

„Ismert VW-s körökben az az általános nézet, hogy a Depo-csapat meglehetősen szereti a...”
Mit is, kedves olvasótársaim? Mert mi tényleg minden VW-t szeretünk, és persze mindent, ami VW. Szériakocsikat, régieket, újakat, s persze az izgalmas megvalósításokat, egzotikus ritka járgányokat. Nem csoda, hogy nem tudtunk ellenállni a kísértésnek, és felkértük az antipóduson élő kedves barátunkat, meséljen nekünk e távoli kontinens kultikus sportjárgányáról. Következzen hát az egy csipetnyi történelemórából, egy gyűszűnyi technikatörténetből, egy kiskanálnyi taliflingből és egy puttonyávaló csodás fotográfiából mixelt rendhagyó típusbemutatónk transzkontinentális megasztárja:

PURVIS EUREKA

AZ AUSZTRÁL ÁLOMAUTÓ

SZÖVEG: ANTHONY WILCOX, FOTÓ: ANTHONY WILCOX & ARCHÍV



Mikor a carsaroundelaide.com-ra befutott a felkérés, hogy a magyar VW rajongóknak mutassam be a Purvis Eurekát, örömmel vettem bele magam a sportautó történetébe. Aztán hamar rájöttem, ezt az újkori történetet egy másik, régebbi történelmi tablóval kell kezdenem



annak érdekében, hogy szemléltethessem, miért is oly fontos ausztrál szimbólum a „Barrikád”. A XIX. század közepén történt, mikor is az aranyásókra oly súlyos adókat terhelte az állam, hogy egyik elkéseredett csoportjuk végül barikádot emelt a Victoria állambeli Bakery Hillnél, egy Eureka nevű településen, ahol Peter Layton nevű vezetőjükkel egytében többszázan tettek esküt a Dél Kezretjét ábrázoló ötcsillagos, kézzel hímzett zászló alatt, hogy kitaranak egymás mellett és megvédik jogaikat és szabadságukat. Nem erőszakot akartak, csak tisztességes körülményeket, egy úgynevezett „fair go”-t. Ausztrália történelmének egyetlen fegyveres civil felkelését 1854. december 3-án folytatta vérbe a katonaság: a negyedórás mészárlásban 30

bányász lelte halálát. Az ezt követő perek éveken át elhúzódtak, és máig ható olyan komoly politikai változásokhoz vezettek, mint a demokratikus szavazati és választhatósági jog beiktatása és az etnikai egyenlőség törvénybe foglalása. Sokan úgy vélik, ekkor definiálta először önmagát az ausztrál nemzet, így az „Eureka Barikád”-ként emlegetett aktus a déli kontinens történelmének jeles és máig nagy tisztelettel övezett dátuma. Az állhatatosság, ha csatát nem is nyert, de háborút igen – a „fair go” pedig nemcsak idiomává lett, hanem valódi életfelfogássá nemesedett.

A CÉG

A Purvis Fibreglass Products Kft-t Allan Purvis, egy autótervezésért rajongó fiatalember ala-

pította Ausztráliában, saját telephelyén. Az ifjú Allan 14 évesen „csábult el” a helyi Bolwell márka hatására, mely Holden és Ford alvázakra, illetve a későbbiekben Ikara néven VW Golf elemekből épített kis szériában üvegszálas karosszériájú sportkocsikat. Allan alaposan áttanulmányozta a gyárból beszerzett dokumentációt, majd áttervezte a kocsit. Az eredmény nem kis meglepetésre igencsak hasonlatos volt a Bolwell épp akkor debütáló, MKVIII Nagari álomautójához. A passzió komolynak tűnt, s a 18 éves ifjú autótervező nem is szándékozta feladni kreatív tevékenységét. A hatvanas évek Ausztráliájában azonban nem mutatkozott túl nagy kereslet a brit vagy amerikai kocsik újratervezésére, az ilyen műszaki „másképp gondolkodók” magányos har-

