

OTDK-DOLGOZAT

Molnár Gyula

MA

2013

**MESEAUTÓK RAKTÁRON – MAGYAR GÉPKOCSI-
KERESKEDELEM 1945-IG**

**FAIRY TALE CARS – THE HUNGARIAN VEHICLE MARKET IN THE
PRE-WORLD WAR II ERA**

Molnár Gyula

Kézirat lezárva: 2012. március 25.

Tartalomjegyzék

1.	Bevezetés	4. oldal
1.1.	A gépkocsi különös helyzete Magyarországon	4. oldal
1.2.	Az automobil, mint kulturális jelenség	4. oldal
2.	Kutatási problémák.....	5. oldal
2.1.	Fókuszpontok.....	5. oldal
2.2.	Történeti források és szakirodalom.....	6. oldal
2.3.	A kutatás fő kérdései.....	7. oldal
3.	A magyar gépkocsiállomány fejlődése és összetétele	8. oldal
3.1.	Az automobilizmus hajnala – az első gépkocsik Magyarországon	8. oldal
3.2.	A teljes autóállomány számokban – 1910-1944.....	10. oldal
3.3.	A gépkocsik területi eloszlása és műszaki jellemzőik	14. oldal
3.4.	A magyar gépkocsipark nemzetközi összehasonlításban.....	20. oldal
4.	A magyar személykocsigyártás	21. oldal
4.1.	Csonka János autói.....	21. oldal
4.2.	Magyar Automobil Részvény Társaság Arad (MARTA)	22. oldal
4.3.	Magyar Általános Gépgyár Rt., Mátyásföld (MÁG)	23. oldal
4.4.	Magyar Waggon- és Gépgyár Rt., Győr (Rába)	24. oldal
4.5.	Fejes Lemezmotor és Gépgyár Rt., Budapest.....	25. oldal
4.6.	Weiss Manfréd Acél- és Fémművei Rt., Csepel.....	26. oldal
4.7.	Magyar Állami Vas-, Acél- és Gépgyárak, Budapest (MÁVAG)	26. oldal
4.8.	A személykocsigyártás gazdasági vonatkozásai.....	27. oldal
5.	Az autótartás költségei.....	29. oldal
5.1.	Egyszeri költségek	29. oldal
5.2.	Állandó költségek	32. oldal
5.3.	Az autózás költségeinek hatása a járműállományra.....	37. oldal
6.	A kereskedők.....	39. oldal
6.1.	Az autókereskedelem kezdetei	39. oldal
6.2.	A húszas évek: korlátozás, majd fejlődés.....	41. oldal
6.3.	A gazdasági válság: csődhullám és szerkezetváltás.....	44. oldal
7.	A személyautó, mint társadalmi jelenség.....	48. oldal
7.1.	Polarizált tulajdonosi kör.....	48. oldal
7.2.	A (szépség)versenyek.....	50. oldal
7.3.	Az elit autófogyasztási szokásai	54. oldal
8.	Záró következtetések	57. oldal
9.	Felhasznált irodalom.....	61. oldal

Mellékletek

I. melléklet. Személykocsik műszaki jellemzői 1927-1928	65. oldal
II. melléklet. A világ autótermelése 1924-1929-ig	66. oldal
III. melléklet. Hazai származású gépjárműveink megoszlása a készítő gyár szerint, 1935. augusztus 1-jén.....	66. oldal
IV. melléklet. A világ gépjárműállománya.....	67. oldal
V. melléklet. A Magyarországon kapható személyautók ára 1937-ben.....	69. oldal
VI. melléklet. A Magyarországon kapható személyautók ára 1939-ben.....	71. oldal
VII. melléklet. A gépjárműadó éves díjtételei 1935-ben és 1941-ben	73. oldal

Táblázatok jegyzéke

1. táblázat. Magyarország gépjármű állománya 1910-1934. évek végén..... 11. oldal
2. táblázat. A magyar gépjárműállomány kocsitípusonkénti fejlődése. A felsorolt évek július 31-én 12. oldal
3. táblázat. A gépjárművek területi megoszlása Magyarországon 14. oldal
4. táblázat. Hengerűrtartalom szerinti fejlődés a személykocsiknál 16. oldal
5. táblázat. A főbb személyautó-márkák 1923-ban..... 17. oldal
6. táblázat. A Magyarországon 1925-1929. évben forgalomban volt személy- és teherautók származási ország szerint..... 18. oldal

Ábrák jegyzéke

1. ábra. Abonyi Ödön bukméker elegáns Minervája	13. oldal
2. ábra. A Magomobil Szürketaxi karosszériával ellátott változata, a népszerű "nyalóka" ..	15. oldal
3. ábra. 1935-1937 között gyártott Opel Olympia	16. oldal
4. ábra. 1937-es Fiat 1500 magyar gyártású Uhry karosszériával	19. oldal
5. ábra. 1912-es Csonka kisautó	22. oldal
6. ábra. 1914-ben gyártott 16/20 HP típusú MARTA személyautó.....	23. oldal
7. ábra. A MÁG Super Six típusa.....	24. oldal
8. ábra. Rába Grand személyautó, melyet IV. Károly magyar király számára készítettek ..	25. oldal
9. ábra. Fejes túraautó körülbelül 1925-ből.....	25. oldal
10. ábra. 80 lóerős Weiss Manfréd kocsija körülbelül 1929-ből.....	26. oldal
11. ábra. 1938-as MÁVAG-Ford V8 Nagy Géza különleges karosszériájával	27. oldal
12. ábra. A Zupka család egy Renault-ban 1925 körül.....	29. oldal
13. ábra. Gróf Bethlen István miniszterelnök 1928-as Lancia Lambdaja	31. oldal
14. ábra. Gróf Bethlen István miniszterelnök már 1930-ban lecserélte autóját egy nagyobb és erősebb Lancia Dilambda modellre	31. oldal
15. ábra. Sennyei Vera művésznő Mercedes-Benz 170 Cabriolet autóval 1937-ben	35. oldal
16. ábra. Nagy Géza autótervező Edelsheim Gyulai grófnővel beszélget az 1934-es Concours d'Élégance-on	36. oldal
17. ábra. Delmár Walterné 1929-es Steyr sportkupéja	37. oldal
18. ábra. Ifj. Horthy Miklós Alfa Romeo sportautója 1934-ben	38. oldal
19. ábra. Az 1937-ben megnyitott Fiat-központ az Aréna út 61. szám alatt	45. oldal
20. ábra. Unitas-Tatra a Margitszigeten.....	47. oldal
21. ábra. Az 1934-es Concours d'Élégance a Margitszigeten	51. oldal
22. ábra. Az 1936-os szépségverseny győztese: Mercedes-Benz S Zupka karosszériával	53. oldal
23. ábra. Habsburg József főherceg és Mercedes-Benz 770-e, amelyet 1931-ben Zupka Lajos műhelye karosszált.....	55. oldal
24. ábra. Ifj. Horthy Miklós Nagy Géza-féle Buickjával 1931-ben.....	56. oldal
25. ábra. Muráti Lili Adler cabriolet-val 1937-ben	56. oldal

1. BEVEZETÉS

„Higgye el, valóságos áldás az autó! Megnyugtatja az idegeket, lehűt, szórakoztat és vigasztal.” Márkus Emília színésznő (idézi Almássy 1937, p. 8.)

1.1. A GÉPKOCSI KÜLÖNÖS HELYZETE MAGYARORSZÁGON

Hazánk személyautó-állománya ma körülbelül 3 millió példányra tehető. Így tehát kis híján minden harmadik magyar állampolgárra jut egy gépkocsi, vagyis egyértelműen a világ legfejlettebb államai közé tartozunk. Csakhogy ez az állapot nem volt mindig így, sőt motorizáció tekintetében Magyarország egészen a legutóbbi évtizedekig súlyos elmaradottsággal küzdött. Csupán az 1970-es évektől kezdve ugrott meg robbanásszerűen a közúti járművek száma hazánkban. A tendencia folytatódott a nyolcvanas években, majd a kilencvenes években – az újabb mennyiségi bővülés mellett – minőségileg is új szintre lépett a magyar autóállomány.

Ezt megelőzően viszont még a szocialista blokkon belül is súlyos autóhiány volt tapasztalható az országban, melynek persze több okát is ismerjük. Köztudomású, hogy a KGST-n belüli munkamegosztás keretében Magyarország csak tehergépkocsi- és autóbushagyártását fejleszthette, így személygépkocsiból mindig is importra szorult. Ebben a politikai okok mellett az is szerepet játszott, hogy a XX. század első felében sem épült ki Magyarországon számottevő autógyártási kapacitás. Egyáltalán, a gépjárművek lakosságarányos száma alapján hazánk Európa sereghajtói közé tartozott, és még némely gyarmatállam is megelőzte minket ebben a rangsorban. Felmerül hát a kérdés: minek volt betudható ez a hátrány? Hogyan lehetséges, hogy a két háború közötti időszakban az automobillal való ellátottság tekintetében Egyiptom és Marokkó is kedvezőbb számokkal büszkélkedhetett Magyarországnál?

1.2. AZ AUTOMOBIL, MINT KULTURÁLIS JELENSÉG

Mindezek a tények azért is hatnak furcsán első hallásra, mert az autó nem csupán, mint használati tárgy játszott szerepet. 1934-ben mutatták be a filmszínházak a Meseautó című romantikus vígjátékot (rendezte: Gaál Béla), mely korának egyik legsikeresebb, kultikus filmjévé vált. 1937-ben „120-as tempó” (rendezte: Kardos László) címmel újabb film került a mozikba, melyben Muráti Lili, a modern nő saját autójával száguldozik a városban. De a gépkocsi irodalmi művekben is főszerepet kapott: Rejtő Jenő A tizennégy karátos autó című művében a főhős egy aranyból készül Alfa Romeo miatt keveredik bonyodalmakba. Itt

érhető tetten a leginkább, mit is jelent a korszellemben az autó: az arannyal, a jólét és prosperitás ősi jelképével kapcsolódik össze. Aki automobillal jár, az tehetős, gazdag ember.

Úgy tűnik azonban, hogy a gépkocsi tömegkultúrában játszott szerepe eltúlzott ahhoz képest, amennyire elterjedt volt az 1900-as évek első felében a hétköznapi forgalomban. Mi indokolhatja akkor ezt a kettősséget?

Mindezekre akkor kaphatunk választ, ha behatóan megvizsgáljuk az automobilizmus korai szakaszát. Az autóvásárlás fogyasztói aktus: megvannak a maga mintázatai, sajátosságai. Kik vásároltak tehát autót a II. világháború előtti Magyarországon? Milyen anyagi feltételek tették ezt lehetővé? Hogyan fejlődött a gépkocsi-gyártás és -kereskedelem?

Ezek a kérdések nem csak azért fontosak, hogy anyagi kultúránk egy szeletét bemutassuk. A közúti közlekedés elterjedése elválaszthatatlan a gazdasági fejlődés és modernizáció kérdésétől. Az autótartás egyben a műszaki kultúra része: komplex szerkezet, melyhez a kémiai, gépipari és elektronikai ismeretek széles köre szükséges. Minél több gépkocsi van forgalomban, annál nagyobb számú képzett szakember tudja ellátni karbantartásukat, javításukat, ami végső soron egy ország ipari potenciálját is emeli.

2. KUTATÁSI PROBLÉMÁK

2.1. FÓKUSZPONTOK

A gépkocsi-kereskedelem alapvetően két területre osztható: a személyautók és a teherautók piacára. Jellegüknél fogva a két típus nem tárgyalható együtt. Ennek egyik oka, hogy a magánhasználatú autók üzemeltetési feltételei egészen mások, mint a fuvarozásra használtaké. A másik ok emellett, hogy a két járműfajta piacán jelentős eltérések voltak megfigyelhetők a vizsgált korszakban. A tehergépkocsik eladásaiban például jelentősen nagyobb részesedéssel bírtak a magyar gyártmányok, mint a személyautóknál. Emellett a teherfuvarozás gazdasági feltételeinél mindenképpen ki kellene térni a vasút és a közúti szállítás közötti rivalizálásra, amely végül a MAVART és a MATEOSZ megalakulásához vezetett, de ez szétfeszítené a dolgozat kereteit. Így célszerűnek tartom a személykocsik piacára koncentrálni, és a teherautók kereskedelmének alakulását csak annyiban tárgyalni, amennyiben ez a téma jobb megértéséhez feltétlenül szükséges. Ugyanez vonatkozik - más indokok miatt - a motorkerékpárokra is.

Nem könnyű a pontos időhatárok megállapítása sem. Kezdőpontot jelenthet az első autó megjelenése Magyarországon, ami valószínűleg 1896-ban történt meg. A valódi kereskedelem azonban ennél később, 1900-ban indult meg, és a XX. század első évtizedében terjedt ki. A folyamatos fejlődésben két töréspont volt megfigyelhető: az első világháború, illetve az 1929-ben kirobbanó nagy gazdasági világválság. A korszak végét egyértelműen 1945 jelenti, hiszen ekkor szűntek meg azok a gazdasági és jogi feltételek, amelyeknek megfelelően a hazai autópiac létrejött és működött. Itt azonban megint csak zavaró tényező, hogy a gépkocsik eladása már 1940-ben leállt, és ezután a járműállomány már nem bővült érdemben. Szintén megemlítendő, hogy a kereskedőcégek közül a legerősebbek tovább folytatták tevékenységüket az államosításokig. Az 1945. év tehát főképpen a piaci struktúrák, fogyasztási szokások megszűnését jelzi – ez az a végpont, ameddig a megállapítások *legkésőbb* érvényesnek tekinthetők.

2.2. TÖRTÉNETI FORRÁSOK ÉS SZAKIRODALOM

Az 1945 előtt gyártott klasszikus autóknak mind a mai napig számos rajongója van. A fennmaradt autók restaurálása világszerte elismert hobbi. Emiatt több ezerre tehető azoknak a könyveknek a száma, amelyek ezekkel a kocsikkal foglalkoznak. Csakhogy ezek főleg műszaki szakkönyvek, illetve a gyárak történetével foglalkozó kiadványok, melyekben a kereskedelemről igen ritkán esik szó. Magyarországon az autógyártás kis jelentőségű volt, így az ehhez kapcsolódó szakirodalom is igen szegényes. Ugyan a magyar autógyártásról született több összefoglaló monográfia is, csakhogy ezeknél a fő hangsúly a sikeresebb teherautó ágazaton van. A kereskedelem történetét a szakfolyóiratok tárták fel az utóbbi években egyre mélyebben, jelesül a Veterán Autó és Motor című havilap foglalkozik behatóan az autópiac történetével.

Szerencsére közgyűjteményekben fellelhetők azok a korabeli közgazdasági tanulmányok, amelyek a gépkocsipark bővülésével foglalkoznak. Ezek kitérnek az autótartás költségeire, az automobilizmusból származó államháztartási bevételek és kiadások alakulására. Mellettük fellelhetők korabeli statisztikák az autóállomány összetételéről, illetve nemzetközi összehasonlítás is elvégezhető. A Közlekedési Múzeum könyvtára pedig értékes folyóirat-állománnyal rendelkezik a húszas-harmincas évekből. Az olyan szakújságok, mint az Autó vagy Az Úrvezető, rendszeresen hírt adtak a magyar automobilizmus fejlődéséről, illetve a különböző érdekvédelmi szervezetek tevékenységéről. Utóbbiak közül a

legjelentősebb a Királyi Magyar Automobil Club (KMAC) és a Magyar Automobilkereskedők Országos Egyesülete (MAKOE) volt.

A forrásokat sajnos fenntartásokkal kell kezelni. A mai kutatók főképpen a fennmaradt múzeumi és levéltári forrásokból dolgoznak, melyek csak többé-kevésbé teljesek, illetve néha ellentmondásosak is. A korabeli folyóiratok pedig a szakújságok és a társasági lapok érdekes keverékét képezik. Például az Autó mellett, hogy rendszeresen megjelentetett mérnöki pontosságú szerkezeti leírásokat, egyik állandó rovatában színházi pletykákat is közölt. A cikkek egy részére jellemző az anekdotázó stílus, amely sajnos megnehezíti a korabeli események pontos feltárását.

2.3. A KUTATÁS FŐ KÉRDÉSEI

A rendelkezésre álló statisztikai adatokból felvázolható a magyar gépkocsipark fejlődésének íve. Ezek alapján elvégezhető a hazai automobilizmus helyzetének elemzése a világtrenddel összehasonlítva. Az autópark összetétele, illetve ennek változása is nyomon követhető. A kérdést inkább az jelenti, hogy mi volt az oka ezeknek a változásoknak? Mi segítette elő és mi gátolta a fejlődést?

A bővülést befolyásoló tényezők között kell elsősorban megemlíteni a hazai autóipar fejletlenségét és sérülékenységét. Az már a statisztikákból is megállapítható, hogy a személyautó-termelés volumene hullámvasútszerűen ingadozott a korszakban, míg a legtöbb európai országban az 1929-1933 közötti időszakot eltekintve egyenletes volt a növekedés. Így feltételezhető, hogy a magyar autógyártás alulfejlettsége az egész automobilizmus szempontjából meghatározó tényező volt.

Mindenképpen érdekes megvizsgálni a gazdasági környezetet. Mennyire támogatta a kormányzat az autók elterjedését? Született-e egységes közlekedéspolitikai koncepció? Utóbbira találunk külföldi példákat: főleg az automobilizmusban élenjáró USA szervezett nagyszabású utépítési programokat, de az 1930-as években Németország is lefektette autópálya-hálózatának alapjait, illetve támogatta olcsó autótípusok kifejlesztését. Nem elhanyagolandó tényező az adózási környezet minősége sem.

Végül pedig a kereskedelmi infrastruktúrát kell szemügyre venni. Rendelkezett-e megfelelő tőkeerővel a magyar autókereskedelem ahhoz, hogy megbízható szolgáltatást

nyújtson? Stabil vállalkozások jöttek-e létre? Milyen tulajdonosi háttérrel bírtak ezek a cégek? Feltételezhető, hogy ezen infrastruktúra nélkül az automobil elterjedése is jóval nehezkesebb.

A fenti kérdéskörök alapján több előfeltevés fogalmazódik meg a magyar technikatörténet ezen részére. Először is, a magyar automobilizmus fejlettsége jelentősen elmaradt Európa többi országától. Lakosságarányosan is sokkal kevesebb személyautó futott az ország útjain, mint amit a gazdasági fejlettségünk indokolt volna. Ennek egyik (de nem egyetlen) oka, hogy magyar autógyártás az egész korszakban fejletlen és nemzetközi összehasonlításban jelentéktelen maradt. Ebben közrejátszott egyrészt a tőkehiány, másrészt a piac szűkössége, harmadrészt a modern technológia hiánya. A piac szűkösségét a jövedelmi viszonyokon túl az idézte elő, hogy a gazdasági és politikai környezet nem támogatta az automobil elterjedését. Főképpen az adórendszer volt az, amely irreálisan magas terheket rakott az autótulajdonosok vállára. Mindezek következményeképpen a magyar autókereskedelem szélsőségesen széttöredezett lett. Kis méretű, javarészt tőkeszegény vállalkozások kísérleteztek gépkocsi-importtal. A kereskedők nagy része néhány éves működés után tönkrement. A világgazdasági válság tömeges csődhullámot eredményezett, melynek következtében a piacot egyre inkább a külföldi tulajdonú gyári lerakatok és kereskedőcégek vették át. A magyar vállalkozások közül az ért el sikereket, amely nem kizárólag autóeladásra korlátozta tevékenységét.

3. A MAGYAR GÉPKOCSIÁLLOMÁNY FEJLŐDÉSE ÉS ÖSSZETÉTELE

3.1. AZ AUTOMOBILIZMUS HAJNALA – AZ ELSŐ GÉPKOCSIK MAGYARORSZÁGON

Máig nem állapítható meg teljes bizonyossággal, mikor jelent meg az első modern értelemben vett személygépkocsi Magyarországon. A kérdésre vonatkozóan Négyesi Pál végzett részletes kutatásokat. Ő megkérdőjelezi azt a sokáig közmegegyezésnek számító tényt, miszerint az első autót Hatschek Béla pesti optikus vásárolta 1895-ben (Négyesi 2007a). Négyesi kutatásai szerint a legrégebbi forrás, amely Hatschek elsőségét említi, csak 1921-ben jelent meg Markhót Jenő miniszteri tanácsos tollából Az automobilizmus fejlődése Magyarországon címmel a Motor című szaklapban. Hatschek Béláról és autójáról egyetlen fotó terjedt el mindmáig. Ez a Királyi Magyar Automobil Club Jubiláris Aranykönyvében

jelent meg 1930-ban (Lindner 1930, p. 11).¹ Az optikus családja megerősítette, hogy valóban Hatschek Béla szerepel lányaival a képen.

Hatschek Béla történetének legrészletesebb ismertetője Tóth Mihály volt, akinek cikke 1967 májusában jelent meg a Budapest Magazinban (Négyesi 2007a, p. 22). Eszerint az autót Hatschek² Béla közvetlenül a Benz gyártól rendelte meg 1895 őszén. A „HG” típusú autót a gyár egyik mérnöke, bizonyos Straube szállította le. A cikk szerint a jármű feltűnése olyan nagy felfordulást okozott az Andrássy úton, hogy még a Pesti Hírlap is cikkezett róla. Négyesi Pál azonban több súlyos hibát fedezett fel ebben az írásban. Először is: a Benz gyárnak sosem volt HG típusú terméke. Másodszor: sem a Pesti Hírlap, sem más lap nem cikkezett Hatschek Béláról 1895-ben. Harmadszor: a cikk szerint a fuvarlevélen az „Automobil” szó szerepelt, holott az csak évekkel később terjedt el, a németben ekkor még a „Motorwagen” kifejezést használták az autókra.

Arra, hogy voltaképpen mikor is indulhatott meg az autóközlekedés itthon, a Benz gyár fennmaradt rendelési könyvei adhatnak támpontot. Ezek szerint az első Benz Velo típusú kocsi³ 1896. július 20-án indult el Budapestre (alvázszám: 375). Ezt követte 1897. április 2-án a 447. számú, majd június 1-jén az 553. számú Benz autó. A rendelési adatoknak ellentmond, hogy a pénzügyminisztérium egy 1896. augusztus 18-án kelt levele szerint addig csak egy „motorvelocipéd” vámkezelése történt meg Magyarországon, és sem a napi-, sem a hetilapok nem írnak magyar autóról 1896-ban (Négyesi 2007a, p. 25).

Ami biztosan tudható: 1897 februárjában a Vasúti és Hajózási Közlöny már arról ír, hogy a kereskedelemügyi miniszter szerint a motoros kocsik közlekedési szabályai a rendőrségre tartoznak. 1897 márciusában a Magyar Sportlap szerint Törley József és egy divatkereskedő motorkocsival szállítja áruit (Négyesi 2007a, p. 25.). Törley úttörőségét a KMAC is megerősíti, és a névsort kiegészíti gróf Esterházy Miklóssal, gróf Szapáry Pállal és gróf Karácsonyi Jenővel (Lindner 1930, p. 11). 1897 májusában a Magyar Királyi Posta megkezdte az első Benz gyártmányú kézbesítőkocsi kísérleti üzemét.

¹ Meg kell jegyezni, hogy Lindner Ernő „Hatsek” írásmóddal szerepelteti a tulajdonost.

² Tóth Mihály is a „Hatsek” Béláról beszél, de nem ez a helyes írásmód.

³ A kép alapján Hatschek Béla autója is Benz Velo volt.

Az első évekről sajnos nem áll rendelkezésünkre összesítő statisztika. Országos adatok csak 1910-től elérhetőek. Részinformációkból következtethetünk az állomány alakulására: Budapesten 1901-ben kötik forgalmi engedélyhez az autóközlekedést. Ekkor 61 gépjármű kap forgalmi rendszámot - ebből 22 darab a Posta motortriciklije (Wagner é. n.).⁴ A Posta háromkerekű levélgyűjtői közül 20 darab 2,5 lóerős, Peugeot gyártmányú volt, melyeket a Velodrom Téli és Nyári Kerékpáriskola Vállalat szerzett be és szervizelt (Zsuppán 1994) – így ez cég tekinthető az első magyar autókereskedésnek, melynek vezérigazgatója Fényi Béla volt.⁵

A Posta nem csak a kereskedelem, hanem a magyar autógyártás beindításában is központi szerepet játszott. A Peugeot-k mellett kipróbáltak két 2,25 lóerős levélszállítót is, melyeket Csonka János tervei alapján a Ganz és Társa gyártott le. A jó tapasztalatok folytán a Posta 1902-ben újabb 5 darab, már négykerekű szállítókoszt rendelt, majd 1907-ben negyven 12/16 HP Csonka-féle teherautót, melyeket megosztva a Röck István Gépgyár és a Győri Waggon- és Gépgyár készített el (Autó 1923I, p. 27.). Két szempontból is megkerülhetetlen a Posta tevékenysége: megrendeléseivel megteremtette azt a pénzügyi és műszaki alapot, melyen hamarosan a személyautók gyártása is beindulhatott hazánkban, illetve a várost minden nap keresztül-kasul bejáró, agyonpakolt automobilmek bizonyították az új közlekedési eszköz megbízhatóságát és létjogosultságát a közvélemény szkeptikus része számára is. Az automobil hasznossága és biztonságos működése ugyanis komoly vita tárgyát képezte a kezdeti időszakban. Az új találmány hazánkban nem kis részt a Postának köszönhetően nyert „polgárjogot”.

3.2. A TELJES AUTÓÁLLOMÁNY SZÁMOKBAN – 1910-1944

Az 1910-es évtől már egységes és országos statisztikák állnak rendelkezésünkre a magyar autóállományról. Az egyes források számai közötti eltérések csak abból adódnak, hogy egyesek az év végi állományt veszik alapul (pl. Maléter 1935), míg másoknál év közepére számított adatokat találunk (pl. Visegrády 1939). A számok mindig a teljes országterületre vonatkoznak, a trianoni határokra számított értékek visszamenőlegesen nem állnak rendelkezésünkre.

⁴ Lindner (1930) ugyanezen rendelkezésnél 60 járművet említ.

⁵ Lásd még: Lindner (1930)

1. táblázat. Magyarország gépjármű állománya 1910-1934. évek végén⁶⁷

Év	Személy	Teherkocsik	Egyéb	Gépkocsik összesen	Motorkerékpárok	Gépjárművek mindössze
1910	937	110		1.047	45	1.092
1911	1.460	151		1.611	60	1.671
1912	1.926	252		2.178	85	2.262
1913	2.612	264		2.876	95	2.971
1914	2.877	316		3.193	126	3.319
1915	2.748	293		3.041	134	3.175
1916	2.478	386		2.864	170	3.034
1917	2.829	345		3.174	147	3.321
1918	Nincs adat	Nincs adat		Nincs adat	Nincs adat	Nincs adat
1919	Nincs adat	Nincs adat		Nincs adat	Nincs adat	Nincs adat
1920	1.413	259		1.672	72	1.744
1921	2.184	380		2.564	161	2.725
1922	2.342	531		2.873	430	3.303
1923	3.078	721		3.799	650	4.449
1924	4.027	968		4.995	970	5.965
1925	4.943	1.472		6.415	1.462	7.877
1926	6.712	1.950	629	9.291	2.941	12.232
1927	9.259	2.886	856	13.001	4.905	17.906
1928	11.480	3.609	1.113	16.202	8.048	24.250
1929	13.293	4.401	1.358	19.052	10.365	29.417
1930	13.394	4.493	1.377	19.264	11.041	30.305
1931	11.716	4.304	1.323	17.343	11.166	28.509
1932	10.889	3.996	1.272	16.157	10.795	26.952
1933	8.990	2.553	640	12.183	8.207	20.390
1934	10.852	2.834	663	14.349	8.885	23.234

A fenti adatsorból remekül leszűrhetők az általános trendek. 1910-1913 között a gépkocsiállomány fejlődése arányaiban nagymértékű, bár abszolút értékét tekintve nem túl jelentős. A növekedést a személyautóknál és a motorkerékpároknál megtöri az I. világháború kirobbanása, és abszolút csökkenésbe fordítja. Ennek oka, hogy az importlehetőségek

⁶ A táblázat forrása: Maléter (1935, p. 7). Ugyanezt a táblázatot közli az 1910-1928. évekre: Kelemen (1929, p. 6.); az 1910-1929. évekre: Lindner (1930, p. 41.). A motorkerékpárok 1910-1920 közötti számai Lindnertől származnak, ezek eredetileg sem Maléternél, sem Kelemennél nem szerepelnek.

