\2199.jpg) (viszont a folyton egymás palástján csúszó és mindig egymásba kapaszkodó, különböző fordulatú nagy fogaskerekek állandóan és fölösen dagasztották az olajat: benzinfogyasztás). Az egész erőforrás a föntebb már magasztalt Piatti @[KÉP](Images\0723.jpg) átgondoltabb, stabilabb, nagyobb változata. Hiába, Vincenzo Piatti mögött nem állt senki, csak egy dobásra futotta az erejéből, a továbbfejlesztésre már nem. A főtengely a lambrettás hagyományukat követve oldalra kihúzható. Az erőt leadó oldalán egy, az ügyetlen váltásból eredő rántást lágyító, vészhárító tengelykapcsoló lett beépítve. A vagányabb kölykök azonnal rákaptak arra, hogy az egyes után már nem föltétlen kell kuplungozni. A kezdetkor még a főtengelyen volt az igazi kuplung @[KÉP](Images\0724.jpg), a javított, második változatnál került hátra a váltóhoz és helyére ez a rántáscsillapító @[KÉP](Images\2985.jpg). Furcsaság: a főtengely gyújtásoldali csapágya két szimmering között fut egyszer jól megtömve zsírral, aztán elfelejtve. A korábbiak csapágya legalább egy zsírzógombon át kenhető volt, de a hanyag olasz gazdák kikísérletezték, hogy ez is fölösleges: tényleg kibírja zsírcsere nélkül főtengelygörgőzésig. E lengő blokknak van egy hátránya: a kerékhez közeli nagyméretű kuplung és súlyos váltó miatt nagy a rugózatlan tömeg (csak a száraz blokk 33 kg, meg jön még az olaj, a kerék, meg a kipufogó).

Nem nagyon szembetűnően, de az Li II sorozattal indult el a robogók elszakadása az autós varázstól (nincsenek már lukak, rések, műszerfal, kormányon a reflektor, nem erőltették a pótkereket). E folyamat az autó egyértelmű győzelme miatt indult be, de csak lassan haladt előre. Talán az Li II-től mondható, hogy a robogónak fokozatosan kiforrott az önálló jellege, és már kezdett saját arca lenni (milyen szomorú, hogy a hanyatláskor talált önmagára).

1961-ben országos sztrájkkal kezdődött Olaszországban a nagy lehangolódás. A gazdasági föllendülés megtorpanása miatt, mikor az embereken a csalódás lett úrrá (a sztrájkok országszerte éveken át mindennaposak voltak), a fiatalok, majd az egyre fiatalabbak felé kellett fordulni, így 1964 márciusától volt kapható a 98J @[KÉP](Images\0725.jpg), októbertől az 50J @[KÉP](Images\0726.jpg). Az exportorientált sorozatjelzésben a J betű = Junior (az olasz csak idegen szavakban és akkor is ritkán használja), de otthon csak Centoként (’százas’) és Cinquantaként (’ötvenes’) ismertek. Ezek az Li3 @[KÉP](Images\2986.jpg) leegyszerűsített, racionalizált, könnyített, továbbkockásított változatai voltak önhordó acéllemezvázzal (tüske a Piaggio körme alá). 1968-ban jött a Lui 50 @[KÉP](Images\0727.jpg) és 75 @[KÉP](Images\0728.jpg). Ezeket Bertone öltöztette, vagyis vetkőztette. Kinézetükkel bátran elszakadván a hagyományoktól vállalták, hogy csakis a fiatalok lesznek hajlandóak elfogadni. Változatainak sci-fi-s, elvágyódós nevei voltak: Cometa (’üstökös’), Luna (’Hold’), Vega (a második legfényesebb csillag). Műszaki újdonságot is hordoztak: a különolajozós rendszert, melynél a tiszta benzinhez a szívótorokban maga a motor keveri a fordulatnak és a gázadásnak megfelelően az olajat @[KÉP](Images\0729.jpg).

A hatvanas években meg a hetvenesek elején (a lecsengés a nyolcvanas évek végéig tartott) Angliában a robogót (döntően Lambretta TV és Li változatokat @[KÉP](Images\2265.jpg) és Vespát) bandajelvényként használó modok (az ifjak egyik része, a mod-ernek), akik a motorbiciklit hajtó rockerekkel (a másik része, a kemény vagányok) rivalizáltak és olykor csatáztak @[KÉP](Images\2788.jpg) (Brighton, a normann ivadékok amúgy is verekedősek @[KÉP](Images\2605.jpg)), scootereiket folyton buherálták, csicsázták, pingálták @[KÉP](Images\0730.jpg). A sok krómcuccon csak úgy csillogott York napsütése! Szóval, ezek a sihederek a korábbi térdpajzson lévő lámpájú modell (Li) kormányát elhajították, és helyébe a későbbi (Li II) lámpafejes kormányt tették, s így máris két fényszórójuk volt @[KÉP](Images\0731.jpg). Nekik kínált a brit Wal Philips cég mechanikus benzinbefecskendezőt. A korabeli források szerint nagyon primitív volt, de működött @[KÉP](Images\0732.jpg). A Lambretta értékesítése szülőföldjén a hatvanas évek közepén erősen visszaesett, a fölvevőpiac ekkor már főképp a külföld, elsősorban Nagy-Britannia volt.

A milánóiak nagyrobogójukat egy darabig még aktualizálták, szögletesítették (1961 december: Li3 Scooterlinea ~ ’vonalas robogó’ @[KÉP](Images\0733.jpg), @[KÉP](Images\2821.jpg)), 1962-ben a konkurensek gyilkos pillantásától kisérve elöl a TV3-at mechanikus tárcsafékkel látták el @[KÉP](Images\0734.jpg). A műszaki fejlesztésre innentől már nem nagyon áldoztak, bár később a hengert 200 cm³-esre fúrták, de ez csak extenzív feljődés volt. 1968-ban Bertone kicsit még átrajzolta: a krómokat leszedte, a fényszóró körjét négyszögesítette, a test oldalára széles fekete sávot, előre cuppanós flöttyöt festett @[KÉP](Images\0735.jpg). Végül a 200DL 11,7 lóerejével és jó széllel már 120 km/ó-val lehetett kísérteni a sorsot (azért ez mégis csak egy robogó). Lassan fordult a szél: 1964-ben Olaszországban már több autót adtak el, mint robogót. Kereslethiány miatt az Innocentinek a termelést 1971 áprilisában Európában meg kellett szüntetni. Az utolsó három évben csupán kb 90 000 db-ra találtak vevőt, és ez a korábbiakhoz képest maga volt a csőd, mert amikor a csúcson voltak ettől vagy hétszer nagyobb volt a tempó, 56-58 másodpercenként kapkodták le a szalagról a kész robogókat @[KÉP](Images\2427.jpg) és 120 országba exportáltak. Eztán került át a gyár Indiába.

Azért a dolgozóknak maradt tennivalójuk, mert az angol Leylanddal fönnállt kapcsolat eredményeként 1960-tól a termelésben egyre nagyobb részesedéssel BMC Miniket is készítettek @[KÉP](Images\0736.jpg). 1958-59 során még maguk próbáltak kisautót kifejleszteni, de belátták, hogy mire az versenyképes lesz a FIAT-tal, még sok víz folyik le a Lambron, s aki időt nyer, az életet nyer: inkább megvették a Mini licencét. 1966-ban a cégatya Ferdinando Innocenti halála után fia még inkább az autók felé fordult: 1971-ben már 100 000 db készült, s a következő évtől tisztán autógyárként működtek tovább. Volt olyan évük, hogy Olaszországban a FIAT után ők adták el a legtöbb kocsit. Aztán jöttek a tulajdonosváltások (De Tomaso, FIAT), kapkodások (Daihatsu motorblokk), kupeckedések (Yugo Koral, brazil FIAT), végül a kilencvenes években fokozatosan leépült és bezárt a gyár. Az elárvult csarnokokban sokáig hulladéktelep működött, majd egyesek helyén aqua- és lakópark épült, a Lambretta márkanevet meg eladták egy angol divatcégnek. Így múlik el a világ dicsősége.

Egy csepeli börzén vettem egy (vagy inkább fél) nagyon zilált Li II-t Harsányi Alajostól, aki Imolából hozta (szinte ingyen) alkatrésznek egy Li III-hoz, de aztán nem használta föl (a kuplungja kellett volna). Sógorom, Freek Ariese pedig Rotterdam mellett egy hajdan Lambretták fölújításából élő bácsitól beszerzett egy jó csomó hiányzó alkatrészt. A blokk fölújításával már megvagyok. Lehet, hogy túllihegem, de minden darabkáján látszik a biztos tudás, a fölény (az alkatrészekbe büszkén bele is van öntve vagy ütve: Innocenti).

A föntebb említett kihívásra nem csak az óriások, hanem más jónevű cégek is kénytelenek voltak reagálni; például az NSU a Prima V-tel , a Dürkopp a TS-sel @[KÉP](Images\0737.jpg), a Puch az SR-rel, a Bernardet a Jaguarral, a Peugeot az S.57C-vel, az Iso a Divával (ez be is jött rendesen). Voltak viszont jól menő márkák, amelyek nem érezték erősnek a váltás kényszerét; a Heinkel a Tourist stabil, relatív gazdag, főleg német vevőkörének csak apró, bár folyamatos változtatásokkal udvarolt, a Goggo új modellje (200 Luxus) is csak egy tyúklépést tett előre (ekkor a tervezők szeme előtt már a Goggomobil lebegett), a Zündapp Bella törzsvevőinek sem kellett mindent újratanulniuk, a Moto Guzzi meg 1961-ig azt hitte, hogy megállt fölötte a nap.

# Megint Vespa

A Piaggio viszont soha nem aludt. A Vespa variációi, bár az alapkonstrukciónál a klasszikus korszak végéig megmaradtak, örökös változásban voltak. Még 1947-ben elkészült a 98 cm³-es blokkjuk négyüteműsített változata alubordás hengerrel @[KÉP](Images\2848.jpg), de ez jelentősen emelte volna az árat, s mivel a kétüteműből se tudtak eleget produkálni, így nem került gyártásba. A porlasztó hol a henger oldalán (dugattyús résvezérlés), hol a blokk tetején volt (szellemesen a sonka vezérelte a szívást). A hetvenes években jött az önindító, majd az ékszíjas automataváltó. Ez utóbbi olcsó és praktikus megoldást sorozatgyártásban Európában a DKW alkalmazta elsőként 75 cm3-es Hobby rollerjén még az ötvenes évek derekán @[KÉP](Images\0738.jpg). A néphit, mint korábban én is, e röpsúlyos-ékszíjas találmányt a DAF nevéhez köti @[KÉP](Images\0739.jpg), de most már tudom, hogy Amerikából jött. Érdemes ideszúrni, hogy ezt a Hobby-t is berántózsinórral lehetett élesztgetni, mint a csónakmotorokat vagy fűnyírókat. De vissza a Piaggiohoz: a brit szigeteken a Vespákat a kormányon baloldali fékkel és gázzal, jobboldali kuplunggal és váltóval is kínálták, csak vegyék. Később, hogy ki ne maradjanak a kicsit megvetett, de jól tejelő mopedbizniszből, a megszokott és sikeres Vespa-formát mutató 50 cm³-es Cyclomoteur modelljükön, hogy elférjen a pedál, nem volt taposólemez és a komoly robogósokat megmosolyogtató módon baloldalra föltettek egy láncot szabadonfutóval a biciklis hajthatóság végett. Azért talán ennyire nem kellett volna alászállni @[KÉP](Images\0740.jpg). Főképp Franciaországban vették ezt a kis vakarcsot. Osztrák piacra is készítettek csaknem ugyanilyet, de ott, hogy a lábdeszka megmaradhasson és így ne tűnjön nagyon erőltetettnek az átalakítás, a rövidszárú pedálok tengelyét följebb helyezték és az így megtört vonalúvá vált láncot görgővel megvezették @[KÉP](Images\0741.jpg) (Vespa 50 P, azaz pedál, 1965, 45 km/ó).

A gyár a pótkereket hol a látvány zárásaként hátul állítva @[KÉP](Images\0742.jpg), hol a vezető térdei előtt a térdlemezhez simulva helyezte el @[KÉP](Images\2987.jpg), de volt úgy, hogy egy benzintank-szerű csomagtartóval együtt a vezető térdei között éktelenkedett @[KÉP](Images\0743.jpg) (Super Sprint 90), végül a bal oldalbuborékban bújtatták el @[KÉP](Images\0744.jpg). A blokkot nagyon tömör megfogalmazásban a hátsó keréktengely jobbjára építették és a belőle előre kiálló nyúlvánnyal együtt adta a lengőkart is @[KÉP](Images\0745.jpg). A súlypont így nem esett a függőleges síkba és e miatt menet közben, bár nem zavaróan, enyhén balra kellett dönteni @[KÉP](Images\0764.jpg) @[KÉP](Images\2426.jpg) (hasonló okból a Ducati Cruisert is billenteni kellett). A minőség jó volt, csak pár makacs gond akadt: a magasan lévő többtárcsás kuplung alig kapott olajat, s emiatt előfordulhatot, hogy néha rántott induláskor, a sebváltóbowden gyakran szakadt a fényszórós alumíniumkormányban (amikor már abban volt), valamint balesetkor csúnyán sebezhetett a térdpajzs és a lábdeszka éles pereme @[KÉP](Images\1339.jpg) (ezt a többi gyártó díszcső-rátéttel és a láblemez visszahajtásával küszöbölte ki @[KÉP](Images\1338.jpg)).

A terjeszkedéshez és később a világhatalom megtartásához elemi föltétel volt a kioktatott, alkatrészekkel ellátott és rendszeresen ellenőrzött márkaszerviz-hálózat létrehozása: 1953-ban tették ki a tízezredik műhelyre a zománcozott „Vespa Servizio” táblát @[KÉP](Images\0746.jpg) @[KÉP](Images\2988.jpg) @[KÉP](Images\2960.jpg) (persze döntő többségük nem csak Vespával foglalkozott).

A Piaggio a 125 típusjel alatt Vespák több generációját adta át a lelkes vevőknek (akár az Opel: a Kadet elnevezés 1937-től '91-ig élt). Mikorra már több széria futott ezen titulus alatt, a közbeszédben és a sajtóban megkülönböztetésül mellé mondták az évjáratot is, de a változatok gyártásának átfedésessége és évközbeni váltásai miatt pontos megjelölésként az alváz- és motorszámok előtti betűs-számos sorozatkód vált be.

A Darazsak, bár a robogólét-szabta kereteken belül, de tényleg jók voltak. Ám az általuk elért sikernek ez csak az egyik, és nem is az őket mások fölé emelő pillére volt, hisz jó, sőt jobb robogó is volt számos. Ha a Piaggio nem használta volna ki a csak a virágzásnak indulásnál adódott lehetőséget, hogy a robogót az emberek a Vespával azonosítsák, eltűntek volna ők is, mint a többiek. Égbevivő szárnyak: kereskedői- @[KÉP](Images\0755.jpg), szerviz- és klubhálózat @[KÉP](Images\0747.jpg), világszerte széttelepített gyártás @[KÉP](Images\2989.jpg) (az importot sokfelé nehezítették), fölvonulások @[KÉP](Images\0749.jpg) @[KÉP](Images\2525.jpg), minden kiállításon, karneválon részt venni és ott a legérdekesebbnek lenni @[KÉP](Images\0757.jpg) @[KÉP](Images\2337.jpg) @[KÉP](Images\2359.jpg) @[KÉP](Images\2508.jpg) @[KÉP](Images\2830.jpg), akrobatikus bemutatók @[KÉP](Images\0750.jpg) @[KÉP](Images\2607.jpg), versenyek @[KÉP](Images\0751.jpg), rekordok @[KÉP](Images\0752.jpg), bélyeg, levelezőlap-dömping @[KÉP](Images\0753.jpg) @[KÉP](Images\2906.jpg) @[KÉP](Images\2907.jpg), képregények kéretlenül is @[KÉP](Images\2700.jpg) @[KÉP](Images\2701.jpg), mesekönyvek @[KÉP](Images\0754.jpg), játékok @[KÉP](Images\2167.jpg) @[KÉP](Images\2394.jpg) @[KÉP](Images\2908.jpg) (egyszer a gyerekek is fölnőnek), filmek [KÉP](Images\0758.jpg) @[KÉP](Images\2831.jpg) @[KÉP](Images\2840.jpg) @[KÉP](Images\3001.jpg), filmhíradó-betétek, slágerek, presztízs-ajándékozás @[KÉP](Images\0761.jpg), sztár-arcok bevetése @[KÉP](Images\0759.jpg), a nők bevonása @[KÉP](Images\0762.jpg), a szex se maradt ki @[KÉP](Images\2781.jpg) @[KÉP](Images\2782.jpg) @[KÉP](Images\2783.jpg), újság kiadása @[KÉP](Images\2874.jpg), és persze a ravasz, kitartó és verhetetlen reklámhadjáratok @[KÉP](Images\0763.jpg), s mindennek a végső esszenciája: a Vespa-életérzés @[KÉP](Images\2626.jpg) @[KÉP](Images\2620.jpg). Ehhez a nyomuláshoz csak a Coca-Coláé mérhető. Voltak nála jobbak, voltak nála szebbek, de azok nem VESPÁK voltak. E hatás miatt még napjainkban is irreálisan nagy a kereslete egyéb veterán-robogókkal szemben.

A Vespámmal (1965-ös és VNB4 a kódja) 1998-ban egy amszterdami utcán ismerkedtem meg. Bizonyos Galván Tivadar mutatott be neki. Akkor még nem sejtettem... (ekkor kapott el a robogós láz). Kérdezniük sem kell, a válasz: igen, első látásra. A farára a helyi roncsrendészet egy matricát ragasztott: „Ha két héten belül nem viszi el, beolvasztjuk!” Mivel dátumozás nem volt, így nem tudtam, hogy vágyamnak tárgya hányadik órában van. Aznap és éjjel háromszor kerestem, mire megtaláltam a tulajt. Nem tudta beindítani, s így ócskavas-árban megkaptam. Már akkor is hozzám húzott a pici: semmi komoly, csak a benzincsap gumilapkája gyűrődött össze. Szétszedve, két adagban csempésztük haza Tóth Gergely (az ifjabb sógor) meg én (Kedves magyar olvasóm! Ne is hívja a Vám- és Pénzügyőrséget: azóta kétszer volt amnesztia.).

Az ötvenes-, hatvanas-, hetvenes években olasz, vagy olasz témájú filmek tömkelegében játszott szinte megkerülhetetlenül ikonszerű szerepet a Vespa; alakításával Itália napfényét, a gondtalan fiatalság önfeledt érzetét @[KÉP](Images\1622.jpg), az olaszos könnyedséget és élniakarást árasztotta a vászonról @[KÉP](Images\2434.jpg) @[KÉP](Images\2472.jpg). Azóta is jönnek-mennek generációk, de az életérzés és annak jelvénye marad @[KÉP](Images\2188.jpg). Ezen megmerevedett státusát töltötte be 1998-ban is a remek kelet-európai kultuszfilmben, a Macskajajban (r. Emir Kusturica): ővele pöfögnek a napraforgósba @[KÉP](Images\0765.jpg). Bár hatásos a mozdulat, de mégis felszisszentem, mikor a szerelemtől nekivadult, türelmetlen fiatalok a rájuk váró testi csoda előtt ahelyett, hogy rendesen leállítanák, a porba félrelökik ez írás tárgyát. Az 51-es bolygó című spanyol animációs film (2009) az ötvenes évek Amerikáját egy idegen világba transzformálta ragyogó képi fantáziával az akkor nagyon népszerű sci-fi képregények stílusában, csak a szokványos alaphelyzet most fordított, itt az ember az érkező rémes idegen. A bájosan ufósított amerikai álomautók mellett az alkotó nem hagyta ki a Vespa mézespuszedli-kedvességű átrajzolását sem @[KÉP](Images\2554.jpg).

# Próbálkozások és bizonytalankodások

Voltak próbálkozások, amelyeket talán túlzás gyártásnak nevezni: egyes műszaki beállítottságú, vállalkozó szellemű emberek (vagy csődközelben vergődő kis cégek), akik a robogóban látták fölemelkedésük zálogát (vagy az utolsó szalmaszálat), úgy állítottak kerékre egy-egy kisebb sorozatot, hogy az alkatrészeket beszállítóktól vásárolták, rápakolták a sajátkészítésű csővázra, beletettek egy Sachs, JLO, Ydral, Villiers vagy más által készített blokkot, présműhelyektől rendelt lemezekkel burkolták, tiritarkára fújták, elkeresztelték valami hangzatos névre (Daytol Flamenco @[KÉP](Images\0766.jpg), Kroboth Cabrio @[KÉP](Images\0767.jpg), Röhr Rolletta @[KÉP](Images\0768.jpg), Walba Tourist @[KÉP](Images\0769.jpg), Venus @[KÉP](Images\0770.jpg), Minerva @[KÉP](Images\0771.jpg), Panther Princess @[KÉP](Images\0772.jpg), Lutz Autobahnroller @[KÉP](Images\0773.jpg), Ambassador @[KÉP](Images\0774.jpg)), s már házalhattak is vele. No, azért ez nem volt olyan egyszerű, mint a karikacsapás: lásd Piatti.

Az efféle manufaktúrás gyártásról álljon itt a DKR Capella példája. Az ötvenes évek végére elég rosszul ment, összezsugorodott a DKR vállalat. A korábban sikeres robogóik @[KÉP](Images\0775.jpg) eladásával egyre több gondjuk volt. Új modellel kellett előrukkolniuk. Biztos útnak az akkor Angliában nagyon sikeres Lambretta Li II @[KÉP](Images\2827.jpg) vonalainak utánzása ígérkezett. A borítólemezeket az olcsóbb gyárthatóság miatt úgy tervezték meg, hogy egyszerűek és minél kevébé domborítottak legyenek (ez még illeszkedett is a napi divathullámba). A vázon, a két lengővillán és a festésen kívűl mindent beszállítók állítottak elő. A „gyár” három műhelyében (hegesztő, festő, összeszerelő) 10 munkás dolgozott. Pár építőállványuk volt, ami köré összegyűjtötték az adott példányhoz kellő összes alkatrészt, föltették a vázat, rászerelték a futóműveket, betették a motort, bekötötték a bowdeneket és a kábelköteget, fölrakták a lemezpaneleket. Utána alapos próbaút következett, mert az egy ember által végzett ilyen összetett munka sok hibalehetőséget rejt. Hetente 5-6 darabot tudtak saját pótkocsijukon az Egyesült Királyságban a kereskedőknek kiszállítani. 1960 és ’66 között így kb 2 000 db Capella jutott a vevőkhöz @[KÉP](Images\0776.jpg). A munkásokat nem tudták rendesen megfizetni, így aki jobb állást talált elment s a helyére fölvettel kezdődhetett megint a betanítás.

Ugródeszkaként is funkcionálhatott a robogó: (akár) innen véve lendületet juthatott az egekbe az, akiben volt elég spiritusz: Giovanni Moretti a SIM-Moretti robogók egyik atyja később FIAT alapokon kelendő sportkocsikat gyártott @[KÉP](Images\0777.jpg), és mint említettük, ilyen indulással jutott a csúcsra Renzo Rivolta is @[KÉP](Images\0779.jpg).

A nevükre sokat adó robogógyárak is gyakran ugyanazoktól a speciális profillal működő beszállítóktól vásároltak (a motorkerékpárgyártók is), s így aztán a mai gyűjtőknek a helyreállításnál könnyebbséget okoz például, hogy a Zündapp Bella, Heinkel Tourist, Puch SR150 fényszórókerete azonos (Hella), az NSU-Lambretta, NSU Prima, Puch RL125, Adler Junior fényszórója és krómkerete azonos (szintúgy Hella), Puch SR150, NSU Prima D markolatváltója ugyanaz a Magura gyártmány, a Dürkopp Diana, Zündapp Bella 200, Hercules R200, Vjatka @[KÉP](Images\0780.jpg), Tula 200 hátsó lámpája is csereszabatos (Hella, persze a szovjeteké mondjuk így: utángyártott), a Bella 204-é és az NSU Primáé dettó @[KÉP](Images\0781.jpg) (egy másforma Hella), az 1951-52-53-as Vespa meg a Freccia Azzurra @[KÉP](Images\0782.jpg) hátsó lámpái egyformák, ahogy a Lambretta Li II első változaté és a Catria Scooteré is [KÉP](Images\0783.jpg). A Manet @[KÉP](Images\0784.jpg) a kortárs JAWA-tól kapta a hátsó lámpáját, ahogy az utód Tatran [KÉP](Images\0785.jpg) a@ következő JAWA sorozattól. Az NSU Prima D, a Dürkopp Diana TS, a Heinkel 150, a 103 A-2 és a Kabine (törpeautó) kilométerórája azonos szerkezetű, csak némelyiknél a számlap tér kicsit el @[KÉP](Images\0786.jpg) (a német VDO munkája), ahogy sok más km-óra is többekkel azonos béllel, de a megrendelő márka felségjeles számlapjával készült. Több típuson azonos kürtöt fedezhetünk föl: pl. Zündapp Bella, NSU Lambretta, TWN Contessa, Hercules 200, Adler Junior (Norris). A kormányon a villanykapcsolók (Hella, Bosch, LAS), kuplung- és fékkarok (Magura), gumimarkolatok (Magura, Semperit) gyakori azonosságát már meg sem kéne említeni. A Vjatka 130 mm átmérőjű fényszórója, amit egy korábbi motorkerékpár már viselt, később még a Zsiguliba is befészkelte magát.

Volt aztán számos cég, ahol nem tudták eldönteni, a robogó, vagy a kismotor lesz a befutó, így aztán x-re vették: azonos mechanikai alapra ezt is, azt is építgettek. Akik az ötvenes - hatvanas években errefelé nőttek föl, a következő két példát mind ismerik. 1955-ben indult az 50-es JAWA Pionier (Pionỳr) Typ 550 @[KÉP](Images\0787.jpg): betekerős biciklipedál @[KÉP](Images\2236.jpg) (de rögvest berúgóra cserélték), egy ülés, nincs térdpajzs, a fekvőhengeres ötvenes blokk 1,5 LE-je 45 km/ó-hoz volt elég, a láb, ha kicsit magasra is kellett emelni, de áttehető volt az ülés előtt. Már ekkor sem spóroltak a lemezmunkán. Következő állomás a Typ 555 @[KÉP](Images\0788.jpg): burkoltabb hátsó traktus csomagtartóval, 2,2 LE és a De Luxe változat (főleg nyugati exportra került) térdpajzzsal és duplaüléssel is kapható volt @[KÉP](Images\0789.jpg) (ez már valóban skúter/skůtr). Később jött a Typ 20 törperobogó @[KÉP](Images\0790.jpg) (nálunk Ideal néven futott, odahaza még a csehszlovák hadsereg is használta @[KÉP](Images\0916.jpg)): az előbbi változatnál föltűnt térdpajzs, lábdesza és a duplaülés már szériatartozék, hátul mégalaposabb a burkolás, új a lámpafej, 3,4 LE, új az addig homogén JAWA-bordótól üdébb kétszínű festés, de akinek más volt az ízlése, az vehette a Typ 21-et térdpajzs és lábdeszka nélkül @[KÉP](Images\0791.jpg). Mikor alábbhagyott a robogóláz, leszedték a lemezeket, kapott az ülés alatti helyett egy térdek közti tankot meg motoros lámpafejet, s újból kismotor lett (Typ 23, avagy 223 Mustang @[KÉP](Images\0792.jpg), az összes változat együtt több, mint másfél millió darab). Ha akarom vemhes, ha akarom nem vemhes. Bár az előző állatorvosi ló jobb példa, de ide sorolható a Simson Schwalbe (’fecske’) [KÉP](Images\0793.jpg) @és Star (’seregély’) [KÉP](Images\0794.jpg) is: az SR2 moped @[KÉP](Images\0795.jpg) (nálunk a tankot díszítő városcímer felirata nyomán Suhlként emlegetik) kissé módosított blokkjával (régi a menetszélhűtés, a 2 sebesség, új a berúgó) hajtották meg a KR 50 @[KÉP](Images\0796.jpg) (Kleinroller, 1958-64, 164 500 db) egyszemélyes törperobogót (a Victoria Nickyre [KÉP](Images\0797.jpg) ez is erősen hasonlít, nem csak a Panni) és a Spatz @[KÉP](Images\0798.jpg) (’veréb’) motorocskát. Aztán elkészült a turbóhűtéses, háromsebességes, elnyűhetetlen blokk @[KÉP](Images\0799.jpg), amit a KR 50-ből fejlesztett, picit már komolyabb kétszemélyes Schwalbe kisrobogó @[KÉP](Images\0800.jpg) kapott (KR51 és KR51/1 1964-80, 1980-tól ’86-ig majd a mégújabb, ismét menetszélhűtéses motorral szerelve a KR51/2, együtt 1 058 300 db!) és, a valljuk be, sokkal egyénibb és szebb Star kismotor [KÉP](Images\0801.jpg) kapott@.

Ide sorolható még az Aermacchi Cigno és Monsone páros, meg a Rumi motoretta-palettája: azonos erőforrást és még sok más alkatrészt alapul véve robogót is, motorkát is alkottak, de ugyanezt a kézenfekvő megoldást választotta sokak mellett a Motobi meg az MV Agusta is.

Volt, hogy csak egy jó névötlettel próbáltak berobbanni megfelelő műszaki tartalom nélkül: egy német gyártó abban reménykedett, hogy 100-as és 125-ös gyönge minőségű robogóinak adott Volkscooter titulussal a Volkswagen által megteremtett bizalomból majd meg tud élni, de nem.

# Nagy utazások arra alkalmatlan járművekkel

Az ötvenes évek embere kezdte szűknek érezni addigi életterét, távolabbra akart látni a szomszéd falu tornyánál @[KÉP](Images\2551.jpg) @[KÉP](Images\2695.jpg). Némelyek már más országokba, világrészekbe vágytak @[KÉP](Images\2273.jpg). A legbátrabbak közt divatba jött megkísérteni a sorsot: az ekkor bizony még nem tökéletesen megbízható robogóval (mások motorral, mopeddel, biciklivel, de akár gyalogosan is, bár úgy talán könnyebb) nekivágtak a világnak. Szelték át robogóval Ausztráliát @[KÉP](Images\2878.jpg), keresztben dél-Amerikát, hosszában komplett Amerikát @[KÉP](Images\2244.jpg), a Szaharát @[KÉP](Images\0804.jpg), komplett Afrikát @[KÉP](Images\2246.jpg), Eurázsiát @[KÉP](Images\2245.jpg), körbe a földet (ketten oldalkocsis Maicolettával @[KÉP](Images\0802.jpg), de Japántól kényelmi okból egyikőjük egy ott vett Fuji Rabbit-en ment @[KÉP](Images\0803.jpg)). Járt Vespa a Tűzföldön @[KÉP](Images\0806.jpg), Brüsszel-Fokváros „út”vonalon @[KÉP](Images\0805.jpg), London-Sidney retúr (ezt NSU Prima is megtette @[KÉP](Images\0807.jpg)). 1951-ben négy Lambretta Párizstól Tibetig gurult @[KÉP](Images\0808.jpg) @[KÉP](Images\2262.jpg) (tehették, mert Kína csak négy évvel később nyelte le Tibetet). 1956-ban Vietnamból a francia légierő két pilótája négy hónap alatt hazarobogott két Peugeot S.55-ön @[KÉP](Images\0809.jpg) (tegyük hozzá; nem teljesen önként, mert a Viet Minh kipöckölte a gyarmatosítókat Indokínából: 1956 április 28-án szűnt meg az utolsó légibázis). A mély főhajtást kiérdemelt robogókat októberben a Párizsi Autószalonon a Peugeot a fő helyre tette. Osman Gürsoy 1969-ben vette Vespa Sprintjét és városából, a törökországi Ordubó, ahol most is él @[KÉP](Images\2867.jpg), kiindulva Finnország és Albánia kivételével bejárta egész Európát @[KÉP](Images\2868.jpg), valamint az USA 17 államát és megfordult Kanadában is @[KÉP](Images\2869.jpg). Robogója a 200 000 km alatt 6 000 liter benzint, 300 kg olajat és persze jó pár alkatrészt fogyasztott, de mindenhonnan hazahozta

De ne csak a szabad világot nézzük, a vasfüggönyön innen is történt egy s más. „Legkisebb motorral a legnagyobb országban”: 1969-ben, egy akkor már 12 800 km-t futott JAWA 20-al a 29 éves szerszámkészítő Vlagyimir Alekszejevics Jarec Minyszktől Vlagyivosztokig bebarangolta az egész Szovjetuniót, további harminchatezret forgatva a kilométerszámlálón @[KÉP](Images\0810.jpg). Ebből mindössze 5 700 km-t tett meg aszfalton. Hogy hogyan bírták? Rejtély. Átlag napi 240 km jobbára pocsék utakon, plusz az örökös szerelés. Mindkettőjüket megviselte az öthónapos pokoljárás: cserélni kellett 3 dugattyúgyűrűt, 1 főtengelycsapágyat, 5 kis- és 2 nagy lánckereket, no meg persze láncokat, 1 kuplunggarnitúrát, 1 gyújtótekercset, megszakítót meg apróságokat. Az alkatrészbeszerzéssel nem volt gond. No, nem pazarul kiépített szakbolt- és javítóhálózatra támaszkodhatott, hanem egy jól fölpakolt szervizkocsi követte. Jaaaa... (a híradás nem említi a szervizautó alkatrészfogyasztását). A fáma szól még egy ettől is nagyobb kalandról a Szovjetunióban, de ennek az újságcikknek már munkaversenyszaga van: „Egy év alatt 200 000 km egy JAWA Pionỳrral”. Murányi Feri barátom viszont élőben találkozott a '70-es évek végén Bulgáriában varsói fiatalokkal, akik JAWA Mustangokon vonultak (az kényelmetlen, annyi szent).

Ha már a JAWA-knál tartok leírom Dorozsi János barátom esetét az Ideallal (50 Super M 20). A hatvanas évek közepén a nagybátyja vagy háromszor ment ezzel az akkor nálunk teljes értékű, rendszámos motorkerékpárnak számító kisrobogóval Szigetszentmiklósról Miskolcon keresztül Nyíribronyba családot látogatni (csak oda kb 350 km). Egy alkalommal Miskolctól magával vitte az akkor 8 éves Jancsikát (onnan még szűk 150 km), aki a rezgéstől annyira elgémberedett, egybecsomósodott, hogy nem hogy leszállni, de mozdulni sem tudott. Úgy kellett lefejteni a hátsó ülésről.

Václav Potužník 1957 nyarán 6 000 km-es utazást tett a Balkánon egy nullszériás Čezetával. Őt aztán megfincoltatták az elemek: Pozsonyban és Budapesten ömlő eső, a jugoszláv hegyek között 50 fokos hőség (ez a típus még menetszélhűtéses volt), Bulgáriában elképesztő viharok, több helyen sár- és kőlavina borította az utakat (tengelyig dagonya), megrongált, lerombolt hidak, gumicsónakos átkelés folyóvá duzzadt patakon.

Álljon itt még egy Osa-robogós utazás is Mariusz Ignatowicz cikke alapján, mely megmutatja, mi mindent kaphat egy bátor utazó a világtól:

1964-ben 26 évesen fejezte be második egyetemi kurzusát (újságírói, jogi) Roman Dobrzyński, s ekkorra már megtanult spanyolul, németül, valamint eszperantóul. Az egész nyarat Spanyolországban akarta tölteni. Bár az útlevélre és a vízumra kicsi esélye volt, de belevágott. A fasiszta Spanyolországnak természetesen nem volt képviselete a népi Lengyelországban, tehát francia vízumot szerzett, útlevelet pedig eszperantista kapcsolatai révén francia meghívólevélre kapott (már ez is szinte kivételes volt akkoriban). Mivel menjen? A vonat, autó, repülő számára elérhetetlenül drága volt. E két lehetőség közül: kerékpár vagy robogó, ő az utóbbit választotta: kölcsönpénzből vett egy Osát és rohamtempóban megszerezte a jogosítványt. Műszakilag tudatlanul, csak egy segédkönyvvel indult útnak, plusz a barátja összeállított neki egy pótalkatrész-kollekciót. Az teljességgel lutri volt, hogy mit visz magával, de végül is megütötte a főnyereményt: a csomagban volt primerlánc. Bukósisak gyanánt egy zöldre festett bányászsisakot nyomott a fejébe, vízálló köpenyt pedig a mamája varrt neki viaszosvászonból. 30 $-al indult el, amiből 10 legális volt, 20-at meg a papája rejtett el a cipősarokban (a cseh vámos majdnem megtalálta). Ez reménytelenül kevés lett volna, de még az út elején egy német mercis (természetesen nyugat-) föllökte, majd a szerencsés esést követően mikor kiderült, hogy Roman nem akar rendőrt hívni, rátukmált 100 márkát, amivel együtt már az út végéig ki tudta húzni.

