

LELETMENTÉS

Puch S4 (1936)

Újpesti iparos

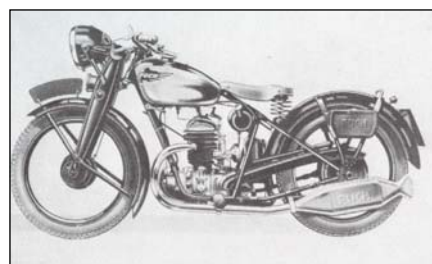


hagyatéék

*A harmincas években a Puch gazdag kínálatából az S4 nyújtotta a józanság és a vadság legjobb kombinációját. Sokan versenyeztek a típussal, akadt, aki ázsiai túrára használta, de a többség csak nyűtte, csak nyűtte. Egy romjaiból felépült túlélőt mutat be Ocskay Zoltán.
Fotó: Papp Zoltán.*



Hrubos János, a nagybácsi a Puch 250 L típuson



Prospektuskép az 1936-os S4-ről

Közhely, hogy semmi új nincs a nap alatt, és ez a gazdasági válságra is igaz, mármint az sem új keletű dolog nálunk. A harmincas évek elején például éppen úgy visszaesett a motorkerékpár-eladás, mint mostanában. A sanyarú helyzet ellenében az állam akkor a terhek csökkentésével próbálkozott, 1934-ben eltörölték a luxusadót. Az intézkedés rögtön éreztette kedvező hatását, fellendültek az eladások.

Az értékesítési listák első helyét stabilan uralta az osztrák Puch gyár, 1934-ben közel 250 új motorkerékpárt adott el Magyarországon, és majd minden második a grazi cég terméke volt. „Puch a márka, Puch vezet” – szölt a reklámversike első sora, és nem volt ebben semmi túlzás. A dominancia megmaradt egészen a világháború első időszakáig, utána pedig már semmilyen motorkereskedelmi statisztikának nem volt jelentősége.

A Puch gépeket mintha csak a magyar utakra tervezték volna. Erősek és strapabíróak, egyszerűek, könnyen kezelhetők, ugyanakkor megbízhatóak voltak. Sokat számított a kereskedelmi háttér kiépítettsége, az importőr, a Steyr-Daimler-Puch Művek Magyar Kereskedelmi Rt. Budapesten, a Lehel út 25.-ben rendezte be központját, jól felszerelt szervizzel. Elegáns bemutatótermék volt a Váci utca és a Vörösmarty tér sarkán, ahol a Puch motorok és a Steyr kocsik kínálatát csodál-

hatták meg az érdeklődők. A Lehel úti műhelyben egy ideig Koenig Rudolf volt az üzemvezető, aki 1935-ben a Dessewffy utca 26. alatt nyitott műhelyt és alkatrészraktárt, a háború után pedig a VI. kerületi Jókai utcában tartott fenn motorszerelő műhelyt és emlékezetes cikksorozatban okította az olvasókat az Autó-Motorban. A harmincas évek derekán Budapesten Pajor Imre is árusított új Puch motorokat a Jókai utca 28.-ban, és voltak viszonteladók a vidéki nagyvárosokban is, Szegeden például Markovits Szilárd vette át a körzetképviselést 1935-ben. „A néhány év előtt még felette sovány Puch gyártási program az utóbbi időben erőteljesen bővült, amíg a húszas években egy, legfeljebb két különböző modell képviselte a gyár munkaprogramját, addig ma már nem kevesebb, mint öt merőben különböző Puch modell között válogathat a motorsport ínyence. Minden igénynek, minden pénztárcának megfelelő modellel szolgál a Puch, a széria kivételű, normál 250-es túramotortól a négyhengeres, ötszáz, négysebességű túramodellig” – írta az Autó-Motor 1934. április elseji számában. És a lendület nem hagyott alább, ebben az évben két új változat jelent meg: az 500-as és a 250-es négyfokozatú váltóval. (A nyomda ördöge akkoriban sem kímélte az újságokat, az 1934-es Puch modelleket bemutató cikk alcíme így jelent meg: „A sláger: a 250-es és 500-as légsebességű!”)

