

Vasszöcskéék

Az autókrossz magyarországi
meghonosítójára, Darázs Antalra a magyar
autókrossz-szakág születésének 30. évfordulóján
Nagy János emlékezik.

A Szeged szomszédságában lévő Balástya községtől öt kilométernyire két szomszédos tanyán élt hajdan két család, s bár mindkettő Darázs-família volt, semmilyen rokonkapcsolat nem állt közöttük. Történetünk szempontjából ennek a ténynek csupán azért van jelentősége, mert a két Darázs fiút, Antalt és Ferencet sportpályafutásuk során az újságírók, de még a helybeliek is előszeretettel testvérként említették. Rokonok nem voltak ugyan, de életre szóló barátságot kötöttek, szinte elválaszthatatlanok voltak a sportban és a magánéletben egyaránt.

Antal édesapja afféle „célszörű szögény emborként” minden munkához értett, amire a gazdaságban szükség volt. Fiait is erre nevelte, s ők mellett, hogy megtanulták a földdel és a jószággal való bánást, az iskolában is kiváló teljesítményt nyújtottak. Az idősebb fivér, Sándor nem is szakadt el teljesen az ősök foglalkozásától: élelmiszeripari mérnök lett. A kis Tóni érdeklődése azonban már korán más irányba fordult, a motorok, a járművek vonzották. Tizenegy éves volt, amikor egy 125-ös Csepel került a család birtokába. Talán mondanom sem kell, hogy titokban ő is kipróbálta, s jóllehet egy-két gyenge kerítés szenvedő alanyává vált a kísérletnek, nagyobb baj nem történt. A kerítéspusztításért természetesen



Baráti társaság a Balástya melletti tanya udvarán az 1950-es évek végén. Balról az első Darázs Antal



A család első autója, amellyel még az udvarlás is könnyebben ment (1962)



1964-től 1973-ig motokrosszban versenyzett

varázslója

nem kapott dicséretet, viszont hamarosan egy Panni robogó boldog tulajdonosa lehetett.

Ilyen „előélet” után természetes, hogy az általános iskola befejezését követően a szegedi Radnóti Miklós Gimnázium autószerelő szakán tanult tovább. Franciaország, Németország nagy autógyárait megjárta kiváló tanáregyeniségűtől sajátította el a szakma fortélyait, az ő irányításukkal negyedikes korában már gokartot épített, és néhány versenyen indult is vele. A sikeres érettségi vizsgával együtt megszerzett szakmunkás-bizonyítvánnyal és a hivatásos gépjármű-vezetői engedéllyel a zsebében joggal érezhette a tehetséges fiatalember, hogy élete első célkitűzését megvalósította.

Új sportág születik

Az 1970-es évek közepe táján különleges kinézetű géperejű „alkotmányok” jelentek meg Európa terep-versenypályáin. A közönség rövid idő alatt ráérezte a viadalok különleges ízé-

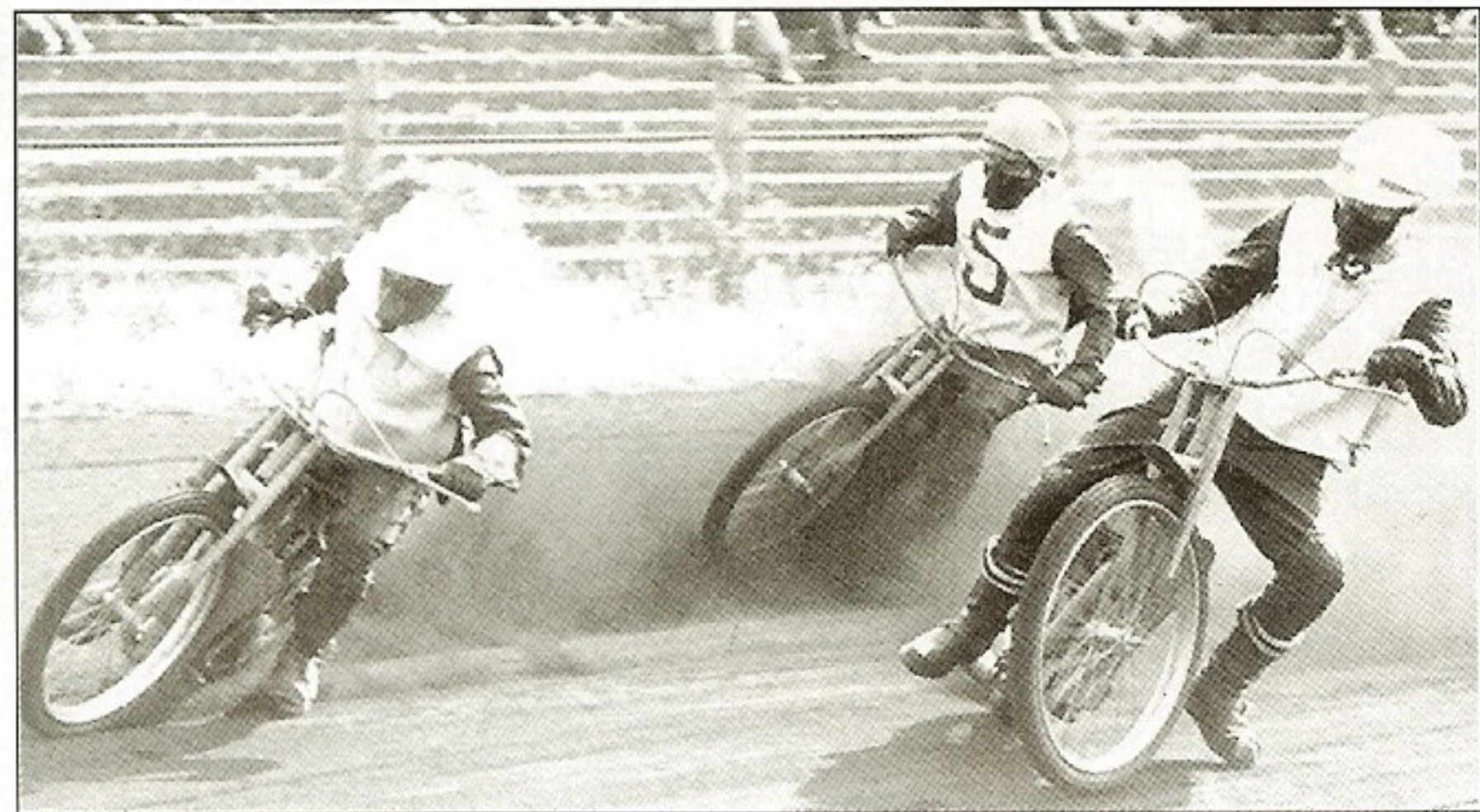
re, az autókrossz tízezreket szórakoztató műfajjára nőtte ki magát.

