

HA ÉN EGYSZER FELMEGYEK A PADLÁSRA

A Nyíregyháza Ralin láthatta először a közönség Kanyik Antal Polonezét, ami nem csak nagyon hasonlít arra az autóra, amivel 1987 és 1988 között versenyzett, hanem maga az eredeti autó meglehetősen kalandosan restaurált változata. Ehhez Kanyiknak is fel kellett menni a padlásra és egy újságcikk is sokat segített.

SZÖVEG: MIHÁLYI CSABA KÉP: KANYIK ARCHIVUM





A historic versenyzésnek az egyik feladata, hogy tisztelegjen a múlt műszaki csemegéi előtt és hogy olyan autókat is láthassunk a versenypályákon, amelyekért gyerekkorunkban voltunk oda, vagy akár jóval előbb készültek, mint ahogy egyáltalán megszülettünk. Az Országos Historic Ralibajnokság 2005-ös indulása óta egyre-másra kerülnek elő a szebbnél szebb és érdekesebbnél érdekesebb autók. Tavaly a szezonzárón egy igazi kuriózum bukkan fel a mezőnyben, egy Polonez, amelyből jelenlegi tudásunk szerint az egész világon ez az egy eredeti állapotú autó létezik. Olyannyira, hogy még Lengyelországból – ahol pedig akkora kultusza van, mint nálunk a VFTS-nek – is a csodájára járnak.

„Öt éve kezdődött az égész, emlékszel? – kérdezett vissza Kanyik már a beszélgetés elején. – Akkor írtál a Youngtimer újságba egy cikket a Polonez rali-autóról. Még beszélgettünk is róla, hogy elkezdtem építeni egy gruppe 2-es Zsigulit, hogy majd azzal versenyzek.“

Valóban így történt, de akkor még nem volt szó arról, hogy a Polonez is elkészül, mert ha jól emlékszem, akkor nagyon sok minden hiányzott hozzá.

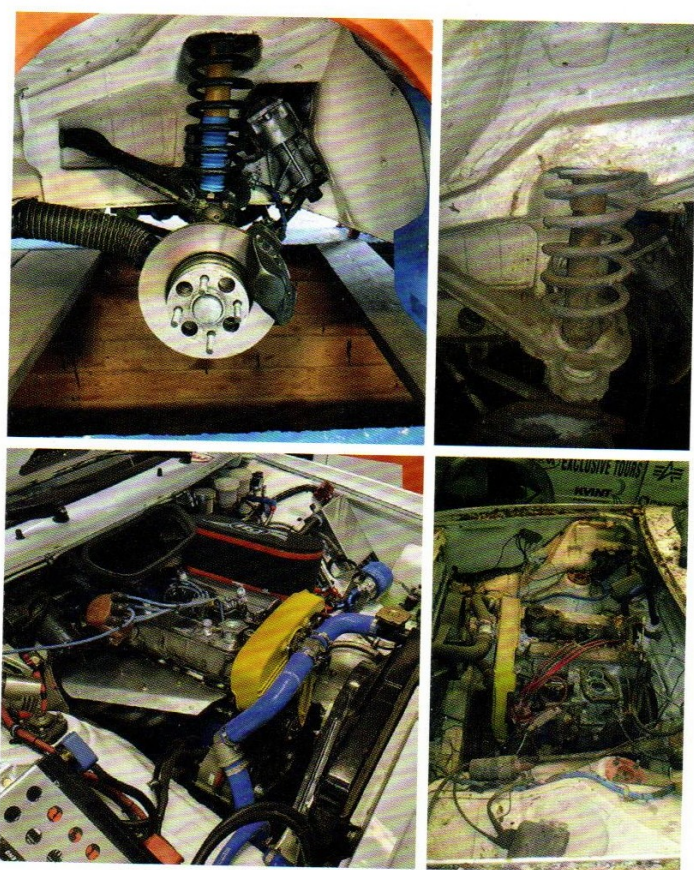
„Képzeld el, ezt a cikket olvasta valaki, és felhívott, hogy itt van a szomszédomban a karosszériád. Gyorsan leszaladtam Verőcére. Miután '89-ben eladtam, még négy-öt évig nyúzták, aztán bekerült egy versenyző garázsába, ott állt roncsként 15 évig.

