

## A hazai autósport története (1901–1986)

A magyar közúti motorizáció történetében fontos szerep jutott a versenysportnak. E tanulmány áttekintést nyújt az autósport magyarországi történetéről az 1901 júniusában megrendezett első önálló versenytől az 1986-os I. Magyar Nagydíj Forma-1 futamig. Az első világháború előtt a (Királyi) Magyar Automobil Club (KMAC) hosszú távú, többnapos túrautakat szervezett: a legtávolabbi célpont Konstantinápoly volt. Az első világháború után, a lecsökkent területű országban kezdetben a hegyi felfutók, majd ismét a túrautak bizonyultak népszerűnek. A KMAC mellett más egyesületek és szervezetek is bekapcsolódtak versenyek szervezésébe. 1936-ban az Elismert Autóklubok Nemzetközi Szövetsége (AIACR) jóváhagyásával került sor az I. Magyar Grand Prix nemzetközi autóversenyre. A második világháború után az autósport néhány évig csak megtűrt szakág maradt. 1953-ban létrejött az Autósport Bizottság, amely kezdetben a hazai versenyautó-építést is koordinálta, majd 1961-től ismét nemzetközi versenyekre került sor. Az 1960-as években a gyorsasági autóversenyek hanyatlásával erősödtek meg a megbízhatósági autóversenyek, majd később a ralik. 1966-ban megkezdődött az autósport tömegsporttá fejlesztése, 1978-ban pedig megalakult a Magyar Autó- és Motorsport Szövetség. A nyolcvanas években a rali és hegyiversenyek mellé csatlakozott a Formula Easter, az autokrossz majd a ralikrossz. 1986. augusztus 10-én került sor az első hazai Forma-1 futamra – Magyarország ezzel ismét felkerült az autósport nemzetközi térképére.

## *The Story of Hungarian Autosport (1901–1986)*

*Racing has been an important aspect of Hungarian motoring history. This study aims to offer an overview of the history of automobile racing from the first standalone race in June, 1901 to the first Hungarian Formula 1 Grand Prix in 1986.*

*Before the First World War the (Royal) Hungarian Automobile Club (KMAC) devised long-range touring races which lasted several days: participants travelled as far as Constantinople (which is known as Istanbul today). After the First World War – with our country's size significantly reduced – hill-climb races were favoured; then, some time later, touring races appeared in the calendar again. KMAC was joined by other organisations and clubs as race hosts. In 1936 AIACR (Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus) supported the first international Grand Prix race in Budapest.*

*After the Second World War, autosport took a back seat until the early 1950s. The Autosport Committee was set up in 1953, which co-ordinated local racing car building efforts. In 1961 the first post-war international Formula race was held, and during the 1960s speed racing was gradually replaced with reliability trials and later rallies. According to a 1966 decision autosport was made available to a wider audience, while from the 1980s on Formula Easter, autocross and rallycross events appeared alongside hill-climb and rally racing. On 10 August 1986 the first Hungarian Formula 1 race was held which put Hungary back on the international scene.*

Négyesi Pál

# A HAZAI AUTÓSPORT TÖRTÉNETE 1901-1986





Szelnár Aladár és fia (Lancia) az 1928-as sváb-hegyi versenyen

## Előszó

Magyarországon az autóhasználat a 20. században exkluzív kiváltságnak minősült. Még 1985-ben is 10 000 lakosra csupán 1261 gépkocsi jutott,<sup>1</sup> míg Csehszlovákiában 1724,<sup>2</sup> Olaszországban pedig 3660.<sup>3</sup>

Ha az autósportot mint sportszakágat nézzük, Magyarországon soha nem tudott kifejlődni olyan mozgalom, mint Nagy-Britanniában, Németországban vagy akár Csehszlovákiában. Ennek oka elsősorban pénzügyi volt: mivel az automobilmek drága kincsnek számítottak, kevesen vállalták a versenyzéssel járó terheket. Ráadásul autósportversenyzőként megélni is csupán néhány embernek sikerült. Mindezekkel együtt az autósport mindig is népszerű látványosságnak számított. A technika-, az ipar- és a társadalomtörténet kutatói számára sem haszontalan a hazai autósport történetének részletes vizsgálata, ennek ellenére csupán néhány kiadvány, illetve újságcikk jelent meg, amely e témakörrel foglalkozott.

## A hazai autósport kezdetei

Magyarországra jelenlegi ismereteink szerint 1895-ben érkezett az első motorkerékpár (korabeli szóhasználattal: mozdonykerékpár<sup>4</sup>), majd egy évvel később az első automobil, egy Benz Velo, amelyet Hatschek Béla műszerész rendelt, aki később az Első Magyar Műszergyár alapító igazgatója lett.<sup>5</sup> Az 1890-es évek végére kialakult egy baráti társaság; a korabeli sportújságok, a Sport-Világ, a Magyar Kerékpáros és Athlétikai Sport és a Sportvilág rövid híradásaiból tudható, hogy Janitsáry István gyógyszerész, Bláthy Ottó Titusz gépészmérnök és Ruttner Kálmán, a Weszely István „orvosi sebész-működtető és betegápolási eszközökkel kereskedő” vállalat cégvezetője is e körhöz tartozott.<sup>6</sup>

Az első hazai motorsportrendezvények a kerékpársportból nőttek ki. Motoros háromkerekűek már 1899-ben indultak kerékpárversenyek betétfutamaként, majd 1900-

1 Lehel László (szerk.) 1986: *Adatok a magyar gépjármű külkereskedelemlről és gyártásról*, a MOGÜRT Gépjármű Külkereskedelmi Vállalat tevékenysége 1946–1986. MOGÜRT, Budapest. p 111.

2 Siegelbaum, Lewis H. (szerk.) 2011: *The Socialist Car: Automobility in the Eastern Bloc*. Cornell University Press, Ithaca. p 8.

3 Chiesi, Antonio – Martinelli, Alberto 1999: *Recent Social Trends in Italy, 1960–1995*. McGill-Queen's Press, Ottawa. p 393.

4 Schwanda Gusztáv 1895: „A mozdonykerékpár.” *Herkules* (12) 8. pp 64–65.

5 Négyesi Pál. „A magyar automobilizmus első lépései.” *magyarjarmu.hu*. (<http://magyarjarmu.hu/tortenet/a-magyar-automobilizmus-elso-lepesei/>, Elérés ideje: [2017. október 19.]

6 „Weszely István és társa.” In: *Budapesti Czim és Lakásjegyzék*. Franklin-Társulat, Budapest, 1899. p 458.



ban Pécsen és Szombathelyen is feltűnt egy-két automobil a résztvevők között. Egy 1901-ből származó tudósítás rávilágít e futamok meglehetősen kezdetleges mivoltára: „A Budapesti Tréning Iskola által rendezett nemzetközi kerékpár- és motorverseny programjának harmadik pontját a motoros triciklik versenye képezte. Állítólag tíz versenyző nevezett. Láttunk azonban künn négy járművet és indult összesen kettő. [...] Láttunk olyan versenyt, hogy az automobilhoz értő szakemberek elszégyelltek magukat. A két 2 és egynegyed lóerős Peugeot tricikli oly neveltséges tempóval haladt, hogy egy közepszerű kerékpár is játszva legyőzhette őket.”<sup>7</sup>

Ruttner és Janitsáry már 1899-ben a Magyar Automobil Club tagjaiként indultak ezeken a rendezvényeken,<sup>8</sup> ám a Magyar Autóklub történetét az 1900. november 30-án alakult Magyar Automobil Clubig vezetik vissza.<sup>9</sup> Valójában nincs szó két különböző egyletről: Ruttner és barátai 1899-től Magyar Automobil Club néven működtek baráti társaságukat, amelybe belépett a hazai motorizáció két jeles alakja, Bánki Donát és Csonka János is.<sup>10</sup> A Magyar Királyi Belügyminisztérium által elismert és bejegyzett, „valódi” Magyar Automobil Club (MAC) alapítására 1900. november 30-án került sor. A szervező Reiman Gyula, a Belvárosi Takarékpénztár egyik vezetője volt, aki ráértett a kor szellemére, és az arisztokráciát is megnyerte az automobilizmus ügyének. A Magyar Automobil Club első elnöke gróf Szapáry Pál lett, rajta kívül gróf Andrássy Géza, gróf Zichy Béla Rezső és gróf Esterházy Mihály neve említhető. Főleg Zichy és Esterházy személye emelhető ki – utóbbi Szapáry távozása után 1906-ban bekövetkezett haláláig vezette az Automobil Clubot.<sup>11</sup>

Az újonnan alakult Magyar Automobil Club az Österreichischer Automobil-Club segítségével egy Budapest–Graz túraúttal szeretne volna először felhívni magára a figyelmet.<sup>12</sup> Ehhez azonban még nem állt rendelkezésre a megfelelő infrastruktúra.