Darázs Antal így vallott egy 1980-ban adott interjúban az első nemzetközi sikerhez vezető útról és a szenvedély kialakulásáról: „Talán furcsa, de soha nem láttam raliversenyt. Mindig motoros voltam. 1964-től 1975-ig a Csongrád Megyei MHSZ, majd a Volán SC színeiben krosszoztam. Egy évig birkóztam a salakozással is. Egy motokrossz junior OB 3. és egy salak OB 3. helyezés volt a legjobb eredményem. Két lábtörés után azonban úgy döntöttem, abbahagyom, és valami kisebb fizikai megterheléssel járó technikai sport után nézek. A Balatonnál barátkoztam össze két nyugatnémet sráccal, autókrosszozókkal. Meghívtak magukhoz egy versenyre. Az egyikük, Gerhardt Schenk kocsija a rajt előtt elromlott, és a szerelőjét nem találta. Percekkel a rajt előtt megtaláltam és kijavítottam a hibát. Hálaaból a verseny után kipróbálhattam az autóját. Mondjam-e, hogy ekkor lettem az autókrossz

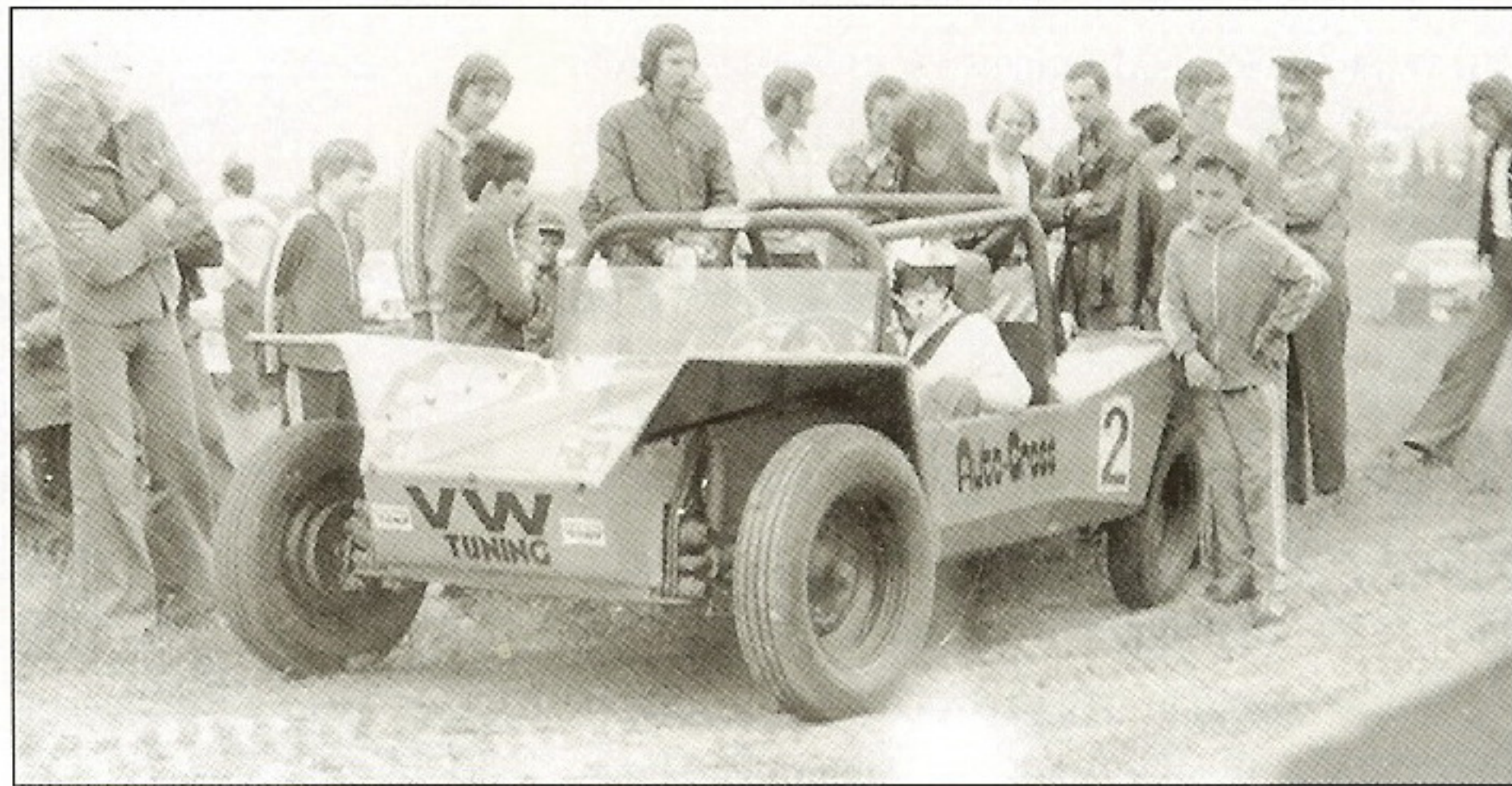
bolondja?” (Autó-Motor, 1980/14. szám) Hazatérve vett egy 1200-as VW-t, és 1976-ban elkészült az ország első krosszautója. A 35 lóerős géppel a terepügyességi bajnokságon indult, mivel a Magyar Autó- és Motorsport Szövetség (MAMSZ) csak 1980-ban írta ki az autókrossz-kupát. Az OB-futamokon 4. lett, Csehszlovákiában pedig egy 1500-as Polski FIAT motorjával a 10. helyezést érte el.