cosok voltak. Allan tehát továbbtanult, ipari formatervező lett, majd a reklámparban dolgozott kreatív igazgatóként. A fiatal designer a világban utazgatva mindvégig az ausztrál piacra importálható könnyű sportkocsikat kémlelte. Akkori kedvence az amerikai Fiberfab cég Avenger GT12-ese volt, mely a legendás Ford GT40-est „modelllezte” rá a VW alvázra. Szerencsénkre ez a tipp nem jött be, és Allannek tovább kellett keresgélnie. Mikor a hetvenes évek elején gyermeküket várva nejével Angliába jöttek, egy, a reptéren leszállás után vásárolt autós magazinban Allan meglátta álmai autóját – a Novát. Meglátogatta a gyárat és alaposan megvizsgálta a rögzítési és eldolgozási technikákat, sőt jómaga is dolgozott a gyártósoron. A gyárban tapasztalt

elnyerték tetszését és jó szimattal 5000 amerikai dollárért megvásárolta az ausztrál licenzzel rendelkezőt. Az ADD Nova vezetői ekkor még nem is gondolták, hogy autójuk nemzetközi érdeklődésre is számot tarthat – Allan merész húzása viszont elindította a lavinát. A Ford GT40-t és Lamborghini Miurát megidéző VW-alapú Novát nem sokkal később több kontinensen is elkezdtek különböző fantázianeveken gyártani – igaz, a dél-afrikai és amerikai jogok már 100 ezer dollárért keltek el. Az alkut ugyan megkötötték, de a brit gyár előbb mégis az amerikai és afrikai szállításokat teljesítette. Három évnyi várakozás és jogvita következett, míg végre megérkezett Ausztráliába a gyártáshoz szükséges felszerelés. Mindeközben Allan kénytelen volt újra a rek-



Mivel csaknem 20 évig gyártották, így számos far- és hátsólámpa változat látott napvilágot



A Purvis Euréka az individualitás netovábbja. A legyártott példányoknak szerencsére közel a negyedrésze fennmaradt, ám még sincs köztük két egyforma



Változatok hátsó szárnyra

lámszakmában vállalt munkákkal biztosítani megélhetését, eltökéltsége és rugalmassága azonban átsegítették a hosszú várakozáson. Komoly szándékok megvalósításához komoly feltételeket kellene, azaz egy „fair go”.

AZ AUTÓ

A Purvis első modellje a „Sports” volt, mely Typ 11-es alvázon és futóművel, illetve a jó öreg 1600-as boxerrel épült. Mivel az eredeti angol Nova kábé egy méteres magassága a déli kontinens tágas terein vezetni szerető természetes férfiak számára szűksnek bizonyult, Allan hamarosan módosított is a kasznin. Egyik első változtatása így épp az volt, hogy megemelte az utastér belmagasságát, nagyobb teret hagyott az ülésbeállításnak és előretolta az újratervezett és most már egy kazettás rádiómagnónak is helyet biztosító műszerfalat. Ezáltal egyúttal módosult a szélvédő dőlésszöge is, csökkentve így a kemény ausztrál nap vakítását. Ez nyilván nem merült fel a sápadt Albionban, ahol is a legragyogóbb déli verőfény is csak enyhe pislákolás a tavaszi ausztrál nap kora reggeli reflektorozásához képest. Az autó hátsó része is átalakult: szögletesebb, kicsit „Lotusosabb” lett, és kapott egy egyszerű lökhárítót. A biztonsági cellás konstrukció és maga a héjszerkezetes üvegszálás karosszéria remek ütközés elleni védelmet biztosítottak, a kaszni ráadásul könnyen javítható is volt. Mindez nagyon jól fogott az ausztrál közúti biztonsági előírások szigorítása idején. A továbbra is VW-lelkű, de már a fentiek értelmében tökéletesített mo-

dell Peter Layton és a Barikádon halálát lelt 30 mártír bányász után a PL30-as kódot kapta. Az Eureka legnépszerűbb inkarnációja a harmadik és egyben utolsó változat, az F4-es volt, melyet kerek hátsólámpáiról és lapos motorháztetejéről azonosíthatunk. Új, menő elemek voltak még a „denevérfüleknek” becézett lamborghini szellőzőnyílás-borítások, melyeket számos tulajdonos átlátnált régebbi Eurékájára. Ezt a változatot már a Ford Cortina 1600-as motorja hajtotta, mely drámai teljesítménynövekedést eredményezett. Akinek ez is kevés volt, további tuningmegoldásokat alkalmazhatott: a „fordosok” általában Lotus elemekkel, a „fauvések” pedig Porsche elemek alkalmazásával juthattak némi extra lóerőhöz. A sasszé és a futómű persze továbbra is a VW Bogaré volt. Érdekes tapasztalat, hogy a rendszeresen vezetett kocsik Ford motorjai elég hamar kifűjtak, és némely egzotikus megoldás mellett igen gyakori volt a visszavolkswagenítés. Allan még ma is emlegeti a VW boxer megbízhatóságát, legdögösebbnek viszont a Mazda bolygódugattyús motorját tartja. A főkonstruktor készített egy egyedi rally-változatot is, amelyik olyannyira lenyűgözte Ausztrália neves gépjárműalkatrész-ellátó cége, a Repco vezetőit, hogy éves katalógusuk címlapján szerepeltették a firma színeire fényezett kocsit, és felajánlották, hogy a Purvis rally csapatának főszponzorai lesznek. Ahhoz, hogy a nemzeti rally-bajnokságon indulhasson, a márkának teljes csapatot kellett volna fenntartania, ami sajnos nem bizonyult meg-