Egyszer csak azt vette észre, hogy német helyett franciák a feliratok, amiből rájött, hogy észrevétlenül áthajtott a határon. Visszakanyarodott, mert neki kellett a pecsét az útlevelébe. Az álmából fölkeltett határőr el akarta zavarni, de végül megkapta a stemplit.

Elzászban már olyan álmos volt, hogy belehajtott az árokba. Fektében végigcsekkolta a testrészeit: minden megvolt, elaludt. A közönyös franciák közül egy sem állt meg megnézni él-e, hal-e. Párizsban meglepően könnyen megkapta a spanyol vízumot, pedig ő volt az első turista a kommunista blokkból. Irány Dél! A Pireneusokban Andorra után leereszkedőben szintén álmosság miatt egy szerpentinről lehajtott és a szakadék fölötti sűrű bokrokban kötött ki. Alatta üresség tátongott, úgyhogy mozdulni sem mert, de nem is nagyon tudott volna, mert ugyan semmije nem tört el, de mindene fájt. Öt ember kötelekkel vonszolta vissza robogóstul a biztos anyaföldre. Az öt egyike, egy teherautósofőr, nem engedte nyeregbe szállni, hanem Osástul hazavitte, megetette, lefektette. Ahogy Franciaországban csak közömbösséggel, itt csak segítőkészséggel találkozott.

A bányászsisakja miatt a spanyolok azonnal kiszúrták, hogy külföldi, mert akkor ott senki nem hordott bukósisakot. Lépten-nyomon megszólították. Az átlag spanyol annyit tudott Lengyelországról, hogy szovjet csatlósállam és hogy az utcákon jegesmedvék mászkálnak. Egyszerűbb emberek Németországtól távolabb már nem tudtak semmiről és kérdezték, Lengyelországban is németül beszélnek? Kérte az egyik, mondana valamit lengyelül: Ojcze nasz, któriś jest w niebie... (’Mi atyánk, ki vagy a mennyekben...’). Reakció: szóval mégis németül beszélnek. Romanunk már csak legyinett.

A gyér forgalom nagyobb részét szamaras kocsik adták, kisebb részét az 500-as FIAT helyi klónjai, a SEAT-ok, valamint helyi Vespák és OSSA motorkerékpárok, amelyek tulajdonosait rendkívül érdekelte az egy „s”-es Osa, amire azonnal rámondták, hogy mastodonte, robuste (na ja, nekik a robogó a karcsúbb Vespa volt).

Egyszer a semmi közepén (Spanyolország belseje karsztos félsivatag, mióta lakói a világhódító hajóikhoz letarolták az ország erdeit) megállította egy autós, hogy nem hozna-e neki benzint, mert elfogyott. Erre ő előhúzta a tartalékkannáját és még pénzt sem fogadott el. Volt öröm és hátba veregetés. Ez a spanyol meghívta magához, mutogatta a környéket, este elvitte vendéglőbe, ahol fennhangon csendet kért, őt lengyel barátjának nevezve előadta esetüket és a nap hőseként ünnepeltette.

Fölkereste Somosierra szurdokait, ami a lengyeleknek emlékezetes hely @[KÉP](Images\0811.jpg): 1808-ban Napóleon francia katonái lengyel huszárokkal megerősítve Madrid felé nyomultukban itt erős spanyol ellenállásba ütköztek. A hegyes-völgyes terep miatt a tüzérséget nem lehetett használni (pedig ez volt a császár szíve csücske), ezért a szűk völgyekben a spanyolok többször vissza tudták szorítani a támadó császári gyalogságot. Végül az őrültül rohamozó polák lovasság tudott utat nyitni a Grande Armée-nak. Murat így jelentett Napóleonnak: Azért tudták megtenni, mert részegek voltak. Napóleon: Mindig részegek ezek a lengyelek. Innen a francia szólás: Részeg, mint a lengyelek.

Legrosszabb élménye az volt, mikor egy félsivatagos helyen (árnyékban 40 ˚C, de árnyék sehol) nagy kattanás után megadta magát az Osa: a motor ment, de hiába kapcsolgatta a sebességeket, semmi. Elő A motorkerékpár szerelése c. könyvet. Bevezetés: A járműipar dinamikus fejlődése a szocialista Lengyelországban. Tovább! A motorkerékpár szerkezete. Abrakadabra, tovább! A könyv arra volt jó, hogy teljesen kétségbe essen, hányféle módon is romolhat el járműve. Azért egy épkézláb tanácsot kihámozott belőle: mielőtt levesszük a kuplungoldali deklit, hogy ne folyjon ki az olaj, fektessük a gépet a másik oldalára. Így eljárva hamar meglátta, hogy a primerlánc szakadt el, de szerencsére nem csapta szét a blokkot, pedig könnyen az is bekövetkezhetett volna. Most már tudta, mit kell keresnie a könyvben, de az valami lehúzó célszerszámot emlegetett, ami persze nem volt neki. Egy merő kín volt a perzselő spanyol napon valami olyasmit tenni, amihez hasonlót se soha. De okosan megtalálta a megoldást, valahogy szétszedte a szétszedhetetlen tartalékláncot, föltette és a helyén nagyon gyötrelmesen újra összecsapolta. Mire kész lett, alkonyodott és ő az ereje végén járt. Elindult. Még sokáig rettegett, hogy megint baj lesz a lánccal, de nem lett.

Közel 10 000 km-es utazása során számtalan jó embert ismert meg, akiket ha vonattal vagy autóval megy, kihagyott volna. Hazaérkezve bérházuk udvarán rátenyerelt a dudára és csak nyomta – nyomta. „Összeszaladtak a szomszédok, anyám meg csak sírt és nevetett. Akkor úgy éreztem magam, hős hódító vagyok.” Ma is él és a lengyel közélet jelentős alakja @[KÉP](Images\0812.jpg).

Páran Vjatkával is nekivágtak autónak való útnak: A. E. Lasmanov motorollerén egy lánnyal és a barátja a Pannoniáján szintén egy lánnyal Szaratov mellől indulva elcikk-cakkoltak a Krímig meg vissza (4 000 km). Eleinte sokat bajlódott a robogójával, a pannoniás haverja nyűgösködött is miatta, de aztán fordult a kocka és a motorbiciklit kellett folyton buherálni. Másfél évtizeddel később a hetvenes évek közepén nosztalgiája támadt és a cseperedő fiacskájával megismételte az utazást Harkov és úgy en bloc Ukrajna alapos bebarangolásával kiegészítve @[KÉP](Images\2000.jpg) (6 000 km). Az ekkor már vénülő Vjatka kitett magáért és nem rosszalkodott.

Egy lengyel vjatkás sokat használta otthon is a robogóját, versenyezgetett is vele [KÉP](Images\2002.jpg), járt is@ rendszeresen Magyarországra és Bulgáriába [KÉP](Images\2001.jpg)@ nyaralni eleinte egyedül, majd feleségestől, valamint egy blokknyi alkatrészestől. Húsz év alatt 200 000 km-t gurultak együtt.

A magyar robogós (és bervás) vállalkozásokról annak idején az Autó-Motor lelkesen számolt be, érdemes lapozgatni a sárguló újságokat, vagy fölütni Dr. Kováts Miklós és Maróti József említett bervás-pannis könyvét.

Mai példák arra, hogy az efféle vállalkozó szellem nem veszett ki végleg az ifjúságból: 2006 őszén a Moszkva téren Budán, kuriozitása okán megszólítottam egy felmálházott Velosolexet tekerésző fiút (dombra föl pedállal rá kellett segíteni, kicsi volt már a kompresszió). Kiderült, hogy Papken Brunet a neve (bár örmény a keresztneve, de ő maga francia), a Duna-deltáig jutott előre, s most hazafelé igyekezett. A nagymamája 45 éves segédmotoros biciklije épp a végét járta: három napig takeráltuk a kikészülőfélben lévő járgányt (bowdencsere, pedáltengely-perselyezés, dugattyúgyűrűzés, kormányhegesztés). A következő évre a terve az volt, hogy vesz egy Piaggio Ape tehertriciklit, s azzal gurul körbe dél-Amerikán. Büszkélkednivalója is van, nem csak tervei: 2005-ben ő és barátja Afrikát járták be egy vén Kacsával. Mesélte, hogy valahol a civilizáció peremén (hú, de gyarmatos duma) kilukadt a pótkerekük is, és tanácstalanul bambultak maguk elé. Ahogy az a filmekben megszokott („Az istenek a fejükre estek” és alteregói), arrafelé fütyörészett egy szerecsen teli életkedvvel és kreativitással. Kivette a belsőt, s a helyére a közeli mocsárban összefogdosott soktucat békát gyömöszölte. Borzasztó, de működött, ugyanis a vartyogányok ijedtükben kis labdacsokká fújják föl magukat (Szó bennszakad, hang fennakad, lehellet megszegik...). Mikor tőlünk a Csallóköz felé elindult, a pohos öregedők homályosodó szemével néztem a távolodó bohó után. Vajon mi vár még rá Calais-ig?

A zuglianói (Vicenza mellett) Giorgio Taddeit Vespájával bíbelődve Hatvan előtt találtam besült dugattyúval. Ez nem afféle „itt a porban megdrótozzuk” szerelésnek ígérkezett, de szerencsére utánfutóval voltam. A srác már ötödször csavargott hazánkban meg Szlovákiában (most épp Ózdot akarta megnézni) és mindig legalább harmincéves Vespával jött. Később kaptam tőle egy levlapot, hogy gond nélkül hazaért: az új dugattyú (Gyöngyösön kaptunk, mázli, éspedig nagy) meg a vastag olajsártól megszabadított, majd hónoltatott henger tette a dolgát. Mondtam neki, hogy otthon még cserélje ki a főtengely szimeringjét, ne koszolódjanak el újra a hűtőbordák.

# Meddig bírja?

A robogók élettartamát illetőleg meg kell jegyezni, hogy akkortájt még sok volt a poros földút (a hajdani térképek jelmagyarázatában böngészhetők: földút, makadámút, portalanított út), s mivel a hatvanas évek elejéig-közepéig használt olajozott drótszövedék-betétes légszűrők (régen olajlepedékesnek mondták), ha egy picit is elhanyagolták azokat, igen csapnivaló munkát végeztek: gyakorlatilag csak a kavicsokat tartották vissza. Voltak, akik csak egyszerű drótszitát használtak: pl. Terrot, vagy műanyag szitát, mondhatni szúnyoghálót: pl. Vespa az ötvenes-hatvanas évek fordulóján. A poros levegő át is járta a kétüteműek teljes bélrendszerét, így aztán minden csúszó, gördülő felület gyorsan kopott. A henger, különösen a kipufogócsatorna élének kopása (itt tud legjobban kidudorodni a rugalmas gyűrű) végül gyűrűtöréshez vezetett. Jó esetben csak kiköpködte a darabkákat a motor, de adódhattak sokkal csúnyább dolgok is; a hirtelen beragadt motor balesetet is okozhatott. Nagyobb lökettérfogat esetében a kipufogócsatorna ablakát gáttal kettéosztották, hogy így megtámasszák az ott elhaladó gyűrűt. Ezzel együtt mégis jobb volt a helyzet a négyüteműeknél, mivel ott a konstrukcióból adódóan kevesebb alkatrész kopott, s azok sem okoztak gyűrűtörést (vagy ha ritkán mégis, a darabok akkor is a helyükön maradtak). A Heinkel Touristok odafigyeléssel az első generálozásig el is érték a 100 000 km-t, az utolsó szériából valók nagy papírlégszűrővel olykor a 200 000-t is (olajszűrő híján szokatlanul sűrű, 500 km-enkénti olajcsere volt előírva). A kétüteműek közül a jobbak is csak 30-40 000 km-t gurultak felújítás nélkül. Jó megoldás volt az olajtükrös légszűrő alkalmazása, például Vjatka 2, Elektron, Tula 200, de ezeknél gyakran kellett ránézni a nívóra. Hogy az ócska út dobálása miatt a szívócső le ne nyelje a mocskos olajiszapot, a szovjetek okosan betettek még egy drótszövedékes gátat is @[KÉP](Images\2020.jpg) @[KÉP](Images\2277.jpg). A végleges megoldást a papírbetétes légszűrő adta, de a robogók számára már túlságosan későn, a hatvanas évek közepén. Korán váltók: az Innocenti már 1959-től ezt használta, a Heinkel is ekkortájt lépett.

Mikor én napi használatba vettem az akkor 34 éves 8 500 km-es Vespámat (addig az ugyan szeles, de portalan, nagy szemcséjű homokból álló talajú Hollandiát járta 1965 óta), bizony egy Kispolszki papírlégszűrőt tettem a tank alá, a szívócső elé, és meg is hálálta: a nagyon pontosan megmunkált sonka-forgattyúsház illesztés (ami e típusnál a szívást vezérli) a sokezer együtt megtett kilométer után se engedte át a próbaképp odaspriccelt benzint. Ez nagy szó, mert a benzin minden résen átkúszik.

Az akkori fémmegmunkálási pontosság és az akkori olajok megkövetelték, hogy kíméletesen legyen a járgány bejáratva, és valóban sok múlott az első két-háromezer kilométeren. A kezelési útmutatók lelkiismeretesen ismertették is az erre vonatkozó instrukciókat, de az olasz gyárak, ismerve népük könnyelmű hozzáállását, még a térdpajzs belső felén is intették a felhasználót egy nagy, ezt részletező Rodaggio (’bejáratás’) matricával @[KÉP](Images\2614.jpg).

# Két évtized az áramvonal bűvöletében: Louis Lucien Lepoix

A német ipari formatervezés nagymestere 1918-ban Giromagnyban született Elzász nyugati peremén. 16 évesen egy kiállításon ejtette rabul rabulejtő vonalaival a szecessziós BMW R7 @[KÉP](Images\0813.jpg). Lyonban formatervezést és építészetet tanult, de végül Párizsban szerzett mérnöki diplomát. Ennek dacára valódi műszaki rajzokat sose szeretett készíteni, sokkal inkább fa- és gipszmodelleket. A háború alatt repülőgépekkel és azok fegyverzetével foglalkozott. A világégés után féléves gyakorlatra, úgy is, mint tanulmányútra Friedrichshafenbe ment, ahol egy szétbombázott üzem alagsorában kapott stúdiót. Ez a telep a Zeppelinek hajdani állomáshelyén volt. Ekkor tanult meg németül és ott is ragadt. 1947-ben vett egy BMW R12-t és a korabeli sajtót igencsak érdeklő módon beburkolta @[KÉP](Images\0814.jpg). Neve lett. Nemsokára Baden-Badenben telepedett le, amit aztán szülővárosaként emlegetett. Céget alapított (Form Technology Inernational). Egyik munka hozta a másikat: Simca alvázra Franz Villinggel építettek egy sportkocsit @[KÉP](Images\3070.jpg), amit meglátva rendelték meg tőle a Bugatti 101-et @[KÉP](Images\2990.jpg), majd következett a Saurer autóbusz, Drauz autóbusz (az első német önhordó vázú @[KÉP](Images\2388.jpg)), Magirus-Deutz teherautó @[KÉP](Images\0815.jpg). Jászberényben 10-12 évesen a srácokkal de hányszor ballagtunk el a tűzoltólaktanyához megbámulni azok Magirus kocsiját: csillogott, villogott, gyönyörű volt, gömbölyű volt, piros volt, más volt @[KÉP](Images\0816.jpg) (a képen lévő nem az, csak ugyanolyan). A Tatra 138 fülkéjéhez ez volt az ötletadó: az is szép lett @[KÉP](Images\0817.jpg).

És most a lényeg: a Rajnától Stájerországig sok moped és robogó viseli kézjegyét: a sok között Kreidler Florett @[KÉP](Images\0818.jpg) (nagyon kelendő moped és mokick), Hercules 200 úgy is, mint TWN Contessa @[KÉP](Images\0819.jpg), Maico Mobil [KÉP](Images\0820.jpg), Bastert Einspurauto @[KÉP](Images\0822.jpg), Walba @[KÉP](Images\0823.jpg), Puch Maxi @moped, Progress 200 @[KÉP](Images\0825.jpg), Victoria Peggy @[KÉP](Images\0826.jpg) (erősen elüt a szokványos robogós formától és ennek megrajzolta motorpárját is: Victoria Swing @[KÉP](Images\0827.jpg)), Horex Rebell 250 @[KÉP](Images\0828.jpg) (1955-ben ez tényleg lázadó volt, de nem lett belőle sorozatgyártmány).

A hatvanas években teljesen szakított az áramvonalas, lágyan domborított lemezekkel és a korszellemmel együtt (illetve azt alakítva is) már kockásabban látott: az elszakadás korai jegyeivel látható az említett Rebell, Büssing @[KÉP](Images\2389.jpg) majd kiteljesedve a Kaeble-, Hanomag- @[KÉP](Images\2390.jpg), Steyr teherautófülkék, Pegaso, Saviem, Berliet, Star (lengyel) autóbuszok, valamint traktorok meg sok-sok moped. Úgy 3 000 megvalósult termék (köztük 300 jármű) a parkolóórától a piszoárig viseli keze nyomát (festőkompresszor @[KÉP](Images\1837.jpg), fényképezőgép @[KÉP](Images\2737.jpg)). Ha egy BiC eldobható öngyújtót babrálunk @[KÉP](Images\0829.jpg), vagy annak távol-keleti kópiáját, gondoljunk a forma alkotójára: Lepoix.

# Családfa

Megpróbáltam vonulatonként rendszerbe szedni, pár példával illusztrálni az aranykor építési irányzatait. 2. 3. 4. a negyvenes évek végének szülöttei, 5. 6. 7. 8. 9. az ötvenesekéi, a 11. a hatvanas éveké, az 1. és a 10. pedig folyton kísér.

1. Jenki minimál-mintájúak, avagy vézna vakarcsok (a kezdetektől vannak)

Kicsi, alig burkolt, gyakran nem is turbóhűtéses, apró kerekek. FIAT @[KÉP](Images\0830.jpg), Lambretta A @[KÉP](Images\0831.jpg), B, C, D, E, F és utánérzéseik, MV Ovunque @[KÉP](Images\0832.jpg), BSA Dandy @[KÉP](Images\0834.jpg), Motobécane SB @[KÉP](Images\0835.jpg), Mitsubishi Silver Pigeon C10 @[KÉP](Images\0836.jpg), Fuji Rabbit @[KÉP](Images\0837.jpg).

2. Vespafélék (ez a legnépesebb tábor, 1946-tól kb. '66-ig, de a Vespa persze még mindig él)

Az első kerékkel forduló látványosan öblös sárvédő, tárcsás (nem küllős), kis kerekek, térdnél előre domborodó, a kormányig fölhúzott pajzs, többnyire féloldalas, utánfutós, rövidkaros elsővilla: maga a Vespa @[KÉP](Images\0838.jpg), aztán Lambretta Lc, Ld @[KÉP](Images\0839.jpg), Motobécane SC @[KÉP](Images\0840.jpg), Peugeot S.57C @[KÉP](Images\0841.jpg), Dürkopp Diana @[KÉP](Images\0842.jpg), stb, stb.

A Vespa ülés alatti testének kétoldalra kibuggyanó dudorját, bár sokan utalgatnak rá (például Velocette Viceroy @[KÉP](Images\0843.jpg), de még a mi Cimboránk is @[KÉP](Images\1965.jpg)), határozott formában csak a legpofátlanabb Vespa-kópiáknál láthatjuk: Iso Diva @[KÉP](Images\0844.jpg), Flandria @[KÉP](Images\0845.jpg), Colibri ptotorípus @[KÉP](Images\0846.jpg), Lutz Autobahnroller @[KÉP](Images\0577.jpg), Stella @[KÉP](Images\0912.jpg).

3. Ide is - oda is, vagy se hús - se hal (kezdetektől máig)

Erős motorkerékpáros beütés, küllős, nagy kerekek, gyakorta hiányos burkolás, takaratlan első villa: Moto Guzzi Galletto @[KÉP](Images\0847.jpg), Aermacchi Ghibli @[KÉP](Images\0848.jpg), Alma ST @[KÉP](Images\0849.jpg), Jonghi Polo @[KÉP](Images\2978.jpg), Monet Goyon Starlett @[KÉP](Images\0851.jpg), Benelli @[KÉP](Images\2526.jpg), Sulky @[KÉP](Images\2662.jpg). Ma is készülnek ezek a határozatképtelenek (még nosztalgia-fazonra is @[KÉP](Images\2407.jpg)), én is egy ilyet koptatok: Honda Innova 125 @[KÉP](Images\0852.jpg), ennek kínai 100-as variánsa a törököknél még oldalkocsit is kaphat @[KÉP](Images\1949.jpg).

4. Dromedáralkatúak (az ötvenes évek közepén kihaltak)

A testburkolat határozottan púposteve, olykor kétpúpú formát mutat. Jobbára nagyobb, küllős kerekek, egyszerűbb térdpajzs: a stílusteremtő Giesse Furetto @[KÉP](Images\0081.jpg), majd az MV Agusta BSL @[KÉP](Images\0853.jpg), Marinavia Farina @[KÉP](Images\0854.jpg), Lohner L98 @[KÉP](Images\0855.jpg), Panni @[KÉP](Images\0121.jpg), Parilla Levriere @[KÉP](Images\0856.jpg), de ennek utánérzése, a Zündapp Bella 150 @[KÉP](Images\0857.jpg) viszont átmászott a következő Brünhildákhoz.

5. Brünhildák (kb 1954-től '65-ig)

Tulajdonképp a vespafélék családjába is tartozhatnának, de jó nagyra nőttek, kicsit már esetlenek. Ez is nagyszámú csoport (nem egyedszám, csak fajgazdagság szempontjából). Zündapp Bella @[KÉP](Images\0858.jpg), IWL Wiesel @[KÉP](Images\0859.jpg), WFM Osa @[KÉP](Images\0860.jpg), Dayton Flamenco @[KÉP](Images\0861.jpg), Maicoletta @[KÉP](Images\0862.jpg) [KÉP](Images\0821.jpg). A vespafélék és a ragadozók mellett ez vált az egyik legnépszerűbb irányzattá, miután, ahogy az autóknál, motoroknál, a robogóknál is az ötvenes évek közepére lecsengett a szélsőségeket produkáló kísérletezési hullám.

6. Köténysárvédősök (az ötvenes évekre jellemző, de '65-ig még előfordult) Az első kereket hatalmas, lekerekített kupola fedi, Ehhez képest a hátuljuk kicsit jellegtelen, apró vagy közepes tárcsás kerekük van: Goggo @[KÉP](Images\0863.jpg), Heinkel Tourist @[KÉP](Images\0864.jpg), Lohner L 125 @[KÉP](Images\0865.jpg), IWL Pitty @[KÉP](Images\0866.jpg), meg a kolosszus Scootavia @[KÉP](Images\0867.jpg) és Oscar @[KÉP](Images\0883.jpg).

7. Fensőbbségesek, avagy kékvérűek (ötvenes évek első fele, kivéve a Viceroy-t)

Kisszámú, de tartást és zsinórmértéket adó csoport: Bastert Einspurauto @[KÉP](Images\0868.jpg), Ducati Cruiser @[KÉP](Images\0869.jpg). Ők a főnemesek, de ide lehet még sorolni: Salsbury Super-Scooter @[KÉP](Images\0870.jpg), Honda Juno K @[KÉP](Images\0871.jpg), Velocette Viceroy @[KÉP](Images\0872.jpg). Mind ámulatba ejtő és piaci kudarc volt egyszerre, hisz a robogó nem ez a világ volt. Alkotóik elsősorban az amerikai piacra szánták művüket, de még ott is túllőttek a célon.

8. Ragadozók rendje (1955-60, és még kicsit tovább)

Rögzített, de karcsú első sárvédő, ugrásra készülő ruganyos alkat. A kötényesekből váltak ki: TWN Contessa @[KÉP](Images\0873.jpg), Lambretta TV @[KÉP](Images\0874.jpg), Alpino Export @[KÉP](Images\0875.jpg), BSA Sunbeam @[KÉP](Images\0876.jpg), Motobi Catria Scooter @[KÉP](Images\0877.jpg).

9. Bálnák családja (az ötvenes évek)

Határozott rokonságot mutatnak a burkolt motorokkal, odasorolásuk se lenne erőltetett. Túltengő lemezmunka, csaknem motorháznyi rögzített első sárvédő, gyakran nincs átlépős szabad lábtér, kötelező a szélvédő, hatalmas méretek: Maico Mobil @[KÉP](Images\0878.jpg), Harper @[KÉP](Images\0879.jpg), Orla Rondine (’fecske’) @[KÉP](Images\0880.jpg), Montesa @[KÉP](Images\0882.jpg).

10. Összecsukhatók, vagy hón alá csaphatók (nyomokban a hőskorban is, de inkább a negyvenes évek végétől máig)

Azoknak kínálták, akiknek megoldhatatlan volt a parkolás, és a robogót be kellett vinni a munkahelyre, vagy a lakásba: Autoped @[KÉP](Images\2499.jpg), Bernardet Cabry @[KÉP](Images\0884.jpg), Lefol Scoot-Air @[KÉP](Images\0885.jpg), Solex Micron @[KÉP](Images\0886.jpg), Valmobile @[KÉP](Images\2552.jpg). Ez az alapgondolat máig él: néhány korai Mazda 969 kombi csomagtartója sarkában dugó esetére mentőcsónakként egy ilyen parányira összehajtogatott brummogó lapult. Napjainkban is készülnek picire összehajthatók és csöpögésmentesen csomagtartóba tehetők. Ezeket például telefonon hívható bulisofőrök és luxusautókat szervizbe vivő szolgálat használja.

11. Robogók, amik csak robogók (a hatvanas évektől napjainkig)

Belátva vereségét, a hatvanas évek elején a robogó nagyjából lemondott arról, hogy autónak tessék. A beszűkült vevőkör már nem „autót” akart vásárolni harmad-negyedáron, hanem egyszerűen robogót. Így aztán azok, bár még viseltek sok autós jegyet is, egymásra kezdtek hasonlítani. Többnyire kormánnyal fordul a reflektor, nincs pótkerék, nincs fölösleges résezés, lukasztgatás, nincs műszerfal, tünedeznek a sallangok. Lambretta úgy az Li3-tól @[KÉP](Images\0887.jpg) (a leválás nyomai már az 1958-as Li2-n is fölfedezhetők), Puch R50 @[KÉP](Images\0888.jpg), Zündapp R50 @[KÉP](Images\0889.jpg), Vjatka 2 @[KÉP](Images\0890.jpg) (bár fényszórója még határozottan csajkásan sildes), Tula Turiszt @[KÉP](Images\0891.jpg).

Aztán persze vannak ezek kevercsei pl. a Brünhildák ragadozója a még meg nem szelídített Tünde prototípus @[KÉP](Images\0892.jpg), a kötényesek párduca a KTM Mirabell @[KÉP](Images\0893.jpg), vagy a vespafélék tevéje a Puch R @[KÉP](Images\0894.jpg) és olyanok is szép számmal, melyek az individualizmust dícsérve sehová sem sorolhatók be: Gianca Nibbio @[KÉP](Images\0895.jpg), Piatti @[KÉP](Images\0896.jpg), Čezeta @[KÉP](Images\0899.jpg), Rumi Formichino @[KÉP](Images\0900.jpg) stb.

# Csócsálás részenként: szedjünk mindent ízekre!

**Váz**

A robogók váza általában egy acélcső-gerinc volt. Azért, hogy szabad legyen a lábtér, jobbára öblösre hajlítottak egy erős csövet, vagy a még jobb tétkihasználás miatt, hogy az ív ne lógjon be a lábtérbe, L-alakban sarokmerevítéssel kettőből hegesztették össze (Puch @[KÉP](Images\2705.jpg), Wiesel @[KÉP](Images\0905.jpg)). Olykor két párhuzamosan vezetett cső alkotta a vázat: ez merevebb volt, de drágább (Triumph Tigress @[KÉP](Images\0918.jpg), Progress Strolch @[KÉP](Images\0919.jpg), Panni @[KÉP](Images\0222.jpg), Terrot @[KÉP](Images\0922.jpg), Motobi @[KÉP](Images\0923.jpg), Peugeot @[KÉP](Images\0924.jpg)). Az angol James a duplacsöves vázát úgy alakította ki, hogy egy-egy cső fut végig a térdpajzs peremén @[KÉP](Images\0925.jpg). Csúszásos esésnél a lemez így nem sérült @[KÉP](Images\1000.jpg). A SIM cég Ariette típusánál ugyanígy járt el, csak ők nem takargatták a csöveket @[KÉP](Images\0999.jpg).

A fixen beépített blokk, mint teherviselő vázelem nem túl ritka megoldás: Zündapp Bella @[KÉP](Images\0926.jpg) @[KÉP](Images\2991.jpg), Heinkel Tourist @[KÉP](Images\0928.jpg), Triumph Tigress @[KÉP](Images\0929.jpg), Rumi Scoiattolo @[KÉP](Images\0930.jpg), Lambretta A @[KÉP](Images\0062.jpg), B, C @[KÉP](Images\2611.jpg), Tulica @[KÉP](Images\2441.jpg).

Talán a Vespa szabadalmi leírásában szereplő „önhordó lemezváz” megjelölés miatt csak kevesen merészkedtek ilyet készíteni, de erre is van példa: Čezeta @[KÉP](Images\0932.jpg), Piatti @[KÉP](Images\0933.jpg), Lohner @[KÉP](Images\0934.jpg), Rumi Scoiattolo @[KÉP](Images\0930.jpg), Lambretta J100 @[KÉP](Images\2992.jpg). Akadt egy ehhez hasonló, de ritkább megoldás is; a dobozváz (Moto Guzzi Galletto @[KÉP](Images\0935.jpg)).

E területen is születtek öszvérek: a Dürkopp Diana alkotói például az önhordó, tisztára vespás első traktushoz a vezető sarkaitól kezdődő csővázat kapcsoltak rezgést lágyító betétek közbeiktatásával @[KÉP](Images\0936.jpg) (ehhez hasonlít a Vjatka 2 rendszere, csak ott merev az átmenet @[KÉP](Images\0937.jpg)). Egy másik különc, a Rumi Formichino: blokk nélkül szétesős, de ha be kell sorolni, bár öntött alumínium idomokkal, mégis csak önhordó karosszériájú @[KÉP](Images\0938.jpg). A francia Scootavia meg nagy öntött alulepényekből csavarozta össze a vázat: alap az alvázként funkcionáló padlótálca, erre van sarokmereven srófolva a térdpajzs öntvénye, ami az első villa fix csapágygyűrűit is tartja (a villa alja is aluöntvény), a tetejére jön még az autórádiót idéző és az idő- és km-órát befogadó műszerfal öntvénye, valamint a testburkolat eleje (ehhez zsanérral kapcsolt, a fölnyitható, az ülést hordozó lapos benzintank) @[KÉP](Images\0939.jpg). Csak a testburkolat oldala és hátulja van U-alakban acéllemezből. Hasonlít ehhez a Mors-Speed @[KÉP](Images\2588.jpg), csak ott kevesebb elemet öntöttek alpaxból (Pácz Aladárról, a feltalálóról elnevezett alumínium-szilícium ötvözet, aminek a fokozott szilárdságon túl a kis hőtágulás is az előnye: az ebből készült öntvény csapágyfészkében túlmelegedéskor sem fordul meg a csapággyűrű). A Speed szállítási könnyebbségül ripsz-ropsz szétszedhető is volt @[KÉP](Images\2209.jpg). Az is bátorságra vall, hogy a Molteni fivérek (Fratelli Molteni di Milano) karakánul a vázként szolgáló egy darabból készült nagy aluöntvényükben alakították ki a reflektorházat, a kormánytengelyt befogadó csövet, a benzintankot, az üléstartót, de maga a jármű ettől nem lett szép, csak érdekes @[KÉP](Images\0940.jpg). E nagy öntvény ellenére is csak 80 kp az önsúlya. Nagyon az autó hatása alatt született a Salsbury Superscooter váza: hamisítatlan létra alakú autóalváz @[KÉP](Images\2993.jpg).

**Karosszéria**

Az ötvenes évek végéig sok-sok gömbölydedséget sugárzó példa: Motobécane @[KÉP](Images\0941.jpg), Terrot @[KÉP](Images\0963.jpg), Lambretta Lc, Ld @[KÉP](Images\2994.jpg), Li @[KÉP](Images\0965.jpg), BSA Sunbeam @[KÉP](Images\0966.jpg), Puchok @[KÉP](Images\0967.jpg), Zündapp Bella a maga barokkos hullámaival @[KÉP](Images\0968.jpg), a szecessziós TWN Tessy @[KÉP](Images\0942.jpg) (hajdani beceneve: Delfin), Pitty @[KÉP](Images\0969.jpg), Wiesel @[KÉP](Images\0970.jpg), Berlin, Bastert @[KÉP](Images\0971.jpg), Panni @[KÉP](Images\0125.jpg), vagy az Aldimi Prince de Liège @[KÉP](Images\0943.jpg), ami olyan romantikusan fodrozódik, mint Varsóban a Chopin emlékmű. A telt idomok az egészséget, erőt jelképezték, Dorka barátom szavával élve: csiszolt gépkorszak (a kisbaba akkor szép, ha gurítható). Aztán az emberek hozzászoktak a mindennapi jóllakáshoz, s változtak az ideálok is. Durvábban: a háborús anyagi- és emberveszteség hatására tudat alatti mechanizmusok a szülni, szoptatni, reprodukálni képes női alkatot tették meg eszménynek (széles csípő, nagy mellek @[KÉP](Images\2354.jpg) @[KÉP](Images\2502.jpg) @[KÉP](Images\2702.jpg)), míg mára (7,5 milliárdnál tartunk) elérkeztünk a terméketlenséget ígérő sedülőfiús nőideálig (besokalltunk, mint a lemmingek).

A karosszériák szépsége, mint a nőké, mindig vitát gerjesztett, bár itt is voltak lollobrigidák @[KÉP](Images\2213.jpg), akik e vitán fölül álltak: Vespa @[KÉP](Images\0944.jpg), Lambretta Li II @[KÉP](Images\0945.jpg), Ducati Cruiser @[KÉP](Images\0946.jpg), NSU Prima V @[KÉP](Images\0947.jpg), Triumph Tigress @[KÉP](Images\0948.jpg). Most nagy ájulások helyett inkább a főbb stílusjegyeket mazsolázgassuk. Iránytű már a kezdetnél: a Vespa a háború előtti autókat utánzandó, az első sárvédőre ültetett fényszóróval és hátsó autósárvédőt imitáló oldalbuborékkal debütált @[KÉP](Images\0949.jpg) (a saját korába pontosan illeszkedik, csaknem az összes autó, így a Bogár is pont ilyen). A féloldalt fölfüggesztett kerekek a másik oldalról úgy néztek ki, mint a gépkocsiéi: semmi villa @[KÉP](Images\0950.jpg). A kerékcsere így aztán igazán autós volt. Mivel legtöbb csodálója a robogóknak parkoltukban akad, ezért ha a Vespát bakra húzzuk föl, akkor sem áll az égnek az eleje, mint a motoroknak (vagy a Progress Strolchnak), hanem szinte érinti a talajt. Így még inkább úgy hat, mint egy kocsi. Ez laza, vagy egyenetlen talajon bosszantó tud lenni, de hát a rafinált hatásért áldozni kell! Maga a test egy előrecsapó hullámot formáz, vagy talán az ágaskodó lovasszobrok talpazatát, ahonnan a hős (esetünkben a tulaj) messzire, a jövőbe lát (памятник Пётру Первому @[KÉP](Images\0951.jpg)). Az első sárvédőn, mikor a lámpát a kormányra helyezték, megjelent egy alu dísz, hasonlatos az autók motorházán lévőkhöz @[KÉP](Images\0952.jpg) @[KÉP](Images\2696.jpg).