A nagy áttörés

Mint kenyérszűzében a jóféle kovász, úgy hatott Darázs megszállottsága szűkebb és tágabb környezetében. Országsszerte gombamód kezdett szaporodni a lelkes követők száma, olyannyira, hogy 1978-ban bemutatón jellegű versenyt tartottak Makón közel ötezer néző előtt. Szakosztályok alakultak előbb Szegeden, aztán Makón az Afit és a Délép égisze alatt, majd Budapesten a Fótaxi SC-nél, Szentendrén és Esztergomban. Ekkor már 14 versenyautó volt az országban, s 1979-ben meghívásos versenyt rendezhettek a makói pályán. Ott mintegy 8000 néző izgulta végig Darázs győzelmét. Darázs Antal oltotta be a „krosszvírussal” Tarlós Istvánt is, a Fótaxi autóversenyzőinek szakosztályvezetőjét, aki később a MAMSZ Autókrossz Szakági Bizottság vezetője



Egy évig a salakozással kísérletezett. Balról, az első helyen a fordulóban Darázs Antal



Ki látott már ilyet? Az 1976-ban készült, 1200-as VW motorral szerelt első krosszautóját csodálja a nagyerdemű

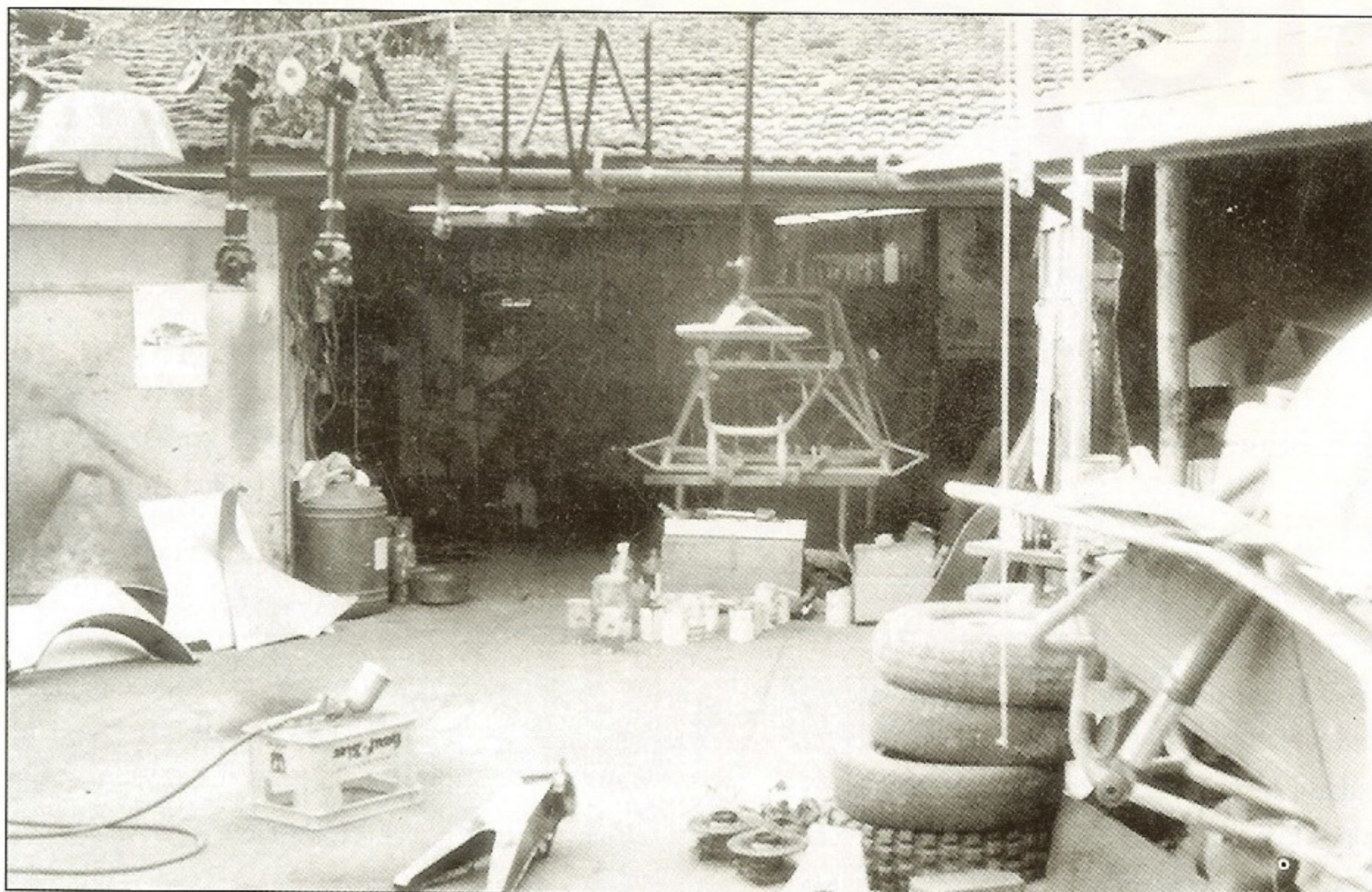


A háromhengeres Wartburggal a weixdorfi (NDK) pályán



A 75–80 lóerőt teljesítő, Melkus-vezérlésű négyhengeres Wartburg (50-es rajtszám)

