

# Budapestre vonatkozó újságcikkek

„Erdemes volt a repülőforgalmat leállítani...”

## A legmodernebb és a legrégebb motorok 244 vetélkedése Ferihegyen

Nagyszerű győzelmet aratott a finn Kurt Lincoln, 100 000 néző előtt, a nemzetközi autóversenyen

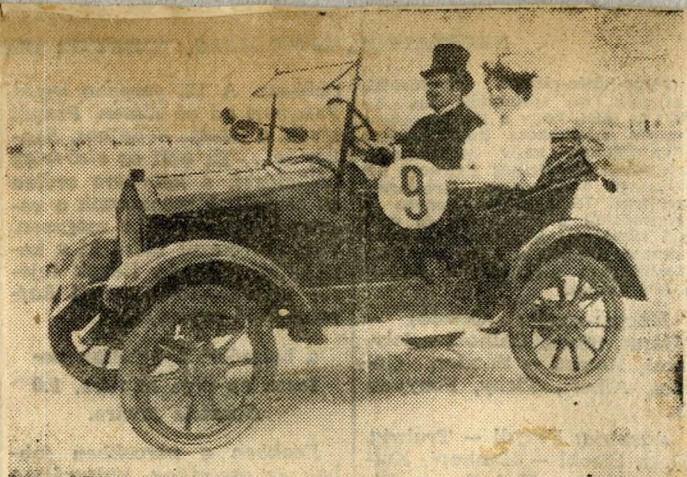
Steffen-Horváth  
1961. jan. 12.

Osztályozás	
Tárgy	796.4
Hely	
Idő	1961
Személy	
Helyszám	

A balatoni országút, a legszébb nyári vasárnapon is, elhagyatott mellékutca-csúcsának számít ahhoz a forgalomhoz képest, amely vasárnap a korareggeli órákban megindult a Ferihegyi repülőtér felé, ahol a fennállása hat évtizedét ünneplő Magyar Autóklub nagyszabású nemzetközi gyorsasági autóversenyt rendezett. Autón és motorkerékpáron, autóbusszon, villamosokon és gyalog mintegy 100 000 érdeklődő tette meg az utat a repülőtérig, ahol a verseny idejére a forgalmat, a repülőgépek indítását és fogadását felfüggesztették.

### Új versenyforma bemutatkozása

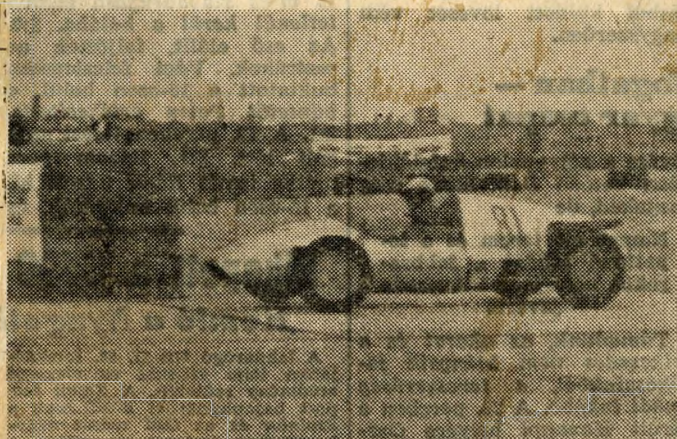
Az a gyanúnk, hogy a „természetfeletlenség” is autósbarát lehet, mert hosszú hetek óta ez volt az első vasárnap délelőtt, amikor nem esett az eső és így ideális sportidőben kerülhetett sorra ez a nagy verseny, amely — a vendéglátókon kívül — Európa számos nagy „menőjét” szólította rajtához. (Nyomban a verseny



A veterán autó egyike, Csonka János 1909-ben gyártott levélgyűjtő és személygépkocsija. A IV. sz. Autójavító Vállalat dolgozói hozták üzemképes állapotba a „treppnis”, négylőeres motorral üzemelő, két előre és egy hátra sebességű műzeális emléket

A nagy szériában, gyárilag készített fődarabokból épített versenykocsik, az úgynevezett Forma Junior kategória nemzetközi mezőnyének két előfutára a hatalmas közönség lelkes tetszése mellett folyt le.

