

Klasszikus autók könyve





Klasszikus autók könyve

ÁTFOGÓ
KÉPES ALBUM





Penguin
Random
House

A fordítás alapja:

The Classic Car Book – The definitive visual history

First published in Great Britain in 2016.

Copyright © 2016 Dorling Kindersley Limited

A Penguin Random House Company

Fordította © Gondos László, Simon István, 2017

Szakmai lektor: Dombóvári Mihály

Szerkesztette: Kismartoni András

Borítófotók: Dorling Kindersley: Gary Ombler, Jaguar Heritage.

További információ: www.dkimages.com

HVG Könyvek, Budapest, 2018

Kiadóvezető: Budaházy Árpád

Felelős szerkesztő: Koncz Gábor

Kiadói szerkesztő: Mandl Orsolya

ISBN 978-963-304-575-6

Minden jog fenntartva. Jelen könyvet vagy annak részleteit tilos reprodukálni, adatrendszerben tárolni, bármely formában vagy eszközzel – elektronikus, fényképes úton vagy más módon – a kiadó engedélye nélkül közzéadni.

Kiadja a HVG Kiadó Zrt., az 1795-ben alapított

Magyar Könyvkiadók és Könyvterjesztők Egyesülésének tagja.

Felelős kiadó: Szauer Péter

hvg  **könyvek**

www.hvgkonyvek.hu

Nyomdai előkészítés: HVG Press

Felelős vezető: Tóth Péter

Nyomás: TBB, Szlovákia

A WORLD OF IDEAS: SEE ALL THERE IS TO KNOW
www.dk.com

Tartalom

Előszó	9
A klasszikus autók világa	10

1940-ES ÉVEK: FELTÁMAD AZ AUTÓIPAR

Bár a II. világháborút követően az autógyártók világszerte komoly nehézségekkel küzdöttek, az új modellek iránti óriási kereslet alapján izgalmas jövőkép körvonalazódott. Közben a világ autóiparában az Egyesült Államok állt az élre, Nagy-Britannia a 93 km/h végsebességű sportkocsi álmát kergette, Európában mindenki számára elérhető, ötletes kisautókat építettek. Javult az üzemanyag-ellátás, és hosszú szünet után az autókiallítások is újra megnyitották kapuikat.

Háború előtti modellek	16
Lenyűgöző brit négyajtósok	18
Híres márkák: a Bentley története	20
Sportos szépségek	22
MG TC	24
Híres márkák: a Fiat története	28
Amerikai divatdiktátorok	30
Híres tervezők: Harley J. Earl	32
A legfiatalabb sofőrök	34
Takarékos üzemmód	36
Franciás báj	38
Híres márkák: a Citroën története	40



Nemzetközi autókiállítások	42
Land Rover I. széria	44
Strapára tervezve	48
Fókuszban a minőség	50
Híres márkák: a Mercedes története	52
Megfizethető családi autók	54
Híres tervezők: dr. Ferdinand Porsche	56
Híres márkák: a Lancia története	58
A középosztály kedvencei	60

1950-ES ÉVEK: NÉGY KERÉKEN KITÁRUL A VILÁG

A fejlett Nyugaton gyorsan bővülő úthálózat csábított túsókra, és mi más tehetne volna még élvezetesebbé az újonnan felfedezett szabadságot, mint az autó? Hatalmas választék állt rendelkezésre. Detroit a krómozás és a cápauszonyok lázában égett, a gyártók pedig már Európában is a végsebesség fokozásának lehetőségeit keresték. A gyorsuló motorizáció idején csak a madárétvágyú és olcsó törpeautók maradtak igazán a racionalitás talaján.

Híres márkák: a Volvo története	66
Családi autók	68
A jetkorszak autói	70
Egzotikus erőművészek	72

Olasz lemezzabácsolás	74
Híres tervezők: Zagato	76
Nyitott tetővel szép az élet	78
Ford Thunderbird	80
Gazdaságos autók	84
Híres márkák: a Ferrari története	86
Híres tervezők: Pininfarina	88
Amerikai pezsgés	90
Luxus és teljesítmény	92
A tömeggyártás forradalma	94
Híres márkák: a Morgan története	96
Fantasztikus fecskefarkak	98
Híres tervezők: Virgil Exner	100
Mercedes 300SL	102
Sportkocsit az aranyifjaknak!	106
Német mérnöki munka	108
Híres márkák: az MG története	110
Egy nemzet az élre áll	112
Masszív limuzinok	114
Rambler Rebel	116
Stílusos roadsterek	120
Híres márkák: a Jaguar története	122
Törpeautók	124
Volkswagen kombi	126
Karizmatikus limuzinok	130
Híres márkák: a Cadillac története	132