valósíthatónak, így az Eureka civil sportkocsi maradt.

A KÖZÖSSÉG

Az Ausztrál Purvis Eureka Club a 2011-es évben a nemzeti találkozót október utolsó hétvégéjén rendezte meg a Victoria állambeli Mildurában. A felvonult 23 autó túlnyomó részében 1600-as VW motor duruzsolt, de a színes kasznik motorterében láthatunk 1916-osra „felfűrt” VW boxert, Subaru, Hyundai, két vezérműtengelyes Lotus és persze Mazda Wankel-motorokat. Kiállításra került egy aranycsíkos, piros-fekete fényezésű Formula IV-es specifikációjú autó is. A feketecsillagos fehér, a kék nyitott tetejű és tigrisistekős szépségek lelke a Subaru híres EJ20-es vízűtési boxermotorja, amelyik a híres-neves Impreát hajtotta több mint 200 lóerővel. A legmerészebb átalakítást minden bizonnyal azon az aranszínű Purvisen végezték, melyhez egy Mazda RX7-es donorból nemcsak a zseniális Wankel-motort, hanem az első felfüggesztést is átlátnálták. A találkozó szinte már valódi erődemonstráció volt – gondoljunk csak bele: ha a 680 kg összsúlyú kocsit a standard 1600-as boxerrel is képes akár 180 km/órás csúcsebességet teljesíteni, vajon mi történik, mikor egy temperamentumos ausztrál úgy igazán odatapos egy japán erőművel hasító Eurékának... A Purvis Euréka az individualitás netovábbja. A legyártott példányoknak szerencsére fennmaradt közel a negyedrésze, ám még sincs köztük két egyforma autót! Vannak persze az



Az ausztrál Purvis rajongók évente adnak randevút egymásnak



A különböző évjáratok, különböző műszerfalat kaptak, de az egyéni ízlés is gyakran visszaköszön



Az 1980-as Eureka F4 az egyik legautentikusabb formában fennmaradt példány

eredetihez nagyon közeli állapotú példányok, de egy ilyen fincsi járgányhoz szinte mindenki „hozzápiszkál”, hiszen a nem csak kiállításokra hurcolt, hanem tényleg közlekedő autók esetében a határt csak a közúti előírások szabják meg. Általában a kaszni hátsó traktusa a leg-egyedibb: van, amelyik Jaguárra emlékeztet, van, amelyik hátsó lámpáinak teherautósan markáns jellege a Lotusokat idézi, vannak Corvette-stílusúak, ferrárisok, sőt az idén még egy LED-es hátsó lámpa „installációt” is láthattunk. A gyáritól „elvetemült” hátsó légterelők formavilága pedig tényleg megérme egy külön tanulmányt.

James McLean, az Eureka Club elnöke egy olyan példány büszke tulajdonosa, melynek kilométerszámlálója a tali kezdetekor még csak – sage und schreibe – 00025 km-t mutatott! Mivel a jeles eseményen maga Mr. Allan Purvis is jelen volt, James, aki jelenleg egy olyan Eureka-átalakításon dolgozik, melynek eredménye egy új orrformájú, még mélyebbre ültetett modern sportkocsi lesz, igen boldog volt, hogy vendégül láthatta a főkonst-

ruktort a mildurai Langtree Mallban, és büszkén applikálta a „Sting 7” rendszámú szépség szélvédőjére a díszvendég nevét. Allan pedig boldogan jegyzett egy pár újabb kilométert a piros unikum géptörténetébe. Mikor leparkoltak szálláshelyük előtt, az ott várakozó taxiso-
főr azonnal tisztességtelen ajánlatot is tett az „ismeretlen” superkocsira. „Mennyit szánna rá?” jött a válasz, mire az elszánt közúti személyszállító szakiparos felajánlotta cserébe a mintegy tízmillió forintot érő vadiúj Holden Commodore luxustaxiját.

