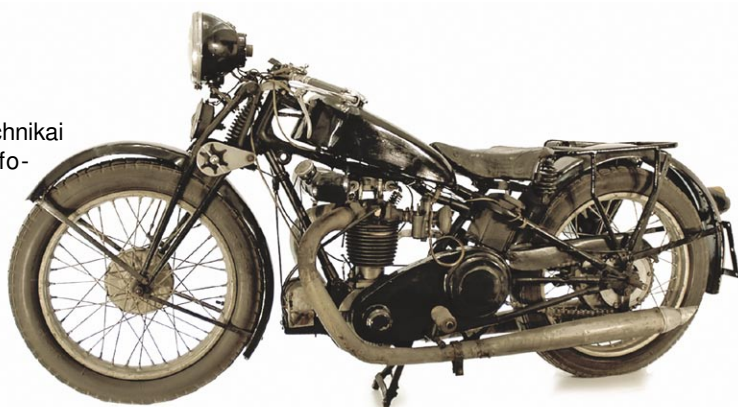


Magyar motorkerékpárok a 20. században

Mi, magyarok sosem voltunk igazi motoros nemzet, de a szakma korabeli nagyjaihoz (németek, angolok, olaszok) való közelségünknek köszönhetően a kezdetektől mindvégig, a hazai motorkerékpár-gyártás megszűntetéséig, a második vonalban mindig ott voltunk.

A közúti gépjárművek periférikus területére tartoznak a motorkerékpárok, a legapróbb motoros kerékpároktól a 100 lóerő feletti, kétkerekű csúcsmoделlekig, sőt, ide tartoznak a régen oly népszerű oldalkocsis fogatok és a ma divatos, négykerekű quadok is. A motorkerékpár azért is foglal el különös helyet a járművek népes családjában, mert felhasználásának szerteágazó célja lehet: a mindennapok motorizált, gyors közlekedési eszköze városon belül és országúton egyaránt, a szabadidő hasznos eltöltésének igényes technikai eszköze az erre fókonyak és kellő anyagiakkal rendelkezők számára, és nem utolsósorban a sport, a versenyzés eszköze, számos népszerű változatban. A mindenkori társadalmi háttér alapvető meghatározója a hármaskörű megosztásának. A mai hazai társadalomban a szabadidő és a verseny a domináns cél, a közlekedési eszköz funkciója mára teljesen háttérbe szorult. A 19–20. század fordulójának hazai járműves eseményeit, eredményeit a szakmához közel állók jól ismerik, gondoljunk itt Bánki Donát és Csonka János munkásságának szép eredményeire. Bánki már a századforduló előtt készített motorkerékpárt is, Csonka háromkerekű, postai célra készült triciklijét a hazai járműgyártás kiindulópontjának tekintjük.

A századelő osztrák–magyar monarchiájában a jobb ipari adottságokkal rendelkező csehek voltak e területen a zászlóvivők, itthon csak próbálkozások történtek kétkerekű motoros járművek összeépítésére. Ipari körülmények közötti hazai motorkerékpár-gyártásról csak 1923-tól beszélhetünk, ekkor kezdődött meg a Méray Motorkerékpárgyár Rt.-ben a gyártás. A MÉRAY motorkerékpárokba túlnyomórészt angol motorblokkokat szereltek be, a jármű többi része és a komplettre szerelés képezte az itthoniak munkáját. A harmincas évek elején már magyar erőforrások is rendelkezésre álltak, ezeket az 500 cm³-es négyütemű motorokat a Csonka János Gépgyárban állították elő. A hazai motorgyártás kiemelkedő szereplője volt a harmincas évek második felében Urbach László, aki akkor már évek óta si-



350-es, 10 lóerős Méray-Jap motorkerékpár 1928-ból (Közlekedési Múzeum)

keres motorversenyző volt. Ez az összehasonulás, a versenyzés és a gyártás szinte minden esetben jellemző volt a motoros életre, így a korábban említett MÉRAY motorok alkotói, Méray Lóránd és Méray Endre szintén korok kiemelkedő motorversenyzői voltak. Urbach László üzemében készültek a háború előtti években a 100 és 125 cm³-es MÁTRA kismotorkerékpárok, melyeket Urbach László saját maga tervezte, és melyek mindenben megfeleltek korok technikai színvonalának. Mai ismereteink szerint 4–5000 MÁTRA kismotorkerékpár készülhetett összesen.

