

A magyar motorkerékpársport története a kezdetektől a második világháborúig

The history of Hungarian motorcycle racing from the beginning to World War II

Várhegyi Ferenc

Magyar Testnevelési és Sporttudományi Egyetem, Budapest

E-mail: varhegyi.ferenc@tf.hu

Összefoglaló

A magyar motorkerékpársport ebben a vizsgált időszakban az eredményesség tekintetében Európa második-harmadik vonalába tartozott, elsősorban a nyugati országok, Franciaország, Nagy-Britannia, Olaszország és Németország mögött. A két világháború okozta politikai, társadalmi és gazdasági nehézségek nem segítették a hazai motorkerékpárgyártó ipar európai szintű kifejlődését, amely erősíthette volna a versenyzés műszaki hátterét is, ez a magyar élversenyzőket külföldi motorok beszerzésére és üzemeltetésére kényszerítette. A magyar motorkerékpársport így nem annyira rendszerszintű működése, mindinkább azoknak a kiemelkedő egyéniségeknek köszönhetően ért el figyelemreméltó eredményeket, akiknek anyagilag is lehetőségük volt korszerű versenymotorokat beszerezni. Intézményrendszerét tekintve a magyar motorkerékpársport az első években lényegében egyéni és egyesületi szinten működött, csak az első világháború után került szövetségi szintre az akkori Autóklubba való betagozódása révén. A két háború közötti korszak legeredményesebb pályaversenyzői Urbach László, akinek a nevéhez a későbbi Mátra motorkerékpár gyártása is fűződik, Delmár Walter, Feledy Pál, Balázs László és mindenekelőtt Kozma Endre voltak. Kozma volt az első magyar Európa-bajnoki pontszerző, aki csak az akkori német sportpolitika miatt maradt le arról, hogy a BMW-nél gyári versenyzői státuszt kapjon. Landauer Béláné személyében már 1924-ben megjelent az első magyar női versenyző is. Összességében elmondható, hogy a magyar motorkerék-

pársportban az egyéni képességeket tekintve megvolt a megfelelő potenciál, de a korszak adottságai nem tették lehetővé, hogy a legjobbak igazi nemzetközi sztárrá válhassanak.

Kulcsszavak: magyar motorkerékpársport, gyártóipar, Kozma Endre, eredményesség

Abstract

Hungarian motorcycle racing was in the second to third line of Europe in terms of performance during this period, behind the Western countries, France, Great Britain, Italy and Germany. The political, social and economic difficulties caused by the two world wars did not help the development of the Hungarian motorcycle industry at European level, which could have strengthened the technical background of racing, forcing the Hungarian top riders to buy and operate foreign bikes. Hungarian motorcycle racing has thus achieved remarkable results not so much because of its systemic operation but because of the outstanding individuals who were financially able to acquire modern racing bikes. In terms of its institutional system, Hungarian motorcycle racing in the early years was essentially individual and club-based, and only after the First World War did it reach the federal level through its incorporation into the then Autóklub. The most successful racing riders of the inter-war period were László Urbach, who was responsible for the later production of the Mátra motorcycle, Walter Delmár, Pál Feledy, László Balázs and, above all, Endre Kozma. Kozma was the first Hungarian European championship

point scorer who only missed out on becoming a factory rider for BMW because of German sporting policy at the time. The first Hungarian female driver, Béláné Landauer, had already appeared in 1924. All in all, Hungarian motorcycle racing had the potential in terms of individual ability, but the conditions of the time did not allow the best to become international stars.

Keywords: Hungarian motorcycle sport, manufacturing industry, Kozma Endre, success

Bevezetés

A magyar kormány 2020-ban létrehozta a HUMDA-t (Hungarian Motorsport Development Agency), amelynek a nevéből adódóan a magyar autó- és motorkerékpársport állami szintű fejlesztése az egyik feladata. Mivel a járműgyártás és a hozzá kapcsolódó iparágak fejlesztése nemzetgazdasági stratégiai jelentőségű terület, értelemszerűen célszerű fejleszteni az ezekhez szervesen kapcsolódó sportágakat is. Noha Magyarország a Magyar Honvédelmi Szövetség (MHSZ), illetve az elődszervezet, a Magyar Szabadságharcos Szövetség (MSZHSZ) által a második világháború után felkarolta a motoros életet, mégis csak most juthat el oda, hogy több mint száz év után nemcsak egyéni, hanem rendszerszinten is eredményesen bekapcsolódhat a nemzetközi motorkerékpársport életébe. Az elemzés célja, hogy ennek a folyamatnak feltárja a történelmi előzményét és bemutassa azokat a versenyzőket, eredményeket, versenyeket, akik és amelyek nélkül nem beszélhetnénk a jelenlegi célkitűzésekről. Az elemzés első része a kezdetektől a II. világháború végéig mutatja be a magyar motorkerékpársport kivonatos történetét. A tervezett folytatás az ezt követő évtizedekkel foglalkozik, illetve a későbbiekben az autósport, a repülősport és a motorcsónaksport is terítékre kerül.