A MAC által szervezett első sporteseményre az 1901. június 16–23. között megrendezett I. Nemzetközi Automobilkiállítás betétfutamaként került sor. A lóversenypálya árverési csarnokában (Tattersall) tartott hatnapos esemény részeként a pályán tartottak egy körversenyt, amelyet az Ausztriából érkezett Emil Bierenz nyert Daimler autójával.<sup>13</sup>

7 „A Budapesti Tréning Iskola...” *Sportkedvelő* 1901. július 14. p. 125.

8 „A Budapesti Torna-Club pályaversenye.” *Sport-Világ* 1899. június 4. p. 6.

9 Katona András, dr 2000: *Magyar Autóklub 1900–2000*. Magyar Autóklub, Budapest. p. 12.

10 „Kerékpár-világ.” *Sport-Világ* 1899. június 11. p. 6.

11 Katona 2000: 12.

12 „Kerékpár-világ.” *Sport-Világ* 1901. március 13. p. 85.

13 „Automobilrennen in Budapest.” *Illustrirte Sport Zeitung* 1901. június 30. p. 8.



Daimler automobil a Lóversenypályán, 1901-ben

A rá következő években a klub tagjai létszámának bővítésével volt elfoglalva, továbbá igyekeztek az automobil hazai elfogadottságát növelni, s az egyesület nemzetközi kapcsolatait erősíteni. 1905-ben és 1908-ban újabb autókiállításokat szerveztek. Eközben a Magyar Aero-Klub 1904-ben és 1905-ben is ünnepélyes körülmények között reptette saját léghajóját. Az 1904-es eseményt, melyen több autó és motorkerékpár is részt vett, egy különleges feladattal toldották meg: „[a klub] ünnepélyes fölszállást rendezett, mégpedig úgy, hogy a léggömböt automobilon üldözzék [...]. A feladat akkor volt megoldottnak tekinthető, ha az üldöző a földre szállástól számított 15 másodpercen belül helyre érkezik.”<sup>14</sup>

14 „Turul felszállása automobil-üldözéssel.” *Aëronauta* 1904. május 1. pp. 83–84.

## Az első hazai túrautak

A 20. század elején Európában a francia és a brit versenystílus vetekedett egymással.<sup>15</sup> A franciák esetében általában várostól városig tartott egy rendezvény, s a döntő kritérium a sebesség volt. Ilyen típusú sportesemény volt 1894-ben a Le Petit Journal által szervezett Paris–Rouen futam is. A rá következő években került sor a Párizs–Amszterdam, Párizs–Berlin, Párizs–Bécs versenyekre. 1903-ban a Párizs–Madrid versenyen bekövetkezett halálos balesetek miatt azonban a várostól városig tartó sebességi futamoknak vége szakadt.<sup>16</sup> A sebességre koncentráló versenyek, így a Gordon Bennett kupa, majd 1906-tól a Grand Prix futamok esetében jóval nagyobb figyelmet fordítottak a biztonságra, mint korábban.

A brit metódus a megbízhatóságra koncentrált. 1900-ban az Automobile Club of Great Britain and Ireland 1000 mérföldes (1600 kilométeres) túrát szervezett, mely során a sofőröknek különböző feladatokat kellett végrehajtaniuk; a résztvevők tehát leginkább a szervezők által meghatározott feltételekkel küzdöttek. 1905-ben Herbert von Herkomer, egy Angliában dolgozó német grafikus, a Bayerische Automobil Clubbal közösen meghirdette a brit mintára megrendezett Herkomer Futamot.<sup>17</sup> Az 1905–1907 közötti Herkomer Futamokra egész Európából érkeztek nevezések. Henrik porosz herceg, a császár testvére is az indulók között volt; a Herkomer Futamok után 1908–1910 között került sor a Prinz Heinrich Túrautakra.

A Magyar Automobil Club, amely 1906-ban sikertelen kísérletet tett arra, hogy a Herkomer Futamot „Magyarország területére is vezettessék”,<sup>18</sup> 1908-ban gróf Zichy Béla Rezső, a MAC elnökének nemzetközi kapcsolatait is latba vetve elérte, hogy 1909-ben a Prinz Heinrich Fahrt egyik szakasza hazánkat is érintse. Ennek révén sikerült bekapcsolódnia a nemzetközi autósport vérkeringésébe. A résztvevők között a Röck cég képviselte a magyar színeket. A Prinz Heinrich Fahrt lendületet adott a hazai autósport szervezésének, megalakult a MAC sportbizottsága.

1911-ben a klub engedélyt kapott a Királyi előtag használatára.<sup>19</sup> Eközben megkezdtek egy hazai megbízhatósági túraút előkészítési munkálatait, mely során a legnagyobb problémát a fejletlen úthálózat jelentette, mivel 1912-ben Magyarországon a több mint

<sup>15</sup> Pfundner Martin 2005: *Alpine Trials and Rallies 1910–1973*. Veloce Publishing Ltd, Poundbury. p. 9.

<sup>16</sup> Hall Peter 2013: „Race to Death” Resurrected.” *Octane* (11) 9. pp. 95–98.

<sup>17</sup> Pfundner 2005: 9.

<sup>18</sup> „A Magyar Automobil Club története.” *Nemzeti Sport* 1909. június 12. pp. 6–10.

<sup>19</sup> „A Királyi Magyar Automobil Club éves jelentése.” *Magyar Automobil és Aviatikai Szemle* 1912 (10) 11. pp. 3–6.

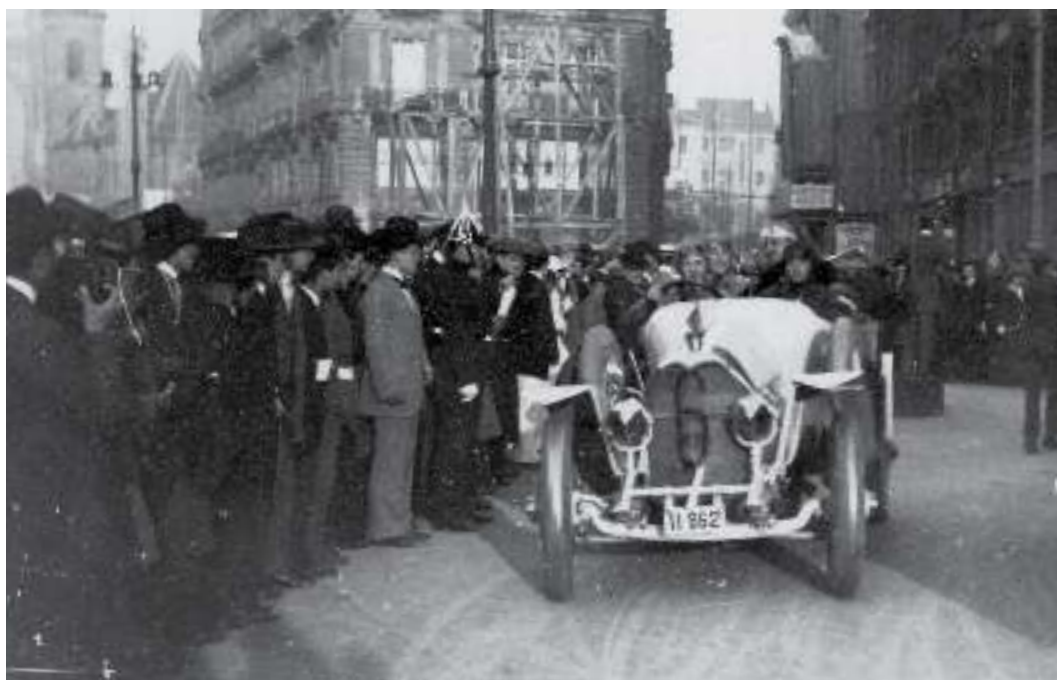


Röck autók az 1909-es Henrik Herceg Túraúton



Életpéldák a Budapest–Konstantinápoly Túraúton





Az 1914-es Kárpáti Túraút startja. Frohner Román (Austro-Daimler) rajtol a Királyi Magyar Automobil Club Ferenciek terei székhelye előtt

tízezer kilométernyi állami út volt kavicsal burkolva, míg szilárd burkolattal mindössze 239 kilométer út rendelkezett. Az első betonút 1911-ben készült el.<sup>20</sup>

1912–1914 között több, akár egy hétig is eltartó, több ezer kilométeres túrára is sor került. A nyitány 1912-ben a Kiskocsi-verseny volt. A „kiskocsi” ebben az esetben relatív megnevezés, hiszen a szabályok értelmében nagyobb túrakocsik is indulhattak, de a speciális, „szivar, orsó, löveg, ék, orsó”<sup>21</sup> karosszériás speciál járművek nem. Az 1300 kilométer hosszú túra Budapestről indult, majd Békéscsaba érintésével eljutott Erdélybe (például Kolozsvárra és Temesvárra is), ahonnan Debrecen felől tértek vissza Magyarországra, s a budapesti célba. A Kiskocsi-verseny után néhány héttel került sor a jóval nagyobb szabású Budapest–Konstantinápoly túraútra. 1913-ban a Tátra–Adria vidékét, 1914-ben pedig a Kárpátokat barangolták be a résztvevők.<sup>22</sup>

20 Frisnyák Zsuzsa 2000: „Motorizáció a századfordulón.” *História* (22) 9–10. pp 28–31.

21 „Az első automobilverseny Magyarországon.” *Pesti Hírlap* 1912. március 1. p 17.

