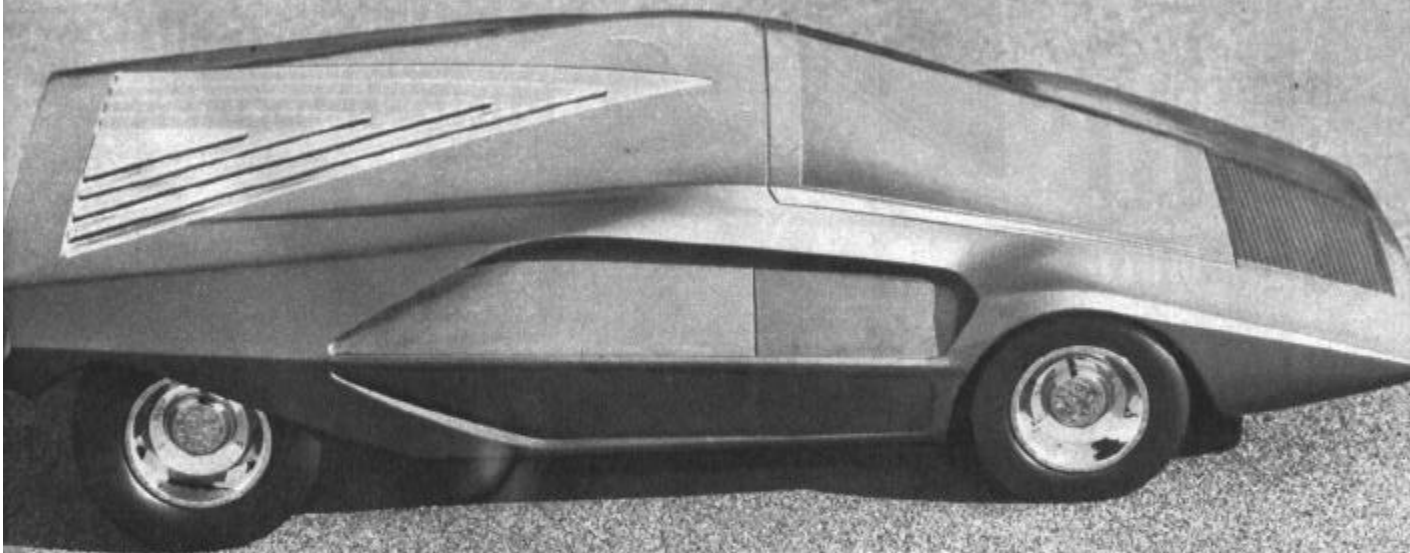




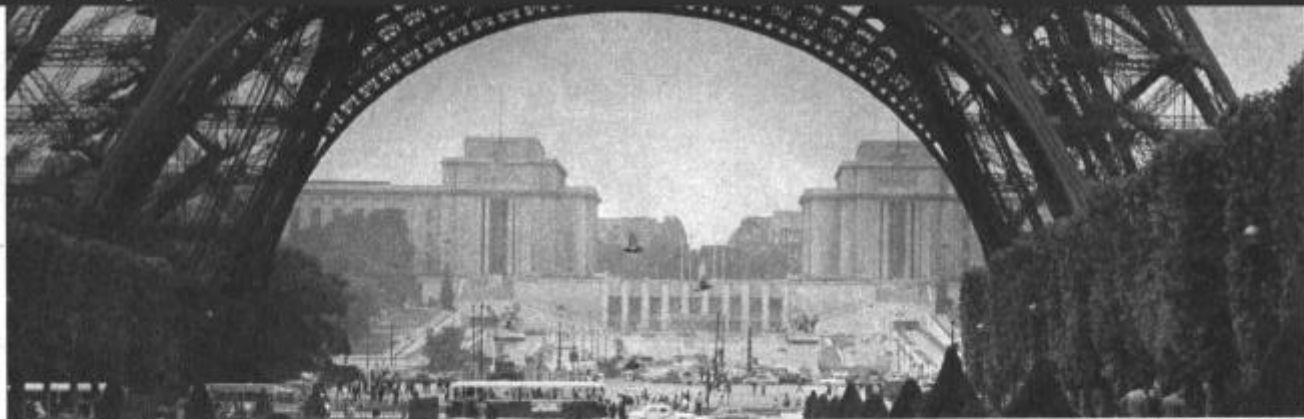
BESZÁMOLÓ A PÁRIZSI AUTÓSZALONRÓL



autó-motor

XXIII. évf.
1970. XI. 21.
Ára: 3 Ft

22



DIPL. ING.
KARL JÉRÔME:

