

# Francia kapcsolat

## Renault 5 Alpine



A makettre teljesen véletlenül bukkantam. Ahogy a jellegzetes „Gitanes” reklámokat megláttam, azonnal arra gondoltam: most, vagy soha és... belevágtam. Pedig nagyon régen - zsenge és felelőtlen ifjúságomban - „barkácsoltam” autómakettet. Azt is azonnal elhatároztam, hogy nem lehet más, mint a Ferjancz - Dr. Tandari páros autójának mása. Ezzel is emléket állítva a magyar rally sport hőskorának.

Manapság majd minden megjelenő rally autó makettet el lehet készíteni hazai színekben. De a '70-es, '80-as évekből vajmi kevés akad. Egyedül talán a Revell Trabant 601-E.



### Egy kis „történelem”

A kis autók igazi, nagy sikerüket a 46. Rally Monte-Carlo VB. futamon aratták 1978-ban. Az évadnyitó versenyről így ír Németh Ferenc az autó motor '78 februári számában:

„A francia autósport diadala azzal lett teljes, hogy a második és a harmadik helyre - a 230 lóerős Fiatok és Stratosok előtt a száz lóerővel gyengébb Renault 5-ösök futottak be, az egész verseny alatt szenzációs autózást bemutató Jean Ragnotti és Guy Freuquin jóvoltából.” (Ezen a versenyen - egyébként - „ítéletidő és ijesztő hőtömeg” fogadta az indulókat.)

Örökös rally bajnokunk, Ferjancz Attila is ebben az évben kapta meg a „Rötöst”.

Fekete Kálmán: 130 méter zuhanás c. könyvében ezt mondja róla:

„Az R-5 Alpine igen érdekes autó. Viszonylag gyenge motorja van - csupán 135 lóerős -, ennek ellenére borzasztó kellemeseket autóztam vele. Mert a gyárban ugyanis nem a motort kezdték el tuningolni, hanem terveztek egy szuper jó futóművet. A torziós rúgózás miatt egyik gödörből a másikba pattogott, de mégis jól irányítható autónak ismertem meg. A hibája „csupán” a gyengécske motor volt.

Állandóan padlóig nyomott gázpedállal kellett versenyezni, mert az a százharmincöt lóerő egy EB-mezőnyben édeskevés volt már akkor is.” (A padlógázt és „üveghangot” magam is igazolom, hi-

szen '80, '81, '82-ben számos hazai versenyben volt szerencsém látni ezt a - lengősúly nélküli - hihetetlenül stabil versenyautót - GG.)

A „gyenge” motor ellenére 1979-ben EB-10-ik helyezést értek el és a kis „ékszerdoboznak”, „puttonynak” (a rally pályák mellett így emlegették a R-5-öt). Szerepe volt az 1981-es EB bronzérem megszerzésében is. A Ferjancz - Dr. Tandari kettős ugyanis felváltva használta ebben az évben az Alpint és a R-5 turbo-t.

Idézett az „Autósélet” 1980 decemberi számából:

„A kis kék Renault orrára idén első ízben került fel a „Gitanes” felirat, természetesen nem véletlenül. A világhírű francia cég azzal a feltétellel vállalta a sokszoros magyar bajnokpáros támogatását, hogy elsősorban a kelet-európai szocialista országokban megrendezésre kerülő EB-futamokon igyekezzenek megismételni; a kiemelkedően jól sikerült 1979-es esztendő eredményeit.”

### A MAKETT

Renault R-5 Gitanes 1 : 24 ESCI 3016

Calberson Rally R5 1 : 24 ESCI 3048

Nem elírás, csakugyan két kitről van szó. Az elsőként vásárolt 3016-os karosszériája és padlólemeze reménytelenül deformált volt. Csak a matrikákat tudtam felhasználni. Ezek viszont tökéletesek. Szépen nyomottak, vékonyak. Mindkét makett a '80-as évek elejéről való és... ki tudja meddig hányódtak valami raktár mélyén.

Tehát az alap a 3048-as lett. Itt mindjárt adódott

egy gond: a karosszéria műanyagja sárga színű. Nem szeretek pillanatragasztót használni, de most, az átlátszó részek ragasztásánál kénytelen



volтам, mert az egész kasznit „kékíteni” kellett.

