

Négyesi Pál

# AUTÓÉPÍTÉS MAGYARORSZÁGON 1945-1990



[www.magyarjarmu.hu](http://www.magyarjarmu.hu)

„Magyar autógyártás” – ez a fogalom ez elmúlt húsz évben leginkább a Suzuki és az Audi különböző típusainak hazai összeszerelésével kapcsolatban merült fel.

Pedig hazánkban az elmúlt több, mint száz évben több rövidebb-hosszabb életű kísérlet történt személyautó-gyártás beindítására.

1900-ben a Magyar Posta vásárolt két darab Csonka János által tervezett motoros háromkerékű a kézbesítő-szolgálat munkájának megkönnyítésére.

1904-ben szintén a Magyar Posta a csomagszállítás motorizálását tűzte ki célul, s e célból teher szállító gépkocsik beszerzésére írt ki közbeszerzési pályázatot. A nyertes ismét Csonka János lett, aki közel egy éves késéssel 1905. májusra készült el a próbadarabbal. A Csonka-féle postautó beszállítói közül a Röck István Gépgyár és a Magyar Waggon és Gépgyár később önállóan is próbálkoztak személy- és teherautók készítésével.

1909-ben Aradon kezdte meg működését az első kifejezetten autógyártásra berendezett cég, a Magyar Automobil Rt Westinghouse-rendszer. A később MARTA néven ismert vállalat még egy évtizedet sem élt meg, de fordulatossá története során három különböző tulajdonosa is volt.

1913-ban indult a Magyar Általános Gépgyár pályafutása. Az előd vállalat, a malomipari gépekre specializálódott Podvinecz & Heisler Malomipar és Gépgyár a hadimegrendelésekre alapozva elsősorban teherautók gyártására rendezkedett be. Az első világháborút követően a posta- és taximegrendeléseknek, illetve a speciális védővámoknak köszönhetően sikerült évi néhány száz darabos mennyiségre felfuttatni a termelést. Ez hazai viszonyok között egész jónak számított.

Nagy iparvállalataink közül a MÁVAG és a Weiss Manfréd is megpróbálkozott személyautókkal – előbbi Ford-liszensz alapján, utóbbi kis, kétütemű, egyszerű túrakocsikkal.

E cégeken kívül csupán vállalkozó szellemű magánszemély, pl. Fejes Jenő munkássága említhető.

A második világháború után, s leginkább a KGST 1949-es létrejöttét követően Magyarországon nem készülhetett többet személyautó. A Csepel és Rába teherautók, az Ikarus buszok a hadsereg, a fuvarozás és a tömegközlekedés szolgálatában állottak. A Csepel, Danuvia és Pannonia motorok még az autóhiányos időkben sem tudták teljesen pótolni az autók nyújtotta komfortélményeket. Ügyeskező mesteremberek házilag barkácsoltak maguknak autószerű járműveket, s az 1950-es évek elején rövid ideig állami szinten is felvetődött egy hazai törpeautó-típus kifejlesztésének gondolata.





1964-től a gépkocsi-kiutalás, ismertebb nevén a „MERKUR-korszak” 25 éve alatt a Trabant, Wartburg, Zsiguli és társaik révén korábban sosem látott mértékben elterjedt az autóhasználat Magyarországon is.

Kb. 1986-ban vetődött fel újból az igény a hazai személyautó-gyártás megindítására. Leginkább a Dacia-liszenz megvásárlása szerepelt a hírekben, miközben minisztériumi szinten a Trabant Hycomat-hoz hasonló, de annál modernebb rokkantjármű kifejlesztését engedélyezték. Ám ez utóbbi próbálkozást is elsodorta a rendszerváltás.

A '90-es években a nagy nemzetközi autógyárak közül először a General Motors, majd a Suzuki, a Ford és az Audi is hazánkat választotta. E cégek közül jelenleg a Suzuki és Audi gyártanak komplett járműveket.

Összeállításunk az 1945–1990 közti hazai hivatalos és házi személyautó-építési kísérleteket mutatja be.

A képanyag összeállításában segítséget nyújtottak: Farnadi Zsolt, Burányi Gyula, Karika István, a Székesfehérvári Motorjavító Vállalat egykori dolgozói, Schadek Jánosné, Oldtimer Média Kft., Rekettye László, Borlói Mátyás, Hajdú Csaba, Csathó József, Rekettye László, Féjja Zsolt, Postamúzeum, Steszkal Sándor, Ocskay Zoltán, Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Muzsnay László, Pikali Sándor.

További információk: <http://magyarjarmu.hu>

@ Hajdú Csaba és Négyesi Pál – magyarjarmu.hu, 2011. május

Levélcím: 1461 Budapest, Pf. 135

E-mailcím: [info@magyarjarmu.hu](mailto:info@magyarjarmu.hu)

[www.magyarjarmu.hu](http://www.magyarjarmu.hu)

Minden jog fenntartva. A kiadványban megjelent képek és szövegek másolása, egyéb kiadványokban, interneten a kiadó engedélye nélküli közzététele a szerzői jog megsértésének számít.

Pentelényi János 1911. június 12-én született Sopronban. 1929-ben, érettségi után, Hannó egy évig a Budapesti József Nádor Műegyetem hallgatója volt, ahol a Műegyetemi Sportrepülők Köréhez is csatlakozott. Mivel érdeklődési köre a motorok felé hajlott, 1930-ban Weimarban az autó- és repülőgép szakra iratkozott be és ott 1933-ban kitűnő képesítésű oklevelet szerzett.

Tanulmányait befejezve hazatért Magyarországra és Csepelen a Weiss Manfréd Acél- és Féművek Rt.-nél helyezkedett el a Szerkesztési Osztályon Jurek Aurél főmérnöknél, ahol autó- és repülőgépmotorokat és motoralkatrészeket szerkesztettek.

A második világháború végén, kb. 1944-ben Pentelényi egy kisautó tervezésével kezdett foglalkozni. 1945-ben a még romos Weiss Manfréd Művek egyik üzemsarnokában miközben a motorkerékpárgyártás újjáélesztésén munkálkodott, nem feledkezett meg kisautójáról sem.

A Pente 500 névre keresztelt családi jármű 1946-ra készült el. A „Pente 500” kisautó két-ütemű motornak 500 cm<sup>3</sup> volt a lökettérfogata, 15 lóerőt képviselt, súlya 560 kg volt, 4 személyt szállított és 100 km-re 6 liter keveréket fogyasztott. A korabeli sajtó boldogan tudósított a magyar kisautó próbaútajáról. A riporterek szerint „könnyedén ugrik be a meglepően rugalmas motor, a húzóerő kifogástalan, így a Pente 500-nak meg sem kottyán a 60 km/órás sebesség, és igen jól bírja az emelkedőket is” – olvasható a leírásokban.

Pentelényi János a Pente 500 hibáiból okulva 1947-re elkészítette a nagyobb és erősebb Pente 600-t.

1947-ben megalkotta az erősebb, 600 köbcentis motorral szerelt, 18 lóerős Pente 600 típust. Ebben már nem volt kényelmetlenül közel az első utasok arca a szélvédőhöz, de az



áramvonalas karosszéria továbbra is négy személy részére kínált férőhelyet. Az U profilos alváz, a dörzstárcsás lengéscsillapítóval ellátott futómű, a 3+1 fokozatú sebességváltó bevált az elődben, ezeket Pentelényi nem szerkesztette át.

A sokat ígérő kísérleteknek a politika vetett véget: 1948-ban már gőzerővel zajlottak az államosítások, a gazdaság teljes szerkezetátalakítása. 1948 októberében elrendelték a Pentelényi-féle személygépkocsival kapcsolatos kísérletek teljes körű befejezését. Pentelényi János 1949-től a Csepel Autógyár főkonstruktőréként folytatta pályafutását.