Anyag és módszerek

A bemutatott munka tartalomelemzésre épül, a korabeli sajtó és a későbbiekben megjelent könyvek, szövetségi történelmi áttekintés, illetve tanulmányok alapján készült.

Eredmények és megbeszélés

A motorkerékpárversenyzés technikai háttéréről szólva mindenképpen meg kell említeni Bánki Donát (1859-1922) és Csonka János

(1852-1939) nevét, akik az 1890-ben konstruált benzinmotorral és az 1893-ban bemutatott porlasztóval beírták nevüket az autó- és motorkerékpárgyártás történelmébe. Öt évvel az első, Franciaországban megrendezett verseny után 1899. június 1-én Magyarországon is bemutatkozott a motorkerékpársport. A Budapesti Torna és Sport Egyletek Versenypálya Szövetsége Csömöri úti atlétikai pályáján (más néven Millenárison) megrendezett országos kerékpáros pályaverseny hatodik versenyszáma a háromkerekű motorok futama volt. Az 5 000 méteres versenyen a kor híres gyógyszerésze és pirotechnikus feltalálója, Janitsáry Iván (1869-1934) győzött Hildebrandt-Wolfmüller gépével, Farkas Lajos és Ruttner Kálmán előtt. A futamon elindult Minich Jenő is. A Magyar Kerékpáros és Athletikai Lap 1899-es tudósítása szerint: „*A nap legerdekesebb versenye. Az első start után megered az eső és csak jó félóra múlva veheti ismét kezdetét a verseny. Janicsáry – kit olvasóink lapunkban megjelent automobil-közleményei révén eléggé ismernek, legbátrabban hajt s 1 1/2 körrel győz Farkass, a Hunnia M.B.C. kapitánya előtt, kit 1 körrel Ruttner követ. A közönség nagy érdeklődéssel fogadta az első motor-versenyt.*” Janitsáry nagyra becsülte a technikai fejlődést, lelkes híve volt az automobilizmusnak és külön figyelmet szentelt a belső égésű motoroknak. Az első motorkerékpárt Bezeredy Gyula szobrászművész 1896-ban hozta be Magyarországra, de a motor az első próbaútján kigyulladt. Az összeégett motort Janitsáry vette meg, tökéletesítette, amely így hosszú túrákra is alkalmassá vált. Ezzel a motorral nyerte meg a fent említett versenyt is (Táplányi, 1971). A Magyar Királyi Posta mérnökei Franciaországban kedvező tapasztalatokat szereztek a motorkerékpárok rendszerbe állításáról, így már 1900-ban 20 db háromkerekű motorkerékpárt helyeztek szolgálatba Budapesten. A Magyar Motorsport Szövetség történelmi áttekintése szerint 1901-ben megrendezték az első autókiállítást a fővárosban, ahol a Szám Géza által hazai alkatrészekből tervezett és épített háromkerekű motorkerékpár is helyet kapott a Tattersalban, a mai Nemzeti Lovardában. Surányi és munkatársai (1987) szerint a kiállítás betétprogramjaként versenyt is szerveztek, amelyet a bécsi Arnold Spitz nyert meg De Dion-Bouton gépével, Szám Géza és az általa konstruált motor előtt. Szám Géza példája a vereség ellenére lelkesítőleg hatott, hiszen egyre többen kezdtek el motorkerékpár gyártással foglalkozni. Az építők és versenyzők többnyire híres