⁷ A korabeli szabályozás alapján a maximum 350 kg saját tömegű, két személy szállítására alkalmas járművek motorkerékpárnak minősültek, függetlenül attól, hogy hány kerekük volt, rendelkeztek-e fedett utastérrel vagy áttételes kormányúval. Az ilyen miniautók Nyugat-Európában viszonylag elterjedtek voltak, Magyarországon viszont nem lettek népszerűek, mert a könnyű szerkezetek hamar tönkrementek a rossz állapotú utak miatt.

megszűnnek, a hazai gyárak pedig a meglévő kapacitásaikat a teherautók gyártására fordítják. A természetes amortizáción túl a hadicselekmények során is megsemmisülnek járművek.

1914-ben a katonai hatóság a Vérmezőre rendelte ki a budapesti automobiloikat, melyek ekkor az országos állomány 70%-át tették ki (Lindner 1930, p. 35.). A 10 napig tartó rekvirálás során összesen 400 személy- és 144 teherautót vonultattak be.⁸ Főképpen az utóbbiak estek a csataterék áldozatául: 1915 végére annak ellenére csökken a teherkocsik száma 23 darabbal, hogy a magyar ipar 277 újat bocsát ki (Lindner 1930, p. 38.), melyeknek túlnyomó többségét a hadsereg veszi állományba.

Az 1918-1919. évekre vonatkozóan semmilyen statisztika nem készült, de az ország autóállományának körülbelül kétharmada ekkor „tűnt el”. Erre több ok ad magyarázatot: először is, a Károlyi-kormány és a Tanácsköztársaság idején szabadrablás áldozatai lettek az autók. Másodsorban a bevonuló román hadsereg folytatta a rekvirálást, és így kelet felé rengeteg gépjármű hagyta el az országot. Végezetül a trianoni határváltozás miatt is csorbult a gépállomány, de mivel ekkor még az autók kétharmada a fővárosban vagy környékén közlekedett, ez arányaiban kisebb veszteséget jelentett, mint ami a terület- vagy lakosságszám-csökkenés miatt indokolt lett volna. Lindner Ernő (1930, p. 37.) becslése alapján Horthy Miklós budapesti bevonulásakor jó, ha 1000 használható automobil maradt az országban.

A Bethlen-konzolidáció első éveiben lassú növekedés figyelhető meg a személyautóknál, majd 1925-től a bővülés a korábbi évek 700-800 darabjáról hirtelen évi 2000 darab fölé ugrik. A növekedés 1930-ban torpan meg, és ekkortól kezdve folyamatosan épül le a magyar gépkocsipark. A mélypontot 1933 jelenti, amikor is az automobiloik száma még az 1927-es szintet sem éri el. Ez elhúzódó, igen mély válságot jelez a magyar autópiacon.

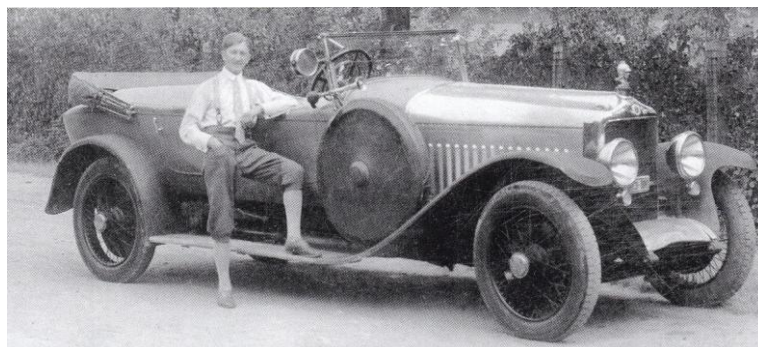
A harmincas évek második felére dr. Visegrády József (1939) szolgáltat adatokat:

2. táblázat. A magyar gépjárműállomány kocsitípusonkénti fejlődése. A felsorolt évek július 31-én.⁹

⁸ Azt azonban, hogy milyen vezérelv alapján választották ki a végül bevonultatott személy- és teherautókat, sajnos nem tudjuk.

⁹ A táblázat forrása: Visegrády (1939, p. 88.)

Jármű neve	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938
személy	13.370	12.070	11.423	10.374	12.106	14.004	16.535	19.070
teher	4.533	4.163	3.608	2.719	2.977	3.128	3.423	3.633
motorkerékpár	11.449	11.212	10.902	9.512	9.940	10.263	10.619	11.499
autóbusz	672	660	612	557	553	578	611	682
egyéb	703	646	622	681	700	724	765	827
összesen	30.727	28.742	27.187	23.843	26.276	28.697	31.953	35.711



1. ábra. Abonyi Ödön bukméker elegáns Minervája. A húszas évekbeli méretes luxusautón csak egyszerű vászontető volt, és nem rendelkezett fix oldalablakkal. Ez téli használatra csak korlátozottan tette alkalmassá. A húszas évek végéig többségében ilyen megoldással készültek az autók, ami részben magyarázat arra, hogy az ideiglenes forgalomból kivonás miért volt ennyire elterjedt még a harmincas években is. (Forrás: Négyesi 2011c, p. 49.)

Ha összevetjük a két kimutatást, az látható, hogy az 1931-1934. évi számok Visegrádnál mindig lényegesen magasabbak, mint Maléternél. Ennek oka, hogy a korszakban jellemző volt a téli időszakra ideiglenesen kivonni a forgalomból a gépkocsikat. Így lehetséges, hogy az éven belüli adatok jelentős ingadozást mutatnak. A tendencia azonban itt is ugyanaz, bár itt az 1934-es szám a legalacsonyabb a személyautóknál. Ha azonban figyelembe vesszük, hogy az 1934. az első év, amikor az év végi adat magasabb az év közepinél, ami magában foglalja a szezonális leállításokat is, akkor bizonyossággal kijelenthető, hogy ekkor vett új lendületet a magyar motorizáció fejlődése.¹⁰ Mindazonáltal ez csak a személyautókra és a motorkerékpárokra igaz. Az autóbuszok száma csak 1938-ban, a teherautóké pedig még akkor sem érte el a válság előtti szintet.¹¹

¹⁰ Erre Maléter Jenő (1935, p. 32.) további bizonyítékokkal szolgál: míg 1933 első három negyedévében 56, 148 és 80 darab új személyautót helyeztek forgalomba Magyarországon, addig 1934-ben 124, 260 és 297 darab az eredmény. Különösen a III. negyedévi adat mutat kiugró, 3,5-szeres növekedést.

¹¹ A hazai gépjárművek számáról Romsics Ignác (2005, p. 172.) is közöl részleges adatokat. Ezek 1923, 1928, 1932 és 1935 vonatkozásában egy kivétellel megfelelnek Maléter (1935) és Bálint (1986) adatainak: 1923-ra 650 helyett 640 motorkerékpárt ad meg, ami egyértelműen nyomdahiba, mert az összes gépjárműre ő is 4.449-et ír, ami csak 650 motorkerékpárral jön ki. Az 1938-as számok viszont nem fedik a valóságot. Romsics szerint

A korszak utolsó éveire már nem állnak rendelkezésre ilyen részletes statisztikák. 1939 végén hirtelen 27.199-re ugrik a magyarországi személyautók száma (Bálint 1986, p. 127.), de ebből kevésbé tudunk következtetni a kereskedelem alakulására, a növekedést inkább az első bécsi döntés folytán visszacsatolt területek autóinak beszámítása okozta. 1940-től már csak a személy- és tehergépkocsik összesített számáról vannak adatok. Az állomány ekkor éri el csúcspontját: 38.724 autó van Magyarországon, viszont a hadi cselekmények és az üzemanyag-ellátás akadozása miatt gyorsan megindul a járműpark pusztulása: 1942-re 34.143, 1943-ra 28.262, 1944 augusztusára pedig 20.248 hazai gépkocsi marad forgalomban. A veszteség az I. világháborúban elszenvedetthez mérhető.

3.3. A GÉPKOCSIK TERÜLETI ELOSZLÁSA ÉS MŰSZAKI JELLEMZŐIK

Fentebb már szóba került, hogy 1914-ben a gépkocsik 70%-a volt forgalomban Budapesten. Ez a kiemelkedően magas arány megmaradt a húszas évek első felében is, de a gépkocsik számának növekedésével enyhült a főváros túlsúlya. Figyelembe kell azonban venni, hogy ekkor még az úgynevezett „kis” Budapestről beszélünk! Ennek köszönhető, hogy bár a százalékos arány javul, az 1929. év végén Budapesten 61 lakosra jut egy gépjármű, vidéken még mindig csak 499 lakosra (Lindner 1930, p. 42). A személyautóknál még drasztikusabb a helyzet: Budapesten 128 főre esik egy példány, vidéken viszont 1163 főre. A fejlődés azonban látványos: 1927-ben még csak 170 budapesti és 1842 vidéki lakosra jutott egy személyautó (Kelemen 1929, p. 7.).

3. táblázat. A gépjárművek területi megoszlása Magyarországon¹²

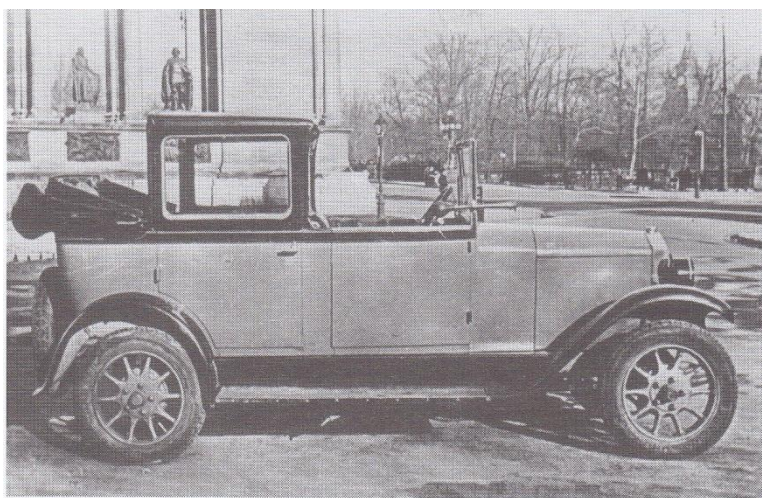
Év	1925	1926	1927	1928	1929
Budapest	67,9%	64,4%	59,4%	55%	51,9%
Vidék	32,1%	35,6%	40,6%	45%	48,1%

A vidéki autók arányának növekedése a válság folytán megáll. Maléter (1935, p. 8.) szerint 1933-ban, az újfajta rendszámtábla bevezetésekor 23.300 járműre kérték ki valóban az új táblát a korábban nyilvántartott 27.520 darab helyett. Ebből az év végéig még közel

ekkor 18.896 személy- és teherautó volt Magyarországon. Valójában ez csak a személykocsik száma (Bálint 1986, p. 127.), teherautóból ezen felül 5.312 közlekedett. A motorkerékpárok száma Romsicsnál 84.037, ami biztosan téves, Visegrády (1939) 11.499, Bálint (1986) 10.837 darabról ír (az év eltérő szakában).

¹² A táblázat forrása: Lindner (1930, p. 42.). Ugyanezek a számok szerepelnek Kelemennél (1929, p. 7.) is.

háromezret kivontak a forgalomból. Ekkor Budapesten 11.650 járművet regisztráltak, melyből 1.495-öt vontak ki a forgalomból. 1933-ban tehát még mindig 50%-os a főváros részesedése a teljes állományból. Erre részben Lindner (1930, p. 44.) kimutatása ad választ, eszerint 1930. július 1-jén a 14.258 személyszállító gépkocsi közül 2.533 volt bérautó vagy autóbusz. A bérautók közel háromnegyede (1.374 db) és a buszok fele (313 db) közlekedett ekkor Budapesten. A taxikat és bérautókat, mivel megélhetési forrásnak számítottak, nem vonták ki a forgalomból, sőt, mint később látni fogjuk, számuk a válság ellenére is emelkedett. Részben ennek tudható be, hogy megállt a budapesti gépkocsik arányának csökkenése.



2. ábra. A Magomobil Szürketaxi karosszériával ellátott változata, a népszerű "nyalóka". A húszas években gyártott autók egészen a negyvenes évek végéig dominálták a budapesti utcaképet. Fénykorukban közel másfél ezer ilyen típusú bérkocsi közlekedett az országban. A MÁG autók többségét a taxisok vásárolták meg. (Forrás: Zsuppán 1994, p. 68.)

1935. augusztus 31-én az ország minden 329. lakosára jutott egy gépjármű. Budapesten 79 fő esett egy példány, vidéken 669 fő (Wagner é. n., p. 182). Ekkor Budapesten 13.470 gépjárművet tartották nyilván, az ország egyéb térségeiben pedig 13.275-öt, vagyis a kilábalás után is megmaradt a fővárosi fölény. Ezen belül a személyautók közül 7.429 volt budapesti illetőségű, és 4.926 darab vidéki.

Részletesen ismertek a magyarországi személyautók műszaki jellemzői a húszas évek végéről. Eszerint 1927-ben a nyitott (vászon tetős) karosszériával rendelkező autók domináltak, számuk több mint a háromszorosa volt a zárt karosszériával rendelkezőknek, bár utóbbiak aránya 1928-ban már emelkedett (Kelemen 1929, lásd I. melléklet). A legtöbb autó 3-4 személyt szállíthatott, vagyis a kisebb méretű járművekből járt a legtöbb, és arányuk növekvő tendenciát mutatott. Erre utal az is, hogy az autók túlnyomó többsége négyhengeres volt, és kevés kivétellel nem lépte át a 20 adólóerős kategóriát. A belsőégésű motor jóformán

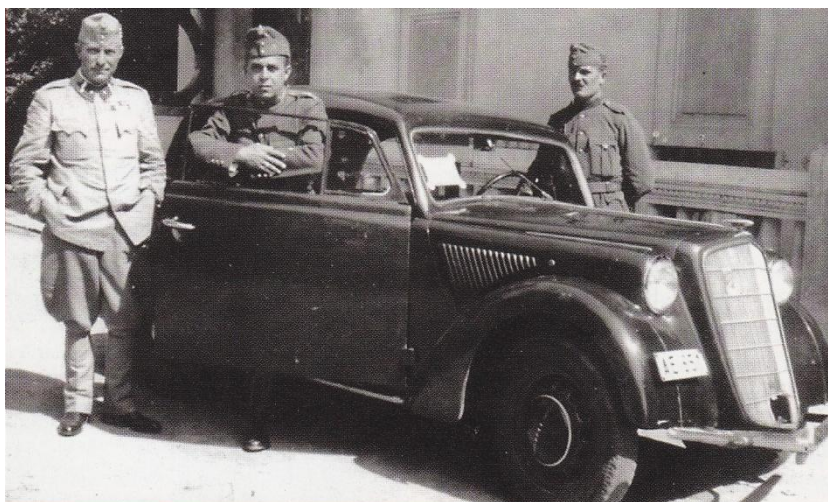
az egyedüli hajtásmódnak számított: 1928-ban 11.467 benzines kocsi állt szemben 13 elektromos hajtásával.

A kisautók a harmincas években még inkább elterjedtek hazánkban:

4. táblázat. Hengerűrtartalom szerinti fejlődés a személykocsiknál (darab)¹³

Év XII. 31.	1 literig	1,1-1,5	1,6-2,0	2,1-2,5	2,6-3	3,1-3,5	3,6-4	4,1-6	6 liter felett
1930	908	2631	1762	2097	2668	1596	702	912	108
1931	910	2440	1659	1488	2055	1513	580	730	67
1932	nincs kimutatva								
1933	704	2113	1211	1318	1100	1085	421	495	19
1934	1090	2684	1580	1549	1291	1152	448	505	25
1935	1630	3115	1963	1663	1302	1171	465	472	25
1936	2444	3971	2398	1816	1256	1144	399	433	25

A táblázatból nyilvánvaló, hogy az 1934 utáni növekedés elsősorban a kis- és alsó-középkategóriás autók népszerűségének köszönhető, míg a 4 literes hengerűrtartalom feletti luxusautóknál továbbra sem állt meg a számbeli csökkenés. Ennek két okát feltételezhetjük. Egyrészt a technika fejlődésének köszönhetően egyre kisebb méretű motorokból sikerült egyre nagyobb teljesítményt kinyerni, ami kedvezett a kisautók terjedésének. Másrészt viszont a luxusautók piacán következhetek be olyan kedvezőtlen változások, amelyek a számbeli csökkenést indokolták.



3. ábra. 1935-1937 között gyártott Opel Olympia. Az 1,3 literes motorral hajtott kisautó igen népszerű lett hazánkban. Ekkoriban terjedtek el a márkáról az ismert szlogenek: "Opel, sose' kop el!" vagy "Opel, pénzt nem lop el!". Az alváz nélküli, önhordó karosszéria tágas belteret és kis tömeget eredményez. Fogyasztását a kis súly és a kedvező légellenállás (pl. a beépített fényszórók miatt) is csökkentette. (Forrás: Négyesi 2006c, p. 58.)

¹³ A táblázat forrása: Visegrády (1937, p. 23.)

A Magyarországon forgalomban lévő autómárkák száma kiemelkedően magas volt, annak ellenére, hogy piacunk kifejezetten kicsinek számított. Már 1923-ban 153 különböző gyártmányt tartottak nyilván (Autó 1923r, p. 26.), és ebből csak az alábbiak szerepeltek 20 kocsinál többel a statisztikában:

5. táblázat. A főbb személyautó-márkák 1923-ban¹⁴

Fiat	237 db	Opel	67 db	Itala	31 db
Benz	156 db	Steyr	63 db	Lancia	30 db
Ford	147 db	Renault	57 db	AGA	28 db
Mercedes	140 db	MARTA	49 db	Wanderer	28 db
Laurin & Klement	116 db	Adler	42 db	NAG	25 db
Austro-Daimler	113 db	DeDion	40 db	Delaunay	24 db
Puch	112 db	Berliet	39 db	Horch	22 db
MAG	100 db	Gräf & Stift	38 db	Stoewer	21 db

A huszonnégyleg népszerűbb márka tehát 1.725 személyautót adott a körülbelül háromezer darabos állományból 1923-ban. Az első tíz helyen 3 osztrák, 3 német és 1-1 amerikai, csehszlovák, magyar és olasz márkát találunk, bár az egy olasz márka teszi ki a teljes személyautópark közel egytizedét. Érdekes megfigyelni, hogy ekkor még a legnépszerűbb magyar márka is csak a nyolcadik helyet foglalja el. Ekkor a világ autógyártásának közel 90%-át az USA bocsátotta ki (lásd II. melléklet), de egyetlen elterjedt amerikai gyártmányként csak a Ford szerepel Magyarországon, igaz, ő rögtön a harmadik helyen 147 darabban. Igencsak sajátos összetételt jelez a fenti táblázat, még akkor is, ha a teljes állomány közel 40%-ára nincs származási adatunk. Ekkor Európában a legnagyobb termelési kapacitással az angol és francia autógyárak bírtak (lásd II. melléklet), mégis, hazánkban a legnépszerűbb típusok között egyetlen angolt sem találunk, a franciák pedig a középmezőnyben vannak, csupa német gyártmány társaságában.

A fentiek ismeretében tehát kijelenthető, hogy a magyar autópiacon jellemzően azon országok márkái bírtak nagy részesedéssel, melyekkel hagyományosan kiterjedt gazdasági kapcsolataink voltak. Ez különösen igaz Ausztriára, hiszen az európai autópiacon is mindössze 1%-át adta nyugati szomszédunk, de a fentiek alapján a négy legkeresettebb

¹⁴ A táblázat saját készítés Autó (1923r, p. 26.) alapján

osztrák márká (Austro-Daimler, Puch, Steyr, Gräf & Stift) adta a magyar személykocsik több, mint 10%-át. Jócskán felülreprezentáltak az állományban a német típusok is.¹⁵

1929-ből is fennmaradtak részleges adatok a márkák megoszlásáról (Burányi 2007b, p. 19.). E szerint 1.272 Fiat, 1.159 Ford, 1.050 MÁG, 192 Opel és MARTA, 103 Gräf & Stift, 87 Csonka és 56 Adler gépkocsi volt forgalomban. Tehát a nyolc legnépszerűbb gyártmány tette ki a személyautók egyharmadát. Ez mindenképpen koncentráltabb eloszlást jelent. Az olasz Fiat megőrizte elsőségét, az amerikai Ford és a magyar MÁG pedig drasztikusan előretört. A MÁG sikere főleg a húszas évek konjunktúrájának és a taxiközlekedés fejlesztésének volt köszönhető.¹⁶ Az évtized második felében jelentős átrendeződés volt megfigyelhető a magyar autópiacon:

6. táblázat. A Magyarországon 1925-1929. évben forgalomban volt személy- és teherautók származási ország szerint¹⁷

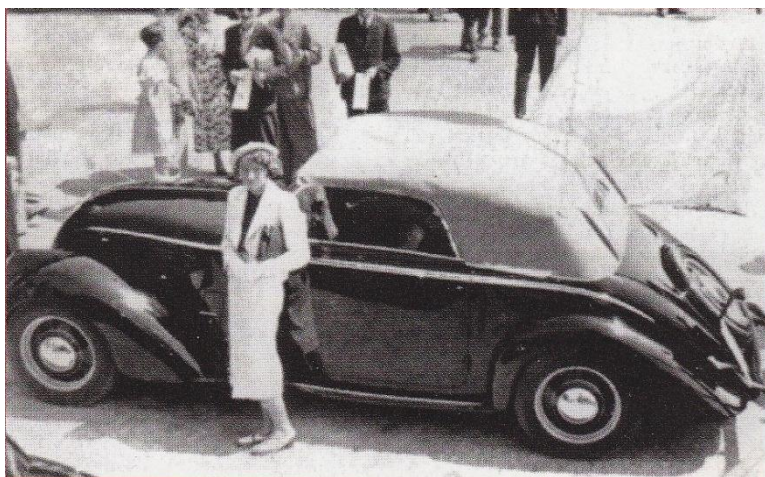
	1925	1925	1926	1926	1927	1927	1928	1928	1929	1929
Származási ország	személy	teher	személy	teher	személy	teher	személy	teher	személy	teher
Németország	1.002	334	1.007	343	1.135	419	1.210	466	1.246	560
Olaszország	979	160	1.284	191	1.647	235	1.853	271	2.028	283
Magyarország	814	285	954	334	1.172	390	1.340	464	1.748	584
Ausztria	716	188	759	142	1.024	198	1.237	208	1.307	220
Franciaország	704	127	1.035	180	1.423	271	1.632	333	1.645	395
Amerika	649	377	1.221	620	2.235	1.192	3.436	1.635	4.416	2.102
Csehszlovákia	199	37	209	41	221	55	250	75	273	82
Belgium	90	1	119	7	187	10	229	28	240	36
Anglia	35		73	5	153	35	198	55	282	38
Spanyolország									23	
Svájc		59	7	57	6	58	7	69	7	
Ismeretlen	97	27	44	30	56	23	68	16	86	33

¹⁵ Az adatokat azonban fenntartással kell kezelni, egy esetben legalább is biztosan: 1923-ban 49 db MARTA típusú autót jelez. Egy 1929-es statisztikában viszont 192 MARTA szerepel (idézi Burányi 2007b, p. 19.), míg másutt 103 forgalomban lévő MARTA-ról írnak 1935-ben (Wagner é. n., p. 183.). Az utóbbi két adat összeegyeztethetetlen az 1923-assal, mert a MARTA-k gyártása 1918-ban megszűnt, tehát 1923 és 1929 között semmiképpen sem szaporodhatott az állomány hirtelen 143 darabbal. Régebbi kocsik behozataláról sem lehet szó, hiszen a MARTA-k eredetileg is budapesti taxiüzemre készültek Aradon. Valószínűleg az 1923-as adat téves.

¹⁶ Az adatok azonban megint zavarba ejtőek: Csonka típusú autók sem készültek az I. világháború után, de akkor miért nem szerepel ez a 87 darab az 1923-as listában? Ezek között szinte biztosan teherkocsik is vannak.

¹⁷ A táblázat forrása: Lindner (1930, p. 43.)

A legdrasztikusabb változás az amerikai autóknál következett be. Az USA-ból származó személykocsik száma négy év alatt közel a hétszeresére növekedett. Itt meg kell jegyezni, hogy az amerikai autók általában nagyobbak és drágábbak voltak a nálunk kapható európai modelleknél. Előretörésük így vélhetően a javuló gazdasági körülményeknek, a növekvő jövedelmeknek köszönhető. Példának okáért 1927-ben 175 darab Chevrolet-t adtak el, így a teljes hazai számuk 280-ra nőtt (Burányi 2006g, p. 22.). Ugyanekkor Németországból jóval kevesebb autó érkezett hazánkba, a nemzetek sorában az elsőről a hatodik helyre csúszott vissza. Továbbra is igen népszerűek az olasz és osztrák márkák. A kisebbek közül érdemes kiemelni Belgiumot. Ebben az időszakban nagyjából annyi belga autó futott itthon, mint angol, miközben a szigetországban harmincszor annyi gépkocsit gyártottak, mint Belgiumban (lásd II. melléklet)! Felmerül kérdés: vajon minek tudható be ez a relatív felülreprezentáltság?



4. ábra. 1937-es Fiat 1500 magyar gyártású Uhry karosszériával. Az egyedi készítésű felépítmények a korszak végéig népszerűek maradtak, még az ilyen viszonylag olcsóbb típusok esetében is. A kis hathengeres motor 45 lóerős teljesítménye korában igen kedvezőnek számított. (Forrás: Burányi 2006f, p. 17.)

A harmincas években megint átrendeződött a piac. A német gyártmányok visszaszerezték elsőségüket: főképpen 1934 után az Adler, DKW, Opel modern kisautói vették át a vezető szerepet. Mindegyikre jellemző volt valami korát megelőző újítás, különleges műszaki megoldás (pl. elsőkerék-hajtás, nagy fajlagos teljesítményű kétütemű motor, önhordó karosszéria).

1936-ban közel 200 DKW kiskocsi talált gazdára (Autó 1937f, p. 13.). Az abszolút piacvezető továbbra is a Fiat maradt: 1936-ban 676, 1937-ben (januártól novemberig) 643, 1938-ban 634 új példányt adtak el hazánkban (Négyesi 2006b, p. 28.). Más olasz márkák is jelentős sikereket értek el a harmincas években: az igen drága Alfa Romeo sportkocsikból 1926 végén 29, 1931 végén pedig 19 darabot tartottak nyilván, számuk azonban 1935-ben 44-re, 1938-ban

pedig 90-re nőtt (Burányi-Négyesi 2010, p. 68.). A francia és angol autók viszont fokozatosan kiszorultak a magyar piacról.¹⁸

Ugyan a hazai személyautó-gyártás 1932-ben gyakorlatilag megszűnt, a hazai márkák továbbra is igen nagy súllyal szerepeltek a statisztikákban. 1935. augusztus 1-jén még mindig 1.687 magyar gyártmányú automobil volt forgalomban, 592 teherautó mellett (lásd III. melléklet). A magyar kocsik elsősorban többsége MÁG gyártmányú volt, de még 6%-ot tettek ki a MARTA taxik, melyek ekkor már minimum 17 évesek voltak! Ez azt jelzi, hogy a gazdasági válság nem csak az állomány számbeli csökkenését idézte elő, hanem részint előregedését, leromlását is.

3.4. A MAGYAR GÉPKOCSIPARK NEMZETKÖZI ÖSSZEHASONLÍTÁSBAN

A fentiekben sikerült felvázolni a magyar gépkocsipark változását. De vajon más országokkal összehasonlítva hogyan is értékelhetjük a tendenciákat? Szerencsére korabeli számadatok ismertek a környező országokra és világ egészére nézve is. 1923-ban Csehszlovákiában 10.666 motoros jármű volt forgalomban (Autó 1923d, p. 24.), ami a korabeli közlés szerint 1973 lakos/gépjármű aránynak fele meg. Ugyanekkor Magyarországon 4.449 gépjármű közlekedett. Az 1920. évi népszámlálás eredményét¹⁹ alapul véve ez 1794 fő/gépjármű aránynak felel meg. Ekkor tehát még körülbelül egyenlő szinten állt a két állam. Meg kell jegyezni, hogy a cseh járművek közül 5.873 volt személyautó, a magyarok közül pedig 3.078, tehát itt még inkább előnybe kerültünk. Jelentős lemaradásban álltunk viszont már a háború előtti Németországhoz képest is. Ott már 1914-ben csupán 1133 lakosra esett egy automobil, 1922-ben pedig már 666 lakosra (Autó 1923n, p. 23.)!²⁰ És ekkor közel sem Németország számított Európa legmotorizáltabb államának. Franciaországban 1922-ben 240.143 személy- és 120.794 teherautó közlekedett (Autó 1923f, p. 26.).