PÁRIZS - AUTÓSZALON - 1970



Leszálláshoz készülődünk. Fojtott turbómotorokkal már lassan siklik a repülőgép az Orly repülőtér felé. Alattunk a fényben úszó esti Párizs felejthetetlen látványa, a Fény Városáé, ahová Bécsből érdemes még az autószaalonra utazó autósoknak is repülővel, és nem autóval menni. Kiszállunk. Egy eléggé rozoga autóbusz elvisz bennünket az arányaiban, méreteiben csodálatos repülőtéri épülethez, ahol különösebb formalitások nélkül leemelve a futószalagról a koffert, és máris elragad bennünket az áramló színes — a világ minden tájáról érkező — embertömeg a kijárat felé.

Újabb, ugyancsak meglehetősen spártai kivitelű autóbuszba szállunk, amely bevisz bennünket a város központjába. Már útközben kezdjük érzékelni, mit jelent Párizs autós szemmel, mit jelent ez az igazi világváros félelmetes forgalmával, autózónával.

Taxi visz tovább a szállodába gyorsan, ügyesen, rendkívül intelligens vezetési technikával, türelmetlenség, szitkozódás, idegesség nélkül, pedig az egyik nagy Boulevard esti forgalmán kell, hogy „keresztülgyömszöljünk” magunkat.

De az igazi nagy „élmény” csak másnap kezdődik, amikor a reggeli csúcsforgalomban kelünk útra a város másik végén fekvő Autókiállítás felé.

Elképzelhetetlenül óriási ennek a hatalmas, mintaszerűen épült városnak az autóforgalma. Szinte talpalatnyi hely nem marad a több sorban szorosan egymás mellett-

mögött száguldó autók között. A párizsi autós rendkívül vezetési technikája, fölényes, józan, a másokra tekintettel levő magatartása úrrá lesz azonban a legkritikusabb helyzeteken is, de ez az általános, lezseren fegyelmezett magatartás jellemzi a gyalogosokat, a busz- és metroutasokat is.

Azt kérdezhetné most az olvasó, hogy: mindennek mi köze az Autószalonhoz? Szerintünk rendkívül lényeges éppen a Párizsi Szalont a francia ember, a párizsi autós szemével, mentalitásának ismeretében nézni és ismertetni, hiszen mindaz, amit attól kezdve láttunk, hogy átléptük az Autókiállítás főbejáratának küszöbét, harmonikusan illeszkedik a párizsi forgalom képéhez. Míg például a Torinói Szalonon a közönség érdeklődése főként a különböző különleges karosszériák felé irányul, a Párizsi Szalon francia nézőközönsége azok köré az autótípusok köré tömörül, amelyek a zsúfolt nagyvárosi közlekedés igényeinek legjobban megfelelő paraméterekkel rendelkeznek.

Ezzel magyarázható, hogy alig lehetett mozogni a Citroën-standon a GS modell közelében. Hasonló volt a „helyzet” Renault-éknál, Peugeot-nál, a Fiat 128, 124, 125 típusoknál. Már kisebb volt az érdeklődés a német kocsik iránt, és alig lézengett néhány néző az angol, amerikai gyárak standján, avagy ott, ahol a néhány speciális karosszéria került bemutatásra.

Hiába, nem csupán a francia konstruktőröknek, hanem

Az elmúlt évben a francia Citroën-gyárból 503 997 kocsi került ki, és ebből 160 078 exportra. Akkor még nem létezett a GS, amely az idén dátum szerint a Párizsi Szalonra született. A korábbi programból persze változatlanul szerepet kap a 2-CV, a Dyane, a Dyane-6 Mehari (ez a műanyag-karosszériás nyitott kocsi főként mezőgazdászok, vadászok számára ajánlva), továbbá az AMI-8, az M-35 (a Wankel-motoros kísérlet), valamint a D Special, Break 20 Familiare, DS-21 Cabriolet és az SM modell, vagyis a híres Maserati-motoros Sport Coupé. A mostani szenzáció: a 880 kg súlyú, kis GS — amelynek „Club” feliratos változata valamivel gazdagabb felszerelésű a normál kivitelűnél — motorikusan az eddigi léghűtéses Citroënnek továbbfejlesztésére utal, futóműve és rugózási szisztémája pedig a DS-alap hidropneumatikus előnyeit is nyújtja. Az öltetes, célszerű karosszéria ezekkel a technikai megoldásokkal egy komfortos, műszaki újdonságával is előremutató konstrukció. És várható — amint azt az AM már korábban megjegyezte —, hogy „Az év autója” lesz!