A két futam legjobbjainak döntő találkozója pazar sportcsemegét ígért, de előzőleg még egy nagyon kedves „versenyszámot” látott a közönség: az autótörténeti bemutatót, amelyen — korhű jelmezekben vezetve és utazva — múzeumokból kihozott, ügyes kezekkel üzemképessé varázsoltsolt gépjármű-aggastyánok vonultak fel. A magyar posta 1898-ban készült Peugeot-Livraison csomagszállító gépkocsija vezette be ezt a színes, tanulságos sort, majd a századforduló idején, az I. világháború előtti és alatti időkben, valamint a húszas évek körül épített magyar és külföldi gépjárművek következtek. A nyitott, szélvédő nélküli, karosszériás, láncmeghajtásos, faküllös kerekű, függőleges oszlopra helyezett kormánykerékkel irányított csodabogarak felvonulása semmivel sem keltett kisebb érdeklődést, mint az 1961-es típusú, legmodernebb szerkesztésű gépjárművek küzdelmei.



A gyorsasági verseny egyik sztárja, a Heinz Melkus által átépített 1961-es típusú Wartburg. Az alumíniumlemez borítású versenykocsi volánjánál Heinz Melkus ül

(Alberti felvételei)

befejezése után óriási zápor zúdult a fővárosra...)  
Az úgynevezett Go-Kar verseny I. futama vezette be a műsört. Osztrák és lengyel autósok futkároztak egy kanyarokkal megtűzdelt, igen technikás pályán a csupaváz, szinte gyermekjátéknak tűnő, kis hengerűrtartalmú (98, 100 és 125 kcm) motorral hajtott furcsa járműveken. Két futam összetett eredményei alapján a lengyel Paszkowski győzött az osztrák Schmidtleithner előtt. Ennek a versenyformának ez volt a magyarországi bemutatója.

Itt is, ott is elhangzott a megállapítás a remek verseny látán: „Erdemes volt a repülőforgalmat leállítani!”.

### Jacques Calés csókja

Mint a rakéták, úgy löttek ki a repülőtér betonján, 12 körös (egy kör 3450 m) újtukra az I. futam gépei. Csakhamar óriási harc alakult ki a francia Jacques Calés, az osztrák Kurt Bardi-Barry és Rolf Markl, valamint az NSZK-ból jött Kurt Ahrens között. Am az osztrákok egy kanyarban összekoccantak, Ahrens is időhátrányt szenvedett motorhiba miatt, így Calés saját építésű Sianguellini kocsiján biztosan nyerte a futamot. Örömeiben cuppanó csókot nyomot szerelője homlokára. Igen, a jó gép-előkészítés a győzelem főreszese!

A II. futamot a 22-es rajtszámú Kurt Lincoln nyerte, aki hangtalanul suhanó, ugyan-csak saját építésű kocsiján rögtön az első körben élreállt és előnyét körről körré növelve futott át győztesen a célvonalon. Remekül harcolt ebben a futamban Heinz Melkus (NDK) a magaépítésű Wartburgján és a belga André Liekens, aki Cooper-BMC kocsin robogott.

### 200 km-es sebességgel!

A két előfutam legjobbjainak döntő futama rendkívül érdekesen alakult. Calés rajtja sikerült a legjobban, aztán Ahrens állt az élre, de a második kör után már a finn Lincoln fehér kocsija zúgott az élen. Illetve nem is zúgott. A legjobb fülű néző is alig hallotta a motor zúgását, de a sebességváltást is alig...

Hatalmas fölényrel nyerte a döntőt Kurt Lincoln. Csupán a 2. helyre beérkező Ahrens, a 3. helyezett Calés és a 4. helyen végző Liekens kerülte el, hogy a fehér Lincoln lekörözze. A többiek, még az 5. helyre befutó Heinz Melkus is körhátrányba került a bámulatos szépen versenyző Lincoln-kocsi mögött. A győztes 140 km körüli átlagsebességgel rőta a köröket, ez a sebesség — egyenesben — 200 km körüli gyorsaságnak felel meg!

Érdekes, szép versenyt rendezett a Magyar Autóklub. Ha ilyen lesz a repülőtéri gyorsasági versenyek folytatása is, akkor a jövőben sem marad el a közönségsiker és talán — talán — megindulhat autósportunk biztatóbb ütemű fejlődése is.

(Vedres)