A lemezelés döntően acélból készült, de előfordult alumínium (Unibus, Bastert, Rumi, Maico Mobil, több elemében a Berlin, a Moto Guzzi meg a régi Vespák) és üvegszálas műgyanta is, ami már tényleg nem kötötte meg a fantáziát (Bond @[KÉP](Images\0953.jpg), Phoenix @[KÉP](Images\0954.jpg), Oscar @[KÉP](Images\0955.jpg), PP Roussey @[KÉP](Images\0956.jpg), Boudier @[KÉP](Images\0957.jpg), Honda Juno K @[KÉP](Images\0958.jpg), Harper Scootamobile @[KÉP](Images\0987.jpg)). Az autókonstruktőrök a kisebb koccanások okozta csúfítás ellenszeréül próbaképp gumilemez-idomokat terveztek. A Lutz erre ráharapott, és az Autobahnrollerének (R 175) elejét ő is gumiból sütötte @[KÉP](Images\0959.jpg). Az első hallásra remek ötlet mégsem vált be, mert a gumit tükrösre fényesíteni nem lehet, ha festik, az esésnél ugyanúgy lejön, mint a lemezről, ha anyagában színezik s az nem fekete, akkor a napfény violán túli része gyorsan öregíti (az ehhez adódó vibráció miatt a rögzítési pontoknál kezd először repedezni), ahhoz, hogy a menetszél ne gyűrögesse, ne horpassza be, elég vastagra kell méretezni, akkor meg már nehéz, javítani nem lehet szépen, csak cserélni. A kísérletek a legtöbb helyen leálltak, tudomásom szerint csak e típus érte meg a szériagyártást. A legsérülékenyebb elemet, a térdpajzsot azért páran mégiscsak rugalmas anyagból készítették: pl. a félig robogó, félig mokick Honda Super Cub több sorozatánál @[KÉP](Images\0960.jpg) (a világon legtöbb e járműből készült: variációi és klónjai 2008-ban elérték a hatvanmilliós darabszámot @[KÉP](Images\2017.jpg)). A hatvanas években a polimertechnológia fejlődése révén itt Európában is kóstolgatták ezeket az anyagokat: Puch R 50 @[KÉP](Images\0961.jpg) és Zündapp Bella 50 @[KÉP](Images\0962.jpg) egy-egy változata. Említeni való, hogy létezett favázon rétegeltlemez-borítású testburkolat is, persze a kezdeteknél: Townsend & Co. Autoglider @[KÉP](Images\2527.jpg).

**Lökhárító**

Megjelentek az első sárvédőn, de néha hátul is csicsaként a „lökhárítók”. Ezek általában vagy hajlított csőből készültek (Berlin @[KÉP](Images\0973.jpg), 1960 előtti Heinkel @[KÉP](Images\0974.jpg), ’55 előtti Goggo @[KÉP](Images\0975.jpg)), vagy domborított lemezből (NSU Prima D @[KÉP](Images\0976.jpg), Prima V @[KÉP](Images\0977.jpg), amerikai export-Bellák @[KÉP](Images\0978.jpg), Puch RL @[KÉP](Images\0979.jpg), Lenoble Phenix @[KÉP](Images\0980.jpg)), olykor szalagidomból (Salsbury Super-Scooter @[KÉP](Images\0981.jpg), Lohner L125 @[KÉP](Images\0982.jpg), a Berlin egy ritka sorozata @[KÉP](Images\0983.jpg)), esetleg alumíniumból öntötték (Čezeta @[KÉP](Images\0984.jpg), Heinkel Tourist 103 A-2 @[KÉP](Images\0985.jpg), Puch SR @[KÉP](Images\0986.jpg)). A Terrot és Magnat-Debon sárvédőin pedig keresztbe fektetett alu gerendák pöffeszkedtek @[KÉP](Images\0988.jpg) @[KÉP](Images\0989.jpg). Persze csak úgy néztek ki, valójában vékony lemezből lettek préselve. Ezt már nem lehetett überelni.

Hátsó lökhárító a sorozatgyártásban már nem volt a Tündén @[KÉP](Images\0990.jpg) (első sem), de volt a párhuzamosan készült burkolt Pannonia TLB motorkerékpáron @[KÉP](Images\0991.jpg).

**Színek**

Fényezésnél jobbára kerülték a motoroknál általános fekete színt, inkább pasztellszíneket alkalmaztak. Bevett volt a zöld, a kék ezer árnyalata, a szürke sok tónusa, a csontszín, viszont az ötvenes évek közepéig ritka volt a piros, végig a barna, még inkább a sárga alkalmazása @[KÉP](Images\3047.jpg), igazi fehérről pedig az 1962-es Vespa 160 GS-ig nem tudok. Említést érdemel az NSU Prima III és V-nél gyakran @[KÉP](Images\0992.jpg), valamint a Lambretta TV és TV2-nél @[KÉP](Images\2995.jpg) meg a Moto Guzzi Gallettonál @[KÉP](Images\0993.jpg) szinte kizárólag használt (a hosszú széria végén azért egy-két piros is volt @[KÉP](Images\2428.jpg)) nosztalgikus homokszín. Úgy látszik, még nem száradt be a Rommel-féle szaharai kaland járműveihez kevert rejtő színű festék, ők maguk is így emlegették: saharabeige. A németek és az olaszok csak erre a hadjáratukra emlékezhetnek emelt fővel, erről az egyről nem hámlik le a lovagias jelző (Hitler kifejezett parancsa ellenére Rommelék még az ő egyenruhájukba bújt angol és amerikai diverzánsokat se végezték ki fogságba esés után). A Vespa az egyébként eléggé ritka, akkortájt csak a versenyautóknál bevett ezüsttel indított @[KÉP](Images\0994.jpg) (jó, jó, tudom: Hanzelkáék Tatrája is ezüst volt, de az azért, mert a napsugarakat visszaverendő eredetileg is Afrikába szánták @[KÉP](Images\2996.jpg)). Második sorozatuk (1948) metálzöld lett @[KÉP](Images\0995.jpg) és ezzel, bár viszonylag szűk és döntően olasz körben, de több márkának mutattak példát: Alpino, Iso @[KÉP](Images\0996.jpg), Molteni, Motobi @[KÉP](Images\0997.jpg), MV Agusta @[KÉP](Images\0998.jpg), Rumi, SIM Moretti és '49-ben az Innocenti is fémszínekkel próbálkozott @[KÉP](Images\1001.jpg). De aztán az ötvenes évek közepétől úgy másfél évtizedig ritkának számított a robogók fémszínű festése (a Vespa már 1952-ben abbahagyta, de kisebb márkák keresletélénkítési trükként azért bevetették: Goggo @[KÉP](Images\2997.jpg), Motobi, MV Agusta @[KÉP](Images\2998.jpg)). Szerencsére mellőzték az Újvilágban az autóknál olykor használt ízlésficamos lilát, májvaszínt, rózsaszínt (azért próbaképp egy pár Tulát @[KÉP](Images\1318.jpg), Troll 1-et meg DKR Defiantot fújtak ilyenre is, sőt, a Heinkelem is picit lilagyanús: színének gyári megnevezése; pelikanrot @[KÉP](Images\1003.jpg)). Az amerikai autók mintájára az ötvenes évek derekától-végétől kétszínű lakkozás kápráztatta a vevőt. Ezek a hajdan volt árnyalatok a mai „retro-trendinek” megfelelően köszönnek vissza korunk autóin és nosztalgiarobogóin @[KÉP](Images\1976.jpg) @[KÉP](Images\2617.jpg). Ha kétszínű festést készítettek, akkor általában csontszínhez párosítottak karakteresebb színeket: zöld, kék, piros, narancs, bordó, szürke, fekete, nagyritkán barna (Triumph Tessy @[KÉP](Images\1004.jpg)), a ritkák ritka pedig a rózsaszín-barna Čezeta @[KÉP](Images\1005.jpg) (boaaa) @[KÉP](Images\2448.jpg). Tündéink egy részénél meg érdekes struktúrájú volt a jellegadó festék: a rücskös-márványos-pikkelyes kalapácslakk @[KÉP](Images\1007.jpg). Ez mindent eltakar - mondták a csepeliek, akiket az egyik mintarobogójuk, a Maicoletta kalapácslakkos műszerfala @[KÉP](Images\1008.jpg) is ezirányba lökött és sok Simson KR50-en és az IWL-robogók ülésalaplemezein is ilyen festék volt. A változatos színekben pompázó Pannik egész sorát is talpig kalapácslakkal fújták le @[KÉP](Images\1021.jpg). Rajtunk kívül nagyon kevesen éltek ezzel a fogással, inkább szorgalmasan gletteltek: például a Čezeta sok simítást igényelt, akárcsak a KTM Mirabell, aminek gyártását azért hagyták abba kb 1 000 darab után, mert a domborulatok szép kialakításához komoly pénzért komoly présgépeket kellett volna venni, amik nélkül az addig folytatott termelés rendkívül munkaigényes volt (kalapálás, glettelés). Még a nagy befutó, a Vespa is, míg meg nem oldotta a lemezek jó minőségben való gyártását (méretpontosság, ráncmentesség), tartott fönn glettelőműhelyt @[KÉP](Images\2479.jpg). A nagyfokú mélyhúzás miatt, különösen nem igazán erre való lemezanyag használata esetén, a domború forma a szélén ugyanis meghullámosodott, ráncolódott. Az igénytelenebb cégek ezzel nem törődtek, vagy beletörődtek: például a Vjatkánál ezt glettel se tüntették el @[KÉP](Images\1020.jpg), sok gyártó meg a ponthegesztés nyomaival nem foglalkozott. Nem csak a lemezekre vonatkozik: Moldvai Tibor mondta, hogy ő, mint motorversenyző a jóval mívesebben kidolgozott technikákhoz volt szokva és a Csepel Jármű és Alkatrész Nagykereskedelmi Vállalat műszaki ellenőreként az elé került robogók (Osa, Tula, Muravej, Tünde, Čezeta, Tatran) és motorok kvalitásán merengve arra gondolt, hogy azért ezeknek is fog valaki kispénzű örülni (én ezek közé tartoztam).

Illett a nyers acéllemezt lakkozás előtt alapozni és a jobb gyárak még közbülső alapozót is használtak. A Vjatka 2-nél viszont egyből a színfestéket fújták a lemezre. Persze nem azonnal, de mára minden látható korrózió nélkül is úgy jön le, mint a friss rétes fölső kérge.

Ha csőből volt a váz, azt általában rutinból feketére fújták, de a motoros múlttal nem terheltek bátran festették (akár az autógyárak a motorteret) vagy a burkolat színére, vagy mustárra, szürkére: Heinkel @[KÉP](Images\1010.jpg), Goggo @[KÉP](Images\1011.jpg), Innocenti, Bitri @[KÉP](Images\1012.jpg).

A motoroknál szinte kötelező csíkozásról @[KÉP](Images\1014.jpg), bár eleinte itt-ott még előfordult @[KÉP](Images\1013.jpg), de tagadva a rokonságot, egykettőre leszoktak. Helyette jött a sokkal autósabb oldallécezés krómozott acélból, vagy polírozott alumíniumból @[KÉP](Images\1015.jpg). Ritkán ugyan, de volt olyan aluléc is, aminek közepébe még műanyag szalag is volt húzva: Tula 200 @[KÉP](Images\1017.jpg), Maicoletta @[KÉP](Images\1018.jpg), Catria @[KÉP](Images\1019.jpg). A csíkozást, ami az idomszélekkel párhuzamosan, azoktól pár centivel beljebb húzott arany, ezüst, olykor fehér, kék vagy fekete vonal (néha kettős vonal), a motorkerékpárok a hőskori mozdonyok @[KÉP](Images\2381.jpg) és autók közvetítésével a luxushintóktól @[KÉP](Images\1022.jpg) és a gőzhajóktól @[KÉP](Images\2364.jpg) örökölték.

**Ülések**

A negyvenes és korai ötvenes években a robogóülések többnyire megegyeztek a kortárs motorok acélvázra feszített fekete gumiból készült, lengő nyeregülésével, de azoktól rövid időn belül legalább színükkel elfordultak; jobbára mustárszínűek @[KÉP](Images\1023.jpg) @[KÉP](Images\1045.jpg), néha szürkék @[KÉP](Images\1024.jpg), elvétve olajzöldek @[KÉP](Images\1025.jpg) voltak. Az olaszok, akik nem gumisat, hanem fekete műbőrborításút használtak, elég sokáig ragaszkodtak ezen nyergeikhez @[KÉP](Images\1026.jpg). Más országokban az ötvenes évek végére, legkésőbb 1961-62-re ezeket lecserélték egybeülésre, de például a Vespának a leszokás '55-től tíz éven át tartott: az első duplaülés az '55-ös GS-en jelent meg, nagyrobogójukra az utolsó lengőnyerget '65-ben egy 125-re tették föl, de segédmotornak számító ötvenes Vespát még a hetvenes években is szereltek ilyennel. Ők tehát nem gumiból sütötték a nyergeket, hanem vasvázra húrszerűen feszített rugókat @[KÉP](Images\1027.jpg) (páncéltőkés Bösendorfer) borítottak be erős gumilappal, majd fekete műbőrrel. Szerkezetileg megegyeznek a bicikliülésekkel (tata régi Toldija), csak sokkal nagyobbak voltak. Az ezt fölváltó kétszemélyes műbőrhuzatú egybeülés is eleinte vasvázas-húrrugós kivitelű volt, de ezt egy-kettőre kiszorította a sokkal olcsóbb előállítású habgumi-béléses. De ez sem a motorokra akart ütni, hanem az autókra, tehát a huzatot többnyire két színből varrták össze. A csúcs a vaj-piros összeállítás volt @[KÉP](Images\1029.jpg), de létezett vaj-barna @[KÉP](Images\2405.jpg), vaj-kék @[KÉP](Images\2404.jpg), olykor szürke-fekete @[KÉP](Images\1030.jpg) @[KÉP](Images\2403.jpg) párosítás is. Az egybeüléseket páran gondosan formázták és így sokat emeltek is vele az összhatáson: Rumi Scoiattolo @[KÉP](Images\1031.jpg), Lohner L125 egyik változata @[KÉP](Images\1032.jpg), Goggo 200 Luxus @[KÉP](Images\1033.jpg), Čezeta @[KÉP](Images\2363.jpg).

Kisebb cégek motorok és robogók számára készítettek egész igényes üléseket vázastul, varrott huzatostul. Például az olasz Aquila gyártmányai, persze csak ha a megrendelő is úgy akarta s megfizette, ravaszul szolgálták a kényelmet: lengőnyerges ülésének elől lévő csuklópontja is tudott egy ollós mechanizmus segítségével lefelé rugózni @[KÉP](Images\1034.jpg) (Vespa), az acélvázas egybeülésének meg még a hátsó, a rugóhúrokat tartó kerete is tudott kicsit süllyedni @[KÉP](Images\1028.jpg) (Motobi). Sok lengőnyerges alapkivitelű robogót lehetett felárért kétszemélyes üléssel rendelni @[KÉP](Images\2452.jpg).

A lengőnyereg lágy hintázása miatt nagyon kényelmes volt, ám csak rövid távon. 100 km után az ember feszengene, csúszkálna, de ezt csak az egybeülésen teheti meg (mondták tandem-ülésnek is). Igaz, a robogókat jobbára csak helységen belül használták, no de mégis... Ismerősöm, az akkor ifjú Markó-Varga György (a piktorfamiliából) a hetvenes évek közepén Svédországból Tiszavasváriba robogott egy már akkor sem új Vespa 125 egybeülésén. Az átélt megpróbáltatás hatására (utána egy napig hason feküdt) erősen latolgatta, hogy járgányát itt hagyja és vonattal megy vissza. Ha Vespája még a régebbi, lengős ülésű lett volna, a kérdés azonnal eldőlt volna, s Magyarország ma egy szép példánnyal lenne gazdagabb. Vállalkozásának célja a villogás, az itteni lányok és nemlányok vakítása volt, vagyis tökéletesen egybeesett a robogó koncepciójával.

Az ötvenes években a hölgyikék azzal divatoztak, hogy egyoldalra lelógatott lábbal ültek föl hátra @[KÉP](Images\1035.jpg). Ezt a szoknyájuk még indokolta is @[KÉP](Images\1036.jpg). Persze ebben a testhelyzetben csak legföljebb táncolni vagy moziba lehetett elmenni, világkörüli útra semmiképp @[KÉP](Images\1768.jpg). Ezt a feszes és erotikus pozíciót lengőnyerges ülésen nem lehetett fölvenni, csak puff-, vagy egybeülésen. Ezért (meg olcsóságból) az ötvenes évek közepéig több gyár hátra a vezető lengőnyerge mögé nem ugyanolyat rakott, hanem a csomagtartóra könnyen levehetően csavarozva kis téglatest alakú puffot (Vespa @[KÉP](Images\1037.jpg), Moto Guzzi @[KÉP](Images\1038.jpg), Ducati @[KÉP](Images\1039.jpg))

Az utas kapaszkodójára is több ötlet adódott. A lengőnyerges- vagy két puffként kialakított ülésekhez a legmotorosabb és balesetnél legveszélyesebb az utas alteste előtt ágaskodó vasfogantyú volt: ha a férfi utas bukás után már meg tudott szólalni, azt magas hangon tette (Simard @[KÉP](Images\2963.jpg), Ducati Cruiser @[KÉP](Images\2949.jpg), a kezdeti Terrot @[KÉP](Images\1040.jpg) és a legelső Dürkopp Diana @[KÉP](Images\1041.jpg), de utóbbi gyorsan annyira lekicsinyítette, hogy az besunnyadjon az ülések közé @[KÉP](Images\1042.jpg) és a Terrot is javított a helyzeten @[KÉP](Images\2950.jpg)). Ezt a formát mutatta, de már hajlékonnyá téve a gumiba sütött vagy belehúzott bowdenes (NSU Prima @[KÉP](Images\1043.jpg), Puchok @[KÉP](Images\1044.jpg)), vagy láncos kapaszkodó (Berlin @[KÉP](Images\1046.jpg)), vagy a fogantyút eleve félkemény műanyagból öntötték (Zündapp Bella 200 @[KÉP](Images\1047.jpg)). Az egybeüléseken rásimuló pántot találunk bőrszíjból (Tünde @[KÉP](Images\1048.jpg)) vagy az ülés műbőrével azonos anyagból bowdenre vagy rollógurtnira varrt hevedert (teljesen általános). A lengőnyerges Peugeotnál egyetlen csúnyán megoldott részletként utóbbi található gyeplőszerű hossza miatt oldalrafittyenősen @[KÉP](Images\1049.jpg) (a Lambretta Li-nél ugyanez rövidebb és így nem föltünő @[KÉP](Images\1050.jpg)). Kuriózumként említendő, hogy a Bernardet C50-en két krómozott vasfül volt az ülés két oldalán, amin ugyan tényleg nem tudott fölakadni az utas, de hidegben nem hiszem, hogy valaki is szorongatta volna, legföljebb kesztyűben @[KÉP](Images\1051.jpg).

Ahogy az ülésé, a kormánymarkolat színe is csak rövid ideig volt fekete, jött a szürke, a mustár @[KÉP](Images\1052.jpg), majd az ötvenes évek végén a színorgia; zöld @[KÉP](Images\1069.jpg), kék, piros @[KÉP](Images\1126.jpg) (opcióként, mint korunkban a cserélhető mobilelőlapok), de formát is lehetett bontani: kapható volt hordós (középen vastagabb @[KÉP](Images\1127.jpg)) vagy átlátszó alapba futtatott színes csíkozású markolat is.

**Bowdenek**

A harcsabajúsz bowdenek rontották az autós hatást, túl motorosak voltak. Eleinte fekete helyett szürke, vaj, vagy csillogó bronzszínű @[KÉP](Images\1053.jpg) műanyag tokot kaptak, vagy csoportosan vastag szürke vagy vajszín gumi-, illetve műanyagtömlőbe bújtatták @[KÉP](Images\1054.jpg). A Motobécane @[KÉP](Images\1055.jpg), a Terrot @[KÉP](Images\1056.jpg), a Bastert @[KÉP](Images\1057.jpg) az összes bowdent meg kábelt behúzta a kormánycsőbe (könnyen tehették, mert a kormányvégeken ízesülő kuplung- és fékkar esetén ez magától adódik). Az első Lambrettánál is a csőbe gyömöszöltek mindent @[KÉP](Images\1058.jpg) és 1953-ban a Vespa is tett ilyen lépést: a fék-, kuplung- és gázbowdent eltüntette, de a váltó két tokoshuzalja és a villanykapcsoló kábele kint maradt @[KÉP](Images\1059.jpg). Az ötvenes évek végétől magukat a csőkormányokat is elvetették, és vagy lemezből préselték @[KÉP](Images\1204.jpg), vagy alumíniumból öntötték azokat @[KÉP](Images\1060.jpg), @[KÉP](Images\2475.jpg) @[KÉP](Images\2545.jpg). Így aztán, bár kínkeservvel, de el lehetett bennük rejteni a szembántó bowdeneket @[KÉP](Images\2451.jpg). Az éles ívek miatt szakadtak is bennük rendesen. Hja, kérem, a módinak ára van! A Lambretta Li szériák nagyon gondos mechanikája ezt megoldotta, de az persze munkás dararab volt @[KÉP](Images\1061.jpg) @[KÉP](Images\3049.jpg). Természetesen volt köztes megoldás is; maradt a csőkormány, de a drótbokrot lemezzel eltakarták (kecske is, káposzta is): Puch SR (tán ez a legpazarabb @[KÉP](Images\1062.jpg) @[KÉP](Images\1063.jpg)), Simson Schwalbe @[KÉP](Images\1064.jpg), Vjatka 2 @[KÉP](Images\1065.jpg), BSA Sunbeam @[KÉP](Images\1067.jpg), James @[KÉP](Images\1068.jpg).

A gyárak nem csinálták, de a spécizgető tulajdonosok vásárolhattak és fölcsavarhattak a kormányon látható bowdenekre és kábelekre spirálrugó-formájú színes műanyag szalagokat (pfuj) @[KÉP](Images\2819.jpg).

Ma már általános, de akkoriban ritka gondosságnak számított, ha a lándzsaszerű fék- és kuplungkarok végére apró göböket öntöttek (kb. 1960-tól kezdett elterjedni: Heinkel 103 A-2 @[KÉP](Images\1070.jpg), Troll 1 @[KÉP](Images\1071.jpg)). Ez az elővigyázatosság nem volt fölösleges, mert Ambrus Zsolt vádlijába egy bukásnál csúnyán belefúródott egy gömbtelen fékkar (ő szerezte nekem az aranyos Pannit és a hajdan Surányi Endrét a hátán hordott s vele filmforgatásokon is megfordult Zündapp Bella 200-at).

A Faka Commodore nem bowdenes, hanem folyadékos féke majdnem páratlan a kortársai között: első-hátsó fékmunkahengereit közös főfékhenger működtette, de az első kerékagyba a hatóság bizalmatlansága miatt még egy bowden-mozgatta fékkulcsot is tenniük kellett @[KÉP](Images\2487.jpg) (a Boudiernek volt még hidraulikus féke).

**Kipufogó**

A motorkerékpárok nagy, szivar alakú kipufogójától igyekeztek megszabadulni. Vagy a padlólemez alatt összehajtogatták (Troll 1 @[KÉP](Images\1072.jpg), az utolsó Moto-Guzzi Galletto @[KÉP](Images\1074.jpg), Dürkopp Diana @[KÉP](Images\1075.jpg), Tünde @[KÉP](Images\1076.jpg)), vagy összenyomták (Vespa @[KÉP](Images\1077.jpg), Heinkel @[KÉP](Images\1078.jpg), korábbi Galletto @[KÉP](Images\1079.jpg), Osa M50 @[KÉP](Images\1080.jpg), első KTM Ponny @[KÉP](Images\2303.jpg)), vagy lerövidítették (Lambretta Ld @[KÉP](Images\1081.jpg), NSU Lambretta @[KÉP](Images\1082.jpg), korai Zündapp Bella @[KÉP](Images\1073.jpg)), vagy fartoldatként a cipóforma dobot a hátsó kerék mögé lógatták (Triumph Tigress @[KÉP](Images\1083.jpg)), vagy szellemesen a vázcsőbe (Mors Speed Paris-Nice első szériája , Volugrafo Aero @[KÉP](Images\1084.jpg), Puch R @[KÉP](Images\1094.jpg)), illetve a hátsó villába rejtették (Aermacchi @[KÉP](Images\1085.jpg), talán az Imme nyomán @[KÉP](Images\1086.jpg)), de volt, hogy a váz csak köztigazda volt: a Dürkopp hangtompítójához ez vezette a gázt @[KÉP](Images\1075.jpg). Egyes márkák viszont a gyártási költségek kényszerű nyírbálása miatt pár év múlva visszatértek a hagyományos alakhoz (Osa M52 @[KÉP](Images\1087.jpg), kései Zündapp Bellák @[KÉP](Images\1088.jpg), Maicoletta @[KÉP](Images\1089.jpg)), ugyanis ezt a formát motorkerékpár-gyártókkal együttműködve, nagy tömegben való készítése miatt olcsóbban be lehetett szerezni, vagy előállítani. Az IWL Berlin is ide tartozik: leszállásnál meg is égette olykor az utas lábát @[KÉP](Images\1090.jpg). Ezt gyakran panaszolták a gyártónak, de a Berlin végig így készült. Viszont az utód Troll 1-nél, meghajolva a fölhasználói igények előtt, visszatérve a Wiesel hagyományához: a padlólemez alá gyűrték @[KÉP](Images\1072.jpg). A Berlin képét torzítja is ez a hatalmas szivar, de ennél még nagyobb s még rosszabb hatású a Tulicáé @[KÉP](Images\1091.jpg) (a Turisztnál és a T200-nál @[KÉP](Images\1092.jpg) még rejtett). Az igényesebb cégek a motorokra jellemző, harsányan recsegő hangtól meg akartak szabadulni, ezért a hangtompítókat surrogósra hangolták, és a szívászaj tompítását is komolyan vették (a Lambretta @[KÉP](Images\1095.jpg) és a Vespa az ötvenes évek végétől, NSU Primák @[KÉP](Images\1096.jpg) @[KÉP](Images\1097.jpg) @[KÉP](Images\1098.jpg), Čezeta @[KÉP](Images\1099.jpg)). A korabeli autós divatot követve az 1954-55-ös Zündapp Bella 200-nak látványos macskaláb-forma (háromdudoros legyező) kipufogóvége volt @[KÉP](Images\1100.jpg) @[KÉP](Images\2035.jpg), mint errefelé a púpos-Wartburgoknak @[KÉP](Images\1101.jpg). Kétütemű erőforráshoz, betartva a szerkesztési szabályokat, kis átmérőjű kiömlő tartozik, magyarán csenevész csövecske. Az NSU nem állt meg itt, hanem a Prima III és V kipufogóvégére ráhúztak egy tubust, ezzel a való hétszeresének hazudták a keresztmetszetet, ráadásul eldugós feketére fújás helyett kivagyian krómozták @[KÉP](Images\1102.jpg). A Vespához meg olyan kipufogóvég volt kapható, amivel kétcsövűre lehetett tupírozni a látványt @[KÉP](Images\1103.jpg) (Abarth termék, de volt mégszemérmetlenebb Lambrettához is @[KÉP](Images\1262.jpg)). Két logikátlannak tűnő megoldás: a Horex Rebell prototípus 250-es fekvő egyhengeres négyütemű motorjának két kipufogódobja volt (jobbról-balról a lábdeszkák alatt), viszont a kéthengeres Velocette Viceroynak meg egy közösített, pedig itt egyszerre történik a kipufogás.

Dr. Kováts Miklós a hangtompítással sokat bíbelődött a Tündénél, több konstrukciót kipróbált @[KÉP](Images\1104.jpg), majd a Pannoniák csendesítésén is dolgozott: a H, azaz halk változatok minusz egy lóerőért kevésbé voltak pattogósak (nyugaton a hatvanas években a típusengedélynek már Db-korlátja is volt).

A Rumi Scoiattolonak saját korában igencsak szokatlan volt a hangtompítása: egy lukacsos csövet betekertek üvegvattával @[KÉP](Images\1105.jpg). A Formichinoé is hasonló, csak sokkal mívesebb: szétcsavarozható lapos labirintjáratos öntvénybe van zárva az üvegszövet lap @[KÉP](Images\1106.jpg). A Tula 200 hangtompítója is ugyanezen elven működik @[KÉP](Images\2271.jpg). Ezzek úgy mennek tönkre, hogy a lültető gáz lassan eltördeli az üvegszálakat és a törmelék ki lesz köpködve, elfogy a szövedék.

**Hátsó lámpa**

Ez eleinte a motoroknál megszokott formát mutatta (kicsi, jellegtelen, olyasmi, mint a nálunk Danuvia-lámpaként ismert alak @[KÉP](Images\1107.jpg)), de aztán a robogó itt is magára, illetve az autókra talált, s hátul egyre látványosabb plexicsodák jelentek meg: szép példa a Vespa evolúciója @[KÉP](Images\3012.jpg) @[KÉP](Images\1108.jpg) @[KÉP](Images\1109.jpg) @[KÉP](Images\1110.jpg) @[KÉP](Images\1111.jpg). Az utolsó Heinkel, a103 A-2 @[KÉP](Images\1112.jpg), ami hátul már éppoly szirupos volt, mint a korabeli amerikai divatot túlragozó japán autóké. Emlékezzünk vissza, az elsőként Európába exportált napkeleti kocsikat hátsó lámpájuk miatt azonnal ki lehetett szúrni (csuda nagy, csupa ív, csupa króm @[KÉP](Images\3002.jpg) @[KÉP](Images\3003.jpg) @[KÉP](Images\3008.jpg)).

A Puchokon a hátsó lámpát és a rendszámot a pótkerékre elég slendriánul csak úgy odabiggyesztették @[KÉP](Images\1984.jpg), nem úgy, mint a Motobécane Mobyn @[KÉP](Images\1986.jpg), a Scooterroton @[KÉP](Images\1987.jpg) vagy a Peugeot-n @[KÉP](Images\1983.jpg). Az utolsó gráci sorozaton, az Alpine variánson már nem volt pótkerék és a roller záró része a testtel integrált, lendületes képet adott @[KÉP](Images\1985.jpg) @[KÉP](Images\0824.jpg).

Kis színes: manapság az említett Heinkel hátsólámpát a német veteránalkatrész-piacra itt, Magyarországon másolják.

**Fényszóró**

A reflektorok, szintén nem véletlenül, a robogók jó részénél éppúgy, mint az autóknál, nem a kormánnyal fordultak, bár az lenne a logikus, hanem mereven az orrba voltak építve. A reflektor gyors magasságállítási lehetőségét szinte az összes gyár kispórolta, de a Čezeta nem, és a szovjetek is mindegyik típusuknál megoldották igen célszerű módon; egy bakelit gombot kellett a lámpafej tetején csavarni, amitől egy csigavonalú vaslemez egyre jobban buktatta a foncsort előre @[KÉP](Images\1113.jpg) @[KÉP](Images\1114.jpg). Szerencsére nem nagyon talált követőkre az az értelmetlen nagyzolás, hogy egymás mellé építettek be két fényszórót (a kis generátorok, dinamók egy reflektorizzót is csak épphogy kiszolgáltak). Pár példa azért ismert: néhány Ner-A-Car @[KÉP](Images\1115.jpg), a korai KTM Ponny egy rövid szériája @[KÉP](Images\1116.jpg), Derni @[KÉP](Images\1117.jpg), meg a Harper Scootamobile @[KÉP](Images\1118.jpg). Ez utóbbi egyébként is beleesett abba a hibába, hogy tényleg autókarosszériát akart két keréken közlekedtetni: elől ugye a két reflektor, köztük alant a rendszám, a széles, lapos kasztnit hátul jobbról-balról autós hátsólámpák és persze lökhárító zárják @[KÉP](Images\1119.jpg). Erre az angol Clipper még rátromfolt; egymás mellé tette a két ülést @[KÉP](Images\1120.jpg). Egyensúlyi problémák miatt nem jutott túl a kísérleti fázison. Jobb is. Amikor az autókon egyre több fényszóró jelent meg, akkor az amúgy satnyácska Lohner Sissy III-ra és S-re @[KÉP](Images\1121.jpg) háromszög alakban három reflektort biggyesztettek (alul kettő, fölül egy). A ködfényszóró is igen látványos kellék tudott lenni: NSU Prima V @[KÉP](Images\1122.jpg), Hoffmann-Vespa @[KÉP](Images\3038.jpg), Boudier Super-B 58 @[KÉP](Images\1123.jpg) (ennek az 1957-es párizsi szalonon bemutatott prototípusnak 125-ös Ydral fekvő blokkja, üvegszálas műgyanta burkolata és előre-hátra ható hidaulikus féke volt). A fizika parancsa miatt viszont ezekhez komolyabb áramtermelés kellett.

Ötvenes évek eleje-közepe: a merev angol szabályozás miatt arrafelé a robogók térdpajzsára kellett szilárdan rögzíteni a túl lentinek ítélt fényszórót: Douglas Vespa @[KÉP](Images\1996.jpg), Čezeta @[KÉP](Images\1997.jpg) @[KÉP](Images\2470.jpg) (itt a duda és a fényszóró rosált). Az ötvenes évek végén oldódott csak ez a szigor, de akkor már csak a Čezeta lépett vissza az eredeti, lentre tevős formához.

A Bastert meg a Goggo 200 @[KÉP](Images\1124.jpg) és hű ivadéka a Tula @[KÉP](Images\1125.jpg) @[KÉP](Images\1340.jpg) fixen beépített motortér-világító lámpával büszkélkedett. Igaz, egy stecklámpa sokkal használhatóbb lett volna, no de nem is a praktikusság volt a cél (emez a Lohner L125-höz rendelhető volt @[KÉP](Images\1129.jpg)).

**Fényváltó**

A reflektor váltókapcsolója az ötvenes évek autóin általánosan a pedálsortól balra kis taposható gombként volt kialakítva (persze balkormányosnál). A robogóknál a körülményes kezelése miatt ezt nemigen alkalmazták (olykor hirtelen kell kapcsolni, és a láb rángatása egyensúlyproblémát okozhat), de azért erre is van példa: Bitri @[KÉP](Images\1131.jpg), sok Fuji Rabbit @[KÉP](Images\1130.jpg), Harley Topper @[KÉP](Images\1132.jpg). Az RLA @[KÉP](Images\1133.jpg) és SRA Puchokon meg a Ducatin @[KÉP](Images\1134.jpg) pedig sarokkal lehetett megnyomni egy gombot, s ekkor kelt életre az önindító. Ez is utalás a kortárs autóknál ekkor még olykor alkalmazott, a gázpedáltól jobbra lévő önindítópedálra (a Škoda 1952-ig így készült @[KÉP](Images\1135.jpg)). Aztán persze lassan minden robogógyár belátta, hogy a legcélszerűbb a bal kéz hüvelykjénél elhelyezni @[KÉP](Images\1144.jpg).

**Műszerfal**

A műszerfalak a korabeli autók mintáját követve egyre bonyolultabbakká, áttekinthetetlenebbekké váltak @[KÉP](Images\2639.jpg) @[KÉP](Images\1137.jpg) [KÉP](Images\1146.jpg) @[KÉP](Images\1138.jpg) @[KÉP](Images\2646.jpg). 1 500 DM fölött szinte kötelező volt az időt mutató óra, az igazi slusszkulcsaljzat önindító állással, a szívató kihúzható gombja, lehetőleg minél több visszajelző lámpa @[KÉP](Images\1142.jpg). A csodálat leginkább az index kontrollámpájának dukált (ez persze inkább már a hatvanas évek). Ha szivargyújtóról nem is tudok, de az angolok eleganciaigényét legyezve a Triumph Tigressen például csatlakozóaljzat volt villanyborotvához @[KÉP](Images\1136.jpg). Vajon valaha is használta valaki? Úgy étrem nem bemutatásképp.

Sok gondos gyártó, ha már időórával látta el művét, hát nyolcnaposat épített be: azt könnyű megszokni, hogy hetente mindig ugyanazon a napon húzza föl az ember, egy nap meg a tartalék a feledékenyeknek. Ha az órát hátul kellett fölhúzni, az kényelmetlen volt (Čezeta 501 @[KÉP](Images\1139.jpg), Maicoletta @[KÉP](Images\1140.jpg)), ha a számlap felől, akkor esőben tömítési gondok lehettek (általános megoldás @[KÉP](Images\1141.jpg)), de az NSU a Prima V-höz megtalálta a tutit: oldalt egy rövid bowden végén volt a recés gomb, ami jobbra kikandikált a műszerfal alatti doboz kis lukán @[KÉP](Images\1143.jpg).