Egy csontvázat képzelj el, se motor, se difi, se üveg nem volt benne, hiányzott az ajtaja. A szívem szakadt meg érte, hogy ide jutott, de azt is éreztem, hogy meg tudom csinálni, biztosan meg lehet csinálni. Hazahoztam, leültem, és összeírtam, mi kell hozzá. Más ügyből kifolyólag fel kellett mennem a padlásomra, és még én is meglepődtem, milyen kincsesbányám van, négy tiszta új ajtó, gépháztető, csomagteretető, a szélesítés sablonjai, futómű, difi alkatrészek és még rengeteg apróság.

Pár évvel korábban bukkantam rá egy Colotti váltóra, jé, ez az enyém volt! Gyorsan megvettem. Akkor még nem tudtam, hogy minek, de akár csak emlékebe is elraktam volna. A házam alatti pincében van egy helyiség, ahol csak Zsiguli, Polski és Polonez megmaradt alkatrészek vannak, egy másikban pedig csak Integrale.“

Itt egy pillanatra megszakad a beszélgetésben a Polonez vonal. „Mindig is Fiat vér folyt az ereimben, van egy pár veterán Fiatom, egy '39-es Topolino, egy 850-es Fiat, egy 2,3-as fecskefarkú, egy Evo III-as Lancia Integrale...“

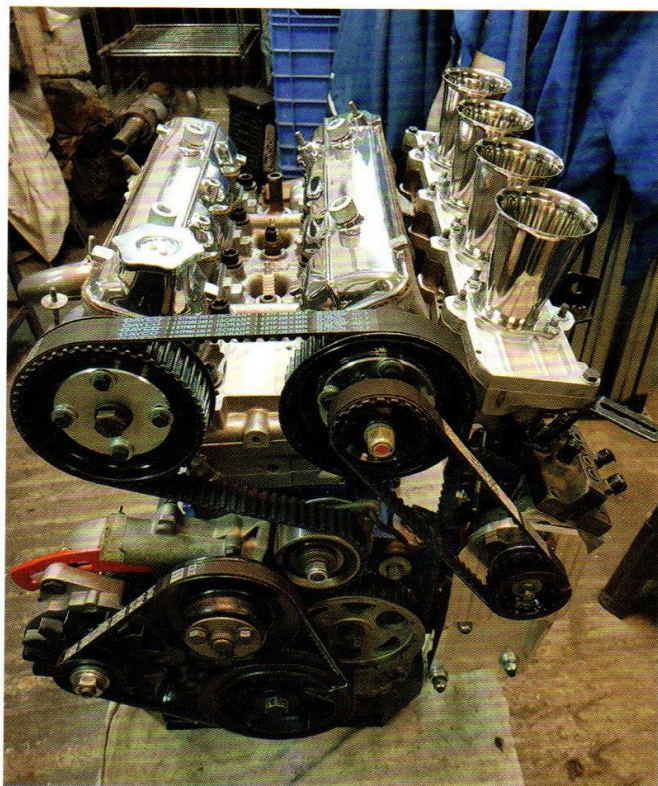
Ezeket a típusokat is elcsemegéztünk egy kicsit, többek között megállapítottuk, hogy a Topolino ment a Mille Miglian, úgyhogy akár egy versenyautó is készíthető belőle, de aztán visszakanyarodtunk a Polonezhez, mert azért a karosszéria, a padlás és a pince tartalma nem volt elég a felújításához.



„Rengeteg mindent kellett venni hozzá, műszerfalat, pedálokat, díszrácsot, lökhárítót. Ahogy elterjedt, hogy újraépítem az autót, egyre többen hívtak, hogy ezt találtak, azt találtak. Bögös Sanyinak – aki szintén versenyzett Polonezzal – megvolt még a régi szervizautója, egy Polonez elejű pick-up, ami a kertjében állt, alig bírtuk kiásni. Az eleje egész jól használható volt, a hátulja ment a fémhulladékba.

Az autó egyik sarkalatos pontja a Kugelfischer befecskendező. Erről tudtam, hogy Pécs mellett van Bajor Zolinál, aki egy Fiattal ment hegyen vele. Többször mondtam neki, hogy add már el. Azt válaszolta, Antikám, itt van a polcomon, bármikor eljöhetsz, és megnézheted. Amikor megvettem a karosszériát, felhívtam, hogy most viszont nem mondhat nemet. Fú, Antikám, pár hónapja adtam el. Elvittek egy csomó alkatrészt, de csak azzal a feltétellel, ha a befecskendezőt is eladom. Mondta, ki vette meg, ismertem őt. Felhívtam, fú, Anti tudom, miért telefonálsz, de azt is tudom, hol vannak a Canonica felnijeid. Egy fiatal srác vette meg, felpolírozta őket, és a hálószobájában voltak, mint dísz. Nem akarta eladni. Vittem neki fényképeket, hogy tényleg ezzel mentem. Végül azt mondta, hogy ennek az autónak a feltámasztása olyan nemes cél, hogy vigyem. De volt olyan is, aki hívott, hogy láttam bontóban Polskit, ugyanolyan a futóműve, mint a Poloneznek.