A két világháború közötti időben a hazai nagyipar sem maradhatott ki a kedvező gazdasági kilátásokkal kecsegtető motorkerékpár-gyártásból. Az akkori legnagyobb, a csepeli Weiss Manfréd-gyár már



Csonka János tervei alapján készült motoros tricikli, a motor saját fejlesztésű karburátorral és nagyfeszültségű gyújtással (Közlekedési Múzeum)



Elöl a 86 cm³-es Csepel Turán, hátul a WM-98 (nikkeltankos) segédmotoros kerékpárok, közöttük az Urbach-féle Mátra 100-as kismotorkerékpár (Maróti-gyűjtemény)



Jurek Aurél (kalappal a kezében) munkatársai körében, a csepeli tervezőirodánál

1929-ben, osztrák licenc átvételével elkészítette első motorkerékpár-konstrukcióját, melynek egy példánya a Közlekedési Múzeumban ma is megtekinthető. Sem a kardánhajtás, sem az azokban az években begyűrűző gazdasági világválság nem kedvezett az első próbálkozásnak. Ezért a későbbi években olcsó kismotorkerékpárok gyártását indították el a WM-Repülőgép és Motorgyárban, Korbuly László és munkatársainak közreműködésével. A fejlesztési sor egyes állomásai – „szívtankos”, Turán, „nikkeltankos” – mind úgynevezett segédmotoros kerékpárok voltak, kb. 100 cm³-es kétütemű erőforrással és kiegészítő pedálhajtással szerelve. Ezeknek a kisjárműveknek a rugózása még kezdetleges volt, felépítésük a korabeli kerékpárszerkezeteket

követe. Mindamelllett az akkori egyszerű közlekedési igényeket jól



Csepel 100/48 típusú, 3,5 LE-s kismotorkerékpár

kielégítették, áruk kedvező volt, nem tartoztak az adózott kategóriába, így szívesen vásárolták ezeket. A második világháború éveiben természetesen egyik gyártónak sem volt módja és lehetősége kismotorokat gyártani, az ipari kapacitásokat, ahol lehetett, a hadiipar kötötte le. A háborút követően a gyártás feltámasztása csak a csepeli vállalatóriásban sikerülhetett. Sokak áldozatkész munkájának köszönhetően, a gyár megmaradt romjain már 1947-ben elkészült a CSEPEL 100 TÚRA kismotorkerékpár, mely kezdeti állomása volt a később sok sikert elért csepeli motorkerékpár-gyártásnak.

A TÚRA típus volt egyben az államosítás előtti utolsó modell.

Az igazi áttörést a 100 cm³-es CSEPEL motorkerékpár megjelenése hozta magával 1948-ban. Ez a gép az első, teljesen hazai konstrukció és teljesen hazai elemekből felépített szerkezet. A tervek elkészítése Jurek Aurél, a későbbi neves egyetemi professzor és munkatársainak nevéhez fűződik. Ez a modell már tengelykapcsolóval, 3-fokozatú sebességváltóval és berügő karral készült, de hátsó rugózás nélkül. Kb. 9 000 db készült ebből a népszerű kismotorból.

A jó alapra könnyű volt tovább építkezni, hamar megszülettek a nagyobb, 125 cm³-es változatok, melyek nemsokára elől és hátul egyaránt teleszkóp rugózást kaptak. Ezzel egyidejűleg a fejlesztés is tovább folytatódott, elkészült a csepeliek első nyegdliteres motorkerékpárja, a CSEPEL 250. Az első időben ez a kétütemű modell ikerdugattyús szerkezetű volt, mely jó technikai lehetőség a kétütemű rendszerben a motor nyomatékának növelésére.