1960-AS ÉVEK: INNOVÁCIÓ ÉS ENERGIA

Ezt az évtizedet az olyan új technológiák fémjelezték, mint az elsőkerék-meghajtás vagy a Wankel-motor. Az elegáns limuzinoknál és a sportkocsiknál a gyorsulás mellett nagy tempónál is jó vezethetőségre helyezték a hangsúlyt. Miközben a Ford Mustang és más póniautók képében a külváros is megkapta a maga sportkocsiját, az igazán nyerő versenyló a Jaguar E-type és a Cobra volt.

Sportos limuzinok	138
Austin-Healey 3000	140
Üzemanyag a jövőbe	144
Híres tervezők: Sir Alec Issigonis	146
Híres márkák: a Mini története	148
Kicsik és bájosak	150
Amphicar 770	152
Családi autók	156
Híres márkák: a Chevrolet története	158
Amerikai sportkupék	160
Le Mans mámora	162
Luxuslimuzinok	164
Shelby Cobra	166
Sportkocsik	170
Híres márkák: az Alfa Romeo története	172
Kicsi és fürge kupék	174

Nyitott tetős stílus	176
Franciaország büszkeségei	178
Autópályára termettek	180
Híres márkák: a Maserati története	182
Gran turismo-álmok	184
Elegancia Angliából	186
Jaguar E-type	188
Luxussportkocsik	192
Dodge Charger	194

1970-ES ÉVEK: LETISZTULTABB STÍLUS

Az 1960-as évek vad partijait az 1970-es évek másnapossága követte. A légszennyezéstől való félelem megfékezte az izomautók fejlesztését, a kabriótetőt pedig majdnem eltüntette a közlekedés biztonságáért aggódók rosszallása. Ugyanakkor családi autóként terjedtek a kombik, az új álomautó-kategóriát az ék alakú, középmotoros szupersportautók jelentették. Az összkerék-meghajtás lett az új hívószó, és korszakalkotó autócsodák jelentek meg.

Lancia Stratos HF	202
Híres tervezők: Bertone	206
Mindent leküzdő terepjárók	208
Motorsport – a kaliforniai stílus	210
Híres márkák: a Dodge története	212



Izomautók	214
Hindustan Ambassador	216
Szuperautók	220
Híres tervezők: Colin Chapman	222
A szuperminik	224
Brit sportkocsik	226
Híres márkák: a Toyota története	228
Mazda Cosmo 110S	230
Nagy teljesítményű négyajtósok	234
Csavargás egy koncepcióautóval	236
Különleges limuzinok és túraautók	238
Híres márkák: a Ford története	240
Ferde hátúak	242
Különös kisautók	244
Roadster-invázió	246
Középmotoros csodák	248
Híres márkák: a Porsche története	250
Stílusos kupék	252

1980-AS ÉVEK: FEJLŐDŐ TECHNOLÓGIA

Az 1980-as években visszatértek az álomautók: technikai forradalom indult az új játékszabályok szerint. A szuper-sportautók végsebessége először lépte át a 320 km/h-t. A motorvezérléstől a CD-lejátszóig minden területen teret nyert az elektronika, hogy fokozzák a teljesítményt és

a kényelmet. Még az átlagos családi autókba is turbótöltőt és összkerékmeghajtást szereltek. Az ólommentes benzin és a katalizátor a hétköznapi autókat is sokkal tisztábbá tette.

Renault 5 Turbo	258
Nagy teljesítményű 4x4-esek	262
Híres tervezők: Giorgetto Giugiaro	264
A szuperminik	266
Bond ügynök új kedvence	268
Híres márkák: a BMW története	270
Kubai klasszikusok	272
Nagyon gyors szedánok	274
Híres márkák: a Volkswagen története	276
Amerikai kompakt autók	278
Chevrolet Corvette	280
Kétüléses roadsterek	284
Olaszos formavilág	286
Híres márkák: az Aston Martin története	288
Durva terepjárók	290
Híres tervezők: Robert Opron	292
Abszolút luxus	294
Ferrari Testarossa	296
Szuperautók	300

FOGALOMTÁR	304
MÚZEUMOK ÉS GYŰJTEMÉNYEK LISTÁJA	310
FÜGGELÉK ÉS KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁS	312