# A TÖRPEAUTÓ-PROGRAM

1953. körül a Kohó és Gépipari Minisztériumban tervbe vették egy, kategóriáját tekintve a motorkerékpár és a személyautó közt elhelyezkedő jármű gyártását. A magyar törpeautó gondolata ekkor fogalmazódott meg először hivatalosan.

De nem ez volt az egyetlen fórum. A Könnyűipari Minisztériumban is felvetődtek hasonló ötletek. Az ő támogatásukkal született meg a Schadek János-féle Úttörő törpeautó Debrecenben, 1954-ben Schadek János gépészmérnök már egyetemista korától érdeklődött a járműépítés iránt. A második világháború előtt készített egy túrakocsit, majd egy háromkerékűt is. A háború után apósa sodrongyárát vezette, amikor cégét államosították, több helyi kosüzemet olvasztva ekkor egybe. Így született meg a Lakatos és Vasöntő Vállalat, melynek Schadek lett a főmérnöke. 1953-ban két egykori repülőgép-szerelővel, Puskás Jánossal és Schwanner Istvánnal egy törpeautó építésébe fogtak, s erre a tervükre a Könnyűipari Minisztérium is áldását adta.

Az Úttörő nevű kétüléses törpeautó 1954. tavaszára lett kész. A hajtásról egy 250 cm<sup>3</sup>-es Csepel motorkerékpár motor gondoskodott, amelyet a hátsó tengely fölé helyeztek el. A kezdetleges kormányművet később fogaslécesre cserélték. Az Úttörő hossza 2650, szélessége 1350, magassága 1254 mm lett. Az autót Budapesten az Ipari Vásáron látta először a nagyközönség.

## ÚTTÖRŐ



A járművet 1955. elején az ATUKI megvizsgálta és módosításokat javasolt. Schadek azonban már elveszítette az érdeklődését “gyermek” iránt, így az Úttörő végül Székesfehérvárra került.

A második világháború után a Székesfehérvári Repülőgépjavitó Vállalatból Székesfehérvári Motorjavító Vállalat lett. Kiváló szakembergárdájuk az egész országban ismert volt. Székesfehérvárott érdem volt náluk dolgozni, csak a legkiválóbb mestereket foglalkoztatták. A repülőgépjavitó iparág hanyatlásával profilt kellett váltaniuk. Az alumínium megmunkálásához értettek leginkább, így alumíniumból készítettek tucatnyi terméket: sajtádat, parabola antennát, de törpeautó mintapéldányokat is.

A Kohó- és Gépipari Minisztériumban 1955-re eljutottak addig, hogy kijelöljenek egy üzemet, ahol a leendő törpeautó mintapéldányait elkészíthetik és vizsgálhatják a gyártási lehetőségeket. A választás a Székesfehérvári Motorjavító Vállalatra esett, és a Minisztérium háromtagú csoportot küldött, hogy felügyeljék és koordinálják a munkálatokat, segítsék a kivitelezést. Közülük ketten egykori repülőgép-tervezők voltak: Kerekes Pál és id. Rubik Ernő, míg a harmadik személy a Danuvi motorkerékpárgyár konstruktőre, Bengyel Géza volt. A szakembereken kívül Székesfehérvárra került egy olasz Isetta, egy német Messerschmitt Kabinenroller és a magyar Úttörő törpeautó. Ezek szerkezeti megoldásait is tanulmányozták. Egy Goggomobil is volt ekkor az országban, és mivel ennek éppúgy 250 cm<sup>3</sup>-es volt a motorja, mint a beépítésre kerülő Pannonia motorkerékpár-motor, így ez lett a mérce.

1956. elejére elkészült a két székesfehérvári törpeautó, az Alba Regia és a Balaton. Az előbbit a Horváth “Bózsai” József vezette csapat alkotta meg, az utóbbi munkálatait Zappel “Csöpi” József repülőgépmérnök vezette. Horváth már sárpentelei otthonában megkezdte saját tervei alapján egy jármű kialakítását, és amikor hírért vette, hogy munkahelyén hivatalosan is készül törpeautó, bevitte a terveket. Mindkét jármű alumínium-karosszériás volt, Pannonia 250-es motorkerékpár-motorral. Ennek kb. 8 lóereje azonban nem vetekezhedett a Goggomobil 14 lóerejével. A váltót az Isettából, a hátramenetet a Messerschmittből kölcsönözték: tolatás előtt, amikor az autó megállt, benyomtak egy gombot és ekkor a kétütemű motor ellenkező irányba kezdett foggni. A kerekek repülőgép-farokfutóból származtak.

A kétszemélyes Balaton ajtaja a repülőgépkabinokhoz hasonlóan hátrafele nyílt. A kerékelfüggesztést Rubik Ernő dolgozta ki, a rugózást saját tervezésű vitorlázórepülőinek futóművéhez hasonlóan gumibakokkal oldotta meg. Az Alba Regia Bengyel-féle motorkerékpárokon már bevált teleszkópos rugózást kapta. Ekkora egy harmadik kisautó terve is elkészültek. Ez személy- és teherszállításra is alkalmas lett volna, és a Kismotor- és Gépgyár szállította volna hozzá a kisautókhöz tervezett, 350 cm<sup>3</sup>-es motort. Ezek a tervek azonban sohasem váltak valóra.

## BALATON



## ALBA REGIA





1956. május elsején, a helyi felvonuláson 4 törpeautó zötyögött végig Székesfehérvár macskaköves utcáin: az Alba Regia, a Balaton, az Isetta és az Úttörő.



**ALBA REGIA**  
**BALATON**  
**ISETTA**  
**ÚTTÖRŐ**

**ALBA REGIA**  
**BALATON**



Az ATUKI gondos vizsgálatai szerint a Goggomobil paramétereit egy magyar prototípus sem érte el. Augusztusban egy miniszteri értekezleten a KGM-ben a törpeautó- és mopedgyártás úgy értékelték, hogy az eddigi hazai törpeautó-kísérletek nem zártak kellő eredménnyel, ezért pályázatot kell kiírni és annak alapján lehet belefogni a sorozatgyártásba. Még az is felmerült, hogy a gyártásra a Csepel Motorkerékpárgyárat jelölik ki!

Sajnos '56 októberében a legjobb minta, a Goggomobil a harcok során megsérült. 1957-ben a Minisztérium már csak a mopedgyártásra koncentrált, a törpeautó-pályázatot, amelyre 262–265 pályázat érkezett (a források eltérőek a pályázatok számával kapcsolatban), eredménytelennek nyilvánították.

# ARSENAL ROADSTER

Bank Frigyes soltvadkertéri autószerelő mindig is nagy rajongója volt a klasszikus sportkocsiknak. Főleg az 1920-as és 1930-as évek elegáns alkotásai, így a Mercedes-Benz SSK iránt dobogott a szíve.

Végül 1980-ban Bank és egy helyi autóversenyző, Dávid József közösen belevágtak egy kétszemélyes sportkocsi megépítésébe. Donor tekintetében nem sok választásuk volt, a Zsiguli bizonyult a legkézenfekvőbb választásnak. Erre került a klasszikus vonalakat idéző fémkarosszéria. Persze a Közlekedés-felügyelet prüszkölt, de végül a prototípus forgalmi engedélyt kapott, mint Lada 1200 Cabriolet.

Ettől kezdve amikor jött egy megrendelő, akkor Bank Frigyes épített egy Arsenal-t. A '90-es évek közepéig hét, más emlékek szerint 10 db Arsenal készült. A legtöbb egyszerű Lada 1200-as alapokra, de létezett egy 130 lóerős, 1600-as motorral szerelt változat is, ami akár 200 km/h sebességgel tudott száguldan. A kezdetben osztott szélvédő helyébe síküveg került.