kerékpárosok voltak, mint például Dedics Ferenc és Posszert Károly, valamint Muskát Jenő, aki 1904-ben 1 óra alatt 64 km-t tett meg saját készítésű motorkerékpárjával. 1906-ban már vidéki túrákat szerveztek motorkerékpárosok részére, noha az utak erre még kevésbé voltak alkalmasak (Nagy és mtsai, 2006). Ugyanakkor egyre népszerűbbé váltak a pályaversenyek, amelyek a Millenárison zajlottak. De csak egy ideig, mert Budapest éppen akkor adta át a Millenárist a Budapesti Versenypálya Szövetségnek, és kikötötte, hogy a zajos motorkerékpárokat nem engedhetik fel a pályára, mert a hangjuk zavarja a környéken lakókat. 1907-ben a Condor Kerékpár Egylet rendezett egy Budapest-Zirc közötti 120 km-es versenyt, majd a Magyar Motorkerékpározók Egyesülete (MME) szervezett egy 10 km-es felfutó versenyt a budapesti János-hegyen. Nagy létszámú, 37 fős mezőnyt hozott a Pécsi Iparkállomás alkalmából megrendezett háromnapos Zsolnay Miklós megbízhatósági verseny, amely az utak rossz állapota és a rendezők-versenyzők közötti viták miatt is emlékezetes maradt (Surányi és mtsai, 1987). 1914-ben, az első világháború előestéjén megrendezték a Túraút a Kárpátokban elnevezésű versenyt, amely nagy sikert aratott. A győztesek között már feltűnt a későbbi idők sztárja, Delmár Walter (1893-1949) is. Delmár ezt követően az osztrák Alpesi Túraúton is nyert (Nagy és mtsai, 2006). A New Yorkban született Delmár Walter a korszak egyik nagy egyénisége volt, nemcsak remek motorkerékpár – hanem kiváló autóversenyző is volt és nem utolsósorban remek sízó. A Magyar Motorkerékpározók Szövetsége (MMSZ) 1906-ban alakult meg Král Sándor főhadnagy, a kor egyik legismertebb léghajósa vezetésével. Bár a szervezetet nem tekinthetjük igazi szövetségnek, hiszen egyetlen klub, a Magyar Motorkerékpározók Egyesülete (MME) alapította – mégis, ettől kezdve beszélhetünk szervezett motorkerékpáros életről Magyarországon. Král Sándor, illetve egyesülete több túraversenyt is szervezett vidéki városokba, mint például Tata, Gödöllő, Siófok és Pozsony. Ugyanabban az évben az MME a Magyar Automobil Újsággal közösen megrendezte az első hivatalos országúti motorversenyt, Budapest-Dunakeszi-Vác-Penc-Acsa-Mácsa-Aszód-Gödöllő-Cinkota-Budapest útvonalon. A 102 km-es versenyt Hódossy Jenő nyerte Puch motorjával, Beszédes Jenő (Puch) és Lechner Attila (Dedics) előtt (Magyar Motorsport Szövetség, 2020). A versenykiírás szerint az első két órában 35 km/órás átlagot kellett volna tartaniuk a versenyzőknek a

teljes távra kiírt menetidő pedig 3-5 óra között volt meghatározva. Csakhogy a motorosokat elkapta a versenyfázis és nem tartották be ezeket az előírásokat, így végül a beérkezés sorrendjében határozták meg az eredményeket (Surányi és mtsai, 1987). 1906. augusztus 5-én is volt egy verseny, immár hosszabb távon. (huszadikszazad.hu) „A Magyar Motorkerékpározók Egyesülete e hó 5-én rendezte elnökének, Král Sándor főhadnagynak vezetésével ez idényben immár negyedik közös kirándulását. A mostani kirándulás utiránya az egyes motorkerékpárok munkaképességének megállapítása céljából részben hegyes terepen vitt át és pedig Budapestről Váczon keresztül Katalin, Rétság, Bánk, Penc, Püspökháza, majd Aszódra és Gödöllőre, majd vissza Budapestre (184 km.) A kirándulók reggel 6 órakor indultak. A kirándulásban az elnökön kívül mintegy huszan vettek részt. A résztvevők Penczen Huszár földbirtokos vendégei voltak. A déli állomásról, Aszódról, délután 4 órakor indult vissza a kirándulók csapata.” Az MME, amelynek kezdetben úttörő szerepe volt, 1909-re gyakorlatilag inaktívvá vált. Ennek egyik oka, hogy 1908-tól már az autósport és a repülősport jött divatba Magyarországon.