HISTORIC: KANYIK ANTAL



Szép lassan összeállt hozzá minden. Megvolt az eredeti fényezés színekódja, az eredeti sablonok a fényezéshez, úgyhogy milliméterre ugyanolyan az autó fényezése, mint az eredetie volt. Megcsináltattam az eredeti matricákat is hozzá, pont ugyanolyan, mint amilyen '89-ben volt. Ahhoz, hogy egy versenyautó FIA historic minősítést, HTP-t kapjon, ki kell küldeni az autó fényképét és az eredeti autó képét is. Azonnal elfogadták, és a válaszban ki-

emelték, hogy még a matricák is milliméter pontosan az eredeti helyen vannak.“

A historic autóknak megvan az a nagy előnye bármilyen más régiséggel szemben, hogy ezeket ki lehet próbálni, vezetni lehet őket, sőt, szinte kell is, mert az igazi élményt akkor adják. Ezt Kanyik is alátámasztja.

„Felemelő érzés volt beülni a Polonezbe. Amikor a verseny alatt ki kellett szállni, harminc centivel

a föld felett lebegtem. 18 éve ültem utoljára versenyautóban, ezért nagyon készültem mentálisan és fizikálisan is. Van egy Zsiguli tréningautóm, azal gyakoroltam. Sokan kérdezték, hogy miért az egyik legnehezebb versenyt választottuk? De én annak idején ilyen versenyeken nőttem fel, akkor csak ilyen nehéz versenyek voltak, mint most a Nyíregyháza Rali. Nagyon nagy elégtétel volt saját magammal szemben, hogy nem volt műszaki hibánk és én sem érzetem magamon fáradtságot, pont olyan volt, mint régen. Legalábbis érzésre. A féktávok fejben ugyanúgy megvannak, de azt még bevallom, nem mindig tudom megcsinálni. 63 évesen nem is az a célom, hogy a húsz éves Kanyik Antival versenyezzek, hanem hogy jól érezem magam ebben az autóban. Nagyon sok munkám van benne, nagyon vártam, hogy milyen lesz vele venni, de minden várakozásomat felülmúlta. Képzeld el, amikor állunk a rajtban, már mindenki a gyorsasággal van elfoglalva, a nézők meg ki-



abálnak mellettem, hogy Anti, Anti! Harminc éve pont ugyanitt láttunk téged a Polonezzal.“

A autó, a sofőr és a pálya is maradtak a harminc évvel ezelőttiek, de a versenyek ritmusa azért megváltozott. „Ez okozta a legnagyobb meglepetést. A historicban lehet a szervizparkon kívül is szervizelni, ami egy kicsit elkényelmesített minket. Csak azzal nem számoltunk, hogy a gyorsaságik úgy vannak összeállítva, hogy az első osztály nem szervizel két szakasz között, így sokszor hiába lenne rá lehetőségünk, időnk nincs a szervizelésre.“

A debütálás tehát megvolt, már csak az a kérdés, hogy mikor láthatjuk újra a Kanyik Antal–Balló Pál párost és természetesen a Polonezt éles bevetésben.

„Idén szeretnénk minden versenyen indulni a historic ob-n. Illetve a jelenlegi versenynaptár szerint a Salgó előtt két héttel van egy verseny, azt lehet, hogy kihagyom, nehogy olyan dolog történjen, ami miatt a Salgón nem tudunk indulni, mert ennek az autónak a Salgó Ralin ott kell lennie. A lengyel barátaim is nagyon rajta vannak, hogy menjek ki egy versenyre. Ott hatalmas kultusza van a Poloneznek, de nincs egyetlen eredeti állapotban fennmaradt B-s autó sem. Volt, aki a saját műhelyét is felajánlotta, vigyem ki az autót, a verseny után felkészítik, hagyjam kint, a következő versenyre meg csak repüljek ki, és már mehetek is vele. Persze nem akarom kint hagyni, de azt hiszem, hogy egy lengyel futamot nem fogok megúszni. Remélem, még nagyon sok élményt fog szerezni nekünk és a közönségnek is ez az autó. Egyébként rajtkész állapotban várja az első idej bevetést.“