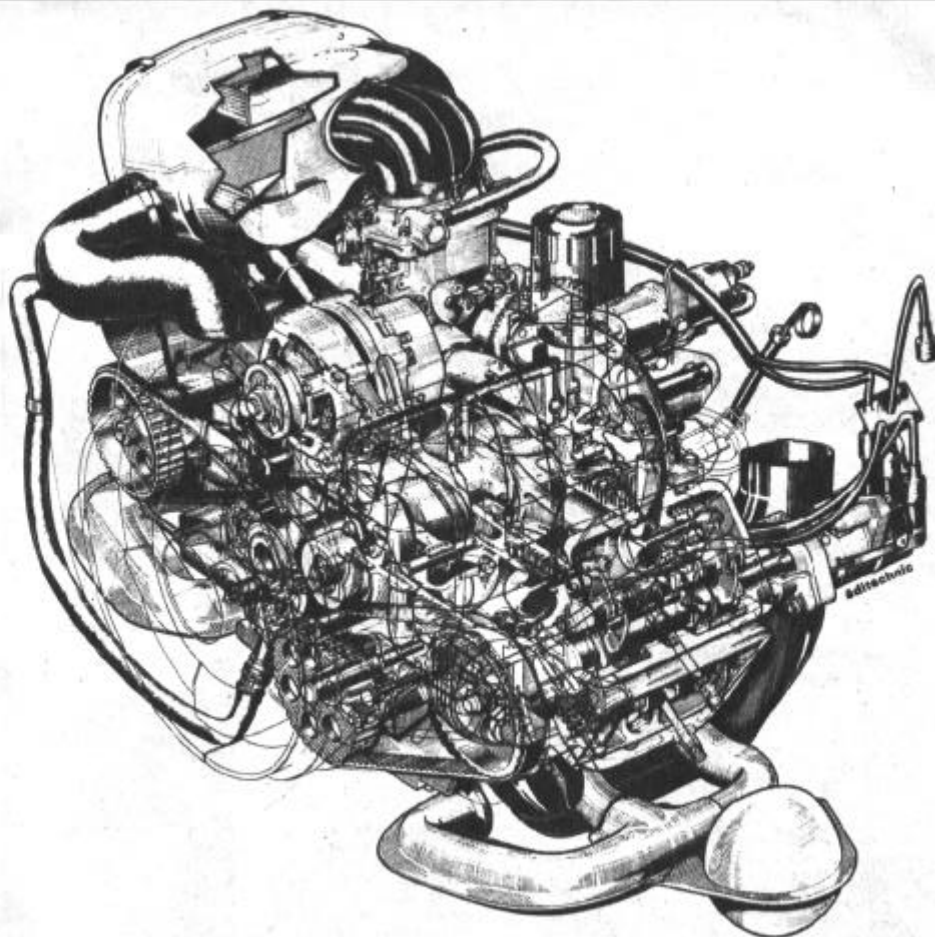


A Renault, amely 1969-ben 1 009 372 kocsit gyártott, a francia autópár legtermékenyebb vállalata. Egyik legstíberebb modellje az R-4, amely 1971-es felirattal is módosítás nélkül mutatkozott be, de sokat ígér az R-12, amelyből most van már Gordini-változat is — ezt látni a képen nyitott motortérrel (113 DIN lóerő, 6250 f/p, 185 km/ó végsebesség) — és elkészült az R-12 kombi

a nagyközönségnek is csodálatos érzéke van annak megítélésében, hogy melyik autómódelnek van valóban reális használati értéke, és nem pazarolja figyelmét azokra a termékekre, amelyeken több a divatos sallang, mint a célszerű megoldás. De talán vegyük sorra a Párizsi Szalon érdekességeit — mindjárt megjegyezve azt is, hogy gyökeres újdonság, eddig titkolt szenzációja ennek a kiállításnak nem volt. A csodálatos Citroën SM modellt csak áhítattal lehet szemlélteni. De nem kevésbé remek alkotás a már korábban ismertett GS típus, amely nagy esélyese az „Év autója” címnek. A rendkívül csendes futású léghűtéses motor, az öt személynek kényelmes helyet biztosító