Bank Frigyes a '90-es évek közepén Szentgotthárdra költözött. Belefáradt a hivatalokkal való csatározásokba.

Az Arsenal története azonban nem ért véget. Egy budapesti vállalkozó megvette a terveket, s az autót Imperial néven többmillió forintos exkluzív járműként reklámozta. A Lada műszaki alapok és a sugallt imázs nem fért össze, ráadásul kiderült, hogy a Mercedes-Benz levédette az Imperial nevet. Utoljára Noel néven szerepelt az alkotás.





A Puli kisautó története regényes, s a rendszerváltás kori vállalkozás tipikus elemeivel fűszerezett.

Az 1990-es évek elején rengeteg újságcikk, riport, TV-tudósítás foglalkozott a Puli városi kisautóval. Majd a lelkesedés elült, s a Puli szépen lassan eltűnt a horizonton. A jármű története regényes, s a rendszerváltás kori vállalkozás tipikus elemeivel fűszerezett.

A hódmezővásárhelyi Hódgép vállalat mezőgazdasági gépek gyártásával és javításával foglalkozott. Az 1980-as években a konvertibilis valuta (fiatalabbak kedvéért: dollár, márka, schilling stb.) égető hiánya gondokat okozott a magyar gazdaságban, így a kormány a termelővállalatokat termékpaletájuk kibővítésére és az export felfuttatására ösztönözte. A Hódgép kombájnok mellett mezőgazdasági és reptereken használható pótkocsik előállításával próbálkozott – egész sikeresen.

A '80-as évek közepén a Hódgép vezetőségét megkereste a svájci Berna teherautók francia képviselője, egy magyar származású külkereskedő. Egészen pontosan a Technoimpex nevű külkereskedelmi vállalatot keresték meg, hiszen abban az időben nem maguk a vállalatok intézték az export-import tevékenységet. Szóval a Technoimpex vezetőségének felvetették, hogy van egy ismerősük, Teddy Marson, aki kiváló francia konstruktőr és van egy új, városi kisautó ötlete. Ha olcsón lehetne legyártatni Magyarországon, akkor Marson garántálja, hogy minden egyes példányra talál vevőt.

A városi kisautók piaca a '70-es évek második felében, az 1973-as olajválságot követően élénkült meg. Főleg Franciaországban és Olaszországban készültek ezek a 125, majd 250 cm<sup>3</sup>-es motorral szerelt csöppgépek, amelyeket motorkerékpár-jogosítvánnyal is lehetett vezetni. Ezek lettek az egykori buborékautók modernkori leszármazottai.

Teddy Marson már korábban is próbálkozott törpeautókkal, ám erőfeszítéseit nem koronázta jelentős siker. Ám ezt sem a Technoimpex illetékesei, sem a Hódgép vezetősége nem tudta. Ők csak azt látták, hogy valaki viszonylag könnyű belépési lehetőséget kínál egy új, vonzó piacra. A Hódgéphez 1986-ban megérkeztek Marson tervei, s a cég budapesti tervezőintézete, a Hódgépftt (későbbi néven Gépfett) alapos átalakításokat eszközölt.

1987-re elkészültek az első mintapéldányok. A műanyag karosszériát a Balatonfüredi Hajógyár készítette, de a Hódmezővásárhelyhez közeli cégek is beszálltak ahol tudtak. A Puli (az első időkben még Pouli) nevet viselő csöppgépet Yanmar gyártmányú 273 cm<sup>3</sup>-es dízelmotor hajtotta. 1988. tavaszára sikerült kiküszöbölni az összes gyártási minőséggel kapcsolatos problémát. Az Yanmar-féle dízel helyére kiegyensúlyozottabb működésű Lombardini dízel került. A karosszéria előállítására

egy közeli mezőgazdasági javítóvállalat rendezkedett be, az Ikarusnak is szállító móri Imag vállalta az üléseket, a Bakony Művek ablaktörő lapátokat szállított stb.

Gyorsan kiderült, hogy Marsonra nem lehet számítani értékesítés tekintetében. Először a francia Lada-importőrt, Pohl urat keresték meg, ám ő úgy vélte, hogy a Puli minősége még rengeteg kívánnivalót hagy maga után. Ezek után került a képbe Jean Hardy, aki nagyobb tételt rendelt a Puliból. Ám Pikali Sándor, a Puli-projekt egyik kulcsfigurája szerint Hardy sohasem fizetett a járművekért – hol minőségi problémák, hol más kifogás miatt. Hasonló gondok akadtak Bruno Fridezzel, egy svájci üzletemberrel, aki elektromos Pulikat akart. Végül vásárolt több dízel Pulit, s nem elég, hogy nem fizetett, még több szakembert is elcsábított a Hódgéptől. Ez utóbbi csapat rövid ideig Tavria (!) alapokra készített Pinguin néven elektroautókat, ám a projekt gyors kudarcra volt ítélve. Időközben a vasfüggöny ledőlt, a Szovjetunió rogyadozott, majd szétesett, a KGST megszűnt – eljött a rendszerváltás időszaka. A Hódgépet is privatizálták. 1991. tavaszán létrejött a Puli Jármű és Gépgyártó Kft., amelynek vezérigazgatója Pikali Sándor lett.

Pikali először is megszakította a kapcsolatot Hardy-val és Fridezzel. Majd úgy döntött, hogy a jövő a villanyautóké. Irányítása alatt elkészült a modernebb Puli 107E (későbbi nevén Puli 2E). Szemei előtt teljes portfólió lebegett: elektromos üzemű, segédmotoros kerékpártól egészen a családi autókig. A Puliból készült kabrió, halottszállító és kisteherautó is.



Pikali ambíciós terveinek azonban volt egy komoly akadálya: amikor a Puli Kft. megszületett, a Hódgép 340 millió forintra értékelte a cég vagyonát. Arra gondoltak, hogy majd jön egy dúsgazdag külföldi autógyár és bekebelezi a Pulit. Erre nem került sor, s ez a 340 millió forintos érték súlyosan megterhelte a cég könyvelését. Végül Pikali úgy döntött, hogy a legegyszerűbb megoldás, ha csődvédlemben menekül. Elképzelései szerint a csődeljárás során átszervezik a céget, s megerősödvé folytatják működésüket.

1992–1996 között a csődeljárás alatt működő Puli egyre sikeresebb lett. Magyarországon ugyan nem volt nagy piaca az államilag sem támogatott villany-törpének, ám Németországban, Svájcban és Franciaországban örömmel fogadták a kisautót.

1996-ban azonban véget ért a nagy menetelés, a hitelezők kívánságára a Puli a felszámolás sorsára jutott. Pikali becslése szerint 2000 dízelmotoros és 6000 villanyüzemű Puli készült.

Az Ikarus mérnökei 1987-ben német megrendelésre készítettek egy városi kisautót. A Tecoplan Leo sajnos csak prototípus maradt.

A városi kisautók piaca a '70-es évek második felében, az 1973-as olajválságot követően élénkült meg. Főleg Franciaországban és Olaszországban készültek ezek a 125, majd 250 cm<sup>3</sup>-es motorral szerelt csöppgépek, amelyeket motorkerékpár-jogosítvánnyal is lehetett vezetni. Ezek lettek az egykori buborékautók modernkori leszármazottai.

Erich Waldburg-Zeil gróf úr, a német Tecoplan Entwicklungs- und Prototypenbau GmbH ('Tecoplan Fejlesztő- és Prototípusépítő Kft.') cég vezetője is e piacra szeretett volna betörni. Olyan 2,5 méter hosszú jármű kifejlesztését tűzték ki célul, amely parkolóban akár keresztben is elfér, s 450 kilónál nem nehezebb. Kisebb kerülőket követően (pl. jártak Hódmezővásárhelyen a Hódgép telepén is), végül az Ikarusnál kötöttek ki.

