

HISTORIKUS MOTORKERÉKPÁROK A FÖLDRAJZ SZOLGÁLATÁBAN

▷ SZÖVEG: SZIRMAI GÁBOR

A veterán motorokkal együtt járó sok szerelés miatt csak napnyugta után találtam táborhelyet, ami nem eredményezett nyugodt alvást. Éppen felüvöltött egy íbisz, mikor hajnalban meglebbent a sátorponyva. A frontkatonák reflexeivel rántottam fejemre 1938-as DKW típusú motorkerékpárom II. világháborúból megörökölt M16 mintájú aczélsisakját, majd kezemben az ikresített, a légutakat pellegrinsavval üzemképtelenné tevő flakonokkal és egy fegyverszuronnal ugrottam ki a sátor elé, hogy megküzdjek életemért. Még bennem volt az esti táborhelyverés „vabank” jellege, ahogy az útról hirtelen letérve, egy bozótcsoportba pöfögtem gépemmel, remélve, hogy élve fogok ébredni



Ha valaki látott volna, bizonyára mosolyra fakad. És nemcsak Don Quijótét idéző régi felszerelésem miatt, hanem, mert az afrikai Albert-tó felől fúvó reggeli fuvallattal akartam élet-halál harcot vívni. Ez a szellő azonban érezhetően már sokkal kevesebb nedvességet tartalmazott, mint amilyenekkel délebbre találkoztam: ahogy haladtam a sivatag felé, elmaradoztak azok a fürdők, melyekben akaratomon kívül a trópusi esők részeltettek.

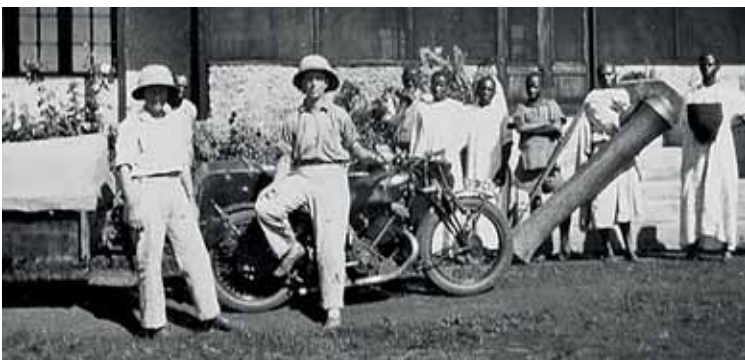
Kirohanásommal mégis elégedett voltam, hiszen mozgásviharommal és éberségemmel már a háborús Szudánra edzettem magam. Persze öreg, egykori német hadimotorkerékpárom társaságában esélyeim alig lehetnek... 2003 óta járom két keréken Afrikát, de mindig bennem van a kétség, hogy sikerül-e következő vállalkozásom...

Hogy miért választottam mégis az utazás e módját a fogyasztói „utazási termékek” helyett? Miért volt táskámban legfelül a Bézard kompaszt (a zafircsapágyas változat, az 1910-es „Großes-Armeemodell”, 55 mm, 13,90 Korona) és nem GPS? Mit kerestem podgyászomban egy Voitlander casettás fényképezőgép is (anno 1927)? Elmeelhajlás volt csupán, hogy nagyapám tevébőr útitáskájába is pakoltam? Sajnálom, de csak az emberiség igen csekély ezrelékét tudnám válaszaikkal meggyőzni. Ám ők nem is kérdeznének ilyeneket!

ÚTRA VALÓ EMLÉKEK

A historikus utazások vágyának van egy olyan magával ragadó szellemisége, ami óhatatlanul kialakul, ha néhány, dohos illatot árasztó gót betűs, (múlt)századforduló környékén nyomott bőrkötésű útikönyvet lapozunk át. Megpillantva a színes műnyomat japán papírja alatt lapulót, Fiumében kiállított magyar nyelvű hajójegyet a kéthetente induló valamely gyorsgőzösre. Ha kezünkkel végigsimítunk egy százéves, bronzveretekkel ellátott hajókoffert, melynek