Az ötvenes évek első felében, szerte a világban rohamos léptékben terjedtek el az egyszerű felépítésű, könnyűszerkezetű mopedek és kirobogók. Ez a gondolat teljesen beleillett az akkori hazai élet szegénységébe, a kispénzűek közlekedési eszközhöz juttatásába. Valószínűleg emiatt is támogatta az akkori iparpolitika a DONGÓ kerékpár-segédmotor gyártásbavételét a korábbi hadiüzem Székesfehérvári Vadásztölténygyárban. A 38 cm³-es csöppnyi motort a kerékpárokra utólag lehetett felszerelni. A motor dörzshajtással kapcsolódott a hátsó kerék gumiabronszához.

Természetesen igazi moped és kirobogó is gyártásba került, az előbbi a BERVA, az utóbbi a PANNI nevet kapta. Mindkettő motorja Székesfehérvárott készült, a BERVÁ-k az Egri Finomszerelvénygyár, a



Falusi idill a Dongós-korszak idejéből (AM-címfotó 1955-ben)



49 cm³-es, 1,5 lóerős, kétsebességes Berva moped az ötvenes évek végéről

PANNI-k a Csepeli Kerékpárgyár hírnevét öregbítették.

1954-ben a 125-ös motorkerékpárok gyártása Csepelről a Danuvia Szerszámgépgyárba került át, ahol az 1966-ig terjedő 12 esztendő alatt kb. 157 ezer példány készült ezekből az egyszerű, és emiatt viszonylag olcsó és jól használható kismotorokból. A Danuviánál, mely fő tevékenységként akkortájt haditermeléssel is foglalkozott, nem sok pénz maradt a motorok fejlesztésére, így a lényeges fejlesztési módosítások minden esetben megakadtak a prototípusok szintjén. Ugyanakkor a danuviások (is) sikeresek voltak a sport-és versenymotor-építésben.



A 125-ös Danuviákat 1955 és 1966 között gyártották a zuglói gyárban

Időközben Csepelen is elérkeztünk 1955-höz, melyet a mai veterán motoros társadalom a PANNONIA márkanév megjelenésének 50 éves jubileumával ünnepelt nemrég. A Csepeli Motorkerékpárgyárban, amely a Csepel Vas- és Fémművek egyik belső vállalataként működött, a PANNONIA-korszak húsz évig tartott és az ebben az időben ott készült járműveket tekinthetjük talán a hazai motorkerékpár-gyártás legsikeresebb produktumainak. A fejlesztési sorozat egyes állomásait itt nincs módunkban részletesen ismertetni. Az első időszakban valamennyi PANNONIA motorkerékpár egyhengeres, kétütemű motorral, többtárcsás, olajos tengelykapcsolóval, négyfokozatú sebességváltóval és lánchaj-



Pannonia TLT motorkerékpár, Duna oldalkocsival: az ötvenes években ez volt a tehetősebbek családi autója

tással készült. A motorok teljesítménye az évek során 12 LE-ről 16–17 LE-re nőtt. Elöl teleszkópvilla, hátul rugós tagokkal támasztott lengővilla és erősré méretezett tele dobfelek jellemezték ezeket a motorkerékpárokat. Nyugati (tőkés) exportra csak kevés, a szovjet piacra igen sok került belőlük, az éves gyártási mennyiség a '60-as évek végén megközelítette a 40 ezer darabot.

A csepeli kollektíva is jeleskedett a versenymotorok területén. A PANNONIA gépekkel versenyző „gyári” krosszcsapat nem csak a hazai pályákon ért el szép sikereket. A 24 órás tartóssági versenyre készített motorok az 1956–59-es években a franciaországi futamokon az elsők között végeztek kategóriájukban. Ugyanebben az időben, üdítő kivételként, 4-ütemű versenygépek is készültek hazánkban, mégpedig a Csepel Autógyár Kísérleti osztályán, Czulyba Mihály irányításával.