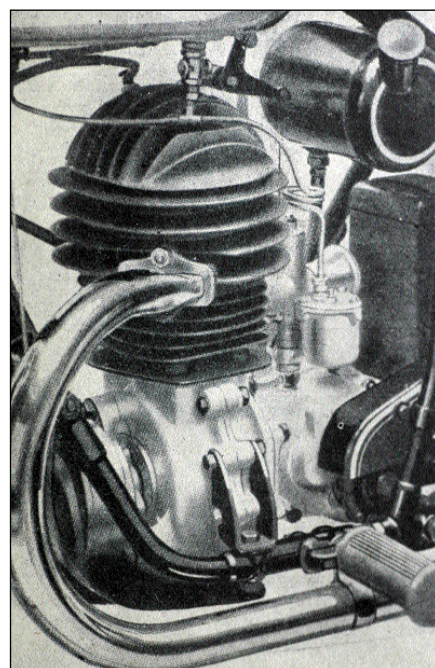
S mint sport

Bennünket most a négyfokozatú váltóval szerelt 250-es modell érdekel, az S4, amelynek elnevezésében az S betű a sport szóra utal, a szám

Újpesti iparoshagyaték



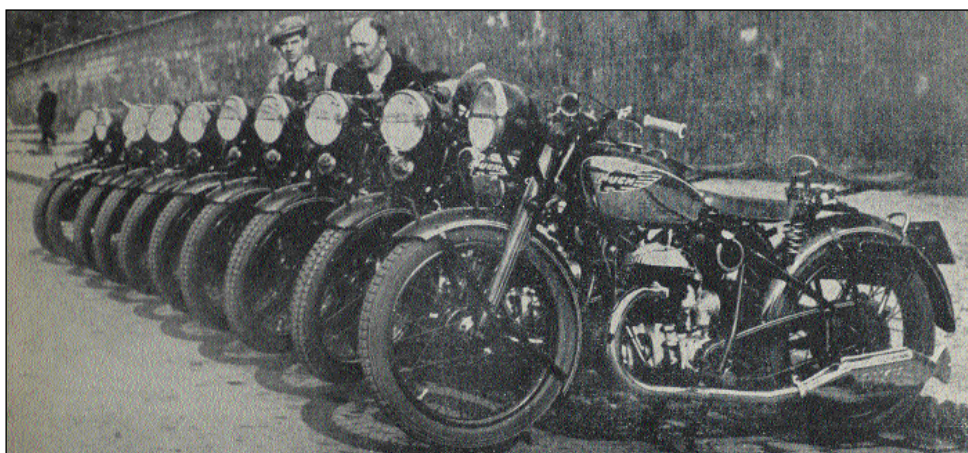
Kozma Endre célba ér a KAC futárversenyén (Fotó: Autó-Motor)



Kezdetben félkör alakú volt hengerfeje



Több darabból áll össze a váz



Forgalomba helyezési hatósági vizsgára váró S4-esek Budapesten, a Mosonyi utcában 1935-ben

örökölte, de ezt 1935-re lemezvillára cserélték. Az „egyszerű” 250-es Puch 8 lóerős volt, az S4 10,5 lóerős, ami nagy különbség, és ezt a teljesítménynövekedést jól hasznosíthatóvá tette a négy váltófokozat.