Az Ikarus igazgatója Vadnai Zoltán, a kísérleti osztály mérnökét, Rekettye Lászlót küldte ki Münchenbe, a prototípus elkészítésében való részvételre.

Első lépésként 1:1 léptékben, az agyagmodellt készítették el, ami alapul szolgált a karosszériaelemek formasablonjainak elkészítéséhez. Ezeket áthozták az Ikarushoz, ahol a Puli alvázat némi leg módosítva, a jármű alváza készült, majd Kiskunhalasra szállították, ahol 1987 végén a nyers műanyag karosszériaelemek előállítását folyt. Ezek összedolgozását az Ikarusban végezték. A jármű összeszerelésére Münchenben került sor. Itt építették bele a 750 cm<sup>3</sup>-es, 36 lóerős Fiat motort és a Renault 5 típusából származó futóművet.

Leo néven történt bemutatására – nagy érdeklődés mellett – az 1989. évi Genfi Autószalonon került sor. Sorozatgyártásának beindítását, a rákövetkező évben tervezték Budapesten, a Tecoplan és az Ikarus által létesítendő vegyesvállalatnál. A szériagyártást a terv szerint 2000 darabbal szándékoztak indítani.

Mivel Svájcban és Európa több országában a környezetvédelmi szempontok egyre inkább előtérbe kerültek, a kocsit áttervezték villamos hajtásúvá. Ez a prototípus, az elsővel megegyező, de teljesen az Ikarusban készült alvázat és műanyag karosszériát kapott. Villamos motorját a Brown-Boveri, szabályozó rendszerét a Tecoplan készítette.

A harmadik Leo kocsit a külső formát megtartva, ismét belsőégésű motort kapott. Új felépítésű alvázat és karosszériáját az Ikarusban készítették, a Volkswagen Polo típusából származó motort, sebességváltót és futóművet pedig Németországban építették bele.

Készült egy negyedik Leo is, de ez már az Ikarus hivatalos közreműködése nélkül, a Tecoplannál. Fejlesztési, kivitelezési munkáiban ugyancsak Rekettye László és néhány magyar szakember vett részt, de már mint magánemberek. (Rekettye pl. kilépve az Ikarustól, a HICOX Kft. főmérnöke lett és e vállalkozástól fizetés nélküli szabadságot kapva dolgozott Münchenben.)

Ez a kocsi merőben új konstrukció volt, bár ezt külseje aligha árulta el. Újak voltak a karosszéria-elemek sablonjai és a vázszerkezet, amit a korábbiaktól eltérően nem acélból, hanem acél erősítésekkel, Epoxi-gyantából készítettek. Nagyfrekvenciás, háromfázisú villamos hajtást kapott, amihez a villamos motort a Siemens, akkumulátorát és vezérlőberendezését a Messerschmitt repülőgépgyár kísérleti részlege fejlesztette ki.

Amire ez az ideális, minden szempontból kifogástalan, csúcstechnikát képviselő autó 1990-re elkészült, Erich Waldburg-Zeil gróf, a család nyomására – akik féltek a családi vagyon járművekre történő „elherdálásától” – kénytelen volt cégét eladni és ezzel a Leo gyártásáról lemondani. A Leo kocsi emblémáján három oroszlán, München címerállatai voltak láthatók.



A Sigma városi kisautó állami „hátszéllel” készült, mégis egyedi darab maradt. A prototípus ma is megtekinthető Túrkevéen.



Az 1980-as években valami megmozdult. A politikai és gazdasági enyhülés szellőinek hatására születtek olyan alkotások, mint a Borbála, az Arsenal vagy éppen a Mathias. De érdemes megemlíteni a Tecoplan Leo-t és a Pulit is.

Érdekes módon ezen alkotások egy részénél ugyanazok az emberek fordultak meg: a Tecoplan Leo alkotógárdája feltűnt a Mathias, illetve a HICOX Kft által épített járműveknél, s a Sigma megálmodója is e körből került ki.

Csathó Józsefről van szó, aki ma egy francia autógyár képviselőjénél dolgozik, s büszkén és lelkesen emlékszik vissza a '80-as évekre. A Műegyetemen autógépész szakon tanuló diákként a képzés utolsó évében a formatervezés tárgy óráit is látogatta. Az előadó Finta László volt, az Ikarus nemzetközileg elismert formatervezője, akivel hamar egy hullámhosszra kerültek.

Csathó vizsgafeladata egy olyan rokkantautó megtervezése lett, amelybe kerekesszékekkel, oldalról is be lehet szállni. Az elkészült rajzok nagyon tetszettek Finta Lászlónak. Csathó hamarosan az Ikarusnál helyezkedett el formatervezőként. Egy nap behívták az AFIT vezetőségébe, ahol a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium osztályvezetője is megjelent. Elképzelni sem tudta, milyen ügyben kereshetik.

Mint kiderült, évfolyamtársa, Baráth Attila szintén felfigyelt a rajzokra, s azokból elvitt egy másolatot. Baráth Túrkevére, az IFA-javítás fellegvárának számító AFIT XVII. számú telepére került, ahol megmutatta Csathó rajzait. A vázlatok hamarosan az AFIT, becsületes nevén Autófenntartó Ipari Tröszt vezetőségének asztalán, majd a Minisztériumban landoltak.

A Minisztérium illetékeseinek nagyon megtetszett a Trabant Hycomat rokkantautó kiváltására alkalmas jármű gondolata. Így került sor 1987-ben az ominózus beszélgetésre, amely után Csathó kisebb gondolkodást követően elvállalta a prototípus fejlesztését.

A Minisztérium utasítására az Ikarustól fél éves, fizetés nélküli szabadságot kapott. A túrkevei AFIT nagyjából 3,5 millió forintot kapott a prototípus elkészítésére.

Csathó megkezdte a Terno 650 névre hallgató kisautó részleteinek kidolgozását. Hamarosan jelentek az első nehézségek: szükség volt 1:1 méretarányú gipszmaketre. Egy helyi szobrász, aki már dolgozott gipszszel szívesen elvállalta a pepecselős munkát. Miközben Csathó, a szobrász és munkatársai a gipsz-makettel bíbelődtek, Baráth irányításával gőzerővel zajlott a különböző alkatrészek beszerzése. A rendőrség kölcsönadta egy BMW motorkerékpár boxer-motorját. Az ülések Szegeden, a hatalmas oldalablakok Salgótarjánban készültek. Az ablaktörőt Ikarus buszról vették át.

Az 1987-es Budapesti Nemzetközi Vásáron kiállították a két és fél tonnás, immár Sigma 650 névre hallgató makettet, amely nagy sikert aratott.

Időközben elkészült a működőképes prototípus is. Az oldalajtó egyben rámpaként is szolgált, amelyen keresztül akár kerekesszékekkel is be lehetett szállni. Pont a kerekesszék miatt került a műszerfal közepére a kormány. Ám nem csupán rokkantak számára volt ideális a Sigma: a sofőr mellett még további két utasnak jutott hely a tágas belsőterben. Később, a '90-es években a McLaren F1 szupersportkocsi is hasonló üléselrendezést követett.

Időközben a Rendőrség visszakérte a BMW motort. Ennek helyébe a Lombardini cég kisméretű dízelmotorja került, kétfokozatú váltóval. Később a helyi elektromosok készítették egy léptetőt, így a váltó automata lett.

A maketthez használt Skoda hűtőrács-lámpa kombinációt a prototípusnál lecserélték, ám a „kispolszki” hátsó lámpákat megtartották. A kerek első lámpákkal még vonzóbb lett a burkolat aljú kisautó.