Fellendülés az első világháború után

Az első világháború után 1921. január 21-én a Királyi Magyar Automobil Clubon (KMAC) belül alakult meg egy motoros osztály, amely 1945-ig irányította a motorversenyzést. Mivel ebben a korszakban jellemző volt, hogy a versenyzők több különböző szakágban is indultak, ezért a pálya- és terepversenyeket együtt kezeljük. A magyar motorsport furcsa módon a vesztes első világháború poraiból éledt újjá. 1918-ban a Szegeden állomásozó, de már távozóban lévő francia antant csapatok áruba bocsátottak 100 db Triumph, illetve Wanderer motorkerékpárt. Ezek némelyike igazi sportemberek, mint például Delmár Walter és Feledy Pál kezeibe került, akik a Tanácsköztársaság bukása után, 1920-tól későbbre menő csatákat vívtak egymással, az akkor egyébként már korszerűtlennek számító motorokkal. 1920-ban megrendezték hazánk első nemzetközi motorversenyét, a svábhegyi felfutóversenyt, amelyen a legkülönbözőbb kategóriájú és teljesítményű gépek indultak (Nagy és mtsai, 2006). Az abszolút győzelmet az osztrák Toni Hartmann szerezte meg négyhengeres 1 000 köbcentiméteres Henderson motorjával. A fél literes kategóriát Delmár Walter nyerte meg (Surányi és

mtsai, 1987). Ezt követően beindult a versenyélet, a következő években rendszeresen megrendezett svábhegyi verseny nemzetközi hírnévre tett szert (Nagy és mtsai, 2006). A magyar motorosok hamarosan nemzetközi viadalokon is indultak –, bár egy ideig mint vesztes ország képviselőit, a nemzetközi motorkerékpársport életet irányító Fédération Internationale des Clubs Motocyclistes (FICM) nem engedte őket külföldön versenyezni (Magyar Motorsport Szövetség, 2020). 1922-ben a svábhegyi versenyt a lila ördögnek nevezett osztrák Rupert Karner nyerte meg, aki ezt követően is gyakran versenyzett Magyarországon, és akit több magyar motoros is a mesterének tekintett. Karner 1928-ban a Magyar Tourist Trophyn (TT) vesztette életét. Az emléktáblája a II. világháborúban elpusztult, de később Zsembery Barnabás, a kiváló enduro versenyző közbenjárására újra felállították. Az emléktábla a Budakeszi út 48. szám alatt lévő buszmegállóban ma is megtalálható. 1923-ban a nehéz nemzetközi helyzet ellenére is magyarok voltak a főszereplők az osztrák Tourist Trophy versenyen. Az 500 köbcentiméteres kategóriában ketős győzelmet arattak, Delmár Walter nyert Feledy Pál előtt, mindketten Sunbeam motort használtak. Ez volt a magyar versenyzők első nemzetközi sikere (Nagy és mtsai, 2006). 1924 a magyar motorsport egyik legjobb éve volt. Először is, minden korábbinál több versenyt szerveztek, másodszor pedig megrendezték az első Magyar TT-t, amelyen 21 motoros, köztük 6 osztrák indult el. A zugligeti pályát tízezrek állták körbe, akik magyar sikereknek tapsolhattak: a negyedlitereseknél Majláth Mihály (1895-1953?) (Cotton-Blackburne), a 350 köbcentimétereseknél Wolfner László (AJS), a féllitereseknél Feledy Pál (Sunbeam) nyert. Feledy Pál a svábhegyi versenyt is megnyerte, ahol a bukásáig egy másik magyar klasszis, Urbach László (1904-1977) volt a leggyorsabb. Itt tűnt fel mások mellett Méray-Horváth Lóránd (1892-1968), a későbbi legendás Méray motorkerékpárok egyik atyja is. Ezen a versenyen indult az első magyar női versenyző, Landauer Béláné is. Az Osztrák TT-n Delmár a második lett a 350 köbcentiméteres kategóriában, Urbach László (AJS) pedig a negyedik helyen végzett. Gaál és Almássy egyaránt a harmadik lett az 500, illetve az 1 000 köbcentiméteres géposztályban. Urbach később megnyerte a Semmering hegyversenyt, simán legyőzve az előző évi bajnokot, az osztrák Döllert. Sportdiplomáciai siker, hogy 1924. október 7-én a Királyi Magyar Automobil Clubot felvették a FICM tagjai