Előszó

Gyerekkoromban egy gyönyörű Mercedes 300SL fényképét bámultam és azon morfondíroztam, vajon hogyan jöhetett létre egy ilyen lenyűgöző autó. Semmiben sem hasonlított azokra az unalmas gépekre, amelyeket hétköznaponként láttam. Úgy sem, hogy alkalmanként egy-egy öreg és szokatlan kocsi a házunk vagy az iskola kapuja előtt is elpöfögött. Ma még nyomasztóbbak a hétköznapi modellek bézs színű műanyagjaikkal, ihletromboló hanghatásaikkal, valamint zavarba ejtő betű- és számkombinációikkal - hová tűntek a hőskor lenyűgöző karakterei? A varázslat lassacskán teljesen magával ragadott a gimisévekben, és ahelyett, hogy vegyjeleket vagy egyenleteket körmöltem volna le, titokban autós magazinokat olvastam a labor padja alatt. Miközben a kémiatudásom szinte semmit sem gyarapodott, arra hamar rájöttem, hogy milyen az, amikor elkapja az embert a klasszikus autók megismerése iránt érzett vágy. Elrendelte tehát a sors, hogy veteránautós újságnál legyen a munkahelyem, eközben természetesen néhány öreg autót magam is birtokoltam. Kompakt GTI-k és sportkocsik álltak a garázsban, fura hobbitárgyaim sorát egy Cadillac DeVille nyitotta és egy Reliant Robin zárta. Rengeteg kalandot éltem át, és idővel egyre többet lestem el az öreg járgányok titkaiból, s végül körülbelül 40 könyvet publikáltam különböző klasszikus típusokról. Ennek ellenére, amikor felmerült a lehetőség, hogy főszerkesztője lehetek a *Klasszikus autók* könyvének, tudtam, hogy valami különleges vár rám. Jó pár hónappal később ismét képes voltam átlátni a világ minden tájáról származó oldtimerек széles spektrumát és kiválogatni közülük

a legfontosabb, legérdekesebb, legemlékezetesebb és legszebb darabokat. Arra is lehetőségem nyílt, hogy a jövő klasszikusai közül mazsolázzak, és az értékek figyelésével gyűjtött tapasztalatokra támaszkodva megjósoljam, melyek érdemelnek különleges figyelmet. Egyesek közülük, mint például a Fiat Barchetta, még most is alkalmi vételnek számítanak. (Mellékesen, egy Barchetta az egyetlen vadonatúj autó, amit valaha megvásároltam, és oly sok „elveszett szerelmét” sirató rajongóhoz hasonlóan máig szánom-bánom, hogy eladtam.)

Mivel a kedvenceimről volt szó, a *Klasszikus autók* könyve azelőtt soha nem tapasztalt dilemmák elé állított, hiszen a szerény Austin A40 Somersét éppúgy szeretetre méltó, mint a fenséges Maserati Mistral. Egy Porsche 911-est ugyanúgy nem löknék ki a garázsomból, mint egy Corvette-et.

Ám kevesen rendelkezünk annyi pénzzel és idővel, hogy megvehessünk minden számunkra kedves veteránt. Be kell érniük a fényképek nézegetésével és a napi robotot megédesítő álmodozással. Azok viszont, akik a szerencsés kevesek közé tartoznak, és iránytűként használhatják ezt a könyvet járműparkjuk bővítéséhez és nemesítéséhez, hallgassanak rám: egyetlen pillanatot se szalasszanak el!



A klasszikus autók világa

A veteránok „hivataloshoz” legközelebb álló definícióját az Amerikai Klasszikus Autók Klubja (Classic Car Club of America, CCCA) tette közzé. Hosszú éveken át ragaszkodott ahhoz, hogy csak az 1915 és 1948 között gyártott, „egyedi jellemzőkkel” és „aprólékos kivittel” rendelkező autók tekinthetők klasszikusnak, legtöbbször a Lincoln Continentalt nevezte meg a műfaj utolsó darabjaként.

Az Egyesült Királyságban – ahol Európában először fordítottak gondot a régi járművek megőrzésére – az egyesületek saját osztályozási rendszert vezettek be. Eszerint az 1885 és 1903 között épült járművek – amelyek minden évben részt vehetnek a hírneves London–Brighton versenyen – „veterán” autóknak számítanak. Az „Eduárd kori” automobilonok 1904 és 1914 között készültek, míg a „vintage” kategória az 1919 és 1930 között megjelent típusokat tömöríti. Az aranykor, legalábbis az osztályozási rendszer szerint, ezzel véget is ért, hiszen az 1929-es gazdasági világválságot, a Bentley csődjét és több nagy márkát eltűnését követően, vagyis az 1931 és 1939 közötti időszakot már csak posztosztályozásnak emlegetik, a II. világháború előestéjén készült kocsikra egyszerűen a „posztvintage telivér” jelzőt aggatják.