22 Négyesi 2012: 60.

„A túraút útvonala mentén az egész magyar közönségben nagy érdeklődést ébresztett az automobilizmus iránt, felvilágosítólag hatott a közönségre, és végül a külföld érdeklődését is fel tudta kelteni hazánk természeti szépségeiben gazdag vidékei iránt” – értékelte a KMAC vezetősége Tátra–Adria túraútát.<sup>23</sup> Való igaz, akadt olyan túra, amelynek mezőnyében feltűnt az Automobile Club of America, az Automobil Club de Suisse, illetve a német és az osztrák autókлубok egy-egy képviselője is. A KMAC tehát elérte, sőt túl is teljesítette célkitűzéseit.

Mivel ezeken a túraúton a megbízhatóság volt a legfőbb szempont, ezért e rendezvények ideális reklámlehetőségnek bizonyultak a hazai és külföldi autógyárak és kereskedők számára. Az osztrák Puch és Austro-Daimleren kívül a Rába, a MÁG és a MARTA is gyári csapatokkal nevezett.

Az első világháború kitörésekor a járműveket besorozták, a sofőrök a Magyar Királyi Önkéntes Gépkocsizó Testület tagjaként teljesítettek katonai szolgálatot.<sup>24</sup>

## Autósport a két világháború között (1919–1939)

A Magyar Királyság területén 1910-ben 937 darab, 1920-ban pedig már 1413 darab személygépkocsi volt forgalomban.<sup>25</sup> 1920-ban a Magyar–Olasz Bank és a Futura Rt. által létrehozott Autószindikátus Rt. a francia Balkán Hadsereg feleslegessé vált „613 darab, részben teljes autóból, részben autó-alkotórészekből és anyagokból” álló állományát – személy- és teherautókat, illetve motorkerékpárokat – hozta be az országba,<sup>26</sup> s megbízták a Weiss Manfréd vállalatot, hogy azokat javítás után a piacon értékesítse. Javítási megbízások reményében számos kisebb-nagyobb vállalkozás alakult, így indult újra a gépjármű-kereskedelem és a -javító ipar is. E szakemberek lettek az újjáéledő sport szereplői.

A Királyi Magyar Automobil Club, amelynek 1925-ben 1294 tagja volt, s költségvetésének nagyjából 10 százalékát fordította versenyek szervezésére,<sup>27</sup> továbbra is az elit találkozóhelye maradt. Elnöke Andrássy Sándor gróf, Andrássy Gyula egykori

23 „A Tátra–Adria Túraút.” *Auto* 1913. június 15. pp 8–33.

24 „Az Automobil a háborúban.” *Budapesti Hírlap* 1915. március 7. p 27.

25 Lindner Ernő – Illés István 1930: *A Királyi Magyar Automobil Club Jubiláris Aranykönyve*. Királyi Magyar Automobil Club, Budapest. p 41.

26 Magyar Nemzeti Levéltár (MOL), Budapest. *Weiss Manfréd Vállalatok Okmánytára Z402*. 31920. doboz.

27 „Jelentés a Királyi Magyar Automobil Club 1925. évi működéséről.” *Auto* 1926 (5) 5. pp 5–9.

miniszterelnök unokatestvére volt, a kétkamarás országgyűlés felsőházának tagja, belső titkos tanácsos.<sup>28</sup> E magas rangú politikus kapcsolatrendszerének jóvoltából számos versenyen tiszteletét tette Horthy Miklós kormányzó, akinek gyermekei maguk is kipróbálták tudásukat motorkerékpárokon.<sup>29</sup>

Az egyesület tagságában egyre több üzletember és ismert vállalkozó tűnt fel – ők kedvező anyagi lehetőségeik révén megengedhették maguknak, hogy egy vagy több autóbilt is tartsanak. Számukra az autóversenyzés csupán hobbi volt.



Az Austro-Daimler csapat az 1922-es Balaton-Hortobágy túraút budapesti megállójában

Közülük is kiemelkedett Delmár Walter, aki a családi hajókotró vállalkozásból befolyó pénz egy részét hobbijának szentelte. Édesapja, dr. Delmár Tivadar korai automobilista volt, a KMAC sportbizottságának tagja, majd alelnöke. Walter visszaemlékezése szerint „mindig volt otthon 2–3 autó,”<sup>30</sup> s így nem csoda, hogy ő és testvére már fiatalon megtanultak vezetni. Már a háború előtti túrautakon elindult, de versenykarrierje az 1920-as években teljesedett ki. „Ő nem érzi a gépet halott anyagnak, hanem az automobilját testvérének, a diadalban osztályrészes barátnak tekinti és becézi, óvja” – írta róla egy kortársa.<sup>31</sup>

28 Haeffler István (szerk.) 1940: *Országgyűlési Almanach – Az 1939–44. évi Országgyűlésről*. Magyar Távirati Iroda, Budapest. pp 442–443.

29 Horthy István és ifj. Horthy Miklós motoron. [fotó.] Pesti Hírlap 1925 (47) 16. p 7.

30 Korda Tibor 1923: „Tizenkét éves koromban vezettem először autót.” *Színbázi Élet* (14) 27. p 43.

31 Korda 1923: 43.

Az 1920-as években szinte az összes hazai hegyi- és túraversenyen részt vett, számos bajnoki cím köthető a nevéhez. Még életében versenyt neveztek el róla: pálya-futásának 25. jubileuma alkalmából, 1938 júniusában tartották a Delmár Walter Emlékversenyt. A második világháború után családja Svájcba távozott. Ő, amíg lehetett, működtette a családi vállalkozást, de az államosítást követően szintén Svájcba költözött, s 1949. december 16-án ott hunyt el.<sup>32</sup>

Andrássy Sándor gróf mellett Szelnár Aladár főtitkár is nagyon sokat tett a KMAC társadalmi elismertségéért, és számos verseny szervezését is magára vállalta. Az Osztrák–Magyar Monarchia felbomlásával és Magyarország területének csökkenésével a KMAC kénytelen volt a hosszú távú túrautak helyett másfajta sportprogramot szervezni. A vezetőség 1920-ban kapcsolatait latba vetve elérte, hogy a budai nyaralóövezetben, a Sváb-hegyen, engedélyezzenek egy hegyi felfutó versenyt. A sváb-hegyi verseny útvonala – amely nagyrészt ma is bejárható – a Kékgolyó utcából indult. A versenyzőknek az Agancs utcában található célig összesen 305 méteres emelkedőt és több éles kanyart kellett leküzdeniük.<sup>33</sup>

A sváb-hegyi hegyi felfutó lett a hazai bajnokság egyik legfontosabb rendezvénye.

32 Négyesi Pál. „Delmár Walter.” *magyarjarmu.hu* (<http://magyarjarmu.hu/emberek/delmar-walter-1893-1949/>-Elérési ideje: [2017. október 19.]

33 Budapest Főváros Levéltára (BFL), Budapest. Budapest Székesfőváros Tanács Ügyosztály Iratai IV 1407B. *Svábhegyi verseny engedélyokiratai* 690-II/1920.



Delmár Walter



Delmár Walter várja, hogy Steyr versenyautóját felkészítsék egy táti rekordfutamra

Később más budai hegyeket is sikerült „meghódítani:” a János-hegyet (1926-tól), a Gugger-hegyet (ma Látó-hegy) (szintén 1926-tól) és a Hármashatár-hegyet (1929-től). Ezeken a versenyeken az évek során egyre több külföldi versenyző jelent meg.<sup>34</sup> A túrautakat is sikerült újjáéleszteni: 1921-ben a Királyi Magyar Automobil Club és a Királyi Yacht Klub közösen Balatoni Sporthetet rendeztek. Ez az esemény tökéletesen mutatja a KMAC társasági jellegét, hiszen a galamblövészettől az autóversenyig számos különféle program várta a résztvevőket.<sup>35</sup> Egy évvel később került sor a Hortobágy–Balaton Túraútra, majd 1923-ban már a határokon túlra is sikerült eljutni az Österreichischer Automobil-Clubbal megrendezett Osztrák–Magyar Túraút során.<sup>36</sup>

Az 1920-as évek közepén más sportegyesületek, így a Terézvárosi Torna Club (TTC), a Budapesti Sport Egyesület (BSE) és a Magyar Athlétikai Club is bekapcsolódtak a rendezvényszervezésbe.<sup>37</sup> Az automobilizmus vidéken is fejlődésnek indult: 1925 végén Nyíregyházán megalakult a Tiszántúli Automobil Club,<sup>38</sup> majd 1926-ban

34 Négyesi 2012: 61.

35 „A Balatoni Sporthét.” *A Társaság* 1921 (8) 13. p 180.