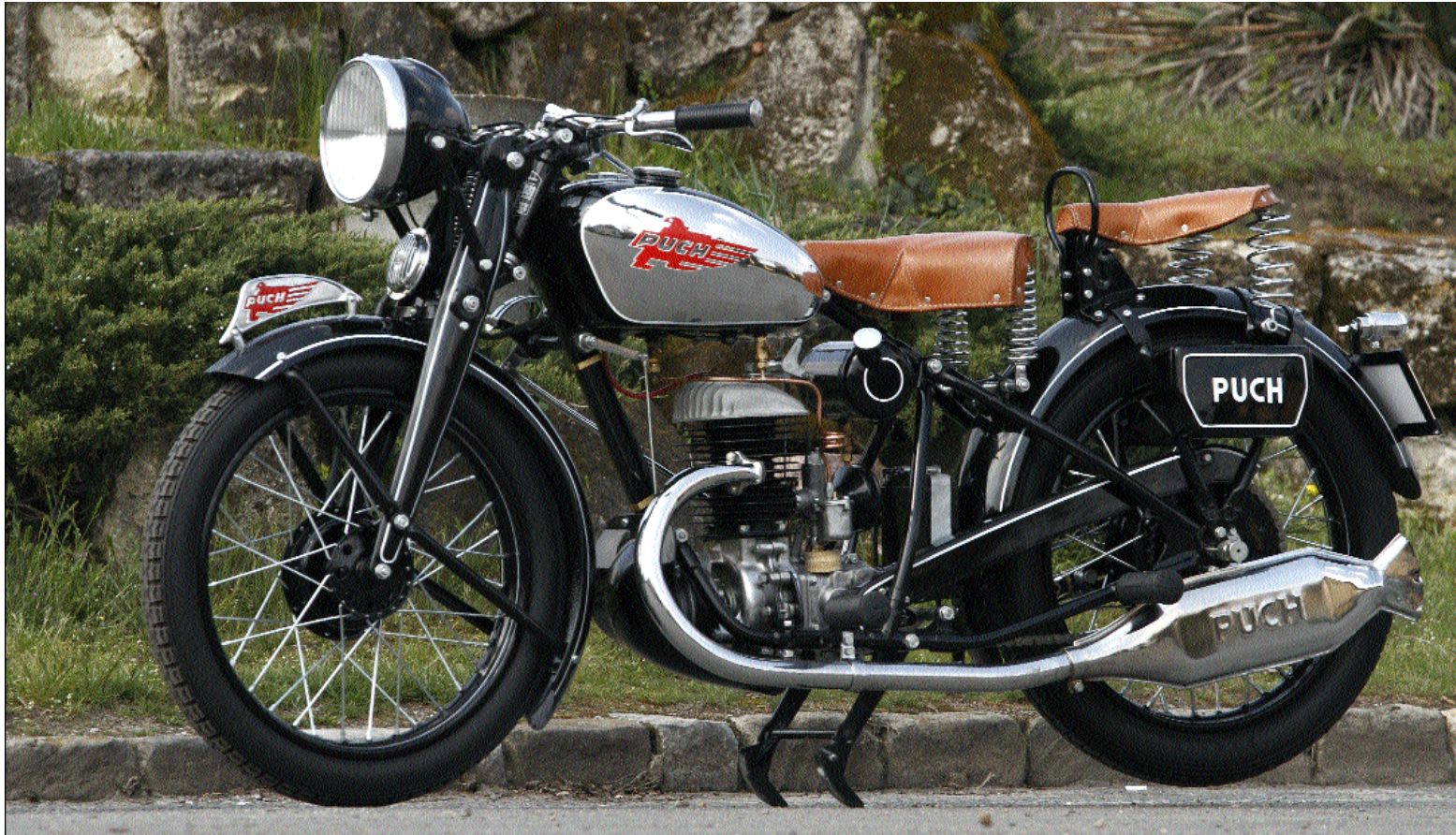
Az újdonságból hamarosan számos érkezett Magyarországra, jellemző módon a szaklapok Puch-hirdetéseiben alig-alig bukkan fel az S4, okkal feltételezhetjük tehát, hogy a leszállított gépek raktárról elkeltek. A kor egyik legsikeresebb magyar versenyzője, Kozma Endre is ilyen Puchra ült a túraversenyeken. Ő nyerte S4-esével a KAC 1935-ös 430 kilométeres versenyét, s mögötte márka- és típusársak sorakoztak, a 250-es kategória első négy helyén. Puch S4-gyel versenyzett a harmincas évek másik magyar menője, Lukavecz Ferenc is, aki 1934-ben

rajthoz állt a Nemzetközi Hatnapos Triálon (ISDT), és a Bajor-Alpokban futott versenyen bronzérmes szerzett. 12 perces büntetését az illetéktelen kezek által eltávolított útjelző tábla miatti eltévedés okozta. (A másik magyar, az 500-as Gilerán induló Martinek István beázott gyújtás miatt kiállt.) 1935-ben Lukavecz újra próbálkozott, ezúttal még nagyobb sikerrel, mert aranyérmet nyert. Martinek bronzérmes, az ugyancsak próbálkozó Kozma kéthengeres Zündappjával karambolozott és kiállni kényszerült. Lukavecz 1936-ban egy széria S4-essel megnyerte a Frontharcos Túraút 24 órás 1200 kilométeres futamát és az FTC futárversenyét.