közé és a Magyar TT-t, illetve a svábhegyi versenyt beírták a következő évi nemzetközi versenynaptárba (Surányi és mtsai, 1987). 1925-ben Feledy Pál az osztrák Rupert Karnert megelőzve első lett az Osztrák TT-n a félliteres kategóriában. Balázs László (1908-1973) ugyanitt megnyerte a 350 köbcentiméteres versenyt, amelynek nagy szerepe volt abban, hogy az angliai Zenith gyár adott neki egy negyedliteres JAP motorblokkal felszerelt gépet, hogy azzal induljon el az 1926-os legendás brooklandi versenyen. Balázs nem is okozott csalódást, hiszen a második helyen végzett a brooklandi pályán. 1926-ban Feledy Pál a strasbourgi Francia Nagydíjon indult el az 500 köbcentiméteres géposztályban. Nagy meglepetésre megnyerte az edzést, a versenyen pedig a második helyen száguldott, amikor a blokkoló első kerék miatt kiesett (Surányi és mtsai, 1987). Ebben az esztendőben rendezték meg az első budapesti Ügetőpálya versenyt, amelyen Horthy István győzött. Ez a verseny tekinthető a hazai salakversenyek előfutárának vagy első eseményének. Ezek az eredmények azért is nagyszerűek, mert 1926-ban Magyarországon 1 925 motor volt forgalomban míg Angliában 571 552, Németországban 316 830, Franciaországban 70 000 Csehszlovákiában pedig 9 000 gépet tartottak nyilván (Nagy és mtsai, 2006). 1927-ben Balázs László és Urbach László is elindultak a Nürburgringen megrendezett Európa Nagydíjon. Sajnos, különböző problémák (nagy hideg, műszaki gondok) miatt mindketten kiestek. Urbach ezt követően a Svájci GP elért hatodik helyével (350 köbcentiméteres kategória) és János-hegyi versenyen elért győzelmével vigasztalódott, aki a kölcsöngéppel induló Európa-bajnok Jim Simpsont győzte le szoros versenyben. A svábhegyi versenyen pedig Balázs László aratott nagy sikert a BMW gyár kiválóságai, köztük a sebességi világrekordjairól híres német Ernst Jakob Henne előtt (Nagy és mtsai, 2006) 1928-ban az ötödik Magyar TT-n három magyar is a dobogó tetejére állhatott, Burghardt István, Zamecsnik Tivadar (1906-1987) és Balázs László.

Rekordnapok, új szakágak megjelenése, Kozma Endre feltűnése

1928. április 29-én megrendezték az autósok-motorosok számára kiírt első magyar rekordnapot, amelyet a Tát-Nyergesújfalu közötti egyenesen tartottak meg. Az (Automobil-Motorsport, 1928) című lap így ír az eseményről: „A motorkerékpárosok közül Urbach László nevét kell legelőször megemlítenünk, aki régi, négyéves

Brough-Superior gépével igen respektábilis, 153 kilométeres tempót futott. Egyik irányban elérte a 157 km-es sebességet. Az 500 kcm-es kategóriában, mint előrelátható volt, a Feledy György által mintaszerűen előkészített és Feledy Pál által vezetett 490 kcm-es ohc. Norton győzött, 150 km-es átlagsebességgel. Feledy legerősebb versenytársa, Balázs László, ezúttal balszerencsével küzdött. Itthon készült sprint-tartálya tele volt a forrasztásnál leváló cinmaradványokkal, melyek a benzincsőbe kerülve, eltömték azt. Balázs motorja a start után egynéhány méterrel leállt, megfosztva bennünket a várt Feledy-Balázs-küzdelemtől. A 350 kcm-es kategóriában legjobb időt elért Böckh Lászlót (Sunbeam) diszkvalifikálták, mert az oda- és visszamenet közötti szünetben gépét szerelte. Így Meggyesi Zoltán (348. Velocette) vitte haza a kategóriagyőzelmet, 128,96 km-es átlagsebességgel. Meglepetést keltett továbbá a Morgan háromkerekűek fényes szereplése. Bezsilla és Stanzell alacsony dugattyús gépükkel erősen megközelítették a 130 km-es határt. Ízelítőt nyújtva ezen kiváló angol gépek képességeiről. Az oldalkocsis motorkerékpárok között Rostás István (600 kcm-es ohv. Douglas) érte el a legjobb eredményt, 116 km-es átlaggal.” 1929-ben a Budapest Sport Egyesület (BSE) a Városligetben megrendezte az első Magyar Nagydíjat (GP-t), amelyen akkor még csak magyar versenyzők indultak, és ahol sajnálatos módon a járdaszigetnek vágódva életét veszítette Stigler János. Az 1930-as versenyen már külföldiek is megjelentek. Ezen a viadalon egy magyar győzelem született: Zsótér Bertalan nyerte a negyedliteres géposztályt Méray Blackburne motorral (Nagy és mtsai, 2006). A nagy szenzáció azonban nem ez volt, hanem az, hogy az angolok három magyar versenyzőt is meghívtak a Manszigei TT-re. Végül hosszú huzavona után Sabrnák Oszkár (1909-1958) a Velocette gyár támogatásának ígéretével részt is tudott venni a versenyen, ahol a 350 köbcentiméteres géposztályban a 18.-ik helyen végzett. Érdekesség, hogy a versenyen a Sebessi nevet használta (Surányi és mtsai, 1987). Ugyanebben az évben Rostás István, aki 1927-ben svájci bajnok lett, első magyarként részt vett a Hatnapos versenyen (International Six Days Trial) és bronzérmes teljesítménnyel fejezte be a versenyt (Surányi és mtsai, 1987). Rostás eredménye kapcsán érdemes tisztázni, hogy ezen a legendás Hatnaposon mit jelent, ha valaki arany, ezüst, vagy bronzérmes lesz. A Hatnapos terepes túraverseny (ma