**Atavisztikus jegyek**

A komoly motoros múlttal rendelkező gyárak nehezebben éreztek rá a robogó ízére, s így számos átmeneti verzió született, amik már nem motorkerékpárok, de még nem is igazi robogók (Moto Guzzi Galletto @[KÉP](Images\1147.jpg), Aermacchi Ghibli @[KÉP](Images\1148.jpg)). Gyárának tradíciójára utal a Puch R 125 motoros első teleszkópvillája @[KÉP](Images\1149.jpg) és a példány adatait soroló nyaktábla elhelyezése @[KÉP](Images\1150.jpg), ülésrugói @[KÉP](Images\1151.jpg), a Puch SR 150 lámpafejre helyezett, krómpajzzsal ékített slusszkulcsaljzata @[KÉP](Images\1152.jpg), az övé @[KÉP](Images\1153.jpg) és a SunWasp @[KÉP](Images\1154.jpg) meg a Troll 1 @[KÉP](Images\1155.jpg) bár férfiasan masszív, ám kifejezetten motoros, az első sárvédőt kívülről ölelő Earles elsővillája. Stílusgyilkos dolog volt az MZ ES125 motorbicikli törzsökös nyakú lámpafejét átplántálni a Troll 1-re @[KÉP](Images\0473.jpg) @[KÉP](Images\1157.jpg). Rombolja az összhatást az utas lehajtható lábtartója: a Harley Davidson Topper @[KÉP](Images\1158.jpg), a Magnat Debon S25 @[KÉP](Images\1159.jpg), a Bernardet @[KÉP](Images\1160.jpg), a Simson Schwalbe @[KÉP](Images\1161.jpg), a JAWA Ideal @[KÉP](Images\1162.jpg), Isoscooter @[KÉP](Images\2484.jpg), valamint a három utóbbinál a nagy küllős kerekek is. Az ormótlan küllős kerekek máshol is diszharmóniát okoztak: Victoria Peggy @[KÉP](Images\1163.jpg) és Nicky @[KÉP](Images\1164.jpg), DKW Hobby @[KÉP](Images\1165.jpg), Adler @[KÉP](Images\1166.jpg), Manet @[KÉP](Images\1167.jpg) és utódja a Tatran @[KÉP](Images\1168.jpg). Többek a fejlesztésen spórolandó, egy korábbi motorkerékpárhoz gyártott kereket használtak föl.

Még kicsit vissza a kihajtható utaslábtartóhoz: a Ducati Cruisert úgy álmodták lemezbe, hogy a lábdeszka kiszélesedő hátulját, ami az utas lábát hordaná, esztétikai okból elhagyták (no meg kanyarban jobban lehet bedönteni. Így a vendég számára csak egy nagyon keskeny perem maradt volna @[KÉP](Images\1169.jpg), de mivel ez így nem mehetett, hát kihajtható lábtartót szereltek föl, ami a váz aljához rögzült @[KÉP](Images\0376.jpg). Ez a nagy ajtó rácsukásakor egy lukon kibújt a karosszérián kívülre és viszonylag elegánsan, hogy behajtva ne legyen olyan, mint egy felkiáltójel, függőleges tengely körül lehetett vízszintesen hátracsapni @[KÉP](Images\1170.jpg). Aztán egyszerűsítettek és az ajtón már nem volt luk, a lábtartó a vázcső alá került @[KÉP](Images\2612.jpg). Ehhez nagyon hasonló volt a Mors Speed Paris-Nice egyik verziója @[KÉP](Images\2764.jpg). Pár évvel korábban a Lambretta A nem körülményeskedett, neki nem kellett vigyáznia a vonalaira @[KÉP](Images\2178.jpg). A Terrot második, kétszemélyűsített sorozatán lecsapható, kényszerízű rudacskán pihent az utas lába @[KÉP](Images\1171.jpg), de a harmadik nekifutásnál már rendes trepni volt @[KÉP](Images\1172.jpg). A vendég a Vespánál se talált a talpának túl kényelmes helyet, de ott a finoman hangolt esztétikára vigyázandó úgy hagyták @[KÉP](Images\1176.jpg) @[KÉP](Images\2386.jpg) (a konkurencia bele is kapaszkodott e hiányosságba és kihangsúlyozták, hogy az övéken bezzeg van hely @[KÉP](Images\2171.jpg) @[KÉP](Images\2415.jpg) @[KÉP](Images\2416.jpg) @[KÉP](Images\2417.jpg) @[KÉP](Images\2609.jpg)). A tartozékkészítő cégek több megoldást is kínáltak a Vespák utasainak kényelmére @[KÉP](Images\1175.jpg) @[KÉP](Images\1177.jpg) @[KÉP](Images\1178.jpg), de legelterjedtebb az oldalbuborék alsó peremére rögzített lehajtható öntött alulap volt @[KÉP](Images\1179.jpg) (ez csak a bal odalra volt szerelhető), amit a Scootaviára @[KÉP](Images\1180.jpg) meg a Honda Juno K-ra @[KÉP](Images\1181.jpg) viszont már gyárilag fölszereltek (ezek mindkét oldalon ott voltak).

A hatósági előírások kényszerű betartása is szült zavaros esztétikájú dolgokat. Hogy beleférjenek az alábbi robogónak látszó tárgyak a moped kategóriájába, tekerős biciklipedált kellett rájuk szerelni: HMW Conny @[KÉP](Images\1182.jpg), Lohner Sissy @[KÉP](Images\1183.jpg), KTM Ponny @[KÉP](Images\1184.jpg) és Mecky @[KÉP](Images\1185.jpg), pedálos Vespa @[KÉP](Images\3013.jpg). E kényszermunka legravaszabb megoldását a vízszintesre állított pedálokra visszahajtható lábdeszkájú német Bintz mutatja @[KÉP](Images\1187.jpg) (a brit hatóság nem volt ilyen szőrösszívű, oda berúgóval szállították @[KÉP](Images\1188.jpg)).

**Rugózás**

Jó rugózásra nem csak a kényelem és a jó úttartás miatt van szükség, de a szerkezet is megsínyli a rázkódást: repedések keletkeznek, föllazulnak a csavarkötések, a perifériák menet közben észrevétlenül leperegnek, habzik a benzin. 1945 előtt a motorkerékpárok javarészt csak első rugózással bírtak, a hátuljuk meg pattogott a kockakövön. Ezt a kiskerekű robogókkal végképp nem lehetett folytatni, de volt pár cég, aki mégis megpróbált ezen spórolni, például az első Lambretták @[KÉP](Images\1189.jpg), a Lohner százasok @[KÉP](Images\1190.jpg) és más olcsóságok. A kényszer nagy úr, hát a robogókon próbálták ki a legtöbbféle rugózási rendszert, köztük egész ötleteseket, ravaszakat is @[KÉP](Images\1191.jpg) @[KÉP](Images\1192.jpg).

**Berúgó, vagy mi**

Alapesetben a motor berúgópedállal indult, de ezt is lehetett ragozni: volt dinastarter @[KÉP](Images\1193.jpg), berántózsinór @[KÉP](Images\1194.jpg) (ritka), berántókar @[KÉP](Images\1195.jpg) (ez is), ékszíjas- @[KÉP](Images\3014.jpg) és fogaskoszorús önindító @[KÉP](Images\1197.jpg) (hát még ezek). Létezett eltakart berúgó is: a Tula Tutiszt-M (második sorozat) és a Tulica, amelyekre a dinastarteren kívül a blokk mellé simuló kihajtható pedál is került. Ha az akku már erőtlen volt a főtengely forgatására, berúgáshoz a nagy testburkolatot megemelték s ezt a kart kicsapták alóla, berúgták, visszahajtották, majd leengedték helyére a burkot, de ha már únták a bonyolult eljárást kis kaput ollózhattak a testburkolat aljába és a kar, akár egy sérv, ki is záródott @[KÉP](Images\1198.jpg) @[KÉP](Images\1199.jpg) @[KÉP](Images\1200.jpg). Csak jól beállított motornál ért valamit, mert egy rúgásra nagyon keveset forgatott. Ezt az újratervezést a birodalomszerte problémás akkubeszerzés kényszerítette ki. Egy másik rejtettberúgós példáért mi dülleszthetjük a mellünk: a Cimbora jobb oldalra helyezett váltóját a hagyományos baloldalra áthúzott berúgó a hátsó kerék előtt, a test alatt érte el. Ez csak a mechanika, most jön az esztétika: hogy a pedál láthatóvá és taposhatóvá váljon, föl kellett hajtani az azt elbújtató bal lábdeszka végének egy részét @[KÉP](Images\1201.jpg). A Tündénél a berúgót már egyszerűen és közvetlenül jobbra kunkorították föl: az oldalra kibillenő pedált a robogó jobb oldalán, jobb lábon állva ballal kellett bíztatni @[KÉP](Images\3015.jpg) @[KÉP](Images\1202.jpg). Azért ezt meg kellett szokni. Utánozva az olaszos ülve berúgást: a kormányt fogva, indulásra készen az ülés fölött terpeszben jobb sarokkal rúgva csak a szöcskelábúak kísérletezhettek (a Motobi Catria Scooter első sorozata is ilyesmi volt @[KÉP](Images\1203.jpg)). Kurbli nem volt, de majdnemkurbli azért volt: az önindítóval szerelt Čezeták több szériáján, hogy a fölötte autós vonalak hatását ne rontsa le, normál körülmények között nem volt berúgó, a dinastarter dolgozott. Hogy csüggedt akkuval, ami már nem bírt a kompresszióval, ne kelljen a szomszédok szeme láttára tologatni, a szerszámosdobozban lapult egy az erre kiképzett tengelycsonk lukába tolható berúgó @[KÉP](Images\1205.jpg) (úgy húsz évvel később a Honda Gold Wing is így szemérmeskedett). A Terrotnak és a Magnat-Debonnak ugyancsak kihúzható berúgópedálja volt @[KÉP](Images\1206.jpg) @[KÉP](Images\1207.jpg), de azt csak a burkolat levétele előtt volt szokás kivenni (nem volt önindító), ámbár, aki akarta, az indítás után eltehette. Az előbb füllentettem, mert volt kurbli is, csak főleg a hőskorban: az Unibust kézzel kellett betekerni és kurblija, mint az akkori autóké, nem volt kivehető @[KÉP](Images\1208.jpg) @[KÉP](Images\2413.jpg), az Auto-Fauteuilnak is volt és az kivehető is @[KÉP](Images\2541.jpg) @[KÉP](Images\1324.jpg), meg az aranykorban is fölbukkant: a Honda Juno K önindítóprobléma esetére hordott egyet a térdpajzs mögött @[KÉP](Images\1328.jpg).

Különös önindítója volt a Maicolettának: a Boschtól vett szerkezet nem körbe forgatta a főtengelyt, hanem csak lengette két holtpont között előre-hátra. A henger megtelt benzin-levegő keverékével. Indítási üzemben egy spéci bütyök akkor emelte meg a megszakítót, mikor a főtengely jó irányba lendült és így tulajdonképpen utógyújtásos robbanást hozott létre, ami már beindította a rendes forgást @[KÉP](Images\1209.jpg). Amiatt, hogy nem kellett több sűrítési ütemen átforgatni a főtengelyt, energiatakarékos volt és az egy darab 6 V-os akkujával is elboldogult. Beállítása nagy gondosságot igényelt. Ugyan sokáig bírta, de előbb-utóbb ez is meghibásodott: a számos, sok ampert kapcsoló kontaktus valamelyike beégett, berúgója meg nem volt, lehetett betolni.

Vissza a berúgáshoz: az olasz nagyok és sok követőjük ülveberúgót alkalmaztak, valamennyire ezzel is az autó felé közeledve. Megtehették, hisz a kis erőforrásokat kis ellenállásuk miatt nem kellett állva, a teljes testsúlyt használva, a karra, mint szinte lépcsőre hágva berúgni.

**Csicsák, micsák, csőcsodák**

A csőből készült, többnyire a pótkerék elhelyezését is megoldó csomagtartókhoz a példákat az autók tetőcsomagtartói adták. Nagyon ritka volt az a roller, amelyhez vagy a gyár, vagy kis műhelyek ne kínáltak volna ilyen krómozott létrákat @[KÉP](Images\1210.jpg) @[KÉP](Images\1211.jpg) @[KÉP](Images\3031.jpg). Kisebb csomagok elhelyezésére szolgált a csak kevés típuson nem található szatyorkampó @[KÉP](Images\2025.jpg) @[KÉP](Images\2399.jpg).

A fokozódó versenyben az ötvenes évek közepén-végén, hogy a portéka még érzékibb legyen, alapkivitelben is már bőven raktak díszítményt a robogókra, de ezeken fölül sok típushoz magától a robogógyártótól beszerezhető volt a térdpajzs és a lábdeszka ívét követő és kihangsúlyozó krómozott bukócső @[KÉP](Images\1212.jpg), ami kisebb eséseknél bizony jól jött: védte a görbülékeny térdlemezt és nem mellékesen csillogása emelte az összhatást. Ugyane meggondolásból készültek az első sárvédőre tekeredő csőkígyók is @[KÉP](Images\1213.jpg) (pótlólagos lökhárítók). Bukócsőként is szolgált a Vespán az ülés alá csavarozható azon krómozott cső, amivel a tűsarkas cipőjű hölgyikék bokagyötrésén lehetett segíteni: nem a tűsarok feküdt föl, hanem a mélyen behajló talpközép nyugodott a vízszintes csövön @[KÉP](Images\1174.jpg). Ilyet még a '80-as évek Vespáihoz is lehetett kapni: Füzes Mártonnak is van a P200E típusúján. Ezeken kívül is még kis cégek (olasz @[KÉP](Images\1215.jpg) @[KÉP](Images\1218.jpg), francia @[KÉP](Images\2826.jpg), angol @[KÉP](Images\1214.jpg), német, osztrák @[KÉP](Images\1219.jpg), spanyol, amerikai @[KÉP](Images\1216.jpg), svájci @[KÉP](Images\2555.jpg)) szakosodtak csicsagyártásra főképp a nagyobb lélekszámú populációk ékítésére (Lambretta @[KÉP](Images\1220.jpg) @[KÉP](Images\1221.jpg) @[KÉP](Images\1222.jpg), Vespa @[KÉP](Images\1223.jpg) @[KÉP](Images\2509.jpg), Heinkel @[KÉP](Images\1224.jpg) @[KÉP](Images\1225.jpg), Zündapp @[KÉP](Images\1226.jpg), Peugeot @[KÉP](Images\1227.jpg) @[KÉP](Images\1228.jpg)). Egy-két kösöntyű még elmegy, de a tobzódó kínálattól megrészegült tulaj néha nevetségesen teleaggatta kedvencét mindenféle díszcsíkkal, dudatakaróval, csillogó szárnyacskákkal, villogó rendszámkerettel (volt indexet, sőt karosindexet tartalmazó is @[KÉP](Images\1327.jpg)), tükrökkel, dísztárcsákkal, oldalra csavarozott rakétafúvókákkal @[KÉP](Images\1229.jpg) (Peugeot), hűtőrácsokkal @[KÉP](Images\2618.jpg), zászlótartóval, hátsó lökhárítóval @[KÉP](Images\2894.jpg), keresőlámpával @[KÉP](Images\2447.jpg) @[KÉP](Images\2561.jpg) @[KÉP](Images\2811.jpg) @[KÉP](Images\2812.jpg) @[KÉP](Images\2813.jpg).

Volt azért pár hasznos holmi is a kínálatban, például a vezető cipőorrának dörzsölése ellen a térdpajzs aljára alubetét @[KÉP](Images\2771.jpg), az utas saras cipőjétől védte a testburkolat alját az annak oldalára csavarozható díszlemez (Lambretta Lc, Ld @[KÉP](Images\1230.jpg), Heinkel Tourist @[KÉP](Images\1231.jpg), Puch R @[KÉP](Images\1232.jpg), Iso Diva @[KÉP](Images\2893.jpg), de a jelentkező igénynek sokszor maga a robogógyártó is elébe ment: Puch SR @[KÉP](Images\1233.jpg), Goggo @[KÉP](Images\1234.jpg), Bastert @[KÉP](Images\1235.jpg), Bernardet Guepar @[KÉP](Images\1236.jpg), Dürkopp @[KÉP](Images\1237.jpg), Bitri @[KÉP](Images\1238.jpg)), magától a ráhordott sártól mentette a taposólemezt az azt takaró gumiszőnyeg (Vespa @[KÉP](Images\2857.jpg), Lambretta, Iso Diva @[KÉP](Images\2384.jpg), de, hogy ne álljon dunsztban a vaslemez, a latyak fölszáradta után ajánlatos volt levenni). Vásárolható volt a térd elé nagy, zárható doboz (Lambretta Li2-höz Ulma termék @[KÉP](Images\1239.jpg)), e helyre pótbenzintartály a hatósugár növelésére @[KÉP](Images\2615.jpg), vagy az utasülés alá, vagy helyére @[KÉP](Images\1240.jpg) @[KÉP](Images\2268.jpg) @[KÉP](Images\2707.jpg), vagy a pótkerék belsejébe, vagy a vezető bokái közé @[KÉP](Images\2778.jpg), vagy durván megsértve a látványt: oda, ahol a motorkerékpároké van, a térdek közé @[KÉP](Images\2616.jpg) (ide a Moto Guzzi bádog csomagtartódobozt kínált a Gallettojához @[KÉP](Images\1241.jpg)), benzinszint állását mutató óra a tanksapkába építve @[KÉP](Images\2725.jpg), index szabályosan a térdpajzsra és a test végére @[KÉP](Images\1242.jpg) (csak akkusoknak), a negyvenes években ennek elődjeként karosindex @[KÉP](Images\2726.jpg), szélvédő (majdnem mindhez, a márkák közt az Ideal volt a király @[KÉP](Images\3016.jpg)), aztán még a szélvédő alá csúf, de mostoha időben hasznos műbőr-, vagy nejlonszoknya: ezzel zárták le a szélvédő alsó pereme és a térdpajzs közti űrt az eső elől @[KÉP](Images\1243.jpg) @[KÉP](Images\3030.jpg) (a térdpajzs lakkja nem örült neki, de lehetett javítani a helyzeten két kis gumipókkal @[KÉP](Images\2567.jpg)), hátul a taposólemezt az utas kényelmére kiszélesítő alu perem @[KÉP](Images\1245.jpg), valamint próbálkozás történt ablaktörlő szélvédőre szerelésére @[KÉP](Images\1244.jpg) (Čezeta). Huhh! Ha valaki talál hosszabb mondatot, az kap egy barackot.

A visszapillantó tükör legalkalmasabb helye a bal kormányvégen van, ám ez szintén nem elég autós, ezért egyes gyártók a térdpajzs peremére csíptették @[KÉP](Images\1253.jpg) @[KÉP](Images\1254.jpg) @[KÉP](Images\1255.jpg) @[KÉP](Images\1256.jpg) @[KÉP](Images\3017.jpg). Ha volt utas, annak lábától nem is látszott benne semmi @[KÉP](Images\2879.jpg). A Čezeta szélvédőjének bal peremén volt egy lyuk. Ide volt csavarozva a pici műanyag (és kicsit bóvli) visszapillantó. Remegett is rendesen @[KÉP](Images\1257.jpg).

A szocialista vállalatok nem kényeztették túlságosan a robogósokat és csak kevés luxuskütyü volt kapható: Čezetához szélvédő @[KÉP](Images\2346.jpg) az említett tükörrel @[KÉP](Images\2790.jpg), ablaktörlővel, a korai gumirugósokhoz pótlólag hátsó lengéscsillapító @[KÉP](Images\1416.jpg), hátsó csomagtartó, oldaltáska @[KÉP](Images\1258.jpg) @[KÉP](Images\2348.jpg) (ha épp volt exportból visszamaradt), Berlinhez szélvédő @[KÉP](Images\1259.jpg), bukócső, a Vjatkához szélvédő meg egyféle @[KÉP](Images\1263.jpg), az Osához kétféle csomagtartó @[KÉP](Images\1264.jpg) @[KÉP](Images\1265.jpg), ha az gyárilag nem adatott: Tündéhez tükör @[KÉP](Images\1266.jpg), a Berlinhez pótlólagos index @[KÉP](Images\1267.jpg), Magyarországon a Panninál említett irányjelző-féklámpa egység @[KÉP](Images\1268.jpg) (sokfelé készült hasonló, például ez a negyvenes években a Vespákhoz: @[KÉP](Images\2777.jpg)). Így aztán, nagyon jellemezve a gazdát, csináld magad alapon kerültek föl kis repülőcskék @[KÉP](Images\2823.jpg), csillagocskák @[KÉP](Images\2436.jpg), polírozott, vagy krómozott lécek @[KÉP](Images\2596.jpg), állatkák, autóemblémák @[KÉP](Images\1274.jpg), fényszórósildek @[KÉP](Images\2759.jpg) @[KÉP](Images\2597.jpg), sárvédő-csúcsdíszek az orra @[KÉP](Images\1271.jpg), helyzetjelző- @[KÉP](Images\1896.jpg) @[KÉP](Images\1510.jpg) @[KÉP](Images\2558.jpg) [KÉP](Images\1337.jpg) @[KÉP](Images\1317.jpg) meg ködlámpák @[KÉP](Images\1269.jpg) @[KÉP](Images\1272.jpg) @[KÉP](Images\2880.jpg), indexek @[KÉP](Images\1270.jpg) @[KÉP](Images\2286.jpg) @[KÉP](Images\2613.jpg) (sok nem is működött), kontrollámpák, kosárkák, levonós matricák @[KÉP](Images\2347.jpg) @[KÉP](Images\2748.jpg) @[KÉP](Images\2809.jpg), öntapadó tapétából kivágott figurák meg föliratok, csápantennát idéző, tekercsrugóból indított lengő tacskófarkak végükön gömbbel (ezek az autókon a haszontalan „szegélytapogatók” voltak, amik már a két háború között is léteztek), de leggyakrabban barkácsolt csomagtartók @[KÉP](Images\1522.jpg) @[KÉP](Images\2520.jpg) @[KÉP](Images\2559.jpg), esetleg pótkerék rögzítésére is alkalmas kivitelben @[KÉP](Images\1329.jpg). Röpképtelen koromban osztálytársaimmal buszozva folyton bebámultunk a sofőrfülkébe (az üvegen vagy plexin nyirkos időben olykor nem teljesen víztiszta nyomot hagyott az orrunk @[KÉP](Images\2349.jpg)), és babonázottan vártuk, mikor fog villogni a műszerfalon a szerintem direkt nekünk odacsavarozott gumibaba vezető-barkácsolta üvegszeme. Természetesen indexeléskor és távolsági buszon így sokat unatkoztunk is. No, ilyen gumitörpét Tündén is láttam. A szeretett lény fölékszerezése nem csak a nőknek járt.

**Dísztárcsák**

A pótkerékre olykor maguk a gyárak is csavaroztak dísztárcsát (Lambretta @[KÉP](Images\1276.jpg), NSU @[KÉP](Images\1275.jpg), Goggo @[KÉP](Images\1277.jpg), Bitri @[KÉP](Images\1278.jpg), bár utóbbi kettő inkább takarólemez), de ehhez inkább kis vállalatok készítettek alumínium lemezből, vagy krómozott vaslemezből tányérokat, de a guruló kerekekre is szép számban került efféle csillogó hívság (Puch @[KÉP](Images\1219.jpg), Guiller @[KÉP](Images\1280.jpg), Moto Guzzi @[KÉP](Images\1281.jpg)). Megesett, hogy luxusautós előképet követve az egész pótkerék beboríttatott lemezzel szép, nagy pléhlavór formájában (több Bernardet @[KÉP](Images\1282.jpg), Piatti @[KÉP](Images\1283.jpg)). A Vespához a futó kerekekre vehető volt olyan küllős dísztárcsa, amelynek közepén a nagyon gyors sportkocsikat idéző, a kerékcserét gyorsító csillag hivalkodott @[KÉP](Images\3018.jpg) @[KÉP](Images\1284.jpg). Persze az egész egy merő hazugság volt. Előfordult az is, hogy nem kellett dísztárcsa, mert a felni domborított közepén nem volt luk: Terrot, avagy Magnat-Debon @[KÉP](Images\1285.jpg). Ennek a robogónak a másik oldalon, azaz jobbfelől lévő egykaros villáit elől-hátul bámulatos lemezborítás fedte @[KÉP](Images\1286.jpg). Felénk a fönt említett középluk nélküli felnifélét franciatárcsának hívták (Renault R4, Citroën CV4 @[KÉP](Images\1287.jpg), Fiat 500 @[KÉP](Images\2825.jpg), korai Kispolszki), és a gumisok kerékkiegyensúlyozáskor idegrohamot is kaptak tőle, mert nem lehetett egy sima kúppal központosan fölhúzni a pörgetőtengelyre, hanem egy bonyolult megfogószerkezetet kellett a gépükre fölszerelni.

**Rádió**

A Walbának az oldalkocsijába rádiót lehetett rendelni, tüntetőleg hatalmas csápantennával @[KÉP](Images\1288.jpg). Menet közben persze nem lehetett élvezni, de nem is ezért rakták bele. Az Ambrosini Freccia Azzurra luxus változatánál a műszerfalba integrálták a gyakorlatban itt is csak díszként funkcionáló rádiót. Ámbár vagány dolog lehetett az itáliai éjszakában a film után a mozinál a robogón féloldalt hanyagul ülve, láblógászva Adriano Cielentanot recsegtetni. Pótlólag is lehetett robogóhoz való rádiót kapni @[KÉP](Images\2851.jpg) és volt vízálló változat is @[KÉP](Images\1289.jpg), de sok rádióamatőr maga készíthette el vevőkészülékét szaklapok ajánlása alapján @[KÉP](Images\2852.jpg).

**Kürt**

Hát igen, ezzel volt gond. Gyakran akkor kell megszólaltatni, amikor épp levesszük a gázt, így a lendkerék alól nem jön elég áram. Kielégítőt kurjantott a motorokról átvett léglabdacsos duda (irrigátor), ám a szép karosszérián nevetséges volt, de kínjukban egyes gyártók mégis erre fanyalodtak (Lohner L98 @[KÉP](Images\1290.jpg), Britax Scooterette @[KÉP](Images\1291.jpg), Panni első sorozata @[KÉP](Images\2347.jpg), Kosty ). Arról nem is szólva, hogy az egyik kézzel épp a nehéz szituációban kell elengedni a kormányt. Bár esztétikailag tökéletes, de mégis megmosolyogtató, nagyobb sebességhez meg túl halk a másik olcsó variáció, hogy mutatóujjal húzogathattunk egy kis kart, ami bowdennel vagy rudacskával a térdpajzs közepére elektromos kürtöt imitáló formában beépített csengőt csengetett (HMW Conny @[KÉP](Images\1292.jpg), Lohner Sissy @[KÉP](Images\1293.jpg) és sok moped). Elem is szólaltathatott meg dudát, de csak gyengén és az akkori elemek nem voltak hosszú életűek (Simson KR50 1959-től @[KÉP](Images\1294.jpg) @[KÉP](Images\3020.jpg), de előtte egy évig csengővel szerelték @[KÉP](Images\1295.jpg)). Az elegáns és autósan szóló villamos kürthöz és később a féklámpához akkumulátor kellett. Ezt viszont tölteni kell. Beépítettek hát egy kis töltőtekercset, meg egy diódát. Azért kicsit, nehogy túltöltsön. Ez nem volt az akkunak leányálom, mert a feszültség a fordulatnak megfelelően eléggé ingadozott. A legjobb eredményt persze itt is meg kellett fizetni: dinamó rezgőnyelves feszszabályzóval. A dögös és drabális KTM Mirabell vezetője két, egymás mellé gyárilag beépített villanykürttel söpörhette maga előtt tisztára az utat @[KÉP](Images\1296.jpg). Csúcs: a mégdurvább lelkűek fölszerelhettek bal lábbal taposható légpumpával ordíttatott kamionkürtöt @[KÉP](Images\1297.jpg) @[KÉP](Images\1313.jpg) (a modok). Ennek a többi közlekedőn túl a rendőrök sem kifejezetten örültek, mint később az autóknál a digós dallamkürtnek.

Akkoriban a kürtnek még jóval nagyobb szerepe volt, mint napjainkban, mert sok volt az utakon lassan és kóvályogva mozgó résztvevő. Ébresztgetni kellett a bakon bóbiskolókat, sok volt a bambuló kerékpáros (amikor tizenhárom évesen én voltam a bamba biciklis, engem el is gázolt egy pannoniás), utat kellett vágni az átvonuló birka- és tehéncsordákba. Gyakran nem is át-, hanem hosszában vánszorogtak. Erdélyben 1976-ban még dudával kellett hézagot nyitnom egy kicsit félelmetes bivalycsapatba (MZ ES150/1).

**Váltókapcsolás**

A sebességváltót sok típuson nem lábbal működtették, ami bár pontos, de túl motoros, hanem a baloldali kormányfogantyú forgatásával. Ez történhetett többször áttételezett rudazattal @[KÉP](Images\1298.jpg), egy folyamatosan feszített, vagy két felváltva húzogatott bowdennel @[KÉP](Images\1299.jpg). A kormányváltó biztosabb kormányzást adott, mert a kapcsoláshoz nem kellett komoly testmozdulat, míg a pontosabban kapcsoló pedálos váltó működtetéséhez föl kell emelni a lábat, amit a robogón meg se támaszt a benzintank, mint a motoroknál.

A Terrot @[KÉP](Images\1301.jpg), az Oscar @[KÉP](Images\1302.jpg), a korai HMW Bambi és Peugeot @[KÉP](Images\1300.jpg) ikerpedálos kapcsolóit már bemutattuk és ilyen volt a Mors Speed Paris-Nice is @[KÉP](Images\2763.jpg). Akadt olyan megoldás is, hogy bármely fokozatból nullába tehették a váltót: a BSA Sunbeam padlóján a jobb saroknál erre szolgált egy kis taposópedál @[KÉP](Images\1303.jpg). Jól jön ez a piros lámpánál.

Szokatlan megoldás volt, hogy a kormányon jobb kéznél egy jókora biciklicsengő-formájú dobból kilógó fület hüvelykujjal ide-oda húzva kapcsolták az osztrákok a Lohner L98 két fokozatát @[KÉP](Images\1330.jpg) @[KÉP](Images\1942.jpg) @[KÉP](Images\2297.jpg). Aztán ez egyszerűsödés után (nem csak nálunk volt újítási verseny) úgy nézett ki, mint egy termetes szivatókar, vagy más változatánál: gázkar egy kapálógépen @[KÉP](Images\1941.jpg).

A két háború közti motorkerékpárok sebváltókarját a benzintankon kellett keresni. Ennek utánérzése a Swallow Gadabout (’csavargó’) testének jobb oldalán található váltókar @[KÉP](Images\2768.jpg) (meg persze az egyszerűség is ezt diktálta).

Az autósításban a végletet itt a FIAT prototípusa mutatja: a lábak előtt középen meredezik az autós botváltó bakelitgombbal @[KÉP](Images\1304.jpg). Hivalkodó és veszélyes, ugyanis gyakran adódnak kényes pillanatok, amikor a vezetőnek mindkét kézzel kéne tartani a kormányt, de közben a váltót is gyorsan meg kéne találni (az autónál ez azért nem gond, mert ott nincs plusz egyensúlyozás).

Azt, hogy a sebváltó épp hányadik fokozatban van, sok motorkerékpáron a blokkra pillantva lehetett látni, ugyanis egy mutató mindig az aktuális sebesség blokkba öntött száma felé fordult @[KÉP](Images\1319.jpg) (elég haszontalan, mert mire menet közben az ember a szemével megtalálja, már be is ment az árokba). A robogók közt ultrakonzervatív Moto Guzzi Galletto 160 első szériáján (kb. 2 000 db) látható ilyen a láb- és a vele kapcsolt kézi(!)váltó dobozának oldalán @[KÉP](Images\1305.jpg) @[KÉP](Images\1306.jpg). A Lambretta A-nál a térdpajzs belső oldalán látható váltóállás-mutató @[KÉP](Images\2341.jpg) (az A még lábváltós volt, de a B már kormányváltós @[KÉP](Images\2342.jpg)). Ezeknél korszerűbb megoldás volt a kilométeróra mellett elhelyezett azon kör alakú műszer, amelyik vagy az 1, 2, 3, 4, 0 számok alatt világító izzókkal (Goggo-Tula @[KÉP](Images\1307.jpg) @[KÉP](Images\1316.jpg), de ilyesmi a Bastert is @[KÉP](Images\1308.jpg)), vagy számok felé forduló mutatójával (Peugeot @[KÉP](Images\1309.jpg)) jelezte a váltó pozícióját. Olyan is volt, hogy egy kis ablakban jelent meg a megfelelő szám a sebességórában (Maicoletta @[KÉP](Images\1310.jpg)), vagy a kormányburkolat közepén lévő lyukban (Scooterrot @[KÉP](Images\1311.jpg)), esetleg a kormányon lévő lámpasor aktuális darabja világított (MV Agusta @[KÉP](Images\1312.jpg)). A kormányfogantyú forgatásával kapcsolhatóknál magától értetődött, hogy az egymás előtt elforduló felületek egyikére egy nyilat @[KÉP](Images\2858.jpg), pöttyöt, háromszöget, vagy csak egy vonást, az ezzel szemben lévő hengerpalástra meg a fokozatok számait tették @[KÉP](Images\1314.jpg). Ez háromsebességes váltónál mind csak látványpékség, mert menet közben úgyse nagyon figyeli ezeket senki, de négyfokozatú esetében már adhat értékes információt.

Ha a váltó mégis pedálos volt, akkor azt ildomos volt autósan kialakítani: egyeztetve a fékpedállal négyszögletes, vagy kör alakú és lehetőleg nagy taposófelülettel (nem ám egy vasvinkli, mint a motoroknál), no és persze ezt aztán autós módra gumi- vagy műanyag borítással ellátni. Például a Tünde korong formájú @[KÉP](Images\1320.jpg), a Puch SR ovális gumit @[KÉP](Images\1321.jpg), az NSU Prima III és V föltűnő színű (kék, szürke vagy rózsaszín: brrr) négyzetes PVC-pogácsát kapott a vasra @[KÉP](Images\1322.jpg). A pedálok himbás részét is eltüntették a gondosabb gyártók: a libikóka a taposólemez alá került @[KÉP](Images\1323.jpg).

A Victoria Peggy alább még tárgyalandó elektromágnes-vezérelte váltójának @[KÉP](Images\1325.jpg) lett volna szellemi társa a Tula gyárában kiötlött pneumatikus kapcsolás. A hatvanas évek közepén elkészítették a Konyjok Garbunok (’púpos lovacska’, egy mese nagy dolgokra képes segítő figurája) 350-es horizontális hengerű, rövid löketű, 16”-os küllős kerekű extrarobogó mintapéldányát @[KÉP](Images\1326.jpg). Tovább akarták fejleszteni: könnyűfém kerekek, légrugó, légfék, sűrítettlevegős indítás, pneumatikus váltó (a 80 mm átmérőjű vázcső a légtartály), 400-as henger, amivel el lehetett volna érni a 125 km/ó sebességet, de a minisztérium egy szemöldök-összevonással leparancsolta őket a fellegekből és megszületett a Tula Turiszt (ennek 250-es prototípusát Delfinnek hívták @[KÉP](Images\2351.jpg)).

