



maróti®

# Kávészó

Csabai Béla

## „Béla, csinálj nekem egy jó motort”... avagy, hogyan születtek a lóerők Csepelen

**Késő őszi napon jutottunk el Tökölre, egy csendes kis utcába, ahol Csabai Béla ugyan nem motorkerékpárok társaságában, de kifogyhatatlan emlékeivel és máig gondosan megőrzött rajzaival, jegyzeteivel várt bennünket. A beszélgetést, mint szokás, akkor nem az elején kezdtük, de itt most tartunk egy kis rendet:**

*- Honnan jött ez a motorok iránti elmúlhatatlan vonzalom?*

1943-ban, 16 éves koromban levante voltam egy székesfehérvári híradós századnál. Hajnalonként mindig ott járkáltam a harci repülőgépek startjánál, a motorok látványa és hangja minden másnál többet jelentett számomra. Akkor még a repülőgépek jelentették számomra az álmot.

*- De mit hozott később a valóság, hiszen a háború mindenki számára nagy megpróbáltatás volt?*

A háború elmúltával, 1949-ben, féléves munkanélküliség után a motorkerékpárok vázgyártásában dolgoztam és onnan segített át a csepeli gyár motoros szakosztályába Mester Dodi <sup>(1)</sup>, ahol már élő kapcsolatba kerülhettem az akkori kis Csepelekkel. Innen már egyenes út vezetett a csepeli motorok szülőházába, a Kísérleti üzembe.

*- Úgy tudom, hogy az igazi sikerek a verseny pályákon kezdődtek...*

Erről egy tele fényképalbumot őriz feleségem, Ancika. Nézzétek meg! Mindig Csepel gépekkel mentem, melyeket mindig a legjobbra csináltam meg. 1951-ben és 1958-ban nyertem országos bajnoki címet a 125-ös kategóriában. A legnagyobb ellenfél a kétkarburátoros, Puch versenygép volt.

*- Az igazi gyári munka a Pannóniákkal kezdődött. Bizonyára más egy versenygépet nagyon gyorsra alakítani, és megint más a szériagyártás fejlesztőjeként dolgozni?*

Bizony óriási a különbség a kettő között. Vigh Bandiék <sup>(2)</sup> jó versenymotorokat építettek, de ezek sorozatgyártásra alkalmatlanok voltak. Úgy gondolom, hogy nekem sikerült a verseny tuning módszereit a szériagyártásba átültetni. Amikor a főnököm, Sente Gyula <sup>(3)</sup> azt kérte, hogy „Béla, csinálj nekem egy jó motort”, emögött nem kisebb dolgot, mint a korábbi 10-12 lóerős TL-Pannóniák 14 lóerősre fejlesztését, a TLF motorját kell érteni.

*- A múlt század második fele a hőskora volt a kétütemű motoroknak...*

Nehéz, de szép munkák voltak. Csodákat lehetett a motorokkal művelni, csak tudni kellett, hogy mi jó és mi nem. Henger, dugattyú, karburátor, kipufogó, ennek mind együtt kell működni. Amikor még 76 oktános benzinnel és AROL-2T-vel motoroztunk, nem lehetett a kompressziót és a fordulatot következmények nélkül növelni. Nem túl nagy fordulaton nagy nyomatókat elérni, az nagy kihívás volt. Később az utcai motorokon a hangerőt is korlátozták, pedig a kétüteműek nem halk járásukról ismertek.

