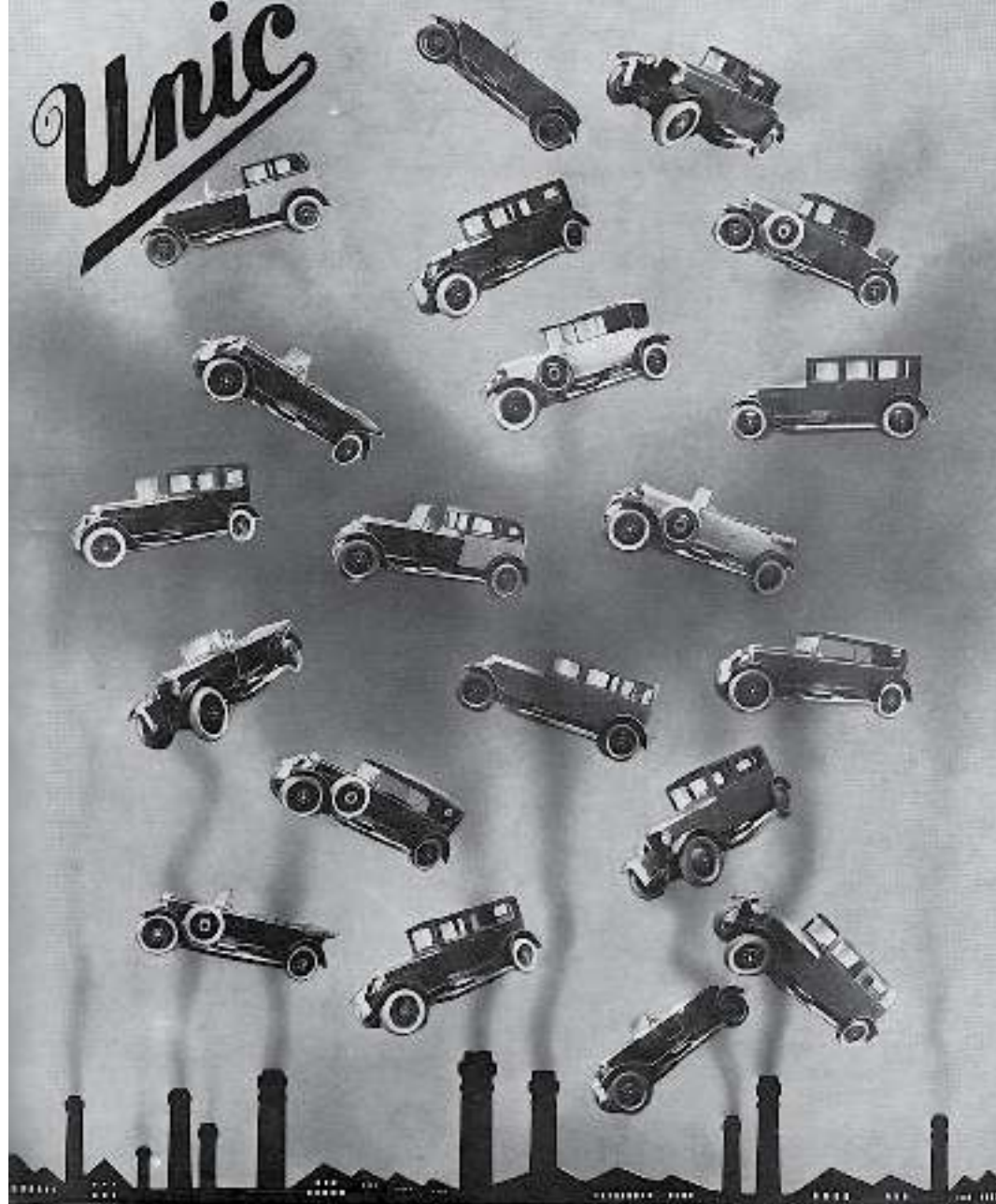


*Unic*



ÉCONOMIQUE

**UNIC**

INUSABLE

CATALOGUE PRÉSENTÉ SUR DEMANDE AUX AUTOMOBILES UNIC - QUAI NATIONAL, PUTEAUX

# „NÉGYMÉTERES ALKATRÉSZKUPAC”

Zsák Árpád restaurátorral – egy több mint százéves autó kapcsán – Legát Tibor beszélgetett

