

2022. augusztus 1295 Ft

100 OLDALON 43 AUTÓ

auto motor sport

autó MAGAZIN



YOUNGTIMER TESZT
BMW M3 E30: MIT TUD MA AZ ÖREG BAJNOK?

300 lóerős sportkocsik

Alpine A110 S

ÖSSZEHASONLÍTÓ TESZT

Porsche 718 Cayman

Audi TTS Coupé



VEZETTÜK ÉS TESZTELTÜK

BMW iX M60 • Citroën C5 Aircross • Mercedes T 180 d
Honda Civic e:HEV 2.0 i-MMD • Lamborghini Huracán Tecnica
Nissan Qashqai 1.5 VC-T e-Power • Volvo V90 Recharge T6



OLDTIMER VS. MODERN
PORSCHE 911 TURBO ÉS 718



OLDTIMERVERSENY
LE MANS CLASSIC



OLDTIMERTÚRA
LANCIA ARDEA



PHEV

ÖSSZEHASONLÍTÓ TESZT KIA SPORTAGE PHEV,
OPEL GRANDLAND HYBRID4, TOYOTA RAV4
PHEV, VOLVO XC40 RECHARGE T5



VILLANY

ÖSSZEHASONLÍTÓ TESZT AUDI Q4 E-TRON,
HYUNDAI IONIQ 5, MERCEDES EQA,
RENAULT MEGANE E-TECH

3 nap a veterán

Minden jó, ha a vége jó – tartja a mondás. De előfordul olyan eset is, amikor a vége nem jó, de mégis minden jó. Például ilyennek sikeredett a mi első valódi veterán autós túránk is a Lancia Ardeával. Hogy mi is az az Ardea, hogy hogyan került hozzánk, és merre jártunk vele? Már mesélem is...

Kezdjük a végével, ami nem jó: nem sikerült teljesítenünk a GP Bordino nevezetű veterán autós túra teljes távját. Egy kanyar előtti lassításnál a fékpedál minimális ellenállással közelített a padlóhoz. Szerencsére enyhe emelkedőn, egy faluban, pár száz méter után jött is egy közért, így nem volt gond óvatosan eleveckélni annak parkolójáig. Elszállt a főfékhenger, egykörös, úgyhogy számunkra a Bordino – az finit.

És akkor jöjjön az eleje is!

Kell végre egy veterán autó! Kriszta jelezte ki a célt, ugyanis nálunk fordítva

mennek a dolgok, itt ő, a nő az autó-mániákus (haha). Szóval, veterán. – De nem ám olyan zöldségesmerci meg olasz sportmoszkvics, amiket te állandóan csodálsz (entschuldigung W114, perdonami Giulia), hanem valami valódi. Tudod, olyan poirots. Rendes sárhányókkal, magas hűtőmaszkkal. De neked nem kell agyálnod, én már ki is találtam, te csak szerezd meg. A neve: Lancia Ardea. – Világos beszéd, nemde? Ám legyen! A Subitón van néhány hirdetés, egyik-másik akár még jó is lehet, de egyik sem az az ezkell-vilámcsapás. Inkább körülnézünk a padovai börzén. Akad tán kettő, frissen



Különleges figurák különleges autókkal: Chenard Walcker



paradicsomban

nyakon öntve modern festékekkel, jó drágán – mi nem ezeket keressük. De régebbi Padováról derengett az emlék, hogy rendszeres kiállító az Ardea Club. Majd ők segítenek. Maurizio, a klub elnöke meghallgat, majd fogja a mobilt: Luigi, árulod még az Ardeát? Itt van egy kedves magyar pár... Még

Sok autót hölgyek vezettek, akiket külön is értékelték a versenyen



aznap kapunk mélen pár tucat Mb-nyi fotót, amelyekről jól kivehető az autó állapota. Mindene eredeti, ha javították is a fényezést, azt nagyon régen tették, friss műszaki vizsga. Pont, amelyet szeretnénk. Úgyhogy találkozzunk kedden Genovában. Perfetto. Így még útba tudjuk ejteni a Subito legkecsegtetőbb ajánlatát is Milanóban. Fura olasz szokás szerint egy lakóház átjárókapuja mögötti lejtő vezet a teremgarázshoz, ami egyben szerviz is. Áll bent rengeteg izgis autó, köztük az Ardea. Eredeti, egységes állapot, kicsit nehezen, de csak beindul, füstölget persze... Nem is rossz. De már 3. széria, a nagy hátsó ablakos. Márpedig az Ardea legvonzóbb részlete a bogárháta a két kis hátsó ablakkal, köztük egy gerincvonallal.