Világstatisztika az 1933. évre vonatkozólag érhető el (lásd IV. melléklet). E szerint a világ minden 60. emberére jutott egy automobil, ugyanekkor Magyarországon minden 544.

¹⁸ Míg a hazájában igen kedvelt Renault-kból 1923-ban még 38 darabot adtak el hazánkban, 1932-ben már csak nyolcat, 1936-ban mindössze hetet (Négyesi 2007b, p. 16.).

¹⁹ Magyarország népessége 7.980.243 fő. Forrás:

http://www.sulinet.hu/oroksegtar/data/magyarorszag/kisebbssegek/2008/A_magyarorszag_i_horvatok_1910_1990/pages/006_az_1920es_nepszamlalas.htm Letöltés ideje: 2012. március 17.

²⁰ Az automobilmek teljes száma 1914-ben 60.876, 1922-ben 82.505 volt.

emberre. Nem lehet viszont eléggé kihangsúlyozni, hogy ekkor a világ autóállományának 72%-a az USA-ban közlekedett, ahol így minden ötödik lakosra esett egy kocs. Hasonló fejlettségi szintet ért el Kanada és Új-Zéland is. Európa legmotorizáltabb államaiban átlag 20-50 emberre jutott egy automobil. Ide sorolandó Belgium, Dánia, Franciaország, Írország, Nagy-Britannia, Svájc, Svédország. A következő csoportot alkotják a közepesen motorizált országok, 100-150 ember/autó aránnyal: Csehszlovákia, Finnország, Németország, Olaszország. Északi szomszédunk tehát tíz év alatt tizedére csökkentette az egy autóra eső lélekszámát, míg Magyarország csak körülbelül a harmadára. Itt látszik a lemaradás. Ugyanekkor Romániában 605, Jugoszláviában 1209, Lengyelországban 1272 személyenként találunk egy autót. Tehát a környező országoknál még viszonylag fejlettebb gépkocsiparkkal rendelkezett az ország. De példának okáért a dél-amerikai és az észak-afrikai államokban lényegesen elterjedtebbek voltak az automobílok. Néhány európai államban is meglepően sok kocs közlekedett a gazdasági fejlettségükhöz mérten. Vagy talán Magyarország múltá alul önmagát ebben a tekintetben? A kortársak ezt mindenképpen így értékelték:

„Berlinben 1937. január 1-jén 178.998 gépjármű volt üzemben, 11,3 százalékkal több, mint az előző év ugyanazon napján. Ezzel szemben – nem, mégsem mondjuk meg hány gépjármű van Magyarországon összesen forgalomban.” (Autó 1937b, p. 23.)

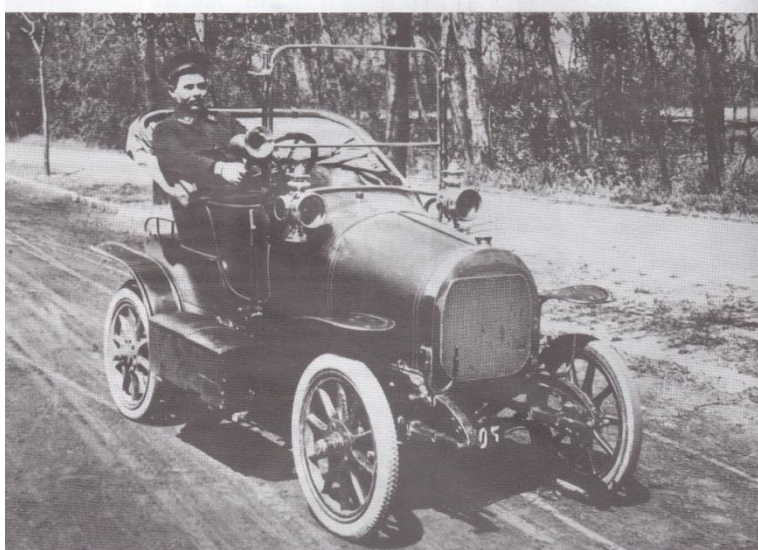
4. A MAGYAR SZEMÉLYKOCSIGYÁRTÁS

A számadatok megmutatták, hogy változó mértékben, de a hazai autógyártás látta el a magyar kereslet jelentős részét. A siker azonban csak epizodikus volt, és nem egy olyan periódus akadt a vizsgált korszakban, amikor teljesen leállt a hazai produkció. Témánk szempontjából csak azok a cégek lényegesek, melyek üzemszerűen, kereskedelmi célból folytattak autógyártást, így azok az egyedi próbálkozások, kísérleti típusok, melyeket egy-egy műhely vagy érdeklődő műszaki ember készített, itt és most nem kerülnek bemutatásra.

4.1. CSONKA JÁNOS AUTÓI

Csonka János a Műegyetem tanáraként kezdett automobílok tervezésébe a századfordulón. Eleinte főleg Magyar Királyi Posta látta el megrendelésekkel. 1904-1910 között közel száz Csonka-rendszerű teherautót vásárolt a vállalat (Zsuppán 1994). Az ezekkel szerzett tapasztalatok alapján készítette el az első két valódi magyar személyautót 1906-ban Zichy Béla Rezső és a porcelángyáros Zsolnay számára (Zsuppán 1994, p. 20.). 1908-ban egy

kisebb és egy nagyobb személyautót tervez a Postának, majd 1909-ben újabb kisautót vesz a vállalat, illetve kettőt a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság. 1912-ben a Posta 12 Csonka személyautót szerez be, egyet Benárd Ágoston, egyet pedig a MÁG gépgyár rendel meg tesztelésre. Csonka János nem rendelkezett a gyáralapításhoz szükséges tőkével. Autóinak csak a motorjait gyártotta saját maga a Műszaki Egyetem gépműhelyében, az autók alvázat a



5. ábra. 1912-es Csonka kisautó. Mindössze 14 darab készült belőle.
(Forrás: Zsuppán 1994, p. 24.)

Röck István gépgyár, karosszériáját pedig kisebb lakatosműhelyek („karosszériabognárok”, például Glattfelder vagy Zupka) készítették. Mivel a Röck 1913-ban a német Hansa-Lloyd személyautók licencét vette meg, így Csonka partner nélkül maradt (Zsuppán 1994, p. 133.). A MÁG vette át a gyártási

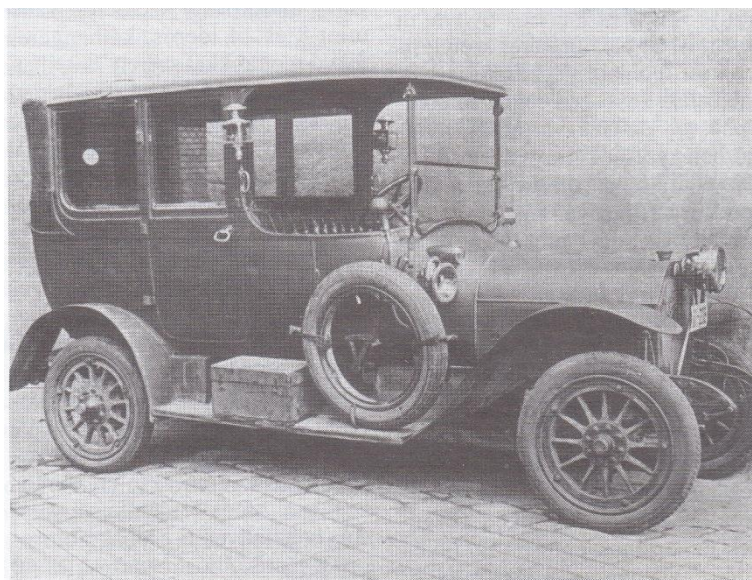
jogot, ahonnan a Posta újabb ötven személyautót rendelt, de

ezek legyártása a háború kitörése miatt meghiúsult. Összesen tehát alig húsz Csonka személyautó készült el.

4.2. MAGYAR AUTOMOBIL RÉSZVÉNY TÁRSASÁG ARAD (MARTA)

1909-ben az amerikai székhelyű Westinghouse le havre-i autógyárát Aradra költöztette. Nagy vonzerőt jelentett számára, hogy a várostól ingyen kapott egy 16 holdas telket. A cég alaptőkéje 1,1 millió korona volt, ebből 300 ezret jegyzett Arad városa, 200 ezret a Westinghouse, 200 ezret a Leszámlító- és Pénzváltó Bank, 120 ezret budapesti gyárosok és 300 ezret magánszemélyek (Zsuppán 1994, p. 53.). A cég 150 alkalmazottal kezdte meg működését, de a termelés akadozott: kereslet hiányában az első négy évben csak 25 darab személy- és 24 darab teherautót gyártottak. A haldokló gyárat a Wiener Bankverein és a Magyar Ruggyantaárugyár vásárolta ki. Utóbbi nagyrészt a saját termékei (pl. abroncsok, tömítések) számára vásárolt ezzel keresletet (nem szokatlan lépés ez az autóiparban: 1934-ben ugyanilyen okokból vásárolta meg a Michelin a Citroënt). A cég 1913-ban taxiengedélyt kért és kapott a székesfővárostól 150 kocsi üzemeltetésére. A taxik az osztrák Austro-Daimler 16/20 HP típus licence alapján készültek el, összesen körülbelül 200 db. A világháború

kitörése után a mannheimi Benz veszi meg a MARTA-t, és repülőgépmotorok gyártásába kezd. A háború végén még 1600 főt foglalkoztató üzem 1918-ban francia megszállás alá kerül, majd Arad Romániához csatolása után felszámolják. A MARTA taxik közül néhány még az 1940-es években is közlekedett.



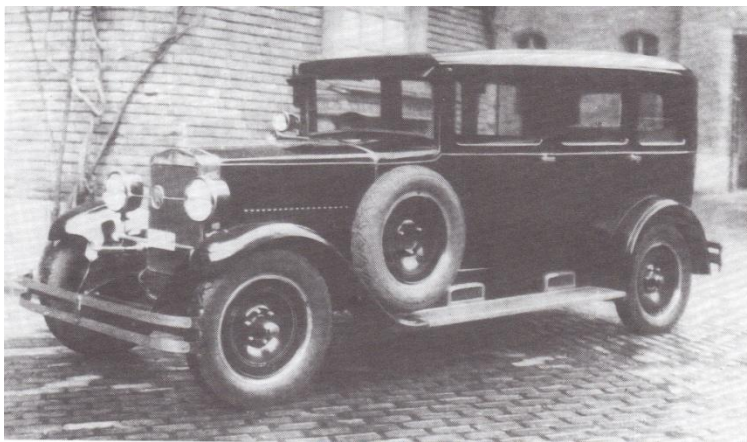
6. ábra. 1914-ben gyártott 16/20 HP típusú MARTA személyautó. A technológiát az osztrák Austro-Daimlertől vásárolták, a saját fejlesztéshez nem volt elegendő tőke és szaktudás. (Forrás: Zsuppán 1994, p. 59.)

4.3. MAGYAR ÁLTALÁNOS GÉPGYÁR RT., MÁTYÁSFÖLD (MÁG)

A „Budapesti Malomépítéset- és Gépgyár, Podvinecz és Heisler” tőkével ugyan rendelkezett, de technológiával nem. 1906-ban a leégett aacheni Cudell autógyár megmaradt alkatrészkészleteit vásárolták fel, és ezek összeszerelésével jöttek létre a 16/20 HP (2,5 literes), 20/24 HP (3,9 literes) és 35/40 HP (6,8 literes) Phönix típusok (Zsuppán 1994, p. 60.). 1908-ban a tönkrement trieszti Alba autógyár készleteiből alkották meg a Phönix 24/25 HP modellt, amely 1911-ig készült. Önálló tervezési és gyártási munkát tehát nem végeztek. A cég 1912-ben vette fel a Magyar Általános Gépgyár nevet, és ekkor kezdődött az önálló fejlesztés is, melynek a MARTA-tól átcsabított Fejes Jenő mérnök lett a vezetője. A 3 literes 25 HP típusba még mindig sok idegen alkatrészt építettek be, és csak alvázakat gyártottak, a karosszériákat külső beszállítóktól származtak, ami megdrágította és körülményessé tette a termelést. Ebből a modellből körülbelül 50 készült.

Az autógyártás az I. világháború alatt szünetelt, és csak 1920-tól indult újra egy 10 lóerős kisautóval, melynek favázis alumíniumkarosszériáját a Neuschloss és Lichtig Repülőgépgyár és Faipar Rt. gyártotta. A cég alaptőkéjét 1922. november 30-án 37 millióról

50 millió koronára emelték fel (Autó 1922, p. 20.). A valódi sorozatgyártás 1925-től indult be, ekkor jelent meg a 8 adólóerős négyhengeres Magomobil típus. A Magomobil különösen taxiként lett népszerű, a pesti köznyelv ezeket az autókat „Nyalóka” néven emlegette. Néhány ilyen kocsit még 1947-ben is járta Budapest utcáit. Gyártása 1929-ben ért véget, de már egy évvel korábban bemutatkozott utódja, a hathengeres Magosix. A begyűrűző gazdasági világválság a MÁG-ot is érzékenyen érintette, a magyar autópiacon összeomlását nem tudták importtal ellensúlyozni. A Magyar Általános Hitelbank 1931-ben kezdte meg a gyár felszámolását, a MÁG kocsik forgalmazója, a Méray csak 1934-ben volt képes értékesíteni az utolsó legyártott Magosixeket. A cég versenyképességét rontotta, hogy sosem volt elegendő kapacitása saját karosszériaüzem létrehozására. A felépítmények egyedileg készültek a Metallo, Misura, Zupka műhelyekben. Ugyanekkor a nyugat-európai és amerikai autógyárak



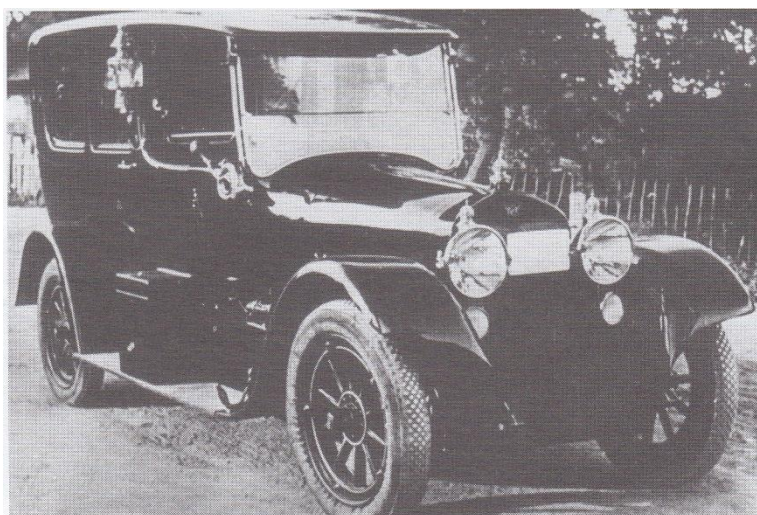
7. ábra. A MÁG Super Six típusa. A legelegánsabb és legdrágább kivitel, már zárt karosszériával. A csukott felépítmény a húszas-harmincas évek fordulóján jött divatba. (Forrás: Zsuppán 1994, p. 74.)

már jelentős költségmegtakarítást értek el az alkatrészek standardizálása terén. A MÁG 1930-ig 2000 személyautót, 140 teherautót és 1200 autómotort készített (Lindner 1930, p. 55.).²¹ A legtermékenyebb, 1925-1929 közötti időszakban a MÁG évi 180-430 darab személyautót gyártott, ami kategóriájában kifejezetten kevésnek számított.²²

4.4. MAGYAR WAGGON- ÉS GÉPGYÁR RT., GYŐR (RÁBA)

²¹ Ezt az adatot Zsuppán (1994, p. 61.) hibásan a gyár teljes működésére vonatkoztatja. Csakhogy Lindner (1930, p. 38.) közöl egy táblázatot, mely szerint a MÁG 1929-ig bezárólag 1924 db személy- és 142 db teherautót gyártott, illetve a mondat hasonló struktúrában a főszövegben is elhangzik. Tehát Zsuppán itt pontatlan. Az 1930. és 1931. év termelést is figyelembe véve kétezerrel pár százal több MÁG személykocsi készülhetett.

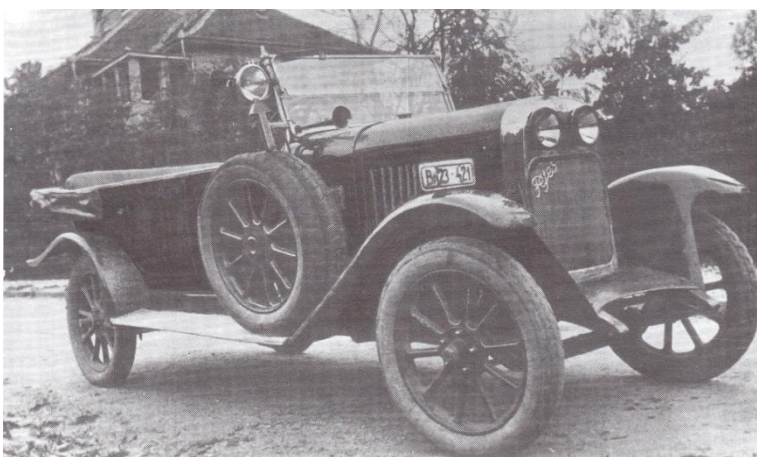
²² A szintén 8 adólóerős osztályba tartozó olasz Fiat 503-ból 1926-1927 között több mint 42 ezer készült.



8. ábra. Rába Grand személyautó, melyet IV. Károly magyar király számára készítettek. A típus szintén nem saját fejlesztés, hanem a cseh Praga licence. (Forrás: Zsuppán 1994, p. 87.)

egészen 1918-ig folyt, majd 1920-ban a modernizált (35/50 HP) Grand modellel tértek vissza. A kocsi azonban elavultnak számított, így alig néhány tucat készült belőle 1925-ig.²³ Rába márkanéven ezután csak teherautók készültek, ez az üzletág jóval jövedelmezőbbnek bizonyult.

4.5. FEJES LEMEZMOTOR ÉS GÉPGYÁR RT., BUDAPEST



9. ábra. Fejes túraautó körülbelül 1925-ből. Egyedi technológiájú, hegesztett lemezmotorja mellett különleges a fényszórók elhelyezése is. A típus nem aratott piaci sikert. (Forrás: Zsuppán 1994, p. 144.)

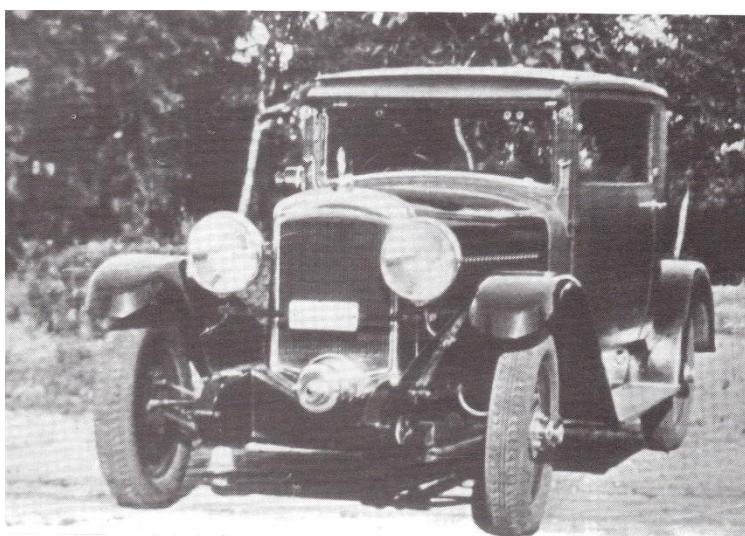
A győri cég 1905-ben kezdte meg Austro-Daimler részegységekből a 12/16 HP és 16/24 HP típusú személyautók összeszerelését. Ezt 1907-ben követte a 16 lóerős Csonka csomagszállítók gyártása (a Röck István gépgyárral közösen). 1912-ben megvásárolták a cseh Praga Grand (35/46 HP) típus licencét. A nagyméretű autók gyártása a világháború ellenére

Fejes Jenő, a MARTA és a MÁG korábbi mérnöke és testvére, Fejes Endre 1923. szeptember 29-én alapították cégüket 1,5 milliárd korona alaptőkével (Autó 1923m, p. 47.). A Fejes testvéreknél a technológia megvolt, de a tőke hiányzott: a koronát sújtó hiperinfláció nem kedvezett a gyáralapításnak. Fejes Jenő

²³ Lindner (1930, p. 38.) szerint 1912-1918 között száz, 1920-1925 között negyven Rába Grand készült. Zsuppán (1994, p. 83.) szerint viszont csak 1923-ban kezdődött újra a termelés, és csupán 24 autó hagyta el a gyárat. A korábbi szériára nem közöl számokat.

kidolgozott egy olyan motort, amely öntvények helyett hegesztett lemezekből készült, így igen könnyű és anyagtakarékos volt, ellenben megfelelő hegesztéshez magasan képzett munkaerő és a legmodernebb gépek szükségeltettek. A gyárat a Magyar Királyi Posta látta el néhány megrendeléssel, illetve magánszemélyek is vásároltak Fejes autókat. 1925-ben a német posta is szerződött a céggel, de az üzlet végrehajtását a jóvátételi ellenőrző bizottság megtiltotta (Zsuppán 1994, p. 140.). Szóba került az angliai gyártás is 1929-ben, de ez szintén meghiúsult. A cég 1932-es felszámolását az okozta, hogy az őket finanszírozó pénzügyi intézet, a Tanítók Bankja csődbe ment. Összesen alig negyven Fejes gépkocsi készült (Lindner 1930, p. 38.; Zsuppán 1994, p. 140.)

4.6. WEISS MANFRÉD ACÉL- ÉS FÉMMŰVEI RT., CSEPEL



10. ábra. 80 lóerős Weiss Manfréd kocsi körülbelül 1929-ből. A képen kétülékes, luxus sportautó kivitele látható. (Forrás: Zsuppán 1994, p. 110.)

Az ország egyik legjelentősebb ipari komplexuma csak későn, 1927-ben készítette el első autóját, melyben a kétütemű motor saját fejlesztésű volt, de a többi szerkezeti egység az olasz FIAM licence alapján készült (Zsuppán 1994, p. 103.). A motor hibái miatt már 1928-

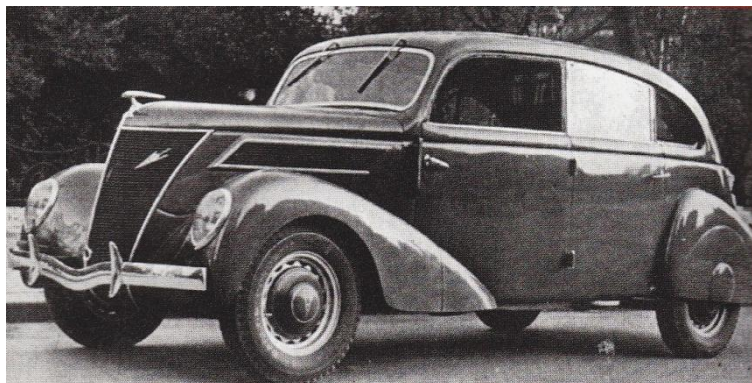
ban egy új, Ford-mintájú, 50 lóerős négyütemű erőforrást

vezettek be. Ennek 80 lóerős kivitele is készült, mely már szinte luxusautóvá avatta a WM jelzésű kocsikat. Az olcsóbb modellek nagy részét a Kéktaxi és a BART taxirészlege állította forgalomban Budapesten 1928-1929-ben. A gazdasági válság a sokkal népszerűbb MÁG-hoz hasonlóan a Weiss Manfréd autógyárat is tönkretette. 1928-1929-ben közel 130 WM-személyautó készült (Lindner 1930, p. 38.).

4.7. MAGYAR ÁLLAMI VAS-, ACÉL- ÉS GÉPGYÁRAK, BUDAPEST (MÁVAG)

A MÁVAG először 1929-ben tett kísérletet személyautók gyártására. A stuttgarti Daimler-Benzzel kötött megállapodás alapján kezdték meg a MÁVAG-Mercedes L1000

alvázak gyártását, melyekre személy- és mentőautó, valamint kisbusz karosszériát is szereltek. Mindazonáltal ez csupán 20 darabos széria volt (Zsuppán 1994, p. 116.)²⁴



11. ábra. 1938-as MÁVAG-Ford V8 Nagy Géza különleges karosszériájával. Az eredeti modell Amerikában készül, licenc alapján gyártották Kölnben és Budapesten. Egyszerű és robosztus jármű volt. Nagy Géza munkájához ihletett merített az amerikai Lincoln Zephyr luxusautó vonalaiból. (Forrás: Burányi 2006f, p. 18.)

1938-ban aztán Horthy István vezérigazgató kezdeményezésére megállapodást kötöttek a kölni Ford leányvállalattal az Eifel és V8 típusok magyarországi összeszerelésére. Mindkét modellből készült speciálisan a magyar piacra tervezett taxikivitel is. Az Eifel átalakításánál mutatkoztak meg a magyar technológiai hiányos-

ságok: az Eifel taxiknak más az első napon eltört a kardántengelyük, így vissza kellett szállítani őket a gyárba. A kisebb Eifel modellből 40 darab normál kivitelű és 120 taxi készült, a nagyobb V8-ból 30 normál és 110 taxi a haditermelésre való átállásig (Zsuppán 1994, p. 117.).

4.8. AZ AUTÓGYÁRTÁS GAZDASÁGI VONATKOZÁSAI

A fentiekből megállapítható, hogy a kezdeti ígéretes vállalkozásokat derékba törte az I. világháború (elsősorban a MARTA és a Rába esetében). Más esetben a megfelelő tőke hiányzott a gyártás kiépítéséhez (lásd Csonka és Fejes), ahogyan azt Zsuppán István is kiemeli:

„Az okok között a minden időben érvényes tőkehiány játszotta a főszerepet. De közel ilyen súllyal esett latba a haza kereslet hiánya...” (Zsuppán 1994, p. 157.)

Bár a húszas évek végén gyors sikereket ért el a MÁG és a Weiss Manfréd is, 1932-re gyakorlatilag a magyar személyautó-ipar megszűnik. Breuer B. Armand így foglalja össze a kudarc okait:

²⁴ Lindner (1930) statisztikájában viszont egyáltalán nem szerepel MÁVAG személyautó.

„...hiányzott Magyarországon az autógyártásnak két előfeltétele, a belső nagyarányú szükséglet és az export lehetősége.” (Breuer 1934, p. 4.)

Mindkét állítás igaz: A 3. fejezetben láthattuk, milyen szegmentált volt a magyar autópiac, milyen sok márka között oszlott meg a vásárlóerő. Az export jelentéktelenségére Kelemen Móric konkrét adatokkal szolgál: 1926-1928 között Magyarország mindössze negyvenhét darab autót exportált (Kelemen 1929, p. 18.). 1926-ban hazánkba 11,6 millió pengő értékben érkeztek járművek és alkatrészek, míg ugyanezen cikkek exportja 40 ezer pengőre rúgott. 1927-ben már 17,6 milliós import áll szemben 105 ezer pengős exporttal, 1928-ban pedig 22,9 millió pengő 245 ezerrel. Breuer mindezt a következőknek tudja be:

„a magyar gyárak sem minőség, sem ár szempontjából nem voltak képesek kiállani a külföldi nagytermelő országok versenyét” (Breuer 1934, p. 4.)

A minőséget itt nem tartósság értelemben említi, hiszen láthattuk, hogy a magyar taxik és a postakocsik 20-30 évig álltak szolgálatban.²⁵ Sokkal inkább arról van szó, hogy hiányoztak az előremutató technikai megoldások és a divatos formák a magyar autókról. Utóbbit persze pótolták a tehetséges kisiparosok műhelyei²⁶, de ez egyben megdrágította a termelést, és a tulajdonosoknak plusz költséget okoztak. Az egyedi karosszériákhoz ugyanis nem léteztek csereszabatos alkatrészek, míg a tömegtermeléssel készülő európai és amerikai autókhoz igen. Kelemen Móric kritizálta ezt a jelenséget:

„a közönségnek a külföldi áruval szemben táplált sokszor indokolatlan előszeretete” (Kelemen 1929, p. 5.), de súlyosbító tényező volt az *„aránylag csekély vámvédelem”* is.