Az autógyártás hőskorának közismert márkája volt az Unic, a Georges Richard (1863–1922) vezette francia üzem, mely 1905–1938 között működött. A név leginkább a korabeli taxisok, illetve haszonjárművekkel és autóbuszokkal fuvarozók körében csendesen ismert, bár az első Unic autókat a 20. század első két évtizedében még a nagyközönségnek szánták. A cég csak alvázakat gyártott, így a kocsik más-más karosszériával kerültek forgalomba. A Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum tulajdonában lévő egyetlen Magyarországon fellelhető példány minden bizonnyal Bécsen keresztül kerülhetett hozzánk, karosszériáját a híres-neves Karl Czerny műhelyében készítették; Czerny udvari beszállítónak is nevezhette magát, egyebek mellett Ferenc Ferdinánd is vele készítette autóit.





**N**oha az autó az 1950-es években került a múzeum birtokába, a kocsis restaurálása csak nemrégiben kezdődött. Az ezzel kapcsolatos műhelytitkokról kérdeztük a Múzeum restaurátorát, Zsák Árpádot, aki már hosszú évek óta dolgozik az automobillal.

#### Mit lehet tudni a kocsis múltjáról?

ZSÁK ÁRPÁD: 1905-ben, amikor Georges Richard kivált a *Richard-Brasier* autógyárból, Henri de Rothschild báró segítségével alapította meg autógyártó cégét, a *Société anonyme des automobiles Unicet*. A birtokunkban lévő kocsinak lenne mit pontosítani a születési dátumán, de nekem 1907 környéke a gyanús. Annál is inkább, mert megjelenésében eléggé hasonlít az 1904-es kocsikhoz. A kormeghatározás pontosításában minden biztonnyal sokat segít, ha megtudjuk, hogy az embléma alsó részén a felirat mikor változott *Paris-Puteaux*-ról *Puteaux*-ra, a mi kocsinkon ugyanis még a kötőjeles változat szerepel. A jármű karosszériáját Bécsben, Carl Czerny műhelyében építették, a hűtőradiátort a francia *Grenier & Mercier*, a benzintankot a *Liotard Freres* gyártotta. Az automobil összességében azt mutatja, hogy Georges Richard nemcsak jó nevű versenyző volt, de jó konstruktőr és újíto is – elég sok progresszív megoldás van már ezen az autón. Például a régi *Richard-Brasier* kocsikon, vagyis annál a cégnél, ahonnan Richard kivált, még két öntvényből volt a hengerblokk, a birtokunkban lévő kocsinál itt már egyből meg tudták oldani, de a hűtő is az akkoriban szokásosnál sokkal fejlettebb konstrukció, emellett az alvázon is vannak érdekes statikai trükkök. Egyértelmű, hogy Richard valami nagyon jót, nagyon újat akart, ahogy egyébként minden konstruktőr abban az időben. Számomra éppen azért a legkedvesebb az autózás hőskora, a századelő, mert ekkor még sokkal szabadabban szárnyalhatott a fantázia, mint akár tíz évvel később. Ez persze nemcsak az autógyártásra, hanem szinte mindenre jellemző volt.

#### A franciák csak az alvázat gyártották, a karosszéria Bécsben készült.

A birtokunkban lévő típus valóban Bécsben vált teljes autóvá, Karl Czerny műhelyében karosszállták. De létezett tisztán francia gyártású Unic is, sőt ezt az alvázat ilyen motorral később kifejezetten taxinak gyártották.

#### Arról lehet tudni, hogy hány ilyen alváz érkezett a Monarchia területére?

Nem. Csupán annyit tudni, hogy ennek a kocsinak 2011-es az alvázszáma, de hogy még hányat importáltak ezen kívül, arra vonatkozóan nincsenek adatok.

**Ezek szerint ez lett volna a gyár 2011. autója?**

Nagyjából igen, mivel a motorszáma 2037-es.

**Ez nagyon soknak számított akkoriban.**

Mindenképpen, hiszen akkoriban az autógyártás manufaktúra-szinten működött, a kétezres jelentős darabszám volt Európában. Nagyjából ugyanebben az időben indult a Ford-T sorozatgyártása Amerikában, ami persze egy teljesen más történet.