36 „Egyre folynak a készülődések az osztrák–magyar túraútra.” *Nemzeti Sport* 1923. június 4. p 8.

37 „Az 1929-es versenynaptár.” *Auto* 1929 (8) 8. p 14.

38 „Automobil.” *Nemzeti Sport* 1926. január 6. p 9.

Miskolcon az Északmagyarországi Automobil Club.<sup>39</sup> 1929-re szerte az országban számos hasonló baráti társaság alakult, akik kirándulásokat, túrákat szerveztek.

A Királyi Magyar Automobil Club befogadta a társszervezeteket, amelyek kartellklubokká alakultak. A KMAC felügyelte a versenyszabályzatokat, versenyzői igazolványokat bocsátott ki, s megszervezte a hazai autó- és motorkerékpár-bajnokságot.<sup>40</sup>

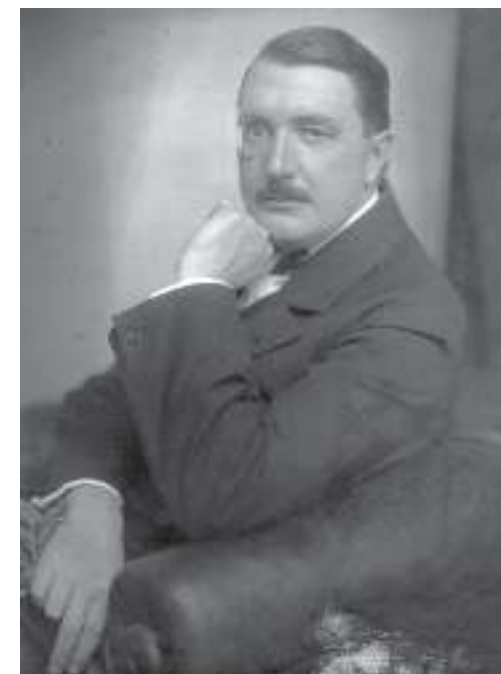
1928-ban újfajta versennyel egészült ki a hazai naptár: a Budapest–Bécs közti országúton Tát és Nyergesújfalú között előző évben elkészült Magyarország első betonútja, ahol már adottak voltak a körülmények egy sebességi versenyre, korabeli szóhasználatul „lancé”-ra.<sup>41</sup> 1934-től a sebességi versenyek átköltöztek Gyón mellé. A Budapest–Kecskemét országút egyik szakaszán, éppen a KMAC lobbizása nyomán, kifejezetten erre a célra is alkalmas betoncsík született. A 6800 méteres egyenes út akár már nemzetközi rekorddöntési kísérletekre is alkalmas volt. A második világháborúig többek között Bernd Rosemeyer, a Mercedes csapat és Eric Fernihough motorkerékpár-versenyző is megjelent a helyszínen.<sup>42</sup>

39 „Megalakult Miskolcon az 'Északmagyarországi Automobil Club'.” *8 Órai Újság* 1926. június 20. p 10.

40 „A Királyi Magyar Automobil Club jelentése az 1929. évről.” *Auto* 1930 (9) 10. pp 12–16.

41 Bajzik Zsolt 2016: „Almásy László, a modern kor embere.” *Vási Szemle* (70) 2. (<http://www.vasiszemle.hu/2016/02/bajzik.htm>, Elérés ideje: [2017. október 19.]

42 Valentyik Ferenc 2009: *Egekbe törő tempó, istenkísértő gyorsaság – A magyar autó-motorsport bőszenének gyóni fejezete, 1934–1938*. Dabas városa, Dabas.



Szelnár Aladár





Versenyzők 1926-ban. Balról jobbra: gróf Ulrich Kinsky, Hutiray Gyula alezredes, Käthe Rantzau, lovag Haupt Károly, mögötte szemüvegben: Lyka Károly, Szilberleitner Józsefné, Dietl Hubert, Szmick Viktor, Szilberleitner József

Az 1930-as években átalakult a hazai versenynaptár. Az 1929-ben kitörő gazdasági válság nagy csapást mért a hazai automobilizmusra: a gépjárműállomány lepadt, a KMAC tagjainak száma is csökkent. 1930-ban rendezték meg az utolsó sváb-hegyi versenyt, amely akkor már az Európai Hegyi Bajnokság egyik futama lett.<sup>43</sup> A guggler-hegyi és a hármashatár-hegyi, majd a dobogókői, illetve mátrai hegyi felfutókon pedig kevesebb külföldi résztvevő indult.

Az automobil, mint harcászati eszköz már az első világháborúban is fontos szerephez jutott, Magyarországon az 1930-as években az autósportot is befolyásolta a katonai jelleg. Ennek egyik példája a Frontharcos Túraút. Ez egy olyan megbízhatósági túraút volt, ahol a résztvevők 24 órát töltöttek el járműveik volánjánál.<sup>44</sup>

A két világháború közötti időszak legjelentősebb versenyére, az I. Magyar Nagydíjra 1936 júniusában került sor. Ahogyan ma a Forma-1, úgy egykoron a Grand Prix versenyek számítottak az autósport csúcsának. Ugyan az első Grand Prix futamot még 1906-ban rendezték, ám egy olyan világbajnokságra, amelyben nem csupán csapat-, de egyéni bajnoki címet is kiosztottak, egészen 1931-ig kellett várni. 1930 őszén az Elismert Autó-

43 „Európa 1930. évi hegyibajnokságainak szabályzata.” *Sportbírlap* 1930. február 13. p 12.

44 Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Levéltár (BML), Miskolc. Polgármesteri Iratok IV 1406h *Frontharcos verseny*. F-12607/1934.



Hans Stuck (Austro-Daimler) az 1930-as svábhegyi versenyen

klubok Nemzetközi Szövetségének (AIACR) sportbizottsága úgy döntött, kiemelnek négy nagyobb rendezvényt az 1931-es évad során. A Belga, a Spanyol, a Francia és az Olasz Nagydíjak külön Grand Épreuve („Nagy megmérettetés”) címkét kaptak, s az itt elért eredmények számítottak be a végső elszámolásba. Ám ezeken kívül is több tucatnyi (!) nagydíj-rendezvényre került sor Tripolitól Sao Paulóig.<sup>45</sup>

A Királyi Magyar Automobil Club közvetítőkön keresztül már az 1930-as évek eleje óta lobbizott azért, hogy Magyarországra is ellátogasson a kor „száguldó cirkusza”. 1935-ben villant fel először komoly esély,<sup>46</sup> de végül az 1936-os versenynaptárban tűnt fel első alkalommal a „Budapest Grand Prix” rendezvény. Az igen zsúfolt naptár miatt – május

45 Snellman, Leif „Grand Prix – The Golden Era 1931.” *kolumbus.fi*. (<http://www.kolumbus.fi/leif.snellman/gp3101.htm>, Elérés ideje: [2017. október 19.]

46 *Federation International Automobile jegyzőkönyvei* 1935.



Szmick Viktor 1929-ben a Monte Carlo Ralin második helyezést ért el Weiss Manfréd autójával



Bobby Kohlrausch (MG) az 1934-es Kerepesi úti versenyen



Tazio Nuvolari (Alfa Romeo) az 1936-os Magyar Nagydíj győztese

10-én és június 7-én is két-két nagydíjra került sor – még 1936 tavaszán is úgy tűnt, hogy május közepén kerülhet sor a várva várt eseményre. Végül azonban az utolsó pillanatban 1936. június 21-re módosult az időpont. A korszak legnevesebb versenyzői közül Rudolf Caracciola és Hans Stuck már korábban is jártak Magyarországon – a sváb-hegyi versenyen mutatták be tehetségüket, ám az Auto Union és a Mercedes-Benz „Ezüst Nyilait” most először láthatta akcióban a közönség; sőt az Alfa Romeo is hivatalos csapattal képviseltette magát.<sup>47</sup> Az első Magyar Grand Prix rendezéséből a katonaság is kivette részét: a népligeti utak fölé és a pálya közelébe szétszedhető gerendahidakat építettek, illetve gondoskodtak a pálya biztonságáról is.

A Pesti Napló színes tudósításából képet kaphatunk a látványról:

Az aszfalt csurog a melegtől, a fű gőzölög, a nők homloka gyöngyözik. [...] Mindenki az utat figyeli. [...] Távoli bömbölés. Olyan hangok, mintha tömeggyilkos szabadult volna be egy állatkertbe, és most válogatott kínszavakkal gyötörné az elefántokat, oroszlánokat, krokodilokat. Pokoli, hisztérikus sikoltozás, mély panaszkodó, vádoló hörgés, hirtelen feljajdulás. Most! A kanyarban felvillan egy ezüst golyó. Szaggatott mozdulat, behelyezkedik az egyenesbe és villámgyorsan végigvágat rajta. [...] Az iram öldöklő. A gépek bömbölve, sikoltva ágyúgolyókként villannak végig a pályán.<sup>48</sup>

47 „Idegtépő küzdelemben Nuvolari nyerte a Grand Prix-t.” *Az Est* 1936. június 23. p 5.

