

# Bemutatkozik a szerelő!



Tóth Barnabás,  
Nagy Gábor  
és a Porsche

## NAGY GÁBOR PRAKTIKÁI

A Veterán Garázs Egyesület színeiben induló Porsche 356-ost nemcsak népes stáb, de szakértő szerelő is elkíséri a Monte Carlo Historique versenyre. Nagy Gábor jó ismerője a gépkocsinak, szakértelmében pedig feltétel nélkül megbízik az autó tulajdonosa, Tóth Barnabás, különösen azért, mert egy alkalommal már megmentette szeretett narancssárga járművét.

- Úgy tudom, hogy Barnabást, illetve autóját már hosszú évek óta ismered. Mikor talákoztál először a Porschéval?

- A restaurálásában még nem vettem részt, de nem sokkal később meglátogattam a „beteget”. A találkozó öt-hat

éve történt, Barnabás ugyanis megkeresett azzal, hogy a nemrégiben felújított 356-os motorja meghibásodott. A kocsi Barnabás garázsában állt, én pedig kiszereztem belőle a motort, majd elvittem a műhelyembe és elvégeztem rajta a felújítást.

- Komoly volt a probléma?

- Egy csapágyhiba miatt alapjáraton sült be a motor, azaz beállt a főtengely, tehát a

hiba nagy volt, de sikerült úrrá lenni rajta. Azóta nem adódott komoly gond a kocsival, úgy gondolom, hogy a Historique-ora rá váró kihívással is megbirkózik majd.

- Jól tudom, hogy az autóhoz bensőséges viszony fűz, nagyon kedveled?

- Én azt szoktam mondani, hogy én vagyok a Porsche apukája, míg a gazdája Barna. Szeretem



A stáb tagjai, balról jobbra: Nagy Gábor, Steidlné Pomozi Dóra, Szalkai Tamás, Diósi Imre, Horváth Andrea, Bakoss László, Szűcs Balázs, Steidl Tamás, Tóth Barnabás

a 356-os stílusát, a korához mérten komoly tudását. Meszse nem bonyolult szerkezet, könnyű szerelni, egyedül az alkatrészbeszerzés nehézkes, illetve drága, egy új főtengely például hárommillió forintnál is drágább lenne hozzá. Ebből is nyilvánvaló, hogy bár a Porsche 356-os motorja ránézésre erősen emlékeztet a bogárhátú Volkswagenére, messze nem azonos vele, másabb minőségű

és méretű alkatrészek építik fel. Nem is foglalkozom a darabok felkutatásával, megvásárlásával, ezt inkább a tulajdonosra bízom.

- A Historique-ra milyen módon készülsz?

- Mivel az alkatrészek nagyon drágák, fődarabok nem is lesznek nálam, ellenben minden olyan alkatrészt viszek, ami az autóhoz rendelkezésre áll. Megkérdeztem ugyanis egy is-

## Együtt a stáb

A Veterán Garázs Egyesület stábjára gyűlt össze a Duna partján, az esemény pedig nemcsak a Porsche 356C, a versenyzők, a szerelő és a többiek együttes megjelenése miatt volt érdekes, hanem azért is, mert feltűntek négykerekű segítőink is. A Mercedes Benz Siófok jóvoltából megérkezett a stáb busza, egy Mercedes-Benz Vito képében, a trélerre rögzített versenyautót pedig az Emil Frey-től kapott új Mitsubishi L200-as vontatja majd a Bad Homburg-i rajt helyszínére, illetve e terepjáró látja majd el a műhelykocsi szerepét a Monte Carlo Historique folyamán.



- Mindenképpen viszek egy nagyméretű autóemelőt, amivel egy esetleges lecsúszás után helyreállíthatom a futóművet. A Porsche futóműve filigrán elemekből áll, ha eldeformálnának a vasak, jó helyen történő emeléssel kissé helyre lehet őket állítani, már amennyire a körülmények engedik.

**- Nemcsak a szerelésre vállalkoztál, de az autó felkészítésére is. Milyen változtatások zajlottak az autóban az utóbbi néhány hétben?**

- Barnabás egy hőcserélővel ellátott fűtőberendezést vásárolt, ami a kipufogó veszteségét csökkenti, ezt Barnabás kérésére építtetem be a kocsiába, hogy az utastérben lehetőség szerint meleg legyen. Emellett sokkal fontosabb, hogy ezzel a hővel a karburátort is fűtjük majd, hiszen ennek hiányában a motor és a verseny sorsa is eldőlhethet. A másik nagy munka az átlagsebesség tartásához

elengedhetetlen berendezés bekötése volt, ehhez jeladókat kellett telepíteni a nem hajtott kerekekhez, illetve be kellett építeni a jelfogókat is. Remélem, hogy a fűtéshez hasonlóan ez is jól vizsgázik majd.

**- Milyen gyakran fogod átvizsgálni az autót?**

- Minden lehetséges alkalommal ellenőrzöm a folyadékokat, a motort, a fékeket, ha pedig szükséges, azonnal javítok. Tudni kell, hogy ez az autó ötvenöt éves, mivel pedig a felújítása során sok elemet visszaépítették bele, sok alkatrésze is ilyen korú. A főtengegy például több csapágyproblémát élt már át eddig, össze-vissza verte magát, apró forgácsok váltak le róla... Ennek ellenére nem kételkedem abban, hogy sikerrel veszi az akadályt és teljesíti a Historique-ot, erre minden esélye megvan és én sem hagyom majd, hogy feladja a harcot.

tor nagyon lehül – márpedig semmi nem melegíti, ellentétben például a Ladák hűtővízzel fűtött karburátorával – a kenőolaj felbenzinesedhet, a kenés mértéke drasztikusan lecsökkenhet és a motort csapágyásra lehet hajtani. Érdekeséggéppen megjegyzem, hogy a saját tulajdonú Fiat Topolinóm olajcsere-periódusa nyári üzemben három ezer, téli üzemben mindössze csak ezerötven kilo méter a gyári brossúra szerint. Érdekes tehát az olaj benzintartalmát gyakran ellenőrizni és rögtön lecserélni, ha már nem ken megfelelően.

**- Lesz még nálad egyéb alkatrész, szerszám is?**

merősömet, mit tanácsol, miket vigyek magammal a Porsche szereléséhez. Nos, ő azt mondta, hogy mindent, amim csak van, mert pontosan arra lesz majd szükség, ami nincs ott...

**- Ezek szerint folyadékok, szűrők lesznek nálad?**

- Viszek magammal fékcsoveket, benzincsoveket, ezek ugyanis bármikor megsérülhetnek a jégbordás, havas utakon és azonnal cserélni kell őket. Lesz nálam ékszíj, sőt, az olajcserére is felkészülök.

**- Erre is szükség lehet?**

- A Porsche léghűtéses és karburátoros, vagyis egyáltalán nem ideális számára a havas, téli versenyzés. Ha a karburá-

# VGE Team HUNGARY

## MONTE-CARLO HISTORIQUE RALLYE 2020



ASZ Recept Star

Mercedes-Benz Siófok



SPONSORED BY:



GARAZS

Limonádé

LOVARDA



sorry!



MITSUBISHI MOTORS