**Visszatérve a karosszériára, mennyire tekinthető szabványosnak Czerny műve?**

Nemrégiben láttam egy Főnix típusú túraautót ugyancsak Czerny-karosszériával, ami teljesen más alvázon van. A formája azonban kísértetiesen hasonlít az Unicre; a ponyvamerevítő bordák elosztása is ugyanilyen. De az is igaz, hogy ez a karosszéria formájában sokkal inkább hintóra emlékeztet, mint a későbbi autókra. Persze ebben sincsen semmi különös: az első karosszériagyártók a hintókészítők voltak, így nem véletlen, hogy az olyan kifejezések, mint a *coupé*, *berline* vagy a *landaulette* is a hintógyártásból származnak.

**Hogyan került a múzeum tulajdonába ez a kocsi?**

Az 1950-es években az autós beszolgáltatások nyomán vált múzeumi tárggyá, először akkor említették, amikor a hatvanas években – talán 1967-ben – rendeztek egy veteránautós felvonulást, és bár nem volt mozgóképes, a listában is felsorolták. Úgy tűnik, hogy már akkor is rossz állapotban volt.

**Az kizárt dolog, hogy „saját lábon” részt vett ezen a felvonuláson?**

Kizárt. Főleg a pneumatikok hiánya miatt. De a kenési rendszer is hiányos. A kocsikat, amelyek akkor felvonultak, valamennyire át kellett alakítani; porlasztóval, rendes gyújtással kellett felszerelni, hogy beinduljanak, járóképesek legyenek. Az Unicen semmiféle átalakítást nem végeztek.



Zsák Árpád

**Később sem?**

Később sem. Valójában semmi nem történt vele, mint hogy évtizedeken át itt állt a Tati úton és amortizálódott. Amikor nekiláttam a munkának, nem volt egyéb, mint egy négyméteres alkatrészkupac. Az alvázra szó szerint rá volt pakolva a karosszéria, de nemcsak az, hanem minden egyéb is: a sárvédők, az ülések, a felhágók konzoljai, vagy éppen a hűtő. Őszintén szólva, eléggé szánalmas látvány volt.

**Miért éppen az Unicre esett a választás?**

Lett volna más autó is, de a divatos masinák engem nem vonzottak. Valójában 1983 óta vártam a lehetőségre, hogy mikor lehet végre az Unicet elkezdni.

**Ez 35 éve volt!**

Bizony. Noha a múzeum vezetése már akkor is pártolta ezt a restaurálást, és évről évre szóba is került, hogy milyen jó lenne, de valamiért mindig elmaradt, mindig volt valami fontosabb. Utána pedig úgy alakult, hogy én mentem más helyre dolgozni. Aztán visszajöttem, és 2012-ben végre nekikezdehettem ennek a régóta vágyott munkának is.

### **Hogyan képzeljük el ez a „nekilátást”?**

Egy ilyen helyzetben először az irodalmat tanulmányozom. A becsült korhoz mérten plusz–mínusz 10 évvel számolva igyekszem minél több forrást áttekinteni a szakcikkek-től a korabeli újsághirdetésektől, sőt a zenéig, hogy a kornak hangulatát megérezsem. Erre az ihletre nagy szükségem van, mert egy ilyen „átélés” a konkrét problémák megoldásában is segíthet – sokszor előfordul, hogy ki kell találnom, hogy akkor éppen mire gondolt a konstruktőr. Ilyenkor óriási segítség lehet, ha valamelyest magunkévá tudjuk tenni az akkori gondolkodást.

**Nem túlzás ez a plusz–mínusz tíz év? Pláne, hogy ebben az időszakban akkora technikai változások voltak, akkora fejlődés volt rövid időn belül, hogy az egy laikus számára szinte felfoghatatlan. Pár év alatt létrejött az a fajta autókönstrukció, ami aztán vagy ötven éven át volt meghatározó!**

Épp ettől vonzó számomra ez a korszak! Ahogy mondtam is, mindenben a kezdetet kedvelem. Tény, hogy az autógyártás a későbbiekben is roppant kreatív megoldásokkal állt elő, de nekem ez az időszak az izgalmas: amikor még csak keresik a megoldásokat, és amikor még csak kialakulni látszanak a fő irányok. Nyilvánvaló, hogy az említett húsz év alatt rengeteg minden történt: az 1890-es években még azt is kevesen gondolták, hogy az automobillal komolyan is lehet közlekedni, míg a tízes évek végén már napi program volt az autózás. Ez tényleg páratlan korszak volt.