E szabályozások zöme az 1970–80-as években született, amikor a régi autók értéke a kereslet növekedésével gyors emelkedésbe kezdett. A kézzel épített, úttörő technikájú, drága utcai, illetve versenyautók gyűjtése nem új keletű jelenség, ám ettől kezdve a rajongók már azért is összefogtak, hogy megmentseék a gyerekkorukból fennmaradt hétköznapi típusokat. A nosztalgia-hullámban már egy szakadt Dodge, Morris, Renault és Fiat sem számított teljesen értéktelennek. Klubokat alakítottak, magazinokat jelentettek meg, találkozót szerveztek és emléktárgyakat kutattak fel, így őrizték meg az autózás letűnt korszakát.

Az idő múlásával újabb autók váltak oldtimerre, sőt a fiatalabbak kategóriája, a youngtimer is megszületett. Külön érdekesek a kiöregedő japán típusok, amelyek közül jó pár a konzervatív rajongók előítéletei ellenére vitathatatlanul kiállta az idő próbáját.

E könyv a II. világháború végétől az 1990-es évek elejéig megjelenő autókat érti klasszikusok alatt, vagyis csaknem fél évszázadnyi időszakot ölel fel. Különösen alapos és hosszú kutatás előzte meg minden egyes utcai autó beavogatását, amelyek között ugyanúgy megtalálhatók a leggazdaságosabb, mint a legerősebb modellek, a népszerű családi négyajtósok és a különleges élvezetet nyújtók, a hihetetlenül rondák és az egyedülállóan szépek, a teljesen hétköznapiak, valamint a műszakilag úttörők.

Ám a széles spektrum önmagában még nem meríti ki a „klasszikus” fogalmát. Amellett, hogy az autónak elég réginek és ritkának kell lennie ahhoz, hogy meglepetést és újjáéledő vonzalmat váltson ki, más szubjektív szempontoknak is érvényesülniük kell. Ahány rajongó, annyiféle kritérium; ugyanolyan személyfüggő, mint a zenei vagy művészeti ízlés, az étel- vagy párválasztás. Ez a tény tükröződik a könyv fizikai és tartalmi terjedelmében is. Egyetlen olyan autó sem szerepel benne, amit valaki valahol ne szeretne a sajátjának tudni és vezetni, talán restaurálni, átérezve a jármű történelmi jelentőségét. Természetesen sok olyan típus is megtalálható, amelyekért elképesztő ajánlatokat tennének a gyűjtők egy-egy árverésen. Talán sokuk kinézetükkel, teljesítményükkel vagy képességeikkel felidéznek bennünk egy-egy időszakot, helyszínt, esetleg utazást. Kivételesen ott lenne a helyük a hírességek csarnokában – mindannyian eljátszották a saját szerepüket az autók hosszú és bonyolult evolúciójában.



„Mindenki Ferrarivezetésről álmodjon; kezdettől fogva ez volt a célom.”

ENZO FERRARI

A klasszikus autók világa elképesztően nagy és változatos. Nem is benzin a mozgatója, hanem a tulajdonosok lelkesedése, akik szenvedélyesen próbálják megmenteni a használati idejükből egyszer és mindenkorra kifutott, pusztulásra ítélt járműveket. Az egész világon több ezer egyéni tulajdonosi klub kötelezi el magát egy márka – vagy akár egy-egy típus – mellett. Ők biztosítják az imádott klasszikus autók restaurálásához és üzemeltetéséhez szükséges támogatást és szakértelmet, de mára a gyártók is egyre jobban becsülik múltjuk ereklyéit.

Restaurálásra általában akkor kerül sor, amikor egy-egy jármű eléri az üzemideje végét. Az autók többségén néhány tulajdonosváltás és pár százezer kilométer megtétele után, töredékáron adnak túl. A környezetvédők számára jó hír, hogy egy átlagos kocsi 85%-ára újrahasznosítás vár. Ám egy életkora és érdeme miatt klasszikusnak számító autónál a szétszedés ideális esetben csak egy új folyamat, a teljes felújítás kezdete.