Vasszöcskék varázslója



Csendélet az Avar utcai műhelyben Wartburg-alkatrészekkel

lett. Ő dolgozta ki 1980-ban a nemzetközi szövetség előírása szerint, a magyar adottságok figyelembevételével a versenykiírásokat, műszaki előírásokat. Ezek birtokában az autósport-szövetség már kiírhatta a MAMSZ Kupa 6 futamból álló versenysorozatát, amelynek győztese ki más is lehetett volna, mint Darázs Antal 99 ponttal, ekkor már a szegedi Délép SC versenyzőjeként, a szintén délépés Darázs Ferenc (42 pont) és a Külker SC kiválósága, Szabó Péter (41 pont) előtt. Érdemes végigtekinteni a száguldó „tyűkretrecekben” bömbölő, sivító motorok során is. A két géposztályban – 1300 cm³-ig és 1300 cm³ felett (ezeket később Divízió I-nek és II-nek nevezték) – szinte a teljes szocialista járműipar képviseltette magát: Ladák, Trabantok, Wartburgok, Polski FIAT-ok uralták a mezőnyt, s felbukkant VW 1600-os, FIAT 125-ös és fehér hollóként egy-egy Porsche és Simca is. A műszaki előírások alapján a motornak hátul kellett elhelyezkednie, az első kereket tilos volt hajtani. A vezetők védelme érdekében kötelező volt „szélvédőként” a drótháló használata – innen ered a tyűkretrec elnevezés –, a hidegen húzott varratmentes acélszövből készült kocsiszekerény és a „karosszéria” kialakítása teljes egészében az alkotó fantáziájára volt bízva.

Az 1981-es esztendő ismét a „darázscsípések” éve volt. Elkészült az új csodafegyver, a cseh tapasztalatok alapján épített, Melkus-vezérléssel működő Wartburg. Az 1000-es motor 75–80 lóerőt volt képes leadni. A különleges áttételezésű Barkas-váltóból a negyedik fokozatban 115 km/h sebességet lehetett kihozni, a te-



Keljfeljancsi krosszos módra a péceli pályán. A versenyzőnek kutyabaja sem esett

repkínokat kizárólag a krosszautóhoz készült levegő-olaj lengéscsillapítók enyhítették. A premierre az első ízben kiírt Országos Bajnokság 3. fordulóján került sor a Főtaxi rendezésében, Pécelen. A nagy ellenfél Szabó Péter (Külker SC) és BMW motoros superbombázója volt. Az előfutamokban elkerülték egymást, de a döntő fergeteges összecsapást hozott: a szerényen ezüstre pályázó Darázs sistergő istennyilaként húzott el a második körben a lóerőgyár mellett, és közel egy körrel nyerte a versenyt. És ez így ment fordulóról fordulóra, míg a „nagy” Darázs saját géposztályában és az összesítésben ismét megszerezte a bajnoki címet.

Az eredmények megtartásához a Wartburg-háromhengeres teljesítménye kevésnek bizonyult a hazai és a nemzetközi mezőnyben egyaránt, ezért komolyabb erőforrás után kellett néznie. Gondolt egy merészet: szétfűrészelt egy Wartburg-blokkot, és még egy hengert „ragasz-



A MAMSZ Kupáért kiírt verseny utolsó fordulójának győztesei Makón: 1. Darázs Antal, 2. Eisen Zoltán (Főtaxi), 3. Soltész Károly (Petőfi SK)



Tarlós István gratulál Darázs Antalnak, az OB 3. helyezettjének 1982-ben

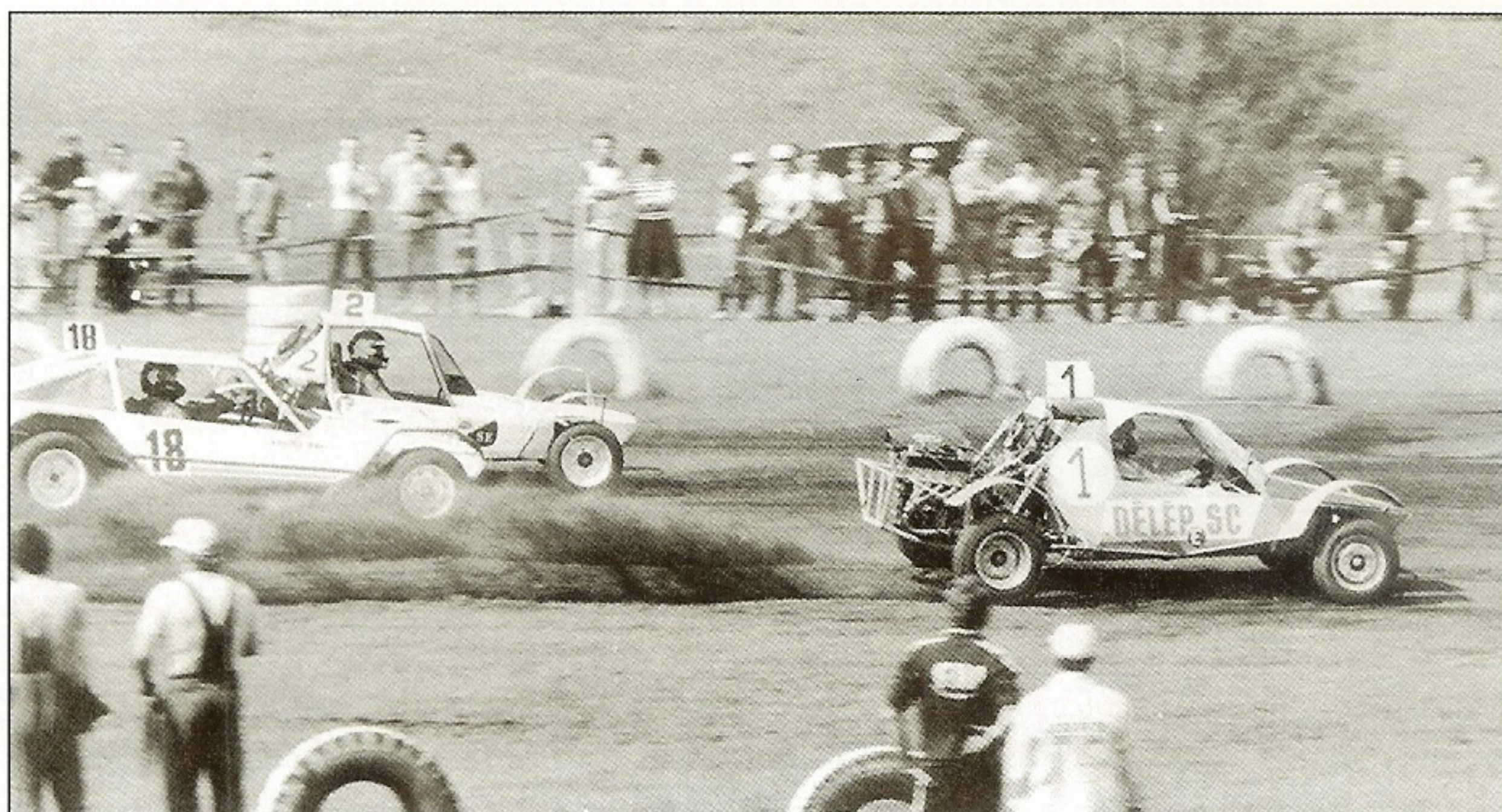
tott” hozzá. Az immár 110 lóerős motor bemutatkozására a péceli nemzetközi futamon került volna sor, de az edzésen megragadt. A versenyre a háromhengerest szerelték vissza, amely meg is hálálta a bizalmat: hazai mezőnyben az első, nemzetköziben pedig a 7. helyre juttatta gazdáját. Az év utolsó meghívásos versenyén, Esztergomban aztán remekül szerepelt a négyhengeres. A 180 fokos kanyarokkal, két-három méteres buckákkal telítűzdelte körpályán 70 km/h-s átlagot produkált vele Darázs mester, s volt olyan futam, amelyben a 4. helyezettet is lekörözte.