**Mindezt hogyan tudta átültetni a gyakorlatba? Itt állt egy hiányos ronccsal, ahogy említette, egy alkatrészakupaccal...**

Először is alapos leltárt kellett készíteni. Fogtam az összes tartozékot, kipakoltam az udvaron és végigfotóztam, majd módszeresen elkezdtem az alkatrészeket letakarítani, megtisztítani. Legalább annyira, hogy jobban látszódjanak a felfekvések és az egyéb olyan nyomok, amik az alkatrész pontos helyét, összeszerelésének módját mutatják.

E tisztítás során derült ki, hogy a szürkére festett jármű eredetileg narancssárga volt a spontán kopások, sérülések mellett, ami persze azt is jelentette, hogy a festést is idáig kell visszasedni, ha az eredeti állapotot akarjuk megőrizni.

### **Vagyis a kocsit valamikor szürkére festették át?**

Igen. Még az is elképzelhető, hogy az első világháború idején történt ez, de erre semmi féle bizonyítékunk nincs. Egyvalami biztos, igencsak kapkodva festhették át szürkére, az akkori fényezőtől igen távol állt a precizitás. De tény az is, hogy az első világháború idején ez már egy közepes autónak számított volna a maga 12–18 lóerejével, bár a minősége ellen nem lehetett kifogás, a mai napig egy deka rozsdá sincs az alvázon, különleges ötvözetet használhattak.

### **Gondolom, külön restaurálja az alvázat és külön a karosszériát.**

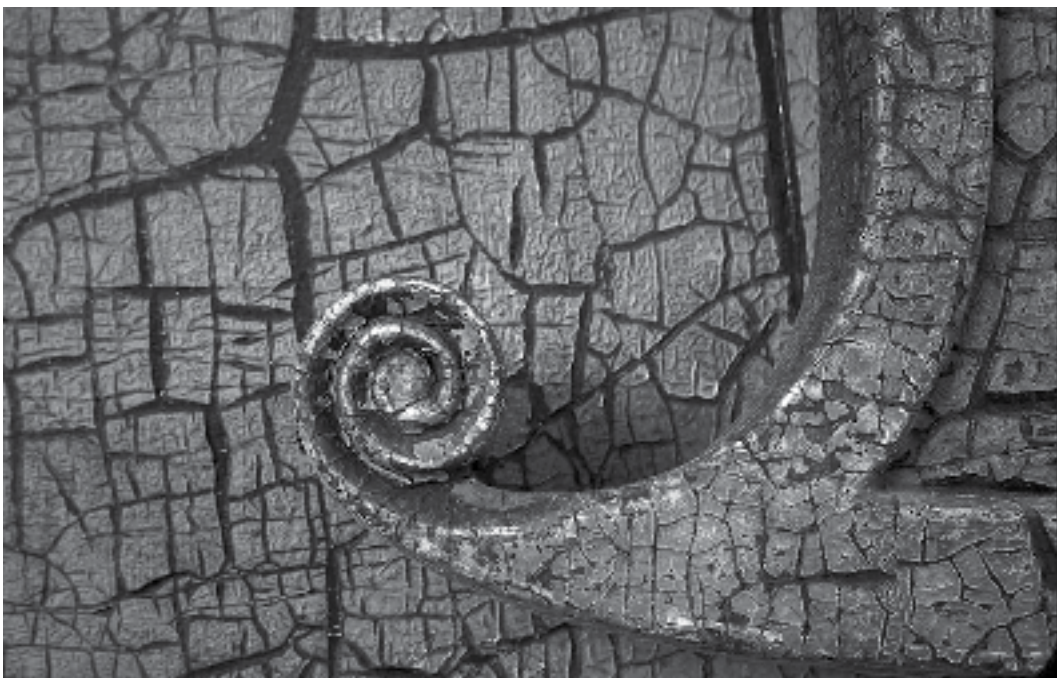
Így van, a konstrukciót követve haladok. A restaurálást úgy végezzük, hogy feltárjuk az eredeti festékrétegeket és megtartjuk a felület egyedi textúráját, így nem egy újrafestett felületminőséget kapunk.