A jelenet az ottlévő Eureka-rajongókra egy fergeteges hatású kabarétréfa erejével hatott. A szemet gyönyörködtető sportautók utcai parádéja szép számú közönséget vonzott, beleértve a mindig kíváncsi helyi médiát. Másnap kigurultunk a külvárosba, ahol egy alapos keringés következett a Mildura-i Kart pályán. Itt újra öröm volt látni, hogy tulajdonosaik nem csak szeretettel ápolják és őrzik ritka jószágaikat, hanem a rendezők vigyázó terelgetése mellett nagy lelkesedéssel vezetik is azokat. Igazi felszabadult „autóbolondulás” na-

pot élhettünk át együtt. Ezen az estén én is le-
vadásztam magamnak egy bónuszt, és Trevor barátom és kedves felesége jóvoltából hódolhattam kedvenc hőbortomnak, az éjjeli fényképezésnek. A Mildura főterén lévő parkolóban modellt álló 1980-as Eureka F4-es Allan és James szerint is egyike a legautentikusabb fennmaradt példányoknak. „Übersárga” színe és futurisztikus pompája fantasztikus hatást produkált a nátriumgőzlámpák és az ott partizó helybéli fiatalok Holden Commodore-ának fényszórói által szolgáltatott ragyogásban. A kedvesen asszisztáló ifjak el is kezdtek találgatni, vajon miféle szerzet az autó. Már szinte minden csúcsmárka neve elhangzott – s ezt hadd fogjuk fel Allan Purvis alkotásának őszinte és keresetlen elismeréseként – mikor elárultam nekik, hogy a karcsú külső alatt egy öreg Volkswagen Bogár szíve dobog. Na ekkor volt, hogy a legények álla nagyot koppant a nappali forróságtól lassan lehülő szürke aszfalton. Meglehet, nem sejtették, hogy nem is jártak messze az igazságtól, mikor Porschéra tippeltek.

- TÉNYSKATULYA**
- az Eureka az 1971 és 90 között Angliában ugyancsak VW-alapokra az Automotive Design and Development Kft által épített Nova ausztrál változata
 - a Nova változatait számtalan országban gyártották különböző neveken, így az osztrák „Ledl”, a francia „Défi”, az olasz „Totem” és „Puma”, az új-zélandi „Scorpion”, a dél-afrikai „Eagle”, a svájci „Gryff”, az amerikai „Sterling” és „Sovran” és a zimbabwei „Tarrantula” mind a Purvis Eureka távoli testvérei
 - a Purvis Eureka 1974–1991 között készült összesen 683 példányban és három modellvariációban: a „Sports” 1974 és 75 között, a „PL30” 1975 és 76 között, az „F40” pedig 1976 és 1991 között
 - minden autó VW Typ 11-es alvázra és futóműre épült
 - a gyárilag alkalmazott erőforrások a VW 1600-as és 2000-es boxer, Ford 1600-as és 2000-es soros négyhengeres és Mazda Wankel-motorok voltak, a váltó minden esetben VW Typ 1 szériá
 - a kétüléses sportkupé önsúlya 680 kg
 - 1980-ban súlyos tűzkrá sújtotta a Purvis üzemet, mely ezután ugyan hősiesen tovább folytatta a gyártást, de sorsa megpecsételődött: Allan Purvisnek 1989-ben el kellett adnia cégét
 - a Purvis Eureka sokan minden idők legszebb ausztrál autójának tekintik
 - az Eureka az évek során számos autós magazin címlapsztárja volt
 - a „Purvis Eureka Car Club of Australia Inc” a hagyomány legelhitetebb őrzője, precízen vezetett lajstromában jelenleg mintegy 150 regisztrált példányról vannak adatok, melyek közül 1 példány Angliában, 2 Tasmániában, egy pár autó Új-Zélandon, s a többi pedig az ausztrál kontinensen „lakik”



Az első „Sports” és a PL30-as is a jó öreg Typ1 boxert kapta. Az utolsó F4 szériában azonban már Ford-motor dolgozott