Szürke hétköznapok

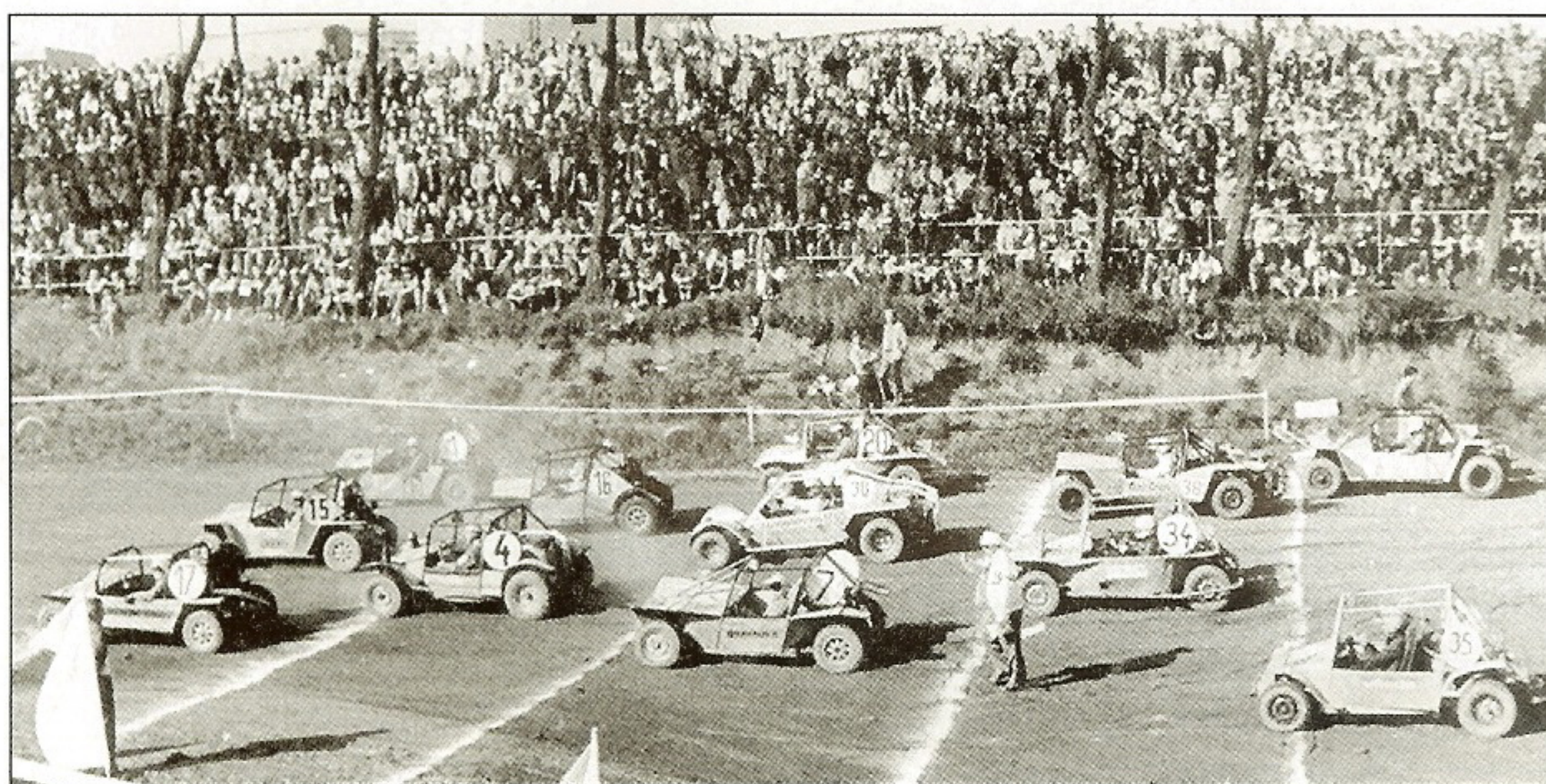
A győzelmet megszerezni sem könnyű, a csúcson maradni pedig talán még annál is nehezebb. Darázs Antalra nem mosolygott rá őszintén a szerencse istenasszonya. A Wartburgot felváltotta ugyan egy jóval ütőképesebb Renault-motor,



