

Randevú egy százévesssel: Peugeot CV2

Létrehozás: 11/29/2024 - 17:44

Szerző: Melano

 [1]

Ha azt mondjuk, veterán Peugeot, olyan autók képe jelenik meg a szemünk előtt, mint az 1960-as évek 404-esei, a Columbo-féle 403-as, esetleg a II. világháború előtt bemutatott 202-es.

Zilahi Zoltán Peugeot CV2-ese azonban már ezek születésekor rendkívül ritka muzeális kincsnek számított. Ha valaki hatévesen ül először motorkerékpárra, majd tizenkét évesen megörökli élete első mopedjét, jó eséllyel egy életre megfertőződik a kétkerekűek szeretetével. Így történt ez Zilahi Zoltánnal is, azzal a nem elhanyagolható csavarral, hogy az új típusok helyett az öregek rabolták el a szívét. Az egyik veterán motorkerékpár követte a másikat, mígnem gyógyíthatatlan gyűjtővé vált. Mára nyolcvannál is több kétkerekű van a birtokában, ezek többsége az orosházi Kaáli Autó és Motor Múzeum gyűjteményét gazdagítja, lévén Zoltán az Orosházi Veteránjármű Kedvelők Baráti Egyesületének vezetője.

Bár vérbeli veteránosként az automobiloikat sem veti meg Zoltán, ezekből nagyságrendekkel kevesebb került a birtokába az évtizedek során. Ezek után a sors furcsa fricskája, hogy gyűjteményének egyik legkülönlegesebb darabja nem kettő, hanem négy keréken gördül. A jelen időnek itt különös jelentősége van, hiszen egy olyan autó esetében, amely idén tölti be száztizenhatodik születésnapját, egyáltalán nem magától értetődő, hogy üzemképes.

„Jó tizennégy éve a mannheimi veteránjármű- és alkatrészborzén nézelődtünk, amikor elénk került ez a Peugeot.” – veszi át a szót Zilahi Zoltán.

„Meglepően jó állapotban volt. Odamentünk, elkezdtünk beszélgetni a tulajdonossal, és egy mesébe illő élettörténet körvonalazódott előttünk. Az autót a Lyon-Peugeot építette még 1906-ban, majd két és fél évtizednyi használat után, 1930 táján egy Párizs melletti magángyűjteménybe került. Itt gondoskodtak róla a közelmúltig, amikor is elcserélték egy azonos típusú, de négyhengeres, négyüléses modellre. Így került akkori tulajdonosa birtokába, ám mivel ő egy másik francia márkára szakosodott, a CV2-es (Type VC) kilógott a gyűjteményéből.” Szó szót követett – igen, be lehet indítani, sőt, akár vezetni is, bár erre akkori tulajdonosa nem vállalkozott –, és mire Zoltán felocsúdott, lefoglalózta az öreg járművet.

„Az fogott meg az autóban, hogy eredeti volt. Nem újították fel, le sem festették – a helyenként megpattogott festékréteget még 1906-ban vitték fel a fa karosszériaelemekre. Amikor hazaért az autó, elkezdtem szétszedni. Korábban is újítottam már fel autót, ám azt a harmincas években gyártották: alkatrészt is, leírást is találtam hozzá. A Peugeot-hoz azonban egyik sem állt rendelkezésre. A helyzetet nehezítette, hogy az 1910 előtt gyártott autókhoz nem csak alkatrészt, de információt is kizárólag személyes kapcsolatokon keresztül lehet beszerezni mivel a gyűjtők szűk körben osztják meg tudásukat és kincseiket.”

A szerencse ismét Zoltán segítségére sietett: egy hónappal a vásárlást követően az egyik internetes piactéren rábukkant egy eredeti alkatrész-katalógusra. Ez önmagában is nagy kincsnek számít gyűjtői körben, Zoltán számára azonban fontosabb volt az a tudás, amit a füzetből megszerzett. Időközben a Peugeot gyár veteránautó-részlege az alvázsám és néhány fotó alapján hitelt érdemlően beazonosította a modell típusát – a 8 lóerős, egyhengeres motorral szerelt modellt 1906 és 1908 között, pár száz darabban gyártották –, sőt, a konkrét modellről is rendelkeztek információkkal, de a legfontosabb: a kezelési utasítás beszerzésében nem tudtak segíteni.

Zoltánt azonban ez nem riasztotta el: az alkatrész-katalógus hozzálátott a hiányzó és javítandó komponensek pótlásához. Lehetetlen küldetés állt előtte, ám gépészmérnökként kihívásként tekintett a feladatra. Azokat az alkatrészeket, amelyek a Peugeot is külső beszállítóktól vásárolt annak idején – a lámpát, a karburátort –, meg tudta vásárolni, a gyári fejlesztésű komponensek esetében azonban az újragyártás volt az egyetlen járható út.

