

▷ SZÖVEG: SZIRMAI GÁBOR | FÉNYKÉP: SIMÁN LÁSZLÓ

CSEPEL

A CSODÁLAT TÁRGYA, 163 VÁLTOZATBAN

Végre egy jó, kemény mederfeneket leltem, s a gép előtt a vízben evickélve mutattam a sikerrel kecsegtető haladási irányt. A Csepel Diesel-motorja jellegzetes, csattogó hangjával felbőgött, s összkerékajtással, terepfokozatban sikerült kikapaszkodnia a benini Yorubafolyó partjára. Visszanéztem a csodálatos látványra, ahogy a víz tetején úszó, hófehér virágsziromözön hullámozott, de vesztemre. A robusztus lökhárító által tolt habos víztolulat cunami-effektje váratlanul visszavágott a folyóba





Külsín

A „csőrös”, azaz külön motorháztetővel kivitel miatt lehetséges a sárhányókon való kényeztetés is. A lábakat a reflektorrács mögé kell fektetni. A mai, fogyasztói autókban a tervezők elfelejtkeztek a kurbli jelentőségéről. Itt (a vonószem felett) még megvolt...

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 mindmáig ebben él, ezt képviseli...

Belbecs

A járműtulajdonos, aki nem kezeli kellően az autó külsejét és belsejét, éjszakánként sokat szenved. A karosszériába ugyanis beköltöznek a keményfa szúrok, s percegésükkel pokollá teszik a vezetőfülkében háló életét

Ezért inkább a tetőre másztam fel. A csőrös gép motorházán nyugodtan lépdelhettam, belekapaszkodva a vezetőfülkéből irányítható 19 cm-es kereksólámpába, majd elfoglaltam helyem, remélve, hogy nem seper le egy alacsony faág – egy rajta tekerdő hullóval.

Kihasználva azt a rendőrtmentes szabadságot, amit Európában a tisztességes fogyasztói állampolgár soha meg nem élhet, a gép tetején a pótkerekekből egy pompás, kibélelt karszéket készítettem, mellétem egy kézremegésre kevésbé érzékeny, 3x20-as távcsövet, térképet, lekötve néhány young-kókuszdíót, meg filmes kamerát. Útonállóktól nem kellett tartanom, hiszen amíg az európai egyenruhások rendszabályokra hivatkozva lopnak meg, itt, Nyugat-Afrikában a rendőr vagy haver és a dolgát teszi, vagy kér néhány, tényleg nélkülözhető dollárt.

Az ösvény kanyarulatait követtük, a magasból jól beláttam a házak közé, ahogy a nők méternyi rudakkal, famozsarakban törnek a yamgyökereket, az agyagból készített tűzhelyek alatt pedig faszén füstöl. A vadromantikus színt – a kerek, ablaktalan kalyibákkal, tapasztott hombárokkal, kimart tőkből készített edényekkel – azonban mindenhol megtörte valami átkozott műanyag edény látványa. Ám az érezhető volt, hogy a civilizációtól való távol vagyunk: teljesen hiányoztak az Egyenlítő menti vörös (por)országutakra oly jellemző, kb. négy centi magas, kétarasznyi hullámhosszúságú huplik, amik pokollá teszik az utazók életét. Itt ugyanis – e Csepelen kívül – egyáltalán nem voltak járművek.

A chauffeur gonosz jókedvvel röhögött ki az ablakból... rohantam a gép után, hogy elkapjam a farán libikókázó potyautas-fürt legalább egy, gumiabroncsból vágott sarut hordó alvágtagját, vagy minimalstílusban egy összekötözött kecskepatát, de a helyiek nagy vihogására – semmi sem sikerült. Amikor épp elértem volna a gépet, cimborám mindig adott egy kövér gázt... Végére egy bambuszról font baromfiketrécsra vettem magam, amit hosszú liánon vonszolt maga után a teherautó.