Nemzetközi verseny Nová Pakában 1978-ban. A 32. rajtszámú autó mögött balról Darázs Antal



Így kell rajtolni! Kossuth szülőfaluja mellett bemutatja Renault-jával az 1-es rajtszámú Darázs



Nová Paka, 1979, a negyedik sorban, 38-as rajtszámmal

amellyel már eggyel magasabb kategóriában, az 1300 cm³ feletti géposztályban indulhatott, de 1982-ben csak egy harmadik helyezést sikerült elérnie Szabó Péter (szegedi Afit) és klubtársa, Darázs Ferenc mögött. Kárpótolta viszont az NSZK-beli Mölnben lebonyolított Európa-bajnoki futam. A döntőben olyan ellenfelekkel kellett megküzdenie, mint Willy Rösel, az NSZK háromszoros Európa-bajnoka és a cseh Jaroslav Hosek, az előző évi Eb második helyezettje. Igencsak

csipkednie kellett magát, hogy mögöttük megszerezze a 3. helyet, ami magyar krosszosnak addig soha nem sikerült.

1984 elején bizonytalanná vált a sportág élvonalába tartozó szegedi versenyzők helyzete. Anyagi és egyéb megfontolásokból a Délép megszüntette autós szakosztályát, új támogató viszont nem volt a láthatáron. Darázs Ferenc a Kanizsai Sörgyár egyesületéhez igazolt, Darázs Antalnak és Nóbik Ferencnek is új gazda után kellett néz-



Közel a nemzetközi győzelemhez, Eb-zónabajnokságon az NDK-ban. Második Darázs Antal, első Jaroslav Hosek (CS), harmadik Milan Matatko (CS)



Erdei János, a Csongrád Megyei Építők Szakszervezete Sportbizottságának elnöke jutalmat ad át Darázsnak (1983)

nie. Szóba jött a Monori Állami Gazdaság, a Bujáki Zöldmező Tsz, a szegedi XI. Autójavító MHSZ neve is, végül a szegedi Volán állt elő a legjobb ajánlattal: kaptak egy átalakított Ikarus 260-as autóbust a járművek szállítására, az összes többi költséget viszont saját maguknak kellett fedezniük. Ezek után elképzelhetjük, milyen volt a többi ajánlat. Mindezek ellenére azért most is összejött az első osztály abszolút eredménylistáján egy bronzérem, a második géposztályban egy ezüsttrófea, az Eb-összesítésben pedig egy 7. hely. A péceli pályán és Magyarországon először rendezett Eb-futamon Darázs élete legjobb szereplésével ajándékozta meg a közönséget: a döntőben egyenletes autózással Willy Rösel és a csehszlovák Uher mögött harmadik lett. Hasonlóan dicséretes volt az olaszországi Vaccarinóban nyújtott teljesítménye, s a Zónabajnokságban

Vasszöcskék varázslója



A cseh Velké Meziriciben ilyen volt...



...Orosházán ilyen lett az első Porsche (1994)

szerzett két 2. helye is azt bizonyította, hogy továbbra is az élmezőnyhöz tartozik.

A következő években sorozatos műszaki problémák is nehezítették helyzetét. Felváltva versenyzett hol a gyengébb teljesítményű Renault Gordínival, hol az 1600-as Renault-val aszerint, hogy éppen melyik volt hadra fogható. Ekkor már saját autójavító műhelyében dolgozott, a két kocsi fenntartása szinte minden jövedelmét felemésztette. Ez is oka volt annak, hogy egy rövid ideig komolyabb anyagi támogatás reményében a budapesti Főtaxi SC színeiben versenyzett. Időközben rendkívüli módon megerősödött a hazai autókrosszos gárda, közülük is toronymagasan emelkedett ki a hódmezővásárhelyi Nagy Sándor. Ő is, mint annyian mások, Darázs Antal biztatására próbálta ki a krosszautót, s a tanítvány lassan kezdett túlnőni mesterén, de ez már egy másik történet lehet.

Ilyen körülmények között más talán a műhely nyugalmát választotta volna a depók és a versenypályák izgalmai helyett, Darázs Antalt azonban nem olyan fából faragták, hogy egykönnyen feladja a küzdelmet. Ahogy a barátai tartották róla: ő maga volt az autókrossz.

Ezüstös évek, aranytrófeák

Darázs ismét „csíp” – adta hírül a Délmagyarország 1991. május 4-ei számában. A tu-

dósításra az adott okot, hogy ekkorra sikerült saját költségén úgy gatyába rázni a hét évvel korábban Ferjanczektól vásárolt öreg Renault Gordínt, hogy három Eb-futamon is elindulhatott vele. Az ausztriai Nordringen a 14., Brémában a 12. helyen végzett, Vittorio Venetóban pedig már a legjobb nyolcba verekedte be magát. A sikersorozat Mölnben folytatódott, itt a 4. helyen végzett június 8-án. A hazai bajnokság is szerencsésen indult, az első futamon, a túrkevei Keviringen három keréken, de besántikált a döntőbe, melyet aztán könnyedén megnyert a másfél éves kihagyás után visszatért „nagy öreg”. Nagykanizsán újra régi fényében tündökölt, s az OB 5. futamáig nem is talált legyőzőre. Szombathelyen egy vizesárok és a partoldal „közreműködésével” hármas szaltót mutatott be, aminek következtében a 12. helyre szorult. A 7. fordulóban féltengely-törést szenvedett, így kénytelen volt megelégedni a dobogó második fokával. Hasonló volt a helyzet a 8. fordulóban is, s az egyre jobban betegeskedő gazdájával szinte egykorú, füstölgő Renault motor ereje már csak a 6. helyre futotta. A zárszámadásnál azonban így is Darázs bizonyult a legjobbnak, 1 ponttal. Az autókrossz első magyar bajnoka 10 év után ismételt az 1600-as kategóriában. S hogy az öröm teljes legyen: a hétfordulós Európa-baj-