Minden rajongó arról álmodik, hogy egy szép napon egy klasszikusra bukkan egy pajtában vagy egy lezárt garázsban. A legtöbb adásvételt mégis az online hirdetések vagy az újságok máig élő keres-kínál rovatai hozzák tető alá. A kereskedők és árverések szintén fontos források, de a szükséges pótalkatrészek felkutatása már nehezebb ügy. Rendszerint a személyes kapcsolatok, börzék, klubok és a tágabb környezetből érkező tippek egyvelege szükséges hozzá, meg sok internetes keresés.

Akár régi nagyszériás, akár sportautóról van szó, a felújítás elve egyszerű. A karosszéria nagyjából összeszerelt alkatrészekből áll, így a kocsik darabokra szedhetők. A javításhoz sok egyéb feladat mellett általában egy rakás rozsdát is el kell távolítani, a lakatolás minden restaurálás kulcsfeladata.

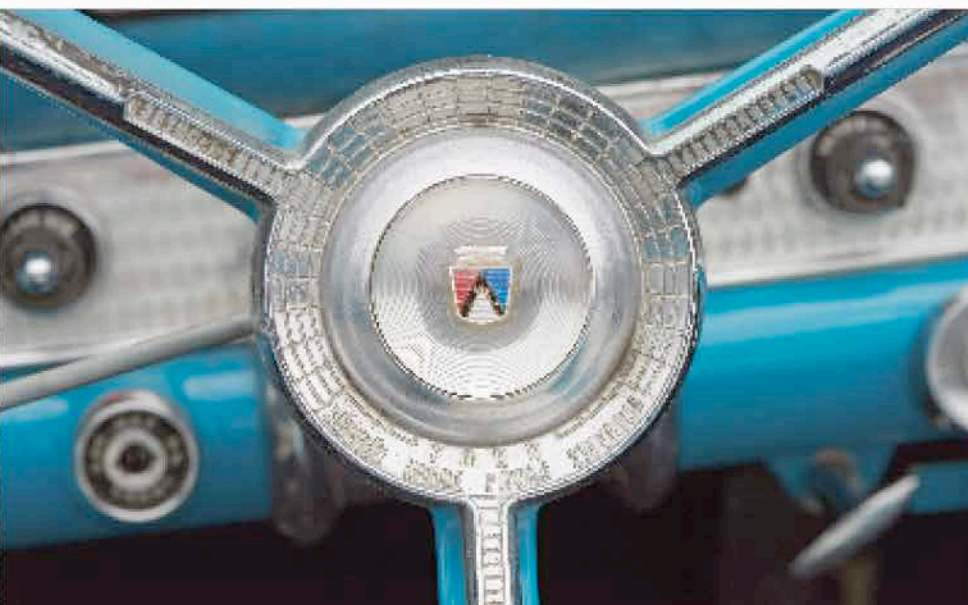
Az önhordó szerkezetű autók – ahol a karosszéria és az alváz egy szerkezeti egység – nehezebb esetek, de megfelelő képzettséggel szépen javíthatók.

Olykor a motor és a váltómű újjáépítése a legnagyobb kihívás. A műszaki beállítottságú tulajdonosok örömmel végzik maguk az efféle feladatokat; a többiek számára egy egész iparág áll rendelkezésre. Csakhogy a legtapasztaltabb szakemberekkel is előfordul, hogy a saját kezükre és szemükre hagyatkozva kell kitanulniuk egy-egy régen elavult – de a maga idejében sok ezerszám gyártott – alkatrész újragyártását.

Az autó újrafényezése megint más képességeket igényel, akár csak a fával és bőrrel végzett munka, az adott korszak visszaidézése még a legjobb antik restaurátoroktól is teljes odafigyelést követel. Szerencsére az öreg autók a legtöbb országban mentesülnek a mai emissziós és biztonsági megkövetések alól, így napjainkban is feltűnhetnek az utakon, gyakorta adómentességet élvezve. Jó eséllyel még a biztosítási díja is alacsony, hiszen a biztosítók tisztában vannak azzal, hogy a klasszikus járművek tulajdonosai hímes tojásként bánnak kincseikkel.

A munka végeztével jön a jutalom, a tulajdonosok általában alig várják, hogy vezethessék és találkozókra vigyék kedvenceiket. Zarándokhelyekként tekintenek az oldtimer kiállításokra, aztán persze ott vannak a *concours d'élégance* jellegű események – ezek a régi vasak számára rendezett szépségversenyek. Igézőek a különböző, akár több országot átszelő autótúrák, és egyre nő az átlagtartó vagy egyéb veteránversenyek népszerűsége is.

GILES CHAPMAN, FŐSZERKESZTŐ





1940-es évek

FELTÁMAD AZ AUTÓIPAR