Hatnapos enduro verseny) az egyetemes motorsport egyik legrégebbi és legnehezebb versenye. Az a motoros, aki az adott géposztályban a legjobb idővel ér célba, 100%-os eredménnyel végez és megnyeri a Trófeát. Akik ehhez az időeredményhez képest 30%-on belül jönnek be azok aranyérmesek, akik 60%-on belül, azok ezüstérmesek, akik ezen túl, azok bronzérmesek, aki pedig kiesik, az értelemszerűen semmit sem kap. Fontos, hogy a Hatnapos alapvetően csapatverseny volt (és a mai napig is az) ezért az első, második, harmadik helyezetteknek járó díjat csapatok kapták. Ma már van egyéni értékelés is, de abban az időben még nem volt. Mindez jól mutatja ennek a versenynek a nehézségét, ahol már maga a célbaérés is komoly eredmény. 1931-ben Martinek István jött be bronzérmes az olaszországi Hatnaposon, 1934-ben Lukavetz Ferenc ért el bronzérmes eredményt Garmisch-Partenkirchenben. 1935-ben a magyar terepversenyzés egyik legnagyobb eredménye született. Lukavetz aranyérmesre, Martinek bronzérmesre teljesítette a versenyt (Surányi és mtsai, 1987). 1932 és 1937 között Magyarország többször is a világ motoros lapjainak a címlapján szerepelt, először Tát, majd Gyón révén, ahol még Delmár Walter javaslatára olyan egyenes útszakaszok épültek, amelyeken autós- és motoros sebességi versenyeket, akkori elnevezése szerint lanszé versenyeket futottak. Ernst Jakob Henne Táton és Gyónon is sebességi világrekordokat állított fel, először 243,2 km per óra, majd 244,8 km per óra átlagsebességgel. 1937-ben az angol Eric Fernihough a gyóni pályán 271,2 km per órára javította Henne világcúcsát, majd még ugyanebben az évben visszatért egy újabb világcúcskísérletre, de az útmenti fogadó szélárnyékból kiérve, az áramvonalidomába belekapaszkodó szél lesodorta az útról és a balesetben életét vesztette (Nagy és mtsai, 2006). A két világháború közötti korszak legjobb és leghíresebb magyar versenyzője Kozma Endre (1909-1942) volt. Kozma az 1929-es Magyar GP-n még egy nagy eséssel és csigolyatöréssel hívta fel magára figyelmet, ami miatt élete végéig csak speciális fűzőben tudott járni, de a motorozásról nem mondott le és 1930-ban már új pályacsúccsal nyerte meg a versenyt. Kozma terepversenyeken és autóversenyeken is indult. Túrában a legnagyobb sikerét 1939-ben érte el, amikor a salzburgi Hatnaposon aranyérmes lett. Ugyanebben az évben a BMW gyár hívta, hogy vegyen részt a gyár gyorsasági tesztversenyén Hockenheimben. Kozma jól szerepelt, de mégsem kapott gyári szerződést,