oldalán a félig letépett, színes nyomaton még látható a braziliai Manaus hoteljének perzsaszőnyeges szalónja. Ha a magyar balsors egykori kastélyaiból csodaként megmenekült kalapdoboz arany-szalaggal lekötött, a korzón egykor oly népszerű panama-kalapját fejünkre tesszük, miközben orrunk előtt az abbáziai „Bellevue”-szálló sajtolt emblémájú szalvétája libeg alá. Nem érezhet-e valami különöset az ember, ha a padlás fűzfafonatú úti-dobozának fedele alatt lapulót TAURIL-útiatlaszba belelapozva lát egy fényképet, amin bricsesz-nadrágban hetykén feszít valaki egy AJS nyergében? Valaki, akiről sohase tudjuk meg, ki volt, és valóban csak „volt”!?



OLDALKOCSIS FOGAT (1934) ▶

VEZETÉSE AZ ASZIMMETRIKUS ELRENDEZÉS MIATT AMÚGY IS ELŐRELÁTÁST, JÓ REFLEXEKET KÍVÁN, KIVÁLTKÉPP, HA UTÁNFUTÓT IS VONTAT! KÖNNYŰ ELKÉPZELNI EGY ILYEN VONAT MAI FELTŰNÉSE ESETÉN A KÖZÜTI PÉNZBESZEDŐ ÁBRÁZATÁI SZERENCSENKRE AZ UTAZÁS IDŐPONTJÁBAN AFRIKÁBAN TELJES ÚTISZABADSÁG URALKODOTT, MELYET MA IS IRIGYELHETÜNK: A JOGALKOTÓK MÉG NEM KÉSZÍTETTÉK EL ÉLETMŰVÜKET, MELYEL A MAI UTAZÓK ÉLETÉT GYŐTRIK A „KÖZÜTI ELLENŐRZÉS” PÉNZELVETELI SZERTARTÁSÁVAL. A II. VILÁGHÁBORÚ ALATT A NÉMET MOTORKERÉKPÁROK ÚGY TUDTAK UTÁNFUTÓT VONTATNI, HOGY ÖSSZKERÉKHAJTÁSÚAKRA KÉSZÍTETTÉK ÖKET, DIFFERENCIÁLZÁRRAL

Nem érezhet-e valami különöset az ember, ha a padlás fűzfafonatú úti-dobozának fedele alatt lapulót TAURIL-útiatlaszba belelapozva lát egy fényképet, amin bricsesz-nadrágban hetykén feszít valaki egy AJS nyergében?

ERŐS DÖNTÉS (1934)

A GÉP NEM V ELRENDEZÉSŰ, CSAK EGYETLEN HENGERE VAN. VÉLHETŐEN NEM AKARTÁK A VÁZAT MAGASRA EMELNI, EZÉRT DÖNTÖTTÉK TÚL A HENGERT. A HISTORIKUS MOTOROKNÁL – SZEMBEN A MAI AKKAL – KÍNOSAN ÜGYELTEK AZ ALACSONY SÚLYPONTHELYEZÉSRE, EZÉRT ILYEN BIZARR A HENGER HAJLÁSSZÖGE



KEVÉS LÓERŐ, NAGY AKARAT

MIÉRT PONT MOTORKERÉKPÁR?

A földrajzi érdeklődésű terepjáráshoz a motorkerékpár sokszor rendkívül előnyös. Ösvényen is használható, olyan helyekre is eljut, ahova autó nem. A folyókon ladikban átszállítható. Fogyasztása kicsi. A természettel, a tájjal való közvetlen kapcsolat, a körpanoráma jobb megfigyeléseket tesz lehetővé. Üzemzavar esetén feldobható egy szekerre vagy vasúti waggonra. A historikus motorkerékpár jól javítható, könnyen szétszedhető, s majd' minden alkatrésze újragyártható.

Pattintsuk fel nagyapáink ezüstláncú, halkan ketyegő, gravírozott órájának fedelét, és hajtsuk vissza a kékített, íves nyílászású mutatókat: idézzük fel a kort, amikor úgy tűnt, úrrá leszünk a világ bajain, a nagyszerű találmányok nemcsak a Föld távoli helyeire visznek el, de a boldogsághoz is!