### **De hát akkor soha nem indul el!**

Nem baj! Persze engem is boldoggá tenne, ha hallhatnám a hangját, de erre az autóra én nem közlekedési eszközként, hanem műtárgyként tekintek. Ennek alapján pedig ugyanúgy kell vele eljárni, mint egy régi szoborral vagy festménnyel. Például a 110 éves festéket is megpróbálom megmenteni, az eredeti csavarokat is használni és így tovább. Tény, hogy ettől egy kissé cifrább ez a feladat a szokásosnál.

**Azért részletezzük egy kicsit. Említette, hogy elég dilettáns módon festették át. Más hasonló „barkácmegoldást” is felfedezett?**

Az alvázkeret korróziómentes. Konstruktívában az első három kereszttartó alatti hosszanti erősítés, a belga FN, később a Panhard Michigan „Twin frame” 1919-es megoldásának előképe. Létraszerű szerkezete fekvő „U” profilú acélszelvényekből szegeccsel lett összeállítva. Az első és a második kereszttartó ívelt, préselt idom, a motor és a váltó alatti belső, fordított „L” profilú hosszartók szintén szegeccsel kivitelűek.



Az UNIC ajtódsze

Az öntött acél rugóbakok közül a jobb hátsó cserélve volt valamikor, szegecs helyett csavarozva van. A kevésbé dekoratív felületeken, mint az oldalsó felhágó kovácsolt konzoljai, a futóművek, kormánymű, motor, sebességváltó esetében, zsírtalanító mosás és a szétbontás után, ha nincs anomália, a belső felületek tisztítása, konzerválása után is összerakható. Mint említettem, az alvázkeret hiánytalan, a rugók is megvannak. Érdeklenség, hogy a negyedelliptikus rugók leszorító pántjainak belső felületén régi kovácsjegyet is találtam, később érdekes kutatás lehet kideríteni, melyik kovácsműhelyből származtak ezek a rugók. Ami pedig a barkácsolást illeti, úgy tűnik, nem történtek efféle lényeges beavatkozások később. Van egy-két olyan metszés az alvázon, amiről nem tudom eldönteni, hogy mi célt szolgált, de döntően ezek sem befolyásolják a műtárgy eredetiségét.

### **Mi az, ami hiányzik?**

Elsősorban az idő. A nagyobb darabok, a motor, a hűtő, a kormány megvan. Konkrétan két lámpa hiányzik, az üléskárpit nagyon rossz állapotban van, a ponyva csak nyomok-

ban fedezhető fel. A kenési rendszer hiányos, ennek a pótlása – legalábbis vizuálisan – jelezve lesz. A négy pneumatikából egy úgy eldeformálódott, és keményre összeszáradt, hogy csak mintának alkalmas.

### **Ezeket akarják pótolni?**

Jó lenne, de nem minden áron, az eredetiség rovására ne menjen.

### **Ezt úgy érti, hogy egy valahonnan beszerezett eredeti alkatrész pótolná, de egy utángyártott már nem?**

Ez sajnos nem ennyire egyszerű! A kiegészítés, rekonstrukció, műszaki műtárgyak esetében a konstrukció, a működés követhetősége érdekében és szintjéig elképzelhető, de ezek a manőverek a szakmuzeológussal történő megbeszéléseken dőlnek el. Gondoljon arra, hogy egy alkatrész hiába „ugyanolyan,” teljesen más technológiával készült, és nem is öregedett együtt a járművel. Képzeld el, hogy milyen lenne, ha egy régi festményhez a mai technikával kikevernének egy színt és ráfestenének vele. Teljes joggal mondhatnák rá, hogy az hamisítás. Egy ilyen autóval ugyanez a helyzet. Ha például felteszek rá egy új gumibroncsot, azzal is tulajdonképpen hamisítok. Ha átfényezném, szintén.