mert a német sporthatóságok ragaszkodtak hozzá, hogy külföldi motoros nem kerülhet be gyári csapatba. Az akkori német ideológia szerint német csapatban, német motoron, német versenyző kellett, hogy üljön (Nagy és mtsai, 2006). Kozma ezt követően azért kiharcolt magának egy BMW motort, de csak kompresszor nélkülit kapott, amellyel technikai hátrányban volt a Belga és a Svéd GP-n is. Ennek ellenére Belgiumban a hatodik, Svédországban pedig az ötödik helyen végzett a félliteresek mezőnyében, amely eredménnyel ő lett az első magyar, aki Európa-bajnokságon pontot szerzett. Magyarországon ekkor két magyar motorkerékpárgyár, a Csepel és a Mátra gépeivel zajlottak a kismotor versenyek, Kozma Endre pedig beszállt a tehetségkutatásba. Megszervezte a KTT eseményeket, például a Kozma Tourist Trophy, Kozma Terepezni Tanít rendezvényeket, amelyek egyre nagyobb népszerűsége tettek szert. 1940-től a rákosi gyakorló pályán szervezett eseményeket, ahol olyan később híressé vált versenyzők tanultak, mint Rendek Károly, Demjén Miklós, Szabó I. „Kuksi” László. Egy rendőrségi feljelentés után azonban Kozmát eltiltották ezeknek az eseményeknek a megszervezésétől, így a magyar motorsport nagy érvágást szenvedett el. Kozma Endre 1942-ben közlekedési balesetben hunyt el. Személyében egy ötszörös magyar bajnok, autóval monte-carlói csillagtúra győztes, túra Hatnapos aranyérmes, gyorsasági Eb pontszerző versenyzőt veszített el a magyar motorsport (Surányi és mtsai, 1987). A hazai rendezésű terep túramotorozásban a KMAC 1921-ben kiírt túraversenye tekinthető az első komoly viadalnak. Ezt követően rendszeresen megrendezték a Húsvéti Triál versenyeket, amelyek az évek során két-háromnapossá váltak. Az 1930-as években népszerűek voltak a Reznicek Túraversenyek és a Frontharcos Túraversenyek, amelyeken a korszak legjobb versenyzője, Kozma Endre is gyakran elindult. A túraversenyeken ebben az időben pályaversenyzők is szívesen indultak. A túraversenyekből fejlődött ki a második világháború után a rövid körös, zárt pályás, tömegrajtos motokrossz és az önálló triál. Fontos szakág lett a salakmotorozás is, amely (Surányi és mtsai, 1978) szerint Magyarországon is a lóversenypályákon kezdődött meg. 1925-ben Budapesten, az Erzsébet királyné úti üggető pályán kezdődtek meg az edzések. 1926. április 11-én a KMAC megrendezte az első versenyt, amelyet 8 ezer néző tekintett meg. A 30 km-es főverseny győztese ifj. Horthy Miklós lett. A nagy sikerre való tekintettel két héttel később

újabb versenyt rendeztek, amelyen már négy osztrák motoros is részt vett – a győztes újra ifj. Horthy Miklós lett. Érdekes módon ezután két évig nem rendeztek versenyt, de 1928-ban már igen. Budapest üggetőpálya-bajnoka az a Balázs László lett, aki a két évvel korábbi első versenyen nagyot esett. 1929-1930-ban már vidéki városokban is rendeztek versenyeket: Kecskeméten, Miskolcon, Debrecenben, Szegeden, Pécsen, Kaposváron, Szolnokon egyaránt bemutatkozott a sportág. Szegeden például 7 ezer néző előtt szórta a salakot a motorosok. Ugyanakkor, ezek még hosszú távú versenyek voltak és a magyarok ekkor még nem sajátították el a ma jellemző, látványos kanyarodási technikát, és nem voltak speciálisan erre a sportágra épített motorjaik sem, így a közönség viszonylag hamar ráunt a sportágra. A megoldás a rövid, néhány körös futamok rendezése, a technika elsajátítása és a motorépítés volt. 1934-ben a fejlesztéseknek már volt eredménye. A KMAC Kerepesi úti üggetőn megrendezett villanyfényes nemzetközi versenyén már magyar futamgyőzelem is született Zamecsnik Tivadar révén. Zamecsnik ezt követően külföldön, főleg Ausztriában is szép sikereket ért el.

