

Ismeretlen i

*Valahogy úgy tűnik, a nagy testvér gépjárműveiről méret szerint lefelé haladva egyre kevesebbet lehet tudni. A nálunk nem is árusított segédmotoros Rigákról például éppenséggel semmit. Ezen a helyzeten változtat **Kiss Péter** áttekintése. A próbaúton **Ocskay Zoltán** fényképezett.*

Vörr. Ugye önnek sem mond ez a szó semmit? Pedig a Balti-államokban fiatalok generációi ismerték meg ezekkel a segédmotorokkal a motorizáció alapjait, és a mai napig is ezen a becenéven említik ezeket a kis szerkezeteket. Segíték, orosz Dongó, bringa-Riga, esetleg Riga-Dongó.



Xxx



Xxx

smerősök

Ugye, így már ismerős? Hazai veterános körökben sokak találkoztak már ezekkel a megnevezésekkel, esetleg volt szerencséjük egy-egy példányhoz, de nem is gondolnák, micsoda szövevényes eredettel rendelkeznek ezek a kis járművek.

Akik a szovjet autó- és motorgyártás múltját, történetét próbálják feltérképezni, sajnálattal tapasztalhatják, nem kis fába vágják a fejszét. Ködös, bizonytalan támpontok, kevéssé dokumen-

tált fejlesztések, tisztázatlan gyártási darabszámok. Sajnos ez a modelleszám sem kivétel. Egyes források szerint a szovjetek az amerikai Whizzer motorkerékpárokat tekintették ötletadónak. A harmincas években már ismert kerékpárgyárként kezdtek kínálni utólag beépíthető motorszettekkel, majd 1948-ban Whizzer Pacemaker néven piacra dobták az első előszerelt motoros kerékpárjukat. Ez a vonal alig több

mint egy évtizedet követően kísértetiesen megismétlődött a Szovjetunióban. A háború utáni évtizedekben a korlátozott lehetőségek ellenére folyamatosan nőtt az igény az egyéni közlekedés fejlesztésére. Ennek érdekében a leningrádi Vörös Október Vas- és Acélipari Művek az 1950-es évek második felében gyártásba vette a D sorozatú kerékpármotor-családot. Kerékpárokra utólag felszerelhető készleteket állítottak elő és forgalmaztak (faládákban), a blokk mellett lánc, láncvédő, kipufogó, üzemanyagtartály, kormánymarkolatok tartoztak a kithoz, valamint a felszereléshez szükséges leírás.

Ezek a blokkok nemcsak a rigai termékekbe kerültek, igaz cikkünkben elsősorban ezeket tekintjük át. Beépítették őket a Szovjetunió más



Ismeretlen ismerősök



Xxx



Xxx



Xxx



Xxx



Xxx



Xxx



Xxx



Xxx



Xxx



Xxx

A D motorsorozat tagjai a rigai gyártmányokban

D4: zsákhengeres a Gauja típusokhoz, és elsősorban ezeket árusították utólag beépíthető készletként a kerékpárokhoz;

D5, D5M: Gauja és Riga 5 (módosított Gauja) típusokhoz;

D6: Riga 7, Riga 11 és Riga 13 típusokhoz;

D8, D8M, D8E: Riga 13-ba a kilencvenes évektől.

kerékpárgyáraiban is, például Penzában (PVZ-Varias), Harkovban, valamint a Ivovi Verhovina-üzemben is (lásd VAM 2008/1.). De térjünk vissza Lettország fővárosába, Rigába. Az 1927-től működő, Gustav Ehrenpreis alapította kerékpárgyár, amely az ország Szovjetunióba olvadását követően a Rigas Velociped Rupnica (RVR) nevet vette fel, ontotta magából a jó minőségű kerékpárokat. Adott volt a lehetőség (mint az amerikai minta esetében), a kis segédmotorokat gyári mennyiségben lehetett beépíteni a kerékpárba. Így készült el 1958-ra a prototípus, és 1961-ben kezdődött a sorozatgyártás Gauja néven, D4-es zsákhengeres, 45,8 köbcéntis, 6 voltos, 1 lóerős blokkal. A D blokkcsalád gyakorlatilag végig megtartotta a hengerűrtartalom-méretet, és csak a későbbiekben nőtt a teljesítmény 1,3 lóerőre. A D8M-től kezdődően már 12 voltos elektromos rendszert alkalmaztak.

Ekkoriban hagytak fel Rigában a kerékpárgyártással és keresztelték át a gyárat Rigai Mo-



Xxx

torkerékpárgyárrá (oroszul RMZ, lettül RMR). Ekkor még nem léteztek a hazánkban is ismert kétfokozatú váltós Riga mopdek (lásd VAM 2006/7.), csak később vált párhuzamossá a mopdek és az itt bemutatott Dongó-szerű mofák készítése. A típusorban a Riga 5-ös következett, mely módosított Gauja volt, immár levehető hengerfejes D5, D5M blokkal szerelve. Ezt a 7-es követte még mindig erősen kerékpárszerű megjelenéssel és D6-os blokkal, ez után jött a 11-es, amely a hátsó kerék fölött elhelyezett tankjának köszönhetően talán a legmeghökkenőbb kinézetű modell volt. Utóda a

13-as, az utolsó klasszikus „bringa-Riga” volt. Feltehetően nem jött be a 11-es formája, és az olcsóbb megoldást választva a 7-est fejlesztették egy kicsit, modernebb lámpákkal, tankkal némileg erősített D8-as blokkokkal. Ezt a sorozatot egészen a kilencvenes évek elejéig gyártották. További érdekesség hogy a meghajtást adó D sorozatú blokkok többmillió (egy forrás szerint 15 millió) darabszám-ban gyártották, figyelembe véve a gyári beépítéseket, a faladás „Dongó-szetteket”, valamint a kizárólag mezőgazdasági gépekbe, kisgépekbe, szivattyúkba épített D10-es és D16-os szé-