48 „Grand Prix – Grande Émotion.” *Pesti Napló* 1936. június 23. p 8.





*Hartmann László (Maserati) az 1936-os Magyar Nagydíjon*

Az öt kilométer hosszú pályán 50 kört tettek meg a versenyzők. Végül Tazio Nuvolari futott be elsőnek; ez üdítő változatosságot jelentett az Auto Union és a Mercedes hegemóniájában.

Bár 1937-ben és 1938-ban is történtek kísérletek nagydíjfutam rendezésére, de végül egészen 1986-ig kellett várni, amíg ismét Grand Prix eseményre került sor Magyarországon.

Az 1936-os Nagydíj magyar résztvevője, Hartmann László (1901–1938), az első olyan Magyarországon élő versenyző, aki nemzetközi nagydíjversenyeken is sikert ért el. A festékkereskedő családból származó Hartmann fiatalabb korában bokszolt és birkózott, de a motoros járművek iránti érdeklődése az autósport felé terelte. 27 évesen a családi Hupmobile-lal, egy hatalmas amerikai túrakocsival indult néhány versenyen, majd 1929 végén megvásárolta gróf Zichy Tivadar Bugatti versenyautóját, amely mellé hama-



*Gróf Zichy Tivadar (Bugatti) verseny előtt*

rosan beszerzett még egy kisebb Bugattit is. E két, majd 1932-től három Bugattival járta a nemzetközi versenypályákat. Ő lett az első magyar, aki részben a versenyzésből élt. Ezenkívül tőzsdézett, s más vállalkozásai is voltak. 1935-től különféle Maserati versenyautókat használt, s 1937-ben az olasz cég tesztpilótaként alkalmazta. Hartmann 1938-ban egy versenybalesetben vesztette életét.<sup>49</sup>

49 Négyesi Pál „A forgotten hero – László Hartmann (1901–1938).” *totalcarmagazine.com* ([http://totalcarmagazine.com/eastofeden/2013/06/05/laszlo\\_hartmann\\_1901-1938/](http://totalcarmagazine.com/eastofeden/2013/06/05/laszlo_hartmann_1901-1938/), Elérés ideje: [2017. október 19.]

## A második világháború és annak utóhatásai (1939–1949)

A második világháború során szüneteltek az autóversenyek (bár a motorkerékpárosok még 1943-ban is tartottak ún. „leventeversenyeket”). A háború során a hazai járműállomány nagy része megsemmisült, illetve Magyarország határain kívülre került. Wiesengrund Ferenc például akkor látta Alfa Romeo sportkocsiját utoljára, amikor a visszavonuló német hadsereg „tengelyen Vác irányába távozott” az autóval 1944 telén.<sup>50</sup> Gróf Festetics Ernő, aki az 1930-as évek második felében testvérével, Miklóssal, jelentős sport- és versenyautó-flottát halmozott fel, majd 1944-ben családjával külföldre távozott, járműveit hátrahagyta. Alfa Romeo versenyautójának motorját ma a Közlekedési Múzeum őrzi, míg az általa 1937-ben vásárolt, akkor hároméves Maserati 8CM monopostónak kalandosabb sors jutott: az ötvenes években újra elővették, majd ismét eltűnt szem elől. Az 1980-as években már mint értékes oldtimer került elő; 2007 óta pedig egy svájci gyűjtő birtokában van.<sup>51</sup>

A háború tehát az autósport világában is komoly károkat okozott. Az egykori szakember- és versenyzőgárda egy része koncentrációs táborokban hunyt el, mások, akik a szélsőjobb eszmékkel szimpatizáltak, általában Dél-Amerikában kötöttek ki. Példának okáért Salm Hermann gróf, akit az első világháború után a Prónay-különítmény tagjaként csak Dunántúli Hóhéreként emlegettek,<sup>52</sup> majd a konszolidáció éveiben a Bugatti képviselével foglalkozott, Venezueláig szökött.<sup>53</sup>

Visszaemlékezések szerint már 1945 őszen<sup>54</sup> összegyűlt néhány lelkes versenyző, s különböző roncsokból összeállított autókkal rendeztek versenyt a régi sváb-hegyi pályán, bár az új politikai vezetés inkább a motorkerékpársportot preferálta: „1939-ben az utolsó békeévben 198 leigazolt motorkerékpár-versenyző volt, 1949-ben már 806, 1955-re ez a szám 1050-re növekedett. 1951–1954-ben több motorkerékpár-versenyt rendeztünk az országban, mint az azt megelőző 25 esztendő alatt.”<sup>55</sup> 1946-tól kezdve autók leginkább a különféle motorkerékpár-versenyek betétfutamaként versenyezhettek. Az új gárda tagjai főleg taxi- és teherautó-sofőrök, illetve autójavítóban dolgozó szakemberek

50 Magyar Nemzeti Levéltár (MOL), Budapest. Kereskedelem és Közlekedésiügyi Minisztérium XIX-H-1-41 *Felhívás a nyilasok és a németek által elszállított értékek felkutatás és biztosítása céljából* 84093/1948.

51 Bragger, Bernhard 2012: *The Complete Maserati History* 3015. Schmidgasse, Schwarzenburg.

52 Varga István 2005: *Adalékok a zsidóság fonyódi történetéhez*. Agenda Natura, Veszprém. p 131.

53 Négyesi, Pál – Stauch, Jakub – Helge, Hauk 2017: *The K&K Bugatti Register*. Ceauto, Bécs.

54 Eszterváry Ervin közlése. [2012. május 9.].

55 „Motorsportunk 10 szabad esztendeje.” *Motorsport* 1955. április 1. p 9–10.



Egy átalakított Bugatti az 1948-as Hármashatár-hegyen rendezett versenyen

(autószerelők, raktárosok) voltak.<sup>56</sup> A Királyi Magyar Automobil Club, új nevén Köztársasági Magyar Automobil Club mellett az FTC és a Magyar Szabadságharcos Szövetség (a Magyar Honvédelmi Szövetség elődszervezete)<sup>57</sup> is részt vett futamok szervezésében. 1948–1949-re az államosítási hullám elérte a kis műhelyeket is.<sup>58</sup> Ezzel az autósportban is új korszak kezdődött, amelyben csakis egyesületi tagok állhattak rajthoz.

56 Négyesi Pál 2012: *Cars Made in Hungary*. Il Cammello, Torino.

57 „Megalakult a Magyar Szabadságharcos Szövetség.” [videó] *Filmbíradók online*. (<http://filmbiradokonline.hu/watch.php?id=6659>, Elérés ideje: [2017. november 15.])

58 Boldvai János 1966: *Adalékok a magyar gépjárműközlekedés történetéhez: Szervezési és jogszabályi adatok 1945–1960*. Kézirat. Közlekedéstudományi Intézet Könyvtár, Budapest.





Fiat, MG és speciál-versenyautók az 1951-es Tihany Nagydíj autós betétfutamán



A III-as Számú Autójavítóban épített speciál-versenyautók 1954-ben. Baloldalt a Bugatti alapú BMW motoros Nagy Hármas, jobbra a Törpe Hármas

## Autósport a háttérben (1949–1961)

1948. szeptember 5-én megalakult a Magyar Motorsport Szövetség. Elnöke Seres Tibor, a Közlekedési Minisztérium autó főosztályának vezetője lett, főtitkárnak Surányi Endre motorkerékpár-versenyzőt választották.<sup>59</sup> Ezután a Köztársasági Magyar Automobil Club leginkább érdekképviseleti feladatot látott el, jelentősége hanyatlott, végül 1952-ben feloszlatták.<sup>60</sup>

1950 végén Magyarországon rendeleti úton szinte teljesen megtiltották a magántulajdonú autóhasználatot.<sup>61</sup> Ettől kezdve még nehezebbé vált az autósport helyzete.

A Magyar Motorsport Szövetség a motorkerékpár-versenyek szervezésére koncentrált, néha a motorok után az autók is „elengedték”.<sup>62</sup> A Tihanyi Motorkerékpáros

59 „Megalakult a Magyar Motorsport Szövetség.” *Auto* 1948. szeptember 15. p 1.