A háttérpar helyzete Magyarországon

Ami a magyarországi motorkerékpárgyártó műhelyeket, üzemeket, gyárakat illeti, a (timetoast.com) szerint a már említett Dedics Ferenc és Posszert Károly manufaktúrái mellett meg kell említeni az Urbach László nevéhez kötődő Mátra kismotorkerékpár gyárat, amely 1939-1949 között működött és amely a motorok minőségét tekintve európai karriert futhatott volna be. A Mátra kismotorokkal Magyarország hadba lépéséig levette versenyeket rendeztek (Nagy és mtsai, 2006). Az 1930-as évek végén népszerű gyártmányok voltak a BMG 100 és 125 köbcentiméteres gépei is. Az 1930-as évek elején Schweitzer Henrik a varrógép- és motorkereskedői vállalkozását háromkerekű áruszállításra használt motorok és segédmotoros kerékpárok gyártásával egészítette ki. Rauchbauer Antal NOVA motorkerékpárjait az 1920-as évek végén egy rövid ideig a Kistarcsai Vasútfelszerelési Gépgyárban készítették. Stadler Mihály részvénytársasága 1937-1939 között német Zündapp motorkerékpárokat szerelt össze, majd ennek mintájára elkezdtek gyártani a Népmotort. Az első komolyabb sikert azonban nem ezek a gyártmányok, hanem a WM Turán és a Csepel motorkerékpárok érték el az 1930-as években. Az első, ipari körülmények kö-

zött előállított motorkerékpárok a már legendásnak számító Méray gépek voltak. A Méray-Horváth Lóránd és testvére Endre által fémjelzett gyár 1923-1948 között működött és a korszak legjelentősebb gyártójának számított (timetoast.com). Méray motorral versenyzett a kor ismert női versenyzője, Linzbauer Kató is. Kár, hogy a Méray motorokon kívül a többi magyar gyártmány nem volt alkalmas a nemzetközi sikerekre.

Következtetések

A magyar motorkerékpársport a vizsgált korszakra jellemző politikai, gazdasági, társadalmi környezetben csak részben tudott kiteljesedni. Noha az 1920-as, 30-as években több magyar motorkerékpárgyártó műhely, üzem, gyár is elkezdte a működését, a nemzetközi környezetben ezeknek a fejlettsége nem volt elég a komoly versenyeredmények eléréséhez és ezek a motorkerékpárok alapvetően nem is versenycélokra készültek. Mivel a motorozás akkor is drága hobbi, vagy sport volt, csak keveseknek volt lehetőségük ezeknek a költségeknek a viselésére és a ma ismert szponzoráció sem létezett abban az időben. Azon kevesek viszont, akiknek így sikerült nemzetközi szinten is jegyzett jó eredményeket elérniük, a magyar motorkerékpársport úttörőinek és több esetben példaképeinek számítanak. Fontos, hogy a nők is bekapcsolódtak a versenyéletbe és közülük többen nagy elismerést vívtak ki maguknak. A nemzetközi eredményeséget tekintve is lehetett volna kiteljesedés, viszont az elért eredmények éppen az uralkodó viszonyok miatt így is elismerésre méltók.

Felhasznált irodalom

- A Budapesti Torna Club országos pályaversenye Magyar Kerékpáros és Athletikai Sport (1899) 224. <https://adt.arcanum.com/hu/collection/MagyarKerekparosEsAthletikaiSport/>.
- A magyar motorkerékpárgyártás története. <https://www.timetoast.com/timelines/a-magyar-motorkerekpar-gyartas-tortenete> 2024.10.05. letöltés.
- Az első magyar rekordnap (1928). http://epa.oszk.hu/02100/02192/00045/pdf/EPA02192_automobil_motorsport_1928_03_09.pdf 18-23.
- Delmár Walter (1893-1949). <https://magyarjarmu.hu/emberek/delmar-walter-1893-1949/> Négyesi Pál 2024.10.05. letöltés.
- Göröngyös utakon. <https://mams.hu/tortenet> 2024.10.05 letöltés.
- Harci helyzet. <https://mams.hu/tortenet> 2024.10.05. letöltés.
- Így kezdődött. <https://mams.hu/tortenet> 2024.10.05. letöltés.
- Motorkerékpár kirándulás. <http://www.huszadikszazad.hu/1906-augusztus/sport/motorkerekpar-kirandulas> 2020.03.15. letöltés.
- Nagy Z.P., Palocsai J., Ruszanov A., Porpáczy R., Fertő L. (2006): *A motorozás enciklopédiája*. Totem Plusz Könyvkiadó Kft., Budapest 337-344., 346., 348.
- Surányi P., Vörös J., Temesvári Gy., Moldvai T., (1987): *Motorsport*. Sport Kiadó, Budapest, 23-26, 31-35., 39-42., 151-153., 155., 206-209.
- Táplányi E. (1971): A műszaki tudományok gyógyszerészművelői III. rész Janitsáry Iván (1869-1934). *Gyógyszerészet*, 15: 7. 266-268.