utastér, a szenzációs — még a DS modelleknél is jobb — útfekvés és rugózás, valamint az óriási és példásan hozzáférhető csomagter újabb bizonyítéka, hogy a Citroën-konstruktőröknek nem csupán véletlenül sikerült olyat kihozniuk, ami — mint a DS és ID modellek sora — még évtizedek múltán is korszerű, célszerű és példamutató. Nem kevésbé érdekesekek a Peugeot autógyár már ismert típusai, amelyeken 1971-re csak kisebb módosításokat — mint pl. a motorok lóerejének növelése — végeztek el. Renault, a legnagyobb francia autógyár bemutatta Párizsban az R-12 kombiváltozatát, az R-12 Gordinit 113 lóerős motorral és az R-6 TL, az eredetileg 850 cm³-

Itt visszatérünk a Citroën GS-re, illetve annak motorjára, amely bár léghűtéses, mégis csendesen funkcionál. Ezt feltétlenül érdemes hangsúlyozni, ugyanis egy 61 SAE (53 DIN) lóerős, 6500 fordulatú, 9:1 sűrítésű, 1015 cm³-es újdonságról van szó. Olyan felülzszelepet boxer-motorról, amelynek két vezérműtengelyét nem láncok, hanem bordázott műanyagcsigák forgatják. Ez kétségtelenül elősegíti a zajtalanságot, mint ahogy a különleges, szíváshangot alaposan tompító légszűrő — no meg a motortér gondos szigetelése — ugyancsak elfeledtetni a fronthajtású kocsi utasival, hogy nem vízzel, illetve fagyállóval, hanem közvetlenül levegővel hűtik a négy hengert.



Peugeot ma a harmadik legnagyobb francia autógyár. Tavaly 489 078 kocsit produkált és ebből 182 200 került exportra. Alaptípusai 204, 304, 404, és 504 számozással ismertek. A gyár egyaránt beépít karburátoros, illetve benzinbefecskendezős, valamint dízelmotorokat, és sokféle karosszériával tudja kínálni autót. Például a 304-est a képen látható szolid coupé-felépítménnyel is...

es motorral rendelkező kiskocsi 1100 cm³-es, 45 lóerős luxusváltozatát.

Annak idején nem egészen értettük, miért kellett az R-16 mellett az R-12-t kihozni. Ma már érthetőbbé válik Renault jövőbeni modellsorozata, amelynek központjában a nagy közönségsikerű R-12 és annak számos változata áll.

A franciáknál maradván, hadd említsük meg egy igen szellemes kis elektromos jármű prototípusát, amely tudatosan nem autó akar lenni, hanem szállítási célfeladatokat lát el és amely rövidesen már nagyobb sorozatokban készül.

Ugyancsak figyelemre méltó volt Párizsban a francia

teherautó- és buszgyárak, valamint a rendkívül erős szerelvény- és tartozékipar seregszemléje.

Említésre méltónak tartjuk a Szalonon első ízben bemutatott új Berliet-vezetőfülkét, amely ma egyike a legszebb, legcélszerűbb, legkényelmesebb ilyen teherautó-kabinoknak, valamint az áruszállító kis tehergépkocsi számos különleges felépítményeit. (Mozgó üzletek!)

A francia Simca gyárból most már hivatalosan is Chrysler-France lett, és miután alaposan megnéztük az új 100-as és 180-as modelleket, azt kell, hogy mondjuk: sajnos.

Lehet, hogy az amerikai autóépítési stílus a racionálást,



A Simeából lett „Chrysler-France” új vállalkozás két formailag azonos, csupán technikai megoldásaiban és teljesítményében eltérő modellt állított ki



Ezekre a kocsikra viszont joggal büszkék a franciák, hiszen az Alpine-Renault sportautók akár 81, akár 103, vagy 138 SAE lóerős motorral indulnak a túráversenyeken, mostanában majd mindig az élre kerülnek. Sebességük 180–200–215 km/óra lehet



A Párizsi Szalon látogatói ismét találkozhattak a kis elektromos járművel, amely két utasát tudja sétáltatni a három apró keréken, a műanyagból sajtolt kagylóvázon. Itt minden teljesen sajtalanul és gázmentesen működik, hiszen öt darab 12 voltos akkumulátor táplálja a különleges villamos hajtóművet, amely nem nélkülözi a tranzisztorokat és az elektronikus kapcsolókat sem.