„Tervrajzok hiányában a meglévő, de sérült alkotóelemeket leméreteztem, és megfelelő ötvözetekből legyártattam. Így készült új karterház a repedt eredeti helyett, új siklócsapágyak a sebességváltóba, és így tovább. A kormányon elhelyezett előgyújtás- és levegőszabályozó karokat, és azok tartókonzolvját a katalógus illusztrációi alapján, alumíniumból és rézből formáltam meg. A legnehezebb feladat a kerekek elkészítése volt. Mivel ezzel senki nem foglalkozott, ki kellett tanulnom a szakmát. Faküllőt esztergáltam, fát hajlítottam, majd részegecseltam a ráfot – és persze mindehhez én készítettem a szükséges szerszámokat. Két héten át éjt nappallá téve dolgoztam, mire elkészültek a kerekek.”



A vázelemek, a karosszéria-darabok vagy az ülések fölé emelhető ponyvatető pótlása talán megtorpedózhatta volna a folyamatot, ám ezek szerencsére mind hiánytalannak bizonyultak, így ez évnyi megfeszített munka után a Lyon-Peugeot készen állt a próbaútra. Egy ilyen öreg autónak persze nem csak a vezetése, de a beindítása is egészen más előkészületeket igényel, mint egy átlagos

veterán járművé. Minden mechanikus, semmilyen folyamati fázis nincs automatizálva, a sofőrnek szüntelenül figyelnie kell az autó működésére, és igény szerint szabályozni a működési folyamatokat, a kenéstől kezdve a gyújtásig.

„Minden elindulás valóságos ceremónia; semmit nem vehetünk biztosra. Lehet, hogy első próbálkozásra beindul a motor, de elképzelhető, hogy akár tízszer is gyertyát kell cserélnünk rajta, hogy életre keljen. Ennek ellenére, amikor csak tudtuk, elővettük a Peugeot-t. Volt, hogy nyári vasárnapokon ezzel mentünk fagyaltozni, de többször részt vettünk orosházi felvonulásokon, rendszeres vendégei voltunk a környékbeli veteránautó-találkozóknak. Egy-egy alkalommal akár tizenöt-húsz kilométert mentünk, ami egy ilyen idős autónál kifejezetten tekintélyes távolságnak számít.”

Az éveken át tartó használatnak 2021-ben szakadt vége: a múzeum alapításakor a Lyon-Peugeot CV2 fő látványossággként került be a gyűjteménybe, és azóta jól megérdemelt pihenőidejét tölti számára ideális körülmények között. Ami a felújítása során megszerzett ismeretek és gyakorlati tudás kamatoztatását illeti, Zilahi Zoltán készséggel bocsátaná azokat mások rendelkezésére, ám nem igazán van, aki igénybe venné azokat. „Franciaországban, a Benelux-államokban, spanyol és német gyűjtőknél előfordulhatnak hasonló korú és jelentőségű Peugeot-k, Kelet-Európában azonban tudomásom szerint a miénk az egyetlen példány.”



Az ilyenkor kötelező kérdéssel búcsúzunk Zoltántól és autójától: szándékában áll-e hasonló remekművekkel bővíteni a gyűjteményt. „Egy ilyen ritka autó iránt vágyakozni is meddő dolog, nem hogy terveket szövögetni. Az ember csak reménykedhet, hogy egyszer az útjába sodor egyet a szerencse – abban pedig, hogy az is hasonlóan jó állapotú lesz, talán reménykedni sem érdemes. De ez a Peugeot szerelem volt első látásra, a szerelmet pedig nem érdekli a logika...”

Lyon-Peugeot CV2 (Type VC) műszaki adatok:

Motor: Egyhengeres benzinmotor, 785 cm³ lökettérfogat, 6/7 lóerő percenkénti 1500-as fordulatszámon. Oldalt szelepelte, oldalt fekvő vezérműtengely, Solex porlasztó.

Erőátvitel: Kúpos tengelykapcsoló, sebességváltó 3 előremeneti + 1 hátrameneti fokozattal, lánchajtás, hátsókerék-hajtás.

Fékek: mechanikusan működtetett dobfékek a hátsó kerekeken + az erőátvitelre ható fék.

Felfüggesztés, elől-hátul: merev tengelyek, félelliptikus laprugók.

Alváz: acél, hosszanti tartókkal és távtartókkal.

Karosszéria: fa felépítmény, két ülés, nyitható tető. Ajtók nélkül. Hátsó csomagtartó.

Méretek: 285 cm hosszúság, 140 cm szélesség, 200 cm tengelytáv

Kerekek: faküllős, 815 x 105 méretű abroncsok

Száraz tömeg: 520 kg

Végsebesség: 27 – 37 km/óra

Tags:

[Peugeot](#) [2]

[oldtimer](#) [3]

Tech:

[Autó](#) [4]

Forrás webcím: https://www.melano.hu/randevu_egy_szazevessel_peugeot_cv2

Hivatkozások

[1] https://www.melano.hu/sites/default/files/articles/peugeot_1906-8398.jpg

[2] <https://www.melano.hu/tags/peugeot>

[3] <https://www.melano.hu/tags/oldtimer>

[4] <https://www.melano.hu/tech/auto>