60 Budapest Főváros Levéltára (BFL), Budapest. IV Egyesületi nyilvántartások és iratok 1409k. 15. doboz *Központi egyesületi előadó vegyes iratai, Jelentés, 1948–1952.*

61 Ocskay Zoltán 2014: *Autózás az ötvenes években.* Oldtimer Média Kft., Budapest.

62 Dvorszky Nándor közlése [2012. május 9.].



**Nemzetközi Gyorsasági Verseny a Városligetben 1957-ben. Ez volt az első futam, ahol már külföldiek is neveztek.**



**Motorkerékpár és Automobil Gyorsasági bajnoki futam a Városligetben 1958 augusztusában. A Skoda gyári csapat által nevezett versenyautó (45) mellett Kozma Ferenc a Kis Hármas versenyautóval. Mellette két lengyel versenyző: Jerzy Jankowski (RAK 650) és Longin Bielak (Krab 700). Jobb szélén a Jugoszláviából érkezett Milvoje Bozic (Porsche 550), aki megnyerte a futamot**

Nagydíj, a budaörsi vitorlázó-repülőtér körüli utakból kialakított háromszög és a budai Vár voltak a fő helyszínek. Az autóversenyzők minden lehetőséget megragadtak: 1957-ben a székesfehérvári sportnapok egyik látványossága autóverseny volt.<sup>63</sup>

1953-ban az Országos Testnevelési és Sportbizottság a Magyar Motorsport Szövetség keretén belül létrehozta az Autósport Bizottságot, melynek feladata lett az akkori számozott autójavító vállalatok keretén belül a kizárólag gyorsasági autósporttal foglalkozók összefogása.<sup>64</sup> Európában a vasfüggöny mindkét oldalán hasonló kategóriákban gondolkodtak a versenysportot felügyelő szervek. Az egyik legnépszerűbb szakág a Nemzetközi Automobil Szövetség (FIA) által 1950-ben meghirdetett Formula 3 volt, ahol kezdetben maximum 500 cm<sup>3</sup>-es, motorkerékpár-motoros járművek indulhattak. 1954-ben a maximális hengerűrtartalmat 750 cm<sup>3</sup>-re növelték. Ezen kívül a több országban használt „sportkocsi” kategória érdekes, amely 1100 cm<sup>3</sup>-nél kisebb, illetve nagyobb motoros járművekre vonatkozott.<sup>65</sup> Magyarországon is ez utóbbi felosztást alkalmazták, s a különböző autójavító vállalatoknál, illetve az Autótaxi, az Ikarus, a Telefongyár és más vállalatok szerelőbrigádjai körében megkezdtek a különféle versenyautók építését.<sup>66</sup> Ezek a járművek általában roncsautók alkatrészeiből épültek. Az összeépített járműveken kívül a IV-es számú autójavító kollektívája 1955-ben helyreállította gróf Festetics Ernő egykori Maserati versenyautóját, amellyel a vállalat raktárosa, Széles Tibor indult.

1955-ben újjáalakult az autókлуб – kezdetben Magyar Népköztársaság Automobil Klubja, majd Magyar Automobil Klub néven. Az Autósport Bizottság átkerült az egyesület fennhatósága alá. 1957-ben a Városligetben megrendezett Motorkerékpár Nagydíj betétfutamaként tartott sebességi autóversenyen először szerepelt két külföldi résztvevő. Egy évvel később ugyanerre a rendezvényre a Skoda gyári csapatot küldött, illetve Lengyelországból és Jugoszláviából is érkeztek nevezések.<sup>67</sup>

A Magyar Autókлуб vezetősége, Dvorszky Nándor, az Autósport Bizottság vezetője és mások 1960-ban úgy döntöttek, megérett az idő egy önálló nemzetközi autóverseny megrendezésére.

63 Négyesi 2012: p 64.

64 Dvorszky: 2012.

65 Mellenk Wolfgang 2004: *Meister des Sports. Der Automobilrennsport in der DDR*. Motorbuch Verlag, Stuttgart.

66 „Az autósakma és az autósport.” *Autó-Motor* 1955 (8) 1–2. p 15.

67 Szabó András 1958: „Száz ezer néző a motoros Nemzetközi Nagydíjon”. *Népsport* (14) 159. p 1.





Nemzetközi Autóverseny a Ferihegyi repülőtéren 1961-ben

## Az autósport mint tömegsport (1961–1989)

1960-ban a Magyar Automobil Klub felvette a kapcsolatot a Nemzetközi Autósport Szövetséggel, amelynek eredményeként 1961. június 11-én a Ferihegyi repülőtéren nemzetközi autóversenyt rendeztek, melyre kilenc nemzet összesen 29 járművel nevezett. Az eseményen megjelentek finn, kelet- és nyugatnémet, francia és osztrák csapatok is, s természetesen hazai versenyzők is rajthoz álltak. A 22 körös futamon a finn Curt Lincoln haladt át elsőnek a célvonalon Cooper versenyautójával. Őt a német Kurt Ahrens (Cooper) és a francia Jacques Callés (Stanguellini) követte.<sup>68</sup> Ezt követően a keletnémet Melkus műhely mintájára Magyarországon is készült néhány Formula Junior versenyautó, de az 1960-as évek közepére ez a szakág lényegében megszűnt.

A gyorsasági autóversenyek hanyatlásával megerősödtek a megbízhatósági autóversenyek, majd később a ralik. Az 1950-es években már rendszeresen rendeztek túrautakat,

<sup>68</sup> Négyesi Pál „50 éve történt: Innen indult Ferihegy, 1961”. *magyarjarmu.hu*. (<http://magyarjarmu.hu/motor-sport-2/50-eve-innen-indult-ferihegy-1961/>, Elérés ideje: [2017. november 15.]

ilyen volt az éves József Attila Emlékverseny és a Balaton Kupa is. 1958-tól fokozatosan enyhítettek a szigorúan szabályozott magántulajdonú autóhasználati lehetőségeken, melynek következtében megnőtt a túrabajnokságban részt vevők száma is. Az 1959-től a KGST-országok részvételével évente megrendezett Béke és Barátság Kupa résztvevői Magyarországon is átvonultak 1961 júniusában – egy héttel a ferihegyi nemzetközi autóverseny után –, sőt még egy ügyességi szakaszt is beiktattak. Ezen a versenyen 12 autóval vettek részt magyar versenyzők.<sup>69</sup>

1961 októberében került sor az első olyan hazai versenyre, amely már nevében is hordozta a „rali” megnevezést; ez volt a Magyar Ruggyantaárugyár támogatásával megvalósított Cordatic Rally. Zastavák, Trabantok, Wartburgok, Skodák és Moszkvicsok mellett elenyésző számban a vasfüggönyön túlról érkezett autók is rajthoz álltak. A győztes Nagy László lett Volkswagen Bogarával.

1962-ben már több nemzetközi túraversenyen is indultak hazai résztvevők, s a Béke és Barátság Kupa is Magyarországon, Balatonföldváron ért célba.



Az 1966-os európai Túraautó Bajnokság magyar futamán Lutz Hillesheim (Ford Mustang) és Tóth Ferenc (Volkswagen)

<sup>69</sup> „Az Autóklub életéből.” *Autó-Motor* 1962 (15) 19. p 18.



Életkép az 1975-ös Mecsek Ralin

1963 szeptemberében az Európai Túrakocsi Bajnokság zárófutamát Budapesten, a Népligetben rendezték. 1962–1963-ban a Ferihegyi repülőtér betoncsíkján is tartottak túrakocsifutamokat. Az 1960-as és 1970-es években Magyarországon rendszeresek voltak a nemzetközi, KGST- és nyugati országok részvételével tartott túrakocsi- és rali-versenyek.

1966-ban hangzott el először olyan nyilatkozat, amelyben meghatározták az autósport tömegsporttá fejlesztésének irányát. „Az 1967. évben az lesz a legfőbb célunk, hogy az autósportot tömegsporttá tegyük. Reméljük, hogy az autóbehozatal további növekedése ezt lehetővé teszi [...] Sokan 3–4 éves, sőt még régebbi kocsikkal autóznak, amelyek nemhogy nemzetközi, de még hazai versenyeken sem érik el a kívánt minimális teljesítményeket.”<sup>70</sup>

<sup>70</sup> „Autósportunk 1966-ban és 1967-ben.” *Autó-Motor* 1967 (17) 2. p 31.