A Matra Sport-Coupéból csak egyfajta létezik és az évi darabszám eddig még nem lépte túl a kétezret. A francia ötletességgel megoldott műanyag-karoszszeriá, a középmotoroként elhelyezett 80 lovas, négyhengeres Ford-Taunus V konstrukcióval divatos és mutatós gyártmány



Ilyen autóból csak egy darab van, és létezése a francia Heuliez iskolabútorokat gyártó cég nevéhez fűződik. Kétségtelenül élénkítette a Szalont az elegáns, speciálkaroszszeriával burkolt Porsche 914/6 változat. Azt is feltűntették, hogy a formatervet az autóbútor-szakmából ismert Jacques Cooper rajzolta

a nagy sorozatgyártást, a törzsegyeségek tipizálását teszi lehetővé, fejlődést menettulajdonosságban, műszaki megoldásokban, de főképp a kidolgozásban bizony nem jelent.

Így például szinte ijesztő látvány a Chrysler-France típusok csomagterének képe: lógó vezetékek, rozsdás hegesztési varratok, zsákszerű burkolószőnyeg és hasonló kezdetlegességek erősen kétségessé teszik, hogy megfelelő gondossággal készülnek-e a nem látható, de lét- és élettartam-fontosságú részek.

A német gyárak gyártmányai közül újdonságyszámba mentek: az Opel Manta Coupé, amely a Ford Caprival

készül felvenni a versenyt, az új Ford-Taunus sorozat (amelyről hasonló lehetne mondani, mint a Chrysler-France modellekről) és a rendkívül jó benyomást keltő VW K-70.

Az angolok szép kocsikat mutattak be, mégsem találtak közönségviszhangra. Talán főképpen azért, mert az angol ipar az állandó sztrájkok, a konserneken belüli viszályok, a nem kielégítő vevőszolgálat és alkatrészelés miatt erősen veszített jó hírnevéből.

Nekünk tetszett az új Vauxhall Viva, a Sunbeam Avenger GT változata, a javított kivitelű Austin-Maxi és a modernizált Rover-2000.



Ezek már ismerősebb formák, hiszen a London—Mexikó Rallye-n ragyogóan szerepelt Moszkvicok és egy 125 P 1300, vagyis egy Polski Fiat áll előttünk, illetve a Párizsi Szalonon. A nyugati Moszkvics-képviseelőknél kétségkívül jól jöttek a rallye-sikerek, de a lengyel Fiat iránt is mind több piacon érdeklődnek



Nem kell bemutatni ezt a két kocsit sem, bár a terepjáró nem eredeti szovjet gyártmány, hanem a GAZ-licencia alapján gyártott román ARO M-461. Ilyent kiállítottak már a Budapesti Nemzetközi Vásáron is, de a Skoda 110-R Coupé ma még mindentűz újdonságnak számít



A Mazda-616, vagyis az 1600-as japán kocsi 6000 fordulatú, 100 lóerős motorjával szintén nagy érdeklődést keltett Párizsban



Ugyancsak jó benyomást keltett az új japán Mazda-1600 is. Nagy közönségsikere volt a Moszkvics-412-esnek, a Skoda-110 Coupénak, és mint érdekességet említjük meg, hogy a franciák megkezdték a szovjet GAZ-69 mintára készült román ARO M-461 terepjáró importját olyan formában, hogy Peugeot-dízelt építenek az eredeti benzinmotor helyébe.

A KGST-országok autótípusai iránti nagy érdeklődés arra is visszavezethető, hogy Franciaország — és ott is főleg a Renault — a Fiat mellett egyik legaktívabb partnere a szovjet, a román, a bolgár autópárnak. Ezen túlmenően a lengyel Star teherautó fülkéjét Chausson



Az autóbuszok kiállítási standján pedig — úgy is mint konstrukció, és úgy is mint magyar-osztrák kooperációs termék — komoly érdeklődést váltott ki az Ikarus-Steyr

fejlesztette ki, továbbá a Renault-nak nagy szerepe volt a MAN-motor licencgyártásában a Rábánál. Szépen szerepelt az Ikarus-Steyr autóbusz is, amely csoportjában egyike volt a Szalon legszebb kiállítási termékeinek.

És ha azzal zárjuk a beszámolót, hogy az idén Párizsban rendezték a legjelentősebb őszi autószalont — személykocsik, buszok, teherautók, motoros és motor nélküli kerékpárok, garázsberendezések, műszerek, szerszámok a világ 1350 kiállítójától, 115 000 négyzetméteren — akkor talán jobban érzékelhető, hogy mit jelentett, ha sikeresen szerepelt itt egy-egy gyártmány. ■