Kelemen egyébként az autógyárakba beruházott tőkét körülbelül 40 millió pengőre becsüli 1929-ben (Kelemen 1929, p. 5.). Az autógyártással foglalkozó munkások létszámát 2400-ra teszi, de ebben nincsenek benne a karosszéria- és alkatrészgyárak tőkéje és munkásai, amelyek a sajátos magyar autóipari szerkezet miatt jelentős erőt képviseltek. Misura Mihály szerint a Budapesti Járműgyártók Ipartestületének 1933-ban 330 kis- és középiparos tagja volt, akik a válság előtt összesen 4-5 ezer alkalmazottat foglalkoztattak (Misura 1933, p. 50-

²⁵ Más kérdés, hogy ezek üzemben tartása kényszer is volt, hiszen az 1907. évi ipartörvény a közhasznú és közületi járművekre magyar gyártmányok használatát írta elő (Bálint 1986, p. 94.).

²⁶ A budapesti Nagy Géza karosszériái több nemzetközi szépségversenyen is díjat nyertek (Burányi 2006c).

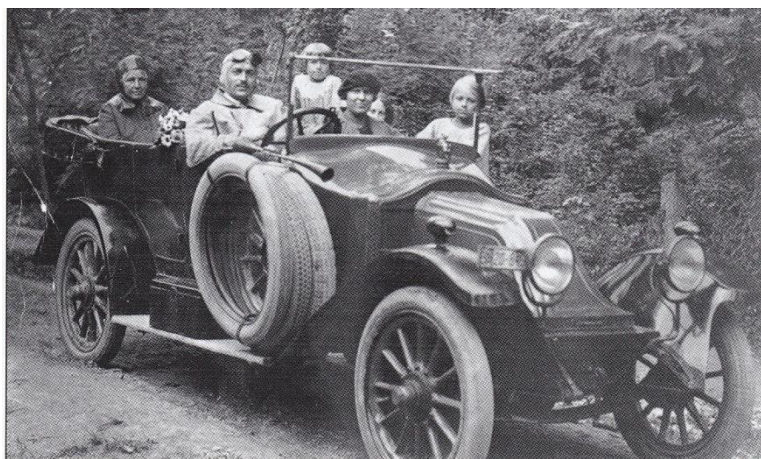
51.). Teleki János szerint a teljes automobilszakmában²⁷ foglalkoztatottak száma 1930-ban 40 ezer körül volt, tehát eltartottakkal együtt 110-120 ezer ember megélhetését biztosította (Teleki 1933, p. 15.).²⁸

5. AZ AUTÓTARTÁS KÖLTSÉGEI

Megkerülhetetlen kérdés, hogy végső soron mennyibe is kerülhetett egy autó a vizsgált időszakban? Fentebb már felmerült a magyar autóipart hátráltató elégtelen vámvédelem. De mekkora mértékű is volt ez a vám? Az állam elősegítette-e az autót vásárlást, vagy éppen ellenkezőleg, magas adókkal sújtotta?

5.1. EGYSZERI KÖLTSÉGEK

Az egyszeri költségek terén a leglényegesebb, és a keresletet a leginkább befolyásoló tényező az automobil ára, és azt ez befolyásoló tényezők. 1923-ban az új automobil árát az alábbi adók terhelték: luxusadó 10%, forgalmi adó 3%, Horthy-akció illeték 1%, behozatali illeték 2%, behozatali kezelési illeték 0,5%, vám kb. 8%, segélyakció adó 2% (Autó 1923a, p.



12. ábra. A Zupka család egy Renault-ban 1925 körül. A magyar karosszériaipar egyik legjelentősebb cégét üzemeltették. (Forrás: Négyesi 2011a, p. 35.)

11.). Az adóterhelés összesen tehát 26,5% volt 1923-ban. Az, hogy hét különböző jogcímen könyvelték el a közterhet, indokolatlan adminisztrációs kötelezettséget rótt az autók kereskedőkre, és növelte a bürokráciát az államigazgatásban is, tehát semmiképpen sem lehet hatékony gyakorlatról beszélni.

Az adóterhelés a húszas évek során növekedett: a luxusadó kulcsa 24 adólóerő feletti kocsinál 15% lett, és csak 1928-ban csökkent a 14 adólóerőn aluli autóknál 5%-ra (Az

²⁷ Ebben benne foglaltatnak az ipari és kereskedelmi alkalmazottak, javítóműhelyek, alkatrészüzemek, garázsok, taxisok, magánsofőrök is.

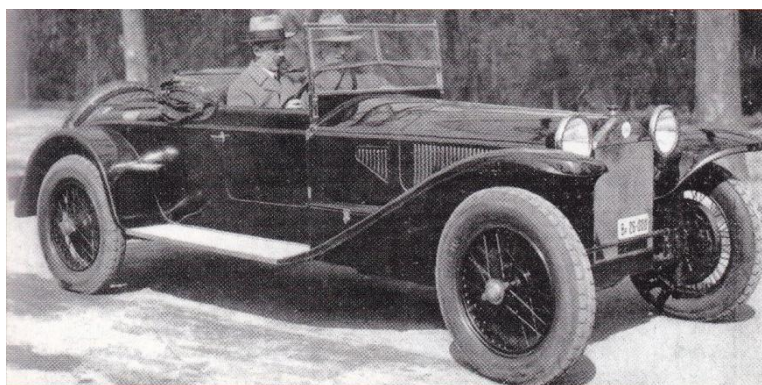
²⁸ Ez a szám egyáltalán nem tekinthető eltúlzottnak, ha tudjuk, hogy 1935-ben a 764 darab budapesti szürketaxit üzemeltető hat vállalatnak 200 ipari munkás, 70 tisztviselő és 1500 gépkocsivezető volt az alkalmazottja (Wagner é. n., p. 197.).

Úrvezető 1928a, p. 47.). Meg kell jegyezni, hogy ugyanekkor az alkatrészeket továbbra is 10% luxusadó (más néven fényűzési adó) terhelte: vonatkozott ez a gumiabroncsra, tükörrre, szélvédőüvegre, hűtődíszre, fűtőkészülékre stb. Az üzemeltetéshez nélkülözhetetlen gumiabroncs forgalmi adóját a válság során még inkább emelték, hogy az állami bevételeket szinten tartsák: 1931-ben a forgalmi adó még 3%, a fényűzési adó már 13% volt. 1932-re a forgalmi adót felváltotta a 7%-os fázisforgalmi adó. 1934-ben pedig következett a 10%-os vegyi fázisforgalmi adó, tehát az adóterhelés 16-ról 23%-ra nőtt (Breuer 1934, p. 8.).

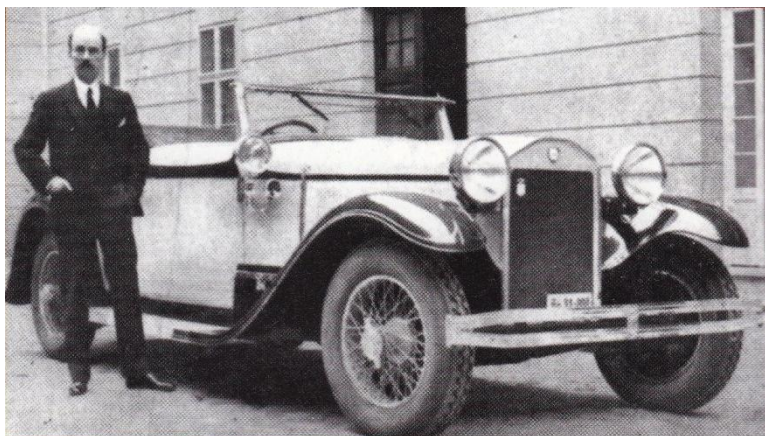
Az autók luxusadóját csak 1937 májusában törölték el véglegesen (Autó 1937g, p. 1.). Kulcsa akkor éppen 10% volt, és mind az új, mind a használt autók eladását terhelte. Ha a fényűzési adót forgalmi adónak tekintjük (lényegében az volt), akkor ki lehet jelteni, hogy az autókat a korszakhoz mérten kiemelkedően magas forgalmi adóterhelésnek tették ki. Bár a luxusadó eltörlése komoly előrelépést jelentett, és leszállította az árakat, a vámteher még mindig jelentős volt. Az autókat ráadásul rendkívül körülményes rendszerben vámozták el: külön számítottak vámot az alvázra és külön a karosszéria. Az alvázak vámtételei a következők voltak: 1-12 mázsa tömeg között 110,2, 12-14 között 96,8, 14-20 között 87, 20-30 között 80,2, 30 mázsa felett pedig 69,6 pengő/mázsa vámot kellett fizetni, és ehhez társult még a karosszéria terhe. Látszik, hogy itt ráadásul a kisebb, tehát olcsóbb autókat büntették nagyobb vámmal. Visegrády számítása szerint tehát 1937-ben egy négyhengeres, négyüléses kisautóra, amelynek a beszerzése ára 1600 pengő volt, 1450 pengő vámot kellett kifizetni. Egy hathengeres, négyüléses autó 2300 pengős árára 2100 pengő vám rakódott (Visegrády 1937, p. 32.). A vámtételeket a kereskedelmi árrésszel együtt végül 1939-ben a hadügyminisztérium nyomására csökkentette a kereskedelmi minisztérium. Az alig titkolt cél az volt, hogy minél több ember vásároljon autót, amit aztán be lehet hívni frontszolgálatra (Ocskay 2010b, p. 25.). Ennek köszönhetően míg 1937-ben egy 25 lóerős Adler Trumpf Juniorért 5200 pengőt kellett fizetni, ugyanez a kocsi 1939-ben már csak 3900 pengőbe került. Ugyanekkor egy 47 lóerős Lancia Aprilia ára 8250 pengőről 6500-ra süllyedt (Déván 1937, 1939).

Mindezek után tehát térjünk rá, milyen összegű beruházást jelentett egy autó megvásárlása. 1928-ban a 35 lóerős amerikai Whippet autókat 6 és 8 ezer pengő közötti áron árulták. Ugyanekkor egy 62 lóerős Graham-Paige 610 nyitott kivitelét 9800, zárt kivitelét 10800 pengőért lehetett megvásárolni (Az Úrvezető 1928d, p. 23.). 1934-ben a piacvezető Fiat márka Balilla (7/25 HP) típusának ára kivitelől függően 3700-5800 pengő, míg a

drágább Ardita (10/45 HP) ára 6900-8100 pengő volt (A Kerék 1934, p. 43.). Teljes piaci körképet nyújt az árakról az V. és a VI. melléklet. Ezek alapján megállapítható, hogy mindkét évben a legnépszerűbb típusok ára 4 és 10 ezer pengő között mozgott. Tízezer pengő felett már kifejezetten luxuskivitelű autókat lehetett megvásárolni, de a 4. táblázatból megállapítható, hogy ekkor már az ide eső, jellemzően 3,6 liter fölötti lökettérfogattal bíró autók száma csökkenő tendenciát mutatott. Ezt a 4-10 ezer pengő közötti sávot alapul vehetjük az évtized elejére is, hiszen az esetleges inflációt ellensúlyozta a forgalmi adók és a vámok csökkentése.



13. ábra. Gróf Bethlen István miniszterelnök 1928-as Lancia Lambdájá. A kétüléses sportkocsi felépítményét az olasz Casaro műhely készítette. (Forrás: Burányi 2006a, p. 19.)



14. ábra. Gróf Bethlen István miniszterelnök már 1930-ban lecserélte autóját egy nagyobb és erősebb Lancia Dilambda modellre. Ennek karosszériáját Nagy Géza gyártotta, és sikerrel szerepelt az 1930-as margitszigeti autós szépségversenyen. (Forrás: Burányi 2006a, p. 22.)

Romsics Ignác (2005, p. 201.) alapján a gyári munkások éves átlagfizetése 1938-ban 1200 pengőt tett ki. A nyomdászoké ugyanekkor 2300, a gépipari dolgozóké 2000 pengő volt. Egy kisautó megvásárlása tehát egy átlagos gyári munkás legalább háromévi, de még egy jól fizetett nyomdásznak is legalább kétévi fizetését emésztette volna fel. A mai családi autóknak megfelelő méretű kocsikért pedig egy gyári munkásnak legalább öt évet kellett volna dolgoznia. Már ebből is látható, hogy az ipari munkásság számára gyakorlatilag elérhetetlen volt

egy autó megvásárlása a korszakban. És ha ehhez hozzávesszük, hogy az ország zömét kitevő mezőgazdasági népesség ekkor lényegesen rosszabb jövedelmi viszonyok között élt, nyilvánvalóvá válik, hogy az autózás Magyarországon úri kiváltságnak minősült.

Az adóstatisztika szerint Magyarországon 1937-ben csupán 10.871, és 1939-ben is csak 15.374 jövedelemadó-köteles magánszemély volt, akinek az éves jövedelme meghaladta a tízezer pengőt (Bojkó 1997, p. 138.).²⁹ Vagyis igen kevesen voltak azok, akik egy évinél kevesebb jövedelmükből meg tudtak vásárolni egy automobilt. Ez már önmagában magyarázatot ad arra, hogy miért nem terjedtek el jobban a személyautók a korszak végéig.

5.2. ÁLLANDÓ KÖLTSÉGEK

Az automobil megvásárlása után azt folyamatosan üzemeltetni, karbantartani is jelentős anyagi vonzattal jár. A benzin és az alkatrészek, javítási költségek fedezésén túl azonban további közterhekkkel is számolni kell. Magyarországon az 1928. évi VI. törvénycikk rendelkezett először a közúti gépjárművek közúti célokra való megadóztatásáról (Schimanek é. n., p. 25.). Azelőtt ilyen adónem nem létezett. A kiszámítás alapja a gépkocsi adólóerő szerinti besorolása volt, a díjtételeket a Kereskedelmi Minisztérium 63000/1928. számú rendelete tartalmazta. Az adólóerő megállapítása az alábbi képlet alapján történt:

$$\frac{\text{hengerek száma} \times \text{hengerfurat centiméterben}^2}{20}$$

A 67564/1928. számú rendelet azonban már olyan táblázatokat alkalmazott, ahol a fenti eredményt még módosította a motor furat-löket aránya is. Az adólóerő kiszámítása tehát kifejezetten bonyolult és körülményes művelet volt. A rendelet progresszív adómértéket határozott meg: minél magasabb adó kategóriába esett egy autó, annál többet kellett fizetni utána lóerőnként: magánautóknál a 10. lóerőig 15, a 11-16. lóerő között 23, a 17. lóerőtől pedig 30 pengő volt az éves tarifa. Így egy Magomobil után 120, egy Magosix után 219, egy Fiat 509 után 90, egy Austro-Daimler ADV után pedig 468 pengő közúti adót kellett leróni évente. A bérautóknál, taxiknál magasabb összeget állapítottak, révén ezek többet veszik igénybe a közutakat: egy Magomobilnál 190,4, egy Magosixnál 309,4 pengőt kellett fizetni.

A taxik magasabb adója központi jelentőségű. A Magomobilnál öt év alatt közel ezer pengő jövedelem-elvonást jelent, mivel nem vették figyelembe az amortizációt. Ráadásul az

²⁹ Mindazonáltal Bojkó Béla nem győzi kiemelni, milyen nagymértékű volt az adóalap- és jövedelem-elvitkolás a korszakban, így ezekre a statisztikákra csak hozzávetőlegesen lehet alapozni: „az adóbevallások túlnyomó része a GYOSZ szerint sem felelt meg a tényleges állapotoknak” (Bojkó 1997, p. 135.). De az arányok mindenképpen figyelemre méltóak, és híven jelzik az egyenlőtlen jövedelem-eloszlást a korabeli Magyarországon.

autóadó a kisebb keresetűeket biztosan elriasztotta attól, hogy akár egy használt kocsit megvegyenek, a csökkenő kereslet pedig csökkentette a piaci árakat. A két hatás összeadódása bizonyosan oda vezetett, hogy a taxisok elhalasztották az új kocsik megvásárlását, ami a magyar autógyárak számára katasztrofális következménnyel járt, hiszen tudjuk, hogy kibocsátásuk túlnyomó részét a taxivállalatok szívták fel, és a kiesést képtelenek voltak exporttal pótolni. Így az autóadó bevezetése a gazdasági válság hatásait még inkább súlyosbította.

Az I. melléklet alapján nagyjából kiszámítható, hogy a személykocsik 30%-a után 15-150 pengő közötti adót fizettek 1928-ban, 62%-a után 173-408 pengőt, 7%-uk után 438-708 pengőt, és csak fél százalékuk esett a legmagasabb, 708-1308 pengős kategóriába.³⁰ A begyűrűző válság folytán jelentős adóhátralékok halmozódtak fel, és megindult az autók számának csökkenése, amit a kortársak nem kis részt a folyamatosan emelkedő adóterhelésnek tudtak be. Ennek orvoslására 1934. július 1-jén dr. Fabinyi Tihamér kereskedelmi miniszter kezdeményezésére az az évre tervezett 4,2 millió pengő járműadóból 1,5 milliót elengedtek, és ugyanígy jártak el a 14 adólóerőn aluli kocsik, valamint a gumibroncsok („pneumatikok”) fényűzési adójával is, ami további 200-300 ezer pengő könnyítést jelentett (Maléter 1935, p. 26.). Ezzel gyakorlatilag a kormányzat is elismerte a túladóztatás tényét.

A gépjárműadó reformja eltörölte az adólóerő szerinti meghatározást, a következő évtől már a hengerűrtartalom szerint vetették ki a közterhet.³¹ Az 1935. és 1941. évi díjtételeket a VII. melléklet tartalmazza. Az V. mellékletből is látszik, hogy a tételeket már 1937 táján még egyszer csökkentették a 3000 köbcentiméter feletti autóknál, viszont 1936-ban ezek csak a személykocsik 14%-át tették ki. A hatliteresnél nagyobb motorú autók, melyeknél a legnagyobb mértékű, 260-560 pengős volt a mérséklés, már csak egy ezrelékkel képviseltették magukat az állományban, tehát ez inkább jelképes lépés volt.³²

³⁰ A százalékok csak körülbelül pontosak, hiszen a taxik gyakran átcsúsztak a magasabb tarifába.

³¹ Ez burkoltan az európai (a hazai piac sajátosságaiból fakadóan főleg a német és olasz) márkákat részesítette előnyben. Ezek nagyobb fajlagos teljesítménnyel, kisebb motorral bírtak, mint a méreletes, de relatíve gyengébb és olcsóbb amerikai autók, melyeket az új adószisztema büntetett.

³² És ne felejtsük el, hogy a gépkocsi továbbra is beszámított az általános vagyonszállítási-alapba. A vagyonszállítási elterjedt és még a jövedelemelvonásnál is nagyobb volumenű volt a korszakban (Bojkó 1997), de egy autót viszonylag nehéz volt elvonni.

1935-ben viszont már a személyautók 48%-a maximum évi 100 pengő adót fizetett, ami kétségtelenül hatalmas csökkentés volt a korábbi kivetéshez képest. Érdemes megjegyezni, hogy ekkortól vett új lendületet az autópark bővülése is.

Az autótartást a közvetett adók mellett még hatósági rendelkezések is nehezítették. 1929-ben határozott a kormány a szeszkeverési kényszerről. Ezzel a magyar szeszipart kívánták támogatni, és csökkenteni a gazdaság függését a kőolaj-importtól. A rendelkezés értelmében minden nehézbenzint csak 20% víztelenített szesz hozzáadásával lehetett üzemanyagként felhasználni. Csakhogy egy mázsa benzin ekkor 45,6 pengőbe került, a szesz átvételi árát viszont 87,5 pengőben határozták meg. A keverés után létrejött motalkó (motor-alkohol) eladási ára így 54 pengőre nőtt (Maléter 1935, p. 22.). A 23%-os költségnövekedést pedig még tetézte, hogy a keverék fűtőértéke 10%-kal kisebb lett, mint a rendes benziné, vagyis az autók még többet is fogyasztottak belőle.

A benzinköltséget tovább súlyosbította, hogy 1931-től a könnyűbenzin fogyasztási adóját mázsánként 20,8 pengőről 32-re emelték. A nehézbenzinnél 11,2-ről 13-ra, a kenőolajnál 13,6-ről 35 pengőre nőtt a terhelés (Maléter 1935, p. 20.; Breuer 1934, p. 8.)! A drasztikus növekedésnek köszönhetően annak ellenére nőtték a kincstár bevételei, hogy az ásványolaj-fogyasztás jelentősen visszaesett az országban. 1931-et 100-nak véve, 1933-ban a motalkó-fogyasztás csak 89 volt, a kincstár bevételei viszont 102-re nőtték utána. A kenőolajnál 76-ra esett a fogyasztás, az adóbevétel viszont 195 lett 1933-ban az 1931-es bázishoz képest (Maléter 1935, p. 27-28).

Gróf Teleki János (1933, p. 19.) közlése szerint az állam útfenntartásra fordított összes kiadása 21.101.070 pengő volt az 1929/1930. költségvetési évben. Ugyanakkor 1931/1932-ben az autózásból származó össze bevétel – beleértve a közúti adót, a forgalmi adókat és a vámokat – elérte a 21.684.337 pengőt. Látszik tehát, hogy még a válság közepette is több bevétel keletkezett az autóforgalomból, mint amennyit az állam a közutakra költött. A túladóztatás akkor válik nyilvánvalóvá, ha tudjuk, hogy a Kereskedelmi Minisztérium saját adatai szerint az ország összforgalmának csupán 1,8%-a zajlott autón, emellett viszont 14,5%-a szekéren, de utóbbit egyáltalán nem adóztatták (Teleki 1933, p. 19.).

Breuer szintén körülbelül 22 millió pengő adóterheléssel számolt 1931-re. Mindent beleértve egy gépjárműre átlagosan 1300 pengő éves közteher vetült (Breuer 1934, p. 7.). Ez 1208 svájci franknak felel meg. Ugyanekkor Csehszlovákiában 933, Svájcban 867,

Ausztriában 678, Olaszországban 797 frank volt az éves adó mértéke, vagyis a magyar érték kiugróan magasnak számított.³³ Schimanek Emil az 1930/1931. évi költségvetési bevételek alapján az egy autóra eső adóbevételt 1000-1200 pengőre becsüli (Schimanek 1933, p. 11.).



15. ábra. Sennyei Vera művésznő Mercedes-Benz 170 Cabriolet autóval 1937-ben. A Mercedes-Benz legkisebb típusának alapára 5180 pengő volt ekkor, de a képen látható vászontetős modell ennél jóval többbe kerülhetett. (Forrás: Burányi 2006f, p. 16.)

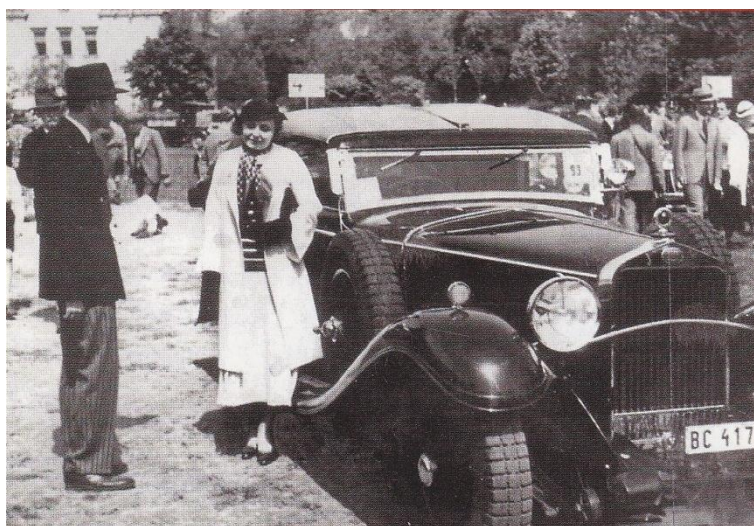
Maléter Jenő az 1933-as évben egy 1640 cm³-es, 18 ezer kilométert futó Magotax teljes adóterhelésére motalkó üzemmel évi 1834, könnyűbenzin üzemmel évi 2040 pengőt számol (Maléter 1935, p. 14.). Ezt a meglehetősen magas adatot viszont fenntartással kell kezelni. Először is: 17 liter/100 km átlagfogyasztással számol, ami túlzás egy ekkora motorú autótól. A hasonló, korszerű típusok ekkor 11-12 litert fogyasztottak 100 km-en.³⁴ Breuer (1934, p.

13.) 2,5 literes hengerűrtartalomra ad meg 18 literes fogyasztást, így Maléter becslése nem tűnik alaposnak. 48 pengőt számít fel olajilletéknek, ami 137 kilós éves fogyasztásnak felel meg, ez pedig szintén abnormálisan magas. Köztehernek számolja a 400 pengős biztosítás díját is, amelyet viszont nem volt kötelező megkötni 1933-ban. A 150 pengős közúti adó, a 200 pengős vagyonadó és a 80 pengős sorompóvám viszont megfelel a valóságnak. Utóbbiról eddig nem esett szó. A sorompóvámot, vagy kövezetvámot a városok törvényhatósága vethette ki. Ezt a városhatár átlépésekor kellett megfizetni minden alkalommal, vagy havi átalányként. Mértéke változó volt, 80 fillértől 2 pengőig terjedt per alkalom (Maléter 1935, p. 23.). Ha feltesszük, hogy Maléter autója Budapesten és agglomerációjában közlekedett, teljesen hihető az évi 80 pengős költség.

³³ Maléter ugyanekkor 25,5 millió kincstári bevétellel számol, ami túlzás. Az egy gépkocsira jutó átlagos terhelésre 1474 pengőt ad meg, ami nagyságrendileg megfelel Breuer számításának (Maléter 1935, p. 29.).

³⁴ Persze a Magotax 1933-ban már nem volt a legkorszerűbb.

Visegrády József közöl összefoglaló költségvetést az autótartásról. Ebben már minden benne foglaltatik, nem csupán az adó és az adóhoz hasonló kiadások. Ez alapján 1937-ben egy 4000 pengő értékű, 10 liter/100 km fogyasztású autó üzemben tartása 12 ezer km éves futásteljesítmény mellett 2861 pengőt emészt fel (Visegrády 1937, p. 37.). Ebbe azonban már beleszámít 933 pengő amortizációt is, valamint 300 pengőt garázsra és kocsimosásra. 200 pengő, mint a vételár elmaradt kamatjövedelme jelenik meg, ami fiktív költség. Ha feltesszük, hogy az amortizációt a tulajdonos a vételárban már kifizette, illetve megoldja a garázsírozást és az autómosást, akkor a szigorúan üzemeltetésre fordított összegre már csak 1428 pengő marad fenn. Ez persze még mindig igen borsos összeg, figyelembe véve a korabeli jövedelmi viszonyokat.



16. ábra. Nagy Géza autótervező Edelsheim Gyulai grófnővel beszélget az 1934-es Concours d'Élégance-on. Mellettük egyedi építésű Delage. A francia luxusmárkát a húszas években Reiman Gyula forgalmazta Magyarországon, de a harmincas években a német és olasz típusok előretörése miatt kiszorult a piacról. (Forrás: Burányi 2006e, p. 17.)

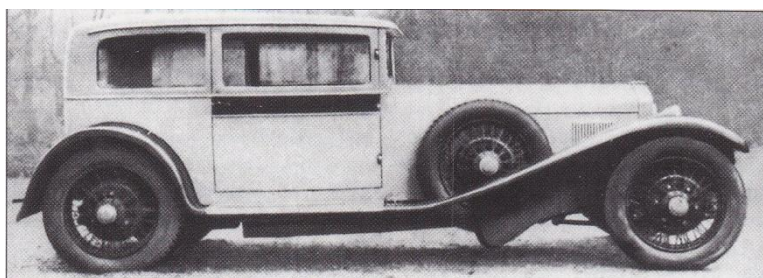
Hasonló számítást találunk Kovács Ferencnél is. Ő egy 2,5 éves 1,2 literes, négyszemélyes kisautó üzemeltetéséről közöl pontos feljegyzéseket (Kovács 1937, p. 21.). 50 ezer kilométeres futásteljesítmény mellett összesen 7951 pengő költséget számol. Az autó vételára 4500 pengő volt, maradványértéke szakértői becslés alapján 2300 pengő. Különleges

felszerelésekre (pl. ülэшuzat, hűtővédő, koffertartó) 300 pengőt fizetett ki. A kocsimosás munkadíja 300, a garázs rezsije 240 pengő volt 2,5 év alatt. A karbantartás és javítás 822 pengőt emésztett fel. Az autó adója 150 pengő volt (60/év), biztosítása 750 pengő (300/év). A kövezetvám 480 pengőt tesz ki, mert a Budapest környékén üzemelő autó az alkalmankénti 54 filléres díj helyett 16 pengő havi átalányt fizetett a fővárosnak. Az autó átlagfogyasztása 10,5 liter motalkó 100 km-re, a teljes üzemanyagköltség 2152 pengő, illetve 317 pengő a kenőolajért. Egyéb vegyes költségként (térkép, borraivaló, rendőri büntetés) 240 pengő merült fel. Mindent egybevetve, az éves üzemben tartás így 3180,4 pengőre jön ki, vagyis 16 fillér egy kilométerre vetítve. Visegrády fenti példájában 24 fillér/km jön ki, a nagy eltérésnek két

oka van: ő jelentősebb értékvesztéssel számol, illetve a kisebb futásteljesítmény miatt kevésbé oszlanak meg a fix költségek (pl. adó, biztosítás).