Az összeállításnál a vázlat szerinti sorrendet tartva két fő egységre tagoltam az autót: 1. motor-futómű-belső tér (a padlólemezen) 2. karosszéria (az utóbbinál vigyáznom kellett, mert a





domborításokat külön adja a készlet és felragasztásukhoz a sárvédőkből ki kellett kanyarítanom egy részt). Ezt a két fő egységet aztán párhuzamosan készítettem.

### ÁTALAKÍTÁS - FELJAVÍTÁS:

Csak annyit végeztem, amennyi a beszerzett dokumentumokról teljes biztonsággal látszik (korabeli Autó-motor újságok fotói, könyvek, saját fotók: ha én '80-ban tudom, hogy húsz évvel később makettet készítek az Alpinról, bizony másképpen fotóztam volna...).

Ezen kívül hangsúlyozni szeretném, hogy semmilyen gyári feljavítót nem használtam. Minden a környezetemben található anyagból és makett-maradékokból készült.

Igy például: húzott szálból a kerekek szelepei, a lámpák izzói és a hátsó „bekazárak”, alufóliából a biztonsági övek (korabeli „nadrágtartó”) és sisakrádió vezetékai, vékony, fényes drótból a motorháztető-gyorszár hurkai, a leffentyűk tartói, a navigátorlámpa, az indító-kapcsoló, a kiegészítő fényoszórók vezetékai és a biztonsági öv csatjai. Az antenna vékony katéter-tű, a külső áramtalanító gombostű-fej, a kipufogó pedig drótból és kétféle méretű egymásba tolt fém golyóstoll-betétből készült.

Kis csalással nem bukókeretet készítettem, hanem az előrenyúló két szarát - szívószálból - a kasztniba ragasztottam be.

A hátsó és az - akkoriban divatos - első „gumi” leffentyűket könyvkötészeti műbőrből szabtam ki (ezek a rövid orrú autóknál a pocsolványon, vizen való áthaladáskor a felcsapódást hivatottak kivédeni). A műszerfalat fotó alapján alakítottam át két egymásra ragasztott sztirol-lapról: a felsőn kifűrtam a műserek helyeit és festettem. A fix fényoszóróknak foncsort kellett készíteni, ezt egy Airfix Hurricane póttartályának két feléből faragtam ki. Végül egy régi, méretében megfelelő „Burago” keréket ragasztottam be pótkerékeknek.

A motor teljes egészében maradt úgy, ahogy a készlet adta, mert nem találtam megfelelő fotót a „felfésüléshez”.

### FESTÉS

Mindenhol a Humbrol megfelelő színeit használtam, egyedül a kasztni lett lefújva Sikkens autófestéssel, egy klubtársam műhelyében.

### MATRICÁK

Fotók alapján felhasználtam a készlethez kapott (gyári) matricákból (Gitanes; ELF, CIBIE) készítettem feliratot „letraset”-ből (Renault, rendszámok, E-betű). Miután hosszas keresgéssel sikerült hordozófilmet szereznem, számítógépes technikával a salgótarjáni „Micromask Stúdióban” elkészítették az egyedi matricákat is (Volán, Volán-csiga, Medikémia, kicsi és nagy Gitanes figura, rajtszám, rally-tábla).

Az egész építés alatt a korhűségre törekedtem. Pl. felkutattam a korabeli újságokat. Ezekből kiderült, hogy '80-ban tizenhárom versenyen indult a Ferjancz - Dr. Tandari / R-5 trió. Egyedül a „Skoda Rally”-ről találtam olyan fotókat, ahol a rendszám-rajtszám-rally-tábla egyaránt látszik. A többin hol ez, hol az hiányzott...

Végül egy - külsejében - valóságos miniatűr „sikeredett” - sok kutatómunka és makettező társa-



im segítségével és biztatása eredményeül, amit ezúton is nagyon köszönök.

Godó Gábor

#### Források

Lukács Ákos-Sirokmány Lajos: Száguldas félmillió kilométeren

•Fekete Kálmán: 130 méter zuhanás

•Autó Motor; Autósélet; „Svet Motor” (Csehszlovák) újságok cikkei és fotói 1978-1982.

•Saját fotók

#### Módszertár:

Versenyautók készítésénél, ahol az abroncsok anyaga valódi gumi, érdemes 240-es, vagy attól durvább csiszolóvászonnal „átmírglizni” mielőtt a felni-re helyezzük.

Igy eltüntethetők az öntési „tarajok”, de főleg valóságos - matt gumiszínű - kopást jeleníthetünk meg a futófelületen és a peremen, ami kanyarban - ugye - gyűrődik a felni alá.