A makacs akarat, hogy mindenképpen motorkerékpárral haladjunk, alkalmanként kómikus dolgokat is produkált! Szerkezeti értelemben elég megtekinteni Hildebrandt és Wolfmüller 1894-es konstrukcióját, melynek kéthengeres motorja kupplung, áttétel(!) és váltó nélkül úgy hajtotta a hátsó kereket, hogy az volt egyben a főtengely. Egy kaucsukszalag segítette a dugattyút alaphelyzetbe állítani. A nyilvánvalóan alkalmatlan eszközből mégis 1000 darab készült, és próbáltak túrázni is vele. (Gyújtása izzócsövesre készült, azaz indítás előtt negyedóraig vörösre kellett melegíteni az izzócsövet!) De nem adták fel!

1908-ban már az első kísérletnél a sivatag homokjában rekedt Pein – az előbbinél alig használhatóbb – gépe.

A segédmotorokkal való kísérletek mosolyt csalhatnak arcunkra, egész addig, amíg a Richard S. Köckler és Kenneth D. Poulton 1933-as photographiáját látva nem tudatosul bennünk, hogy Kairótól Fokvárosig a minden bringába beépíthető Sachs-sal a 16 ezer kilométeres utat valóban megtették.

Kollégájuk – Malachowski – 100 cm³-es gépével Mali és Algéria közti útjával vívta ki tiszteletünket 1938-ban. Az „anakronisztikus” géposztály Raleigh modellje az 1940-ben már ugyancsak betegnek tekinthető 5 lóerejével, három kerekével mégis megtette az Anglia–Lagos távot. Ha az ereje nem is, de legalább 800 kilogrammos súlya adott neki némi respektet.

ŐRÜLTSGÉI VERSENGÉS

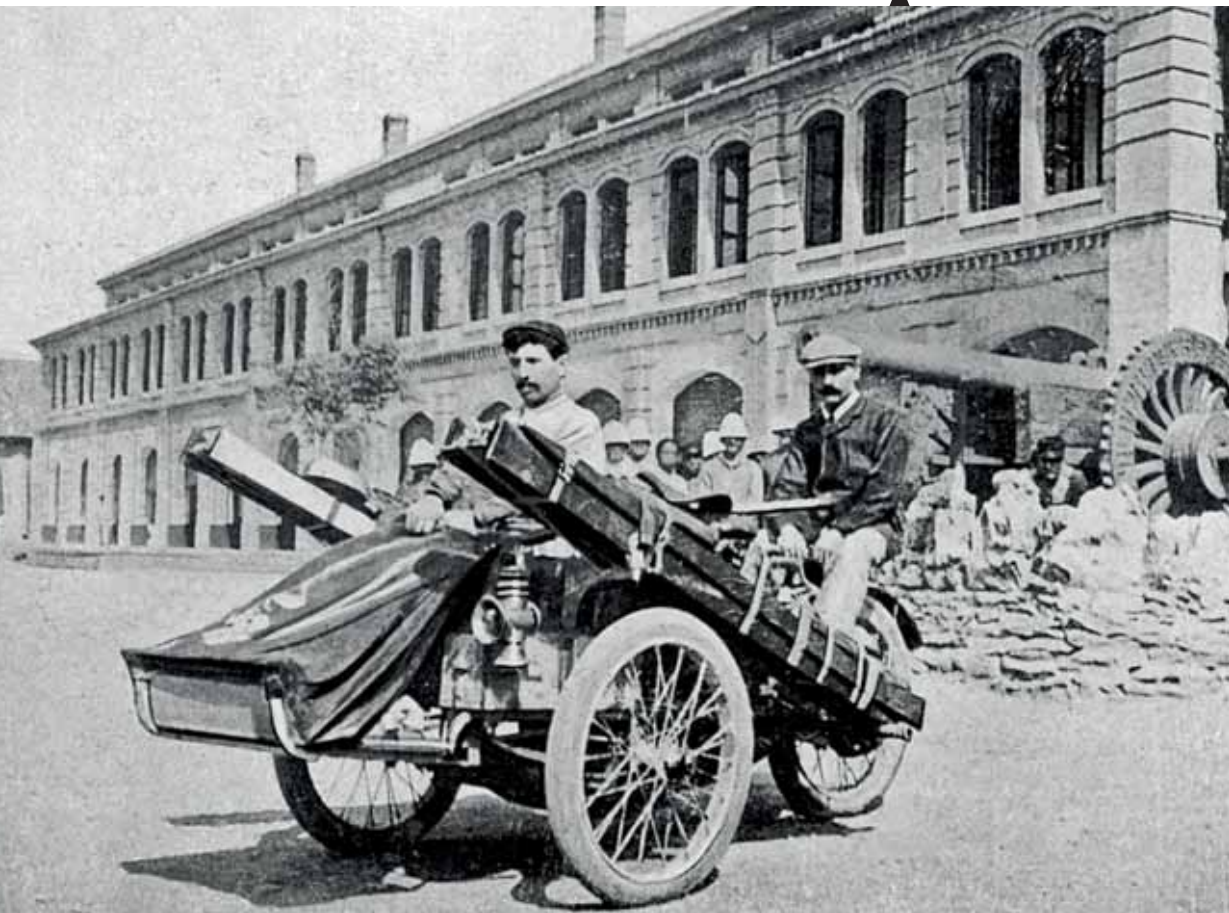
Az elméleti elferdülés csúcsára számomra két gépjutott: mindenekelőtt a 6 lóerős, háromkerékű Contal – 1907-es, Góbi sivatagbeli vergődésével. Ha a jármű fényképét megtekintjük, bizarr ötletnek tűnik, miképp indulhattak el vele! Három kerekéből mindössze egyet, a hátsót hajtották. Mondhatja valaki, hogy az aszimmetrikus felépítésű (tehát dinamikailag, tisztán elvi tekintetben még betegbb) oldalkocsis motorkerékpárnál is ez a helyzet – csak hogy a Contalnál a súlyeloszlás nagyon kedvezőtlen volt. Ott is maradt a sivatagban ez a felmotorozott tricikli! A történet hazai érdekessége, hogy a M. Kir. Postánál a kivitelében, motorjával, erőátvitelével és elvi felépítésében nagyon hasonló járművek elfogadhatóan működtek ugyanebben az időben. A Csonka-féle tricikli két hajtott s egy kormányzott kerékkel épült, szintén pocscék súlyelosztással. (Azonban ez esetben az egyetlen első kerékre jutott kis terhelés; később a Contal is e rendszer szerint készült!)