Másnap Genova. Luigi frissnyugdíjas, szimpatikus fickó. Felnyitja a garázsajtót, amely alól ránk kacsint az Ardea perverz kis dupla hátsó ablakával. 2. széria, tehát már 12 voltos,

és van csomagterfedele. Persze, hideg fejjel átgondolva a 3. széria lenne jobb az ötfokozatú váltóval (a világ első ilyen szériakocsija!), de az a hátsó ablak... Részünkről első látásra eldőlt a dolog. Megalkudtunk. Azaz, Luigi bemérte, mennyit tudunk fizetni, és mi rábólintottunk. Később elmondta, számára fontosabb volt néhány ezer eurónál, hogy olyanokhoz kerüljön az Ardea, akik hozzá hasonlóan imádni fogják. Abban is megegyeztünk, hogy az idei nyárig maradhat nála az autó.

És hol avassuk fel az Ardeát? Első gondolatunk persze a MilleMiglia. Amivel viszont van egy-két kis bibi. Például méregdrága a nevezés. És négy nap alatt le kell nyomni 1600 kilométert, ami egy 28 lóerős, 75 éves kisautóval nem biztos, hogy maga a dolce vita. És akkora a túljelentkezés, hogy földi halandó amúgy is csak a várólistára kerülhet fel. De létezik annyi más, jobbnál jobb olasz túra meg találkozó. Például a GP Bordino,





egy veterán autós túra néhány átlagtartó próbával. Alessandria, a rajtja nincs 100 kilométerre Genovától, úgy 300 km a táv, és szép az útvonal. Ideális.

De indulás előtt még fel kell szelnelem a tavaszi próbaúton leszakadt kipufogót, az Ádám leszabta gumikkal. Genovát nem könnyű elhagyni, a tengerszintről ezerméteres hegyek közé kapaszkodik fel az út. És rajta szegény Ardea, aki nagyon meg lehet lepve, hiszen évtizedek óta nem látott esőt, most meg szakad. Az ablaktörői jelképek.

Alessandria belvárosában már áll a bál, zene, tánc. Az eső elállt, az érkező résztvevőket ováció fogadja. Fergeteges hangulatot produkálnak az olaszok. Felragasztjuk a rajtszámokat, letisztogatjuk az Ardeát, és elvegyülünk a buliban.

**Hatalmas élmény
izgalmas
veteránok
között autózni.
Állt a bál**

**Egy 1950-es,
Topolino alapú,
és egy Panhard
motoros
Deutsch &
Bonnet HBR 5
versenyautó**

**Hiába a felirat,
nem Miki Biasion
vezette a Ferrari
250 MM-et**



Bordino és Lombardi

■ A GP Bordino honlapjának címe pboardino, először arra gyanakodtam, az olaszok lefelejtették az elejéről a G betűt. Persze, ekkora bakira csak ritkán képesek, valójában a versenyt (és a megrendező veterán autós klubot) Pietro Bordino autóversenyzőről nevezték el. Bordino pályafutását 17 évesen Vincenzo Lancia versenyszerelőjeként kezdte, abban a korszakban, amikor a szerelők még a versenyautóban végigautózták a futamokat. Később maga is versenyzőnek állt, a korszak legjobbjai közé számított, megnyerte az 1922-es Olasz nagydíjat, és indult az Indy 500-on is. Az 1928-as Alessandriai nagydíjra készülve tréningezés közben szenvedett halálos balesetet a város közelében. A túra betétfutamát pedig Lele Lombardi emlékének szentelték, a Formula-1-ben is versenyző hölgy szülővárosában startol el a mezőny. Lombardi 1974-től vett részt 12 F-1-futamon, az 1975-ös Spanyol nagydíjon elért 6. helyezéssel mind a mai napig ő az egyetlen női versenyző, aki pontot tudott szerezni a kategóriában.



A közkeletű vélekedéssel ellentétben az olaszok meglepően jó szervezők. Mindenre gondolnak, és figyelembe veszik az emberi természetet, elég időt kalkulálnak be. Azután nem görcsölnek a program percre pontos betartásával, semmi stressz, semmi kapkodás, mégis flottul mennek a dolgok.