Csathót főnökei válaszul elé állították: vagy a Sigmával bíbelődik, vagy folytatja a busz formatervezői tevékenységet, amellyel kapcsolatban kijuthatott Amerikába is. 27 évesen nem is volt kérdéses a válasz, ráadásul a Sigma tervezési feladatai is lezárultak.

1988-ban a Sigma több kiállításon is megjelent, ám a rendszerváltás elsodorta a projektet. A műanyag negatív minta és a kicsit viharvert prototípus ma Túrkevény, a Ványai Ambrus gimnázium és szakközépiskola műhelyében található.





Borl6y M6ty6s j6rj6m6fejleszt6 v6allalkoz6sa a rendszerv6alt6s k6rny6k6n t6bb 6geretes kezdem6nyez6ssel pr6b6lkozott, 6m 6tleteiket nem kovette kereskedelmi siker.

„A HICOX Kft. j6rj6m6ipari fejleszt6 feladatokra specializ6l6dott, ezen bel6l els6sorban a k6z6ti j6rj6m6vekre. Az 6lt6l6nos formatervez6st6l a j6rj6m6vek teljes konstrukci6s tervez6s6n kereszt6l protot6pusok kifejleszt6s6vel, protot6pusok meg6p6t6s6vel, formatanulm6nyokkal 6s design modellekkel foglalkozik.”

6gy v6azolta fel c6ge m6k6d6s6nek l6nyeg6t Borl6y M6ty6s, aki az 1991-es Budapesti Nemzetk6zi Aut6ki6l6lt6son c6ge mindh6rom j6rj6m6v6t bemutatta. A Trabant-alap6 Mathias/Magyar 6lom, az UAZ-eredet6 dzsip 6s egy 6t6lt6ztetett Lancia Stratos-replika „formatanulm6ny” 6llt a c6g standj6n. Dics6s6ges pillanat volt ez a kis m6hely 6let6ben, amely sajnos a cs6cspontra is jelentette: r6vid id6n bel6l a HICOX besz6ntette j6rj6m6fejleszt6si k6s6rleteit.

Borl6y M6ty6s sokoldal6, polihisztor. Amikor 6prilisban az Oldtimer Expo-n le6lt6nk vele a m6ltr6l beszélgetni, elmes6lte, hogy jelenleg 6jfajta h6zak 6p6t6s6vel foglalkozik. Azaz ism6t teljesen 6j ir6nyra vett az 6lete. Nem ez volt az els6 alkalom...

Az 1952-ben sz6letett szakember tin6dzser kor6ban az FTC sz6neiben sikeres 6sz6k6nt tev6kenykedett, m6g eur6pai bajnoki c6met is nyert.

A k6z6piskola elv6gz6se ut6n az Iparm6v6szeti F6iskol6ra felv6telizett, de amikor l6tta, hogy n6la j6val tehets6gesebb fiatalokat sem vesznek fel, r6j6rt, hogy valami nem stimmel. V6g6l a Rippl-R6nai utcai Aut6k6zleked6si Technikumban g6pj6rj6m6technikusk6nt v6gzett. Im6dta az iskol6t, ahova csak „6r6ltek” j6rtak.

1976-ban nyitotta meg saját m6hely6t, az akkori id6k szavaival 6lve „maszek” volt. A szocialista aut6ipar egyik hi6nyoss6ga, a megfelel6 alv6z6vedelem elmulaszt6sa t6bb kisiparosnak adott remek munkalehet6s6get. Borl6y M6ty6s is erre specializ6lta mag6t. 1982-t6l a m6hely HICOX n6ven m6k6d6tt, az alv6z6vedelem mellett von6horog- 6s r6di6-besz6rel6ssel is foglalkoztak.



A mindig újtásokon morfondírozó Mátyás hallott valakiről, akinek sikerült egy Trabantba négyütemű motort beépíteni. Ez az ötlet komolyan megragadta fantáziáját. Végül 1983-ra kristályosodott az ötlet: ha már úgyszemint lesz, amelyhez meg kell erősíteni az alvázat, akkor le lehetne cserélni a Trabant kaszniját is.

Többszáz rajz, elrontott skiccek után gipszből elkészült egy kis makett. Borlőy fűnek-fának megtogatta elképzelését. Egy Trabant-szerviztől kapott egy vázát. A magyar beszállítók, a Salgótarjáni Síküvegyvár, az Elzett, a PEMŰ is lelkesen fogadták a terveit.

A Trabant váz megmaradt, „kilincstől felfelé” jött az új design. A kis csapatba bekerült Rekettye László is, az Ikarus tehetséges mérnöke, a Tecoplan Leo városi kisautó egyik fejlesztője, illetve Harmath Imre a néhány évvel ezelőtt elhunyt kiváló autorestaurátor, karosszérialakatos is.

Egy Fiat-csomagtartó ajtó határozta meg a jármű arányait. A Trabant két méteres tengelytávját 20 centivel megnövelték; a kézifék elé hegesztettek be egy toldást. Lecserélték a küszöböket, a hátsó ülés alá pont befért a Wartburg üzemanyag-tankja. A hátsó lámpák és a fékek szintén Wartburgból, míg a kormány egy Zastavából lett kiemelve. A Salgótarjáni Síküvegyvár két öreg „szakija” készítette a szélvédőt.

A 47 lóerős, 900 cm<sup>3</sup>-es Fiat 127-es motort alaposan felújították. Végül kb. 300,000 forint és több ezer munkaóra után 1988. tavaszára elkészült a 700 kiló tömegű, műanyagkarosszériás



családi autó, amelyet ideiglenesen Mathias-nak kereszteltek. A BNV-n hatalmas sikert aratott a prototípus.

A politika irányából fújdogáló friss szelek reményre adtak okot. Több újság is részletes leírást közölt az autóról, s az Autó Extra „Magyar Álomként” hivatkozott a járműre. A Közlekedési Főfelügyelet ugyan elutasította a próbarendszám kiadását, mondván csak járműgyártással foglalkozó vállalatok építhetnek autót, ám a rendőrség szemet húnyt, s eltekintett a rendszámtól.

Az Ikarus is megvizsgálta a HICOX-féle kiskocsit, sőt minisztériumi segédlettel megindult a tárgyalás a Trabant gyárral alvázak szállításáról.

Ám 1990-ben, egy keddi napon a történelem közbeszólt. Borlóy Máttyást hívták a Minisztériumból: „Matyi, van egy kis baj. Megszűnt az NDK!”

Ezzel a projekt le is került a napirendről. Az immár Kft. formában működő HICOX nem adta fel a küzdelmet. 1991-ben még a Budapesti Autókiállításon is bemutatkoztak. Időközben az Oltcitok forgalmazásával foglalkozó, s a szovjet (majd orosz) cégekkel is kiváló kapcsolatokat ápoló Vadas Tamás megbízásából UAZ alapokra Jeep-re hajazó szabadidőautót készítettek. A design Csathó József, az Ikarus formatervezőjének munkája volt. Összesen négy vagy öt ilyen jármű készülhetett, Wartburg oszloppal, ajtókkal és ülésekkel.

1992-re a HICOX járműgyártási törekvései megfeneklettek. Ezzel még nem ért véget Borlóy Máttyás második élete, hiszen a '90-es években a virágzó autóalkatrész-exportból is alaposan kivette a részét.

A Mathias/Magyar Álom egészen 2010-ig az alkotó kertjében pihent. A viharvert jármű jelenleg egy, a hazai kisautók iránt elkötelezett magángyűjtőnél található. Az UAZ-alapú dzsipeket évenként át lehetett látni a Ferihegyi reptérre vezető út melletti egyik telepen.





A rendszerváltást követően többen is próbálkoztak Trabant-alapú járművek készítésével. Az Alma egyike volt a próbálkozásoknak.

Szorcsik Lajos “épületszobrász” 1990-ben Trabant alapokra készítette el Papillon nevű szabadidőautóját.