Ezek a sportsikerek bizonyítják, hogy az S4 kiforrott, jó konstrukció volt. Motorja Giovanni Marcellino 1923-as ikerdugattyús, egyhengeres

Dinamó és akkumulátorgyújtás – modern megoldás 1936-ban

pedig a váltófokozatokra. A harmincas években a legtöbb autó és motorkerékpár mechanikus váltóműve háromfokozatú volt, a negyedik fokozat olyan elementáris szenzáció lett, mint a nyolcvanas évek autói esetében az ötödik fokozat. Az S4 a rövid életű SL fejlesztett változatának nevezhető, elsősorban a motor és a váltó tekintetében volt köztük különbség. Az S4 az SL csővilláját



1936-tól használták a halfarkas hangtompítót. Ausztriában megvásárolható az utángyártott



A tank mindkét felébe benzin kerül. Szétbontották a krómozás előtt



A váltókar mellett az előgyújtás-szabályzó kis karja

konstrukcióján alapul, a fejlesztés az S4 esetében könnyűfém hengervejt és nagy hűtőbordás hengert jelent. A váz egyszerű, de jó anyagból és átgondoltan készült, a két részből álló, dúsan krómozott benzintank ismét a praktikum és az esztétikum együtt járása. Az összes részelem áttekintése helyett nézzük meg a kezelőkarokat a kormányon, ez valóságos összefoglalása a Puch-filozófiának: a kuplung- és a fékkar azonos, éppen csak megfordítva tették fel a jobb oldalra, így a rögzítő csavar feje is lefelé került. Ez esetben a szépség másodlagos lett a hasznosság mögött.

Műhelytörténet

Tábori Ferenc már a technikai évei alatt motorkerékpárokat javított, Albertirsán, ahol laktak, a helybéli gépeit gondozta. A rokonságban mindenki maszek volt – még a nagynéni is műszerésmester lett, így érthetően ő is az önállósodás felé törekedett. 1970-ben költözött Budapestre. Egy vasúti járműjavító üzemben dolgozott, amit maig nagyszerű iskolának tart. Akkoriban már létezett a Templom utcai műhely, nagybátyjának özvegye nevében folyt benne kerékpárjavítás, csavargyártás. A nagybácsi fia emigrált, a segéd megbetegedett, a nagynéni felajánlotta unokaöccsének a műhelyt. Eleinte esténként járt oda dolgozni, de amikor 1974-ben a néni meghalt, övé lett a műhely. Mestervizsgát tett, s ahogy munkához látott, előtérbe került a motorkerékpár. Fokozatosan megszüntette a kerékpárjavítást, jókor, mert kezdődött a Simson-divat. A Tábori-műhely a Simsonok révén lett országos hírvé. Készítettek elektronikus gyújtást, elektronikus fordulattmérőt, a gyárat megelőzve ötfokozatú váltót, 70, 90, 100 cm³-es hengereket, gyártottak oldalcsomagtartót, oldaltámaszt stb. A postás mindennap kötegni levelet adott be a műhelybe, mert akkoriban levélben rendeltek az emberek, utánvéttel. Az email és a gyorsposta természetesen ismeretlen fogalmak voltak. Időközben felnőtt fia, az ifjabb Ferenc is bekapcsolódott a munkába, az ő dolga inkább a kereskedelem, az anyagbeszerzés és az értékesítés, Tábori Ferenc a motorok, a munkapad mellett érzi jól magát.



Néhány részlet változott az évek során, ezeket a gyár gondosan rögzítette, így tudható, hogy az első gépek benzintartályán alkalmazott fehér blokkbetűs Puch felirat 1935-ben változott vörös sásra, 1936-ban vezették be a halfarkas hangtompítót Puch felirattal. Az első szériák bőrnycgét 1935-ben guminyereg váltotta fel. Eleinte Bosch fényszóróval szállították az S4-eseket, majd a 81601-es motor-

számtól Siemens reflektorok kerültek a lemezvilla fölé. A csikozás kezdetben csak fehér, 1935-től 10 mm széles vörös és 2 mm fehér csík került a felnikre, az olajtartályra, a sárvédőkre, a villára és a láncvédőre. A háborús idők közeledtével a gyártást igyekeztek olcsóbbá tenni, és tipizált alkatrészeket használtak, átvették a 350 GS első villáját és szerzőszámdobozát.