A 62 részt vevő autót felesleges, és amúgy is lehetetlen egyesével felsorolni. A mezőnynek egy részét az ilyen versenyeken megszokott autók adták, Alfa Giulietta meg mindenféle Fiat Spiderek, MG-k, Triumphok, Jaguarok... Na, de, a másik fele! Valami elképesztő versenyautó-ritkaságok, még a századelőről is. Én még soha nem hallottam például a Benjamin vagy a Chenard Walcker márkákról. A három Bugattit persze azért sikerült felismernem, sőt, a vacsoráról a szállásunk felé egyiküket követve robogtunk a keskeny hegyi úton a piemonti éjszakában – életre szóló élmény az a látvány, az a soros nyolchengeres,

Beleszámított a pontversenybe a résztvevők korhű öltözete is





230 km/óra
a 23 példányban
épült
Maserati 150S
végsebessége



kompresszoros, nyílt kipufogós hangverseny, azok az illatok.

A fergeteges versenyautók sorát gazdagította az 1953-as Ferrari 250 MM is, rajta Miki Biasion neve pilótaként. De az autót mégsem ő vezette, sofőrje felvilágosított, hogy Miki csak a MilleMigliára kapta kölcsön (az egyébként milliós értékű) versenyautót (tőle?). És, hogy kicsoda ő? Mindegy is. Ha ő maga nem, a Google elárulta: számtalan vállalkozása között van a trieszti gyümölcskikötő, meg vagy 4000 km autópálya. És ha már így belejöttem a nyomozásba, az érdekesebb figurákról megtudtam, hogy két sebész is van köztük, az egyikük Milánóban plasztikai, másikuk Zürichben visz magánpraxist. Viszont egy arisztokratikus úrral is volt szerencsénk megismerkedni, méltóságteljes viselkedése dacára is meglepett, amit róla megtudtam: már az 1400-as években a Doria és a Grimaldi mellett Genova legjelentősebb famíliája, több dózsét is adtak

a köztársaságnak. Vagy úgy. És a másik véglet? Ez az igazi meglepetés. Magyar beszédünket meghallva egy svájci Fiat Spiderből gyakorlatilag kikapultalt egy fiatal srác. Magyarok? És elmesélte. Egy dél-alföldi városból került ki Svájcba hentesként, és megismerkedett a Fiatot vezető lánnyal. Csak a Google Translate segítségével tudtak kommunikálni, mégis összejöttek. A család pedig elfogadta. Ja, a szülők is itt vannak azzal a sportkocsival, a nevét nem bírom megjegyezni (Maserati 3500 GTI Vignale). Aranyos emberek. A lány egyébként állatorvos, kutató, meg képviselő. – Na, barátaim, mi meg már nem hiszünk a tündérmesékben?

De miért is keresnénk a mesékben a vigaszt, ameddig van lehetőségünk a valóságban is ilyen csodálatos élményeket szerezni, mint amilyen a GP Bordino paradicsomi három napja volt.

Szöveg és fotók: Kiss Ferenc



Lancia Ardea (1939–1953)

■ Az 1937-ben bemutatott, szélcsatornában optimalizált karosszériájával és igényes műszaki megoldásaival igen modernnek számító Aprilia után 1939-től egy kisebb modellel egészült ki a Lancia kínálata. Az Aprilia B oszlop nélküli karosszériáját tíz százalékkal lekicsinyítették, így született meg az Ardea. Műszaki csemegéi a Lanciák sajátos csúszó oszlopos független első felfüggesztése és az OHC vezérlésű, mindössze 903 cm³-es V4-es motor. Bár a 19°54'-es hengersizög annyira kicsiny, hogy a blokk alig különbözik egy sornegyestől, csupán a hengerek kissé oldalra döntve helyezkednek el, és persze különleges a főtengely konstrukciója is. 1941-ig még 3000 példány sem készült a modellből, az ekkor bevetett, kissé módosított 2. széria gyártása pedig igazából csak a háború után indulhatott be. A típus az 1949-ben bemutatott 3. szériával, az első ötsebességes váltóval készült sorozatgyártású autóként került be az autós történelem nagykönyvébe.

MŰSZAKI ADATOK

Lancia	Ardea
Hengerelrendezés/hengersizög	V4 19°54'
Hengerűrtartalom	cm ³ 903
Teljesítmény	kW (LE) 1/min 20 (28,8) 4600
Nyomaték max.	Nm 1/min 54 /2350
Hossz. x szél. x mag.	mm 3615 x 1380 x 1430
Tengelytávolság	mm 2440
Saját tömeg	kg 780
Gyorsulás 0–100 km/h	s n.a.
Legnagyobb sebesség	km/h 105
Fogyasztás	l/100 km 7,5-8



A Benjamin nevezetű autó utasa nem ok nélkül ilyen arisztokratikus...