A fajlagos költségek a rákövetkező években már csak növekedtek, hiszen már 1939. szeptember 3-án korlátozták a motorkó árusítását, jegyrendszert vezettek be (Bálint 1986, p. 102.). Ekkortól a magánautók 1 literes hengerűrtartalomig havi 50, 1,5 literig 70, 2 literig 80, afölött 100 liter motorkót vételezhettek. Ez az éves futásteljesítményt a fenti fogyasztási adatokat figyelembe véve még a kisautóknál is évi hatezer kilométerre korlátozta. A szabályozás már 1940. januárjában szigorodott, ekkortól 1 literig 30, 2 literig 45, 2 liter felett 60 liter üzemanyagot lehetett vételezni havonta. Ez a szabályozás maradt érvényben 1941-ben is, de ekkor már a taxik közlekedését is korlátozták: a bérfuvarosok 120, 180 vagy 240 liter üzemanyagot vehettek fel (Schreiber 1941, p. 276.).

5.3. AZ AUTÓZÁS KÖLTSÉGEINEK HATÁSA A JÁRMŰÁLLOMÁNYRA



17. ábra. Delmár Walterné 1929-es Steyr sportkupéja. Karosszéria: Nagy Géza. A kocs alacsony építése megfelelt az aktuális divatirányzatnak. Ez azonban sokkal inkább volt köszönhető Nagy Géza kiemelkedő tehetségének, semmint az autóipar általános fejlődésének. A kis karosszériaüzemek egyedi luxuszígyényeket inkább ki tudtak elégíteni, mint a hazai cégek megrendeléseit. Ehhez hiányzott az infrastruktúra és a modern berendezések. (Forrás: Burányi 2006d, p. 17.)

A statisztikákból látható, hogy az autóállomány szaporulata a húszas évek második felében felgyorsul, majd 1930-ban megtorpan, és csökkenésbe fordul át. Ez nem csak a gazdasági válsággal esik egybe, hanem az új közúti adó bevezetésével is. Fentebb láthattuk, hogy a nagy összegű

gépjárműadó mellett 1931-től a forgalmi adó, ásványolaj-adó is drasztikusan emelkedik. Az üzemeltetési költségek meredeken nőnek, míg a lakosság jövedelme csökken. Kijelenthető tehát, hogy az automobilizmust a kincstár adópolitikája súlyosan visszavetette. Nemzetközi viszonylatban is igen magas volt az autók üzemben tartásának költsége.

Az adóváltozások mellett az iparpolitika is sújtotta az autózást: a motorkókényszer miatt a magyar szeszipar támogatását a gépkocsi-tulajdonosokra terhelték. A szesziparban megőrzött munkahelyek így végső soron az autóiparban okoztak munkanélküliséget. Egyre többen kényszerültek ugyanis arra, hogy leállítsák és a forgalomból kivonják autóikat. Ezzel nemcsak az emelkedő benzinköltségtől szabadultak meg, de a közúti adó fizetése alól is

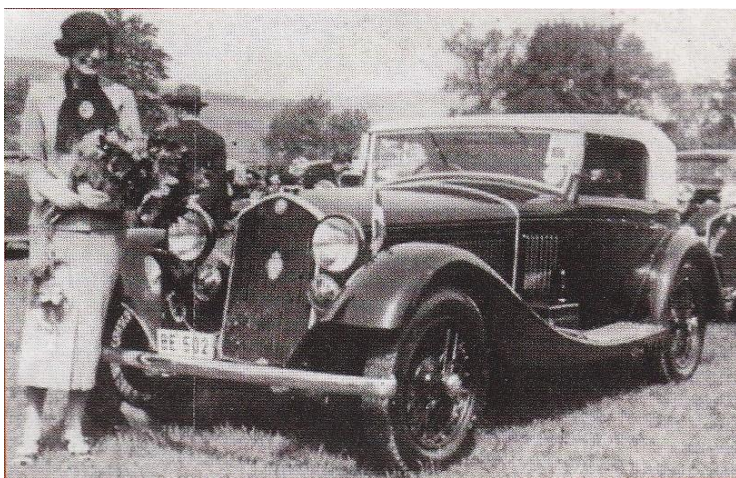
mentesültek. A korabeli szakirodalomban egyetértés mutatkozik arra vonatkozólag, hogy a túladóztatás következtében csökkent az autóállomány:

„...az általános közgazdasági helyzeten kívül az automobilizmust sújtó közterhek, valamint egyéb megterhelések állandó növekedése is jelentősen hozzájárult a kedvezőtlennek mondható állapot előidézéséhez.” (Maléter 1935, p. 8.)

„...de különösen súlyos helyzetet teremtett a gépjármű agyonadóztatása, amely a magyar gépjárműforgalom végromlásához vezetett.” (Breuer 1934, p. 3.)

Arról, hogy végül is hány autót is állítottak le ideiglenesen vagy véglegesen, eléggé pontos számok maradtak fenn. Csak 1932-ben 4519 személy- és 1115 teherjárművet vontak ki a forgalomból, miközben az új üzembevételek száma 223 és 58 volt (Orphanides 1933, p. 46.). Maléter a jelenséget még drasztikusabban írja le:

„Az így forgalmon kívül helyezett gépkocsik számát a hazai automobilkereskedők 7000-re teszik.” (Maléter 1935, p. 8-10.)



18. ábra. Ifj. Horthy Miklós Alfa Romeo sportautója 1934-ben. A Castagna karosszériás kocsival részt vett az Concours d'Élégance szépségversenyen, amit az Ügetőn rendeztek meg. (Forrás: Burány 2006e, p. 17.)

Vagyis az ország autóállományának egyharmadát érintette részleges vagy végleges kivonás. Ezeknek az autóknak a jó része nem is tért vissza az utakra, több okból. Az autópiacon befagyása miatt a kocsik értékesítése szinte lehetetlenné vált. Pontosan a magas adóterhek a használtautókat még inkább sújtották, hiszen ezeknek a

vevőkörre még inkább költségérzékeny volt. A leállított autók megfelelő karbantartására azonban ugyanúgy nem maradt pénzük a tulajdonosoknak, ahogy az üzemben tartásukra sem. Előfordult az is, hogy a gépkocsi után már jelentősebb adóhátralék halmozódott fel, amire kamatot is számítottak. Ennek kiegyenlítését úgy oldották meg, hogy az autó egyes alkatrészeit értékesítették, vagy akár teljes egészében elbontották. Ezzel a nemzeti gépvagyont egy jelentős része megsemmisült. Arra, hogy a régebbi autókat nem állították újra

forgalomba, valamelyest bizonyítékot szolgáltat a negyedik táblázat is, amely kimutatja, hogy az 1934 utáni bővülés pontosabban abban a kategóriában következett be (a 1,5 liter hengerűrtartalom alatti, kis- és alsóközép-kategóriás autóknál), amelyen 1930-ban még abszolút kisebbségben voltak (lásd a 4. táblázatot).

6. A KERESKEDŐK

6.1. AZ AUTÓKERESKEDELEM KEZDETEI

Az I. világháború előtti időszakban a kereskedőcégekről is viszonylag kevés információ érhető el. A magyar autógyárak főleg vállalati megrendelésekre vagy állami tenderekre dolgoztak. Valószínűleg az első automobilmek sem kereskedőkön át, hanem közvetlen megrendelésekkel, magánimport útján érkeztek az országba a XIX. század végén. Az első magyar autókereskedőnek a Velodrom Téli és Nyári Kerékpáriskola Vállalat tekinthető (Budapest, VI. kerület, Városligeti fasor 42.), melynek Fényi Béla volt igazgatója (Lindner 1930, p. 16.; Zsuppán 1994, p. 22.). 1900-ban ez a cég szerezte be a Magyar Királyi Posta számára az első húsz Peugeot márkájú, háromkerékű kézbesítőkocsit. Egyúttal a francia cég hivatalos hazai importőre is lett (Ocskay 2011, p. 24.). Itt kell megjegyezni, hogy a Peugeot 1882 óta biciklik gyártásával is foglalkozott. Valószínű tehát, hogy a Velodrom először a kerékpárok miatt került kapcsolatba a francia céggel, vagyis nem az autó, mint újítás volt itt a fő motívum, hanem az üzleti viszony kibővítése a Peugeot-val.

Az autókereskedelem a XX. század hajnalán még gyerekcipőben járt. 1901-ben rendezték meg a Tattersallban az I. Magyar Automobilkiállítást (Lindner 1930, p. 21.). Ezen már ugyan 23 kiállító vett részt, de felük Bécsből érkezett. Inkább az osztrákok voltak azok, akik autókat akartak eladni, a magyar résztvevők közül sokan csak alkatrészeket, kiegészítőket árultak. Fényi Béla és Velodrom többfajta Peugeot gépkocsival jelent meg. Holcz József francia Darracq 8 HP és Ruxel 2,25 HP autókat állított ki. Csáky Róbert francia DeDion-Bouton és német Cudell autóval vett részt. A csupán 20 éves Herskovits Ignác is francia autókkal szerepelt, de például Bárdi József ekkor még csak alkatrészeket árult. A II. Magyar Automobilkiállításra csak 1905-ben került sor. Ekkor viszont már 69 kiállító vett részt a rendezvényen (Lindner 1930, p. 30.)

1907-ben a fiatal Herskovits Ignác a bécsi pénzember, Weidmann Zsigmond³⁵ segítségével nyitotta meg autókereskedését a Semmelweis utca 9. szám alatt (Négyesi 2006b, p. 26.). A Fiat és Laurin & Klement márkák képviselőjére szerződött, de csak utóbbival ért el sikereket (!), így a Fiat árusításával felhagyott. A Laurin & Klement vezérképviselő több évtizedig sikeresen működött. 1924-ben már reprezentatív autószalon üzemeltetett az Andrássy út 10.-ben (Déván 1924, p. 166.). A cég végül a harmincas évek elején ment csődbe.

A Fiat 1911-ben tért vissza Magyarországra. Urbán Zsigmond közreműködésével megállapodás született az Austro-Fiat³⁶ és a Ganz és Társa Danubius vállalat között új teherautógyár létesítésére (Négyesi 2006b, p. 26.). Az üzemet a Fehérvári út 100. szám alatt állították fel, a korábbi Schember és Fiai Mérleggyár helyén (Zsuppán 1994, p. 157.). 1916-ban kezdte meg a termelést, közben párhuzamosan folyt a Fiat személyautók importja is. A magyar Ganz-Fiat teherkocsik gyártása ugyan 1924-ben leállt, de a kereskedelmi tevékenység megmaradt. Bemutatótermük a Szabadság tér 18.-ban volt (Burányi 2007a, p. 9.), majd 1926-ban átköltözött a Váci utca 12.-be. Ugyanebben az évben a cégben többségi tulajdont szerzett a Latin-Magyar Kereskedelmi Bank Rt., az alapító Urbán Zsigmond elhagyta vállalatát. A Magyar Fiat Automobil Rt. végül 1931-ben csődbe ment.

Szintén az úttörők közé tartozott Hahn Arthur. Ő Frey Ede és Neufeld József társaságában jegyeztette be cégét (Hahn Arthur és Társai) 1910-ben. Eleinte az amerikai Case mezőgazdasági gépeket árulták, de hamarosan felvették a Ford személy- és teherautókat, valamint a Fordson traktorokat is termékeik közé (Négyesi 2011b, p. 15.).³⁷ A Hahn Arthur és Társa kifejezetten sikeres cég volt, köszönhetően a széles termékskálának. A Ford mellett továbbra is árultak mezőgazdasági gépeket, illetve rövid ideig a francia Grégoire kisautókat. Az I. világháború utáni költöztek át az Üllői út 52/B-ből a hatalmas, XI. kerületi Csóka utca 7.-ben felépített főhadiszállásra. 1928-ban már a Frigidaire hűtőgépeket is forgalmazták (Az

³⁵ Más forrás szerint a pénzügyi támogató neve Weidmann Frigyes volt (Lindner 1930).

³⁶ A torinói székhelyű Fiat osztrák leányvállalata.

³⁷ Bárdi József a Fordot már 1908-ban bemutatta a III. Budapesti Nemzetközi Autókiállításon, de az amerikai kocsiknak nem volt kedvező a fogadtatásuk. A Ford termékei olcsók és igénytelenek voltak, főképpen a kifinomult európai autókkal összehasonlítva.

Úrvezető 1928c, p. 43.).³⁸ A Hahn Arthur és Társa megszakítás nélkül működött 1949 őszéig, az államosításig. A Csóka utcai telepre 1950 nyarán költözött be a Járműfejlesztési Intézet.

A magyar autókereskedelem legnagyobb alakjai közé tartozott Reiman Gyula. Édesapja a Fonciere biztosítótársaság magyar központjának vezetője volt, és eleinte ő is a pénzügyi szektorban helyezkedett el: a Pesti Magyar Kereskedelmi Bankban és a Belvárosi Takarékpénztárban dolgozott (Négyesi 2006a, p. 18.). 1900-ban a Magyar Automobil Club alapító titkára, majd 1918-tól a Magyar Automobilkereskedők Országos Egyesületének első elnöke 1926-ig. 1908-ban alapította első cégét Helios Automobil Forgalmi Vállalat Rt. néven, a budapesti Bálvány utca 12. alatt.³⁹ Kezdetben a francia Lorraine-Dietrich autókat forgalmazta, de 1911-ben már az Opel, Overland, Renault és Büssing márkák vezérképviselőt látta el (Négyesi 2007b, p. 15.). A cég 1911-ben vette fel a Hazai Automobil Rt. nevet. 1913-ban már díszes bemutatótermet nyitnak az Andrássy út 8.-ban. 1916-ban Reiman Gyula kivált a cégből, melynek végét az 1918. év jelentette: felvásárolta a Király Automobil Rt.

Reiman 1913-ban önálló vállalatot alapított a mind népszerűbb Renault autók forgalmazására. Társai Bárdi József, Pallavicini György örgróf és Zichy Béla Rezső gróf voltak. 1914-ben a cég neve Royal Automobile Garage-ról Magyar Renault Automobil Kereskedelmi Rt.-re változott. Bemutatótermet nyitottak az ötödik kerületi Gizella téren,⁴⁰ javítóműhelyüket a VI. kerület, Lehel utca 25. szám alatt rendezték be (ezt Bárdi József működtette). A Renault képviselet szintén csak az 1949-es államosításkor szűnt meg. Reiman Gyula 1933-as halála után fia, Andor vezette tovább.

Az I. világháború alatt a kereskedelem szünetelt. A cégek alkatrész-eladásból és autójavításból tartották fenn magukat. A fentiek csak a legjelentősebb képviseletek voltak, ezeken kívül még számos vállalkozás próbálkozott sokféle autómárka meghonosításával.

6.2. A HÚSZAS ÉVEK: KORLÁTOZÁS, MAJD FEJLŐDÉS

³⁸ Érdemes megjegyezni, hogy ekkor a Frigidaire a General Motors divíziója volt, amely az amerikai autópiacon a Ford Motor Company elsősorú riválisának számított. Magyarországon mégis ugyanaz a cég forgalmazta a két mamutvállalat egyes termékeit.

³⁹ Ma Október 6. utca.

⁴⁰ Ma Vörösmarty tér.

Az ország közállapotainak normalizálódásával, körülbelül 1920-tól indult újra az autókereskedelem. A gépkocsik száma azonban csak lassan emelkedett. Ennek legfőbb oka az adminisztratív korlátozásokban rejlett. Az ország pénzügyi helyzete ugyanis igencsak aggasztó volt. A jóvátételi kötelezettség miatt nem engedélyezték a szabad valutakereskedelmet, illetve az importot is korlátozták, hogy a pénzügyi egyensúlyt fenn lehessen tartani. Mindez súlyos következménnyel járt a gépkocsi-kereskedőkre nézve.

1922 második felében a Kereskedelmi Minisztérium az autóbehozatalt teljesen be akarta szüntetni. A MAKOE heves tiltakozására végül a karosszéria nélküli járóképes alvázak importját részlegesen engedélyezték. Csakhogy a Devizaközpont ahhoz sem folyósított elegendő devizát, hogy a kereskedők legalább a már engedélyezett és megrendelt autókat kifizessék. A kialakult kellemetlen helyzetre hivatkozva aztán a Pénzügyminisztérium újfent meg akarta tiltani az importot (Autó 1923k, p. 13.).

1923 márciusában az Autó folyóirat arról adott hírt, hogy a MAKOE, a KMAC és a Kereskedelmi Minisztérium közös értekezletet tartott a kereskedelem rendezésére (Autó 1923b, p. 12-13.). Itt Reiman Gyula, a MAKOE elnöke elmondta, hogy 46 cég foglalkozik Magyarországon autókereskedelemmel, akik jelen állás szerint több embert foglalkoztatnak, mint a teljes hazai karosszériagyártás. Emiatt hibás az a gyakorlat, hogy csak alvázak behozatalát engedélyezik, kényszerítve ezzel a kereskedőket, hogy itthon rendeljenek felépítményt. A magyar karosszériaiparosok ugyanis lassan dolgoznak a nyersanyaghiány miatt, és ezért a kereskedő egy-egy autóba fektetett tőkéje akár háromnegyed évig is le van kötve.⁴¹ Bárdi József kifogásolta, hogy Európában Törökországon kívül Magyarországon volt a legkevesebb automobil.⁴² Frey Ede kereskedő a kereseti viszonyokra panaszkodott:

„Az automobilkereskedő befektetett pénzét csupán három-négy hónap alatt forgathatja meg tíz-tizenöt százalék haszonnal, amelyből alkalmazottait is fizeti.” (Autó 1923b, p. 13.)

A feltételekben viszont nem állt be változás. A pénzügyminiszter a KM automobilosztályának javaslatára összesen 30 autó és 60 járóképes alváz behozatalát

⁴¹ Ráadásul a kisüzemi gyártás drága volt, és nem tudtak nagyobb sorozatokat előállítani. Ehhez sem az eszközállomány, sem elegendő megrendelés nem volt biztosítva – részint éppen a kereskedelmi korlátozások miatt.

⁴² Arra azonban nem tért ki, hogy ez abszolút értékben értendő, vagy a lakosság számához viszonyítva.

engedélyezte 1923 harmadik negyedévére (Autó 1923s, p. 51.). A kereskedők el voltak keseredve, ugyanis a kontingens nem fedezte a keresletet, így jövedelemtől estek el. Egy 1923. novemberi újságcikk szerint arra az évre összesen 270 automobil importját engedélyezték, míg a magyar gyártás maximum 250 darabot tehet ki, tehát a szaporulat körülbelül 500 autó, mínusz amiket amortizáció miatt kivontak a forgalomból (Autó 1923q, p. 10.). Az újság lemondóan ír az automobilizmus jövőjéről:

„Eszerint 10 év alatt a legjobb esetben legfeljebb 3-5000 autóval szaporodhatnék a magyarországi autók száma, s így kb. 200 év volna szükséges ahhoz, hogy megközelítsük arányosan Franciaország autóállományát.” (Autó 1923q, p. 10.)

A cikk még kitér arra, hogy Franciaországba vámmentesen lehet autókat importálni, és ennek ellenére Európa vezető autógyártó államáról van szó, tehát a magyar védővámok rendszere alapos felülvizsgálatra szorul. Időzzünk el azonban egy kicsit a számadatoknál. Lindner Ernőtől (1930, p. 38.) tudjuk, hogy 1923-ban mindössze 147 személyautó és 26 teherkocsi készült itthon. Tehát a 270-es importkontingenssel együtt is jó, ha 400-zal bővíthetett az állomány (mínusz amortizáció). Ehhez képest az 1. táblázatban 736-tal több személyautót látunk 1923 végén, mind 1922-ben. Tehát az újság vagy az importkontingens esetében is téved, vagy más csatornákon bővült az autóállomány. Feltételezhető, hogy magánimport révén elégitették ki azt a keresletet, amit a vállalkozók nem tudtak kielégíteni. Illetve felmerül a kérdés: a hiányzó devizát be lehetett-e szerezni a hivatalos forrásokon kívül? Ezek a problémák további vizsgálatok alapját képezhetik.

A Kereskedelmi Minisztérium korlátozása csak 1925-ben szűnt meg (Lindner 1930, p. 53.). Innentől az autóállomány szaporodása rögvest a kétszeresére-háromszorosára ugrott a megelőző évekhez képest, és csak 1930-ban torpant meg. A bővülő piac egyre modernebb pénzügyi konstrukciókkal működött: 1927-től lehetővé vált hitelre vásárolni, eleinte 12, majd 18 és 24 hónapos futamidővel. Az autókereskedők többsége használt kocsik értékesítésével is foglalkozott, ezek egy részéhez beszámítás útján jutottak hozzá. A kicsiny piacra jutó számos vállalkozó rivalizálása miatt azonban túl magas áron kellett a régi kocsikat beszámítani az új árába, így ezeken hasznót alig realizáltak.

Minden nehézség ellenére, igen sokan próbálkoztak autók eladásával a húszas években. Déván István (1924) 38 különböző vezérképviseletet sorol fel az 1924. évben. Jellemzően egy cég több márka képviselőjét is ellátta, így volt biztosítható csak a megfelelő

forgalom. A kisebbek kivételével az összes cég fenntartott javítóműhelyt is. A vállalkozók jelentős része megfelelő tőke hiányában hamar csődöt jelentettek. Steinitz Ernő például 1923-ban vált ki a Király Automobilt Rt.-ből, és megkezdte az olasz Alfa Romeo és Diatto autók importját. Cége azonban már 1926-ban csődöt jelentett (Burányi-Négyesi 2010, p. 68.). A Horváth és Sajó Automobil Kereskedelmi és Ipari Vállalat 1923-ban az Aurea kisautókat árusította, de 1924-ben már nyomát sem találni a cégnek.

Gyári lerakattal ekkor csak a német Benz, a csehszlovák Laurin & Klement és az osztrák Steyr rendelkezett Magyarországon. Egyes importőrök csak melléküzemágként foglalkoztak autóeladással, fő bevételük máshonnan származott. A Köztelek utcai Club Garage Rt. parkolóház és javítóműhely volt, emellett a Deutscher Automobil Konzernnel kötött megállapodást a Dux, Presto, Magirus és Vomag márkájú járművek képviselőjére (Autó 1923e, p. 19.). A Bárdi József Automobil Rt. üzemeltette Budapest egyik legnagyobb és legmodernebb javítóműhelyét, a Metropol Garage-t a VI. kerület, Lehel utca 25.-ben.⁴³ Emellett forgalmazta a Berliet, Itala, Marmon és Packard autókat is (Déván 1924, p. 167.). Az Andrassy út belvárosi szakaszán egymást érték az autószalonok, bemutatótermek. A drága helyiségek presztízst kölcsönöztek az autóknak, és nem mellesleg a fizetőképes, úri közönség is itt volt a legkönnyebben megfogható.

6.3. A GAZDASÁGI VÁLSÁG HATÁSA: CSÖDHULLÁM ÉS SZERKEZETVÁLTÁS

A fentebb tárgyalt hatások folytán 1930-ra befagyott a magyar autópia. Tömeges csődhullám érte el a cégeket: a húszas években működő több tucatnyi vállalat közül csak pár - általában a legnagyobbak – maradtak működésben. Az Andrassy úti bemutatótermeket felszámolták, a valahogy túlélő cégek kisebb, olcsóbb helyiségekbe költöztek. Felkapottá vált a Lehel utca és a Váci utca, de az Andrassy útról sem tűnt el az összes kereskedő.

1938-ra jócskán letisztult a magyar autópia: ekkor már csak 26 vállalat képviselt 50 különböző márkát. 1939-ben már csak 24 céget és 45 márkát találunk (Déván 1939, p. 7.). Az Automobil Eladási Kft., amely 1937-ben még a Nash, Packard, Plymouth, Dodge és DeSoto

⁴³ Bárdi azonban már 1920-ban kivált a nevét viselő cégből, és új vállalkozásba kezdett. Székhelye a Kresz Géza utca 16. (V. kerület, volt Ügynök utca) volt 1937-ben (Déván 1937, p. 8.). A harmincas években nagy sikereket ért el a modern és divatos Citroën, Chrysler, Hansa és Lancia autók árusításában.

autókat árulta (Déván 1937, p. 7.), azért szűnt meg 1939-ben, mert tulajdonosa, Barna Frigyes Amerikába távozott (Déván 1939, p. 7.).

A 24 megmaradt cég közül már négy gyári lerakatot találunk: Fiat, Ford, Mercedes-Benz és Steyr. A Ford tulajdonképpen a Hahn Arthur és Társát jelentette, csupán az anyagcég követlen képviselőt létesített 1939-ben a Kossuth Lajos téren (V. kerület), de az autók értékesítését továbbra is a Csóka utca végezte.



19. ábra. Az 1937-ben megnyitott Fiat-központ az Aréna út 61. szám alatt.
(Forrás: Négyesi 2006b, p. 26.)

Más a helyzet a Fiat esetében. Miután a Magyar Fiat Automobil Rt. 1931-ben csődbe ment, a torinói anyacég saját leányvállalatot létesített Fiat Automobilok Magyar Eladási Rt néven. A vezetést a lengyel

származású Horovitz Györgyre bízták, aki korábban az Austro-Daimlernél és a MÁG-nál dolgozott. Az olasz nagyvállalati tulajdon komoly versenyelőnyt jelentett: az új cég félmillió pengő alaptőkével jött létre (Csató 1994, p. 100.), amely bőségesen elegendő volt a válság túléléséhez, illetve a terjeszkedéshez. 1937. június 5-én adták át az Aréna út 61. szám⁴⁴ alatt Magyarország legmodernebb autókereskedését és javítóműhelyét. A Quittner Ervin tervezte, 5000 m²-es Fiat-központ megnyitóján részt vett Bornemisza Géza kereskedelmi miniszter és Schmidt báró, a torinói gyár igazgatója is (Autó 1937h, p. 18.).

A Mercedes-Benz Automobil Rt.-t 1927-ben hozta létre a gyár a korábban is működő magyar Benz képviselőből 50 ezer pengő alaptőkével (Csató 1994, p. 99). A két német autógyár, a Benz és a Mercedes-eket gyártó Daimler 1926-ban egyesült, és terjeszkedési politikájuk része volt a magyar képviselő egyesítése. A cég változatlan formában működött a korszak végéig, csupán bemutatótermük költözött át a Váci utcából a Mária Valéra utca 10.-be. A negyedik gyári képviselőt a Steyr jelentette, mely olyan tőkeerőt képviselt, hogy 1928-ban magába olvasztotta a Metropol Garage-t. Alaptőkéje már ekkor 400 ezer pengő volt (Csató 1994, p. 100.). Három osztrák autógyár egyesüléséből jött létre 1930-ban a Steyr-

⁴⁴ Ma Dózsa György út.

Austro-Daimler-Puch Művek, mely az autók hazai képviselését is érintette. A válság miatt az alaptőke 1934-ben 200 ezer pengőre csökkent, de 1937-ben félmillióra emelték fel.

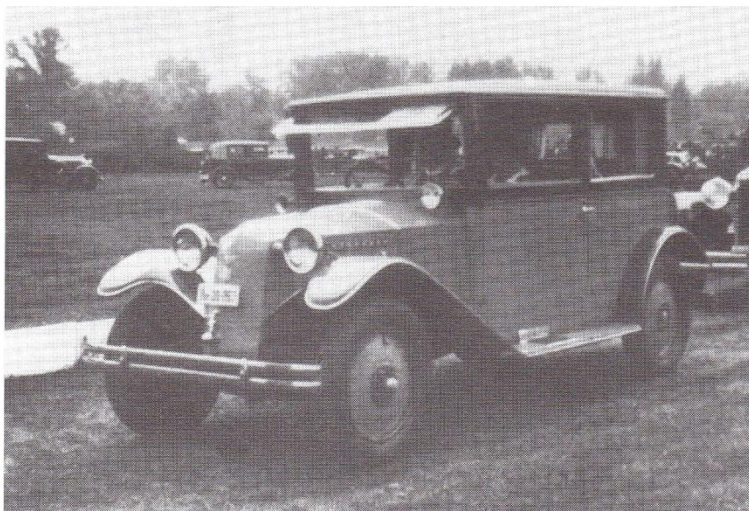
Csató Tamás adatai szerint az 1930. évben Magyarországon kereskedelemben fektetett külföldi tőke összege 12 millió pengő volt (Csató 1994, p. 100.). Ha csak a három nagy külföldi vezérképviselő alaptőkéjét összeadjuk, 950 ezer pengőt kapunk 1930-ban. Ez a teljes külföldi tőkeállomány 8%-a. Vagyis az autóeladás a külföldi kereskedelmi tőkebefektetés igen jelentős részét adta, illetve magán az autókereskedelmen belül is meghatározó pozícióba került, hiszen mind a Fiat, mind a Steyr a piacvezető márkák közé tartozott, a Mercedes-Benz pedig a luxusautók között számított népszerűnek.