**A test varázsa**

Ritka kivétellel az ülések alatti testburkolat adta a legnagyobb foltot az összképen. Ennek megfelelően komolyan kellett volna venni a formázását. Ám, mivel alakját a motorblokk, a hátsó kerék, az ülések, a vezető vádlijának helyzete, az utas lábának kényelmes terpesze, no meg a benzintank elég pontosan behatárolták, így aztán sok típusnál csak odatákoltak egy élére állított lapos ládát, mondván: az utazók úgyis eltakarják: Goggo @[KÉP](Images\1331.jpg), 50'-es évek Heinkel Touristjai @[KÉP](Images\1332.jpg), Daventry @[KÉP](Images\1333.jpg), HMW Conny @[KÉP](Images\1334.jpg), Bernardet @[KÉP](Images\1335.jpg), és így tovább. Erről a Bernardet-testről megjegyzendő (negyvenes évek vége), hogy motívumvilága, azaz a vízszintes, a saroknál beforduló csőkígyós díszítése @[KÉP](Images\1342.jpg) megegyezett a kortárs rádiókéval, meg az érett-Bauhaus villák balkonkorlátjaival és telente ezen a csíkozaton keresztülfújva melegíthette a vezető lábát némiképp a hengerről jövő hűtőlevegő, amit szokatlan módon előrefelé fújattak @[KÉP](Images\2829.jpg) (igaz, ekkor a robogóknál még nem volt „szokványos”). A derékhad nem érte be ennyivel, dudorokkal, árkokkal, hullámokkal próbálták a testet nézhetőbbé tenni: többek között a Zündapp @[KÉP](Images\1343.jpg), Lambretta Lc és Ld @[KÉP](Images\1344.jpg), Bastert @[KÉP](Images\1345.jpg), IWL @[KÉP](Images\1346.jpg), Osa @[KÉP](Images\1347.jpg), Tünde @[KÉP](Images\1348.jpg), Lohner L125 @[KÉP](Images\1349.jpg), TWN Tessy @[KÉP](Images\1350.jpg). A feladat nehézségét mutatja, hogy csak egy pár robogónál sikerült ebből tűzijátékot csinálni: Mors-Speed Pais-Nice @[KÉP](Images\1351.jpg), Vespa @[KÉP](Images\1352.jpg), NSU Prima III és V @[KÉP](Images\1353.jpg), Honda Juno K @[KÉP](Images\1354.jpg), Heinkel 150 @[KÉP](Images\1355.jpg), ötvenes évek végi Lambretták: a TV és az Li @[KÉP](Images\1356.jpg), Rumi Scoiattolo @[KÉP](Images\1357.jpg), Triumph Tigress @[KÉP](Images\1358.jpg) (az utóbbinál igaz, hogy bámulatosan oldották meg a dolgot, az eleje is szépre sikeredett, de a kormánytakaró a többi lemezhez képest oly primitív, mintha egy marmonkannából ollózták volna ki @[KÉP](Images\1359.jpg)).

Volt még egy föloldhatatlan dilemma: a testburkolat vagy csak annyira lett széles, amennyit az alatta lévő mechanizmus föltétlen követelt (HMW Conny @[KÉP](Images\1360.jpg) és Bambi @[KÉP](Images\1361.jpg), Manet @[KÉP](Images\1362.jpg)), de akkor ez csenevész hatású volt, vagy testesre formázták, ami hátulról és fölülről már szép nagy tömeget mutatott, viszont ekkor meg kanyarodásnál a bedönthetőség szenvedett csorbát az utas oldalra erősen kinyúló taposólemeze miatt (Lohner Krokodil @[KÉP](Images\1363.jpg) és L125 @[KÉP](Images\1364.jpg), Peugeot @[KÉP](Images\1365.jpg), Wiesel @[KÉP](Images\1366.jpg), Röhr @[KÉP](Images\1367.jpg), NSU Prima V @[KÉP](Images\1368.jpg), de bezzeg a két nagyok: @[KÉP](Images\2557.jpg)). Hús is, hal is: széltében látványos a test, viszont utaslábtartót vagy nem tettek föl: Vespa @[KÉP](Images\1369.jpg), de ez kényelmetlen @[KÉP](Images\3022.jpg), vagy csak lehajthatót: Terrot VMS2 @[KÉP](Images\1370.jpg), Ducati @[KÉP](Images\1371.jpg), Simson @[KÉP](Images\1372.jpg), Scootavia @[KÉP](Images\1373.jpg), ez meg nem szép, vagy fölszerelhető utasülés és hozzá pótlábtartó: Aermacchi @[KÉP](Images\3023.jpg), Salsbury Super-Scooter @[KÉP](Images\3024.jpg) @[KÉP](Images\3055.jpg), ez meg nehézkes).

Egy dolog, hogy ezek a dobozok szépen eltakarták a mechanikát, de ahhoz bizony olykor hozzá is kellett férni (dűznidugulás, megszakítóbeégés). A legkézenfekvőbb volt, ha az egész lemezházat egyben le lehetett emelni. Ez nem túl elegáns és a kívülállóknak fejetlen boncolásként hathat (IWL Pitty @[KÉP](Images\1374.jpg), Berlin @[KÉP](Images\1375.jpg), Tünde @[KÉP](Images\1376.jpg), Heinkel Tourist @[KÉP](Images\1377.jpg), Maicoletta @[KÉP](Images\1378.jpg), Progress @[KÉP](Images\1379.jpg)), sőt olykor e művelet még körülményes is (Tatran @[KÉP](Images\1380.jpg), Zündapp @[KÉP](Images\1381.jpg)). A leggyakoribb hibát, a gyertyazárlatot, azért ezeknél is kis ablakon keresztül, vagy az ülést fölhajtva el lehetett hárítani. Következő lehetőség a kétoldali, nagy méretű, levehető oldallemez: Goggo @[KÉP](Images\1382.jpg), az összes burkolt Lambretta @[KÉP](Images\1383.jpg), IWL Troll 1 @[KÉP](Images\1384.jpg), a német Triumphok @[KÉP](Images\1385.jpg) @[KÉP](Images\3025.jpg), Dürkopp Diana @[KÉP](Images\1386.jpg), Lohner L125 @[KÉP](Images\1387.jpg), Terrot @[KÉP](Images\1388.jpg). Ide tartozik a Vespa is @[KÉP](Images\1389.jpg), bár annál az oldalbuborék sokáig csak jobboldalról vehető le, viszont igaz, hogy baloldalt meg nincs semmi életbe vágó. A Ducati Cruiseren látható hatalmas oldallemez ajtóként nyitható @[KÉP](Images\1390.jpg). Aztán lehetett az egészet előrebuktatni: Puch @[KÉP](Images\1391.jpg), Peugeot @[KÉP](Images\1392.jpg), Guiller @[KÉP](Images\1393.jpg), Venus @[KÉP](Images\1394.jpg), hátrabuktatni: PP Roussey @[KÉP](Images\1395.jpg), sok Mitsubishi Silver Pigeon @[KÉP](Images\1396.jpg), Tula Turiszt @[KÉP](Images\1397.jpg), Honda Juno K @[KÉP](Images\1398.jpg). De volt olyan is, hogy két feszítőzár kipöccentése után a burkolat egy jobb és egy bal félre esett szét: NSU Prima III meg V @[KÉP](Images\1399.jpg), de a Motobi Catria is ilyen @[KÉP](Images\1400.jpg), csak ott csavar-leszorította pánt rögzít (akárcsak egy pár legkorábbi Primánál). Végül voltak csak sok munkával bontható (Moto Guzzi @[KÉP](Images\1401.jpg)), vagy megbonthatatlan (önhordó vázú), csak kis ablakokkal ellátott, nehezebben javítható típusok: Čezeta @[KÉP](Images\1402.jpg) @[KÉP](Images\2465.jpg) @[KÉP](Images\2466.jpg), Piatti @[KÉP](Images\1403.jpg).

**Fehérgyűrűs gumik**

A detroiti kocsikat majmolva lehetett egy időben fehér betétgyűrűvel gumiabroncsot kapni @[KÉP](Images\1404.jpg) @[KÉP](Images\1420.jpg). Akinek erre nem futotta, az vett fehér gumifestéket és már meg is volt a vasárnap délelőtti programja @[KÉP](Images\3051.jpg) (Hol volt akkor még a szabadszombat...). Ez nem akármilyen festék volt ám, hanem rugalmas, hogy a menet közben folyton dudorodó-kisimuló köpenyoldalról ne pattogjon le. Hogy ne szakítsa meg a hajdani amerikai benzintemetők oldalának vonalrajzát, a hátsó kereket egy félkör alakú lemezzel takarták el, amit kerékcserénél le lehetett venni (ilyen volt mifelénk a Tatraplan @[KÉP](Images\1405.jpg)). Ez a pléh köszön vissza hátul az Excelsior Monarch Mk II-n @[KÉP](Images\1406.jpg), a Lohner L200 Krokodilon @[KÉP](Images\1407.jpg), a Jamesen @[KÉP](Images\0915.jpg), meg a negyvenes évek Vespájának első sárvédőjén @[KÉP](Images\1408.jpg) (kerékcserekor nem kellett föltétlen levenni, inkább a sárvédő gyártását könnyítette ez a rácsavarozható lemez).

**Pótkerék**

E hasznos @[KÉP](Images\0901.jpg) és egyben az autósságra utaló dekoratív alkatrészt eleinte nagyon szembetűnően helyezték el: a csomagtartó mögött állítva (egyszerűbb Lambretták @[KÉP](Images\2170.jpg), Vespa 1955-ig @[KÉP](Images\1409.jpg)), vagy a csomagtartó aljára csavarozva (NSU Dreistern @[KÉP](Images\1410.jpg)), vagy lejjebb a testburkolat végére fektetve (Lambretta Lc, Ld @[KÉP](Images\1411.jpg), Piatti @[KÉP](Images\1412.jpg), Wiesel @[KÉP](Images\1413.jpg)), vagy még lejjebb, a rendszám és a burkolat közé (Lohner L125 @[KÉP](Images\1414.jpg), Čezeta @[KÉP](Images\1415.jpg), Peugeot @[KÉP](Images\1417.jpg), Puch @[KÉP](Images\1418.jpg), Scooterrot @[KÉP](Images\1419.jpg)), vagy a hátsó ülés alá (Rumi Formichino @[KÉP](Images\1421.jpg)). Kevésbé volt föltűnő, ha a térdpajzs mögé tették (Bernardet @[KÉP](Images\1422.jpg), Vespa a hatvanas-hetvenes években @[KÉP](Images\1423.jpg)), vagy a vezető térdei közé (Vespa SS90 @[KÉP](Images\1424.jpg), GS @[KÉP](Images\2169.jpg), Sport @[KÉP](Images\2822.jpg), Lambretta B @[KÉP](Images\1767.jpg)), vagy az első kerék és a térdpajzs közé (Moto Guzzi @[KÉP](Images\1425.jpg), Alma ST @[KÉP](Images\2595.jpg)). Ha a karosszéria már önmagában is elég előkelő volt, akkor a pótkereket nem mutogatták (ahogy ekkor már az újabb autók sem), hanem a burkolt orrba (Febo @[KÉP](Images\1426.jpg)), az oldalburkolat alá (Ducati @[KÉP](Images\1427.jpg), érett Vespák @[KÉP](Images\2306.jpg)), vagy a hátul felnyitható benzintank alá dugták (Salsbury @[KÉP](Images\1428.jpg)).

**Márkajelzések**

A márkát és a típust mutató emblémák és feliratok általában a térdpajzson jobboldalt pompáztak @[KÉP](Images\1429.jpg), hogy parkolás közben a járdán ácsorgóknak egyből szembetűnjenek, de bárhol máshol is előfordulhattak: a térdpajzs közepén (Heinkel @[KÉP](Images\1430.jpg)), baloldalt (Pitty @[KÉP](Images\1431.jpg), NSU @[KÉP](Images\1432.jpg), Zündapp @[KÉP](Images\1433.jpg)), a test egyik oldalán (Lambretta Lc és az első 800 db NSU-Lambretta @[KÉP](Images\0091.jpg), korai Manet @[KÉP](Images\1434.jpg)), a test két oldalán (Lambretta Li és TV @[KÉP](Images\1435.jpg)), a mozgó első sárvédőn (Kauba @[KÉP](Images\1436.jpg), későbbi Manet @[KÉP](Images\1437.jpg)), de még a kormányt középen megfogó alu bilincsen is (Röhr Rolletta @[KÉP](Images\1438.jpg)). Az autókon sokszor ezen feliratok hanyag eleganciával féloldalt ferdén a domborodó csomagtartófedélre kerültek (nálunk: Wartburg @[KÉP](Images\3026.jpg) @[KÉP](Images\1439.jpg)). A robogóknál általában ez a hely nem kerülhetett szóba a pótkerék és a vascsöves csomagtartó takarása miatt, de a Vespa ezzel is próbálkozott @[KÉP](Images\1440.jpg). Jóformán csak neki volt akkora fara, hogy a fölirat mutasson is rajta, de azért még sincs egyedül: ilyen a korai Maico Maicoletta is @[KÉP](Images\1441.jpg). A típusmegjelöléseket többnyire nem nyomtatott betűvel írták, hanem művész-szignós módon. Voltak, akik játékot vittek bele: a Prina Orix B O-betűjébe egy fürdőruhás nőcske kapaszkodik, mintha úszógumit tartana @[KÉP](Images\1442.jpg), a Tomos Galeb felirata alatt egy sirály szitál @[KÉP](Images\1443.jpg), s mivel a Vjatka nevét egy folyó után kapta, az aláhúzás fodrozódó vízfelszínt formáz @[KÉP](Images\1444.jpg).

Az emblémákat címerszerűen készítették el és közben gyakran lestek: például a Chevrolett címere @[KÉP](Images\1988.jpg) szolgált az Innocentinek mintául @[KÉP](Images\1989.jpg).

Felénk az arisztokratikus heraldika megadta a császárnak, ami a császáré, és bár meghunyászkodva, de azért szolgált a szocializmus éveiben is: Berlin @[KÉP](Images\1990.jpg) (egyszerűen a városcímert fölhasználva), Vjatka @[KÉP](Images\1991.jpg), Tünde @[KÉP](Images\1992.jpg). Az eredeti NSU emblémát Jugoszláviában a szocialista címertan az általa kisajátított dicsőítő nyitott koszorúval meg Pretis fölirattal bővítette @[KÉP](Images\0658.jpg).

**Sárvédő a fronton**

Mivel az első sárvédő teszi a szemlélőben az első benyomást, a tervezésnél erre hangsúlyozottan oda kellett figyelni. A présgépeket próbára tevő módon egyre cifrábbak, öblösebbek lettek: Lambretta Lc, Ld @[KÉP](Images\1450.jpg), Motobécane @[KÉP](Images\1451.jpg), Osa @[KÉP](Images\1452.jpg). Mások a térdpajzshoz rögzítettségben vélték megtalálni az autósság zálogát: Ducati Cruiser @[KÉP](Images\1453.jpg), Triumph Contessa @[KÉP](Images\1454.jpg) és Tessy @[KÉP](Images\1455.jpg), Lambretta Li @[KÉP](Images\1456.jpg), Elektron @[KÉP](Images\1457.jpg), BSA Sunbeam @[KÉP](Images\1458.jpg), Heinkel 150 @[KÉP](Images\1459.jpg). A Magnat-Debon @[KÉP](Images\1460.jpg), Paul Vallée BO54 @[KÉP](Images\1461.jpg) és az Odra 1 @[KÉP](Images\2926.jpg) első kereke körül pedig úgy szabták az ámbráscetes merev első sárvédő peremét, hogy senkinek nem lehet kétsége; ez autó. Megint mások a robogó elejét egy nagy kötényként vagy fél krinolinszoknyaként alakították ki (Pitty @[KÉP](Images\1463.jpg), Bastert @[KÉP](Images\1464.jpg), Goggo @[KÉP](Images\1465.jpg), Heinkel Tourist @[KÉP](Images\1466.jpg), Lohner L 125 @[KÉP](Images\1467.jpg), KTM Mirabell @[KÉP](Images\1468.jpg)). Ám az autónaklátszás csúcsát e téren a Čezeta érte el; a merev sárvédő orrába építették a reflektort @[KÉP](Images\1469.jpg) (a Piatti prototípusa is ilyen @[KÉP](Images\1470.jpg)). A Triumph Tessy egy nem ordító, de ügyes húzással élt: a merev első sárvédő kereket fedő félgömbös hátulja benyúlik a térdpajzs mögé a lábtérbe: ezzel azt a hatást kelti, mintha autóban ülnénk s a lábunk az első kerékdob mellett pihenne @[KÉP](Images\1471.jpg).

Érdekes rezonancia: a Maicoletta első sárvédőjének árkai @[KÉP](Images\2327.jpg) a JAWA Bizon 1963-as prototípusán is fölfedezhetők @[KÉP](Images\2184.jpg).

**Mintha-gázturbina**

Az ötvenes évek elején jöttek divatba a lökhajtásos repülőket utánzó amerikai autókarosszériák @[KÉP](Images\1472.jpg). Erre rezonálva merészen gázturbinát kezdtek imitálni a robogótestek. Legjobb példa erre a Faka: turbinaimitációja annyira élethű, hogy az már szinte szánalmas @[KÉP](Images\1473.jpg) (karosszériájának sok más része viszont ízléssel formázott). Kérkedő és csillogóan keretezett (alukopoltyú) turbinabeömlő-nyílásokat vágtak a Lambretta Ld-re @[KÉP](Images\1475.jpg), Heinkel Touristra @[KÉP](Images\1476.jpg), NSU Primára @[KÉP](Images\1477.jpg) (a lemez alatt a blokk is kicsit sugárhajtómű-szerű), de még a megkésett Tündére is @[KÉP](Images\1478.jpg) (cápaszáj). A robogók végéhez és hátsó, vörös lámpájához sokszor az utánégető kilépőnyílása adta a mintát @[KÉP](Images\1479.jpg).

**Fecskefarok**

A vadászgépek vezérsíkja mutatta minta alapján burjánzott el félelmetes mértékben a tengerentúli országúti csatahajókon a fecskefarok @[KÉP](Images\1480.jpg), és ennek hatásaként az európai autók hátulján is szemérmesen fölgyűrődött a lemez: Mercedes @[KÉP](Images\1481.jpg), Škoda Octavia @[KÉP](Images\1482.jpg), FIAT 1800 @[KÉP](Images\1483.jpg), Peugeot 404 @[KÉP](Images\1484.jpg), megkésve a Moszkvics 408 @[KÉP](Images\1485.jpg). Naná, hogy a robogók közt ez is követőkre lelt: Bond @[KÉP](Images\1486.jpg), KTM Ponny @[KÉP](Images\1487.jpg), Lenoble Phenix @[KÉP](Images\1488.jpg), Dayton Flamenco @[KÉP](Images\1489.jpg), Tosho Pandra @[KÉP](Images\1490.jpg), indiai Enfield @[KÉP](Images\1491.jpg) (a lemezelés és a sasszi indiai, a Villiers blokkot és sok Excelsior Monarch cuccot Angliából kaptak), Stella @[KÉP](Images\1492.jpg) és a Vespához is lehetett kapni fecskefarkasított oldalbuborékokat. Autón láttam (Crosley, fényképen), de robogón nem, pedig adná magát, hogy az orron ül egy menetszél-pörgette légcsavar.

**Cél a csillagos ég**

Az ’50-es évtized végén a Szputnyikkal @[KÉP](Images\1506.jpg) meg Lajka kutyával @[KÉP](Images\1507.jpg) @[KÉP](Images\1508.jpg) kezdődő űrkorszak mindenre rásütötte bélyegét. Ugye, emlékeznek a szobák fő helyén, ha már volt televízió, akkor azon trónoló, jobbára plexiből készült, hosszú csóva tetején épp fölemelkedő űrrakétára? A háztartási gépek (a porszívó már csak a hangja miatt is Rakéta volt @[KÉP](Images\1493.jpg), a másik meg Szaturne @[KÉP](Images\1494.jpg), vagy Venus @[KÉP](Images\1495.jpg)), a bútorok @[KÉP](Images\1496.jpg), játékok @[KÉP](Images\1497.jpg) @[KÉP](Images\2360.jpg) @[KÉP](Images\2455.jpg), járművek @[KÉP](Images\2380.jpg), a burjánzó sci-fi irodalom @[KÉP](Images\1498.jpg) és filmek @[KÉP](Images\1499.jpg) @[KÉP](Images\2398.jpg) @[KÉP](Images\3027.jpg) is folyvást azt sugározták, hogy végérvényesen beléptünk az űrkorszakba. Az építészet is a csillagközi térben mártózott meg @[KÉP](Images\2009.jpg), de nem csak nyugaton, nálunk is: az egri buszpályaudvar gyönyörű példa @[KÉP](Images\1502.jpg) @[KÉP](Images\2543.jpg) @[KÉP](Images\1503.jpg), valamint majdnem minden nagyobb lakótelepen épült félgömb alakú „holdbázis” @[KÉP](Images\1500.jpg) @[KÉP](Images\1501.jpg), Vosztok-mászóka meg mindenhol @[KÉP](Images\0904.jpg). A The Tornados zenéje pedig elrepített a kozmosz végtelenjébe: engem, kicsi embert megajándékozva egy negyven évnél tovább tartó galaktikus ábránddal (Telstar @[KÉP](Images\1504.jpg), Robot, Life on Venus @[KÉP](Images\1505.jpg)). Ezek után nem meglepő, ha rakétahajtóműnek hatott este kivilágítva a robogók hátulja: Vjatka 2 @[KÉP](Images\1509.jpg), KTM Ponny II @[KÉP](Images\1511.jpg), Excelsior Monarch Mk II @[KÉP](Images\1512.jpg), kései Heinkel Tourist @[KÉP](Images\1513.jpg) és a hozzá hasonló végződésű Troll 1 @[KÉP](Images\1514.jpg), kései Lambretták @[KÉP](Images\1515.jpg), valamint a legszemléletesebb példa a Tatran hátsó indexe @[KÉP](Images\1516.jpg) @[KÉP](Images\1523.jpg). Ezen stílusváltást megelőzően az idomok jobbára a statikus teltségről zengtek (a korai Goggo meg egy rendíthetetlen szikla @[KÉP](Images\1517.jpg)), eztán az új korszak formái a mozgást, lendületet, sebességet, repülést sugallták (korunk járművei meg azt üzenik: félre az utamból, míg szépen vagyok).

**Lukak igézete**

Rengeteg fölösleges nyílást vágtak a karosszériákba mutatva, hogy ennek az erőforrásnak aztán igazán szüksége van nagy teljesítménye miatt a hűtésre (ez persze csak a jól méretezett turbinájú kényszerhűtéses robogókra igaz, mert akadtak bőven rosszul megoldott hűtésűek is, csak azok kudarcra voltak ítélve). Majdnem mindegyik robogón vannak ilyen túlzások. Ekkortájt hódítottak a kis kategóriában a farmotoros autók. Ezek jellegzetessége volt a karosszéria hátuljának hűtés miatti résezése. Hát (háttal sose kezdünk mondatot) persze, hogy ez is megjelent a robogókon: KTM Ponny II @[KÉP](Images\1518.jpg), Goggo-Tula @[KÉP](Images\1519.jpg), Berlin @[KÉP](Images\1520.jpg), Tünde @[KÉP](Images\1521.jpg), ám nálunk hamarost újítás áldozata lett @[KÉP](Images\1522.jpg). Néha annyira fölhasogatták a burkolatot, hogy az már-már trafóház oldalának tűnt: M. Avol @[KÉP](Images\1524.jpg). Olykor azért tényleg kellett a huzatnövelés: kényszerhűtés nélküli első Bernardet @[KÉP](Images\1525.jpg), szintén korai Scootavia @[KÉP](Images\2295.jpg). Az osztrákok az L200-as Lohnerjük rengeteg hasítékját pikkelyeknek nézve azt Krokodilnak keresztelték el @[KÉP](Images\1526.jpg). Turbinátlan blokkja miatt a SIM-Moretti-nek a nemfordulós frontsárvédője volt oldalt, az első sorozatnál még fölül is bevagdosva és kihajtogatva a minél több hűtőlevegő befogása végett @[KÉP](Images\1527.jpg) (lucskos időben úgy jött rajtuk ki a szmötyi, mint mikor a kölyök teli szájjal köhög). A fellengzősség csúcsai azok az értelmetlen kör alakú lukak, amiket krómgyűrűvel kereteztek (a németek bikaszemnek mondták). Ezeket a giccses amerikai autókról vették át @[KÉP](Images\1528.jpg), ám már azokon is hamisságok voltak: a húszas-harmincas évek izomautóinak motorházoldalt áttörő kipufogósorára hajaztak @[KÉP](Images\1529.jpg) (Motobecane @[KÉP](Images\1530.jpg), Maicoletta @[KÉP](Images\1531.jpg), Zündapp Bella @[KÉP](Images\1532.jpg), Lambretta Lc és klónja @[KÉP](Images\1533.jpg), Goggo @[KÉP](Images\1534.jpg), a Terrot az övét „hajóablakoknak” mondta @[KÉP](Images\1535.jpg)). Camping Rolli néven kínáltak robogókhoz egy pazar, nagy, szivar alakú utánfutót hátul kétoldalt két-két ilyen lyukkal @[KÉP](Images\1536.jpg). Azt, hogy azok mit keresnek ott, tényleg nehéz lett volna ésszerűen indokolni.

A robogókon e lyukak közül kettő esetben azért okolható a miért:

A korai Zündapp Bellák második sorozatán, mint már említve volt, hogy a lehajtható oldalsó konzolrácsra tett bőrönd menet közben ne csuszolja a testburkolat lakkját, oda távtartónak oldalanként tettek két-két húsos alu gyűrűt @[KÉP](Images\1537.jpg).

Más esetben meg ezen, mint ablakon benyúlva elérhető volt a benzincsap @[KÉP](Images\1538.jpg).

Az igényesebb cégek a csap kezelését elegánsabban oldották meg: vagy egy szép kis kilincset kellett elfordítani (Ducati @[KÉP](Images\1539.jpg), Lambretta TV és Li @[KÉP](Images\1540.jpg), Čezeta 502 @[KÉP](Images\1541.jpg), Moto Guzzi 198 @[KÉP](Images\1542.jpg)), ennek olcsóbb változata a pipára- (Panni @[KÉP](Images\1543.jpg), Troll 1 @[KÉP](Images\1544.jpg) @[KÉP](Images\1545.jpg)), pásztorbot-alakra, vagy karikára görbített acélrudacska (korai Vespák @[KÉP](Images\1546.jpg) @[KÉP](Images\3028.jpg)), vagy a karosszéria kicsiny lukába dugva a slusszkulcsot lehetett azzal a csapot forgatni (Tula 200 @[KÉP](Images\1547.jpg), NSU Prima @[KÉP](Images\1548.jpg) @[KÉP](Images\1549.jpg), Bella 200 második változat @[KÉP](Images\1551.jpg) @[KÉP](Images\2026.jpg), Elektron @[KÉP](Images\1550.jpg)). A legáltalánosabb megoldás az volt, hogy egy kis ajtót kinyitva lehetett elérni a csapot és hidegindításhoz az úsztatógombot, vagy a lezárható légszűrőt (Heinkel @[KÉP](Images\1553.jpg), Lambretta Lc és első Ld-k @[KÉP](Images\1554.jpg), IWL Berlin @[KÉP](Images\1555.jpg), Manet @[KÉP](Images\1556.jpg)). Mert motoros, esztétikailag kevésbé sikerült az, amikor a benzincsap öntött spiáter füle kikandikált a kasztniból (Lohner @[KÉP](Images\1557.jpg), Vespa @[KÉP](Images\1558.jpg), Motobi Catria @[KÉP](Images\1559.jpg)). A Honda az M85-nél szemérmetlenül a burkolaton kívülre tette az egész csapot üvegpohár-vízzsákostól együtt @[KÉP](Images\1560.jpg) @[KÉP](Images\1561.jpg) (mint mikor a fecskéből kilóg a zacsi).

**Formai tisztulás**

Eljöttek a hatvanas évek. A csicsák lassan lekoptak, a formák egyszerűsödtek, a gömbölykék sarkosodtak, az élek keményedtek, a dundik soványodtak: Tünde @[KÉP](Images\1562.jpg), Vjatka-2 @[KÉP](Images\1563.jpg), hatvanas évek Lambrettái @[KÉP](Images\1564.jpg), Vespák @[KÉP](Images\1565.jpg), Tatran @[KÉP](Images\1566.jpg), KTM Ponny @[KÉP](Images\1567.jpg), de a csúcs-Cushman formaterve már korábban is alig bonyolultabb egy gyufaskatulyáénál @[KÉP](Images\1568.jpg). Tegyük hozzá, ez is átfogó járműdivat volt, az autók lemezmunkája ekkor már szintén kezdett egy kaptafára készülni. Ez az irányzat felénk a FIAT 124 - Zsiguli alakjában csúcsosodott ki @[KÉP](Images\1569.jpg). A robogókarosszériák kinézete így fokozatosan egységes, s persze unalmas képet kezdett mutatni. Túl voltak már a formai találgatáson, elvirágzott ezer virág. Ez a letisztulás is automatizmus, kialakul (kialakítódik), hogy az új terméket milyen csomagolásban veszi leginkább a nagyérdemű, aztán minden gyártó ide szűkre becsatornázva próbál kicsit mégis más lenni. Pont ugyanígy és ugyanekkor uniformizálódtak például a fényképezőgépek @[KÉP](Images\1570.jpg), motorvonatok @[KÉP](Images\1571.jpg), középületek @[KÉP](Images\1572.jpg), magán- @[KÉP](Images\1573.jpg) és sorházak (a betörő nem csak nálunk, de Hollandiában sem visz magával elemlámpát, hisz mindenkinél minden ugyanott van @[KÉP](Images\1574.jpg)).

**Sport**

Bár gyökereket korábbról is ismerünk @[KÉP](Images\2507.jpg), de a robogóversenyzés lényegileg a második világháború után a robogók új generációjával együtt született @[KÉP](Images\2787.jpg). Ez nem is lehetett másként, ugyanis ekkoriban az emberek (főképp férfiak) szórakozásának csúcsa a foci mellett az autó-, de még inkább a motorverseny volt. E vonulat lecsengését még láthattam: Jászberény főterén a hatvanas évek közepéig rendeztek go-kart-bajnokságoka(r)t @[KÉP](Images\1575.jpg). Az új járműveket alkotók azokat szinte kivétel nélkül nyomban ki is próbálták végsebesség, tartós nagysebesség @[KÉP](Images\1576.jpg), megbízhatóság @[KÉP](Images\1577.jpg), nyúzhatóság terén @[KÉP](Images\1578.jpg), s ha elégedettek voltak művükkel, gyári versenyzők gyárilag fölkészített járgányokon igyekeztek a lehető legtöbb és legfényesebb éremmel bizonyítani a márka verhetetlenségét @[KÉP](Images\1579.jpg). Nem volt ez természetesen másként az egyébként erre nem igazán alkalmas robogóknál sem @[KÉP](Images\1999.jpg) @[KÉP](Images\2172.jpg) @[KÉP](Images\2173.jpg) @[KÉP](Images\2174.jpg). Az élen járva, gyárilag fölpiszkálva és áramvonal-idomozva a Vespa és a Lambretta fej fej mellett több csúcsdöntés után végül 202 km/ó-t tudott @[KÉP](Images\1580.jpg). Ludwigsfeldében 1959 júniusában, mikor már volt kikkel összemérni az erőt (csehek, lengyelek, de mi nem, mert ekkor még nem volt erre érett a Tünde), az IWL robogóversenyt rendezett, ahol a Berlinek és Osák fej fej mellett verték meg a Čezetákat. Pesten a Ligetben pedig a Bervák között néha egy lemez(-)telenített Panni is indult az 50-esek gyorsasági futamán (nem nyert, mesélte Moldvai Tibor). Aki ment már robogóval, az azért tudja, a kis kerék, a rövid tengelytáv, az U-alakban nyitott, e miatt rugalmas és így nem kellően merev váz bizony a sportos vezetéshez, különösen terepre nem épp ideális @[KÉP](Images\1581.jpg) @[KÉP](Images\2935.jpg) (a Tour de France startjánál se látni kempingbiciklit). Nálunk pannisoknak, bervásoknak rendeztek még sok ügyességi-, meg túraversenyt és több bejárató túrát @[KÉP](Images\2187.jpg). Robogóversenyt tündéseknek tudtommal nem tartottak, de robogós túrákat jobbára tündés résztvevőkkel igen: ezeket főképp Csákváry András, a Budai Robogóklub vezetője szervezte.

A nagyobb szabású versenyfutamok előtt és között akrobatikus bemutatókkal ámították a közönséget: egyensúlykunsztok @[KÉP](Images\2697.jpg) @[KÉP](Images\2698.jpg) @[KÉP](Images\2699.jpg), egykerekezések, ugratások, hátrafordulva vezetés (akár utassal is), menet közben oldalkocsin kerékcsere @[KÉP](Images\1623.jpg) @[KÉP](Images\2225.jpg), hányan férnek egy robogóra (Spanyolországban Vespára húszan, igaz, az egyik egy kutya volt, de akárhogy is számoljuk, azért ez több mint egy tonna @[KÉP](Images\1247.jpg)).

**Szórólapok, plakátok**

Most a vevő képi megdolgozásáról: A csak szuggeratívuszokban szólni képes reklámkiadványok és prospektusok fotóikon a magasztalni kívánt robogót sokszor egy büszke férfival és csinos, elcsavart fejű nőcskével mutatják be @[KÉP](Images\1582.jpg) @[KÉP](Images\1588.jpg) @[KÉP](Images\1603.jpg) @[KÉP](Images\1604.jpg), @[KÉP](Images\1606.jpg) @[KÉP](Images\3045.jpg) szájba rágva az üzenetet: Ide süss pupák, a csábítás eszköze csakis e vasdarab lehet! Szép nővel minden eladható @[KÉP](Images\1583.jpg). Az NSU Prima egy szórólapján ez áll: És mennyi ingyen extra, ha a Prima mellett döntesz! – a képen karbafontan áll egy férfi, előtte három nő vonaglik a robogón és körötte (legyek a légypapíron @[KÉP](Images\1584.jpg)). Sok más fotón: akkoriban a haladás, a jövő, a csúcstechnológia, az elvágyódás megtestesítője a repülőgép volt, ami ügyesen fényképezve remek háttérként szinte glóriát vont az előtérben pipiskedő robogó köré @[KÉP](Images\1585.jpg) @[KÉP](Images\1587.jpg), erőt meg lehetett kölcsönözni gőzmozdonytól @[KÉP](Images\1586.jpg). Másik kedvelt reklámképi téma; elegáns urak, hölgyek szállnak épp egy robogó nyergébe @[KÉP](Images\1600.jpg). Akárha autóba ülnének: jól szabott ruhában @[KÉP](Images\1591.jpg), vagy lengén @[KÉP](Images\1590.jpg), vagy egyenesen öltönyben és estélyiben @[KÉP](Images\1589.jpg). Se kesztyű, se sapka, se szemüveg. Azért ehhez képest a valóság kijózanító volt, még ha a sár nem is csapott föl a fülekig (Fiľakovo-ig?). A cégek egymástól lopott ötlete még, hogy a háziasszony a piacon bevásárláskor a nyeregből alkuszik, pakol @[KÉP](Images\1601.jpg) @[KÉP](Images\1605.jpg). Több plakátról visszaköszön: robogósok önelégült képpel húznak el villamos után loholók, vagy buszmegállóban türelmetlenkedők mellett @[KÉP](Images\1592.jpg) @[KÉP](Images\1595.jpg) @[KÉP](Images\1602.jpg) @[KÉP](Images\2776.jpg) @[KÉP](Images\2828.jpg). A városból hétvégei menekülésre csábított a számos típus szórólapján látható idill: folyó- vagy tópart, sátor, mindkét nembeli ifjak, tábortűz, és hát amik ezt lehetővé teszik: a parkoló robogók @[KÉP](Images\1596.jpg) @[KÉP](Images\1748.jpg) @[KÉP](Images\2222.jpg) @[KÉP](Images\2426.jpg).

