



60 ÉVES A BULLY

A HANNOVERI SZÜLETÉSNAPI BUSZ-TALÁLKOZÓ



2007. október 5-7. - Hannover



A VW Depo 2007. szeptemberi számában találtam rá a találkozóról szóló honlap rövid bemutatására. Rövid vágyakozás, majd számolgotás, egyeztetés, és végül döntés: megyünk!

Szeptember 27-n megérkeztek a belépők és a tudnivalókat tartalmazó boríték. Hát nem volt semmi, volt stílusa. Talán elég annyi, hogy a 4 belépő mágneskártya egy 3 dimenziós T1 „rakterében” érkezett. Már sejteni lehetett, nem egy egyszerű zöldmezős rendezvény lesz.

És végre elérkezett a nagy nap! Október 4-n délután beizzítottam a gépsárkányt, és meg sem álltunk Hannoverig. Az úton végig a tali és a busz volt a téma, így nem nagyon kellett küzdenünk az alvással. Gondoltuk, hogy út közben több Typ2-1 fogunk összefutni, de mindössze egyetlen cseh T2 pihent egy parkolóban, és egy magyar T4-t véltünk látni magunk előtt két autónyira Prága után az országúton.

Hannover köddel és felhőkkel fogadott, és a helyszínre érve kicsit félve figyeltük a hatalmas, de egyelőre üres teret, az itt-ott elszórt autókat. A beléptetés „németesen” precíz volt. Mivel még kevesen voltak, volt lehetőségünk helyezkedni. Utána röviden: kocsi beállít, elektromos csatlakoztat (minden „sor” végén diesel-aggregátor, füst és zaj nélkül), tetősátor felnyit, sátor felállít, WC és fürdő-konténer beazonosít, aztán elő a kamerákkal....

Ahogy szállt fel a köd és a nap tört át a felhőkön, úgy jöttek egyre másra a különféle VW Typ2-k. Egész nap bolyongtunk a kb. ½-ig telt területen, és csak akkor vettük észre, hogy legalább 30 órája talpon vagyunk, amikor leültünk végre enni, és megéreztek a pihenés örömét.

Délután megkaptuk az ígért ajándékcsomagot: egy póló, egy baseball sapka, egy mini T1 a rendezvény feliratával, stb. (nagy részüket meg is lehetett vásárolni). Ezek már magukban többet értek a 25 € beugró árnál (egy autó 4 felnőttel). A rendezvényen egyébként minden ingyenes volt; gyárlátogatás, péntek esti mozi – persze T2 főszereplésével – szombati WHO koncert, tesztvezetés, WC és zuhany, stb (de a sör sem volt vésszen drága).

Egész nap róttuk a köröket a folyamatosan érkező újabb testvérek sorai között. Komplet mini-városok kezdtek kiépülni a különféle klubok autóiból és sátraiból. A hollandok több tucat, ha nem több száz autóval jöttek, de a házigazda németeken kívül voltak belgák, britek, osztrákok, olaszok, dánok, csehek, lengyelek – utóbbi kettő hozzánk, magyarokhoz képest sokan és igényes autókkal – szlovákok, románok, oroszok, szerbek, litvánok, és még ki tudja kik. Mi magyarok csak három autóval voltunk, egy T4 Westy, és két T3 – mi és egy Joker.

A felvonulás csalódás volt. Nem túl sok autó vett részt rajta – valószínűleg korlátozták a létszámot, ha jól tudom 150 kocsi állt a sor -, és nem éreztük a hazai vonulások hangulatát sem.

Este 11-kor intettük le a küzdelmet, amit a lelkesedés és a fáradtság vívott bennünk, és mentünk aludni, gyerekes várakozással a másnap iránt.

Reggel 7-kor már mind a négyen ébren voltunk, és majszoltuk a hajnalban a visszapillantóra akasztott és természetesen Bully-kkal díszített papírtasakban kínált zsemleket, és nézegettük a mellé tett friss újság Buszokról szóló mellékletét. Megint csak a komor német ősz fogadott; köd, szitálás, nyirkosság. De a sok Bully-t a nap is látni akarta, így 10 után megint éreztük, egyre inkább melegszik a hátunkon a kabát, és figyelni kell a fényképezésnél a fénysugarakra is. Ekkor már dugig volt a hatalmas terület. Annyi autó volt – a hivatalos honlapon több mint 3500(!!!) autó regisztrált -, hogy szinte összeérték. Mindenhol nemzeti és klub zászlók a 0-tól 60 évesig terjedő felhozatal tetőlemezei fölött. És persze a különféle tetők erdeje: Hubdach, Schlafdach, Hochdach, fehérben, pirosban, sárgában, zöldben... Leírni nem lehet, azt látni kellett. És ott volt köztük a miénk is! Ekkora tömeget nem lehet áttekinteni. Biztos volt olyan autó, amit nem láttunk. Pedig az alkatrészek beszerzése után ismét bevettük magunkat a rengetegbe: T1, T2, T3, T4, T5, mindenféle változatban és mindenféle irányzatban. Jellemző, hogy több tíz T1 Sambát láttunk, és nem éppen bontószökevényeket. Olyan csodálatosan helyreállított, vagy ízlésesen tuningolt autók voltak, hogy születésükkor nézhetek így ki, mielőtt kigurultak volna a szerelőcsarnokból.