A pénzügyi tulajdon is mindinkább előtérbe került. Az olasz érdekeltségbe tartozó Velox Automobilkereskedelmi Rt. 1931-es felszámolása után a Nemzetközi Gépkereskedelmi Rt. szerezte meg a német Opel és az amerikai Buick autók eladásának jogát (Négyes 2006c, p. 59.). Az Opel a gazdasági válság alatt kicsi és olcsó, de kimondottan modern modellek gyártására állt át, így Magyarországon jelentősen növelni tudta piaci részesedését. Az ebből profitáló forgalmazó a Magyar-Angol Bank tulajdonában volt.

A magyar vállalkozások közül is érték el jelentős sikereket néhányan. Mindenképpen ide sorolható Hess Ervin, aki az egy konszernhez tartozó Wanderer, Audi és Horch gépkocsikat árusította. Majláth Mihály a DKW autókat és motorkerékpárokat árulta, valamint 1937. január 1-jével átvette a BMW autók és motorkerékpárok forgalmazását is. 1937. május 1-jén nyitotta meg új Lehel téri központját, amely vetekedett az Aréna úti Fiat-főhadiszállással (Autó 1937f, p. 13.).

A Méray Motorkerékpárgyár Rt. mellett, hogy hazánk legjelentősebb motorbicikli-üzeme volt, szállítmányozással is foglalkozott, illetve 1928-tól ők szervezték a MÁG autók értékesítését is (Zsuppán 1994, p. 152.). A MÁG felszámolása után megvásárolták a sikeres Adler autók képviselői jogát, amelyhez később a belga Minerva-Impéria autók is csatlakoztak (Déván 1939, p. 11.).⁴⁵

⁴⁵ A korábban drága luxusautókat készítő Minerva átállt Adler-licenc alapján a kiskocsi gyártására. Az azonos technika miatt Méray könnyebben tudta szervizelni ezeket az újfajta Minervákat, mint a korábbi importőr.



20. ábra. Unitas-Tatra a Margitszigeten. A Budapesten összeszerelt kisautóból 1928-1933 között mindössze 500 darab készült, míg Csehszlovákiában 1926-1933 között több mint 7.500 példányt gyártottak belőle. (Forrás: Zsuppán 1994, p. 148.)

Érdekes üzleti modellt választott az Unitas Automobilipar és Kereskedelmi Rt. Ezt a céget még 1920-ban alapították az V. kerületi Zápolya utca 13.-ban.⁴⁶ 1921-ben Fefri néven elkészítették egy kisautó prototípusát, de műszakilag nem volt tökéletes, a kísérletezésre pedig nem jutott elég pénz. Az autójavítás mellett 1928-ban a csehszlovák Tatra

gyárral kötöttek szerződést importra, illetve a XI és XII típusú kisautók hazai összeszerelésére. Kezdetben évi 500 darabos kapacitással számoltak, de végül 1933-ig összesen készült 500 Tatra Budapesten. Azért nem indokolt az Unitas tevékenységét a magyar autógyárak között tárgyalni, mert az Unitas-Tatrákban a hazai alkatrész aránya nem érte el a 70%-ot, így a korabeli szabályozás szerint nem minősült magyar terméknek, így vámkedvezményre sem volt jogosult. Az Unitas a már eladott kocsik jelentős részét visszavásárolta a harmincas évek elején, és a továbbiakban bérautóként üzemeltette őket. Az Unitas flottája 250 darabra rúgott (Zsuppán 1994, p. 147.), az autóbérlés tarifája 1937-ben Budapesten belül 3 pengő volt egy órára (Déván 1937, p. 13.). Az autóbérlés mellett fenntartották a csehszlovák Tatrák árusítását is, amíg lehetett. 1939-ben ugyanis már ezt közölték az érdeklődőkkel:

„Típusokról és árakról a képviselet a változott politikai viszonyok folytán egyelőre adatokat adni nem tudni.” (Déván 1939, p. 13.)

A harmincas évek végének politikai eseményei tehát az autóeladást sem hagyták érintetlenül. 1939-ben a Deményi és Fiánál, akik – elvileg – az angol MG, Morris és Wolseley autókat importálták, árlista helyett az alábbi szöveg található Déván Istvánnál:

⁴⁶ A Zápolya utca a magyar járműipar egyik legfőbb központja volt. Nem csak az Unitas működött itt, hanem 1928-tól a Méray motorkerékpárgyár is a 15-17. szám alatt. Cserépfalvi László pedig a Graham-Paige és Peugeot kocsikat árulta a Zápolya utca 26.-ban a harmincas évek végén (Déván 1937, p. 9.; Déván 1939, p. 9.)

„Miután az angol kocsikra behozatali engedély nem igen kapható, [árak] nincsenek kiszámítva.” (Déván 1939, p. 10.)

7. A SZEMÉLYAUTÓ, MINT TÁRSADALMI JELENSÉG

7.1. POLARIZÁLT TULAJDONOSI KÖR

A személyautók eladási mennyiségeiről, az állomány változásáról és összetételéről viszonylag sok adat áll rendelkezésünkre. Arra is tudunk kimutatásokat találni, hogy milyen gyártmányok voltak népszerűek, illetve arra is, hogy milyen műszaki paraméterekkel működtek ezek a kocsik. Nincs azonban kimutatás a tulajdonosi kör szociológiai hátterére. Nem ismert, hogy milyen foglalkozásúak voltak. Jövedelmi viszonyaikra is csak abból következtethetünk, hogy mennyibe kerültek a korabeli automobilonok, és milyen költségvonzattal járt üzemeltetésük.

A korabeli társasági lapok, és persze a szakújságok azonban kiemelten foglalkoztak azzal, hogy a hírességek, elsősorban a művészvilág képviselői milyen autókkal jártak. Ezen kívül a gazdasági és politikai elit körében is kifejezetten reprezentatív célokat szolgált az autózás. Ezek a tudósítások ugyan megfelelő támpontot adnak, de mivel mindig csak az autóállomány egy kis szeletét mutatták be, ezért téves következtetések is levonhatók belőlük.

Azt azonban biztosan tudjuk, hogy az egész vizsgált korszakban a személyautók jelentős részét tették ki a taxik és a bérelhető autók. Még a harmincas évek elején is az állomány egyötöde-egyhatoda tartozott ebbe a körbe, ami kiugróan magas arány. A taxik az autós „hierarchia” alján helyezkedtek el, hiszen alapvetően az olcsóbb, presztízzsel nem bíró magyar márkák közül kerültek ki. Ráadásul igen intenzív használatnak voltak kitéve, mivel munkaeszköznek minősültek. Mind a tízes években gyártott MARTA-k, mind a későbbi MÁG-ok huszonéves korukig szolgálatban maradtak, értelemszerűen leromlott állapotban. Nagyon valószínű, hogy a válság alatt drasztikusan növekedő adóterhek folytán a rendszeres karbantartások és a főjavítások is elmaradtak ezeknél a gépeknél. Javulást csak MÁVAG-Fordok gyártásba vétele jelentett 1938-tól. Ekkor oldották fel az 1907. évi korlátozást is, amely szerint taxiként csak magyar gyártmányok használhatók (Bálint 1986, p. 95.). A bérkocsikat azonban nem kezdték el tömegesen lecserélni, ami arra utal, hogy sem a magántaxisok, sem a vállalatok nem voltak abban az anyagi helyzetben, hogy ezt finanszírozni tudják.

A személyautók bizonyos része állami és törvényhatósági tulajdonban volt. Az I. mellékletből azonban látszik, hogy ezek számaránya az összes személyautónak a 2%-át sem tette ki a húszas évek végén, tehát még a fellendülés időszakában sem. Gyakran emlegetett tény, hogy a romló gazdasági környezetre való tekintettel gróf Bethlen István miniszterelnök elrendelte az állami beszerzések leállítását és az autópark leépítését, tehát feltehetjük, hogy arányuk később akár csökkent is.

Ezekon felül viszont gyanítható, hogy a személykocsik többsége magántulajdonban volt, és a felső osztályok, a politikai és a gazdasági elit birtokolta őket. A századfordulón, az úttörők között igen sok nemes nevét találjuk. A húszas években a népszerű márkák között is igen sok luxusautót találunk. Bár a harmincas években a kis(ebb) kocsik kezdenek dominálni a statisztikákban, ez mégsem elegendő bizonyíték arra, hogy a szegényebb rétegek számára válik elérhetővé az autó. Ugyanekkor ugyanis a nagyautók száma nem hogy stagnál, hanem meredeken csökken. Az elit tehát feladta volna az autózást? A válasz minden bizonnyal nem.

A változás okát egyrészt a műszaki fejlődés, másrészt a szociológiai változások adják meg. Az autótechnika ekkoriban rohamosan tökéletesedik. Egyre könnyebbé és egyszerűbbé válik az autó vezetése. Növekszik a fajlagos teljesítmény, vagyis ugyanazt a sebességet kisebb motorral is el lehet érni. A karosszériagyártás a hintókészítés hagyományaitól egyre inkább elszakad, a modern ergonómiai elvek alkalmazása kompaktabb karosszériákat eredményez. Az aerodinamika eredményeit alkalmazva csökken az autók légellenállása, ami megint csak oda vezet, hogy kisebb motorteljesítmény nagyobb sebességet eredményez. Az autók tehát „összemennek”, de ez nem jelenti, hogy renomójuk csökkenne. Vagyis az elit is változtat fogyasztási szokásain, követi a technika változásait.

Egyre többen kezdik ráadásul saját maguk vezetni autóikat. Tehetik ezt azért, mert a technika egyre kevesebb „gépészkedést” igényel, viszont a kocsikázás egyre élvezetesebb tevékenységgé válik. Nem szabad azonban azt sem figyelmen kívül hagyni, hogy a romló gazdasági körülmények is a kisebb kocsik felé terelik a keresletet. A korszak elején még teljesen természetes és igen elterjedt a sofőr alkalmazása. Ha azonban az autóvezetés egyszerű, a világválság viszont csökkenti a bevételeket, hirtelen szükségtelen luxussá válik a sofőr alkalmazása.

Autót vezetni ráadásul végtelenül modern dolog. Egy új korszakot jelent: a személyi szabadság korábban elképzelhetetlen kiterjesztését. Kifejezetten divatossá válik tehát, ha

valakinek autója van, és vezeti is. Hiszen ez több dolgot sugall egyszerre: halad a korral, és felkészült annyira, hogy megbirkózzon a technikai vívmányokkal. Ráadásul olyannyira önálló is, hogy nem szorul sofőr, kiszolgáló személyzet segítségére.

Vagyis a tulajdonosi kör minden bizonnyal sokkal kevésbé változott, mint az autók paraméterei. Ráadásul vizsgált korszakunk több évtizedet ölel fel, amely alatt felnőtt egy új generáció. Ennek tagjai számára az autózás minden bizonnyal már sokkal természetesebb volt, mint a régiek számára. Ezt a szemléletváltást azonban nem mutatják ki a táblázatok. Itt lép be tehát a korabeli társasági események és a sajtó vizsgálatának kiemelt fontossága.

7.2. A (SZÉPSÉG)VERSENYEK

Az automobil ma már az esetek túlnyomó többségében csupán használati tárgy, egy a tartós fogyasztási cikkek közül. De ezen túl mind a mai napig társadalmi státust is kifejez. Míg azonban ma ez a funkciója egyre inkább háttérbe szorul, addig a II. világháború előtt elsődleges fontosságú volt, hogy az autó reprezentálja tulajdonosa anyagi helyzetét. Miközben a tömeggyártás és a standardizálás egyre nagyobb teret nyert, a másik végletet az egyedileg épített, extravagáns és különleges karosszériájú autók képviselték. Magyarországon is kifejezetten elterjedt volt az egyedi karosszériaépítés még a harmincas évek végén is. Sőt, a magyar autópiac sajátos jellegéből aránylag nagyobb szerepet is játszott, mint a nagymértékben motorizált államokban.

Az autózás reprezentáció mellett sportot is jelentett. Már az I. világháború előtt is szerveztek kisebb-nagyobb versenyeket, autós túrautakat Magyarországon. Ebben a tevékenységben kiemelkedő szerepe volt a KMAC-nak. Hazánk legrangosabb viadala azonban az 1920 és 1930 között minden évben megrendezett Svábhegyi verseny volt. Ezen az autós szakma képviselői mellett a társasági élet jeles képviselői is évről évre részt vettek. Megmérette magát gróf Heteés Sándor (Laurin & Klement autóval) 1920-ban, Somogyi Nusi színésznő (Citroënnel) 1925-ben és gróf Zichy Tivadar (Austro-Daimlerrel) 1928-ban. A Svábhegyi versenyt 1930-ban rendezték meg utoljára, ugyanis a gazdasági válság miatt egyre kevesebb érdeklődővel és a szervezéshez elégtelen anyagi háttérrel kellett számolni. Ekkoriban zárult le az amatőr autóversenyzés fénykora is. A húszas években még kikapcsolódást jelentett az autósport, azonban a versenyautók egyre drágábbak is gyorsabbak lettek. Az utcai modellek már nem tudtak lépést tartani velük, illetve a nagy autógyárak közötti rivalizálás folytán egyre több professzionális, főfoglalkozású autóversenyzőt alkalmaztak. Az

autóversenyek ráadásul a közútról egyre inkább a zárt versenypályákra szorultak vissza. Ennek oka a szaporodó súlyos balesetek és a szervezési nehézségek voltak. Magyarországon azonban nem épült kifejezetten a motorsportoknak szentelt versenypálya. Ehhez versenyzői oldalról a szükséges tőke hiányzott. Állami szerepvállalás ezt pótolhatta volna, de láthattuk, hogy ekkor a magyar kormányzat kifejezetten ellenségesen állt az automobilizmushoz.



21. ábra. Az 1934-es Concours d'Élégance a Margitszigeten. A rendezvény kiemelt társasági eseménynek számított. (Forrás: Burányi 2006e, p. 16.)

A hangsúly a gyorsasági versenyekről csakhamar a szépségversenyekre tevődött át. A Concours d'Élégance autós szépségversenyeket eredetileg Franciaországban rendezték meg, az elsőt még az I. világháború előtt.⁴⁷ A húszas években aztán egész Európában elterjedt ez a koncepció. Korábban az autószalonokat, bemutatókat

általában zárt pavilonokban, zsúfolt kiállítótermekben rendezték. A Concours d'Élégance mögötti elgondolás az volt, hogy az autókat szabad téren, kellemes környezetben mutassák be, ahol ráadásul mozgás közben is megfigyelhetőek. Mindemellett a szépségverseny társasági esemény is volt. Zene, vendéglátás is tartozott hozzá. Divatbemutatókat tartottak, ahol szokás volt a kocsival megjelenő hölgyeknek az autóhoz színben és stílusban is illő ruhában megjelenni. A több napos rendezvények estéit fogadások és bálók zárták. Gyakorlatilag azt a szerepet vették át az elit közönség körében, amelyet korábban a lovas derby-k töltek be. Emellett persze a kereskedők és az ipar számára is igen lényeges reklámértékük volt. A szépségversenyeken elnyert medálok és nagydíjak egyértelműen több megrendelést és magasabb eladási jelentettek a karosszériaműhelyek számára. Ezek megrendezése tehát anyagilag kifizetődőbb volt, mint a gyorsasági vagy távolsági versenyeké. Hiszen utóbbiak azért mégiscsak piszkosak, veszélyesek és kimerítőek voltak az úri közösség többsége számára.

⁴⁷ Lovas hintók számára már a XVII. században is tartottak ilyen néven rendezvényeket. Történetük a II. világháború után megszakadt, de az utóbbi két évtizedben újjáéledtek a szépségversenyek, melyeken klasszikus autókat mutatnak be. Az USA-ban különös népszerűségnek örvendenek az újkori Concours d'Élégance-ok.

Az első magyar Concours d'Élégance-ot 1928-ban szervezte meg Az Úrvezető című lap szerkesztősége (Burányi 2006d, p. 15.). Az első 1938-ig még nyolc szépségverseny követte. A válság elmélyülése ellenére is, csupán 1932-ben és 1933-ban maradt el a rendezvény. Igaz, időközben némileg szerényebb körülmények közé költözött: míg az első három évben és 1934-ben a Margitszigeten kapott helyett, addig 1931-ben már a Városligetben, 1935-től pedig az Ügetőn tartották meg.

Már az első alkalommal is 94 autó jelent meg a Margitszigeten, bár néhányan csak az ügyességi versenyre neveztek be. Endrődi Béla így értékelte a megjelentek számát Az Úrvezetőben:

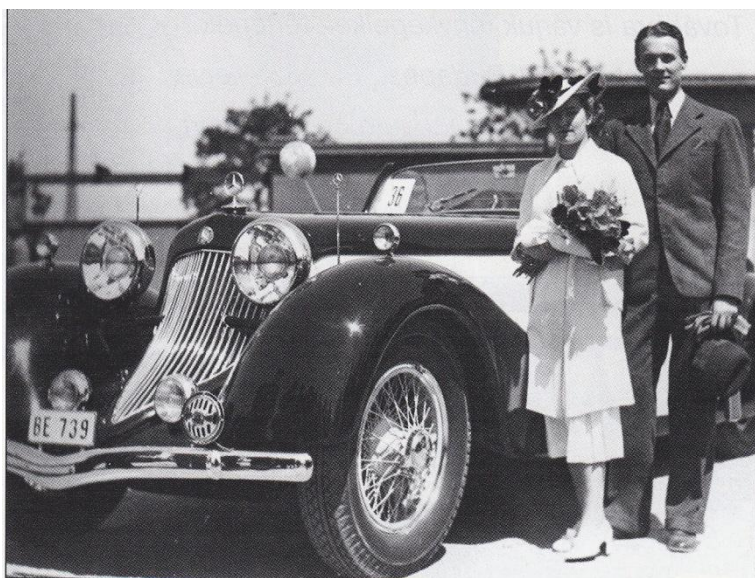
„Az angol Concours d'Élégance-ra százhatvan kocsit neveztek, a pestire hetvenötöt – mondta nekem a concours egyik rendezője, mialatt kifelé igyekeztünk a Margitszigetre. Ez Pest! London, az ő roppant gazdagságával, tengernyi automobiljával százhatvan kocsit állít ki, a kicsi és szegény Budapest hetvenötöt! Nincs itt, kérem, semmi baj, ha arról van szó, hogy kivágjuk a rezet.” (idézi Burányi 2006d, p. 17.)

Az 1928. évi nagydíjat a legjelentősebb magyar autóversenyző, Delmár Walter *feleségének* autója hozta el. A Steyr Sport XII típusú kocsit nyitott túrakarosszériáját egy bécsi cég, bizonyos Keibel készítette. A legelismertebb magyar tervező, Nagy Géza ebben az évben nem mutatott be autót, mert a zsűriben foglalt helyet. Kollégái, a Metallo, Schillinger, Ludovika és Zupka műhelyek ugyan jó pár autót kiállítottak, de ezek ekkor még nem értek fel a bécsi tervezésű Steyrhez – ez is jól jelzi autóiparunk elmaradottságát.

1929-ben szintén nem magyar tervezés, hanem egy gyári felépítményű Mercedes-Benz S lett az első helyezett. Érdekes viszont, hogy ugyanebben az évben a bécsi Concours d'Élégance-on viszont Delmár Walterné új Steyr kupéja aratott sikert, melynek feltűnően modern, alacsony építésű karosszériáját Nagy Géza készítette. A tervező 1930-ban és 1931-ben aztán már Budapesten is győzedelmeskedni tudott. A Concours d'Élégance időközben nemzetközi hírű rendezvény lett: Ausztriából és Németországból rendszeresen érkeztek autók, melyeket vagy lelkes automobilisták, vagy a külföldi tervezőirodák mutattak be. 1931-ben a

román trónörökös, Miklós herceg is tiszteletét tette elképesztően drága Duesenberg gépkocsijával.⁴⁸ Az autós szépségverseny tehát kiemelt társasági eseménnyé vált.

Ezért is számított nagy veszteségnek, hogy kétéves szünet után, csak 1934-ben éledt újjá a rendezvény, a kevésbé elegáns Ügető vendéglátásában. A szépségverseny szervezését az Autó-Traktor című újság vette át, tekintve, hogy Az Úrvezető is a gazdasági válság áldozatául esett (Burányi 2006e, p. 16.). 1934-ben megint Nagyé lett a legszebb karosszéria díja, 1935-ben aztán kettéosztották az első helyezést (nyitott vagy csukott karosszéria) és így Nagy mellett Zupka Lajos a legmagasabb kitüntetésben részesülhetett. Az Ügetőre való kiköltözést részben az is indokolta, hogy közben a rendezvény mérete és látogatószáma jelentősen kibővült, így már nem nyújtott megfelelő helyszínt sem a Margisziget, sem a Városliget, bármennyire is voltak ezek a helyek felkapottabbak, mint az akkor még eléggé külvárosnak minősülő Ügetőpálya. Azért, hogy a túlszűfolságot elkerüljék, 1935-ben nem engedélyezték a részvételt teherautók számára, pedig az egyedi mentő- és tűzoltóautók korábban a szépségversenyek szerves részét képezték.



22. ábra. Az 1936-os szépségverseny győztese: Mercedes-Benz S Zupka karosszériával. Az S modell gyártása 1930-ban leállt. Tehát az alváz már legalább hat éves volt ekkor. Valószínű, hogy nem ez az első karosszéria rajta. A korszakban jellemző volt, hogy a többéves, elavult formájú felépítményt újra cserélték. A karosszériaműhelyek így pótlólagos megrendelésekhez jutott, melyek biztosították számukra a túlélést. (Forrás: Négyesi 2011a, p. 37.)

1936 hozta el a legnagyobb elismerést Zupka Lajos számára. Itt extravagáns Mercedes-Benz S sportkocsija korábban nem tapasztalt közönségsikert aratott (Burányi 2006f, p. 15.). 1937-ben újra Mercedes-Benzé lett az első díj, de ekkor egy gyári karosszériával ellátott autót díjaztak. Érdemes megfigyelni, hogyan változott a díjazás. 1928-1929: osztrák Steyr, 1930-1931: olasz Lancia, 1934: francia

⁴⁸ A Duesenberg a világ egyik legdrágább autója volt a korszakban. Olyannyira ritka és exkluzív típus volt, hogy ezt az amerikai gyártmányt Magyarországon egyáltalán nem forgalmazták. Mivel Miklós herceg autóján francia Letourneur & Marchand karosszéria díszelgett, valószínű, hogy ő is Párizsból szerezte be autóját.

Delage, 1935: olasz Alfa Romeo és német Mercedes-Benz, 1936-1937: Mercedes-Benz. Egyre inkább a német autók kerültek előtérbe az évtized folyamán. 1938-ban érdekes győzelem született. Az utolsó magyar Concours d'Élégance nagydíját egy Alfa Romeo vihette el. Tervezője a magyar származású, de Svájcban élő L. Höke volt. Az 1938. évi szépségversenyen már kiemelt szerep jutott az éppen gyártásba vett MÁVAG-Fordoknak is. Az egyébként olcsó autókat készítő márka korábban aratott nagy sikereket a luxusautók között, a magyar autógyártás újjáéledésével azonban újra felfedezték a magyar tervezőcégek.

Ugyan 1939 májusára tervezték a tizedik, jubileumi Concours-t, de erre a pattanásig feszült politikai és nemzetközi helyzetben már nem kerülhetett sor. Idézzük még egyszer ide Visegrády József sorait. Ő még 1937-ben is adócsökkentést követelt az autókra, hiszen ez is elősegítené, hogy:

„...megszűnnék az a társadalmi előítélet is, mely ma is még egyes rétegeknél az autótartást a vagyonnal való hivalkodás eszközének tekinti.” (Visegrády 1937, p. 27.)

Ha valami, akkor a Concours d'Élégance intézménye biztosan nem szolgálta az előítélet megszűnését.

7.3. AZ ELIT AUTÓFOGYASZTÁSI SZOKÁSAI

A társasági lapokból, szakújságokból igen jól megismerhető, hogy a legmagasabb körökben milyen gépkocsival illet járt a húszas, harmincas években. Hazánk államfője, vitéz nagybányai Horthy Miklós 1927-ben vásárolt autót magának. A nyitott sofőrüléssel, belga Minerva karosszériáját ki más, mint Nagy Géza készítette (Burány 2006c, p. 42.). Ez az autó igen sokáig maradt szolgálatban. Ugyan Horthy 1937-ben Adolf Hitlerrel kapott ajándékba egy Mercedes-Benz 770 Cabriolet típusú autót, ennek ellenére a Minerva után többnyire egy kisebb, zárt Horch-hal járt.⁴⁹ Idősebb fia, Horthy István inkább a motorozást szerette, rendszeres résztvevője volt a Svábhegyi verseny motorkerékpáros szekciójának. Ifj.

⁴⁹ Pletykák keringenek arról, hogy a Közlekedési Múzeum raktárában őrzött Maybach DS8 limuzin is egykoron Horthyé volt, de erről nincsenek bizonyítékok. Érdekes kérdés lehet, hogy Horthy vajon azért vett-e Minervát, mert Magyarországon népszerű márka volt, vagy éppen Horthynak köszönhetően lett népszerű? Az ajándék-Mercedes ritka használata vajon politikai vagy egyéb okok hozadéka? Azt mindenesetre tudjuk, hogy a „síberes” Minerva motorja különleges, szelepek nélküli technikával bírt, amely elképesztően csendes működést tett lehetővé. A Horch-ok is messze földön híresek voltak halk, kiegyensúlyozott erőforrásukról. Ellenben a kompresszoros Mercedes-Benz nagy sebességnél igen erős zajt keltett.

Horthy Miklós azonban gyakran cserélgette autóit. A húszas végén még egy közepkategóriás, olasz Lancia Lambdával járt (Burányi 2006a, p. 23.). 1931-ben azonban már egy méreates, nyolchengeres Buickkal vett részt a margitszigeti szépségversenyen, melyet Nagy Géza tervezett (Burányi 2006d, p. 19.). 1934-ben viszont már megint egy kisebb, de vagyonokat érő és kiemelkedően gyors Alfa Romeo sportautóval járt, melyet az olasz Castagna műhely karosszált (Burányi 2006e, p. 17.). Gróf Edelsheim Gyulai Ilona visszaemlékezéseiben olvasható, hogy az ifjabbik Horthy a negyvenes években már Mercedes-Benzet használt.



23. ábra. Habsburg József főherceg és Mercedes-Benz 770-ese, amelyet 1931-ben Zupka Lajos műhelye karosszált. Az óriási, 230 lóerős gépkocsi ára több tízezer pengőre rúgott. (Forrás: Négyesi 2011c, p. 48.)

Magyarországon a legdrágább autók egyikevel Habsburg József főherceg járt. Ő 1931-ben vásárolta óriási Mercedes-Benz 770-es autóját. Négyajtós, vászontetős karosszériáját Zupka Lajos műhelye készítette (Négyesi 2011a, p. 37.). Az autó a

nemzetközi divat szerint készült, bár a bőséges, csillogó krómdíszítések jelezték, hogy nem mindennapi személy gépkocsijáról van szó. Államférfiaink közül gróf Bethlen István miniszterelnök autói ismertek még. Ő 1928-ban vásárolta Lancia Lambdáját, olasz Casaro karosszériával (Farnadi-Négyesi 2010, p. 48.). Ami a legérdekesebb: az autó egy kétüléses sportkocsi volt! Bethlen *maga* vezette autóját, nem alkalmazott sofőrt. Ha ugyan az állami autóbeszerzéseket korlátozta is, magát kevésbé: 1930-ban már le is cserélte a kocsit. Az új darab egy nagyobb, erősebb és kényelmesebb Lancia Dilamda lett. Ennek szintén kétüléses sportkarosszériája volt, ezt azonban már a budapesti Nagy Géza gyártotta le. Az autó megjelent a margitszigeti Concours d'Élégance-on is, és rögtön el is nyerte a legszebb magyar karosszéria díját (Burányi 2006d, p. 19.).