### **Hogyan képzeljük el a restaurálás menetét?**

Erről készítettem egy feljegyzést még a munka megkezdése előtt. Nos, e szerint a ridegké vált fedő szürke festékréteg rugalmatlanságát kihasználva a tisztítást mechanikusan kezdem, aztán némi kémia a végén: polírpasztával, lenolajjal, méhviasszal adom vissza az eredeti árnyalatát, fényét. Ez az eljárás a teljes szürkére festett felületen elvégzendő, a faküllős kerekeken is. A szürke réteg eltávolításán az alváz már nagyrészt túl van. A belső felületeken helyenként az alapozó kilátszik. A fából készült karosszéria fertőtlenítése is szükségesnek látszik. Ehhez a kárpitokat le kell bontani, és azt is dezinficiálni. A kárpit kevésbé sérült részeit „in situ” a tárgyon egészítjük ki. A maradék roncsolódott kárpit darabjainak sérülésmentes bontásához valószínűleg célszerszámokat kell készíteni. Az ülés elanyagtalánodott részeit bőrkárpitos szakemberekkel rekonstruáltatjuk, az eredeti anyagnak, méretnek és technikának megfelelően. A restaurálás folyamatában az eredeti tárgyon lévő információk megőrzése a legfontosabb. Követhető legyen az anyagon túl a technológia is! Az eredeti felületi minőséget nem változtathatjuk meg itt sem!

**Hadd legyen az ördög ügyvédje! Amit mondott, arról például egy képtárban nem kell meggyőzni a közönséget, de egy közlekedési múzeumban annál inkább. A nézők itt ugyanis nem ütött-kopott roncsokra kíváncsiak. Márpedig, ha például nem nyúlnak a fényezéshez, akkor az Unic alapból ezt a látszatot fogja kelteni.**

Azért ha elmegy egy képtárba és meglát egy 300 éves festményt, nem fogja különösnek találni, hogy az repedezett.

**Nem biztos! Például senkit nem zavar, hogy a Milói Vénusznak hiányzik néhány végtagja, de egy autónál más a helyzet. Egy közlekedési múzeumban a reprezentáció is számít, hogy pusztán kiállítási tárgyról vagy működőképes kiállítási tárgyról van-e szó.**

Én amellet vagyok, hogy ha mindent sikerül megtisztítani, konzerválni – kinéz, ahogy kinéz –, az bőven elég, ha pedig még működik is, az különösen jó. De nem szabad, hogy kizárólag a működőképesség legyen a cél. Vannak olyan régi műszaki muzeális értékek, amit nem is szabad működésbe hozni, mert tönkremehet, és persze vannak olyanok is, amit nyugodtan lehetne használni. Mondhatnám azt is, hogy egyedileg kell dönteni egy-egy kiállítási tárgy sorsáról. Úgy vélem, az Unic azok közé tartozik, ami nem lesz működőképes.

### **Mikorra várható a restaurálás befejezése?**

Erről még korai lenne nyilatkozni. Úgy vélem, 2018. június közepe körül a kormány, a fék, a benzintank a helyére kerülhet, majd a motor mellett mindkét oldalon az alvázhoz csavarozott keményfa elem, néhány fémrátéttel: tetőfeszítősíj rögzítőfül, rugós motorházfedél leszorítók. A karosszériával kapcsolatos munkálatok kezdetét november környékére tervezem, a motorházfedél felső, ívelt része a középső, töredezett zsanér kivételével teljesen hiányzik, ezt a részt majd rekonstruálni kell, a két oldalsó függőleges elem korrodált, a forrasztások elengedtek, de megvan. Ha nem jön közbe semmi „fontosabb” akkor jövő tavasszal a motor és a váltó a helyére kerülhet. A sárvédők közül a mellsők jobb állapotban vannak, mint a hátsók. Az átlapolódott lemezek között az erőteljes korróziót mindegyik esetében meg kell szüntetni.

A fa karosszéria a szürke rétegtől megtisztítva, konzerválás után a sérüléseket kiegészítve, összeragasztva újra összeállítható és felkerülhet a helyére. A munka során előkerülő információk is befolyásolhatják a restaurálás menetét.