**Szlogenek**

A brosúrákon voltak olvashatók az okosan megválasztott jelmondatok, amik majdnem annyit értek, mint egy megnyerő karosszéria: Autó két keréken @[KÉP](Images\2039.jpg) @[KÉP](Images\2040.jpg) @[KÉP](Images\2041.jpg) @[KÉP](Images\2042.jpg) A kicsi autó két kerékkel és két üléssel @[KÉP](Images\2731.jpg) A legújabb és legmegbízhatóbb motor @[KÉP](Images\2571.jpg) Hasonlítsd a tudását, hasonlítsd a minőségét, hasonlítsd az árát! @[KÉP](Images\2043.jpg) Szabadidő? Csatangoljon! @[KÉP](Images\2045.jpg) Arra, hogy ön használja és élvezze @[KÉP](Images\2044.jpg) Takarékoskodás az élvezetért @[KÉP](Images\2603.jpg) A műszaki fejlesztés csúcsterméke @[KÉP](Images\2046.jpg) A robogó, ami önt is motorizálni fogja @[KÉP](Images\2047.jpg) Több robogó kevesebb pénzért @[KÉP](file:///C:\Users\Miki\Documents\Ákos\Images\2048.jpg) Motorjárgány a holnapból @[KÉP](Images\2049.jpg) A legerősebb német robogó @[KÉP](Images\2050.jpg) @[KÉP](Images\2881.jpg) Ez az a robogó, amire ön már rég vágyik @[KÉP](Images\2051.jpg) A rajongóknak @[KÉP](Images\2052.jpg) A forradalmi @[KÉP](Images\2053.jpg) A jelenkor legtökéletesebb kétkerekűje @[KÉP](Images\2054.jpg) Hajtson egy SunWasp-et és első osztályon utazik @[KÉP](Images\2055.jpg) Most mindenki egy Sun-ra hajt @[KÉP](Images\2056.jpg) Robogó a legragyogóbb csábötletekkel @[KÉP](Images\2057.jpg) A Bernardet robogó a holnap járműve @[KÉP](Images\2058.jpg) Olyan, mint egy repülő @[KÉP](Images\2059.jpg) Így, vagy úgy, az ember esküszik a Goggora (a két változatra utal) @[KÉP](Images\2060.jpg) Egynyomú autó @[KÉP](Images\2061.jpg) A mi álmunk egy Heinkel @[KÉP](Images\2062.jpg) Új külsővel a 100 000-szeresen bevált robogó (utalva az ígért futásteljesítményre) @[KÉP](Images\2063.jpg) Két keréken az ember fiatal marad @[KÉP](Images\2064.jpg) Nincs hegy, mi túl meredek, nincs út, mi túl ócska, nincs semmi túl messze @[KÉP](Images\2065.jpg) @[KÉP](Images\2066.jpg) A robogók Mercedese (ezt leírni perveszély miatt nem merték, csak szóban terjesztették) Mindig sikeres @[KÉP](Images\2067.jpg) Modern kerekek a modern közlekedéshez @[KÉP](Images\2068.jpg) A robogó fölséges @[KÉP](Images\2069.jpg) Két pont között a legokosabb megoldás: Topper @[KÉP](Images\2070.jpg) A fülig játékos családnak @[KÉP](Images\2071.jpg) Vidám utazás egy kivételes robogóval @[KÉP](Images\2072.jpg) Igen, igen, igen, az élet szép! @[KÉP](Images\3033.jpg) A világ szép @[KÉP](Images\2073.jpg) „Embert teszi a ruha” Igaz ez, kiváltképp ma! Vegye észre s jegyezze fel: Hobbyn jár a kavalier… @[KÉP](Images\2074.jpg) Luxusülőhely biztosítva - Nincs kapcsolás, csak utazás @[KÉP](Images\2075.jpg) A mi robogónk...Magnat-Debon (ahogy a Suzuki a mi autónk, és mindkettő szíven is talált sokakat) @[KÉP](Images\2076.jpg) Az élet szép!...egy Terrot robogóval @[KÉP](Images\2077.jpg) Hódítás és hódítás @[KÉP](Images\2078.jpg) Jön egy luxuskocsi @[KÉP](Images\2079.jpg) A Švrća 50 takarékoskodik az idővel…és az idő pénz @[KÉP](Images\2362.jpg) Minek az utat lépéssel mérni, vagy stoppolni? A Pionier titeket mindig elvisz @[KÉP](Images\2080.jpg) Felejthetetlen órák jó kisérője (rövid i) @[KÉP](Images\2081.jpg) Mindíg és mindenhová (hosszú í, szlovákiai magyarok esetében már ennek is örülünk) @[KÉP](Images\2082.jpg) A legnagyobb kisrobogó a világon @[KÉP](Images\2083.jpg) Karikázás rendszám nélkül, jogsi nélkül @[KÉP](Images\2084.jpg) Svéd minőség, olasz szépség @[KÉP](Images\2085.jpg) A robogó, amit az ember megbámul @[KÉP](Images\2086.jpg) Nézeti magát @[KÉP](Images\2308.jpg) Valakinek lenni, szabadnak lenni, sikeresnek lenni @[KÉP](Images\2087.jpg) Ez, vagy semmi @[KÉP](Images\2088.jpg) Amilyennek egy robogónak lennie kell @[KÉP](Images\2089.jpg) Fesztelen utazás @[KÉP](Images\2094.jpg) Ön annyira szerelmes @[KÉP](Images\2095.jpg) Ezt elérte @[KÉP](Images\2096.jpg) Az ön számára az évnek 13 hónapja van (a robogóval időt spórolhatunk) @[KÉP](Images\2091.jpg) Illlyen kicsi hely parkoláshoz @[KÉP](Images\2093.jpg) Várni fárasztó @[KÉP](Images\2097.jpg) Egy teljesítmény, amit megengedhet magának @[KÉP](Images\2090.jpg) Indítózik...és el, mint a villám @[KÉP](Images\2098.jpg) Már egy próbaút fejezeteket mesél @[KÉP](Images\2292.jpg) Titokzatos és megmagyarázhatatlan @[KÉP](Images\2092.jpg) A mindennapok eleganciája @[KÉP](Images\2100.jpg) Csak jó oldalak @[KÉP](Images\2099.jpg) Kitartás, kényelem, elegancia @[KÉP](Images\2101.jpg) Megbízható, kényelmes, gazdaságos @[KÉP](Images\2528.jpg) Ez a remek új olasz paripa - Aki Motobit vezet, az jobban jár @[KÉP](Images\2102.jpg) Az átgondolt robogó az örömteli utazáshoz @[KÉP](Images\2103.jpg) A tapasztaltak robogója @[KÉP](Images\2104.jpg) Már ma...a robogó a holnapból @[KÉP](Images\2105.jpg) A teljes lendület és erő robogója (és tényleg) @[KÉP](Images\2106.jpg) Egy igazi távolsági robogó @[KÉP](Images\2107.jpg) Mesésen formás és erős @[KÉP](Images\2108.jpg) Ez Phoenix, ez brit, ez a legjobb (a nemzeti öntudatra apellálva a reklámokban a nem olaszok amúgy is döngették a mellüket: ez teljesen brit @[KÉP](Images\2168.jpg), német, francia @[KÉP](Images\2623.jpg) robogó) @[KÉP](Images\2109.jpg) Kényelem, biztonság, stabilitás, maximális védelem @[KÉP](Images\2110.jpg) Miért? @[KÉP](Images\2111.jpg) Egy igazi győztes @[KÉP](Images\2112.jpg) Józan ész két keréken @[KÉP](Images\2113.jpg) A tökéletes robogó @[KÉP](Images\2114.jpg) @[KÉP](Images\2115.jpg) (Utóbbiról és ez arcátlan hazugságról: gyártmánya megbízhatatlansága miatt Renzo Rivolta dühében szétverte az irodáját, majd az üzemben épp készen lévő tíz Furettot, amik így utolsók lettek, meg föld alá túratta és leaszfaltoztatta. E helyre már jó ideje fémkeresővel scooterfanok zarándoklanak, meglelik, pityeregnek, terveket szövögetnek, de a mostani telektulajnak úgy az érdekesebb, ha minden marad a föld alatt és nem hagyja kiásni.) Próbáld ki! Meg akarod szerezni @[KÉP](Images\2116.jpg) (az előző után azért ez már józanabb ígéret és az átdolgozás után már nem alaptalan) A valaha is leglágyabbvonalúra simított robogó @[KÉP](Images\2117.jpg) @[KÉP](Images\2118.jpg) @[KÉP](Images\2119.jpg) A Triumph bemutatja… legfelső fok a robogók között @[KÉP](Images\2120.jpg) Szikrázó napsugár @[KÉP](Images\0001.jpg) @[KÉP](Images\2121.jpg) Nagyobb robogót engedhet meg magának, mint amilyet elképzelt @[KÉP](Images\2122.jpg) A világ legfejlettebb robogója @[KÉP](Images\2601.jpg) Cushman a világot szolgálja @[KÉP](Images\2124.jpg) A világ legmodernebb robogója @[KÉP](Images\2125.jpg) Egy úriember választása @[KÉP](Images\2126.jpg) Primát vezetni valódi élvezet @[KÉP](Images\2127.jpg) Átütő siker @[KÉP](Images\2128.jpg) Felhívás a gáláns férjekhez @[KÉP](Images\2600.jpg) Egy robogó, amilyen még nem volt @[KÉP](Images\2130.jpg) Igazgató úr, a Primája fölnyergelve! @[KÉP](Images\2703.jpg) Beteljesült kívánság @[KÉP](Images\2137.jpg) Mirabell, a te robogód @[KÉP](Images\2132.jpg) A legjobb második autó, amit valaha is vásárolhatsz @[KÉP](Images\2133.jpg) Több ló a motorban, több biztonság a vezetésben @[KÉP](Images\2134.jpg) A legokosabb robogó az utakon @[KÉP](Images\2135.jpg) Végy egy Lambrettát, majd költsd el a különbözetet @[KÉP](Images\2136.jpg) (csakis az autóra célozhat, mert a Vespa kicsit olcsóbb volt) Meneküljön ki @[KÉP](Images\2141.jpg) Tónusok, színek kombinációi és a technika @[KÉP](Images\2189.jpg) Simán…simán megelőzve a többit @[KÉP](Images\2144.jpg) Olcsó, ám stílusos módja a közlekedésnek @[KÉP](Images\2129.jpg) Az első űrstart két keréken (indiai Lambretta japán design-nal) @[KÉP](Images\2138.jpg) A mosoly mérföldekkel tovább tart a kényelmes Lambyn @[KÉP](Images\2140.jpg) Előbb vagy utóbb ők következnek @[KÉP](Images\2139.jpg) A világon a legjobbat a világon mindenkinek @[KÉP](Images\2145.jpg) Meghívás az eljövendő életbe (nem ígér semmit, mégis milyen jól hangzik: szerintem ez a legjobb) @[KÉP](Images\2142.jpg) Mindig csúcsformában @[KÉP](Images\2143.jpg) A legjobb a világon @[KÉP](Images\2146.jpg) A szép vakáció @[KÉP](Images\2149.jpg) A szép vasárnap @[KÉP](Images\2150.jpg) Az élet szép @[KÉP](Images\2155.jpg) A boldogsághoz csak egy Vespa hiányzik @[KÉP](Images\2151.jpg) Boldogok vagyunk @[KÉP](Images\2152.jpg) Az álmod a Vespa @[KÉP](Images\2154.jpg) Mindig pont a viág súlypontjában @[KÉP](Images\2153.jpg) Az nyeri el, aki előbb odaér @[KÉP](Images\2156.jpg) Ez az enyém! …egy Vespa, természetesen! @[KÉP](Images\2157.jpg) A Vespával képes vagy rá @[KÉP](Images\2158.jpg) Olaszországból szeretettel @[KÉP](Images\2159.jpg) Nem fut többet…Vespát vezet…Vespát vezet @[KÉP](Images\2161.jpg) Válaszd a Vespát és a legjobbat kapod @[KÉP](Images\2162.jpg) Vespásodjál! @[KÉP](Images\2164.jpg) @[KÉP](Images\2165.jpg) @[KÉP](Images\2467.jpg) (Vespizzatevi! Olaszország- és nyugat-Európaszerte szállóigévé lett szójáték) Ne fogyjál, Vespásodjál! @[KÉP](Images\2163.jpg) (ez 65 évvel ezelőtt még nem volt rossz üzenet) Ha te egy valóban gazdaságos autót akarsz, akkor nem autót akarsz @[KÉP](Images\2160.jpg) Ha második autó kéne, nem is autó kéne @[KÉP](Images\2148.jpg) Kétkerekűsített Paradicsom @[KÉP](Images\2147.jpg) Paradicsom kettőnek @[KÉP](Images\2936.jpg) @[KÉP](Images\2442.jpg). Olyik geil, nem?

Igaz, a hiánygazdaságban nem volt szükség reklámra, de a Vjatkának azért volt szlogenje: Egy autó kényelme egy kerékpár áráért.

Találtam még egy érdekes reklámot. Egy csehszlovák gyufacímke ezt üzente: A vakcina védelmez a tetanusz ellen! Illusztrációja egy Čezetával vágtató krapek. Szóval lehet, hogy a grafikus sem volt maradéktalanul elégedett az úttartással (esés → sebfertőzés) @[KÉP](Images\1598.jpg).

Végül had álljon itt a Ducati Cruires brosúrája, amiben nincs efféle delejmondat: nekik volt mire szerénynek lenni (az automataváltó azért öt képen szerepel) @[KÉP](Images\2131.jpg).

**Kiállítások**

A tömegeket tömegesen csalogató motorshow-kon egyre attraktívabb látvánnyal találkozott a közönség @[KÉP](Images\1632.jpg) @[KÉP](Images\2480.jpg) @[KÉP](Images\2481.jpg). Az 1956-os milánói mustrán óriáskerék emelte az égbe, majd hozta le a potenciális vevőnek a Lambrettákat. A Vespa többszörös életnagyságban tolta magát a látogató képébe @[KÉP](Images\2307.jpg) @[KÉP](Images\2544.jpg) és volt, hogy kötélen táncolt @[KÉP](Images\1607.jpg). Az autók alatti lassan körbeforgó zsámoly itt is megjelent @[KÉP](Images\1747.jpg). A szokatlan megvilágítás is csodát tesz: az 1959-es Budapesti Ipari Vásáron neoncsövekből készített szőnyeg világította meg alulról a „kifutón” a Panni és Berva választékot, tényleg vonzóan csillogtatva azok alfelét (Faragó László könyvében látható @[KÉP](Images\3037.jpg)).

**Ugratások, jópofaságok**

A „Mindegy mit, csak beszéljenek róla” reklámalaptételt az NSU imígyen váltotta nem is olyan apró pénzre: április elsejei tréfákat eszelt ki, s azokat komoly pofával elővezette. Az egyik bolondnapra két NSU-Lambrettát párhuzamosan összekötött, és az ezt hírül adó cikket azzal indította, hogy a törpeautó-kérdés meg van oldva @[KÉP](Images\1610.jpg) (a Csatornán túl vagy tíz év múlva ez a vicc Triumph Tinával is elsült @[KÉP](Images\1609.jpg)). Másszor meg „kétéltűvé” alakított egyet @[KÉP](Images\1608.jpg), megint máskor fotósok előtt mutatta be „tűzoltóautóvá” tákolt rollere oltékonyságát @[KÉP](Images\2478.jpg) (a Fuji nem hülyéskedett, tényleg gyártott tűzoltó Rabbit-et: Japán akkoriban még nagyon sikátoros volt @[KÉP](Images\1611.jpg)), aztán meg az utasülés helyére teleszkópos vadászlest applikált @[KÉP](Images\1612.jpg), az első kereket megduplázta @[KÉP](Images\2882.jpg), de volt úgy, hogy motorizált papuccsal poénkodott @[KÉP](Images\1613.jpg). Nagy húzásuk volt még az NSU újság kiadása @[KÉP](Images\1614.jpg). Ez utóbbival mások is éltek (Lambretta @[KÉP](Images\2883.jpg), Vespa, Zündapp negyedévenként).

Még az április elsejékhez: 1958-ban az Autó-Motor egy atom-Ikarust üdvözlő cikkel próbálta lóvá tenni olvasóit @[KÉP](Images\1615.jpg), ’62-ben pedig Trabant kabrió fotótrükkel @[KÉP](Images\1616.jpg).

**Tömegvonzás, vonulások, vakmerőség**

Az volt még csak igazán tovagyűrűző dobás, hogy a Piaggio, de majd az Innocenti is, a márkahűséget erősítendő klubhálózatot szervezett @[KÉP](Images\1618.jpg), ügyességi- @[KÉP](Images\1619.jpg) és túraversenyekkel egybekötött találkozókat (rengeteg díjat osztottak ki, minél többen érezzék magukat nyertesnek), soknál is több, nagynál is nagyobb szabású fölvonulásokat @[KÉP](Images\2810.jpg) @[KÉP](Images\1624.jpg) @[KÉP](Images\1620.jpg) @[KÉP](Images\2824.jpg), hosszú távú csoportos túrákat rendezett @[KÉP](Images\1621.jpg). Csak meg kellett lökni, aztán évtizedeken át önmozgó lett az egész organizáció. Ezen mások is kaptak. Persze a kicsik általában csak anyaországukon belül tudtak látványos mennyiségű márkatársat a találkozókra toborozni (DKR @[KÉP](Images\1625.jpg), Bernardet @[KÉP](Images\1626.jpg), Heinkel @[KÉP](Images\1627.jpg), Glas @[KÉP](Images\0914.jpg) @[KÉP](Images\2253.jpg), Čezeta @[KÉP](Images\2814.jpg) stb.), így reklámerőben messze lemaradtak a világszerte megtartott Vespa- és Lambrettatalálkozók mágneshatása mögött. A Pretis gyár 1964-ben robogói tulajdonosainak küldött levelekkel Szarajevóba szervezett egy többnapos találkozót: ingyen kemping, ingyen kebab, grátisz Prima-átvizsgálás és beállítás. Milánóban 1958 karácsonyán egy nagy rendezvényen a Lambretta-Club három királyai hozták a TV-t @[KÉP](Images\1628.jpg). Azért ez egy csontig hatolóan katolikus országban kicsit ízetlen lehetett. Ezt a modellt országszerte körbe is hordozta egy üvegkalitkás teherautó @[KÉP](Images\0917.jpg) (kicsit halottas kocsira emlékeztet). Ilyen mobil vitrin más márkák szolgálatában is állt @[KÉP](Images\1599.jpg) @[KÉP](Images\2223.jpg) @[KÉP](Images\2774.jpg). Hogy a csinnadratta a konkurenciánál nagyobbat szóljon, 1960-ban már több puskapor (Lira) kellet: az Innocenti a Római olimpiára a sportolóknak, újságíróknak, fotóriportereknek 80 db Lambretta Li II-t, 20 db Lambro teherriksát és két helikoptert adott át @[KÉP](Images\1629.jpg) (1972 München Vespái: 43 db 50 N Special @[KÉP](Images\1630.jpg), 8 db 180 Rallye, 20 db Transporter Ape).

Ez nem szorosan idevágó történet, de tetszeni fog: 1963 kemény telén befagyott az Ijselmeer, a hollandok polderesítés miatt azóta is egyre csökkenő beltengere. A legbátrabbak motorral, robogóval, autóval nekivágtak az átkelésnek a legszűkebb résznél, ahol úgy 20 km a szembepart. Egy bolond százat csinál: a dologból népmozgalom lett @[KÉP](Images\1631.jpg). A Shell meg, hogy mutassa neki is van vér a pucájában, középre letett a jégre egy kis benzinkutat @[KÉP](Images\3072.jpg). Most kb. ezen a nyomvonalon gát húzódik kétsávos aszfaltúttal.

# Siker és kudarc

Egy újszülött robogónak csak szűk sávon belül adódott élettér, de ha ide pontosan be tudta magát lőni, akkor kiteljesedhetett. Határkövek: a korízlés (a látvánnyal csak az öngyilkosok nem törődtek), az ár (a vevő pénztárcájának vastagsági méretét nagyon kellett figyelni), a műszaki tartalom (a silányság hamar és elkerülhetetlenül megbosszulta magát), végül, vagy tán legelőször is a konkurencia (a Piaggio és az Innocenti sok-sok szájba belerágta, hogy csak ő, ő, de azért nem sikerült mindenkiébe).

Példák határsértésekre:

A csúnyácskák sora nagyon hosszú, de mivel nem lettek sikeresek, keveseknek ismerősek: Dayton Albatross @[KÉP](Images\1633.jpg), Kroboth @[KÉP](Images\1634.jpg), a naiv Mors Speed @[KÉP](Images\1635.jpg), Röhr @[KÉP](Images\1636.jpg), Schweppe Pirol @[KÉP](Images\1637.jpg), a kicsit esetlen Victoria Peggy @[KÉP](Images\1638.jpg), Troll @[KÉP](Images\1639.jpg), Troll 1 @[KÉP](Images\1640.jpg) (ezek többségét sokkal jobb hajtani, mint nézni).

Ha a szirupos tetszeniakarás elhatalmasodott, az se tett jót: Heinkel 150 @[KÉP](Images\1641.jpg), Faka @[KÉP](Images\1642.jpg), Aldimi @[KÉP](Images\1643.jpg), Ambrosini @[KÉP](Images\1644.jpg).

Minél extravagánsabb a kinézet, még ha olykor a fentebb stíl szerint remek is, annál kevesebbek ízlésével találkozik: Rumi Formichino @[KÉP](Images\1645.jpg), Čezeta @[KÉP](Images\1646.jpg), Aermacchi Cigno @[KÉP](Images\1647.jpg), Piatti @[KÉP](Images\1648.jpg), Montesa @[KÉP](Images\1649.jpg). Persze itt a maguk korának ízlésére kell gondolni, mert mára a művészek túlduzzadt és egymást földbetaposó generációinak határfeszegetései, polgárpukkasztásai eredményeként a tömegízlés (tömegesebb ízlés) is elfogadóbbá vált, mint amilyen az hajdanán volt.

A műszaki tartalom is elmaradt olykor a külalak mögött: Terrot, Bastert, Honda Juno K, Scootavia első szériája (Rolls-Roce-nak szánták a franciák, de a 230 cm-es hajójához satnya a 125-ös, rosszul hűlő, nagy térdpajzs mögötti menetszélhűtésű hengerű háromsebességes Ydral, amivel csak kínlódott, de később kapott turbós 175-ös négyüteműt az A.M.C. blokkgyártótól). A Terrot sokszor megkapta: Autónak álcázott csiga (ahhoz a karosszériához tényleg megalázó volt az első és második sorozat erőtlen kétsebességes blokkja).

Az árat nézve néha túlértékelték a gyártók a művüket: Harley-Davidson Topper, Honda Juno K.

Máskor meg vagy az előállítás bonyolultsága, vagy a kis példányszám miatt egyszerűen nem tudták elég olcsón adni: Tünde, Salsbury Super-Scooter, NSU Maxima, Ducati Cruiser, Motobécane SC, Dürkopp, BMW, Motobi, Velocette, Victoria Peggy.

Legnehezebben megoldható dolog azonban a két olasz óriás melletti érvényesülés volt. Ha nagyon hasonlóval próbálkozott egy cég, abból rögtön per lett (főképp a Piaggio volt harapós). Ha nagyon mással, akkor a vespásan és lambrettásan látó vevők csak húzogatták a szájukat (Velocette Viceroy @[KÉP](Images\1650.jpg)). Szóval egyensúlyozni kellett: valamennyi, de csak valamennyi önállóságot kellett / volt szabad mutatni (Iso Diva @[KÉP](Images\1651.jpg), Agrati Capri @[KÉP](Images\1652.jpg), Zündapp Bella @[KÉP](Images\1653.jpg), Peugeot @[KÉP](Images\1654.jpg)).

Ha egy robogó jó is volt, tudásához képest nem is volt túl drága, sokak ízlését eltalálta, akkor azt az ötvenes évek embere a keblére szorította: Lambretta @[KÉP](Images\1655.jpg), Motobécane Mobyscoot @[KÉP](Images\1656.jpg), Peugeot @[KÉP](Images\1657.jpg), NSU Prima @[KÉP](Images\1658.jpg), Zündapp @[KÉP](Images\1659.jpg), Puch @[KÉP](Images\1670.jpg), MV Agusta @[KÉP](Images\1671.jpg), Heinkel Tourist @[KÉP](Images\1672.jpg), Fuji @[KÉP](Images\1673.jpg), Mitsubishi @[KÉP](Images\1674.jpg), Cushman @[KÉP](Images\1745.jpg) és persze a Vespa @[KÉP](Images\1675.jpg), amely a robogók között volkswagenebb volt, mint az autók közt a Bogár.

Az említett Peggy szomorú esetét elmondanám: Norbert Riedel nyughatatlan, bátran kísérletező mérnök volt. Pályáját az Ardie motorkerékpárgyárban kezdte, majd a Victoriánál folytatta. A háború alatt az akkor vadonatúj sugárhajtóműhöz tervezett indítómotort @[KÉP](Images\2298.jpg): extrarövid löketű (furat/löket = 2/1) kétütemű boxert bolygóműves fordulatnövelővel (kellett a 8 500/perc fordulathoz), 24 V-os önindítóval a BMW, berántó zsinórral a Junkers turbinájához. Túlélve a háborút megtervezte és 1947-től gyártotta a cingár, de szép és furcsán merész, elől-hátul egyoldali kerékmegfogásos Imme R100 könnyű motorkerékpárt a névadó Immenstadt im Allgäuban @[KÉP](Images\1676.jpg) (12 000 db, első villája @[KÉP](Images\2206.jpg) talán a Terrot robogójához szolgált mintának @[KÉP](Images\2207.jpg)). 1950-ben elkészült egy robogó prototípusával is, minek neve Till lett @[KÉP](Images\1677.jpg) (utal Till Eulenspiegelre, a ravasz tréfamesterre). Az ekkor kifejlesztett új 150-es, soros kéthengeres blokkot kapta, csak turbóhűtéssel. Rövidesen ezt a bár tördelt vonalú, lemezből csupán hajtogatott burkolatú, de kifejezetten érdekes példányt követte egy már szépen domborított változat @[KÉP](Images\1678.jpg) @[KÉP](Images\1679.jpg), de sorozattermelésre egyik sem került, sőt 1951-ben az Imme gyártása is megszűnt és szériában a motorkerékpárjaikba sem rakták soha a 150-es blokkot @[KÉP](Images\1680.jpg). Az Imme raktárkészletéből vásárolták kezdéskor az 1954-ben kis sorozatot megért müncheni Mair-Yblackerhez a 100-as blokkot, de aztán áttértek Sachsra @[KÉP](Images\2886.jpg). Riedelt a Victoria új munkával bízta meg: Lepoix-val ő tervezhette a bulldogos kinézetű Peggy robogót @[KÉP](Images\1681.jpg) és a Schwinge motorkerékpárt @[KÉP](Images\1682.jpg) (ami a Peggy komplett kormányzott egységét kapta és ez jót tett neki: izmos, dögös, macsós lett). Riedel a Peggynél aztán tényleg a fellegekben járt. A 200-as kétütemű hengert egy menetirányra keresztben fekvő csőturbina hűtötte, de szokatlanul ám: közös tengelyen két axiális turbina jobbról-balról befelé fújta a levegőt, ami a középen megnyitott csőből tört előre a henger felé @[KÉP](Images\1683.jpg) (később a nagyobb Velorexé volt efféle @[KÉP](Images\1684.jpg)). E két turbina közös tengelyére volt építve a dynastarter. A láncbura tömített és olajfürdős @[KÉP](Images\1685.jpg), a lánc önfeszítős, a sebváltó golyós-vonóékes, alacsony a súlypont, a hátsó sárvédő defektkor fölnyitható (ez kicsit régies), a váz a szívászajtompító (mint a Schwalbénál), ha a tank kiürülőfélben volt egy kontrollámpa gyulladt ki, és most a slusszpoén: a váltót elektromágnes működtette @[KÉP](Images\1686.jpg) (a Goggomobil kisteherautójának is hasonlója volt @[KÉP](Images\2299.jpg)). Az ezt vezérlő négy gombot elég szerencsétlenül helyezték el a kormány bal markolatánál egy kapcsolóban @[KÉP](Images\1687.jpg). Ez okozta a tényleg jobb sorsra érdemes roller vesztét. Egy híres és befolyásos tesztpilóta majdnem halálát lelte egyszer, mikor jól kihúzatva a motort negyedik helyett a gombok rossz elhelyezése miatt akaratlanul egyesbe kapcsolt. Az amúgy is drága Peggy az esetről írt földbedöngölő cikket nem heverte ki: mindössze 370 példány készült (1953-ban mutatták be, de csak ’54 legvégétől gyártották). A Victoria megrogyott, nemsokára tönkre is ment, Riedel pedig 1963-ban 51 évesen lavina áldozata lett. A munkatársai mint páratlan ötletek forrására emlékeznek rá. Nem véltlenül bővítették ki a nevét: Norbert Káprázatos Riedel @[KÉP](Images\1688.jpg).

Az angol Triumph Tina 100 is majdnem így járt @[KÉP](Images\1689.jpg). Ezt is Edward Turner tervezte, de neki se jöhet be minden. Még 1959-ben szabadalmaztattak egy automata ékszíjas váltómegoldást (valójában csak az indító mechanizmus volt újdonság), amit 1962-től a Tinánál alkalmaztak is, de nem működött jól: berúgáskor gyakran megugrott a robogó (több bokatörésből lett per), valamint az üzem közbeni fordulat se volt jól beállítható: a motor túl alacsony fordulatszámmal dolgozott @[KÉP](Images\1690.jpg). Nem adták föl: áttervezték a hajtást, a tankot az utas alól (az ülés végét döfte át a benzibetöltő cső @[KÉP](Images\1691.jpg)) előbbre, a vezető alá tették @[KÉP](Images\1692.jpg), a testburkolat elnyújtottabb lett. Ez a T10 sorozat már megállta a helyét @[KÉP](Images\1693.jpg). Egyébbként a gyár vezetősége még a legelején megosztott volt a kicsit játékszernek tűnő Tina ügyében: többen féltették a Triumphról kialakított macsós képet.

# Summa Scooterologiæ

Az 1900-as éveket nem csak az autó és a motorbicikli, de a robogó is végigkísérte. Bár Európából egyszer-kétszer kiszorult, ám máshol túlélt és erőt gyűjtött (mikor Amerikában, mikor Ázsiában), hogy ismét ellepje a világ útjait.

A robogó főképp a szívhez szólt, nem az észhez, bár a magát racionális lénynek állító férfi érveket is talált választását megindoklandó (a nők nem magyarázkodtak: csak). Státuszjelző és teremtő presztízstárgy-szerepe sem mellékes. A motorkerékpárok @[KÉP](Images\2008.jpg) funkcionalizmusa helyett a sokaknak megfizethetetlen autóra folyton utalgatva, attól jóval olcsóbban kínált valami, bár mégse, de mégis, habos és citromkarikás-szívószálas langymeleg luxuspocsolyát (tengeri sóval). Bátran kijelenthető, hogy a robogó volt az a járműfajta, amely önmagán messze túlmutatva a legtöbbnek akart látszani. A vásárlók benne az autót akarták meglátni, vele az autós életérzést megtapasztalni s a gyárak ebben körmönfont trükkökkel segítettek is: így ha valaki az ötvenes években fölült egy robogóra, akkor kis beleéléssel a sors kegyeltjének érezhette magát, ha tulajdonosa volt, császárnak @[KÉP](Images\2021.jpg) @[KÉP](Images\2224.jpg) @[KÉP](Images\2366.jpg) @[KÉP](Images\2482.jpg) @[KÉP](Images\2483.jpg) @[KÉP](Images\2500.jpg) @[KÉP](Images\2754.jpg) @[KÉP](Images\2785.jpg) @[KÉP](Images\2887.jpg). A robogó, ha néha túl is tett mesterén, valójában csak beállt az autó mögé, ami a vevőket lenyűgözendő sokszor szintén nagyokat lódított @[KÉP](Images\2226.jpg) @[KÉP](Images\2235.jpg) @[KÉP](Images\2738.jpg). Az autó, mint fő irány mellett olykor előfordult áthallás másfelé is: hajó, repülő, rakéta, mozdony, tengeralattjáró.

A robogónál populárisabb, hízelgőbb műfaj a járművek között nincs: a flaszteren ez volt az operett.

# Szocialista summázat

A szocializmust (ha már úgy vélték sikerült, akkor a kommunizmust) építő országokban az ipar más irányú elfoglaltsága miatt (újrafegyverkezés) egyre késtek a robogók. Akik elunták a várakozást, belefoghattak saját, egyedi darab előállításába. Nálunk, miközben a cikkírók folyton türelmetlenkedtek és reménykedtek a hazai gyártás beindulásában, az Autó-Motor szívesen adott teret ezen magányos alkotóknak műveik büszke bemutatására @[KÉP](Images\1694.jpg) @[KÉP](Images\1695.jpg) @[KÉP](Images\1696.jpg). Aztán az ötvenes évek derekán a kelet-európai országok tervhivatalaiban inkább kelletlenül, mint lelkesen préselték bele az ötéves tervekbe a rollergyártást úgy, ahogy az ideológiával még eléggé át nem itatott nép által a nyugattól irigyelt más fogyasztási javakét is. A késésünk cirka 10 év. Bennünket csak meglegyintett a robogózás szele és e miatt errefelé nem válhatott kultusztárggyá, így nem hagyott oly mély nyomot maga után, mint nyugaton.

Felénk egy gyári robogó vagy úgy készült, mint a fönt említett lelkes amatőrök türelmetlenség-szülte munkái, hogy fogtak egy bevált, sorozatban már készülő motorkerékpárblokkot, s azt öltöztették föl több-kevesebb képzelőerővel (Pitty, Wiesel, Berlin, Troll 1, Čezeta, Osa, Schwalbe, JAWA Ideal M20), vagy egyszerűen ellopták a kiszemelt szellemi terméket (Vjatka, Tula 200), vagy ezt a két módszert tetszés szerint kutyulgatták (Simson KR-1, Panni, Vjatka 2, Elektron, Tula Turiszt), vagy jogtiszta úton járva licencet vásároltak (URMW, Tomos Galeb, NSU Pretis, TMZ Švrća, kínai Vespa és Zündapp Bella 50). A Béketáborban valóban önálló, fülétől a farkáig eredeti tervezés csupán a Tündét meg a Manet-Tatran párost hozta létre; saját erőforrás, saját karosszéria. Jakobinus mondat volt, de ez a valóság. Ennyi. Ezzel aztán lajstromoztuk is a népi demokráciák robogóit. A kapitalista cégek viszont egymást tiporva száz meg száz típussal gazdagították ipari múltunkat. Tanulságos, hogy ha viszont végre ráállt egy szocialista nagyvállalat a termelésre, akkor már lökte előre a tehetetlenség: 240 000 db IWL, 264 000 Manet meg Tatran, 1 267 400 Simson, 1 395 580 Vjatkaféle és úgy 1 700 000 Tula-variáció (1976-ban haladták meg az egymilliót @[KÉP](Images\1093.jpg) és az 1,7 millióban benne van a végén gyártott traktorkerekű terepjárójuk is @[KÉP](Images\1341.jpg)). A két szovjet márka eddig túlélt példányai megbecsülés és kultusz híján a szokatlanul magas darabszám ellenére napjainkban tűnnek el szinte maradéktalanul a szovjet utódállamokban. A baltiak ugyan már ébredeznek, de a nagy homlokracsapásig még kell vagy tíz év (a Vjatkának a nyilvánvaló Vespa-rokonság miatt már van némi becsülete @[KÉP](Images\2274.jpg)). Európában a nagyrobogók családjában a Vespa és Lambretta mögött övék a 3. és 4. hely, s köztük és a követőboly között jókora űr tátong. A szlovének (Galeb) és a kelet-németek (IWL, Simson @[KÉP](Images\2496.jpg)) példásan dédelgetik robogóikat, a lengyelek szintén becsülik a sajátjukat (Osa), mi csak pár éve vettük észre a Tündét (a Pannit kicsit korábban), a bosnyákok, rácok most ébredeznek (Pretis), viszont Romániában teljesen elfelejtették az URMW-t (igaz, ki tudja milyen kevés volt belőle). Nyugaton bezzeg a robogóknak egekbe szökött a népszerűsége, a mindent überelő Vespa-kultusz pedig talán most nagyobb, mint valaha @[KÉP](Images\2817.jpg).

# Tetővel borított robogó

Motorországban voltak a robogók mellett más oldalhajtások is, például a burkolt motorok, amelyek húzósabb erőforrással, nagyobb sebességgel, több pénzért többet nyújtottak vevőjüknek: Pannonia TLB @[KÉP](Images\1697.jpg), burkolt JAWA @[KÉP](Images\1698.jpg) (az alapgéphez kapható volt térdvédő, motortakaró, a hátsó kerékre szoknyavédő), Ariel Leader @[KÉP](Images\1699.jpg), vagy e vonal csúcsa, a minden vastagpénztárcájú gyűjtő álma, a Maico Mobil @[KÉP](Images\1700.jpg), amiről lehet vitatkozni, hogy robogó-e vagy burkolt motor (a Montesa @ [KÉP](Images\1701.jpg) és a Kroboth @[KÉP](Images\1702.jpg) is ilyen). Akinek van, semmi pénzért nem válik meg tőle. Ez a kétkerekű már tényleg autó. Volt olyan verziója, amelyik csővázra húzható ponyvatetővel jött ki @[KÉP](Images\1703.jpg). Úgy nézett ki, mint egy ekhós szekér. Megjelenése annyira extravagáns, hogy amikor egy kiállításon megláttuk, az akkor 13 éves Miki fiam azt kérdezte; mi ez, villamos? Ragadványneve a németeknél: Hajszárító (álló pótkerékkel záródó csőszerű test), az angoloknál: Repülő Szemetes (ez is valami hasonló ráérzés). E vonulatba illeszkedve már a kezdetektől fogva, időről időre előálltak a csaknem teljesen beborított robogó @[KÉP](Images\2955.jpg) @[KÉP](Images\1704.jpg) @[KÉP](Images\1755.jpg) @[KÉP](Images\2890.jpg) @[KÉP](Images\3029.jpg), vagy motor ötletével, de a szembe- és oldalszelet egyaránt nem kedvelő idomtalanságok nem terjedtek el. Ki akar fedett kabriót? Most nem is régen a BMW ugrott bele egy ilyen kétes kimenetelű próbálkozásba @[KÉP](Images\1705.jpg) (Moldvai Tibor tesztjénél bizony az elektronikával súlyos bajok voltak; többször kellett útszélről szervizbe szállíttatni).