Ismeretlen ismerősök



Xxx

Elveszett érzéseim

Első motoros métereimet saját kezűleg egy Riga 3-ason tettem meg Szegeden 1968-ban. Tizennégy évesen osztálytársaimmal, barátaimmal együtt sokat kerékpároztam, a motorozás távoli dolognak tűnt. Aztán egy nap kiderült, hogy a Pufi (hivatalos nevén Szabó Imre) motorral jött iskolába. Délben persze nem győztünk ámulni a gimnázium előtt álló újszerű zöld-vajszín mopedet, egy Riga 3-ast, amelyet Pufi valahonnan szervált. (Ez rendes szokása volt, mindig meglepett bennünket valamilyen húzással, hol dobbszerelést rendelt magának, hol igazi versenybiciklivel jött a gimnáziumba.) A motort mindig minden elé helyeztem, így ráértem valamennyi szájtátót kibekkelni, és amikor végre kettesben maradtunk, Pufi megkérdezte, ki akarom-e próbálni. – Persze – mondtam gondolkodás nélkül. – Vezettél már motort? – kérdezte gyanakodva. – Naná – hazudtam könnyedén.



Utólag elmondhatom, fogalmam sem volt róla, mire való a kuplung meg a váltó, de a fék és a gáz ment. Pufi valamit gyaníthatott, mert biztos, ami biztos, mindent elmagyarázott. Talán nem meglepő, hogy csak a negyedik próbálkozásra tudtam elindulni, a motor folyton lefoglalt a kuplung használatának mellőzése miatt. Aztán felgyorsítottam valahogy, és megkezdődött az azóta is tartó száguldás.

Kiss Péter jóvoltából újraélhettem a bő negyven éve történeteket. (Úristen, de rég volt!) Mentem egy kört, próbáltam felidézni a régi hangulatot. Nem sikerült. Pedig minden olyan, mint hajdan

volt, emlékszem a kormányfogantyúra, a sárgás kapcsolóra, a fekete számlapú kilométeróra, mindenre, pontosan. Nyilván velem van a baj, hiányzik az első pillanat soha vissza nem térő élménye. De azért köszönöm.

(O.Z.)



Xxx



Xxx



Xxx



Xxx



Xxx

riát. Részben utóbbiaknak köszönhető, hogy Lettországból, Ukrajnában ma is árusítanak gyári új alkatrészeket.

A cikkben szereplő Riga 7-es 1976-os, a 11-es 1977-es évjáratú. Tudni kell ezekről a típu-



Xxx



Xxx



Xxx

sokról, hogy hazánkban nem forgalmazták őket, korabeli elbeszélések szerint a Kermi minőségi problémákra hivatkozva nem javasolta a magyarországi értékesítésüket. Az itt-ott fellelhető példányok szovjet laktanyákban teljesítettek futár- vagy postai szolgálatot, esetleg kiküldetésről hazatérő magyarok hozták be.

A piros-fehér Riga 7-es is egy Balaton környéki egykori orosz laktanyából került egy gyűjtőhöz, majd onnan üzemképtelenül a szerzőhöz. A mindössze 42 kg tömegű, 1,3 lóerő teljesítményű moped könnyen kel életre, de indulásnál – főleg hidegen – nem árt egy kis pedálozás vagy a kuplung csúsztatása. Menet közben már mosolyt csal „lovasa” és a járókelők arcára is fura, szokatlan megjelenésével és pöfögő hangjával. A fékek, bár az ismert Riga mopedekek berendezéséről van szó, gyengécskének hatnak a 35–40 km/h végsebességhez is. Menetpróbánk



Arcél

Kiss Péter

Szerzőnk, aki a Ferihegyi repülőtéren dolgozik logisztikusként, szabad idejében a hazai Riga Klub elnöke.

14 évesen kapta első segédmotorját, egy Riga 3-ast, ez most 36 éves. Összesen 13 veterán Rigája van, az ellenpontot egy Citroën DS 20 Super 5 jelenti, amely még garázszlakó, de restaurálása hamarosan megkezdődik. Gyűjteményének fontosabb darabjai: szép, üzemképes, első szériás, 1967-es 3-as, 22-es, eredeti 4-es (lásd VAM 2006/7.). Hiányzik még a Gaja nevű bringa-Riga a hatvanas évek első feléből.

végeztével körbejárva feltűnik a moped eredeti festése, hiánytalan állapota. Ami nem derül ki az alapos szemlélő számára sem, hogy a szerkezet csak a Riga városából rendelt komplett gyújtás beszerelését követően vált motorozhatóvá.

Utóbbi, mármint a motorozhatóság még nem mondható el a sárga-fehér Riga 11-esről, amely hiányosan, szintén gyújtáshibásan került elő. Talán ez az alkatrész, a gyújtás volt a Rigák gyenge pontja, a beszerzése folyamatban van. Üzemképtelensége ellenére érdemes a 11-est is körbejárni és megvizsgálni nem mindennapi részleteit. Szemet szűr a tank elhelyezése, a kerékpárszerű vázba szerelt 19 colos motorkerék – amelyet a Riga 3-astól kölcsönöztek a tervezők – és a színre festett kipufogó.

(A szerző köszönettel tartozik Kun Péternek és Újvári Istvánnak a cikkben szereplő gyártástörténet megírásához adott segítségükért.)