A művészek között különösen népszerű volt autót tartani. A korszak férfiideálja, Jávor Pál 1939-ben egy angol Talbot limuzinnal járt, ami már-már a luxuskategóriát képviselte (Farnadi-Négyesi 2010, p. 48.). Erdélyi Mici színésznő a harmincas évek második felében egy olcsóbb, csehszlovák Skoda Rapid cabriolet-val járt. Fedák Sári a húszas években egy hatalmas (és igen drága) Cadillac túraautóval járt, melynek szintén vászonteteje volt. Páger Antal 1938-ban Alfa Romeot használt.



24. ábra. Ifj. Horthy Miklós Nagy Géza-féle Buickjával 1931-ben. Az amerikai autók a húszas évek második felében rohamosan terjedtek Magyarországon. Divatjuknak a gazdasági világválság vetett véget. Később mind az adópolitika, mind a kereskedelmi politika büntette a nagy hengerűrtartalmú amerikai autók behozatalát.

fordította (Nagy 2007, p. 17.). Bárány Korányi Sándor belgyógyász francia Renault-t használt (Négyesi 2007b, p. 17.). Hartmann László, egy budapesti festékkereskedő fia is különösen érdeklődött az autók iránt. 1928-ban még amerikai Hupmobile-lal vett részt a Svábhegyi versenyen, de 1929 decemberében megvette az időközben teljesen csődbement Zichy Tivadar gróf Bugatti versenyautóját – a kocsiórt mindössze 5000 pengőrt fizetett, holott újkori ára ennek sokszorososa volt (Burányi 2006b, p. 26.).



25. ábra. Muráti Lili Adler cabriolet-val 1937-ben. Karosszériája német, a Dörr & Schreck cégtől származik. (Forrás: Burányi 2006f, p. 17.)

p. 34.). Márkus Emília saját bevallása szerint már az I. világháború előtt is rendelkezett autómobilal, egy francia DeDionnal. 1937-ben egy pár éves Steyret használt (Almássy 1937,

A tudomány világából lelkes automobilistaként tartják számon Szent-Györgyi Albertet. Neki a harmincas évek elején egy amerikai Buick volt a birtokában, amit 1938-ban cserélt le egy villámgyors Alfa Romeo 6C 2500-ra – állítólag a Nobel-díjáért járó pénzjutalom jelentős részét az autóvásárlásra

A színészek között hamar általánossá vált az autótartás. Kabos Gyula 1927 táján Opelrel járt (Négyesi 2006c, p. 59.). Ugyanekkor Gál Franciskának amerikai Nash, Biller Irénnek szintén amerikai Studebaker President típusú kocsija volt (Az Úrvezető 1928g,

p. 8.). Tabányi Mihály harmónikaművész 1940 nyarán vásárolta meg Muráti Lili alig használt Adler luxuscabriolet-jét 2600 pengőért (Ocskay 2010a, p. 68.).⁵⁰

Ez a pár példa ha mást nem, azt mindenképpen megmutatja, hogy bizonyos körökben már a harmincas években is teljesen általános volt az autóhasználat. Sőt, jellemző volt a gyakori autócsere is. Beszédtéma volt ugyan, de nem keltett megütközést az sem, ha egy nő ült a volánhoz, sőt ha részt vett egy autóversenyen, az sem, de ez persze ritkaságszámba ment. Amikor tehát a korabeli filmekben azt látjuk, hogy már a harmincas években mindennapos dolog automobillal járni, az igaz is, meg nem is. Igaz, de csak egy bizonyos rétegre, a legfelsőbb, leggazdagabb emberekre: grófokra, gyáripárosokra, a kor „celebjeire”. Igaz a budapestiekre, hiszen még a válság közepette is ezerötszáz taxi és még több száz bérautó szolgált ki a székesfőváros lakosságát, több ezer embernek munkát adva ezzel.

A mezőgazdasági népesség és a gyári munkásság ezzel szemben nem is álmodhatott arról, hogy saját autója legyen, és a bérlet is igen drágának számított. Az ország tehát motorizáció tekintetében is kettészakadt. Egy szűk réteg „nyugati”, már-már amerikai minta szerint élt az automobillal. A többség számára azonban elérhetetlen luxust jelentett.

8. ZÁRÓ KÖVETKEZTETÉSEK

A magyar automobilizmus fejlődése valóban nem volt töretlen. Az első világháború előtt lassan indult be a fejlődés. Miközben más országokban gomba módra szaporodtak a járműgyárak, a magyar személyautó-gyártás legalább egy évtizedes késéssel született meg. Ez alapvetően befolyásolta a motorizáció kezdeti szakaszát. Ugyan a statisztikai adatok igen hiányosak a századforduló éveire nézve, arra kell következtetnünk, hogy ekkor jellemzően importból fedezte hazánk gépkocsi-szükségletét. A kereskedelem hamar reagált a felmerülő igényekre, melyek ekkor még jellemzően a luxusautókat kereste. Az automobil, mint találmány társadalmi elfogadottságát főleg az intézményi beszerzések erősítették. Kiemelkedő volt ebben a Magyar Királyi Posta szerepe.

A hazai autógyártás alapját a taxiközlekedés beindítása teremtette meg a tízes évek elején. A magyar autógyárak jellemzően már létező gépgyárakból fejlődtek ki, azonban

⁵⁰ Nem tudjuk, hogy ez ugyanaz az autó-e, amellyel Muráti Lili 1937-ben a Concours d'Élégance-on is részt vett? Valószínűleg nem, mert annak Dörr & Schreck karosszériája volt (Burányi 2006f, p. 17.), míg Tabányi visszaemlékezése szerint az általa vett autót a Karmann műhely készítette.

ahhoz, hogy ezt a lépést megtegyék, elengedhetetlen volt a bérautóüzemek felállítása a székesfővárosban. Az autóközlekedés egyébként is igencsak Budapest-centrikus volt az I. világháború előtt. Az ország közúthálózata ekkor még nem is kifejezetten volt alkalmas az automobilizmus gyors elterjedésére. Ehhez szükségeltett egy olyan műszaki infrastruktúra, amit ekkor még csak az ipari centrumok, vagyis a nagyobb városok és főleg Budapest biztosíthattak. A tízes években beindult ígéretes fejlődést félbeszakította a világháború. A hadimegrendelések ugyan a teherautó-gyártás számára piacot teremtettek, de a személyautók száma csökkenni kezdett. A meglévő kapacitások nem biztosították az állomány szinten tartását sem, az importlehetőségek pedig megszűntek. A hazai autóparkra súlyos csapást mértek az 1918-1919. évi forradalmi események, amelyek felemésztették a megelőző évtized bővülését.

A húszas évek elején mind a hazai gyártás, mind az import súlyos fennakadásokkal küzdött. A hazai ipart gátolta a háborúban kimerült gazdaság, a tőkehiány és az infláció. Ezek a jelenségek nyilvánvalóan a piacot is szűkítették. Ugyan kereslet lett volna az importautókra, a kereskedelem lehetőségeit azonban a kormány importtilalma és az igen szigorú valutagazdálkodás korlátozta. Ekkor már a magyar automobilizmus lemaradásban volt a fejlett európai államoktól. Lépést tudott azonban tartani a környező országokkal. A meglévő hátrányt azonban a korszak végéig nem sikerült leküzdeni. Sőt, a szakadék még inkább megnövekedett. Ez főleg Csehszlovákiához és Ausztriához viszonyítva igaz. A többi szomszédos államhoz, de még Lengyelországhoz, Bulgáriához mérten viszont Magyarországon kedvezőbben alakult az autók száma és a lakossághoz viszonyított aránya. Egyértelmű a lemaradás viszont még az észak-afrikai gyarmatállamok mögött is. Ennek okát végső soron nem az általános gazdasági fejlettség, a nemzeti jövedelem nagysága jelenti, hanem egyéb tényezők.

A húszas évek második felében rohamosan szaporodik a hazai automobilok száma, amit aztán a gazdasági válság tör meg. Ez világszerte csökkenést idézett elő, de sehol sem olyan súlyosat, mint Magyarországon. Itthon az igen kedvezőtlen kormányzati intézkedések vezettek oda, hogy leállt a magyar autógyártás, és a kereskedelemben tömeges csődhullám ment végbe. Az 1928-tól folyamatosan és drasztikusan emelkedő adóterhelés ellehetetlenítette a gépkocsipark bővítését, de még a már meglévő állomány szinten tartását is. A forgalomban maradó autók is előregedtek, műszaki állapotuk súlyosan leromlott.

A magyar személyautó-ipar lassan tért magához a húszas években, de az 1925-1929 közötti általános fellendülésből nagymértékben profitált. Lehetőségeit azonban több tényező korlátozta. Elsősorban hiányzott a megfelelő műszaki alap, a technológia ismerete. Ekkor a késői induláshoz társult már az is, hogy gyakorlatilag 1918-1925 között alig folyt autógyártás Magyarországon. A tőkehiány miatt nem sajátíthatták el a magyar üzemek a fejlett technológiákat. Alacsony szinten állt meg a standardizálás, nem létezett futószalagos termelés. Az autók felépítményéről gondoskodó kisüzemek lassan és drágán dolgoztak, ez pedig emelte a magyar autók árát. A külföldi nagyüzemekhez képest versenyhátrányba kerültek mind ár, mind minőség tekintetében. Legjelentősebb felvevőpiacukat még mindig a taxiközlekedés jelentette, melyet azonban kiemelten sújtott a magas szinten megállapított gépjárműadó, illetve az üzemanyagok drasztikus adóemelése. Ez gyakorlatilag leállította az új autóbekészítéseket, mivel pedig a cégek előtt exportpiacok egyáltalán nem, a hazai piac pedig a technikai hátrány miatt csak korlátozottan állt nyitva, teljesen ellehetetlenült működésük. A hazai autógyártás így 1932-ben leállt.

A kereskedelemre is súlyosan hatottak az intézkedések, valamint a gazdasági világválság. A húszas években megszorodtak az autóeladással kísérletező cégek. Ennek kísérőjelensége volt, hogy igen nagyszámú autómárka volt elérhető a hazai vevőközönség számára. A széles választási lehetőségek oda vezettek, hogy nagyon kevés cég tudott megerősödni. Túlságosan fragmentálttá vált a piac, és ezáltal a kereskedelmi struktúrák is. A kevés eladással és szintén tőkehiánnyal küzdő kereskedők így nem tudták átvészelni a válság éveit.

A kereskedelemben végül egyre inkább betört a külföldi tőke. Jelentős anyagi háttérrel rendelkező gyári lerakatok jöttek létre. E mellett azok a cégek tudtak tartósan megerősödni, akik nem kizárólag a kicsi és törekeny személyautó-piacra koncentráltak. Az üzleti modellek sokfélék lehettek. A Méray például motorkerékpár-gyártással és fuvarozással egészítette ki az autóeladást. Az Unitas a saját maga által gyártott autókat adta bérbe a harmincas években. A Hahn Arthur cég fenntartotta a mezőgazdasági gépek és a hűtőszekrények eladását. Ezek a tevékenységek teremtették meg a gazdasági hátteret az autókereskedelem fenntartásához.

A személyautók piacának méretét azonban az adózási környezet mellett legalább ilyen mértékben korlátozta a szélsőségesen egyenlőtlen jövedelemeloszlás is.

Magyarországon az egész vizsgált időszakban igen szűk maradt az a társadalmi réteg, aki elegendő bevétellel bírt ahhoz, hogy egy személygépkocsit megvásároljon és fenntartsa. Bár a korabeli jövedelmi kimutatásokkal súlyos módszertani problémák vannak, az mindenképpen leszűrhető belőlük, hogy az ország zömét kitevő kisbirtokosok és gyári munkások, kisiparosok számára elérhetetlenül sokba került egy automobil. Csak a felső középosztály és a gazdasági-politikai elit bírt olyan jövedelemmel, hogy személyautót vásároljon.

Aki azonban megtehetette, a húszas évektől kezdődően jó eséllyel meg is tette. Az autó elfogadott lett mind közlekedési eszközként, mint státuszsimbólumként. Az autózás társadalmi beágyazottságát le lehet mérni a korabeli művészeti alkotásokon. Még szemléletesebb képet nyújt a jelenségről az autóversenyek, majd 1928-tól a Concours d'Élégance autós szépségversenyek népszerűsége. Ezek olyan társadalmi eseményekké váltak, ahol részt venni – autóval vagy anélkül – egy bizonyos társadalmi pozíció fölött szinte kötelező volt.

Az autópark összetételén is lemérhető, hogy Magyarországon inkább egyfajta presztízs volt autóval járni, mint hétköznapi szükséglet. Az autó sokkal inkább volt hobbieszköz és kellemes időtöltés, mint igásló. Erre utal az igényes és drága import gyártmányok népszerűsége már a húszas évek elején. Az évtized második felében aztán elterjednek a drága és nagy amerikai autók. A harmincas években aztán megint az európai kocsik kerültek túlsúlyba, de itt is kifejezetten az olyan márkák, amelyek a legmodernebb műszaki színvonalat, korukat megelőző technikai újításokat képviselik.

Nehéz azonban választ kapni arra, hogy az autópark „alját” képező taxik és bérautók, illetve az elit luxusautói között milyen fogyasztási minták figyelhetők meg. További kutatás tárgyát képezheti például, hogy hogyan alakult ekkoriban a használt autók eladási? Hova kerültek a gazdagok által megunt, de sokszor éppen csak néhány éves autók? Ezeknél is jelentősebb kutatási probléma azonban, hogy az eddig feltártak mellett mi vihetett sikerre egy autókereskedőt, és mi nem? Ehhez részletes cégtörténeti adatokra lenne szükség. Meg kell vizsgálni a vállalkozások tőkeállományát, gazdasági gyakorlatát. Hogyan alakult a készletfinanszírozás? Mennyit számított mondjuk, hogy hol volt a cég központja, bemutatóterme? A későbbiekben ezek feltárása nem csak a magyar automobilizmus, hanem az egész magyar kereskedelem történetéhez is jelentős mértékben hozzájárulhatnak.

9. FELHASZNÁLT IRODALOM

- Almásy Alice (1937): Látogatás Márkus Emiliánál. In: Autó XXVII. évfolyam 3-4. szám, 1937. február 15. p. 8-9.
- Autó (1922): A Magyar Általános Gépgyár Rt. In: Autó I. évfolyam 2. szám. 1922. december 1., p. 20.
- Autó (1923a): Autóadó-lavina. In: Autó II. évfolyam 18. szám, 1923. szeptember 15., p. 11.
- Autó (1923b): Az autobehozatal és benzinellátás nehézségei. In: Autó II. évfolyam 6. szám, 1923. március 15., p. 12-13.
- Autó (1923c): Bárdi József Automobil Rt. In: Autó II. évfolyam 7. szám, 1923. április 1., p. 36.
- Autó (1923d): Csehország automobiljai. In: Autó II. évfolyam 10. szám, 1923. május 15., p. 24.
- Autó (1923e): A DAK Magyarországon. In: Autó II. évfolyam 7. szám, 1923. április 1., p. 19.
- Autó (1923f): Francia autóstatisztika. In: Autó II. évfolyam 18. szám, 1923. szeptember 15., p. 26.
- Autó (1923g): Horváth és Sajó (hirdetés). In: Autó II. évfolyam 20. szám, 1923. október 15. p. 46.
- Autó (1923h): A Királyi Magyar Automobil Club hivatalos benzinárai. In: Autó II. évfolyam 9. szám, 1923. május 1., p. 11.
- Autó (1923i): A Királyi Magyar Automobil Club hivatalos benzinárai. In: Autó II. évfolyam 10. szám, 1923. május 15., p. 11.
- Autó (1923j): A Királyi Magyar Automobil Club hivatalos benzinárai. In: Autó II. évfolyam 14. szám, 1923. július 15., p. 11.
- Autó (1923k): A Magyar Automobilkereskedők Országos Egyesületének közgyűlése. In: Autó II. évfolyam 5. szám, 1923. március 1., p. 12-13.
- Autó (1923l): A m. kir. posta központi járműtelep jubileuma. In: Autó II. évfolyam 14. szám, 1923. július 15., p. 27.
- Autó (1923m): Megalakult a Fejes-féle lemezmotor és gépgyár Rt. In: Autó II. évfolyam 20. szám, 1923. október 15., p. 47.
- Autó (1923n): A német automobilmek megoszlása. In: Autó II. évfolyam 17. szám, 1923. szeptember 1., p. 23.
- Autó (1923o): A Peugeot-gyár magyarországi fiókja. In: Autó II. évfolyam 18. szám, 1923. szeptember 15., p. 26.
- Autó (1923p): Rohamosan szaporodnak a motoros járművek Spanyolországban. In: Autó II. évfolyam 21. szám, 1923. november 1., p. 23.
- Autó (1923q): Szabaddá kell tenni az automobilkereskedelmet. In: Autó II. évfolyam 22. szám, 1923. november 15., p. 9-10.
- Autó (1923r): A személyautók márkák szerinti eloszlása Magyarországon. In: Autó II. évfolyam 18. szám, 1923. szeptember 15., p. 26.
- Autó (1923s): Újabb behozatali kontingenshez... In: Autó II. évfolyam 13. szám., 1923. július 1., p. 51.
- Autó (1937a): 26 állam automobilizmusa 1936-ban. In: Autó XXVII. évfolyam 19-20. szám, 1937. október, p. 17-19.
- Autó (1937b): Autómorzsák. In: Autó XXVII. évfolyam 11-12. szám, 1937. június, p. 23.
- Autó (1937c): Beszélgetés Muráti Lilivel, aki rajongója az autósportnak. In: Autó XXVII. évfolyam 19-20. szám, 1937. október, p. 12.
- Autó (1937d): A Deményi és Fia cég új helyisége. In: Autó XXVII. évfolyam 17-18. szám, 1937. szeptember, p. 28.
- Autó (1937e): A kisautók vámjának mérséklése. In: Autó XXVII. évfolyam 3-4. szám, 1937. február 15. p. 18.

- Autó (1937f): A Lehel-téren épülő új Majláth-ház. In: Autó XXVII. évfolyam 3-4. szám, 1937. február 15. p. 12-13.
- Autó (1937g): Reflektorfényben. In: Autó XVII. évfolyam 9-10. szám, 1937. május, p. 1.
- Autó (1937h): Az új Fiat telep ünnepélyes megnyitása. In: Autó XXVII. évfolyam 11-12. szám, 1937. június, p. 18-21.
- Bálint Sándor (1986): Autózásunk hőskora. Budapest: Gondolat Könyvkiadó, 1986. ISBN 9632816625
- Bojkó Béla (1997): Magyar adórendszer és adópolitika (1919-1945). Budapest: Püski Kiadó, 1997. ISBN 9639040223
- Breuer B. Armand (1934): A magyar automobilizmus fejlődésének feltételei. Különlenyomat a Magyar Mérnök- és Építészegylet Közlönyének 1934. évi LXVIII. kötetéből. Budapest: Stádium Sajtóvállalat Rt., 1934
- Burányi Gyula (2006a): Autóversenyzőből autógyáros. In: Veterán Autó és Motor, 2006/4. szám, p. 18-23. ISSN 1417-1406
- Burányi Gyula (2006b): A Bugatti Magyarországon. In: Veterán Autó és Motor, 2006/11. szám, p. 22-27. ISSN 1417-1406
- Burányi Gyula (2006c): Három szőnyeg. In: Veterán Autó és Motor, 2006/5. szám, p. 40-43. ISSN 1417-1406
- Burányi Gyula (2006d): Púder, parfüm, parádé I. In: Veterán Autó és Motor, 2006/6. szám, p. 14-19. ISSN 1417-1406
- Burányi Gyula (2006e): Púder, parfüm, parádé II. In: Veterán Autó és Motor, 2006/7. szám, p. 16-19. ISSN 1417-1406
- Burányi Gyula (2006f): Púder, parfüm, parádé III. In: Veterán Autó és Motor, 2006/8. szám, p. 14-18. ISSN 1417-1406
- Burányi Gyula (2006g): Vasöntvényből is lehet legenda. In: Veterán Autó és Motor, 2006/2. szám, p. 18-23. ISSN 1417-1406
- Burányi Gyula (2007a): Az volt az igazi! In: Veterán Autó és Motor, 2007/1. szám, p. 6-9. ISSN 1417-1406
- Burányi Gyula (2007b): A frankfurti sas. In: Veterán Autó és Motor, 2007/4. szám, p. 14-19. ISSN 1417-1406
- Burányi Gyula (2007c): A frankfurti sas II. In: Veterán Autó és Motor 2007/5. szám, p. 16-19. ISSN 1417-1406
- Burányi Gyula (2007d): Prospektus anno 1925. In: Veterán Autó és Motor 2007/2. szám. p. 26-29. ISSN 1417-1406
- Burányi Gyula – Négyesi Pál (2010): Erő, szépség, tökéletesség. Az Alfa Romeo Magyarországon. In: Veterán Autó és Motor, 2010/11. szám, p. 66-71. ISSN 1417-1406
- Csató Tamás (1994): A belkereskedelem Magyarországon a 19-20. században. Budapest: Aula Kiadó, 1994. ISBN 9637415904
- Déván István (1924): Automobil-almanach 1924-25. Budapest: Stádium Könyvkiadó, 1924
- Déván István (1937): Autó és motor almanach. Budapest: Magyar Touring Club, 1937
- Déván István (1939): Autó-, motorkerékpár-, teherautó-típuskönyv 1939. Budapest: Királyi Magyar Automobil Club, 1939
- Farnadi Zsolt (2007): Benzint a kútról. In: Veterán Autó és Motor, 2007/2. szám, p. 66-69. ISSN 1417-1406
- Farnadi Zsolt – Négyesi Pál (2010): Hírességek autói. In: Veterán Autó és Motor, 2010/1. szám, p. 48-49. ISSN 1417-1406
- Kelemen Móric (1929): Az automobil közgazdasági jelentősége. Különlenyomat a Közgazdasági

enciklopédiából. Budapest: Athenaeum Irodalmi és Nyomdai Rt., 1929

- A Kerék (1934): Fiat új árai. In: A Kerék VII. évfolyam 7-8. szám, 1934. július-augusztus, p.43.

- Kovács Ferenc (1937): Autótartás számokban. In: Autó XXVII. évfolyam 17-18. szám, 1937. szeptember, p. 21-22.

- Lindner Ernő (1930): A magyar automobilizmus története. In: Lindner Ernő – Illés István (szerk.): A Királyi Magyar Automobil Club jubiláris aranykönyve 1900-1930. Budapest: Királyi Magyar Automobil Club, 1930, p. 11-56.

- Dr. malduri Maléter Jenő (1935): Az automobilizmus fejlődése és annak akadályai. Különlenyomat a "Magyarország Útügyi Évkönyve 1934"-ből. Budapest: Élet Irodalmi és Nyomda Rt., 1935

- Misura Mihály (1933): Misura Mihály hozzászólása. In: Országos Automobil Nagygyűlés. Budapest, 1933, p. 50-52.

- Nagy János (2007): Professzor a földön és a levegőben. In: Veterán Autó és Motor, 2007/8. szám, p. 16-17. ISSN 1417-1406

- Négyesi Pál (2006a): Elfeledett úttörő. In: Veterán Autó és Motor, 2006/9. szám, p. 18. ISSN 1417-1406

- Négyesi Pál (2006b): A Fiat Magyarországon. In: Veterán Autó és Motor, 2006/12. szám, p. 26-28. ISSN 1417-1406

- Négyesi Pál (2006c): Az Opel Magyarországon. In: Veterán Autó és Motor, 2006/10. szám. p. 58-59. ISSN 1417-1406

- Négyesi Pál (2007a): Az első autó Magyarországon. In: Veterán Autó és Motor, 2007/6. szám, p. 22-23. ISSN 1417-1406

- Négyesi Pál (2007b): A Renault Magyarországon. In: Veterán Autó és Motor, 2007/3. szám, p. 14-17. ISSN 1417-1406

- Négyesi Pál (2008): A belügyminiszter autója. In: Veterán Autó és Motor, 2008/12. szám, p. 22-23. ISSN 1417-1406

- Négyesi Pál (2010a): Hegyek között, völgyek között. In: Veterán Autó és Motor, 2010/9. szám, p. 40-45. ISSN 1417-1406

- Négyesi Pál (2010b): A Szelnár család. In: Veterán Autó és Motor, 2010/7. szám, p. 46-49. ISSN 1417-1406

- Négyesi Pál (2011a): Családban marad. Zupka Lajos és Fia. In: Veterán Autó és Motor, 2011/6. szám, p. 34-37. ISSN 1417-1406

- Négyesi Pál (2011b): Fordulatos műhelysors. Csóka utca 7. In: Veterán Autó és Motor, 2011/2. szám, p. 15. ISSN 1417-1406

- Négyesi Pál (2011c): Luxusautók Magyarországon. In: Veterán Autó és Motor, 2011/1. szám, p. 48-49. ISSN 1417-1406

- Ocskay Zoltán (2010a): A harmonikakirály autói. In: Veterán Autó és Motor, 2010/8. szám, p. 68-73. ISSN 1417-1406

- Ocskay Zoltán (2010b): Szárnyakat adtak az alvázaknak. In: Veterán Autó és Motor, 2010/3. szám, p. 22-27. ISSN 1417-1406

- Ocskay Zoltán (2011): Tetőnek látszó vitorla. In: Veterán Autó és Motor, 2011/2. szám, p. 22-25. ISSN 1417-1406

- Orphanides János (1933): A gépjárműipar. In: Országos Automobil Nagygyűlés. Budapest, 1933, p. 46-49.

- Romsics Ignác (2005): Magyarország története a XX. században. Budapest: Osiris Kiadó, 2005. ISBN 963389719X

- Dr. Schimanek Emil (szerk.) (év nélkül): Gépjármű-typuskönyv és újabb rendeletek gyűjteménye. Budapest: Országos Automobil Szakértő Bizottság, év nélkül

- Dr. Schimanek Emil (1933): A magyar automobilizmus helyzete. In: Országos Automobil Nagygyűlés. Budapest, 1933, p. 5-15.
- Schreiber József (1935): Automobilisták zsebkönyve. Budapest: Autó- és Motorújság, 1935
- Schreiber József (1941): Automobilisták zsebkönyve. Budapest: Autó- és Motorújság, 1941
- Tomasz Szczerbicki – Krzysztof Poplawski (2006): Lengyelországból jöttek. Lengyel katonai járművek Magyarországon. In: Veterán Autó és Motor, 2006/3. szám, p. 18-22. ISSN 1417-1406
- Gróf Teleki János (1933): A géperejű jármű beillesztése az ország közlekedési rendszerébe. In: Országos Automobil Nagygyűlés. Budapest, 1933, p. 16-22.
- Az Úrvezető (1928a): A 14 lóerőn aluli automobiloikat és motorkerékpárokat ezentul csak 5% luxusadó terheli. In: Az Úrvezető II. évfolyam 5. szám, 1928. június 1., p. 46-47.
- Az Úrvezető (1928b): Adler automobiloik sikerei. In: Az Úrvezető II. évfolyam 3. szám, 1928. április 1., p. 46.
- Az Úrvezető (1928c): Frigidaire (hirdetés). In: Az Úrvezető II. évfolyam 4. szám, 1928. május 1., p. 43.
- Az Úrvezető (1928d): Graham-Paige. In: Az Úrvezető II. évfolyam 5. szám, 1928. június 1., p. 23.
- Az Úrvezető (1928e): Mercedes-Benz (hirdetés). In: Az Úrvezető II. évfolyam 3. szám, 1928. április 1., p. 1.
- Az Úrvezető (1928f): Nash (hirdetés). In: Az Úrvezető II. évfolyam 1. szám, 1928. február 15., p. 23.
- Az Úrvezető (1928g): Nő a volánnál. In: Az Úrvezető II. évfolyam 3. szám, 1928. április 1., p. 34.
- Az Úrvezető (1928h): Pneumatik Árusító Rt. In: Az Úrvezető II. évfolyam 1. szám, 1928. február 15., p. 33-35.
- Az Úrvezető (1928i): REO (hirdetés). In: Az Úrvezető II. évfolyam 4. szám, 1928. május 1., p. 48.
- Az Úrvezető (1928j): Velie autó. In: Az Úrvezető II. évfolyam 1. szám, 1928. február 15., p. 32.
- Dr. Visegrády József (1937): 100.000 motoros gépjárművet Magyarországnak. Budapest: magánkiadás, 1937
- Dr. Visegrády József (1939): A gépkocsi hivatása az új Magyarország társadalmi és gazdasági életében. Az új szociálpolitika közlekedésügyi vonatkozásai. Budapest: magánkiadás, 1939
- Dr. Wagner Gyula (év nélkül): Az automobilizmus, különös tekintettel a hazai viszonyokra. In: dr. Ladányi Miksa (szerk.): A magyar közlekedésügy monográfiája. Budapest: A Magyar Közlekedésügy Monográfiája Kiadóhivatala, év nélkül, p. 173-204.
- Zsuppán István (1994): A magyar autó. Budapest: Zrínyi Kiadó, 1994. ISBN 9633272319

I. melléklet. Személykocsik műszaki jellemzői 1927-1928⁵¹

I. Személykocsik	1927	1928
<i>1. Tulajdonos szerint:</i>		
állam	79	77
egyéb közhatóság	95	121
egyéb	9085	11282
<i>2. Kocsiszekrény neve szerint</i>		
nyitott	6836	7866
csukott	1951	3103
kombinált	472	511
<i>3. Teherbírás szerint</i>		
2 személy	298	351
3-4 személy	4820	6554
5-6 személy	4048	4446
6-nál több személy	93	129
<i>4. Erőforrás neve szerint</i>		
benzin	9246	11467
villamosság	13	13
<i>5. Lóerő szerint⁵²</i>		
6 és azon aluli	239	374
7-10 lóerővel	2846	3073
11-20 lóerővel	5442	7145
20-30 lóerővel	677	831
30-on felüli lóerővel	55	57
<i>6. A motor hengereinek száma szerint:</i>		
2 hengeres	178	187
4 hengeres	6944	7531
6 hengeres	2018	3557
8 és annál több hengeres	106	192

⁵¹ A táblázat forrása: Kelemen (1929, p. 7.)