Az OB Orosházán rendezett 9. fordulójának győztesei 1994-ben: elől az autón Darázs Antal és Ági lánya, mögöttük a 2. helyezett Darázs Ferenc (Tápei SK) és a 3. Ernst László (ASC Göbölös)



Renault Gordini az NSZK-beli Mölnben 1983-ban. Eb-futam, 3. hely



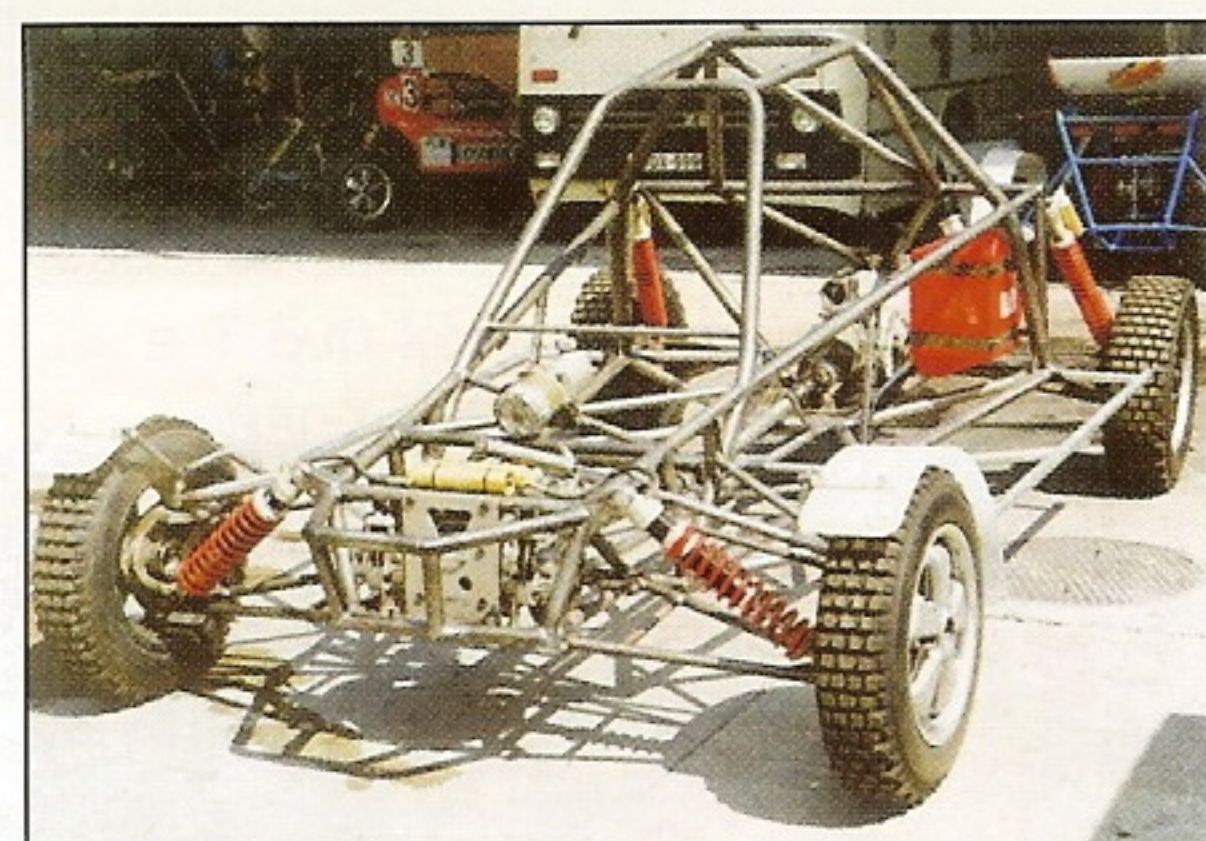
2004-es trófeák: OB I. helyezett: Darázs Antal (Porsche), OB III. helyezett: Darázs Ágnes (VW Golf), csapat II. hely: Roller SE

nokságban 11. lett, ami azt jelentette, hogy az év legnagyobb magyar autós sikerét tudhatta magáénak. Ezek az eredmények már az 1989-ben létrehozott saját egyesülete, a szegedi Roller SE keretein belül születtek. Az Avar utcai műhelyt előbb a Brüsszeli körúti, majd a Földmíves utcai váltotta fel, a nagy álom, a Porsche-motoros nagyágyú már itt készült.

Az elkövetkező 10 év alatt 9 ezüstkoszorú került a nyakába, és kétszer állhatott fel a dobogó legmagasabb fokára, 1997-ben már az 1600 cm³ feletti nagykategória legjobbjaként.



Az új Porsche Carrera 3009 az országos bajnoki cím felé száguld Orosházán 2004-ben



Meztelen a király: öltöztetőre vár az új Porsche váza (2003)



Kettős futamgyőzelem Orosházán



Szöcsketánc a homokon. Darázs Antal takarásban



Ilyen testközelben a türkevei sár aranykoszorúval

Az ezüstök közül kettő csapatbajnoki cím volt, bár a csapat lényegében saját magából állt, a legfényesebbet pedig a közép-európai Zónabajnokságon elért eredményéért kapta. Ebben az időben már nem csupán a saját, hanem Ági lánya sportkarrierjének építésével is foglalkozott. Ágnes 13 éves kora óta versenyzett, előbb Trabanttal, majd Hondával, s az ifjúsági kategóriában az országos bajnokság harmadik helyére küzdötte fel magát. 2002-től édesapjával együtt a felnőttkategóriában indult egy gyönyörűen megépített VW Golf 1600-assal, ettől kezdve a Roller SE csapatot kettejük neve fémjelezte. Legnagyobb közös sikerüket 2004-ben érték el, amikor Ági bronz-