Időközben a Csepeli Motorkerékpárgyárban igazi, 175 cm³-es robogót (TÜNDE) is építettek, de ennek a tetszetős kivitelű járműnek a gyártása csak rövid ideig tartott, számos okra visszavezethetően. Ha már kitértünk a hagyományos motorkerékpárok vonaláról, itt ejtsünk szót az olyan fontos ki-



A legendás csepeli krosszcsapat 1958-ból, balról: Máté Sándor, Mester István, Hollós István, Harangvölgyi András és Németh Emil

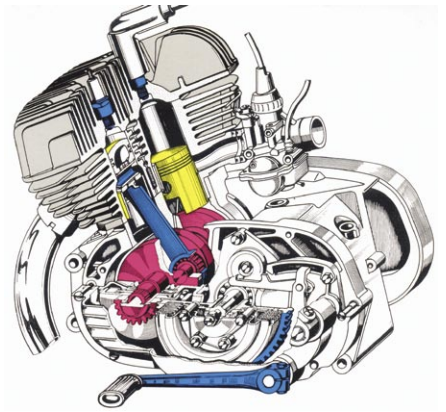
egészítő eszközökről, mint az oldalkocsik és az egykereű motorkerékpár-utánfutók. Az oldalkocsik gyártását a Magyar Hajó és Darugár váci üzeme igazán nagy méretekben végezte, sikeres exporttermékeik voltak a DUNA oldalkocsik különböző változatai. A váci üzemet akkor a világ legnagyobb oldalkocsigyárának tartották. Az egykereű utánfutók (MOTORKULI, PILLE) a szegénység szülte kiegészítő eszközök, melyek különféle vidéki üzemekben készültek, és iga-



A „Tünde” első vevőjét az AM-újság a címoladán mutatta be

zából nem voltak a biztonságos közlekedés eszközei. A csepeli gyár 1967-ben felsőbb osztályba lépett a kéthengeres motorral szerelt, P–20-as típus létrehozásával. Talán ez volt az a határ, ameddig az akkori zárt, az import lehetőségéből teljesen kirekesztett gazdasági rendszerben, az itthoni feltételek mellett még reálisan terjeszkedni lehetett. A hetvenes évek elején sorozatgyártásban elért közel 100 lóerős literteljesítmény, ötfokozatú sebességváltóval és 130 km/h végsebességgel párosulva, feltétlenül elismerésre méltó produktuma volt a Csepelen akkor dolgozó szakembereknek.

Próbálkozások ugyan történtek a további előrelépésre, egyre jobb és jobb típusok fejlesztésére, de a gazdasági környezet ezek



Kéthengeres, P20-as motorblokk, hengerenként külön karburátor, akkumulátorgyújtás, 20 LE feletti teljesítmény 7500/perc fordulaton

megvalósítását már nem tette lehetővé. Elsősorban gazdasági okokra hivatkozva 1975-ben nemcsak a csepeli gyárban, de ezzel együtt a teljes magyar iparban megszűnt és mindmáig szünetel a motorkerékpárok gyártása.

Így lehetséges az, hogy aki annak idején a csepeli járművek legutolsó példányainak egyikét vásárolta meg, az is ma már „muzeális jellegű jármű” minősítésre viheti motorkerékpárját, mivel ott 30 év az alsó korhatár. Örülünk annak, hogy nem kevesen vannak azok, akik sok-sok munkával életre keltik a régi kétkereűeket, ápolják és gondozzák azokat, így ma újra közöttünk élnek technikai múltunk emlékezésre méltó példányai.

Dr. Kováts Miklós

Jegyzetek:

- Motoros múltunk összefoglalóját a Maróti Könyvkiadó gondozásában, a Nemzeti Kulturális Örökség Minisztériumának támogatásával nemrég megjelent „MAGYAR MOTORKERÉKPÁROK, történeti áttekintés” c. könyvem alapján állítottam össze.
- A képanyag eredetije részben a Közlekedési Múzeumban, részben a több mint 40 magyar motorkerékpárt bemutató Maróti Motorkerékpár-gyűjteményben, sok más típusváltozattal együtt tekinthető meg.
- A témakörből kiállítási anyag is készül, a tömörített anyag iskolák számára ppt-formátumban is hozzáférhető lesz.



A csepeli gyár utolsó éveinek kiemelkedő produktuma volt a kor technikai színvonalát mindenben kielégítő P21-es modell