Újpesti iparoshagyaték

Műszaki adatok Puch S4 (1936)

Motor. Kétdugattyús, kétütemű, léghűtéses. Könnyűfém hengerfej. A főtengegy a motorkerékpár hossztengegyére merőlegesen forog. Furat 45 mm, löket 78 mm, összlökettérfogat 248 cm³. Legnagyobb teljesítmény 10,5 LE, 4100/min. Megszakítós gyújtás. Akkumulátor 6 V, 7 Ah. 30/50 W teljesítményű Milles dinamó. Puch karburátor. Olajpumpás olajozás, meghajtás a sebességváltóról.

Erőátvitel. Négyfokozatú, kézi kapcsolású váltómű (1936-tól lábkapcsolással is rendelhető). Lamellás tengelykapcsoló a hátsó kerékagyban, mechanikus rásegítővel (3 réz-, 2 acéllamella). A motor és a váltó között ferde fogazású kúpfogaskerekes kapcsolat, a váltó és a kuplung között lánchajtás.

Felépítés. Acélső váz, préselt lemezből készült első villa. Két félből álló benzintartály, merev hátsókerék-beépítés. 36 küllős kerekek, gumiméret 3,50-19. A benzintartály 13 literes.

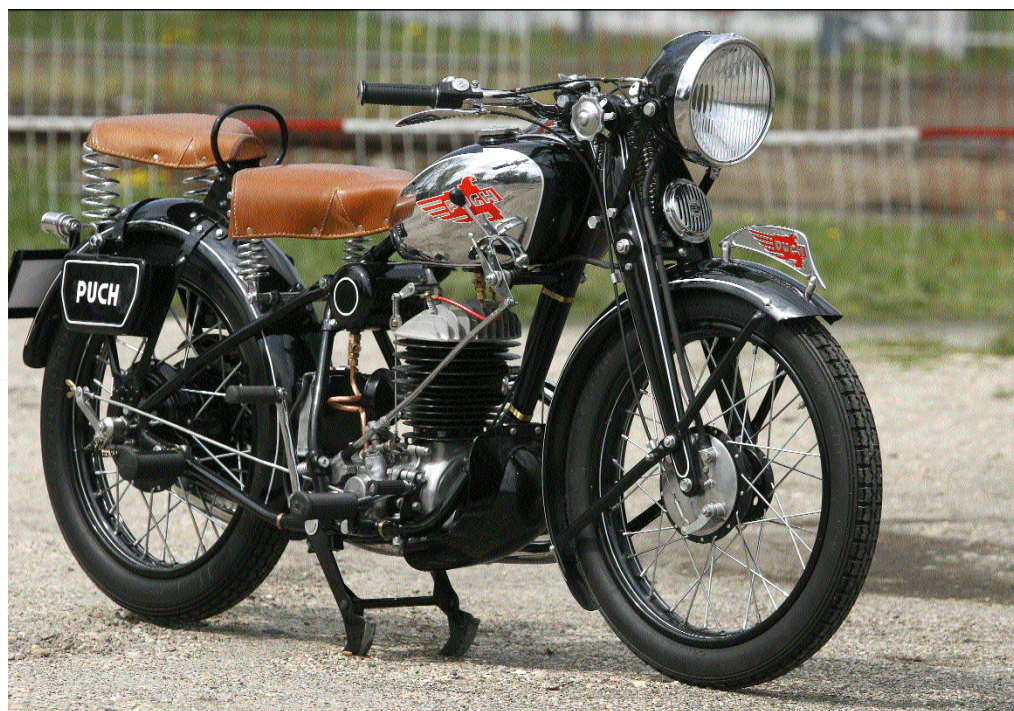
Méreték, tömeg. Hosszúság 2000 mm, szélesség 800 mm, magasság 1000 mm. Tengelytáv 1315 mm, szabad magasság 115 mm, nyeregmagasság 680 mm. Saját tömeg 128 kg.