1994-ben a BNV formatervezési kiállításán bemutatta járművét, amelyre felfigyelt egy biharkeresztesi vállalkozó, Pápa Imre. Pápa megvette a Pestvidéki Gépgyár mezőtúri részlegét és belevágott az immár Alma névre keresztelt autógyártásába.

A Napi Gazdaság így írt az Almáról: „alapját használt Trabantok képezik... A kopasz alvázat vasból készült zártszelvényekkel megerősítik, s ahol korrodált, ott beheszteget lemezekkel pótolják a hiányt... A kasznit üvegszálás műanyag alapanyagú karosszéria-elemekkel burkolják. A műszerfal is megújul: a kilométeróra mellé a Ladákban használatos benzinszint- és hűtővíz-fokmérő kerül. A régi ülések hazai készítésével váltják fel. A futó- és kormánymű, a sebességváltó és a fékrendszer a Trabantból kerül az Almába. Erőforrásként viszont Olaszországból használtak vásárolt Fiat 127-es motorok szolgálnak”.

A tesztelő szerint pocsek volt a fék, a futómű gyatra volt. A nagykereskedői ár 720,000 forint volt, ami messze-messze meghaladta a jármű valódi értékét.

Az újságok arról is cikkeztek, hogy az Alma iránt egy görög vállalkozó érdeklődik. Erről 2009-ben az Index fórumán ezt írták: „Sajnos az autó engedélyeinek megszerzése sok pénzbe került, (törészesetek, stb), ezért a Pápa fivéreknek nem maradt elég pénzük és mire az első szállítás kiment Görögországba, ami, ha jól emlékszem, hét darab volt, addigra a munkások, akik már több hónapja nem kapták meg a bérüket, újságíróhoz fordultak, mert azt hitték, hogy a tulaj lelép a hét kocsi árával. A cikk megjelent, ezt a bank megtudta, és egyből inkasszózta a számlára átutalt vételárát. A cég csődbe ment, az emberek az elmaradt bérük egy részét a bérgarancia alából idővel megkapták”.

Kb. egy tucat Alma készülhetett, s néha felbukkan egy-egy darab.

## BNT LORENT

1992-ben három vállalkozó kedvű ember összefogásából született meg a 24 fagyalttégely tárolására is alkalmas, elektromos üzemű Lorent fagyaltosautó. Békés Sándor, Nagy Sándor és Tudor Lóránt alkotása.



## BUDAY MIKSA

A Buday-család leginkább motorcsónaképítőként szerzett magának hírnevet. Buday Béla az 1920-as években indította el ezirányú tevékenységét. A harmincas évek közepén egy vállalkozó, Bernfeld László ötlete alapján tehertaxi szolgáltatás bevezetésére szánta el magát, s motorkerékpár-alkatrészekből összeállított 5–6 háromkerekű áruszállító járművet.

A család másik tagja, Miksa az 1920-as években Németországban részt vett a különleges, csillagmotoros Megola motorkerékpár konstrukciójában. Miután a harmincas évek második felében hazatért, a családi emlékezet szerint 1936–1937. környékén úgy döntött, hogy megpróbál építeni

magának egy autót. Különösen kedvelte az Adlereket, így első járműve a Trumpf Junior-ra hasonlított.

Visszaemlékezések szerint összesen nyolc autót készített. 1948-ban összeállított „egyszemélyes taxijárolt”, azaz kétülékes sportos kisautójáról a korabeli szaksajtó is írt. Innen tudjuk, hogy motorja 750 cm<sup>3</sup>-es BMW, míg sebességváltója 753 cm<sup>3</sup>-as Zündapp motorkerékpárból származott. Az első futóművet Fiat, a hátsó hídát Opel roncsból szerelték ki.



## BORBÁLA

A Borbála szabadidős tevékenységként indult, majd a rendszerváltás forgatagában úgy nézett ki, hogy akár kissorozatú hobbijármű is születhet belőle. Ám a történet végül tragédiával zárult.

1989-ben a Platina Kisszövetkezet mutatta be a Borbála nevű Lada-alapú, műanyagkarosszériás sportkocsit az őszi Budapesti Nemzetközi Vásáron. Az autó ismertetőjében bátran megemlítették, hogy „előjegyezhető 1990-re”. Ám a prototípust nem követték további darabok. Sőt, úgy tűnik, hogy az egyetlen megépült példánynak is nyoma veszett.

A történet még az 1980-es évek elején indult. Tóth Lajos, aki közlekedésmérnöki munkája mellett a Magyar Ifjúság autós rovatát vezette, illetve a gokartversenyezésbe is belekóstolt már régóta azon tűnődött, hogy „az az autó amelyet én szeretnék magamnak, még nem született meg”.

Akkurátus mérnökemberként először is kapcsolatba lépett különféle külföldi autógyárakkal. Először is a Morgan Plus 8-ról kért részletes műszaki leírást, majd a Caterham, a TVR stb. következett. Ezek után részletes tervet nyújtott be az Autófelügyelethez, s a tőlük kapott engedély birtokában 1982-ben egy 1500-as Zsiguli alapjaira szépen lassan elkezdte felépíteni „ideális autóját”. Barátai, ismerősei támogatták, ám a munka néhány évvel később elakadt.

Időközben Lajos a gokart-szakág vezetője lett, s verseny-kapcsolatai révén összeismerkedett Albert Lászlóval, a Platina Kisszövetkezet egyik lelkes alkalmazottjával.

Albert László volt az, aki meglátta a fantáziát a Tóth Lajos egyik lányáról Borbálának elnevezett, félkész sportkocsiban. 1989. tavaszán óriási hajtás kezdődött. Lajos visszaemlékezése szerint az utolsó pillanatban, a BNV nyitása előtt néhány órával lett kész a műanyagkarosszériás, kétüléses Borbála.

Az alig 750 kilós, kétüléses jármű iránt hatalmas volt az érdeklődés. Lajos azonban két lábbal állt a valóság talaján: tudta, hogy a Borbálának még nincs típusengedélye, így először is olyan partnert kellett találni, aki kifizeti a homologizáció költségeit.

Még külföldről is jöttek ajánlatok, ám a fejlesztés költségeit senki nem vállalta be. Végül az alkotó átadta a prototípussal kapcsolatos jogokat a Platina Kisszövetkezetnek, egyetlen feltétellel: Lajos beleegyezése kellett ahhoz, ha mégis elindulna a sorozatgyártás.

Ám erre nem került sor. Évekkel később vidéki vállalkozók keresték meg a Borbála készítőjét. Elmondásuk szerint Albert László apait-anyait beleadott, minden pénzét a Borbála fejlesztésére költötte. Ám végül összeceptak a feje fölött a hullámok, s úgy hírlik, hogy a prototípusban lett öngyilkos. Végrendeleltében az időközben Barbie-rózsaszínűre pingált autót tartozások fejében a vállalkozókra ruházta át. Ez volt az utolsó alkalom, hogy bárki is hallott a Borbáláról.



## DOMOSZLAI ISTVÁN

Jelenleg Budapesten található ez a háromkerekű kisautó, amelyet Domoszlai István épített Debrecenben. Az 1950-es évek „buborékautóira” emlékeztető jármű karosszériáját vaslemezekből állították össze. Elöl egy Peugeot 205-ös ajtaját használták fel, míg a kerekek „kispolszikiból” származnak.



## DONGÓ IMRE

Dongó Imre, a győri Bercsényi Miklós Közlekedési Szakközépiskola és Gimnázium tanára sportkocsi-rajongó volt. Az 1970-es évek elején elhatározta, hogy elkészíti álmai autóját.