# Utánfutó

A nagyobb motorok könnyedén húzták az utánfutókat, s így a praktikusságon túl már valóban impozáns látványt nyújtottak @[KÉP](Images\1706.jpg). Némely robogóhoz is engedélyeztek futót kapcsolni. Hogy csak közeli példákat említsünk: a Čezetához az igazán megnyerő, könnyed, eredetileg a nagy Jawákhoz gyártott PAV 40-et @[KÉP](Images\1707.jpg) @[KÉP](Images\1732.jpg) (szép vonalai okán nyugaton ma nagyon keresett mindenféle régi robogóhoz @[KÉP](Images\0927.jpg) @[KÉP](Images\2254.jpg) @[KÉP](Images\2257.jpg) @[KÉP](Images\2301.jpg) @[KÉP](Images\2493.jpg) @[KÉP](Images\2606.jpg)), a Berlinhez @[KÉP](Images\1708.jpg), majd a Troll 1-hez @[KÉP](Images\1709.jpg) a bumfordi Campit (kb. 5 700 db készült). A ludwigsfeldeiek a Berlinnek kivették egy oldalbordáját (első futómű), és erre alapozva elkészítették az alvázat, amire a Stoye oldalkocsigyár rátette a maga alulemez puttonyát. Nem sikerült a legjobban: a vontatmány a hátrafordított és csillapítás nélküli lengővilla miatt 70 km/ó fölött nem volt nyugodt futású. Az MZ nem is engedte motorjai után kötni és a robogók se húzhatták, ha volt pótülés és azon utazott gyerek. A doboz pedig dobozhatású, nem passzol a lágyan ívelgetett Berlinhez, de később a Troll 1-hez már jobban illett. Eleinte a hátsó lámpája megegyezett a Berlinével @[KÉP](Images\1710.jpg) (az meg a kortárs kelet-német motorokéval), aztán amikor már a Trollhoz gyártották, annak a lámpatestét kapta, ami bizony rettenetesen mutatott rajta, de hát akkor csak ezt produkálta az NDK ipara @[KÉP](Images\1711.jpg) (az MZ ES125-ön @[KÉP](Images\1712.jpg), az MZ ES250/1-en és oldalkocsiján @[KÉP](Images\1713.jpg) is ez a krómozott bögre volt). Az 1960. január 14-én kelt típusengedélyben tartalékkal maximálták a vontatási sebességet: 60 km/ó. A PAV 40-nél ez 70 km/ó (ott sincs csillapítás) és a mi Motorkulink is csak ennyivel mehetett. Ezt és a Pille utánfutónkat gyerekként sose láttam Tünde után kötve, de a mai európai veteránosok fölfedezve a Motorkulit sok robogót tesznek vele látványossá @[KÉP](Images\2563.jpg) @[KÉP](Images\2765.jpg) @[KÉP](Images\2766.jpg) @[KÉP](Images\2769.jpg). Ahogy fogynak, illetve másoknak zsákmányul esnek a látványosabb utánfutók, a jellegtelenebb Pillére is néhányan ráfanyalodnak már @[KÉP](Images\2767.jpg).

Az eddig említettek egykerekűek voltak, de létezett pár egy tengelyen kétkerekű is. Hogy megint csak közeliket említsünk: Prágában készült kis darabszámban a Motex Trolley 284 @[KÉP](Images\1714.jpg) @[KÉP](Images\1715.jpg) (1959-66, 1350mm hosszú, 720mm széles, 600mm magas, önsúly 32kg, max. teher 50kg), Bécsben a vakarcs kis Lohner Sissyhez két Sissy elsővilla fölhasználásával egy kordé @[KÉP](Images\1716.jpg) és volt a Tulához is @[KÉP](Images\1740.jpg).

Gyártottak robogóhoz parányi kétszemélyes lakókocsit is: volt merev dobozú @[KÉP](Images\1717.jpg) @[KÉP](Images\1924.jpg) @[KÉP](Images\2564.jpg) és fölnyitható oldalú is @[KÉP](Images\1718.jpg). Ezekkel aztán a tulaj bizonyíthatta magának és a bámészkodóknak, hogy az ő gépe tud annyit, mint egy autó.

Autós vonatkozás: a Čezeta 501 első lengővilláját a gumirugókkal együtt a Škodákhoz készített egyetlen, de önbeállós kerekű PAV 100 alá építették be @[KÉP](Images\1719.jpg) @[KÉP](Images\1720.jpg). Ez így kis teherbírást biztosított, a képen látszik is, hogy leszakadt, úgyhogy később komolyabb gumipogácsákat kapott @[KÉP](Images\1721.jpg).

# Oldalkocsi

Szólni kell a komfortot növelő, de a stabilitást erősen csökkentő oldalkocsiról. Ez robogóhoz kötve eléggé eklektikus látványt nyújtott, mivel pofont adott a gondosan megtervezett autós hatásnak @[KÉP](Images\0902.jpg), s így nem is nagyon terjedt el (ritkán azért sikerülhetett jól is @[KÉP](Images\0903.jpg)). Meg aztán az ilyen fogatok lendületes mozgatásához (és megállításához) nem igazán volt elegendő a robogók teljesítménye (a hűtési gond is fokozódott). Azért, mert ily módon a gyártók komplett kis családoknak biztosíthattak mozgékonyságot, hát néhányan mégiscsak vásárolták @[KÉP](Images\1722.jpg). Széles körben ismert, hogy jó pár Vespa kapott ilyet @[KÉP](Images\1723.jpg). Az erős robogók mindegyikéhez (Heinkel @[KÉP](Images\1724.jpg), Zündapp @[KÉP](Images\1725.jpg), Bastert @[KÉP](Images\1726.jpg), Dürkopp @[KÉP](Images\1727.jpg), NSU @[KÉP](Images\1728.jpg), Progress @[KÉP](Images\1729.jpg), TWN Contessa @[KÉP](Images\1730.jpg), Dayton Albatross @[KÉP](Images\1731.jpg), Maicoletta @[KÉP](Images\1754.jpg) stb.) kínálták oldalkocsigyárak termékeiket (Royal: RSG @[KÉP](Images\1733.jpg), Kali: Baby @[KÉP](Images\1734.jpg), Steib: SR1 @[KÉP](Images\1735.jpg), Watsonian: Bambini @[KÉP](Images\1736.jpg)). Mint láttuk, a Glas Goggohoz is kapható volt, s amikor a szovjetek lekoppintották a robogót, az oldalcsónak sem kerülte el a figyelmüket (a Royal RSG volt a minta @[KÉP](Images\1737.jpg), de később teljesen saját művük is volt @[KÉP](Images\1738.jpg)). Direkt oldalkocsiüzemhez készült a Tula T-200K (Koljaszka = oldalkocsi) hatásos első lengéscsillapítóval, 38-fogú helyett 42-fogú hátsó lánckerékkel, erősített kerékagyakkal (nagyobb csapágyak kerültek bele).

Angliában ez a fogatolás mindig is benne volt a levegőben @[KÉP](Images\2610.jpg), és a kontinentális gyárak ugyan nem nézték jó szemmel, de ott a hatóság a barkácsolt oldalkocsikra is könnyedén bólintott. A félelem nem volt alaptalan, hisz ha a túlterheléstől vagy szakszerűtlen rákötéstől összecsuklott a váz, akkor az a márka hírnevét rontotta. A robogókon, mivel szerkezetük alapvetően nem erre volt alkotva, nehéz volt elég erős rögzítési pontokat találni (a Tula 200 vázára, a Goggot követve, viszont eleve rá van hegesztve a kapcsológömb @[KÉP](Images\2270.jpg)).

Több gyártó számolt az oldalkocsi lehetőségével és ahhoz vagy erősebb motort kínált (Maicoletta), vagy kevesebb fogú kis lánckereket a szekunder hajtáshoz (Heinkel). A Puch sem dugta homokba a fejét, hanem elébe ment a dolgoknak, s 1955-től engedélyezte az elég csenevész R 125 típusához, amennyiben az első teleszkópjait ellátták gyári erősített rugóval és a vázra gyári kapcsolószerkezetet szereltek, könnyű oldalkocsi csatolását. Egy kiállításon láttam kettőt, de sajna a fotókat elrontottam és így a képzeletre van bízva a hatás, de azért segítek: olyan volt, mint amikor egy női bicikli oldalába beleakad egy babakocsi. Még ettől is komolytalanabb példa: a Lambretta A @[KÉP](Images\1741.jpg) @[KÉP](Images\1742.jpg). A csúcstartó itt a Cushman Autoglide, ami alapjáratban sem sokkal stabilabb, mint egy játékroller, de ehhez, hogy mentőautó-pótlékká váljon, egy betegszállító oldalkapszulát is lehetett kötni @[KÉP](Images\1743.jpg) és ebből a konkurens Salsbury sem maradhatott ki @[KÉP](Images\1744.jpg). Jaj.

Egyes robogókhoz készítettek a hagyományostól erősen elütő oldalkocsikat, s ezekkel amennyire lehetett igyekeztek megőrizni az autós hatást, vagy legalább eltérni a szokványos formától. A Čezetához lehetett kapni egy az őt cipelő robogóhoz nagyon hasonlító csónakot csaknem ugyanolyan első traktussal. Aki nem ismerte ezt a kettőződést és látta közeledni, az dörzsölte is a szemét. Ez volt Jaroslav František Koch mester utolsó munkája @[KÉP](Images\1746.jpg). A fogat neve Druzeta, a megfejtés: DRUpol čeZETA a létrehozó két cég nevéből (kb 900 db).

Ugyanígy duplikátumnak hat elölről a Salsbury Super-Scooter az oldalkocsijával @[KÉP](Images\1750.jpg).

A már önmagában is felejthetetlenül szép Lohner L 200 Rapid jobbjára olyat ragasztottak, mint egy hosszában kettévágott hatalmas plüssmamusz jobb fele, így a két kasztni tényleg egységet képezett @[KÉP](Images\1751.jpg) @[KÉP](Images\1752.jpg) @[KÉP](Images\1753.jpg). Csupa lágyság, csupa kellem (mindössze 45 kg, műanyag idomok). Az elmaradt haszonra (össz. 35 db) vigasz: oly megnyerőre sikerült, hogy az efféle munkákból ritkán marad ki. Nem volt teljesen merev a kapcsolat a robogótest és az oldalkocsi között (önhordó vázon nehéz is fix fogást találni) és a nyeklés-nyaklás miatt kicsit instabil volt a szerelvény. Viszont javára szól, hogy az oldalkocsi kerekét ellátták bowdenes fékkel, melynek pedálja a robogóé mellé kunkorodott s így egyszerre volt taposható a kettő. Rendszeresen közös szintre állítva a két pedált korrektül is működött.

Magyarországon robogóhoz, nevezetesen a Tündéhez, nem készítettek oldalkocsit, az nálunk amúgy is csak a 250-esekhez és a még nagyobbakhoz volt kapcsolható. A Pannonia motorjainkhoz gyártott Duna oldalkocsik látványvilága azért mégiscsak a robogós (körhintás) fellegekbevágyást mutatják. Az egyik autó @[KÉP](Images\1756.jpg) (nem volt belőle sorozatgyártás), a másik repülő szeretne lenni @[KÉP](Images\1757.jpg) @[KÉP](Images\3019.jpg) (ezeket manapság néha külhoni robogók mellett látni @[KÉP](Images\1758.jpg) @[KÉP](Images\2440.jpg) @[KÉP](Images\2786.jpg)).

# Pótülésen a kicsi

A gyerek harmadikkénti utaztatására is volt lehetőség: a pótülés. A Goggohoz árultak egy kis műbőrhuzatú szivacspuffot, amit az ülés és a pótkerék közé lehetett erősíteni @[KÉP](Images\1759.jpg). Erre kicsit hátracsusszan a mama, középen hely támad, így könnyedén elférhet: férfi, nő s a kisgyermek. Mint már érintettük, a Berlinre meg a Troll 1-re a vezető térdei közti helyre lehetett csavarozni egy gyermekülést @[KÉP](Images\1760.jpg) @[KÉP](Images\1761.jpg). Maga az ülés olyan volt, mint a traktorok lemezből préselt lukacsos kehelyülése, csak persze kicsiben, alatta pedig pici lábtartó volt @[KÉP](Images\1762.jpg). Legfeljebb hét éves korú gyermek utazhatott benne. Hogy ne érje szó a ház elejét, az NDK-ban futó nagyszámú Manetre és Tatranra is tehető volt ilyen gyerekülés @[KÉP](Images\1763.jpg). A Lambrettára @[KÉP](Images\1764.jpg), Vespára @[KÉP](Images\3011.jpg), Heinkel Touristra @[KÉP](Images\2562.jpg), Dürkopp Diannára @[KÉP](Images\1765.jpg) meg a Zündapp Bellára @[KÉP](Images\1766.jpg) is szabad volt (már ahol) efféle vezető előtti ülést srófolni.

# Három nyomot taposva

Akkoriban nem csak a személykocsik voltak kevesen, hanem a kisteherautók is, úgyhogy megjelentek a rollerek teherhordó, háromkerekű riksa változatai. Első felük robogó, hátulra meg egy jókora puttony van varrva két kerékkel. Vjatka: MG-150-Sz @[KÉP](Images\1769.jpg) @[KÉP](Images\1770.jpg) (ez is olasz eredetiből lett fordítva, a Piaggio Ape változatai közül mazsolázták @[KÉP](Images\2624.jpg)), Čezeta: 505 Rikša @[KÉP](Images\1771.jpg) (ebből még ma is fut néhány Szlovákiában). Utóbbinál spórolni akartak a differenciálművön: helyére eleinte két szabadonfutót tettek be a féltengelyek közé, aminek az eredménye az, hogy kanyarban csak a belső íven futó kerék hajt, tehát egyenesbe akarja kitolni a járművet @[KÉP](Images\1772.jpg) (hümm). A mi erősített Tünde-elsővillás Szabolcsunk Tünde-blokkal hajtott egy Trabant 500 diferenciálművet @[KÉP](Images\1773.jpg). A Tula TG200 @[KÉP](Images\1774.jpg) (Tula Gruzavík = Tula teherautó) is beállt ebbe a sorba, és honunkban különböző változatait Moldvai Tibor (emlékeznek, a tesztmester) ki is próbálta. Elégtelen fékjei és a stabilitás kínzó hiánya miatt @[KÉP](Images\2622.jpg) azonban forgalomba nem kerülhettek (végsebessége 50 km/ó). Haza már nem vitték őket, így aztán budapesti kórházak belső szállítóeszközeiként öregedtek meg. Románia viszont vett jónéhányat @[KÉP](Images\2462.jpg). A diferenciálműve mellett volt irányfordító, így teljes értékű hátramenettel rendelkezett @[KÉP](Images\1776.jpg) @[KÉP](Images\2437.jpg). Gyártották olasz ötlet alapján @[KÉP](Images\2535.jpg) hótolós kivitelben is. Aztán mikor a T200 robogót követte a Tula Turiszt, akkor a TG200-at leváltotta a Muravej @[KÉP](Images\1775.jpg). A termelésben négy Turisztra esett egy Muravej @[KÉP](Images\2345.jpg) @[KÉP](Images\2745.jpg) @[KÉP](Images\2439.jpg). Nehogy félrevigyem a dolgot: persze nem csak robogókat fűrészeltek ez okból ketté @[KÉP](Images\2746.jpg), hanem mopedokat, sőt, komoly motorkerékpárokat is: Moto Guzzi, Harley-Davidson, Sertum (Fellini – Országúton @[KÉP](Images\1777.jpg)). Volt olyan elrendezés is, mikor a robogó hátsó felét hagyták meg és elől volt a doboz, alatta kétfelől a két kormányzott kerék (fagylaltoskocsis fölállás). Hozzánk legközelebb a Puch kínált effélét piacozóknak, postának, szemeteseknek kukahordásra @[KÉP](Images\1778.jpg). Bár az ilyen elrendezésű versenytársainál sok tekintetben jobb volt (dinastarter, utasülés, elöl D=180-as hidraulikus fékek, esőtől védő félfülke, tengelycsonkos kormányzás, nem ám bóvli forgózsámolyos), de a 238-as darabszám nem árulkodik nagy sikerről.

Bár nem igazán váltak be, de kísérleteztek nyergesvontatós @[KÉP](Images\2815.jpg) és billenőplatós változattal is @[KÉP](Images\2816.jpg).

Személyszállító tricikli: többnyire elől két kerék, hátul a harmadik a meghajtott (nem kell differenciálmű). A Messerschmitt Kabinroller története közismert @[KÉP](Images\1779.jpg). A nyolcvanas évek végén még láttam egyet magyar rendszámmal a Svábhegyen közlekedni. Nagyotmondásért a németek nem mentek a szomszédba: az utolsó (négykerekű) változatot Tigrisre keresztelték, pedig sokkal inkább hasonlított egy rezignált békára @[KÉP](Images\1749.jpg). Szükségtaxit is lehetett robogóalapra építeni. Itt Európában hamar feledésbe merültek @[KÉP](Images\2521.jpg) @[KÉP](Images\2523.jpg) @[KÉP](Images\2524.jpg), de Ázsiában sokhelyütt még ma is teszik a dolgukat @[KÉP](Images\2522.jpg).

A német Fulda sok lépésben jutott el az első sorozat megmosolyogtatóan primitív, favázra szögelt golyónyomott alulemezes dobozától @[KÉP](Images\1780.jpg) (a lakókocsik szokásos burkolata volt) a lendületesen és szépen formázott üvegszálas coupé karosszériáig @[KÉP](Images\1781.jpg). A jó meghajtást sem találták el egyből: először a Baker & Pölling láncfűrész módosított 250-es motorját tették be, majd a Fichtel & Sachs, az Jlo, végül a Heinkel biztosította a tolóerőt. 1951-től ’65-ig gyártogatták járgányaikat összesen kétezret sem elérő darabszámban. A két legsikerültebb változatot, a fölfújt cipót és a coupét, viszont licencben sokfelé készítették: Angliában és Chilében Nobel @[KÉP](Images\1782.jpg), Argentínában Bambi, Hollandiában Bambino, dél-Afrikában Fuldamobil, Svédországban Fram King @[KÉP](Images\1783.jpg), Görögországban Attica néven @[KÉP](Images\1784.jpg), de itt hamisították is, ez volt az Alta 200 @[KÉP](Images\1785.jpg). Egyes változatok hátul dupla kerékkel futottak.

Nálunk mindenki ismeri a Csehszlovákiában rokkantaknak a háború vége és 1971 között gyártott Velorexet @[KÉP](Images\1786.jpg) (létükkel intve bennünket, akkoriban még sok háború-roncsolta veterán élt).

1965 júliusában egy miskolci mozgássérült kiutalásra vásárolhatott egy új Velorexet. Még 20 km se volt benne, mikor kölcsönadta ép kollégájának, Drahos Józsefnek, aki a tulaj feleségét vitte volna valahová. Fagylalttal a kézben (Hajh, azóta a Napsugár cukrászdának is annyi!) a Villanyrendőrtől (mi miskolciak ma is így hívjuk városunk legfőbb kereszteződését) Diósgyőr felé menet követett egy dolgát végző locsolókocsit. A színház után le akart kanyarodni a villamossínről, de egy kiálló macskakő megfogta az alátekert kormányzott kereket, és a síkos úton szabályosan fölborultak. Nem mert kiszállni, nehogy kiderüljön, hogy ő jogtalanul vezet, hisz nem is rokkant. Odalépett két járókelő és együtt a bent pislogókkal (mint miskolci Velorexben a béka) talpára lökte a Velót. A kollégafeleség ijedten: Jóska! Te vérzel! De csak a fagyi csöpögött a plafonról (eper és vér). Jóska gyújtott és gyorsan elspuriztak, de zavarában arra, amerről jöttek. Csak a Bőregér kapott sebet, egy nyolc centis szakadást a tetőponyván.

A nyolcvanas években az ifjúság autópótlékként még jó párat életben tartott ebből a szegényes és valóban csúf szerkezetből @[KÉP](Images\1787.jpg). Ekkor már a hatóság nem ragaszkodott oly mereven a mozgássérült mivolthoz, s így aztán gyermekkori pajtásom Horváth Laci orvostanhallgató korában egy ilyen masinával boldogan billeghetett Debrecen és Jászberény útjain. Érdekesség: e randácska háromkerekű mellett a cég készített még oldalkocsit a nagy JAWÁkhoz, ami viszont ámulatosan szép volt @[KÉP](Images\1788.jpg) @[KÉP](Images\1928.jpg) (tegyük hozzá: a mellette álló csepptankos JAWA is).

Ritkább az a felállás, hogy elől van a szóló kerék, mert kanyarban fékezvén a miskulancia így még könnyebben borul (általában volt elől a széleken egy-egy kopódudor vagy mini kerék, ami a billenő szekrényt nem engedte átbukni). E fölállásra legismertebb példa a brit Bond: a szokványos autóformához mereven ragaszkodó szerkentyű orrának közepében a kerék fölött egy azt hajtó motorkerékpárblokk kuksolt, s az a kerékkel együtt fordult, de szélső helyzetben oly meredek szögben ám, hogy szinte helyben vissza lehetett kanyarodni @[KÉP](Images\1789.jpg) @[KÉP](Images\1790.jpg). A hetvenes években, amikor egy apró differenciálmű már nem jelentett se gépészeti bravúrt, se lényeges költséget, a hasonszőrű „rokkantkocsikat” akár hátul is meghajthatták: pl. az olasz Amica guruló esőkabátjához a Piaggio szállította az 50-es Vespablokkot fölhasználva az egész erőegységet @[KÉP](Images\1791.jpg). Nincs a váltóban lükverc, csak egy irányfordító a difi előtt, így aztán hátrafelé is föl lehet kapcsolni négyesig (a Velorexben is, mert ott a hátramenet végett fordítva is be lehetett indítani a motort: szimmetrikus vezérlénél ez nem nagy ügy, csak a megszakítót kell a gyújtás miatt másik pozícióba áthúzhatóvá tenni, vagy két megszakítót beépíteni). A triciklik családregénye ugyan vékonyabb kiadásban, de hasonló a robogókéhoz: a hetvenes évekre már csak az 50-es kategóriára volt mérsékelt kereslet a jogsitlanok körében. A hatóságok a borulékonyság miatt egy idő után már nem engedtek újakat forgalomba helyezni. Aztán ahogy azt korábban a mokicknál láttuk, itt is lassan-lassan hátrált a bürokrácia: engedve az elvekből (a háromkerekűeket motor-, vagy az ötveneseket mopedjogosítvánnyal lehetett vezetni), meghajolva a nagyobb biztonság igénye előtt idővel megszületett a mopedautó.

Kis hozzáfűzés a „hátra négy sebesség”-hez: Hollandiában a nyolcvanas évekig rendeztek vágta hátra versenyeket az ott Trabantként használt és ugyanúgy le is nézett kis DAF-okkal, amik tudtak és e mérkőzéseken mentek is visszafelé 100 fölött. Őrület! Az automata váltó karjának csak előre, nulla meg hátra állása van. Mikor a szélmalmok és csatornák között még sok DAF szaladgált, ott kétféle B kategóriás jogsit lehetett szerezni: kéziváltós autóval teljes értékűt és DAF-fal a mazsoláknak való, csak automatásra szólót. A nyolcvanas évek végén sógoromék amszterdami albérletébe éjfélkor örömében becsöngetett az alattuk lakó artistalány, hogy fillérekért vett egyet, menjünk, próbáljuk ki. Egy órácskát (één uurtje) rohangáltunk vele a város környékén. Úgy földobott, mint négy kávé: ilyen erős élményt, persze nem pont ilyet, csak egy Kacsa adhat. A rükit is kipróbáltam: hátrafelé százra nem, de negyven - negyvenötre biztos fölnyomtam (negatív sebességet nem mér az óra, de ha mérne se merne az ember odanézni).

# Négy csíkot húzva

Aztán jöttek a már stabilabb négynyomú járművek. A hátsó kerekeket közel tették egymáshoz, hogy ne kelljen differenciálmű: a francia Reyonnah @[KÉP](Images\1994.jpg), a négykerekű Fuldamobil @[KÉP](Images\1792.jpg) @[KÉP](Images\1793.jpg) és számos utánzata, Hoffmann Kabine @[KÉP](Images\1794.jpg), Iso Isetta @[KÉP](Images\1795.jpg) @[KÉP](Images\1796.jpg) és ennek francia, spanyol, belga, brazil, brit, német klónjai.

A BMW Isetta sikerén fölbuzdulva a Heinkel a Tourist hajtásláncára alapozva (volt hátul egy- és kétkerekű verzió @[KÉP](Images\2027.jpg)) készített egy hasonló, négy nyomot taposó plexibuborékot Kabinroller néven @[KÉP](Images\1797.jpg) (a nyilvánvaló homlokajtó-másolás föladta magas labdát az Iso jogászai azért nem tudták lecsapni, mert a kormány ajtónyitáskor feszt maradt @[KÉP](Images\2425.jpg), míg az Isoé kifordult @[KÉP](Images\2424.jpg), így biztosítva nagyobb helyet a beszálláshoz). Minthogy a minőséggel a már ismertetett okok miatt nem volt probléma, az eladások száma ígéretesen futott föl. Ám 1956-ban megnyílt az út a repülőgyártás felé (a német kormánytól elfogóvadászra kaptak megbízást), s a termelőkapacitás korlátai miatt a Kabinroller készítését a 11 000. db után átadták egy argentin (2 000 db épült) és egy ír gyárnak (Dundalk Engineering). A Zöld Szigeten készült 200 példány gyatra minősége miatt a Heinkel visszamondta a megállapodást. Ilyennek is kell lennie, különben nem jön ki szépen a minőségeloszlási Gauss-görbe. Nem ezen okból, de a Piaggio is vont vissza licencet, mikor a Ruhr-vidéki Hoffmann-Vespák az eredetitől lényegesen attraktívabbá téve kerültek a boltokba: Königin, azaz királynő, tényleg királynői megjelenéssel @[KÉP](Images\1799.jpg) (sárvédőn ködlámpa, kormányon reflektor, hatalmas krómrátétek, elől-hátul kényelmes, szép és igényes ülések, metálfestés, JLO gyártású blokk, Bing karburátor, a Piaggio a licencet ezek után odaadta a Messerschmittnek). A Kabinroller termelése az ír próbálkozás után átkerült Angliába a Trojan céghez (1960-tól '65-ig gyártották). Ők exportálni akarták Franciaországba, Hollandiába, de, mivel ezen országokban a Heinkel bombázók tizenöt-tizennyolc évvel azelőtti dicstelen ténykedéseire még emlékeztek, az eladásokhoz falónak a Trojan (’trójai’) név épp kapóra jött. A kontinensre szánt példányok természetesen baloldali kormánnyal készültek, de az otthonra gyártottba jobboldalra szerelték, ami viszont kis kényelmetlenséget okozott, ugyanis az ajtó zsanérjait nem tették át @[KÉP](Images\1800.jpg). Árak: BMW Isetta 314, Heinkel Kabine 389, Bond MK 366 £. Mind az ír, mind az angol változatba rengeteg eredeti Heinkel alkatrész került: mindenek előtt a blokk. Érdekes, hogy a brit forgalomba szántak is a VDO kilométeres sebességóráját kapták mérföld/órás helyett.

A Biker Szene villanyújságban találtam egy riportot Karl-Ernst Heinkellel (1938 -), benne a papájáról @[KÉP](Images\1801.jpg) (1888 - 1958), annak repülős és robogós múltjáról mesél. 1950-ben tizenkét évesen betegen feküdt otthon, mikor az apja beállított egy Lambrettával: rögtön meggyógyult. Ezen kezdett robogózni, megtanulta szerkezetét. Később a saját rollerjük prototípusát is sokat hajtotta. Anno Touriston csak párszor lovagolt @[KÉP](Images\1802.jpg), de a Perle mopedjükkel rengeteget járt @[KÉP](Images\1803.jpg) (nevének jelentése: gyöngy, finom megoldásaival az is az örökkévalóságot célozza s így az ára miatt nem tudott tarolni: 27 000 db). Apja nemigen vezetett kétkerekűt, ám a Kabinrollert gyakran használta. Ő felnőttként begyűjtött az összes két-, három- és négykerekű típusukból, de később a 150-est nekiadta a müncheni Deutsches Museumnak (műszaki relikviák a hangszerektől bányacsörlőkön át a repülőkig). Bár a papa (és munkatársai) lelkiismeretes, hozzáértő munkáját dicséri a ma is üzemelő több mint 7 000 Tourist (no meg a robogófanatikusokat), de az öreget a szíve mindig is a levegőbe húzta (pl. ő készítette az első német gázturbinás repülőgépet, mégpedig saját erőből, nem állami megrendelésre). A háború miatti büntetésből a repülőgépekre kimondott moratórium ugyan elevenébe vágott, de ha már nem építhetett, legalább tervezett: 1952-ben Egyiptomnak elfogóvadászt, Titoéknak hajtóművet a Galebjükhöz @[KÉP](Images\2419.jpg) (e repülőnek is Sirály a neve, akárcsak a már említett robogójuknak).

Itt emlékezzünk meg „A Fal”-ról szóló berlini múzeumban (Haus am Checkpoint Charlie @[KÉP](Images\1804.jpg)) pihenő BMW Isetta hőstettéről @[KÉP](Images\1805.jpg). A kettészakított várost elválasztó, akkor még csak kerítésen át, sokan próbáltak nyugatra szökni @[KÉP](Images\1806.jpg). Ennek valóra váltásához rengeteg trükköt eszeltek ki. Ezek egyike volt az alábbi eset. Egy nyugat-berlini polgár, aki a lakóhelye jogán járhatott-kelhetett a zónahatáron át, megfigyelte, hogy az Isettájába csak bekukkantanak, de nem vizsgálják át kocsiját, hisz csomagtartó híján úgysem tud átcsempészni senkit @[KÉP](Images\2423.jpg). No, erre ki is dobált minden nem létfontosságúnak ítélt berendezést a motortérből: megvált a hűtéstől, fűtéstől, légszűrőtől, a hosszú szívócsőtől, sőt a benzintartálytól is. Egy pici fémdobozkába csak annyi benzint tudott tankolni, hogy az első sarkon még be tudjon fordulni, így eltűnve az NDK-s határőrök szeme elől. Ily módon, gondosan összehajtogatott állapotban, már nem emlékszem pontosan, 15 vagy 20 embert sikerült egyenként átvinnie. Nyolcvanas évekbeli apró borstörés a főtitkárok orra alá: ha a keleti blokk valamely országából jöttél, az útlevél fölmutatásával ebbe a múzeumba ingyen bemehettél. Hi-hi.

A törpeautók tervezésekor sokan megpróbáltak az autós formától lényegesen eltérő jelleget kitalálni, hátha olcsó úgy lesz, ha csak három kerék van, vagy nincs difi, vagy csak egy ajtót alkalmazunk, vagy nincs áttételes kormánymű. Lassan belátták, hogy a meleg víz már ki van találva s így aztán elterjedtek a parányi, de autószerűen négykerekű és így stabil, viszonylag kényelmes, nyomokban csomagtartót is fölmutatni képes típusok. Az sem mellékes, hogy a konvencionális forma jobban csalogatta a vevőket. Tehát a „törpeautó” szavunk eléggé pontatlan, mivel összemossa a korai, szélsőségesebb próbálkozásokat (Messerschmitt Kabinroller @[KÉP](Images\1807.jpg), Iso Isetta @[KÉP](Images\1808.jpg), Brütsch Mopetta @[KÉP](Images\1809.jpg), Peel @[KÉP](Images\2175.jpg) @[KÉP](Images\2176.jpg)) a már majdnem autókkal (Vespa 400 @[KÉP](Images\1810.jpg) @[KÉP](Images\1811.jpg), NSU Prinz @[KÉP](Images\1812.jpg), Goggomobil @[KÉP](Images\1813.jpg)). Ha ez a korszak tovább tart, pontosabb terminusok is kikristályosodhattak volna. Az 1958 április 1-i számában (nem viccből) az Autó-Motor arról számol be, miszerint a KPM Autófelügyelet saját tervezete szerint végre engedélyezhetné házi készítésű törpeautók forgalomba állítását. E túl kései kísérlet érdekessége, hogy jó bürokrata módjára egyből definíciókkal indít (bocs, én is azzal kezdtem): a „guruló” jellemzője a legfeljebb 250-es motor, a max. 300 kg tömeg, a 65 km/ó végsebesség és a 2 ülés, míg a „törpeautó”-nál ezek az adatok rendre: 350 cm³, 400 kg, 80 km/ó, kettő felnőtt és két gyerek. Az így meghatározott guruló szó nem vert gyökeret, említésével máshol soha nem találkoztam @[KÉP](Images\1814.jpg).

# Goggomobiltól a Trabantig

Hans Glas az asztalra csapott: „Autót a motorosoknak!”, és 1955-ben gyártani kezdte a Goggomobilt @[KÉP](Images\1995.jpg) @[KÉP](Images\1816.jpg) @[KÉP](Images\2300.jpg). Azért a törpeautó mellett a programba még egy évig belefért a roller is. Fölfelé kacsintgatva a Piaggio a Vespái mellett franciaországi gyárában beindította a Piaggio 400 gyártását, nagyobb, de még nem az autó kategóriájába lépve @[KÉP](Images\1817.jpg) @[KÉP](Images\1818.jpg). Az NSU és a Zündapp is a robogóktól rugaszkodott el, mikor megalkotta a Prinz-et @[KÉP](Images\1819.jpg), illetve a Janust @[KÉP](Images\1820.jpg). A Zündapp Janus (1957) egy olyan páratlan törpeautó, ami nem teljesen volt páratlan: 1955-ben Claudius Dornier, a híres repülőtervező fia elkészítette ennek elődjét, a Deltát @[KÉP](Images\1953.jpg) (igaz, csak egy példányban), aminek ötletét megvéve fejlesztette ki a Zündapp a Janust. A Delta homlok- és tarkóajtaja fölfelé nyílt @[KÉP](Images\1954.jpg) @[KÉP](Images\2453.jpg) @[KÉP](Images\2454.jpg), a Janusé már kevésbé egérfogósan: oldalra @[KÉP](Images\1930.jpg). De még a Delta sem volt első ezzel a hát a hátnak (dos-á-dos) figurával, mert a DAF 1939-ben készített egy ilyen terep- és vízjáró autót, amit a holland hadsereg ’40-ben tesztelt is az Ijsel folyón @[KÉP](Images\1955.jpg). Ez nem csak úszni tudott, de két vezetőüléséből a négy kerekét kormányozva oda-vissza ugyanúgy vezethető volt. Ha az ember elkezdi vakargatni, majdnem mindenről kiderül, hogy Rómában már volt.

Szalai Laci barátomnak volt szerencséje 1984-ben 600 Ft-ért vásárolni egy típustiszta korai Printz-et @[KÉP](Images\1931.jpg). Mindene megvolt, még ha pár dolog a csomagtartóban lapult is. Múzeumunk helyén, ahol parkoltuk ezt az NSU-t, akkor még üres építési telek ásítozott. Egy jellemtelen márkatárs éjjeli látogatásai következtében fogyni kezdtek a motorikus alkatrészek: turbina, szelephimbák. Így aztán el kellett adni egy vállalkozóbb szellemű fanatikusnak (ma már persze bánom, mint a kutya, amelyik hetet kölykezett). Reklámszlogenje: Ha Herceggel mégy, király vagy.

Érdemes megfigyelni, hogy Indiában most zajlik le ugyanez a váltás: a több mint 60 millió robogósnak és mopedesnek gyárt a Tata 450-500 000 Ft-ért kicsike autót (Nano @[KÉP](Images\1821.jpg)).