Az örütségi pontverseny második helyezette azonban az alig ismert Tom Silver, aki rugózatlan(!), ékszíjhajtású, felmotorozott bringájával tett meg majd' 10 ezer kilométert 1903-ban! Az ügy személyesen is érintett, mert valószínű, hogy Szudánban végezte pályafutását – ahol pont e sorokat írtam...

Az örütségi pontverseny második helyezette azonban az alig ismert Tom Silver, aki rugózatlan(!), ékszíjhajtású, felmotorozott bringájával tett meg majd' 10 ezer kilométert 1903-ban!

A CONTAL TRICIKLI (1907)

A GÉP ÍZELT KORMÁNYZÁSÚ (AZAZ A SÚLYPONTHOZ KÖZELI CSUKLÓVAL AZ EGÉSZ ALVÁZ KÉT RÉSZRE OSZTVA FORDULT EL). MA MUNKAGÉPEKNÉL ALKALMAZZÁK KIS FORDULÓKÖRE MIATT. NINCS HÁTSÓ RUGÓZÁSA, A VEZETŐÜLÉS NYERGE ELŐL A HAJTÓ-, HÁTRÉBB KÉT SPIRÁL RUGÓVAL VALÓBAN KÉNYELMES LEHETETT: A HISTORIKUS BRINGÁK RUGÓZTAK ÍGY, FIGYELEMRE MÉLTÓ, HOGY A HÁTSÓ KERÉKAGYBA HÁROM RUDAZAT IS MENT, VÉLHETŐEN AZ AGYBAN VOLT A KUPPLUNG, A BOLYGÓMŰVES VÁLTÓ



NEM ELHANYAGOLHATÓ (1903)

KÓMIKUSAN HAT TOM SILVER JÁRMŰVÉNEK KORMÁNYÁN A TÖLCSÉRES KÜRT. A DUDA SOK ÁRAMOT FOGYASZTOTT, EZÉRT KIS GÉPEKRE NEM IS TETTÉK. EGY AFRIKAI FUTAMNÁL FONTOS SZEREPE VAN A KÜRTNEK, KÜLÖNÖSEN AZ ÁLLATOK LEGELŐRE VONULTATÁSA MIATT!