Úttalan úton

Ha Afrikában egy baleknak lankad a figyelme, az határozott következményeket von maga után. Most én jártam így, de mentségemre szól elbambulásom tárgya: vajh' a „műhelybódés” Csepel teherautó két kedves helye közül melyiket válasszam? A sárhányón ülve közelebről látom a kerék előtti világot, de az gyorsan tovasuhan, vagy inkább válasszam a bódétetőről, nagy magasságból kitarulkozó kéjpanorámát...?

Az autómobil az akáciás felé vette az irányt, nekem meg eszembe jutott az a csúnya eset, mikor az Agou-hegy ezerméteres tetejét bámultam, midőn a lábamon egy nagyfeszültségre kötött, de ugyanakkor fehérén izzó, tömény savözönt kaptam egy olyan inda formájában, amihez képest a mi szederbokraink lágytapintású mimózáék. (Képelem, hogy a mai korrallal haladó „design-billbarátok” – akik megvetően nézik az általam tisztelt csőrös, azaz külön-sárhányós, konzol-lámpás gépeket – most milyen kárörömet éreznek!)



A sárhányón ülve közelebről látom a kerék előtti világot, de az gyorsan tovasuhan, vagy inkább válasszam a bódétetőről, nagy magasságból kitarulkozó kéjpanorámát...?



Baráti, vad terepen

A Csepel-fénykorban a külföldi utazást csak szűk körnek engedélyezte a hatalom. A szovjet-neokolonizáció kiszemelt államairól jobbra első világháború előtti ismeretekkel rendelkezett a közvélemény – és a hazai döntéshozók is. Az exportált autókat viszont külföldön kellett beüzemelni, szervizelni, így az ott megfordulók beszámolóit némileg enyhítették az elzárt világ információéhségét.

A Csepel teherautók kínai útja viszonylag jól ismert, a kuwaiti, iraki és nyugat-afrikai vállalkozásokról azonban már sokkal kevesebben tudunk, ráadásul Indonéziába, Egyiptomba, Koreába és Szíriába is kerültek gépek. A kínai bemutatkozására készült konstrukció a hátsó hídban még egy lassítófokozati váltót is tartalmazott. És nyilvánvaló, hogy egy gép legKISEBB sebessége fontosabb, mint a legnagyobb, hiszen ez mutatja meg, mekkora nyomatéktartaléka van az erőátvitelnek, és hogy e nem fogyasztói jármű kuplungcsúsztatás és országút nélkül képes haladni – akár egy csapáson is!

A magashegységi használat miatt a gép komoly, nyomás alatti hűtőt is kapott, hiszen felefelé haladva jelentősen csökken a víz forráspontja. A roots-fűvót, mint compressort használták: ez az 5450 méteres hágómagasságnál szükséges oxigéntöbbletet is jól biztosította. Onnan azonban le is kell ereszkedni! A kézfék szögemelyűje kettős csuklót kapott: az áttétel így változott a holtjáték végén, s esetleges fékhiba esetén meg lehetett „tépni” a kézféket. A betétek felmelegedése (ótvarász-körökben: „ferodo”-illatnak neveztetik az effektet) ellen (ismét ótvarász-zsargonnal) „bubu”-, azaz a kipüffentő-szelep védett.

Egy expedíciós autómobil nélkülözhetetlen része a csörlő. Noha mindenki kedveli a tűzijátékot, az arasznyi távolságból nézve mégsem élvezet. Kiváltképp, ha közben tüzes darazsak raja röppen be nemcsak a gallérba és alkarba, de a szembödrbe is! Márpedig, ha a Csepel csörlőjéről lefut a köté, akkor háton heveredve az alváz alatt a hegesztőtrafó lángvágó üzemmódja ezt a szolgáltatást nyújtja. A függőleges tengelyű, minden irányba működő(!) csörlőt jobb, ha pancserok nem kezelik, de ha viháznak rá, akkor nagyon hatékony és kiváló darab.

Fekete szem

Ne csodálkozzunk a matt fekete üvegű reflektor láttán! Az infravörös világítás jól jön a fabeszerző expedíciók során... A láthatatlan fényt szemüveg alakítja át zöldes tájképpé a vezető számára

A Csepel teherautók kínai útja viszonylag jól ismert, a kuwaiti, iraki és nyugat-afrikai vállalkozásokról azonban már sokkal kevesebben tudunk, ráadásul Indonéziába, Egyiptomba, Koreába és Szíriába is kerültek gépek.