Menettulajdonságok. Legnagyobb sebesség 110 km/h. Átlagos tüzelőanyag-fogyasztás 2,8–3,1 l/100 km, olajfogyasztás 0,25 l/100 km.

Gyártási idő: 1934–1942.

1938-ig 7600 darab készült, a későbbi szám ismeretlen.

A bemutatott modell motorszáma 88677.



Mérges bika benyomását kelti a motor a hatalmas fényezésnek köszönhetően

A motorozást 1958-ban kezdte Tábori Ferenc, 100-as, „betekerős” Sachs nyergében. Aztán jöttek a Simsonok, a 125-ös, 250-es Csepelek, Pannóniak, 350-es Jawa, Izs. Utolsó ifjúkori motorja egy Triumph T100C volt. Amikor megszületett a fia, autót vettek, kis kerékű Wartburgot 1969-ben. A Triumph T100C-t Budapesten vette, állítólag a Postás Motorszakosztály versenymotorja volt. A 42 lóerős 500-as motorban alumínium hajtókarok forogtak, váltójának első fokozata olyan hosszú volt, hogy százas tempót is mehetett vele teljesen kiforgatva. A jármű sorsáról semmit sem tud, minden információt örömmel venne.



Bowdennel működik a biluxkapcsoló

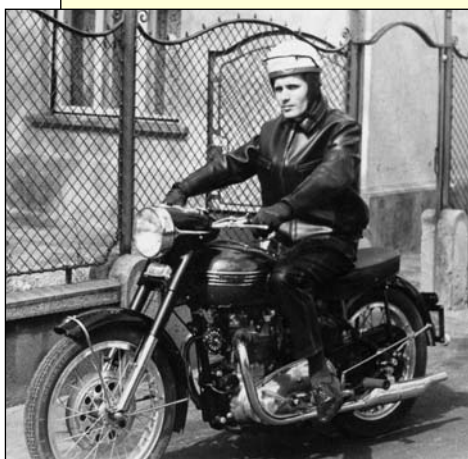
Az S4-est Európa számos országában árusították, Németországban is. A Das Motorrad című német lap munkatársai 1935-ben összevetette az S4 teljesítményét a felülselepeelt angol motorokéval, és azt tapasztalták, hogy a teljesítmény közel azonos, sőt a BSA Blue Starral szemben például kissé a Puch javára billen a mérleg nyelve. Jól szerepelt az S4 a hegymászópróbán is, 28 százalékos emelkedőn második fokozatban 30 km/h átlagot teljesített.

Téli unaloműző

Ausztriában még az ötvenes években is sok közlekedett ezekből a strapabíró kétüteműekből, és nem volt ez másként Magyarországon sem. Aztán sorban eltűntek, és érdekes módon veterán motorként sem tért vissza közülük anynyi, mint amennyi az eredeti állomány alapján várható lett volna. Logikus magyarázat csak az lehet,

hogy a végletekig elhasználták a forgalomban maradt példányokat, így felújításuk legtöbb esetben reménytelennek bizonyult.

Nem így Tábori Ferenc S4-ese, amely eredetileg egy újpesti mesteremberé, Melczer Edéé volt. Tőle egy iparostárs vásárolta meg, aki azonban kiköltözött Skóciába a fiához. A nagy utazás előtt úgy határozott, Puch motorkerékpárját az újpesti Templom utca 3. alatt műhellyel rendelkező Tábori Ferencre bízta. Tudta ugyan, hogy a precíz motorszerelő mesternél jobb gazdára nem számíthat, de azt ő sem sejtette, milyen jó talajba hullik a mag. Tábori Ferenc anyai nagybátyjának, Hrubos Jánosnak hasonló Puchja volt, háromsebességes 250 L modell. Zsenge korában Tábori Ferenc gyakran tologatta a rokon gyerekekkel a nagybácsi motorját az udvaron (szerencsére soha nem indult be). Hrubos Jánosról e helyütt csupán annyit – remélhetően egyszer