Történetünk szerzője a historikus világszemlélet és egy letűnt kor nagy pontossággal előállított gépészeti berendezéseinek rendkívül elszánt rajongója, ismerője és használója. Sajátos szóalkalmazása, nyelvtani megoldásai, az újmagyar kifejezések kerülése e fogyasztói világ előtti időhöz való ragaszkodását fejezi ki. Hiszen ő máig ebben él, ezt képviseli...

MÍVES VILÁG (1903)

TOM SILVER GÉPÉNEK KORMÁNYÁN A WATT-FÉLE PARALELOGRAMMÁVAL RUGÓZOTT KARBIDLÁMPA TŰNIK FEL. FIGYELJÜK MEG A LÁBPEDÁL FOGASKEREKÉNEK DÍSZÍTŐ ORNAMENTIKÁIT! MA EZ MÁR ANAKRONIZMUS („MINEK DÍSZITENI EGY FOGASKEREKET?”). DE AZ AKKORI, POLGÁRI VILÁGBAN A KLASSZIKUS ESZTÉTIKA A „LEVEGŐBEN” VOLT, A KIMŰVELT EMBEREK KOMFORTÉRTÉHEZ TARTOZT. ENNEK GÖRÖG-RÓMAI KÓDÁBA FOGLALT ELEMEI AZ ÉPÍTÉSZETBŐL, FESTŐMŰVÉSZETBŐL A GÉPÉSZETBE IS ÁTSZIVÁROGTAK. A FUNKCIONALIZMUS AZTÁN KISEPERTE EZEKET AZ ÖNTVÉNYEKRŐL, KÉMÉNYEKRŐL, FOGASKEREKEKRŐL. ELJUTOTTUNK A FRÖCCSÖNTÖTT MŰANYAG FORMATERVEZÉSHEZ – AMI E SOROK ÍRÓJA SZÁMÁRA GICCS. MÁSOKNAK AZ ELŐBBI FOGASKERÉK AZ... AZ ELSŐ KERÉK ABRONCSFÉKES, MINT A MAI BRINGÁKNÁL



NŐK A NYEREGBEN (1934)

THERESA WALLACH ÉS MISS BLENKIRON TRANSZKONTINENTÁLIS UTAZÁSTELJESÍTMÉNYÉT EMELI A KICSINY SZABAD MAGASÁGÚ OLDALKOCSIVAL VALÓ VERGŐDÉS. A MAGASABB OLDALKOCSI BORULÉKONYABB, AMI AZ ESŐS ÉVSZAKKAL IS RENDELKEZŐ ORSZÁGOK ERŐSEN DOMBORÚAN KIKÉPZETT ÚTFELÜLETÉN RÖVID ÉLETET EREDMÉNYEZ. A LEAKADÓ VÁZ MÉG MINDIG A KEVÉSBÉ ROSSZ VÁLASZTÁS

HÖLGYEK A NYEREGBEN

Ha nem is sűrűn, ők is vállalkoztak földrajzi felfedező utakra (Sass Flóra nevével mi is büszkélkedhetünk). Még autós útitársként is előfordultak, sőt egy darabig a magyar Sulkowszky társaságát is élvezte egy hölgy az oldalkocsiban – ha nem is az egész Föld körüli utazás során. Kiemelkedik azonban a sorból Theresa Wallach és Miss Blenkiron tette, hiszen ők ketten roppant egzotikus módon utaztak: oldalkocsis motorkerékpárjuk után egy 2 méter hosszú, alvársra való utánfutót húztak – és mindezt London és Fokváros közt! 1934-es tettük előfutára volt minden idők legkomolyabb motorkerékpárjának: a Zündapp KS 750-esnek, amely világháborús Szahara és keleti-front „meneteinél” löveget vagy gulyásgút is vontatott.