Leszorítófül

Az igazi gépek külfelülete az áttekinthetőség, a racionális szerkezeti és a könnyű olajozhatóság miatt nem légellenállás-mentesített: a kiálló csavarokkal könnyű a szerelés, a zsanérok zsírozhatók, a bronz ráadásul tengervízálló

Plató

A robusztus alvázra rengetegféle felépítményt tehet. A szegecselt, hegesztett vasszerkezet kiváló csavarónyomaték-bírású, ezért a darut is elviseli



A „KECSKE”

Nevét tán onnan kapta, hogy a nagy teherautó kicsinyített változataként rendkívül robusztusra sikerült (önsúlya 3500 kg!). Számomra egy gép túraképességét az 1 lóerőre jutó gép-önsúly adja. Legyen az minél magasabb, ne pléhből és műanyagból készüljön, interkontinentális úton nem jó a túlmotorozottság!

Ha valaki veszi a fáradságot, s szétszed egy Csepel motort, ajánlom, nézze meg a dugattyútető vastagságát, s hasonlítsa össze „korszerű” gépekkel – meg fog érteni. Persze az anyagminőséget is figyelembe kell venni – ami az 1950-tól induló gyártás egyik nehézségét is adta. Mégis, a régi repülőgépgyár szakemberei mindent beleadtak, ami érthető is volt, hiszen a Rákosi köréhez tartozó gyárvezető egyszerűen közölte: „Ha konstrukció hiba lesz, akkor hadbíróság is lesz”.

Nos, ez látszik a „Kecskén”: nem sajnálták a vasat, elején a csörlő ki tudott húzni egy kisebb pánczélost is, a végén a vonóhorog nem az EU-KPM szellemében készült gömbfej, hanem kovácsolt acél, húszkilós öntvény, kétujjnyi csapokkal. A tervezők gondolkodtak: aki tett már fel gömbfejre jó nehéz utánfutót, az bizonyára örülne, ha EU-szabálytalan, de önmegevezető „horga” lenne, függőcsappal, flexibilis felfüggesztéssel.



De beszélhetnék a zsírzási rendszeréről, a pótkerék mai antidesign-felfüggesztéséről, az első, lecsukható síküvegéről, a légó-lámpákról, a hátsó világítás fémkeretbe foglalt üvegéről, a terepváltó 8 mm vastag(!) acél kilincsemeltyűs rögzítésű(!) emelőkarjáról, a másfél arasz átmérőjű hypoid differenciál-fogaskerékről is. Látszólag ezek szikár részletek, azonban mikor egy expedíciónál silányság miatt esik szét a csak eladásra készített nagy márka, akkor az ilyen részletek jelentőséget kapnak!

A „kecske” szikár, de a ponyvetetős változata még sportos is. A lehajtott ponyvával való túra különleges élmény (kiváltképp, ha nem esik jégeső). Ugyanez mondható el a sok példánynál az ajtót pótló karabíneres lánczról is. Egy jó sáros tócsát kívánhatnak ugyan ellenfeleim, én mégis makacs vagyok, számomra megnyugtató és egyben felemelő, ha kihajolva megtekintem a kerekeket, s hallok a terepgumik jellegzetes berregő-búgó hangját, ha épp burkolt úton megyek.

Hőség, Csepel, mozgó medence

Az 1997-es balatoni szezon legkülönösebb fürdése alighanem hozzám kötődik. A tomboló nyári hőségben megkívántam a habokat, de cseppet sem vágytam szabályozott csobbanásra a tó egy pénztárfülkés, idegenforgalmi „termékké” vált részén.

Habszándékom azonban némi hatósági konfrontáció miatt meghíúsult. Kudarctelt UAZ-os araszolásomnak egy csobánczhegyi szőlősgazda vetett véget, aki – a kényszerstrandok kéjértékét megtízszerezve – pazar pótfutamot ajánlott. D 346-07 típusú tartánykocsis Csepeljével éppen vízért indult egy mérsékelten privatizált bányatóhoz. A vonóruddal utánakötött UAZ – mint lerobbanási és hatóságfigyelő tartalék jármű – kifejezetten jól is jött, a teherautónak meg se kottyant a súlya.