Hegyifutam az 1980-as években

## Míg az 1950-es években a motorkerékpársportra összpontosultak az erőfeszítések, az 1970-es években a hangsúly az autósportra helyeződött át

A Ruggya-túrógáróból lett Országos Gumiipari Vállalat (később Taurus Gumiipari Vállalat), továbbá a Volán, az ÁFOR és a Főtaxi lettek e kezdeményezés zászlóvivői. A Volánnál teljesedett ki a magyar versenyző, Ferjancz Attila (1946–2016) karrierje, aki először egy Renault R8 Gordini volánjánál szerzett hazai bajnoki címet. 1974-ben indult nemzetközi sikerszériája, amikor Zsembery Jenővel a navigátori székben megnyerték a Rally Európa-bajnokság bolgár futamát, majd az évet a negyedik helyen zárták. Később két Európa-bajnoki bronzérmet és 23 Eb-futamgyőzelmet ért el Tandari János navigátorral, egy Renault-Alpine, egy Audi Quattro és egy Lancia Delta Integrale volánjánál.<sup>71</sup>

Már a hatvanas években eltörölték azt a rendeletet, amely csakis egyesülethez tartozó személyeknek engedte a versenyzést; ez tette lehetővé például Cserkúti József nagy ívű karrierjét is. Az automobilizmus terjedésével az Autófenntartó Ipari Tröszt (AFIT) által működtetett hivatalos szervizhálózatok mellett megjelentek a maszek, kisipari

<sup>71</sup> „Versenyek.” *ferjancz.hu*. (<http://www.ferjancz.hu/versenyek.html>, Elérés dátma: [2017. október15.]). [www.ferjancz.hu](http://www.ferjancz.hu)





Kesjár Csaba

javítóműhelyek is. Példának okáért az 1973-ban kb. 1000 darabos hazai NSU-álománnyal az AFIT budapesti, Váci út 82–84. alatti műhelyén kívül Cserkúti László motorkerékpár-versenyző Vágóhíd utcai szervizében is foglalkoztak. Cserkúti László öccse, József 1966-ban indult először raliversenyen, s közel 30 éves pályafutása alatt több mint 450 serleget gyűjtött össze.<sup>72</sup> Eredményei közül kiemelkedik az 1983-as hegyi Európa-bajnokságon elért harmadik hely.

1977-ben Kiss Dezső miniszterhelyettes került a Magyar Autóklub élére, aki 1978 januárjában az Országos Testnevelési és Sporthivatallal együttműködésben létrehozta a Magyar Autó és Motorsport Szövetséget. 1980-ban megjelent az első tankönyv is, *A Rallye Autózás* címmel.<sup>73</sup>

A nyolcvanas években a rali és hegyi versenyek mellé csatlakozott a Formula Easter, az autokrossz majd a ralikrossz. A mecseki hegyiverseny 1987–1992 között az Európa-bajnokság egyik futama lett.<sup>74</sup>

Ahogy egyre többen és eredményesebben tűntek fel a nemzetközi szinten, úgy lett szükség egyre jelentősebb pénzügyi háttérre. Ehhez az évtizedhez

<sup>72</sup> Horváth Miklós „Művészet a szerpentin – Cserkúti József története.” *autoszektor.hu*. (<http://www.autoszektor.hu/hu/content/miki-hazhoz-megy-muveszet-szerpentin-cserkuti-jozsef-tortenete>, [Elérés ideje: 2017. október 19.]

<sup>73</sup> Tarlós István: „A magyar autósport története.” *Magyar Nemzeti Autósport Szövetség*. (<http://regi.mnasz.hu/mnasz.php?id=1102>, Elérés ideje: [2017. november 15.]

<sup>74</sup> Tarlós: „A magyar autósport története.”

köthető a támogatók, szponzorok megjelenése, hiszen ilyen jellegű megállapodásokat az államszocializmus viszonyai között nem volt könnyű létrehozni.

Szintén az 1980-as években indult Kesjár Csaba pályafutása, aki 1985-ben abszolút Magyar Bajnoki címet szerzett. A Formula Easter kategóriában 1982–1985 között nem talált Magyarországon legyőzőre. 1986-ban Ausztriában a Formula Ford kategóriában indult, majd 1987-ben a németországi Formula 3 bajnokságban kilencedik lett. 1987 augusztusában a Forma 1 Magyar Nagydíjon a Zakspeed versenyautót tesztelhette – ő volt az első magyar, aki F1 autót vezetett. Pályafutásának 1988-ban egy halálos versenybal eset vetett véget.<sup>75</sup>

## A Forma-1 Magyarországon

Kiss Dezső, a Közlekedés és Postaügyi Minisztérium miniszterhelyettese, aki 1977-től vezette a Magyar Autóklubot a Magyar Autó és Motorsport Szövetség első elnökével, Tóth Istvánnal közösen. Már az 1970-es évek végén megkezdtek egy hazai autóversenyzésre alkalmas körpálya tervezését, 1982-ben meg is kezdődtek a tárgyalások a Forma-1-konstruktőrököt tömörítő FOCA szervezettel.<sup>76</sup> A helyszín folyamatosan változott: Velencei-tó, Tápióbicske, majd a Városliget és a Népliget is szerepelt a tervekben.<sup>77</sup> Különböző állami szervek segítségével végül Kerepestarcsa és Mogyoród között épült fel a Hungaroring, ahol az első Forma-1-es futamra 1986. augusztus 10-én került sor. Magyarország ezzel ismét felkerült az autósport nemzetközi térképére.



Michael Schumacher (Benetton) az 1995-ös magyar Forma-1 Nagydíjon

<sup>75</sup> „Kesjár Csaba”. *Kesjár*. (<https://kesjar.hu/dinasztia/kesjar-csaba/>, Elérés ideje: [2017. november 15.]

<sup>76</sup> Balogh Tibor 1985: „1986: F-1.” *Autó-Motor* (38) 24 p 12.

<sup>77</sup> „Pályaválasztás.” *Autó-Motor* 1985. október 1. p 54.

## Hivatkozott irodalom jegyzéke

### Levéltári források

- Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Levéltár (BML), Miskolc. Polgármesteri Iratok IV 1406h *Frontharcos verseny*. F-12607/1934.
- Budapest Főváros Levéltára (BFL), Budapest. IV Egyesületi nyilvántartások és iratok 1409k. 15. doboz *Központi egyesületi előadó vegyes iratai, Jelentés, 1948–1952*.
- Budapest Főváros Levéltára (BFL), Budapest. Budapest Székesfőváros Tanács Ügyosztály Iratai IV 1407B. *Svábbhegyi verseny engedélyokiratai* 690-II/1920.
- Magyar Nemzeti Levéltár (MOL), Budapest. Kereskedelem és Közlekedésiügyi Minisztérium XIX-H-1-41 *Felbírás a nyilasok és a németek által elszállított értékek felkutatás és biztosítása céljából* 84093/1948.
- Magyar Nemzeti Levéltár (MOL), Budapest. *Weiss Manfréd Vállalatok Okmánytára* Z402. 31920. doboz.

### Tanulmánykötetek, cikkek

- „Az 1929-es versenynaptár.” *Auto* 1929 (8) 8.
- „Automobil.” *Nemzeti Sport* 1926 (18) 4.
- „Az Automobil a háborúban.” *Budapesti Hírlap* 1915. március 7.
- „Automobilrennen in Budapest.” *Illustrierte Sport Zeitung* 1901. június 30.
- „Az autósakma és az autósport.” *Autó-Motor* 1955 (8) 1–2.
- BAJZIK ZSOLT 2016: „Almásy László, a modern kor embere.” *Vasi Szemle* (70) 2. (<http://www.vasiszemle.hu/2016/02/bajzik.htm>, Elérés ideje: [2017. október 19.]
- „A Balatoni Sporthét.” *A Társaság* 1921 (8) 13.
- BOLDVAI JÁNOS 1966: *Adalékok a magyar gépjárműközlekedés történetéhez: Szervezési és jogszabályi adatok 1945–1960*. Kézirat. Közlekedéstudományi Intézet Könyvtár, Budapest.
- BRAGGER, BERNHARD 2012: *The Complete Maserati History 3015*. Schmidgasse, Schwarzenburg.
- „A Budapesti Torna-Club pályaversenye.” *Sport-Világ* 1899. június 4.
- „A Budapesti Tréning Iskola...” *Sportkedvelő* 1901. július 14.
- CHIESI, ANTONIO – MARTINELLI, ALBERTO 1999: *Recent Social Trends in Italy, 1960–1995*. McGill-Queen's Press, Ottawa.