Az autószerű törpeautókat a nagyon csenevészek kivételével (sok típus, de jelentéktelen példányszám) világszerte általában soros, kéthengeres, léghűtéses farmotor hajtotta differenciálművön keresztül: például NSU Prinz @[KÉP](Images\1822.jpg), Goggomobil @[KÉP](Images\1823.jpg) @[KÉP](Images\1824.jpg), Vespa 400 @[KÉP](Images\1825.jpg), Maico 500 @[KÉP](Images\1826.jpg), Mazda 360 @[KÉP](Images\1827.jpg), Subaru 360 @[KÉP](Images\1828.jpg), Mikrus @[KÉP](Images\1829.jpg) @[KÉP](Images\3039.jpg). Aztán ezek a parányok nőni kezdtek, s a törpeautó kategória átadta helyét a kisautónak: NSU 600 @[KÉP](Images\1830.jpg), BMW 600 @[KÉP](Images\1831.jpg) és 700 @[KÉP](Images\1832.jpg), FIAT 500 @[KÉP](Images\1833.jpg) és 600 @[KÉP](Images\1834.jpg), Goggo 700 @[KÉP](Images\1835.jpg), Goliath @[KÉP](Images\1836.jpg), Lloyd Alexander @[KÉP](Images\1838.jpg), Trabant @[KÉP](Images\1839.jpg).

A Trabant @[KÉP](Images\1840.jpg), aminek akkor még P 50 volt a neve, 1957-ben a NagyOktSzocForr évfordulóján lett bemutatva. Elődje, de nem előképe a tágasabb DKW-leszármazott P 70 volt kicsit nagyobb osztályban @[KÉP](Images\1841.jpg). A Trabant szó akkori jelentése: csatlós, kísérő, hű társ (a darabont szavunk innen ered), a mai elsősorban: műhold. Neve érdemtelenül él emlékezetünkben a lenézett félmegoldás szinonimájaként, mivel a születés után nem sokkal végigvitt újítások után ha nem is forradalmi, de nagyon sok kellemes meglepetést hordozó, kedves formájú, vidám színű (a vaj-piros a legemlékezetesebb @[KÉP](Images\1842.jpg)), nagyonis életképes kis szerkentyű lett belőle. Kelet-Európában három kategóriatársa akadt: a JAWA-nál Zdeněk Kejval alkotta Minor @[KÉP](Images\1843.jpg) (a negyvenes évek közepétől 1951-ig készült, a próbasorozat már a háború előtt gurult és a megszállás alatt titokban továbbfejlesztették), a Zastava 600 @[KÉP](Images\1844.jpg) (a FIAT 600 licence alapján), és a Zaporozsec 965 @[KÉP](Images\1845.jpg). Utóbbi egy 750-es, majd 900-as V négyhengeres farmotor tologatta FIAT 600 utóízű kiskocsi volt @[KÉP](Images\1846.jpg) @[KÉP](Images\2275.jpg) (a Mitsubishi 500-ra is emlékeztet @[KÉP](Images\1847.jpg)). Minőségi gondok miatt a Szovjetunión @[KÉP](Images\2505.jpg) kívül észrevehető mennyiségben csak Bulgáriában és az NDK-ban láthattuk, de nyomokban az alábbi országok is tartalmazták: Belgium (itt Renault 8-as motorral is árulták Yalta-ként), Hollandia, Dánia, Finnország (ezekben Jalta néven), Ausztria (Eliette titulussal), Olaszország (SAS-ként a ciril ЗAЗ-t átírva). A kelet-németek (náluk az ára 7 530 M, a Trabant 600-é 7 800 M) több gúnynevet is akasztottak rá: Vergődő béka (a motor igencsak egyenetlen járására utalva, amit a gyár rázáskiegyenlítő-tengellyel próbált később kijavítani), Nyáladzó béka (tömítetlenség, örökös olajfolyás), Hruscsov bosszúja, Kremlpoloska, T-34 Sport, Kolhoztraktor. A hetvenes évek legelejétől viszont mi is (apáink is, nagyapáink is) sorba állhattunk(-tak) a második típus, az 1200-as, karosszériájával az NSU Prinz IV-et idéző 966-osért @[KÉP](Images\1848.jpg), amit később már majdhogynem az utcán hajigáltak utánunk. A Zápor Jóska, avagy Tajga réme @[KÉP](Images\2506.jpg) jellegével másolta a Prinzet @[KÉP](Images\2504.jpg), az meg a Chevrolet Corvair-t @[KÉP](Images\2007.jpg). A 48 000 Ft-os Trabant túlélte az 54 000 Ft-os Zaporozsecet, pedig annak magyarországi megjelenésekor mindenki a Papírjaguár végére tippelt (ára az NDK-ban 11 950 M és ott is fölényesen győzött a 8 500 Márkás Trabant 601). A Trabant fő ismérvei: műanyag karosszéria, tárcsavezérelte szívás, az orrban keresztben fekvő motor, mellette a váltó-difi egység elsőkerékhajtással @[KÉP](Images\1849.jpg) (előképe a Lloyd @[KÉP](Images\1850.jpg)). A gyors átdolgozás után még: csillagtárcsás kuplungrugó szén nyomcsapággyal, a négysebességes váltó most már szinkronizált és a negyedikben van szabadonfutó, gumi-Hardy helyett hüvelyes-diós kardánkihajtás, önutánállítós fékpofák. Az egész összefogott, minden átgondolt, bárhonnan kezdve könnyen, mérsékelt szakértelemmel is szerelhető, akár a blokkja is árokparton vagy a saját csomagtartójában egyszerű szerszámokkal fölújítható, összes alkatrésze egységesen jó minőségű volt. Ezeket az tudja igazán értékelni, aki feküdt már Kacsa alatt @[KÉP](Images\1851.jpg). Dr Tüdős Éva sógornőm azzal jár, úgyhogy van tapasztalatom. A CV2-t feszítően sok belső ellentmondás terheli. Csak kiragadott példa: a könnyen rohadó és így csukló-csavarodó alváz miatt életveszélyt okozva gyakran törik tőben a merev kormányrúd, mert kispóroltak egy nyamvadt Hardy-tárcsát (a Trabantban persze van), ám a motorba meg nem voltak restek beletenni egy igaz, hogy végtelen életű, de igencsak drága bolygócsillagos olajpumpát. Az meg nem a Trabant bűne, hogy ezt a kis kétüteműt tényleges modernizáció nélkül elavulása után húsz évvel később is még gyártották. A kétüteműek utolsó példányait, amik a végre négyütemű változat sikere miatt (persze relatív siker, mert csak a keleti blokkon belül volt rá kereslet, főleg nálunk és Bulgáriában) már két éve eladhatatlanul porosodtak, a német egyesülés előtt az NDK-ban tomboló pénzszerzési lázban (a bankok két keleti márkáért adtak egy nyugatit) a végén már kb 40 000 Ft-nak megfelelő pénzért dobálták az ember után. Ekkor idehaza a négyütemű hivatalos ára 280 000 Ft volt (az utolsó darabokat MÁV-os és Merkur-telepi apró fosztogatások után kishiányosan 180 000-ért is ideadták).

Bár a törpeautózásban a franciák is az élen jártak @[KÉP](Images\2981.jpg), ám a korai, szokatlan alakúak Németországban aratták legnagyobb sikerüket, mivel a német gondolkodásba akkor is, ma is könnyedén belefért - belefér a pótszer. Ennek oka, hogy a XIX. század végére, mikorra nagyhatalom lettek pénzzel, iparral a hátuk mögött, már nem volt a Földnek gyarmatosítható területe. Ha egy spanyol, portugál, francia, de különösen brit mágnás luxussal akarta körbevenni magát, pazar volt az elsőrangú anyagok kínálata. A németországi pompát kénytelenek voltak pótanyagokkal megteremteni: brazil gránit helyett polírozott mészkő, indiai teakfa helyett pácolt bükk, maláj ében helyett vörösfenyő lambéria. Mire ez aztán leszivárgott a széles néprétegekhez, lett belőle műkő, furnér lapburkolat, famintás tapéta, laminált padló, vakolattal imitált rakottkő-szerű lábazat. Ennek megfelelően a németek arcpirulás nélkül jártak autót utánzó triciklivel, motort mímelő mopeddel és Dongószerű segédkütyükkel. Így aztán nem csoda, hogy még a kategória 50 cm³-re leszállítása előtt náluk (és a hollandoknál) terjedtek el elsőként az igazi robogót pótló minirollerek (Victoria Nicky @[KÉP](Images\1852.jpg), Göricke @[KÉP](Images\1853.jpg), Kreidler Roller @[KÉP](Images\1854.jpg)).

A szocialista féltekén (harmadtekén) a törpeautó és a rokkantautó kicsit összekutyulódott, így mifelénk a köztudatban pontatlanul a törpeautókhoz sorolódtak a szovjet SzMZ művei @[KÉP](Images\2013.jpg) @[KÉP](Images\2355.jpg) @[KÉP](Images\1875.jpg) (ezek neve a nép ajkán Invalidka, vagyis Nyomorultka, ami tán nem is a felhasználókra utalt) és ide sorolandó a föntebbi Velorex. A legformásabb és nem rokkantaknak, hanem hétköznapi embereknek szánt törpeautó errefelé a lengyeleké: az aranyos Mikrus MR300 @[KÉP](Images\1856.jpg) @[KÉP](Images\1857.jpg) (sajnos csak 1 728 db, 300 cm³, 14,5 Le, 90 km/ó, 2+2 személy, 450+250 kg, 4l/100km). A típusmegjelölésben az M Mielec városáé, ahol a kasztni, az R Rzeszówé, ahol a motorblokk készült (mindkettő a WSK repülőgép- és motorbicikligyár üzeme). A minisztériumi utasítás úgy szólt, hogy az ára 25-30 %-al lehet több a hasonló erejű motorkerékpárokénál. Nem lehetett betartani, sokkal többre jött ki: 50 000 Zł, ugyanekkor a 350-es Junak motorkerékpár @[KÉP](Images\1858.jpg) ára 24 000 Zł, a Warszawa 201-é @[KÉP](Images\1859.jpg) 120 000 Zł (az átlagfizetés nagyon alacsony volt: 1 000 körül mozgott, így csak a másodállással bírók és a parasztok gondolhattak rá). A WFM-ben is próbálkoztak: az Osa kerekének, blokkjának és pár kisebb alkatrészének fölhasználásával létrehozták a Fafik (akkori hétköznapi kutyanév, mint a Bodri) háromszemélyes miniautó próbadarabját @[KÉP](Images\1860.jpg) @[KÉP](Images\3040.jpg). Szczecinben is született pár kísérleti példány Smyk (’kölyök’) néven @[KÉP](Images\3041.jpg). Furcsasága, hogy homlokajtaja előre és lefelé nyílt @[KÉP](Images\1862.jpg) (nem túl praktikus, csak egyéni). Ez a Junakok gyárában látta meg a napvilágot, tehát annak 350-es blokkját kapta 500 W-os önindítóval kiegészítve @[KÉP](Images\2772.jpg). A végsebesség 70 km/ó, a fogyasztás 5 l/100 km lett. Az elkészült 17 darabból 2 műgyanta karosszériájú @[KÉP](Images\1861.jpg).

Magyarországon is sokan fogtak bele törpeautó készítésébe, több ígéretes darab rótta is az útjainkat, minisztériumi pályázati kiírás is fokozta az aktivitást meg a várakozást, de lecsúsztunk erről is: mire az igényekre lomhán reagáló iparirányítás rászánta volna magát a termelés beindítására, megjelent a Trabant, ami úgy-ahogy megoldotta ezt a problémát. A legígéretesebb, nagyvállalatnál készített miniautónk még jóval a töpeautó-láz tetőzése előtt az 1946-ban Pentelényi János alkotta Pente 500 @[KÉP](Images\1863.jpg) és ennek fejlesztett utódja a Pente 600 volt @[KÉP](Images\1864.jpg) @[KÉP](Images\1865.jpg) (kicsi erőtöbbletet és bővebb belső teret kapott). A Weiss Manfréd gyárban (később Rákosi Mátyás Művek, később Csepel Művek) születtek, szívük soros, kéthengeres, kétütemű farmotor volt @[KÉP](Images\1866.jpg). A Pente 600 előtt érdemes a Közlekedési Múzeumban elmélázni: mi lett volna, ha…

Kelet-európai késői megvillanás: a Velorex 1971-ben állt elő egy négykerekű, farmotoros, differenciálműves, még jobbára ponyvahuzatú csufival @[KÉP](Images\1867.jpg). Típusjele 435-0, motorja a JAWA 350-es kéthengeres 17 LE-s blokkja, csőváz (a háromkerekűé lett négykerekűre átdolgozva), Čezeta kerekek, dinastarter, előre-hátra négy sebesség, 85 km/ó, 385+200 kg, két személy, 6,6 l/100km (torkos kis masina), folyadékfék. Csőd. Ezt a tákolt, bőven idejét múlt, szerencsétlen szerkezetet a hetvenes években már sehol nem fogadták tárt karokkal: 1 380 db.

E téren itt kelet-Európában utoljára a románok hallatták a hangjukat: talán már nem is törpeautó, hanem kisautó a kéthengeres Dacia 500 Lăstun @[KÉP](Images\1868.jpg) (’parti fecske’), ami a temesvári Technometal terméke. Ennek használata a tulajtól stabil műszaki ismereteket, misztikába hajló bizalmat és végtelen türelmet követelt (1988-1991, két henger, léghűtés, 22 Le, 3 sebesség, 106 km/ó, 3,3 l/100km (cö-cö, beszámoló szerint 10 fölötti), 590kg saját tömeg, üvegszálas karosszériaelemek, 2+2 személy, 6 532 db).

A japán állam gyakorlati megfontolásból adó- és parkolási könnyítésekkel hívta életre a törpeautók (max. 360 cm³) egész sorát az ötvenes évek végén. Így születhetett meg e kategória igazgyöngye, a világszép Subaru 360: 1958-70, soros kéthengeres kétütemű motor, léghűtés, 16 LE, 3 sebességi fokozat, 410 kg, 392 000 db @[KÉP](Images\1869.jpg) @[KÉP](Images\1870.jpg) @[KÉP](Images\1871.jpg) @[KÉP](Images\1872.jpg). A farmotor dacára volt kombi változata is @[KÉP](Images\1873.jpg), mint a FIAT 500-nak @[KÉP](Images\1874.jpg). Ausztrália 73 360 db-ot kapott, a 10 000 USA-ba exportált között pedig volt 36 LE-s 450-es motorú is.

# Haldoklás

Az embereknek a hatvanas évek elejére (nálunk később, a szovjeteknél még később) elegük lett a pótszerekből, s ahogy pénztárcájuk vastagodott, egyre gyakrabban gondoltak a valódi autókra. A robogó, miután a szemek elől lassan eloszlott a vágykeltette rózsaszín köd, lenézett zsákutcává vált @[KÉP](Images\2553.jpg). A vevők egyre vérmesebb igényeit a robogóktól a törpeautókon keresztül az igazi autókig csak kevés gyár tudta követni: NSU @[KÉP](Images\1876.jpg), Glas @[KÉP](Images\1877.jpg), Innocenti @[KÉP](Images\1878.jpg), Fuji (Subaru) @[KÉP](Images\1879.jpg), Mitsubishi @[KÉP](Images\1880.jpg), kicsiben a Puch @[KÉP](Images\1881.jpg). A robogógyártásnál maradóknak változtatni kellett a kínálaton: az ifjúságot vették célba, ha már a középkorú, pénzesebb rétegről lecsúsztak. Nekiláttak hát a fiatalosabbra formázott, olcsóbb, kisjogsival (KRESZ vizsga) vezethető, 50 cm3-es modellek készítéséhez: Puch @[KÉP](Images\1882.jpg), Zündapp @[KÉP](Images\1883.jpg), Herkules @[KÉP](Images\1884.jpg), KTM Ponny II egész 1987-ig @[KÉP](Images\1885.jpg), Vespa @[KÉP](Images\1886.jpg) @[KÉP](Images\2166.jpg) és mindenki, aki talpon akart maradni. Ha egyre halkabban is, de csengjen a kassza! Ez a húzás is csak elodázni tudta az összeomlást. A hatvanas évek végére a legtöbb, a hetvenesek elejére érdeklődés hiányában csaknem az összes európai robogógyár bezárt, vagy más piac után nézett. A nyolcvanasak elején cégszámláláskor a lábujjakat már nem kellett elővenni, aztán az évtized közepe vagy zárt gyárkapukat, vagy messze keletre telepített üzemeket talált.

Egyik és fő kivétel a Vespa, aki foggal-körömmel kapaszkodott. Volt is eredménye: most a mopedekről nem szólva 1982-ben és '83-ban az NSZK-ban a Honda és a Yamaha mögött még mindig ők adták el a legtöbb kétkerekűt.

A másik, hozzánk közelebbi (nem geográfiailag, hanem geopolitikailag) túlélőről: az NDK-ban, talán Honecker agyérelmeszesedése miatt a gyárak terméklistái betokozódtak, s így 1988-ban még 5 550 Ft-ért kapható volt az ekkor már őskövület Simson Schwalbe (igaz raktárról, mert ’86-ig gyártották). A Simson ekkortájt rukkolt elő a korai pucér Lambrettákra kicsit emlékeztető új típussal, a nagyon sikeres mokickjük menetszélhűtötte blokkjával motorizált SR50-el @[KÉP](Images\1887.jpg) (az utolsó Schwalbékban is ez volt). Ez, ellentétben a legtöbb endékás termékkel, a német egyesítés után is eladhatónak bizonyult majdnem egész az ezredfordulóig. Most jön egy érdekes csavar: 1999-től pedig a tőlük megvásárolt gépsoron készült blokk @[KÉP](Images\1889.jpg) hajtotta a hajdani Vjatkák gyárában (ekkor neve: Molot) született Sztrizs (ez is ’fecske’, csak a hely szellemének megfelelően: sarlós) műanyagidomos újkori 50-es robogót @[KÉP](Images\1888.jpg).

A Schwalbéra is sok filmkockán ráismerhetünk. A leghíresebb mű melyben szerepelt talán a Good Bye Lenin, ami a német újraegyesítés hónapjaiban játszódik és a kis robogó a bár még működőképes, de már meghaladott, szegényes, de otthonos, épp akkor eltűnő világot segít érzékeltetni megszokott és kicsit megunt fazonjával @[KÉP](Images\1890.jpg). A József Attila színházban lehet, hogy még játszák a musical-lé gyúrt Mici néni két életét, amiben Ráró szerepét egy Schwalbe alakítja @[KÉP](Images\1891.jpg).

Már az ötvenes évek elejének szakcikkei azt jósolták, hogy a motorkerékpár majd visszaszorul, s átadja helyét a robogónak és a törpeautónak. A motor valóban vissza is szorult, de utána (vagy inkább mellette) csak rövid ideig maradt űr a robogónak meg a törpeautónak és az autó azt is hamarost és szinte teljesen kitöltötte.

A Vespa volt tehát a nagy túlélő. Újabb és újabb változatai, bár megtartva az alapokat jelentő, lényegileg végig ugyanolyan folthatású önhordó lemezvázat, a féloldalas első fölfüggesztést és az oldalt lengő blokkot, folyton simultak a vevők keze alá, és már a név önmagában kellemes érzést keltett a csavarhoz értőkben (a legelrugaszkodottabb Vespa, a Cosa 200 SG is fölismerhető @[KÉP](Images\2780.jpg)). Bár a hetvenes évek elejétől a céget inkább a moped tartotta el (Ciao @[KÉP](Images\1892.jpg) és Bravo @[KÉP](Images\1893.jpg)), de 1975-ig még tudták tartani a 100 000 fölötti Vespa/éves tempót. Aztán ők voltak az európai parázs, amiről a nyolcvanas évek végének kelet-ázsiai szele lefújta a hamut. Huszonöt- harmincévnyi szunnyadás után a robogók újra elözönlötték városainkat. A robogózás e harmadik hullámának az autóval forgalmi dugókban töltött értelmetlen ácsorgás a fő motorja, nem a lapos bugyelláris mint hajdanán, hisz ma egy európai roller áráért lehet kapni olyan autót, aminek még 5-10 éve hátra van. Ám ebben az újjászületésben kontinensünk a kilencvenes években csak az oldalvízen evezett a rengeteg kelet-ázsiai és indiai termék mellett egy pár olasz és még kevesebb francia robogóval. A kétezres évek elejétől ezen a téren javulni látszik a helyzet. De korunkban szó sincs már az autó illúziójáról, az a hatvanas években meghalt. A robogó ma már csak egy apró kétkerekűt jelent @[KÉP](Images\3005.jpg).

# Ez a vége

Kedves Olvasó! Ha pontatlanságot, hibát talál, vagy hozzáfűznivalója, érdekes története van, kérem, mondja el, köszönettel veszem: rollercollection@gmail.com.

Ez az iromány eredetileg Magyarország első, ezidáig tudtommal egyetlen robogógyűjteményének magyarázófüzeteként indult, ám egyre burjánzott, bővült, s ez lett belőle. A „Robogók a sufniban” gyűjteménnyel a volt szocialista országok produktumait szeretném elsősorban bemutatni. Európaszerte, ha nem is sok, de jónéhány scooterkollekció létezik, de egy sem foglalkozik ezzel a periférikus területtel (persze azért pár nyugati példány is látható itt). Aki kíváncsi rá, Budapest-Máriaremetén előzetes egyeztetés alapján keresheti föl @[KÉP](Images\1173.jpg).

# Köszönet:

Köszönöm Murányi Beatrixnak a Kibreriáda és más Lem írások fordítását.

Sokat segített Hinár (gyakrabban használt álnevei: Ányus, Fáni, Varga Éva, Barta Éva) angol, hajdani osztályfőnököm Sir Lászlóné Zsóka néni német, Csilla Ariese pedig holland és francia tudásával, Hodula Nándorhoz is fordulhattam francia ügyben, Imre Dávid András pedig anyanyelvileg nézte át a szöveget.

Köszönet azoknak, akik meséikkel gazdagítottak. Ők már említve voltak mind. Név szerint. Kivéve egyet, ki meghagyta, maradna inkognitóban (sumák dolgok a csepeli gyárban).

Hálás vagyok a magyar robogós archív képekért Maróti Józsefnek, Kende Lászlónak és Dr Kováts Miklósnak, neki még külön azért is, hogy alaposan átolvasta művemet és értő kézzel ki is gyomlálta. Ocskay Zoltánnak bíráló szavait, ifjabb Dózsa-Farkas Andrásnak pedig az édesapja relikviáit köszönöm @[KÉP](Images\1972.jpg).

Sokszor nyúlt mélyen az erszényébe sógorom, Freek Ariese mikor látta, hogy belehalok, ha nem szerezhetek meg egy-egy győőnyörű robogót @[KÉP](Images\1894.jpg).

Végül had köszönjem meg anyósomnak, dr. Tüdős Ferencnének, a világ legjobb sárkányának, hogy addig tömött pénzzel, míg összeállt ezen írás, a robogógyűjtemény és helyisége.

Lapzárta után: Lassan az utolsó mohikánok is magunkra hagynak bennünket: meghalt dr Kováts Miklós, aki visszaemlékezéseivel nem csak a Tünde születéstörténetét tette egyre kerekebbé, hanem egy olyan, számomra ismeretlen miliőt is megsejtetett, ami a lendületes tervezés, alkotás, teremtés, mégse így, hanem úgy, minden képlékeny, most formáljuk szavak mögött van. Mi, poros járművekkel bíbelődő, nosztalgiázó veteránosok, a kész, befejezett, statikus, lezárt múlt relikviáit bújjuk már szinte vallásosan ragaszkodva parányi részletekhez, de ő ahhoz segített hozzá, hogy bepillanthassak az ő világába, kicsit az alkotó szemével láthassak. Nehéz ezt szavakba önteni, de egy-egy pici időre gondolatban ott járhattam, ahol és amikor a magyar robogó született (és persze több Pannonia is). Most, a végleges búcsú után érzem csak igazán, milyen kevés volt az az öt-hat délután, amit nekem (és e soroknak) ajándékozott, amikor lubickolhattam az őbenne még eleven, folytonos, számunkra mindössze mozaikosan megismerhető, már rég múlttá merevedett világban. Alapos és kiváló szaktudásáról Maróti József a temetésen elhangzott méltató szavai után csak dadogni tudnék, azt is avatatlanul.

A fölhasznált képek nagyrészt az internetről lettek levadászva. Remélem, megbocsájtja ezt az ismeretlen képtulajdonos, mivel nem keresek rajta semmit. Ennek a 3 000 képnek a személyes elkészítésére nekem még egy következő élet is kevés lenne, hisz így is, igaz egyenetlen intenzitással, de 17 évig gyűjtögettem az anyagot.

Személyes rész

(nem törzsanyag, csak szorgalmi)

Belém nagyapám nyomkodta a benzininjekciókat. A fotópapír (Bromofort-Vác) még emlékszik rá, hogy kétévesen a Berváján lovagoltatott @[KÉP](Images\1895.jpg). Elsős voltam, amikor Simson SR2 mopedjére nekem illegális lábtartós pótülést barkácsolt, aztán sok nyáron át azon hordott magával Vasváriból Eszlárra (egyszer Lökön el is kaptak bennünket a zsandárok), ahol a munkahelyén, a Tisza-gát tövébe, egy hatalmas mező szélére telepített belvízátemelő gépházban laktunk kéthetente hét napot @[KÉP](Images\0913.jpg). Amerre a szem ellát (a gépház tetejéről jó messzire), csak a csatorna (benne rengeteg törpeharcsa, keszeg) meg fű, fű ... Néha még gulya, vagy eső után gombászó cigánynéne (versenyeztünk vele). A csarnokban meg a hatalmas szivattyúkat forgató négy, akkor óriásnak tűnő Csepel teherautó-dieselmotor. A gázolaj szagától ma is elandalodom. Volt egy kis raktár, ott babrálhattam a pótalkatrészeket. Felsős koromban meg már együtt szereltük a Rigáját (volt alkalom bőven és azon is együtt jártunk). Mikor nyugdíjba ment azt mondta: kínlódj vele te tovább, s átadta a kormányt (hamar föladtam, pedig a Riga 3 nem is volt olyan rossz).

Apám (ő is Imre), bár soha nem volt róla papírja, jól tudott vezetni. Öccsének, Pista bácsinak (a neve valójában Bertalan) meg volt egy mindenkit lenyűgöző, 350-es, béka-lámpafejes, ampermérős JAWÁja @[KÉP](Images\1929.jpg). Horgászgatva egyszer nem vette észre, hogy miközben jól eltávolodott, a motor az esőáztatta talajon földőlt és a partról becsúszott a Keleti-főcsatornába. Azt hitte ellopták, de a csuszanyomok megmutatták, hol kell alámerülnie. Laci fiából gépjárműtechnikus lett, s nekem is van a kalapom szélén egy autószerelő bizonyítvány. Ebből az egészből csak azt akarom kihozni, hogy a benzin nem válik vízzé (izé...csak, ha meggyújtja a szikra).

A motorbirtoklók világába én is, mint akkoriban sok más fiú, egy ronccsal léptem be. 17 éves voltam (1975), mikor egy miskolci tízemeletes fala mellett föltűnt egy már erősen enyészetnek indult furcsa vén oldalkocsis motor. Pici nyomozás után kiderült az ára: 250 Ft (köbcentinként 50 fillér). A gazda Matchless-nek mondta. Addig soha nem hallottam ezt a nevet, azóta se sokszor (rosszul tudta, mert egy átfarigcsált Terrot 500 RL volt a harmincas évek elejéről, de erre én is csak pár éve jöttem rá). Ha rámenősebb lettem volna, a tulaj szerintem ingyen is ideadja, ugyanis nagyon elege lehetett belőle: már minden szebb alkatrészt leloptak róla, a belei az oldalkocsiban voltak kiterítve, no meg még váztörés. Enyém lett. Azt a lebegést, repesést azóta se feledem, halványuló visszfényének melegét még ma is érzem egy-egy robogó megszerzésénél. Panellakóként nem tudtam hová vinni kincsemet. Utcánmaradásról persze szó sem lehetett, így kapkodva kerestem valaki családiházast, akinél a kertben meghúzhatjuk magunkat. Egy addig ismeretlen kiliános gimistársam és papája (ifj. és id. Dorozsi János, isten nyugossza a jó öreget) ideiglenes menedékjogot: bányásztelepi házuk oldalánál helyet adtak. A sráccal bimbózó szakértelemmel eltöltött sok-sok óra eredménye: pár pöffenés és egy életre szóló barátság. Mamájának, Gizike néninek egy év múltán elege lett a kerülgetésből (megértem), így aztán blokk nélkül könnyezve eltoltam a MÉH-be. A blokkot 250 Ft-ért (micsoda önállótlanság) eladtam, de 23 év múltán két CB rádió ellenében hazatért. Majd jött ama Riga, aztán Simson Star, Balkan MK50 s utánuk életem legerősebb motorja, egy tuningolt MZ ES150/1 @[KÉP](Images\1936.jpg) (a lélegzetem is elállt, mikor először meghúztam a fülét: kb. 14 LE). Innen kezdve a lejtőn (emelkedőn?) már nem volt megállás: Motobécane Z2C 175, még két kis-MZ, Trabant Limousine (Aha, persze!) @[KÉP](Images\3042.jpg), majd Kombi, 170-es Merci, Škodák (Octavia, Felicia, megint Octavia, Tudor), Wartburg 311, majd a robogók.

Azokban a daliás matchless-es időkben ültem először robogón: a gimi híres matektanárja, Szabó Kálmán adta kölcsön jogsivizsgához a Schwalbéját (akkor Magyarországon ezek az erősebb ötvenesek, úgymint Simson Schwalbe és Star, JAWA Ideal és Mustang meg Balkan még rendszámos motorkerékpárként futottak @[KÉP](Images\2259.jpg)). Engem nem tanított, nem is ismert. Hogy miért adta egy szóra ide, ma sem értem (persze azért kapiskálom: voltak, vannak ilyen emberek). Engem, pedig egy bóját föllöktem, átengedtek, Murányi Ferenc barátomat (ő a P21-esével jött @[KÉP](Images\1946.jpg)), aki hibátlanul ment, kicsapták. Alávaló módon, oda se figyelve, statisztikai alapon a jelöltek felét megbuktatták. A Feri @[KÉP](Images\3043.jpg) patáliát is rendezett, de hasztalan. Dorka szintén megbukott, aztán csöndben pár év alatt minden létező kategóriából levizsgázott (motorvizsgára már az én új MZ TS125-ömmel ment).

Családunk régtől vonzódott a motorizációhoz:

1925 Kurtz Auguszta (Mumi) egy rokona Tatra 11-én tanul vezetni @[KÉP](Images\1911.jpg)

1948 Peldi (Wollner Leopold), Mumi, Gugi (Feuer Gusztáv, ő fényképez) egy besztercebányai szerelő szaktudásában bizakodik (Tatra 57) @[KÉP](Images\1912.jpg)

1951 Noczleg Kati (a kikönyöklős) egy másik 11-es belterét osztja meg többekkel @[KÉP](Images\1913.jpg)

1950 A család felvidéki ágának egy része Ausztráliába szakadt és miután kicsit megszedte magát (csokinyulak és tojások gyártása), vettek egy ott is kapható jobbkormányos Škoda 1102-t @[KÉP](Images\1914.jpg) @[KÉP](Images\1915.jpg).

1955 Réges-régen nagyapámnak volt egy négyütemű francia 400-as motorja. Addig szerelte, addig szerelte, míg bakra húzva járó motornál a lánc és a nagy lánckerék lecsippentette a bal kisujját. Én tanultam belőle: nincs is francia 400-asom! Ez itt a képen nem az a bizonyos, hanem egy 125-ös Csepel @[KÉP](Images\1916.jpg).

1957 A rocsóban balról apám, nagyapám és egy munkatársuk, meg az akkori D-Csepelünk. Én még sehol @[KÉP](Images\1917.jpg). Ez a halványkékre mázolt lemezcsónak ma is megvan a „Zsilipen” (a Keleti-főcsatorna kezdete).

1959 Nagyapám a fényképhez eklektikusan (Buñuel-szürrealisztikusan?) mindhárom kedvencét összerendezte @[KÉP](Images\1895.jpg) (én a kétlábú vagyok, a másik két szereplő a Csöpi és a Berva). A kutya helyzete a leginstabilabb, az öreg azért vigyáz mögötte, hogy elkaphassa. Buñuellel nem mondtam hülyeséget, mert fölmenőm volt mozigépész is, meg zsoldoskatonaként fegyvermester, aztán kerékpárszervizes és kölcsönző, cséplőgéptulajdonos, marós, hajógépész, szivattyú-gépmester, sőt a végén akasztott ember is, mert nem hagyta, hogy a rákja győzzön.

Gyerekszáj: Barta Gábor adatközlőm ajkán a Berva az Bervátautó (1962-ben négyévesen).

1963 A szerző öt évesen ismerkedik egy Wartburggal @[KÉP](Images\2212.jpg). A Wartburg nem örül nagyon. A kép ellenére állítom, nem piszkáltam a parkoló járműveket. Ez valami fotótrükk lesz, tisztelt bíróság. Na jó, 12 évesen beletörtem egy gyufaszálat egy Trabant zárjába másodpercekkel azelőtt, hogy a rendőr tulaj rajtakapott (egyszerűen kíváncsi voltam, ki tudom-e nyitni). Rendben, volt még egy másik Trabant oldalablakának becsúzlizása (véletlenül, mert amúgy egy KRESZ-táblát céloztam), meg egy forgalomból kivont Ikarus összes ablaka doronggal, de azt csak tettestársként! Azért így összesítve nem hangzik jól, jobban szét kellett volna húzni.

1965 Gyerekként őrültül vadásztunk a kidobott csapágyakra, amikből némi hulladékfa hozzáadásával azonnal „go-kart” lett @[KÉP](Images\2340.jpg). Budapest-Mártonhegyen neve: gágyé. Füzes Pók Márton emlékei szerint ott lehetett csak igazán lendületből kerítésre kenődni! Az aszfalton rohantában adott rikácsoló hangját egy kortársunk se felejti el. E képen szereplő példány soha nem gurult @[KÉP](Images\1919.jpg) (mögöttem az alkatrészraktár).

1965 Az otthon maradt Wolnerek Octaviája @[KÉP](Images\1920.jpg), ez lépett a Tatra 57 örökébe.

1980 Győrben vettem egy forgalomból kivont, egészen elfogadható állapotú Škoda Octaviát (1 600 Ft, csak ablaktörlője nem volt), amit rendszám nélkül, de lábon hajtottam Tiszavasváriba, hogy nagyapám levágva a kasztni hátsó felét „munkagép”-nek álcázott puttonyos kocsit, amolyan mini-teherautót faragjon belőle (ma pick-upnak mondják). Akkor még dolgoztak a rendőrök: a 340 km-en ötször fogtak meg, de volt útvonalengedélyem. A hetven fölötti ezermesternek ez volt az utolsó nagy munkája. Sajnos ezt nem örökítettem meg, így csak nagyszüleim kerültek a Forte filmre: Nagyapámat valami reszelésből hívtam ki a fényre, Kisnagymama meg épp kapálni indult attribútumával, a vizesdemizsonos biciklijével @[KÉP](Images\2211.jpg) (Kicsifiam, ez az én fél lábam!).

1991 A bevésődés megtörtént, a kiskacsák követik apjukat:

Márton fiam villáskulccsal @[KÉP](Images\2243.jpg),

1992 Miki Elektronon @[KÉP](Images\1932.jpg),

1995 Éva, Miki Škodával @[KÉP](Images\2241.jpg),

1995 Éva Elektronnal @[KÉP](Images\2242.jpg),

1999 Vespán @[KÉP](Images\1900.jpg) @[KÉP](Images\1922.jpg),

2000 Márton KTM Ponnyval @[KÉP](Images\1898.jpg),

2002 Berlinnel @[KÉP](Images\1935.jpg),

2002 D-Csepellel @[KÉP](Images\1899.jpg) @[KÉP](Images\1921.jpg),

2003 Puch RL-el @[KÉP](Images\1926.jpg),

2004 Éva Puch SR-en @[KÉP](Images\1927.jpg),

2004 Zsuzsink NSU-val @[KÉP](Images\1925.jpg). Nagyon szeretne motorjogsit, de én kézzel-lábbal.

2006 Márton Aermacchival @[KÉP](Images\1933.jpg),

2006 Vjatkán @[KÉP](Images\1947.jpg),

2006 A mindent tűrő hátország: Vera @[KÉP](Images\1934.jpg)

2017 Jómagam @[KÉP](Images\2818.jpg)

Vége (de tényleg)

.mölzövdü tti rokka ,tevynök a inedzek iterezs lórlutáh ah ,ósavlo sevdeK @[KÉP](Images\2784.jpg)