OLDALKOCSIVAL KÜZDŐSEBB

De milyen motorkerékpárt válasszunk, ha igazán nagy útra vállalkozunk, és nyilvánvalóan klasszikus járművel indulnánk el? Vagyis mit választottak elődeink interkontinentális túráikhoz, és milyen szerkezeti elvek a mértékadóak? A 460(!) kilogramm súlyú, robusztus Zündapptól az ölben elférő Fichtel & Sachs modellig roppant széles a skála, és nehéz a válasz.

Ha az „überschwer” (ahogy a háború alatt kategorizálták az oldalkocsihajtású gépeket a Harmadik Birodalomban) változatot favorizáljuk, hatalmas kéjhez jutunk: két sebességgel is száguldhatunk hátrafelé, feltehetjük a sivatagi gummikat (mert elférnek!), a kétszemélyes oldalkocsira akár tetőt is tehetünk. S ami a legfontosabb: behúzott differenciálzárral, összerakéshajtással és terepfelezővel akár 70 centi mély dagonyából is hetykén távozhatunk, ha már unjuk a műsört.

Mondhatni: az oldalkocsis motor már majdnem autó! Aki azonban ezt minden tapasztalat és gyakorlat nélkül mondja, azt szívesen látnám egy mély árkú, jól felázott agyagos úton, ahol árokba fordulását úgy nézhetném végig karszékemből, hogy abból csak a kómikus elem dominálna (azaz póre farpofa, felszakadt textilek és néhány knock-out, meg persze némi önhúspanirozás az útszéli murvában) – és nem a csonttörés. Az oldalkocsis kontinentális futamok túlnyomó többségét meghajtás nélküli oldalkocsival tették meg (földúton!), ami nem kis vezetői teljesítmény. Itt két hajtás nélküli kerékre jutott egy hajtott! Ma, amikor ez a műfaj gyakorlatilag megszűnt, nehéz elképzelnünk, mit jelentett az ilyen aszimmetrikus géppel hirtelen fékezni, vagy egy ívet bevenni – persze a megfelelő centripetális gyorsulással.

Az oldalkocsis szerkezet instabilitását sok műszaki turpi kompenzálja (kerékösszetartások, a tengelyek menetirányszerinti elcsúsztatása, súlyelosztás stb.), de e tényezők extrém helyzetekben inkább csak gondot okoznak a vélt biztonságérzet miatt. És mégis: Sulkowszkyék körüljárták a Földet, 1924-ben két angol a Siwa oázisba ment (a homokban!!!) gespann-jával Kairóból, Fábry Róbert 1926-ban Liège-ből Belga-Kongóba tekert egy Gillet-tel. Bertil könyve az 1929-es futamról (Stockholm–Algéria–Mali) nemcsak földrajzi tartalmú, de izgalmas olvasmány is – ahogy oldalkocsija leszakad, maláriát kap...

Az oldalkocsis szerkezet instabilitását sok műszaki turpi kompenzálja (kerékösszetartások, a tengelyek menetirányszerinti elcsúsztatása, súlyelosztás stb.), de e tényezők extrém helyzetekben inkább csak gondot okoznak a vélt biztonságérzet miatt.

VÁROSI TEREPEEN (1926)

A FÁBRY-FÉLE VÁLLALKOZÁS MÓTORKERÉKPÁRJA KOCKAKÖVÖN ÁLL. EZ A VÁROSOKBAN SZOKÁSOS BURKOLAT VOLT. HA A KOPOTT KOCKAKÖRE OLAJ KERÜLT, AZ OLDALKOCSIS MÓTORKERÉKPÁR VEZETÉSE ERŐSEN PROBLÉMÁSSÁ VÁLT. INKÁBB AZT MONDANÁM, RENDESEN KERESZTBÉALLT



GYARMATI FOGADTATÁS (FÁBRY RÓBERT, 1926)

A HISTORIKUS KOROK UTAZÓI IS SZENVEDTEK A HATALMI VISZONYOKTÓL, ÁLLAMHATÁROKTÓL. AKI AZONBAN A GYARMATOSÍTÓ ORSZÁG SAJÁT ÁLLAMPOLGÁRAKÉNT ÉRKEZETT, AZT FIGYELEMMEL KISÉRTÉK A POSTOK ÉS ERŐDPARANCSNOKOK, A FEHÉR TELEPESEK PEDIG VENDÉGÜL LÁTTÁK. NAPJAINKBAN EZ NEM JELLEMZŐ

KLASSZIKUS VAGY HATÉKONY?

Sok tucat úti beszámoló után úgy tűnik, a motor nagysága tekintetében az arany középut vált be legjobban: a 350–750 cm³ közti hengerűrtartalommal. A túl kis gépek sérülékenyek, hamar elhasználódnak/tak. A nézetek persze alapvető kérdésekben is eltérnek. Van, aki a boxermotorra esküszik, másvalaki átkozódva emlékszik vissza, ahogy leszakadt az egyik hengere. Van, aki az elasztikus csomagtartókat favorizálja, de ő igazán úgy még nem terült el a porban, hogy vádlija rózsaszínre pirult volna a kipüffentőtől... Egyesek szerint a 8x30-as távcső az igazi, mások ezt kicsinek, vagy fénysegénynek ítélik. Van, aki a gyári szerkezetekre esküszik, én inkább magam állítok elő valamit. Van, aki mai, modern motorokkal indulna, mások – köztük e sorok írója – fel nem ülne egy „billesztett”, napjainkban készült gépre...

A sokfajta felszerelési tárgyra és szerkezeti megoldásra vonatkozó nézetek lassan letisztulnak. Erre jó példa a súlypontmagasság kérdése, ami régebben rengeteg vitát váltott ki. A historikus motorokról általában elmondható, hogy alacsony építésűek, mai társaik viszont egyértelműen mind magasak. Konzervatív nézeteimmel én nyilván az alacsony motort részesítem előnyben. Ezért persze súlyos árat fizettem, amikor hammadán (azaz fejnyi kövek között) kellett átvergődnöm.

Ugyanígy, napjainkban már a többség elfogadja a mai motorokat. A közönség vagy elfelejtette a historikus motorkerékpárokat jellemző jó javíthatóságot, rendkívüli precízséget, könnyű szerelhetőséget, jó áttekinthetőséget, pótanyagmentes (azaz műanyagmentes) gépelemeket, vagy belátja, hogy mind-

ezeket rövidtávon pótolják az új technológiák és technikai haladás adta előnyök. Ma a hatékonyság korát éljük és érjük is.

Ha érzéssel végigolvassuk az „Afgánok fogságában” kötetet, teljes képünk lehet arról, milyen viszontagságok érték motorkerékpáros eleinket egy száz évvel ezelő kalandvágyból újra és újralfoltozták a földutakon szétduzzant virsli gummijaikat, rázatták magukat trapézvillás purrogóikon. Szüntelenül szerelték gépeiket, szenvedték az esős évszakokat a trópusokon, küzdöttek az egyenruhás és anélküli utonállókkal... De ugyanakkor mily élményekben részesültek azáltal, hogy a környezetüktől semmiféle szerkezet, ablak nem választotta el őket!

Van, aki az elasztikus csomagtartókat favorizálja, de ő igazán úgy még nem terült el a porban, hogy vádlija rózsaszínre pirult volna a kipüffentőtől...



SZIRMAI GÁBOR
MUZEOLÓGIÁVAL, HADTÖRTÉNETTEL, HISTORIKUS GÉPÉSZETTEL, RÁDIOTECHNIKÁVAL ÉS AFRIKAI UTAZÁSOKKAL FOGLALKOZIK



TÚRASZÉLVÉDŐ (TÉRKEPTARTÓVAL) HAGYOMÁNYOS BENZINTANK (10 L) EXTRA BENZINTANK (12 L)

TRÓPUSI SISAK
ZSÁK: TAKARÓ
CSAKÁNY
TÁROLÓDOBOZ: FILMFELVEVŐ, EXTRA RUHÁZAT, FÖKKEFE
ANGOL RENDSZÁM

ACÉL BLOKKVÉDŐ

← LONDONBÓL TOKIÓBA
ROBER E. FULTON HOSSZÚ TÁVÚ
UTAZÁSRA FELKÉSZÍTETT
DOUGLAS-GÉPÉN – 1932

ACÉL TÁROLÓDOBOZ: PLUSZ
ALKATRÉSZEK, FILMVERNYANYAG

SZERSZÁMTÁSKA

AUTÓKERÉKEK