- „Egyre folynak a készülődések az osztrák–magyar túraútra.” *Nemzeti Sport* 1923. június 4.
- „Az első automobilverseny Magyarországon.” *Pesti Hírlap* 1912. március 1.
- „Európa 1930. évi hegyibajnokságainak szabályzata.” *Sportbírlap* 1930. február 13.
- FRISNYÁK ZSUZSA 2000: „Motorizáció a századfordulón.” *História* (22) 9–10.
- „Grand Prix – Grande Émotion.” *Pesti Napló* 1936. június 23.
- HAEFFLER ISTVÁN (szerk.) 1940: *Országgyűlési Almanach – Az 1939–44. évi Országgyűlésről*. Magyar Távirati Iroda, Budapest.
- HALL, PETER 2013: „Race to Death’ Resurrected.” *Octane* (11) 9.
- Horthy István és ifj. Horthy Miklós motoron*. [fotó.] *Pesti Hírlap* 1925 (47) 16.
- HORVÁTH MIKLÓS: „Művészet a szerpentinén – Cserkúti József története.” *autoszektor.hu*. (<http://www.autoszektor.hu/hu/content/miki-hazhoz-megy-muveszet-szerpentin-en-cserkuti-jozsef-tortenete>, [Elérés ideje: 2017. október 19.]
- „Idegtépő küzdelemben Nuvolari nyerte a Grand Prix-t.” *Az Est* 1936. június 23.
- „Jelentés a Királyi Magyar Automobil Club 1925. évi működéséről.” *Auto* 1926 (5) 5.
- KATONA ANDRÁS, DR. 2000: *Magyar Autóklub 1900–2000*. Magyar Autóklub, Budapest.
- „Kerékpár-világ.” *Sport-Világ* 1899. június 11.
- „Kerékpár-világ.” *Sport-Világ* 1901. március 13.
- „A Királyi Magyar Automobil Club éves jelentése.” *Magyar Automobil és Aviatikai Szemle* 1912 (10.) 11.
- „A Királyi Magyar Automobil Club jelentése az 1929. évről.” *Auto* 1930 (9.) 10.
- LEHEL LÁSZLÓ (szerk.) 1986: *Adatok a magyar gépjármű külkereskedelemről és gyártásról, a MOGÜRT Gépjármű Külkereskedelmi Vállalat tevékenysége 1946–1986*. MOGÜRT, Budapest. p III.
- LINDNER ERNŐ – ILLÉS ISTVÁN 1930: *A Királyi Magyar Automobil Club Jubiláris Aranykönyve*. Királyi Magyar Automobil Club, Budapest. „A Magyar Automobil Club története.” *Nemzeti Sport*. 1909 (7) 24.
- „Megalakult a Magyar Motorsport Szövetség.” *Auto* 1948. szeptember 15.
- „Megalakult Miskolcon az 'Északmagyarországi Automobil Club'.” *8 Órai Újság* 1926. június 20.
- MELLENK WOLFGANG 2004: *Meister des Sports. Der Automobilrennsport in der DDR*. Motorbuch Verlag, Stuttgart.
- „Motorsportunk 10 szabad esztendeje.” *Motorsport* 1955. április 1
- NÉGYESI PÁL: „A forgotten hero – László Hartmann (1901–1938).” *totalcarmagazine.com* ([http://totalcarmagazine.com/eastofeden/2013/06/05/laszlo\\_hartmann\\_1901-1938/](http://totalcarmagazine.com/eastofeden/2013/06/05/laszlo_hartmann_1901-1938/), Elérés ideje: [2017. október 19.]



NÉGYESI, PÁL – STAUCH, JAKUB – HELGE, HAUKE 2017: *The K&K Bugatti Register*. Ceauto, Bécs.

OCSEKAY ZOLTÁN 2014: *Autózás az ötvenes években*. Oldtimer Média Kft., Budapest.

„Pályaválasztás.” *Autó-Motor* 1985. október 1.

PFFUNDNER MARTIN 2005: *Alpine Trials and Rallies 1910–1973*. Veloce Publishing Ltd, Poundbury.

SCHWANDA GUSZTÁV 1895: „A mozdonykerékpár.” *Herkules* (12) 8.

SIEGELBAUM, LEWIS H. (szerk.) 2011: *The Socialist Car: Automobility in the Eastern Bloc*. Cornell University Press, Ithaca.

SNELLMAN, LEIF: „Grand Prix – The Golden Era 1931.” *kolumbus.fi*. (<http://www.kolumbus.fi/leif.snellman/gp3101.htm>, Elérés ideje: [2017. október 19.]

„A Tatra–Adria Túraút.” *Auto* 1913. június 15.

„Turul felszállása automobil-üldözéssel.” *Aëronauta* 1904. május 1. 83–84.

VALENTYIK FERENC 2009: *Egekbe törő tempó, istenkísértő gyorsaság – A magyar autó-motorsport hőskorának gyóni fejezete, 1934–1938*. Dabas városa, Dabas.

VARGA ISTVÁN 2005: *Adalékok a zsidóság fonyódi történetéhez*. Agenda Natura, Veszprém.

„Weszely István és társa.” In: *Budapesti Czím és Lakásjegyzék*. Franklin-Társulat, Budapest, 1899.

## Képek, illusztrációk jegyzéke

BÁRÓ JÓSIKA JENŐ 1928: *Herceg Esterházy Antal (Bugatti) az 1928-as parádi hegyi verseny egyik fordulójában*. [Fotó.] Forrás: Horváth Ferenc.

*Szelnár Aladár és fia (Lancia) az 1928-as sváb-hegyi versenyen*. [Fotó.] Forrás: Peter Selnar.

*Daimler automobil a Lóversenypályán, 1901-ben*. [Fotó.] Magyar Nemzeti Múzeum Történeti Fényképtára, leltári szám: 65623.

JELFY GYULA 1909: *Röck automobilok az 1909-es Henrik Herceg Túraúton*. [Fotó.] Magyar Nemzeti Múzeum Történeti Fényképtára, leltári szám: 75632.

Életkép a Budapest–Konstantinápoly Túraúton. [Fotó.] Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Történeti Fényképek Gyűjteménye.

*Az 1914-es Kárpáti Túraút startja. Frohner Román (Austro-Daimler) rajtol a Királyi Magyar Automobil Club Ferenciek terei székhelye előtt*. [Fotó.] Forrás: Négyesi Pál.

CARL ZAPLETAL 1922: *Az Austro-Daimler csapat az 1922-es Balaton–Hortobágy túraút budapesti megállójában*. [Fotó.] Forrás: Martin Pfundner.

CARL ZAPLETAL: *Delmár Walter*. [Fotó.] Forrás: Martin Pfundner.

*Delmár Walter várja, hogy Steyr versenyautóját felkészítsék egy táti rekordfutamra*. [Fotó.] Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Archívum, Negatívszám: 4258.

*Szelnár Aladár*. [Fotó.] Forrás: Peter Selnar

CARL ZAPLETAL 1930: *Hans Stuck (Austro-Daimler) az 1930-as sváb-hegyi versenyen*. [Fotó.] Forrás: Martin Pfundner.

*Versenyzők 1926-ban. Balról jobbra: gróf Ulrich Kinsky, Hutiray Gyula alezredes, Kätthe Rantzau, lovag Haupt Károly, mögötte szemüvegben: Lyka Károly, Szilberleitner Józsefné, Dietl Hubert, Szmick Viktor, Szilberleitner József*. [Fotó.] Forrás: Szmick Miklós.

*Szmick Viktor 1929-ben a Monte Carlo Ralin második helyezést ért el Weiss Manfréd autójával*. [Fotó.] Forrás: Szmick Miklós.

*Bobby Kohbrausch (MG) az 1934-es Kerepesi úti versenyen*. [Fotó.] Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Archívum, Negatívszám: 2437.

*Tazio Nuvolari (Alfa Romeo) az 1936-os Magyar Nagydíj győztese*. [Fotó.] Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Archívum, Negatívszám: 2402.

*Gróf Zichy Tivadar (Bugatti) verseny előtt*. [Fotó.] Magyar Nemzeti Múzeum Történeti Fényképtára, leltári szám: 716/1956.

*Hartmann László (Maserati) az 1936-os Magyar Nagydíjon*. [Fotó.] Győr Megyei Jogú Város Levéltára.

*Egy átalakított Bugatti az 1948-as Hármashatár-hegyen rendezett versenyen*. [Fotó.] Forrás: Collection Burányi.

*Fiat, MG és speciál-versenyautók az 1951-es Tibany Nagydíj autós betétfutamán*. [Fotó.] Forrás: Nagy László.

*A III-as Számú Autójavítóban épített speciál-versenyautók 1954-ben. Baloldalt a Bugatti alapú BMW motoros Nagy Hármas, jobbra a Törpe Hármas*. [Fotó.] Forrás: Dvorszky Nándor.

*Nemzetközi Gyorsasági Verseny a Városligetben 1957-ben*. Ez volt az első futam, ahol már külföldiek is neveztek. Forrás: Schwanner Endre

*Motorkerékpár és Automobil Gyorsasági bajnoki futam a Városligetben 1958 augusztusában. A Skoda gyári csapat által nevezett versenyautó (45) mellett Kozma Ferenc a Kis Hármas versenyautóval. Mellette két lengyel versenyző: Jerzy Jankowski (RAK 650) és Longin Bielak (Krab 700). Jobb szélén a Jugoszláviából érkezett Milvoje Bozic (Porsche 550), aki megnyerte a futamot*. [Fotó.] Forrás: Dvorszky Nándor.

*Nemzetközi Autóverseny a Ferihegyi repülőtéren 1961-ben*. [Fotó.] Forrás: Martin Pfundner.

*Az 1966-os európai Túraautó Bajnokság magyar futamán Lutz Hillesheim (Ford Mustang) és Tóth Ferenc (Volkswagen)*. [Fotó.] Forrás: Szabó Iván Ferenc.

Életkép az 1975-ös Mecsek Ralin. [Fotó.] Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum,  
Archívum, Negatívszám: 25858.

*Hegyifutam az 1980-as években.*

CSIKÓS GÁBOR: Kesjár Csaba.

MÉHES KÁROLY: *Michael Schumacher (Benetton) az 1995-ös magyar Forma-1 Nagydíjon.*