Először vásárolt egy Wartburgot, majd elkészítette a középmotoros, hátsókerék-hajtású kupé terveit, s munka után fűrt-faragott. Meglátogatta Heinz Melkus-t is, aki Drezsában éppen egy szintén Wartburg-alapú, középmotoros sportkocsi fejlesztésén dolgozott.

A zártszelvényből készült vázszerkezetre darabonként hegesztette fel a kézzel formázott, egy milliméter vastagságú lemezeket, amelyeket a műhely falára ragasztott, 1:1-es méretarányú, milliméterpapírra rajzolt tervekhez hasonlított. A gitteléstől a fényezésen át a kárpitozásig mindent az ötletgazda végzett. Tíz hónap alatt készült el a fődarabok eredete és a sportkocsi forma miatt Wartburg GT-nek keresztelt győri különlegesség. 1975-re készült el a jármű, de élőben nem lett annyira mutatós, mint a műhelyben.

Bár akkoriban az egyedi szerkezetekre a Közlekedésfelügyelet nagyon ritkán adott forgalmi engedélyt, de Dongó Imre ötven lóerős, 800 kilós, 1160 mm magas alkotása simán levizsgázhatott. Ám a készítő mégsem volt maradéktalanul elégedett. „Állandóan beveterem a fejem és a könyököm: nagyobbra kellett terveznem” – emlékszik vissza. Az elhatározást – mint az a fentiek alapján sejthető – hamar tett követte. Maradtak a műszaki alapok, gyorsan elkészült a bukólámpával jellegzetessé tett, pirosra fújt, méretesebb karosszéria.

Négy-öt évig járt a tanár úr Wartburg GT-jével, megfordult vele Csehszlovákiában, Ausztriában is, de aztán megvált tőle.

Ám az alkotó agy sohasem pihen: a következő ötlet egy törpeautó volt. Gyakorlott mozdulatokkal látott munkához: alváz- és vázkeretet hegesztett, MZ-motort szerelt, differenciálművet alkotott. Hamar kész lett a kétüléses mini, ám nevet nem, és a jogszabályok változása miatt forgalmi engedélyt sem kapott. A nyolcvanas évek elején vásárolta meg tőle egy édesapa a kishíának.

Dongó Imre ma is aktív, nyugdíjasként hegedűket készít.





## DÓZSA-FARKAS ANDRÁS

Ma a Moholy-Nagy Művészeti Egyetem nevet viseli az egykori Iparművészeti Főiskola, ahol Schubert Ernő felkérésére Dózsa-Farkas András (1902–1982) 1950-ben megindította az ipari formatervező-képzést. Ezzel Európában is úttörő lépésre került sor, hiszen az egyik legismertebb designer-iskola, a német Hochschule für Gestaltung is csak egy évvel később kezdte meg működését.

Természetesen az akkori időkben semmi sem működött egyszerűen, így a képzés néhány évre megszakadt, majd újraindult. Később önálló tanszékké fejlődött. Dózsa-Farkas több, mint két évtizeden át tevékenykedett a tanszék élén. Felvette a kapcsolatot az összes hazai nagyvállalattal, s mindenütt igyekezett bebizonyítani, hogy a formatervezésnek milyen fontos szerepe van. Többek között a Csepel Motorkerékpárgyár vezetőségével is tárgyaltak, s részt vettek a Tünde robogó formájának kialakításában.

Dózsa-Farkas már kora ifjúságától motorozott. Fia, ifjabb Dózsa-Farkas András szerint „fiatalkorában nagy, 500-as motorokon száguldozott, amiket mindig újra átalakított.”

Ezen kívül vásárolt magának egy Fiat Topolino-t is, amelyet nagyon szeretett, de a német hadsereg elrekvirálta. Mivel a háború utáni években autóról csak álmodni lehetett, ezért 1948–1949 táján úgy döntött, hogy épít magának egy kisautót.

A vázat csövelemből hegesztette, a karosszériát kézen-közön szerzett duralumínium lapokból alakította ki. Formatervezőként elég sok kompromisszumot kellett kötnie. A “zsiben”, azaz a használtcikk-piacon vett 250 cm<sup>3</sup>-es Puch motorblokk szolgált hajtóműnek. Az eredetileg két-személyes kisautóban végül hárman utaztak, az apuka és két gyermeke.

A jármű a végsebessége kb 80 km/óra volt, s ifjabb Dózsa-Farkas András emlékezete szerint bejárták vele egész Magyarországot. Az időjárás viszontagságai ellen egy felhúzható és rögzíthető “esőtető” szolgált védelemül. A “krakszninak” becézett szerkezet oldalkocsis motorkerékpár-rendszerrel kapott, s 10 éven át volt használatban.



## FESTIVAL

A 81 éves korában, 2010. telén elhunyt Szabadi Kálmán leginkább hajókonstruktörként volt ismert, ám egy remek kisautót is készített.

Szabadi gyermekkorában szemtanúja volt a Zeppelin-féle léghajó hazai látogatásának. Ez az esemény irányította érdeklődését a műszaki dolgok felé. Grafikus és ipari formatervezőként végzett, s 1948-tól filmplakát- és díszletfestőként dolgozott a Fővárosi Mozgóképüzemi Vállalatnál, majd a Hunnia Filmgyárban. Ezen kívül részt vett a Duna oldalkocsi tervezésében, amelyet a Váci Dunai Hajógyár készített nagy sorozatban.

Érdeklődéssel figyelte az '50-es évek törpeautó-kezdeményezéseit, s négy éves munkával, 1960-ra elkészült saját konstrukciójával. A sirálysárnyas kétüléses törpeautót a Váci Dunai Hajógyárban állította össze. A Festival nevű szerkezet meghajtásáról 300 cm<sup>3</sup>-es BMW Isetta motor gondoskodott, míg a rugózást Pannonia-teleszkópokkal oldották meg.

Mivel akkoriban a hulladék-hasznosítás igen divatos téma volt, ezért Szabadi és kollégája, Olly Dezső műgyanta helyett házilag készült "spéci" műanyagot alkalmaztak. Ennek alapanyaga faforgács volt, amit acetonnal kezelt disznózsírral, csirketollal, nitrolakkal és festékkel keverték (!). Ebből a formázható anyagból készült a jármű osztott, – az alsó részen oldalt, a felső részen felfelé nyíló – ajtókkal ellátott kocsiszekrénye. Szabadi néhány évig használta szép formájú autóját, majd túladdott rajta.



## GERBER LÁSZLÓ

A kispesti Gerber László – a Vörös Csillag Traktorgyár csoportvezetője – 1961-ben törpeautót tervezett és építette meg jórészt sajátkezűleg háza pincéjében, de a lakatos- és karosszéria készítési munkákban két traktorgyári munkatársa, Oravecz és Jákói is segítségére volt. A két felnőtt+egy kisgyerek utazását szolgáló, 250 kg súlyú, alumíniumlemez karosszériás autóska hajtására 150 cm<sup>3</sup>-es Czetka motor szolgált, amely a két első ülés között kapott helyet, ellátva hő- és hangszigeteléssel. A be- és kiszállás megkönnyítésére csuklós kormányt alkalmazott. Gerber alkotásáról az Autó-Motor is beszámolt.



## GITTA

1958-ban a Budapesten kisiparosként tevékenykedő Karika István készített egy háromkerekű törpeautót. A felesége után Gitta névre keresztelt járművecskét 125 cm<sup>3</sup>-es Csepel motorkerékpár motor hajtotta. Nyitott, ajtó nélküli karosszériáját alumínium lemezből készítette. Bár a Budapesti Nemzetközi Vásáron sikerrel bemutatta, s számos megrendelést is kapott, előállításának beindítására nem került sor.





## PETROVICS LŐRINC

Nem mindenkinek adatik meg, hogy ilyen gyerekautója legyen. Az 1958-as Budapesti Ipari Vásáron nagyon sok kisgyerek nézte irigykedve a képeken látható, amerikai autók hangulatát sugárzó kisautót.