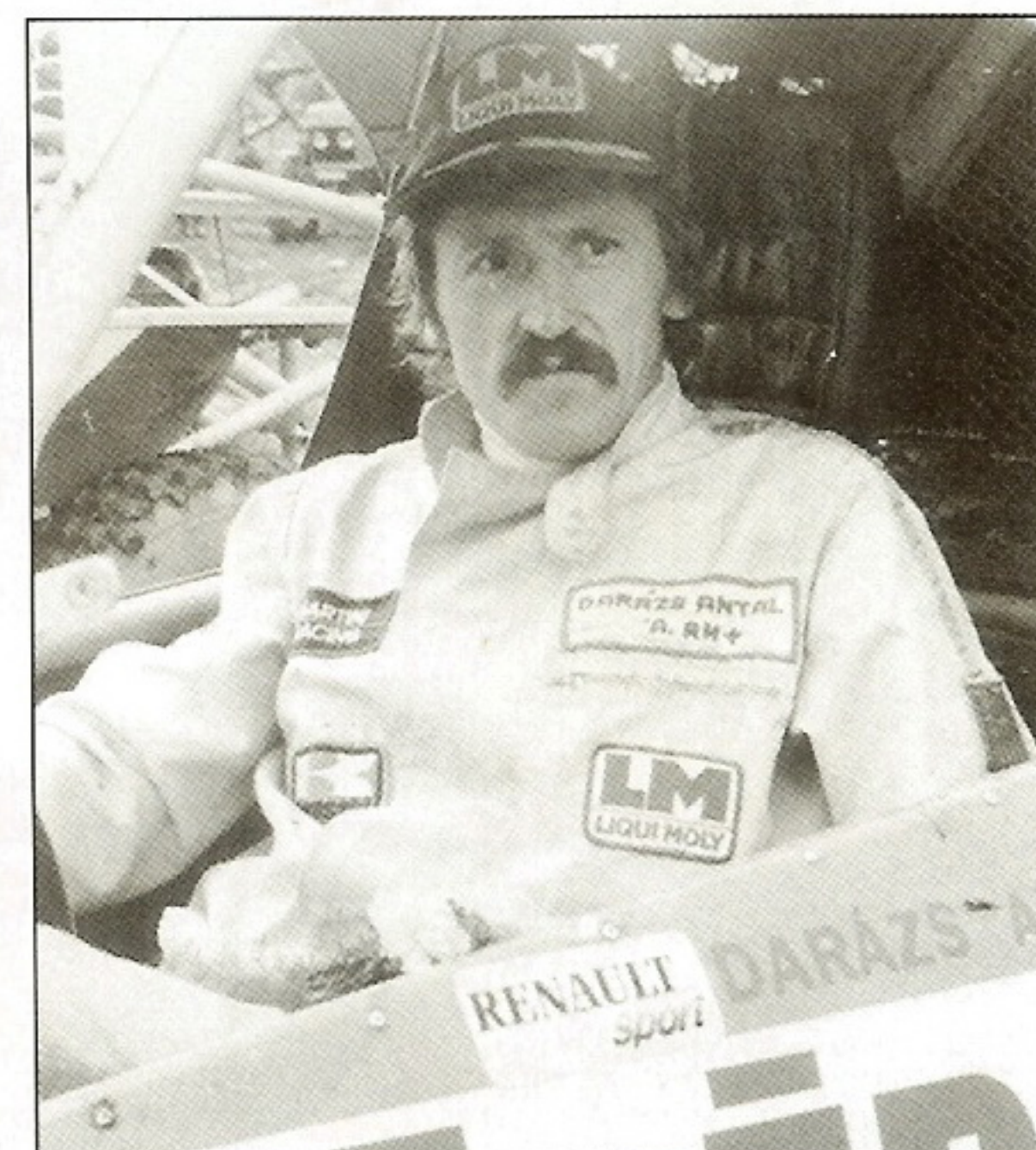
érmes lett, édesapja pedig az új, 350 lóerősre tuningolt Porschéval megnyerte a hetedik, a MAMSZ Kupával együtt nyolcadik országos bajnoki címét.

Ezek után mindenki abban bízott, további sportsikerek következnek a Darázs família számára. A sors azonban másképp akarta. Idősebbik lánya, Marianna így emlékezik vissza a történetekre: „A díjkiosztó ünnepségen, amelyen mindannyian részt vettünk, még semmi baja nem volt. A család karácsonyi ebédjére azonban már nem jött el, mert rosszul érezte magát. Január elején megműtötték, és úgy tűnt, minden rendben van, de aztán egyre rosszabbul lett. Néhány hét múlva annyira legyengült, hogy járni is csak segítséggel tudott. Április 24-én kezdődött a versenyszezon, a szerelők felkészítették a húgom autóját, de az természetesen szóba sem jött, hogy ő is elmenjen. A férjem szüleinél voltunk vendégségben Vásárhelyen, amikor este csörgött a telefonom. Láttam, hogy apu keres, megrémültem, hogy valami baj van.

– Mit gondolsz, hol vagyok? – kérdezte.

– Hol lennél, hát otthon! – feleltem.

– Nem találtad el. Nyírádon vagyok, és megnyertem a versenyt!



Íme a bajnok!

Ez vasárnap történt, hétfőn kellett visszamennie a kórházba, ahonnan többé már nem is jött ki. Ilyen ember volt. Versenyzett törött gerinccel, égő autóval, kialvatlanul, akár étlen–szomjan is, és napokig megelégedett a barátai által már csak Darázs-levesnek titulált tyúkhúslevessel és székelykáposztával.”

Egy újságíró 1986-ban megkérdezte tőle, mit gondol, mit csinál majd 20 év múlva. „Gondolom, öreg szakí leszek az autókrosszozók táborában, aki segít a fiataloknak. Ha találok egy-két tehetséges kezdőt, aki komolyan veszi a sportot, szívesen átadom, amit tudok.” Nagy kár, hogy nem így történt.

A cikk megírásához nyújtott segítségért külön köszönet illeti Darázs Sándort, Darázs Mariannát, Darázs Ágnes és Dani Attilát. Archív anyagok: Autó-Motor, Délmagyarország, Délvilág, 30 éves a magyar autocross 1980–2009 (összeállította Radák Sándor)