A szombaton nyitó Teilemarkt kisebb csalódást okozott, mert a rendezvény méreteihez képest nem volt számottevő az egy sátor, de így is többet tudtunk volna vásárolni a pénzügyi keretünknel. Persze voltak magánzók is a buszok közti sorokban, pl. igazi „lengyelpiac” is (majdnem elfelejtettem: Kérdés a lengyel testvértől: ismeri valaki Imrét Bp-ről?).

Szombaton délelőtt a színpadon ment a show, folyamatosan mutatták be a különböző buszokat, a szünetekben pedig korabeli reklámfilmek zengték a Typ2 dicsőségét. Itt volt Gustav Mayer, aki 1957-től 1985-ig „nevelte” a VW Typ2-t, és nyugdíjazása előtt még elkezdte letenni a T4 alapköveit. A gyerekeknek is szerveztek Bully-s programot; T1 design-os arcfestés, Bully-építés kartondobozból, stb. A kisebb csarnokokban gyári ritkaságok sorakoztak tematikusan: haszonjárművek, szabadidőautók, synkro-k, valamint volt egy-két extrém tuning-őrület is az egyébként látványnak sem utolsó fából készült féltető alatt. Egy részen a most futó T5 sorozat tagjait lehetett kívül-belül meg szemlélni, és valahol ki is lehet próbálni a regisztráció során ezt bevállalóknak. Aki időben jelentkezett, annak ADAC vezetéstechnikai tréning is rendelkezésére állt – a honlap ígérete szerint.

A szombat nagyon gyorsan elrepült. Éjfélkor mentünk aludni, mert másnap 4-kor indulni kellett. Nem volt könnyű, de nem a fáradtság miatt. Ott kellett hagyni azt a rengeteg gyönyörű, izgalmas, irigyelt és ötletekkel teli testvért, a hangulatot, a látványt, a vasárnapi programokat, és ... a hátsó ablakba való rácsot, amit nem sikerült lealkudnom...

Szép születésnap volt. Ilyet még a németek sem nagyon láthattak, még a szomszédban sátorozó, és 15 éve saját T3-mal klubtag 60 év körüli „lány” szerint sem, akivel megosztottuk pálinkánkat. Kár, hogy vége. Reménykedem, hogy lesz következő, amire talán eljuthatunk megint. Ez a rendezvény bebizonyította, hogy ez a sokak által nem sokra tartott lelkes autó képes volt kinőni a haszonjárművek szürke, de annál keményebb világából, összefuvarozni 60 évet, és miközben kategóriát teremtett, kultusszá lett, és lázba tud hozni ennyi lelkes rajongót. Mert aki egyszer beleül egy Typ2-be, és ráérez az ízére, az többet nem tud kiszállni.

Amikor elterveztem, hogy írok erről a találkozóról, a sok autó képe kavargott a fejemben. Róluk szerettem volna írni, de ez szinte lehetetlen, annyi gép volt ott, és oly sokféle: „T1-üknagyapa és T5-kisgyerek”, eredetiek és tuningoltak, restauráltak és az évek nyomait méltósággal viselő, porig ültetettek és a fellegekben járó syncrok, örömautók és munkás napokat megélt doka-k és pritsche-k, az utolsó farmotoros Typ2 számozott szériájából vagy száz T3 LLE, campingezésre használtak és hétköznapi szolgálatban álló családi gépek, néhány ezer, vagy több százezer kilométert lépett autócsodák, széria 1,2-s, vagy Porsche 996-os szívűek. No és persze gazdáik: azok, akik fiatalon még vadiúj T1-l kezdhetek és azok, akiknek a T5 már öreg lesz, mire vezethetnék... A szavak helyett a képek talán többet mesélnek.

És ami a legnagyobb és legmeghatóbb volt: látni, hogy idős emberek együtt maradtak fiatalok buszaikkal. Az már csak hab volt a tortán, hogy a legnépesebb generáció a mi szívünkhöz a legközelebb álló T3-ból volt jelen (becsléseink szerint 67-70%-ban).

Végzőként pedig álljon itt egy idézet, amit egy T3 üzen napjaink emberének:

„Denk an die Umwelt! Fahr mit dem Bus!” (Gondolj a környezetvédelemre! Járj busszal!)
Isten Éltesse a Typ2-t!

Kovács András – Gerzson - és Madarász Adrien (T3 1,6 TD Multivan) Rozs Ákos –Áki - (T3 MULTIVAN LLE No 1231), Bartha Gábor – Garu - (T3 Großraumpritsche és T3 16” Syncro),
a T3-club lelkes tagjai (www.t3-tuning.hu)

U.i.: A hivatalos honlap közlése szerint a rendezvényen 5100 Volkswagen Typ2 jelent meg!