A járművet Petrovics Lőrinc, egykori temetkezési vállalkozó építtette Tatán. Az első, még pedálos gyermekautót az ötvenes évek elején készítette Petrovics Lőrinc. 1954-ben fejezte be, ezt követően két darab elektromos meghajtású, akkumulátoros kiskocsit alkotott. Ezek sajnos eltűntek.

Ezek után benzinmotoros gyermekautó építésébe kezdett. Erőforrásul az akkor már népszerű, 50 cm<sup>3</sup>-es Berva motort választotta, kényszerhűtéssel kiegészítve. A kuplungot, a gázt és a négy dobféket – mint egy igazi autón – pedálok működtették, bowdeneken keresztül.

Az akkoriban divatos fehér karimás ballongumival, dísztárcsával ellátott, 300 mm átmérőjű ke-rekeket két szétbontott külföldi roller bánta.

A 230 cm hosszú, 80 cm széles és mintegy 90 cm magas kocsi szép vonalú karosszériája favázra erősített horganyzott lemezből készült, természetesen nyitható ajtókkal, első csomagtér-, illetve hátsó motorháztetővel.

A 20 km/h sebességre képes autócskát Petrovics Lőrinc unokája, Dobos János használta. A járműről az Autó-Motor, az Érdekes Újság és a filmhíradó is beszámolt.

1960-ban Petrovics Lőrinc modernizálta az autó külsejét. Új hűtőrácsot, szolid fecskefarkat és piros-vajszínű fényezést kapott a megújuló kocsi.

Ez a kisautó a mai napig a család tulajdonában van, s elképzelhető, hogy hamarosan restaurálva lesz.



## SIMON ERNŐ

Simon Ernő 1924-ben született Péterváron. Az autó- és motorszerelő szakmát Keszthelyen tanulta ki. Fiatal segédként a szigetszentmiklósi Dunai Repülőgépgyárban (később Csepel Autógyár) dolgozott. Miután 1944-ben a gyárat az amerikaiak lebombázták visszatért Hévízre.

Nyugatra hurcolása után hazatérve, a már "nemzeti vállalatként" működő gyógykórháznál lett garázmester. Innen ment nyugdíjba. Ekkor kezdett motoros járművek építésével foglalkozni. Elsőként egy 500 cm<sup>3</sup>-es JAP motorral hajtott, látványosnak aligha mondható háromkerekűt készített, majd kb. 1962-ben egy törpeautót.

Pannonia motoros szerkezete az elmúlt közel 50 év alatt alaposan átalakult. Amikor az 1990-es években előkerült, akkor már teherautóvá alakították át és egy 350 cm<sup>3</sup>-es Jawa motort helyeztek el a jobb első ülés helyén.

Simon később egy kistraktort is fabrikált.



## SKODA SPECIAL

Az '50-es évek végén, '60-as évek elején készülhetett ez a Skoda Tudor-alapú egyedi jármű, amelynek formáját vélhetően egy Alfa Romeo ihlette. A készítő nem ismert, az 1990-es évek végén egy Skoda gyűjtő próbálta helyreállítani. Az eredetileg fehér színű jármű eredeti rendszáma: CA 18-67 volt.



## SURÁNYI ENDRE

Örökifjú, bohém, sokoldalú – Surányi Endre (1913–1996), aki „Rákosi garazsmestere”, törpeautó-építő és feltaláló is volt, még 80 éves korán túl is vígan motorozott, s derűsen idézte fordulatokat életének minden mozzanatát.

Az ifjú technikus a második világháború után az Autóipari Tudományos Kutató Intézetnél helyezkedett el.

1946-ban építette első törpeautóját. Az 50 cm<sup>3</sup>-es szerkezetet „motorizált cipőnek” becézte. Később 125 cm<sup>3</sup>-es motorral egy jóval autószerűbb csöppséget fabrikált, amelyet még Gerő Ernő is kipróbált. Utolsó ilyen jellegű alkotásába 250 cm<sup>3</sup>-es motor került. Az államosított Csonka János Gépgyár, új nevén MITÉSZ Motor- és Gépgyár komolyan fontolóra vette a gyártás lehetőségét, erre utal, hogy még szórólapokat is készítettek. Ám a Surányi-féle törpék egyedi darabok maradtak.





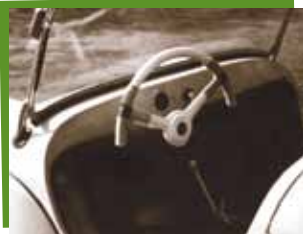
## VELLÁK

A nagykanizsai Vellák József a helybeli Simon György lakatosműhelyében tanulta ki 1919-ben a lakatos szakmát. Fiatal segédként a Pintér és Zimmermann lakatosipari és gépkocsijavító cégnél dolgozott. Az 1930-as évek elején, ugyancsak Nagykanizsán, a serfözőben lakatoskodott.

Még a Pintér és Zimmermann cégnél töltött ideje alatt 175 cm<sup>3</sup>-es saját készítésű, kétütemű motorral motorkerékpárt készített. Amikor az 1930-as évek közepén kilépett a serfözőből, saját autójavító műhelyt nyitott. Műhelye hamarosan az Opel gyár hivatalos márkaszervize lett. 1949-ben műhelyét a Vidéki Taxiegyesülés vette át, majd 1951-ből a Volán Vállalat műhelyeként működött tovább. Vellák ezek alatt is korábbi műhelyében maradt, mint középszintű vezető. Visszaemlékezése szerint 250 cm<sup>3</sup>-es NSU motorkerékpár-motorral épített törpeautóját 1949 és 1951 között készítette.



Delényi Csaba felfedezése révén azonban sikerült pontosabb képet kapni Vellák munkásságáról. Az Autó-Motor 1955. február elsejei számában az olvasói levelek között szerepelt Vellák József, a 72 Aköv (Autóközlekedési Vállalat) autószerelő csoportvezetőjének írása: „Én még 1948-ban hozzáfogtam egy törpeautó építéséhez, de teljesen nem fejeztem be, mert közben korlátozták az autótartást és így nem láttam értelmét a további munkának. A kocsí súlyá 220 kg körül van.” Vellák szeretne volna üzembe helyezni járművét, ám az Autó-Motor illetékesének válasza szerint a „törpeautók nem sorolhatók a motorkerékpárok közé, csakis azok tartatják üzemben az ilyen járműveket, akik gépkocsi tartására jogosultak. Ám a kis autótörpét mégis sikerült valahogyan üzembe helyezni. A büszke alkotó több, mint 30,000 kilométert tett meg az évek során, még a Tünde-fejlesztő csapattal is találkozott egyszer. A Vellák-féle törpeautó a '90-es években bukkant fel, majd 2010-ben egy magányűjtő mentette meg, s jelenleg próbálja helyreállítani ezt a helyes kis szerkezetet.





## VOGL IMRE

Bayer Emil gyűjteményéből származik ez a kép, amely az Autó-Motorban is megjelent: „Vogl Imre szombathelyi szerelő által készített háromkerékű”.



## ISMERETLEN JÁRMŰVEK

Az 1950-es évek elején Magyarországon készített törpeautók szerelmese volt Bayer Emil, akinek fotói közül az Autó-Motor többet publikált:



A Vellák-féle törpeautó jelenlegi tulajdonosának birtokában van ez a DKW-motoros háromkerekű. A házilag barkácsolt szerkezet üzemanyagtankja kifordított vödör (!!!):



Diszelben bukkant fel ez az autómaradvány:



Az AutoClassic magazinnak küldték be egykor ezt a fényképet az „ismeretlen magyar törpeautóról”:



Csupán ez a három fotó ismert egy házi készítésű törpeautóról:

