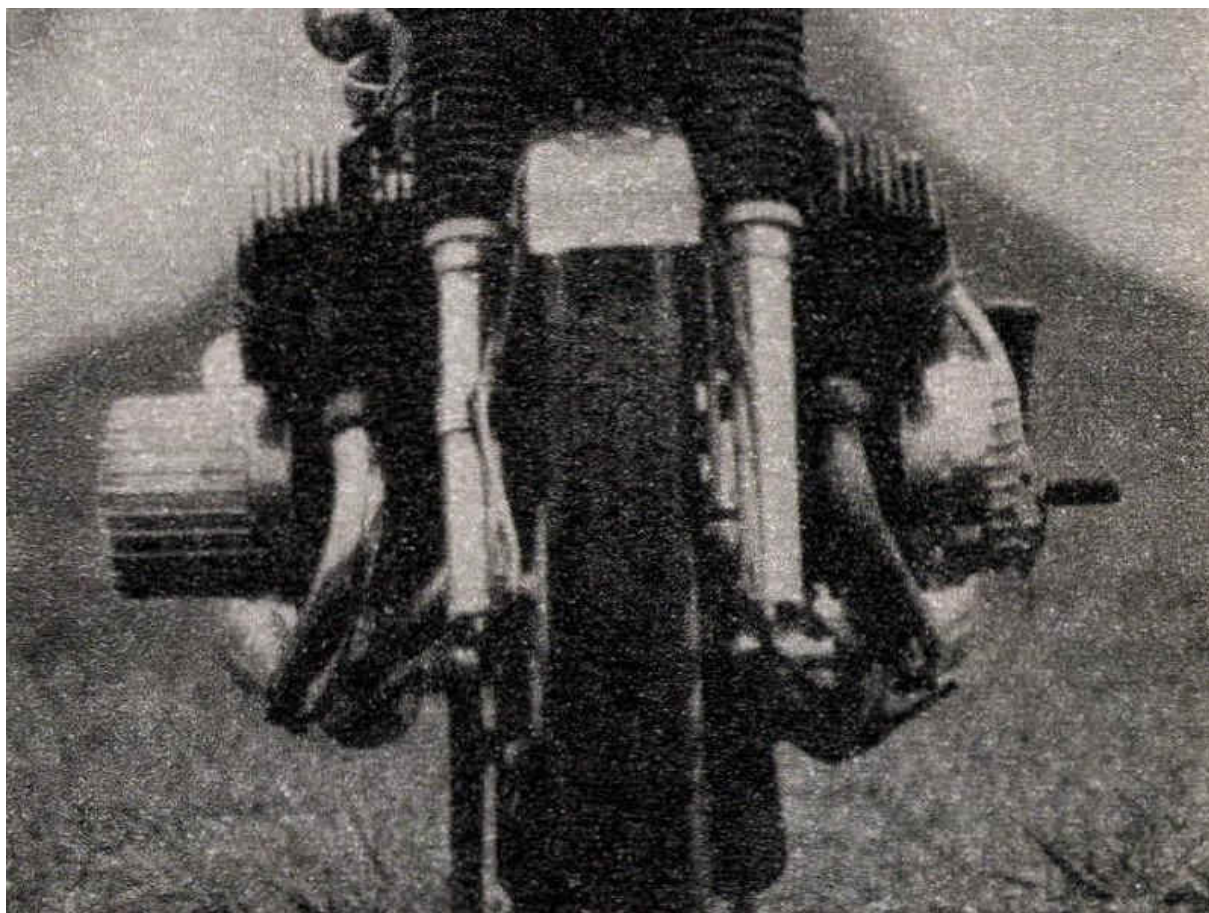


Pannónia Négy hengerrel!



Az egyedi építésű motorkerékpárról szóló írás először az Autó-Motor 1980/Nyár különszámában jelent meg.

HIRDETÉS



A tervező és a munkája Szép és kiegyensúlyozott motorkerékpár benyomását kelti az 500-as Pannónia

De nagy szám volt az ötvenes években az a BMW, amelyik apámnak volt akkor! – fog motoros múltjának ecsetelésébe Szélba Béla, 35 éves gépész, a csodaszép négyhengeres Pannónia szülőatyja. – Tizenhárom éves voltam, amikor elkötöttem, és ha már így adódott, rögtön meg is kellett tanulni motorozni rajta. Nem volt nehéz, mert a mellékötött oldalkocsiból sokszor láttam apám gépészkedni.

Aztán, 15 éves koromban már saját Bervámon pöfögtem, és 1963-ban ezen a fésült motoron egy gyorsasági versenyen 3. lettem. Nagy siker volt, mert egy ötsebességes Sachs győzött, a Bervát pedig motorszámba sem vették. Később örököltem a BMW-t, amit még több kék-fehér emblémás motor követett. Az utolsótól, az R 69-estől az időközben bevezetett sebességkorlátozás miatt váltam meg. Átpártoltam a négy kerékhez, jóllehet az autó egy percig sem pótolta a motort. Fájdalomcsillapítónak vettem egy P 20-ast, csak hogy azt a BMW-k után kicsit paralízisesnek éreztem.