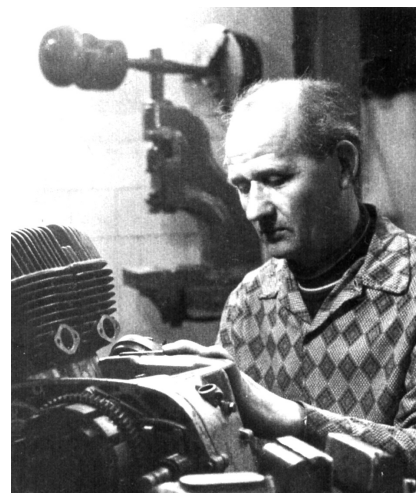
Sajnos a szériában a vashengeren nem tudtunk túllépni, pedig a túlmelegedés miatti dugattyú-beragadás mindig kísértett. A felhasznált anyagok nem voltak mindig jók, és a gyártási technológia sem, így az alu-henger témája mindig megrekedt valahol. De így is sikerült eljutni az egyhengeres gépeknél a 20-21 lóerőig, igaz ebből a híres P11 modellből már csak mintagép készülhetett.

*- Azután jött a kéthengeres, a P20-as...*

Az első kísérleti gépeket (K1-es) Sági Laci <sup>(4)</sup> tervezte, és alig hitte el, hogy kezeim alatt a kezdeti 16 lóerőből egyhamar 20-22 lóerő lett. Úgy emlékszem, akkor nagyot nőtem a szememben. És a fékpadi eredményeket az utcán is igazoltuk: ma is emlékezetes a nagy összemérés, melyen Teleki Karcival <sup>(5)</sup> 128 km/órás átlagsebességgel győztük le a Pannónia Külker részéről mintául állított 350 köbcentiméteres Jawát.

*- Hallottam, hogy a P20-asokkal verseny pályákon is próbát tettek?*

Markovics Laci <sup>(6)</sup> és Sági Laci szerkesztettek egy gyorsasági verseny motort (ez volt a P20-M), forgótárcsákkal és két darab 32-es karburátorral. A motor teljesítményét 10 500-11 000 fordulaton 40 lóerőre sikerült felhoznom, mellyel 170 km/óra feletti sebességet lehetett elérni. Bába Anti két évig sikeresen versenyzett ezzel a géppel.



*- ...és a 24 órás próba Franciaországban?*

Komoly előkészítés és próbák után vittük ki a motorokat LeMans-ba, a Bold'Or-i tartóssági versenyre. Ezek a feljavított széria-motorok 25-26 lóerősek voltak. Balszerencsés géphibák miatt csak az 5-6. helyezést sikerült elérnünk.

*Az érdekes és izgalmas múltidézésnek itt és most csak a korlátozott hely szab határt, talán majd máskor folytathatjuk. A csepeli gyártás 1975 évi leállítását követően Csabai Béla barátunk a Zalka Máté motoros klubban versenyszerelőként MZ és más verseny motorok – köztük P20-as Pannóniák – versenyre felkészítésével foglalkozott. „Civil” életében a KERMI Jármű-osztályától ment nyugdíjba.*

*Gondosan megőrzött, csepeli gyári jegyzeteit és rajzait, találkozásunk alkalmával, búcsúzóul a Maróti Motorkerékpár-Gyűjteményre bízta, így a mai motorosok közvetlenül is megismerhetik a régi idők nagy titkait. Mindezért ezúton is köszönetet mondunk és kívánunk további, most már pihenéssel töltött éveket.*

**Maróti József**

(1) Mester Tivadar volt abban az időben a Motoros Szakosztály vezetője.

(2) Vigh Endre sikeres motorversenyzői múlttal 1959-től a csepeli gyár Versenyüzemének és versenyzőinek vezetője.

(3) Sente Gyula 1957-től gyártmányfejlesztési és kísérleti vezető, a csepeli motorfejlesztések meghatározó alakja.

(4) Sági László, a mindentudó gyakorlati és elméleti szakember, 1958-tól vezető tervező a Motorkerékpárgyárban. A P20 típus fejlesztésének meghatározó személye volt.

(5) Teleki Károly korábban motorversenyző, később a Kísérleti üzem művezetője, majd üzemvezetője.

(6) Markovics László 1958-tól tervezőmérőként, majd üzemvezetőként dolgozott a Motorkerékpárgyárban.