Erős motor, pontos váltó, nyeregrugókra bízott kényelem – meglepően fürge a 10,5 lóerős 250-es.

közreadhatjuk fordulatokban gazdag életének történetét –, hogy tekintélyes kerékpárizeme volt Újpesten. Kerékpárizetének kirakata előtt sokszor álltak csoportokban a környék srácái, néha feltűnt közöttük Szabó Andor és Kurucz György is, a későbbi idők motorversenyző sztárjai. A háború után Hrubos János öccse, Ferenc Angliába költözött, és folytatta itthon megkezdett motorversenyzői pályafutását. Ma még nem ismert okokból Franz (Frank) Pados néven állt rajthoz 1949-ben a Clubman TT-n. Tizenhatodik helyen végzett Douglas gépén a Man-szigeten.

Vízer József motorja – mert így hívták a derék műbútorasztalost, aki az S4-est Tábori Ferencre hagyományozta – csupa rozsdá volt. Szétszedve, darabokban került át a Templom utcai műhelybe. Jó környezet fogadta, a Tábori-féle szerviz évtizedek óta kétütemű motorkerékpárok javításával, tuningolásával foglalkozik. Afféle tartalék munka lett belőle, ha éppen adódott némi üresjárat a műhelyben, jobbra télen, akkor vette elő Tábori Ferenc vagy a segédei, Madarász Ignác és Láng András. „Nagyon precízen és nagy egyetértésben csináltuk” – két év alatt készültek el vele. Felújították a főtenelyt, pótolták a hiányzó apróbb alkatrészeket, hengerfúrás, új dugattyúk, új csapágyak tették teljessé a motorgenerált. Néhány részegységből tartalékkal rendelkeztek, ami szerencse, így a váltó például három berendezés legjobb elemeiből állhatott össze. Hiányzott a fényváltó kapcsoló a lámpafejéből, olajtartályt nem sikerült szerezni, ezt ugyanúgy el kellett készíteni minta után, mint a kartervédő lemezt. A Veigel sebességmérő bronzból készült meghajtó csigája



Ezen a motoron Siemens gyártmányú volt a lámpa, Bosch a kürt

reménytelenül rossz állapotban volt, egy ötös-ékszerész ezüsttel kiforrasztotta, és így lehetett a fogazást újra kidolgozni. Most már jelez a mutató. Utolsó fázisként légmentesen záró takaró készült a Puch S4-eshez. Ha nem érkeznek kíváncsiskodó újságírók, alatta pihen a motor.

Pattogó robogás

Most azonban nem a pihenésen, hanem a próbán a sor, és ahogy egy motorszerelő mesterhez illik, a jármű első rúgásra indul (nem mindig igaz hát a suszter cipőjére vonatkozó mondás). Az első benyomás, hogy jól lehet ülni az S4-esen, mélyen van az ülés, kézre esik a kormány, kényel-



**Többlemezes kuplung a hátsó kerék-
agyban**

mesen elérhető minden. A váltó olyan pontosan ugrik a fokozatokba, amint a régi villanykapcsolók pöcké kattant fel és le. Könnyen felpörög a motor, a kuplung puha, mint a vaj, nem véletlenül hívták a konstrukciót szervokuplungnak. Nincs baj a fordulékonyssággal sem, ezzel a motorral szívesen bemerészkednék a pesti forgalomba, nem lenne baj sem a gyorsulással, sem a fékekkel. Ugyan a tengelytáv elég rövid, és ezért kissé dobál a merev beépítésű hátsó kerék, de a hatalmas fényszóró miatt mégis megnyugtatóan hosszúnak tűnik a motor, a reflektor és a széles tank robusztussá teszi a gépet.

Érdekes a motorhang, amely a veterán kétüteműekre jellemző pattogó, és elég erőteljes, anélkül hogy bántóan zajosnak találhatná a vezető vagy a járókelők. Megérttek mindenkit, aki a harmincas években egy ilyen krómtól csillogó fekete motorral büszkén kanyarodott be a szálloda vagy az étterem elé. Ez még nekem is menne, de arról inkább csak olvasok, hogy Lukavec hatvan feletti átlagot motorozott az S4-esével a bajor Alpok köves, vízfolyásoktól szabdalta hegyi útjain. ■