

# Veterán

AUTÓ ÉS MOTOR

**Opel Diplomat  
A V8 Coupé**



## Amerikai szívvvel

**Harley-Davidson  
WLD Special Solo**

A harmincas  
évek hőse



Jó ötlet volt

**Benelli  
Tornado 650**



**Lada  
2105-ös  
sorozat**

Kockáról  
kockára

# Három nap a veterán



Írta: Kiss Ferenc

**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...**

**K**ezdjük a végével, ami nem jó: nem sikerült teljesíteniünk 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 eleveikélni annak parkolójáig. Elszállt a főfék-henger, egykörös, úgyhogy számunkra a Bordino – az finito.

**És akkor jöjjön az eleje is!**

Kell végre egy veterán autó! Kriszta jelölte ki a célt, ugyanis nálunk fordítva mennek a dolgok, itt ő, a nő az autómániákus (haha). Szóval, veterán. – De nem ám olyan zöldsegesmerci meg olasz sportmoszkvics, amiket te állandóan csodálsz (entschuldigung W114, perdonami Giulia), hanem valami valódi. Tudod, olyan piroit-s. Ren-

des sárhányókkal, magas hűtőmaszkkal. De neked nem kell agyalnod, 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-villámcsapás. Inkább körülnézünk a padovai börzén. Akad tán



Különleges figurák különleges autókkal:  
Chenard Walcker



# paradicsomban

kettő, frissen nyakon öntve modern festékel, 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 mobil: Luigi, árulod még az Ardeát? Itt van egy kedves magyar pár... Még aznap kapunk mélen



Sok autót hölgyek vezettek, akiket külön is értékelték a versenyen

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 találkozunk kedden Genovában. Perfetto. Így még útba tudjuk ejteni a Subito legkeveset emlegetett ajánlatát is Milánóban. Fura olasz szokás szerint egy lakóház átjárókapuja mögötti lejtő vezet a teremgarázshoz, ami egyben szervíz 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 fejlel 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 bemérete, 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 meg egyeztünk, hogy az idei nyárig maradhat nála az autó.

És hol avassuk fel az Ardeát? Első gondolatunk persze a Mille Miglia. 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





Hatalmas élmény izgalmas veteránok között autózni. Állt a bál



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 szerelnem a tavaszi próbaúton leszakadt kipufogót, az Ádám leszabta gumikkal. Genovát nem könnyű elhagyni, a tengerszintről ezerméteres hegyek közé kapaszkodik fel az

## Bordino és Lombardi

A GP Bordino honlapjának címe pbordino, 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 Lella 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.

út. És rajta szegény Ardea, aki nagyon meg lehet lepve, hiszen évtizedek óta nem látott esőt, most meg szakad. Az ablaktörői jelképesek.

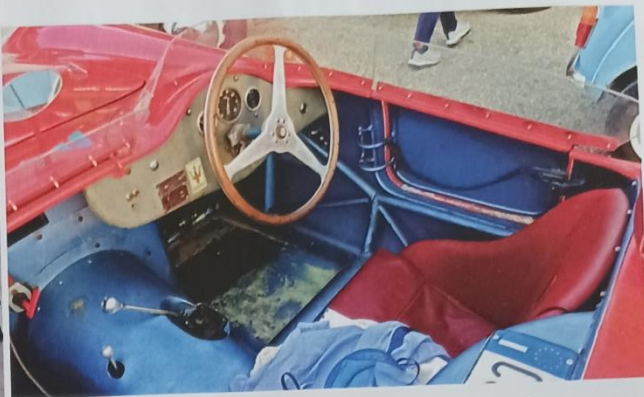
Alessandria belvárosában már áll a bál, zene, tánc. Az eső állt, az érkező résztvevőket ováció fogadja. Fergeteges hangulatot produkálnak az olaszok. Felragasztjuk a rajtszámokat, letisztogatjuk az Ardeát, és elvegyülünk a buliban.

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, komplex, nyílt kipufogós hangverseny, azok az illatok.



Beleszámított a pontversenybe a résztvevők korhű öltöze is

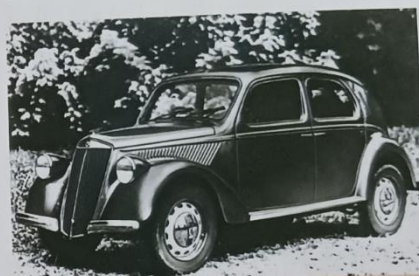


230 km/óra a 23 példányban épült Maserati 150S végsebessége

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 vizs 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 familiája, 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. ●



## 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 kínálat. Az Aprilia B oszlop nélküli karosszériáját tíz százalékkal lekicsinyítették, így született meg az Ardea. Műszaki csemegéi a Lanciák sajátos csúszo oszlopos független első felfüggesztése és az OHC-vezérlésű, mindössze 903 cm<sup>3</sup>-es V4-es motor. Bár a 19°54'-es hengersizög annyira kicsiny, hogy a blokk alig különbözik egy sornégyestől, 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 ötfokozatú váltóval készült sorozatgyártású autóként került be az autós történelem nagykönyvébe.



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