Tuningolással csak csekély többletlőerőt nyerhettek, tűnődtem magamban, és úgy döntöttem, hogy plusz hengerekkel emelem a teljesítményt. Háromhengereseket már láttam, a Szilvási Gyuri-féle motort is jól ismertem, talán ezért maradtam a négy henger mellett. A kialakítás során a blokkot iparkodtam úgy összehozni, hogy az olcsó legyen, és az alkatrészek csereszabatosak maradjanak. A főtengelyeket átfordítottam, és az eredeti megoldáshoz hasonlóan zsugorkötéssel kötöttem őket össze. A kuplung kímélésére (a rá eső nyomaték csökkentésére) a normális 1:2,76-os áttételezést a főtengely végére tett nagyobb fogaskerékkel 1:2-re módosítottam, míg a végáttétel az eredeti maradt. A forgatónyomaték megduplázódott, 4,4 mkp lett, a teljesítmény 35,32 kW (48 LE). A váltóra, kuplungra eddig nem volt panasz, igaz, nem adom kölcsön a motort. A gép a 30 kg-os súlygyarapodás ellenére álló helyzetből 5 másodperc alatt 100 km/h-s sebességen van, és a váltó akkor még csak a második sebességet

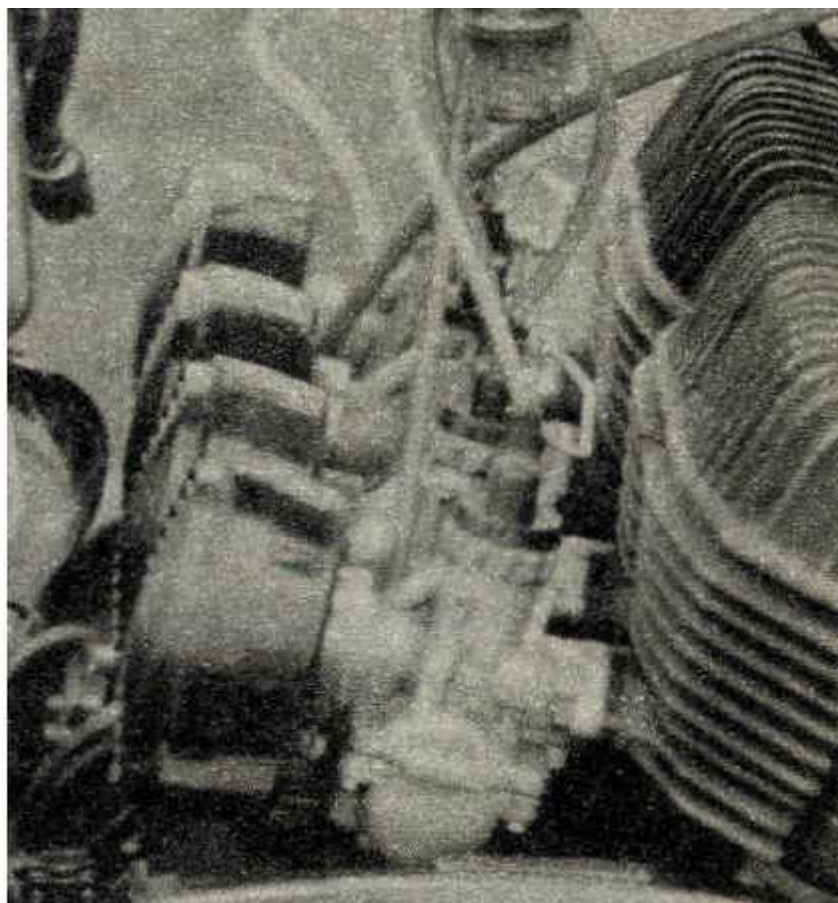
foglalkoztatja. A végsebesség 7500-as fordulatszámon 180 km/h körül alakul. A kivitelezésről még néhány szót. Hajtókarcsapágys 90 fokban vannak elékelve. Négy MZ-alaplap megszakítóit vezérli az ugyancsak MZ-bütyök. A benzintank egy IZS-é volt. A hangtompítók egy luxus Pannóniáról valók. Elöl kétkulcsos, 200-as nagyfékdob lassítja a motort. Az Ural dupla dréhrifje (gázmarkolata) két P20-as osztón keresztül nyitja a 4 porlasztó torkát. A váz érintetlen maradt, a blokk motortartó perselye változott, így a széria blokk bármikor visszarakható. A világítás felszerelések az angol Lucas készítményei, a műszerfal öcskösöm, István keze munkája.



Míg oldalnézetből egy párdúc könnyedségét sejteti a bringa, szemből az erőt hangsúlyozza a „fémsúrítmény”

Szélba Béla az elmúlt évtől/1978/ kezdődően a Ruszöv Spartacus tuningmestere. Munkáját társadalmi munkában végzi. Tevékenységét jól tükrözik az országos bajnokságon motorjaival elért előkelő helyezések. A hegyi felfutó-bajnokság széria géposztályában Neuser Lajos a 2., Nágel Miklós az 5., Gál Nándor a 7. lett...9 Gratzag, de a mini gyorsasági rendkívül sűrű mezőnyében is a 4. helyet szerezte meg Neuser.

**Kép és szöveg:
Surányi Péter Nyomán!**



Felemelő látvány a felsorakoztatott négy porlasztó

HIRDETÉS