⁵² Adólóerő szerinti beosztás, nem a motor tényleges teljesítményéről van szó, hanem a gépjárműadóhoz kiszámított kategorizálásról.

II. melléklet. A világ autótermelése 1924-1929-ig (darab)⁵³

Ország	1924	1925	1926	1927	1928	1929
Amerika	3.602.540	4.265.830	4.300.934	3.401.326	4.358.759	5.358.414
Franciaország	145.000	177.000	193.315	191.300	207.519	263.660
Kanada	135.246	161.970	204.727	179.054	242.382	263.295
Anglia	146.600	167.600	198.699	211.780	211.877	238.805
Németország	18.000	49.384	37.169	96.640	89.950	70.500
Olaszország	37.450	39.575	54.760	64.559	55.010	54.100
Csehszlovákia	2.000	5.000	7.000	10.200	13.150	14.740
Ausztria	5.000	4.900	5.290	8.700	11.930	8.900
Belgium	4.850	5.639	6.000	6.500	8.150	7.000
Svájc	250	450	1.046	1.585	1.700	3.000
Oroszország				510	799	1.706
Svédország	202	270	410	1.250	1.362	1.400
Magyarország	251	357	275	525	402	1.050
Japán				205	470	475
Spanyolország	100	473	1.050	585	325	330
Lengyelország					320	320
Dánia		75	200	190	165	150
Világtermelés	4.097.489	4.877.921	5.010.875	4.174.909	5.204.270	6.287.845

III. melléklet. Hazai származású gépjárműveink megoszlása a készítő gyár szerint, 1935. augusztus 1-jén⁵⁴

A készítő gyár neve	Személygépkocsik	Tehergépkocsik	Autóbuszok és egyéb gépkocsik	Motorkerékpárok
MÁG	1.460	34	143	
Weisz Manfréd	106	30	15	
Marta	103			
Méray	4	113	18	1.086
Rába	3	173	279	
MÁVAG		163	316	
Magyar-Fiat		28		
Ganz (Büssing)		20		
Fejes			13	
Nova				36
Egyéb	11	31	16	65
Összesen	1.687	592	810	1.187

⁵³ A táblázat forrása: Lindner (1930, p. 39.)

⁵⁴ A táblázat forrása: Wagner (é. n., p. 183.)

IV. melléklet. A világ gépjárműállománya⁵⁵

A világ gépjárműállománya			Az 1933. I. 1-jei állományból			
Ország	Gépjárműállomány		automobil	ebből személykocsi	motor-kerékpár	Egy automobilra eső lélekszám
	1932. I. 1.	1933. I. 1.				
Algír	49 400	55 750	52 550	43 750	3 200	125
Amerikai Egyesült Államok	26 093 457	24 417 384	24 317 020	20 979 563	100 364	5
Argentína	333 623	308 636	306 949	235 989	1 687	38
Ausztrália	598 961	607 591	533 833	415 092	73 758	12
Ausztria	74 480	72 234	34 458	17 738	37 776	195
Belgium	225 000	244 189	182 689	116 189	61 500	44
Brazília	162 500	144 760	143 260	85 000	1 500	290
Bulgária	3 814	3 570	3 050	1 733	520	1 977
Ceylon	23 409	23 030	19 798	14 739	3 232	268
Csehszlovákia	130 600	138 700	99 700	65 200	39 000	149
Chile	41 549	33 987	33 203	21 524	784	131
Dánia	147 940	142 130	118 130	83 430	24 000	30
Dél-afrikai Unió	188 255	187 275	156 850	139 400	30 425	52
Egyiptom	32 314	33 779	30 833	24 258	2 946	479
Észtország	3 925	3 910	3 077	1 700	833	364
Fülöp-szigetek	41 163	41 585	40 959	25 187	626	303
Finnország	38 359	35 078	30 529	19 495	4 549	120
Francia Indó-Kína	15 762	16 581	14 959	11 653	1 622	1 444
Francia Marokkó	20 173	32 293	29 726	21 785	2 567	170
Franciaország	2 182 468	2 370 800	1 845 400	1 341 200	525 400	21
Görögország	18 700	16 400	15 700	9 500	700	407
Hawaii	50 829	49 582	49 197	39 843	385	7
Holland Kelet-India	96 407	80 588	71 754	54 087	8 834	846
Hong Kong	3 261	3 470	3 136	2 305	334	271
India	184 561	133 900	121 400	82 660	12 500	2 908
Ír Szabadállam	59 750	55 350	49 750	40 500	5 600	59
Japán	145 451	151 671	101 968	57 019	49 703	576
Jugoszlávia	17 032	14 927	11 506	7 711	3 421	1 209
Kanada	1 196 570	1 115 848	1 106 408	947 611	9 440	9
Kína	40 993	44 462	41 602	27 473	2 860	15 979
Kuba	38 745	29 637	29 302	18 149	335	135
Lengyelország	38 025	33 448	25 266	17 098	1 182	1 272
Lettország	5 716	4 903	3 234	1 795	1 669	593
Litvánia	3 770	3 570	2 370	1 450	1 200	1 009

⁵⁵ A táblázat forrása: Maléter (1935, p. 9-10.)

Madagaszkár	5 547	5 653	3 641	2 574	2 012	1 032
Magyarország	28 509	26 952	16 157	9 028	10 795	544
Mexikó	67 850	87 404	86 420	60 895	984	191
Nagy-Britannia	2 210 325	2 234 174	1 621 606	1 200 600	612 568	28
Németalföld	159 384	168 802	135 093	84 145	33 709	59
Németország	1 433 013	1 426 200	616 200	460 000	810 000	105
Norvégia	56 115	59 034	52 214	29 872	6 820	54
Olaszország	389 761	468 487	323 336	231 985	145 151	129
Oroszország	69 941	62 526	56 834	11 722	5 692	2 586
Perzsia	10 050	12 533	11 680	6 595	853	856
Portugália	36 432	38 613	35 056	25 911	3 557	177
Románia	35 825	32 300	29 800	21 300	2 500	605
Spanyol Marokkó	3 758	3 840	3 642	1 832	198	275
Spanyolország	189 530	172 200	159 200	119 000	13 000	150
Svájc	143 375	143 761	93 761	74 000	50 000	44
Svédország	204 470	199 111	146 947	101 817	52 164	42
Törökország	6 250	5 100	4 500	2 800	600	3 033
Új-Zéland	227 060	223 656	190 547	151 229	33 109	8
Uruguay	43 257	48 485	47 755	36 026	730	41
Venezuela	19 800	17 500	17 175	11 125	325	188
Egyéb államok	349 621	320 834	286 165	198 919	34 669	-
Összesen	37 996 835	36 408 183	33 567 295	27 813 201	2 840 888	60

V. melléklet. A Magyarországon kapható személyautók ára 1937-ben⁵⁶

Típus	Lóerő	Hengerek száma	Furat (mm)	Löket (mm)	Lökettérfogat (cm3)	Ár	Évi gépjárműadó
Adler Trumpf Junior	25	4	65	75	995	P. 5200	P. 40
Adler Trumpf Junior Sport	28	4	65	75	995	P. 6300	P. 40
Adler Trumpf	38	4	74,25	96	1645	P. 6900	P. 80
Adler Trumpf Sport		4	74,25	96	1645	P. 8500	P. 80
Adler Diplomat	65	6	75	110	2916	P. 12750	P. 160
Aero 30	30	2	85	88	999	P. 6300	P. 40
Alfa Romeo 6C2300B	76	6	70	100	2309	P. 18000	P. 100
Alfa Romeo 6C2300 Pescara	95	6	70	100	2309	P. 21000	P. 100
Alfa Romeo 8C2900AB	220	8	68	100	2904	P. 31000	P. 160
Audi Front 225	55	6	71	95	2257	P. 11000	P. 100
Austin 7	17	4	56	76	748	P. 4900	P. 40
Austin 10	21	4	63,5	89	1125	P. 6800	P. 60
Austin 12	33	4	69,3	101,6	1535	P. 8200	P. 80
Austin 14	39	6	65,5	84,6	1711	P. 9500	P. 80
Austin 18 Long	47	6	69,3	111	2510	P. 13700	P. 160
Bianchi S9 1400	42	4	68	100	1453	P. 7200	P. 60
BMW 320	45	6	65	96	1911	P. 7800	P. 80
BMW 326	50	6	66	96	1971	P. 9800	P. 80
Cadillac 60	135	8	88,9	114,3	5671	P. 19400	P. 560
Cadillac 75	135	8	88,9	114,3	5671	P. 30400	P. 560
Chrysler Royal 6	93	6	85,73	108	3739	P. 15000	P. 360
Citroen 7	35	4	72	100	1629	P. 6800	P. 80
Citroen 11	42	4	78	100	1911	P. 8800	P. 80
Citroen 11 Long	42	4	78	100	1911	P. 9500	P. 80
DeSoto	93	6	85,73	108	3739	P. 12600	P. 360
DKW Reichsklasse	18	2	74	68	586	P. 3980	P. 40
DKW Meisterklasse	20	2	76	76	684	P. 4600	P. 40
DKW Front Special	20	2	76	76	684	P. 4350	P. 40
DKW Sonderklasse	32	4	70	68,5	1057	P. 6350	P. 60
Dodge	87	6	82,55	111,1	3570	P. 12300	P. 360
Fiat Topolino	13	4	52	67	569	P. 2900	P. 40
Fiat "új" Balilla	32	4	68	75	1089	P. 5400	P. 60
Fiat 1500	45	6	65	75	1493	P. 6400	P. 60
Fiat Ardita 2000	45	4	82	92	1944	P. 8500	P. 80
Fiat Ardita Sport	60	6	72	103	2615	P. 11000	P. 160
Ford Eifel	34	4	63,5	92,5	1157	P. 4900	P. 60
Ford V8	90	8	77,79	95,25	3560	P. 9600	P. 360
Graham-Paige Crusader 85	70	6	76,2	101,6	2780	P. 10800	P. 160
Graham-Paige Cavalier 95	85	6	82,2	101,6	3263	P. 13000	P. 260
Graham-Paige Supercharger	106	6	82,2	101,6	3263	P. 14800	P. 260
Graham-Paige Custom Supercharger	111	6	82,55	111,1	3570	P. 15800	P. 360
Hanomag Garant	23,5	4	63	88	1089	P. 4800	P. 60
Hanomag Kurier	23,5	4	63	88	1089	P. 5600	P. 60
Hanomag Rekord	37	4	71	95	1494	P. 6500	P. 60
Hanomag Sturm	55	6	71	95	2241	P. 9500	P. 100
Hansa 1100	28,5	4	65	82	1088	P. 5600	P. 60
Hansa 1700	41	6	65	82	1634	P. 6700	P. 80
Hillman Minx	30	4	63	95	1185	P. 6000	P. 60
Hillman Sixteen	56	6	67,5	120	2576	P. 9500	P. 160
Hillman Hawk	73	6	75	120	3181	P. 11000	P. 260
Hillman 80	73	6	75	120	3181	P. 16000	P. 260
Horch 830	75	8	78	92	3517	P. 15500	P. 200
Horch 830BL	75	8	78	92	3517	P. 18000	P. 360
Horch 951	105	8	87	104	4944	P. 27500	P. 460
Hudson 6	101	6	76,2	127	3475	P. 11500	P. 260

⁵⁶ A táblázat saját készítés Déván (1937) adatai alapján. A megadott árak pengőben értendők, és az adott típus legolcsóbb zárt karosszériájú kivitelére vonatkozik, ha ez ettől való eltérés nincs feltüntetve.

Típus	Lóerő	Hengerek száma	Furat (mm)	Lököt (mm)	Lökettérfogat (cm3)	Ár	Évi gépjárműadó
Hudson 8	122	8	76,2	114,3	4163	P. 12800	P. 460
Humber Twelve	42	4	69,5	110	1669	P. 13500	P. 80
Humber Eighteen	65	6	69,5	120	2731	P. 18000	P. 160
Humber Snipe	100	6	85	120	4086	P. 20000	P. 460
Humber Pullman	100	6	85	120	4086	P. 24000	P. 460
Lancia Aprilia	47	4	72	83	1352	P. 8250	P. 60
LaSalle V8	123	8	85,73	114,3	5277	P. 16600	P. 560
Maybach SW38	140	6	100	100	3960	P. 36000	P. 360
Maybach Zeppelin	200	12	92	100	7977	P. 70000	P. 760
Mercedes-Benz 170V	38	4	73,5	100	1697	P. 6850	P. 80
Mercedes-Benz 170H	38	4	73,5	100	1697	P. 7200	P. 80
Mercedes-Benz 230n	55	6	72,5	90	2229	P. 8850	P. 100
Mercedes-Benz 230 lang		6	72,5	90	2229	P. 9600	P. 100
Mercedes-Benz 260 Diesel		4	90	100	2545	P. 11500	P. 160
Mercedes-Benz 320n (Cabriolet)		6	82,5	100	3208	P. 15800	P. 260
Mercedes-Benz 320 lang		6	82,5	100	3208	P. 13700	P. 260
Mercedes-Benz 500		8	82,5	115	4918	P. 25100	P. 460
Mercedes-Benz 540K		8	88	111	5401	P. 32000	P. 560
MG T. Sport		4	63,5	102	1292	P. 9500	P. 60
MG 1,5 liter		4	69,5	102	1546	P. 10500	P. 80
MG 2 liter		6	69	102	2288	P. 13000	P. 100
Minerva 25CV	105	8	75	112	3958	P. 22000	P. 360
Morris 8	24	4	57	90	918	P. 5100	P. 40
Morris 12	34	4	69,5	102	1548	P. 7500	P. 80
Morris 14	43	6	61,5	102	1818	P. 8900	P. 80
Nash 400	90	6	85,73	111,1	3848	P. 12300	P. 360
Nash Ambassador Six	95	6	85,78	111,1	3848	P. 13300	P. 360
Nash Ambassador Eight	105	8	79,38	108	4275	P. 14300	P. 460
Oldsmobile 6	95	6	87,31	104,8	3765	P. 13200	P. 360
Opel Kadett	27	4	67,5	75	1066	P. 4400	P. 60
Opel Olympia	29	4	67,5	90	1279	P. 4950	P. 60
Opel Super 6	60	6	67,5	90	2456	P. 7550	P. 100
Packard 115	100	6	87,31	108	3781	P. 13500	P. 360
Packard 120	120	8	82,55	108	4622	P. 14500	P. 460
Packard Super 8	130	8	80,96	127	5245	P. 22600	P. 560
Packard 12	175	12	87,31	108	7752	P. 27000	P. 760
Plymouth	82	6	79,33	111,1	3290	P. 11500	P. 360
Pontiac	85	6	87,31	101,6	3650	P. 13500	P. 360
Renault Celtaquat	35	4	70	95	1463	P. 6500	P. 60
Renault Primaquat	45	4	85	105	2383	P. 7500	P. 100
Renault Vivaquat	45	4	85	105	2383	P. 8000	P. 100
Renault Vivaquat Long	45	4	85	105	2383	P. 9300	P. 100
Renault Grand Sport	100	6	85	120	4085	P. 11000	P. 460
Renault Vivastella	100	6	85	120	4085	P. 13700	P. 460
Renault Nerva Grand Sport	130	8	85	120	5448	P. 15700	P. 560
Renault Nervastella	130	8	85	120	5448	P. 18000	P. 560
Singer Bantam	27,5	4	60	86	972	P. 5200	P. 40
Skoda 420 Popular	22	4	65	75	995	P. 5450	P. 40
Skoda Rapid	31	4	70	90	1380	P. 7800	P. 60
Skoda Superb	60	6	75	102	2700	P. 14000	P. 160
SS Jaguar 1,5	42	4	69,5	106	1609	P. 12000	P. 80
SS Jaguar 2,5	104	6	73	106	2664	P. 16000	P. 160
Standard Flying 9	30	4	60	100	1131	P. 5600	P. 60
Standard Flying 10	33	4	63,5	100	1267	P. 6500	P. 60
Standard Flying 12	44	4	69,5	106	1609	P. 7900	P. 80
Standard 20	65	6	73	106	2664	P. 12800	P. 160
Standard V8	75	8	63,5	106	2686	P. 13400	P. 160
Steyr 50	22	4	59	90	934	P. 5000	P. 40
Steyr 200	35	4	73	90	1506	P. 6600	P. 80
Steyr 220	55	6	73	90	2260	P. 8600	P. 100
Steyr 630	55	6	73	90	2260	P. 10800	P. 100
Studebaker Dictator	90	6	82,55	111,1	3570	P. 13200	P. 360
Tatra 57	22	4	70	75	1160	P. 6500	P. 60
Tatra 75	30	4	80	84	1690	P. 9200	P. 80
Tatra 75 Long	30	4	80	84	1690	P. 10500	P. 80
Tatra 77a	80	8	80	84	3400	P. 26000	P. 260
Triumph Gloria 4	42	4	66	90	1232	P. 10500	P. 60

Típus	Lóerő	Hengerek száma	Furat (mm)	Löket (mm)	Lökettérfogat (cm3)	Ár	Évi gépjárműadó
Vauxhall 14	42	6	61,5	100	1781	P. 8780	P. 80
Willys 37	43	4	79,38	111,1	2200	P. 9000	P. 100
Wanderer W24	42	4	75	100	1755	P. 7350	P. 80
Wanderer W45	55	6	71	95	2241	P. 9950	P. 100
Wanderer W50	55	6	71	95	2241	P. 11800	P. 100
Wanderer W26	62	6	75	100	2632	P. 12500	P. 160
Wanderer W25K	85	6	70	85	1949	P. 13500	P. 80
Wolseley 12/48	48	4	69,5	102	1547	P. 8200	P. 80
Wolseley 14/56	56	6	61,5	102	1818	P. 9900	P. 80
Wolseley 18/80	80	6	69,5	102	2321	P. 10900	P. 100
Wolseley 25 Long	100	6	82	110	3485	P. 22000	P. 260

VI. melléklet. A Magyarországon kapható személyautók ára 1939-ben⁵⁷

Típus	Lóerő	Hengerek száma	Furat (mm)	Löket (mm)	Lökettérfogat (cm3)	Ár	Évi gépjárműadó
Adler Trumpf Junior	25	4	65	75	995	P. 3900	P. 40
Adler 2 Liter	45	4	80	95	1910	P. 5410	P. 80
Adler 2,5 Liter	58	6	71	105	2494	P. 7180	P. 100
Audi 3,2 Liter	75	6	87	92	3281	P. 8900	P. 260
Austin 8	27	4	56,77	89	908	P. 4600	P. 40
Austin 10	32	4	63,5	89	1125	P. 5800	P. 60
Austin 12	42	4	69,35	101,6	1535	P. 6800	P. 80
Austin 14	52	6	65,5	84,63	1711	P. 7820	P. 80
Austin 18	65	6	69,35	111	2510	P. 12800	P. 160
Austin 28	90	6	86,36	114,3	4016	P. 18300	P. 460
BMW 321	45	6	66	96	1971	P. 6560	P. 80
BMW 326	50	6	66	96	1971	P. 8130	P. 80
BMW 327 Sport Cabriolet	55	6	66	96	1971	P. 11150	P. 80
BMW 328	80	6	66	96	1971	P. 9850	P. 80
Borgward 1100	28	4	65	82	1088	P. 4100	P. 60
Borgward 2000	53	6	70	85	1962	P. 5275	P. 80
Buick Special 40	107	8	78,58	104,78	4060	P. 10450	P. 460
Buick Century 60	143	8	87,31	109,54	5250	P. 12450	P. 560
Buick Roadmaster 80	143	8	87,31	109,54	5250	P. 14350	P. 560
Buick Limited 90L	143	8	87,31	109,54	5250	P. 19600	P. 560
Cadillac 60	135	8	88,9	114,3	5671	P. 15402	P. 560
Cadillac 75	135	8	88,9	114,3	5671	P. 26540	P. 560
Chevrolet Master	86	6	88,9	95,25	3549	P. 9250	P. 260
Chrysler C22	100	6	85,73	114,3	3959	P. 12600	P. 360
Chrysler C23	135	8	82,55	123,8	5302	P. 13800	P. 560
Citroen 11 Normal (4-5 személyes)	42	4	78	100	1911	P. 5100	P. 80
Citroen 11 Normal (5-6 személyes)	42	4	78	100	1911	P. 5800	P. 80
Citroen 11 Normal (6 személyes)	42	4	78	100	1911	P. 6000	P. 80
Citroen 11 Normal (8 személyes)	42	4	78	100	1911	P. 6250	P. 80
DKW Front Normal	18	2	74	68	580	P. 3100	P. 40
DKW Meisterklasse	20	2	76	76	684	P. 3330	P. 40
Dodge D11	88	6	82,55	111,1	3570	P. 10500	P. 360
Fiat 500	13	4	52	67	570	P. 2400	P. 40
Fiat 1100	32	4	68	75	1089	P. 4300	P. 60
Fiat 1100L	32	4	68	75	1089	P. 5400	P. 60
Fiat 1500	45	6	65	75	1493	P. 5950	P. 60
Fiat 2800	85	6	82	90	2852	P. 15600	P. 160
Ford Eifel	34	4	63,5	92,5	1157	P. 3250	P. 60

⁵⁷ A táblázat saját készítés Déván (1939) adatai alapján. A megadott árak pengőben értendők, és az adott típus legolcsóbb zárt karosszériájú kivitelére vonatkozik, ha ez ettől való eltérés nincs feltüntetve.

Típus	Lóerő	Hengerek száma	Furat (mm)	Löket (mm)	Lökettérfogat (cm3)	Ár	Évi gépjárműadó
Ford V8	60	8	66	81,28	2220	P. 6125	P. 100
Ford V8	90	8	77,8	95,5	3620	P. 6937	P. 360
Graham-Paige Special	90	6	82,55	111,1	3485	P. 10000	P. 260
Graham-Paige Supercharger	117	6	82,55	111,1	3485	P. 11000	P. 260
Hillman Minx	33	4	63	95	1185	P. 5200	P. 60
Hillman Minx Deluxe	33	4	63	95	1185	P. 5800	P. 60
Hillman 14	51	4	75	110	1944	P. 7300	P. 80
Hillman 14 Deluxe	51	4	75	110	1944	P. 8100	P. 80
Horch 930V	92	8	78	100	3823	P. 12500	P. 360
Horch 853A	120	8	87	104	4944	P. 20500	P. 460
Humber Sixteen	60	6	67,5	120	2577	P. 8600	P. 160
Humber Snipe	75	6	75	120	3181	P. 8600	P. 260
Jawa Minor Limousine	19,5	2	70	80	616	P. 4600	P. 40
Jawa Minor Sport	19,5	2	70	80	616	P. 4800	P. 40
Lanchester Roadrider	37	4	66	105,4	1444	P. 9800	P. 60
Lanchester DeLuxe	52	6	61,4	101,6	1809	P. 12800	P. 80
Lancia Aprilia	47	4	72	83	1352	P. 6500	P. 60
LaSalle V8	123	8	85,73	114,3	5277	P. 12780	P. 560
Mercedes-Benz 170V	38	4	73,5	100	1697	P. 5180	P. 80
Mercedes-Benz 230	55	6	73,5	90	2290	P. 7980	P. 100
Mercedes-Benz 260 Diesel	45	4	90	100	2545	P. 9850	P. 100
Mercedes-Benz 320	78	6	85	100	3405	P. 12140	P. 260
Mercedes-Benz 540K	180	8	88	111	5401	P. 30140	P. 560
Minerva-Imperia TA7	25	4	65	75	995	P. 5200	P. 40
Minerva-Imperia TA11	45	4	80	95	1912	P. 6900	P. 80
Morris 8	30	4	57	90	918	P. 4330	P. 40
Morris 10	36	4	63,5	102	1292	P. 5780	P. 60
Morris 12	39,5	4	69,5	102	1550	P. 6650	P. 80
Morris 14	49	6	61,5	102	1818	P. 7670	P. 80
Opel Kadett	24	4	67,5	75	1074	P. 2550	P. 60
Opel Olympia	43	4	80	74	1488	P. 3380	P. 60
Opel Kapitán	60	6	80	82	2473	P. 4650	P. 100
Opel Admiral	86	6	90	95	3626	P. 7790	P. 360
Peugeot 202	30	4	68	78	1133	P. 4150	P. 60
Peugeot 402B Légère	65	4	83	99	2142	P. 4820	P. 100
Peugeot 402B	65	4	83	99	2142	P. 5342	P. 100
Plymouth P8	85	6	79,38	111,1	3299	P. 11500	P. 260
Pontiac	85	6	87,31	101,6	3650	P. 10500	P. 360
Renault Juvaquatre	28	4	58	95	1000	P. 3920	P. 40
Renault Novaquatre	45	4	85	105	2383	P. 4830	P. 100
Renault Primaquatre	45	4	85	105	2383	P. 5225	P. 100
Renault Vivaquatre	45	4	85	105	2383	P. 6452	P. 100
Rosengart Supercinq	18	4	56	70	747	P. 3400	P. 40
Rosengart Supersept	27	6	56	74,5	1100	P. 4600	P. 60
Rosengart Supertraction	46	4	78	100	1911	P. 7200	P. 80
Skoda 1100	32	4	68	75	1090	P. 4700	P. 40
Skoda Rapid	42	4	72	96	1560	P. 7000	P. 80
Standard 8	31	4	57	100	1021	P. 4800	P. 60
Standard 10	36	4	63,5	100	1267	P. 6100	P. 60
Standard 12	44	4	69,5	106	1609	P. 7150	P. 80
Standard 20	67	6	73	106	2664	P. 9500	P. 160
Steyr 55	25	4	64	90	1158	P. 3940	P. 60
Steyr 200	35	4	72,8	90	1498	P. 5400	P. 60
Steyr 220	55	6	73	90	2260	P. 7280	P. 100
Sunbeam-Talbot Ten	40	4	63	95	1185	P. 8000	P. 60
Sunbeam-Talbot Ten Deluxe	40	4	63	95	1185	P. 8300	P. 60
Sunbeam-Talbot 3 Litre	82	6	75	120	3181	P. 12000	P. 260
Sunbeam-Talbot 3 Litre Deluxe	82	6	75	120	3181	P. 15500	P. 260
Sunbeam-Talbot 4 Litre	102	6	85	120	4086	P. 13500	P. 460
Sunbeam-Talbot 4 Litre Deluxe	102	6	85	120	4086	P. 17500	P. 460
Tempo G1200	2x19	2x2	69	80	2x598	P. 8000	P. 60
Wanderer W24	42	4	75	100	1767	P. 5400	P. 80
Wanderer W23	62	6	75	100	2651	P. 6900	P. 160

VII. melléklet. A gépjárműadó éves díjtételei 1935-ben és 1941-ben⁵⁸

Hengerűrtartalom (cm3)	1935. évi adó (pengő)	1941. évi adó (pengő)
0-1000	40	40
1001-1500	60	60
1501-2000	80	80
2001-2500	100	100
2501-3000	160	160
3001-3500	280	260
3501-4000	400	360
4001-5000	560	460
5001-6000	720	560
6001-7000	920	660
7001-8000	1120	760
8001-9000	1320	860
9001-10000	1520	960

⁵⁸ A táblázat saját készítés Schreiber (1935, p. 233.) és Schreiber (1941, p. 280.) alapján.