

János Pentelényi

János Pentelényi wurde am 12. Juni 1911 in Ödenburg, nun Sopron (Österreichisch-Ungarische Monarchie) geboren und verstarb in Budapest am 14. Februar 1996.

Pentelényi besuchte Realschule Széchenyi István, wo er 1929 sein Abitur machte. Er studierte an der József Nádor Technischen Universität in Budapest und trat dem Kreis der Sportflugzeuge der Technischen Universität bei. Aufgrund seines Interesses an Motoren immatrikulierte er sich 1930 an der Fahrzeug- und Flugzeugfakultät in Weimar und erwarb 1933 das Abitur. Nach Abschluss seines Studiums kehrte er nach Ungarn zurück und heiratete.



Sein ausgezeichnete deutscher Abschluss öffnete ihm viele Türen in der Heimat. In Csepel arbeitete er im Weiß-Manfred Stahl- und Metallwerke, wo er Auto- und Flugzeugmotoren und Motorteile für das Werk Jupiter konstruierten.

Ende des Zweiten Weltkriegs begann János Pentelényi mit der Konstruktion eines Kleinwagens. Als er 1945 in einer der Werkstätten der zerstörten Weiss-Manfréd-Werke an der Wiederbelebung der Motorradindustrie arbeitete, vergaß er seinen Kleinwagen nicht.



1946 entstand der Prototyp Pente 500 der als Familienauto in Serie gehen sollte. Mit einem 500cm³ Zweitakt-Zweizylindermotor und 15 PS wurde der 500kg schwere Kleinwagen angetrieben. Für 4 Personen hatte er ausreichend Platz. Der Kraftstoffverbrauch lag bei 6 L/100 km.

Um eine ordentliche Gewichtsverteilung zu erreichen und Platz für Gepäck zu gewinnen, platzierte János Pentelényi den Motor mit Differential über der Hinterachse. Die Karosserie wurde auf einem U-förmigen Fahrwerk mit Reibungsdämpfer aufgebaut. Es wurde ein 3 Gang Getriebe mit Retourgang verbaut.

Der erste „Pente 500“ erschien jedoch erst im Februar 1947. Es war der erste Prototyp mit dem Nummernschild „PROBA 010“, der ohne Probleme 100.000 Kilometer gefahren war und der Einzige.

Pentelényi lernte aus den Fehlern des Pente 500 und baute 1947 einen größeren und leistungsstärkeren Pente 600.



Diesmal verwendete er einen 600cm³ Zweitakt-Zweizylindermotor mit 18 PS. Die stromlinienförmige Karosserie für 4 Personen wurde auf die Bodengruppe des Pente 500 aufgesetzt. Auch das Getriebe vom Vorgänger wurde verwendet.

Der Prototyp hätte nach den vielen Testfahrten in die Serie gehen können. Jedoch hatte die Politik durch die Verstaatlichung 1948 dem Projekt Pente 600 ein Ende gesetzt.

Im Folgejahr setzte János Pentelényi seine Karriere als Chefsingenieur der Csepel Car Factory fort.

Er erhielt jedoch die Erlaubnis, den Pente 600 so lange zu verwenden, wie er wollte. Er fuhr bis 1954 im täglichen Gebrauch. Der Pente 600 steht nun in der Sammlung des Ungarischen Museums für Verkehr und Technik in Budapest.

[Zu den Bildern >>>](#)

R.S. 15.03.2022