Nem részletkérdések

Műszerek: a vezetéksatlakozások mind csavarozhatók.

A szereléshez egy bicika is elég;

Tükör: a konzolja csap is egyben, ha beakad, elfordul.

Az ajtózsánér öntött acél;

Lámpák: csavarral nyílnak. Alattuk recés kazánlemez húzódik, ami nemcsak csúszásmentes, de fémszerkezeti kristályrács-erősítése miatt fokozott szilárdságú is. Ilyet már csak a tengerfenéki U-bootok, mocsárból előkerült harckocsik fedélzetén láthatunk

A Csepel nyomtávja oly szerencsésen választott, hogy a historikus autótak oldalpartjait ugyan még súrolva, de rendőrmentes ösvényeken is kiválóan lavírozhatott.



SZIRMAI GÁBOR
MUZEOLÓGIÁVAL, HADTÖRTÉNETTEL, HISTORIKUS GÉPESZETTEL, RÁDIÓTECHNIKÁVAL ÉS AFRIKAI UTAZÁSOKKAL FOGLALKOZIK



SIMÁN LÁSZLÓ
ORVOS, HOBBIFOTÓS

A Csepel nyomtávja oly szerencsésen választott, hogy a historikus autótak oldalpartjait ugyan még súrolva, de rendőrmentes ösvényeken is kiválóan lavírozhatott. A gépre ágcspások esetén is kihajtható, fémkeretes, síküveges szélvédőt készítettek, de a fémtükrök is növelték a komfortérzetem. Jobbára alapgázon ballagtunk, néha kellett csak a kézigázon egy kis mozdulatot végezni.

A futam hatalmas kéjerejét a tartányban való menetközbeni lubiczkolás adta – tájszemlével, két és fél méter magasból. A nagy átmérőjű ikerkerekek miatt a mélyutak kiálló kövein sehol sem akadunk fel, Monostorapátiig gurultunk, s utunkat akár geographiai tanösvénynek is tekinthetjük.

Legendák útján

Aki Budakeszin jár és a Mária-szurdok egzotikus útján keresi fel az évszázados múltú Makkosmária kegyhelyet, annak az erdőszélen óhatatlanul feltűnik egy rozsdaverte ajtón a „MÁVAUT” felirat. E csőrös busz évtizedekig szállította az országjárókat. Az enyésző, Csanády-féle Csepel-autógyűjtemény azért is izgalmas, mert lelhető ott Rába teherautó is, mely 1936-os évjárata miatt a Csepel technológiai elődje. A hely szomorú, hiszen nemcsak egy lelkes és önfeláldozó magánember feladata lenne egy ilyen múzeum fenntartása... A vendégszerető gazda mindenkinek szívesen bemutatja különféle felépítményű gépeit, hiszen a Csepelből 163-féle változat készült – mentőtől a daruskocsiig.

A Csepel(i) autó/gyártás története legendás lett. A sötét korszakban elért eredmények okai mindenképpen elgondolkodtatóak. És azok a misztikus helyek, ahova e gépek eljutottak, akkoriban a közember látókörén kívül estek, de ma is jórészt csak fogyasztói formák keretei közt ismeretek. A hadsereg szintén minden időben az adomákból sarjadó legendárium tárgyát képezte, s ahogy a gyár politikai irányítása (első igazgatója Rákosi sógornője volt), úgy tönkretétele szintén érthetetlen titkok tömegét takarja, ami a legendák melegágya.

Ipartörténetünk tele ilyen esztelen pusztításokkal (repülőgyártásunk, rádió(cső)iparunk, tengeralattjáró-gyáraink, optikai üzemeink, motorkerékpárgyáraink stb.). Ezeket már nem lehet jóvátenni, de legalább a legendáriumával tartozunk annak a tízezernél is több (szak)embernek, akik életidejüket áldozták a gyárra.