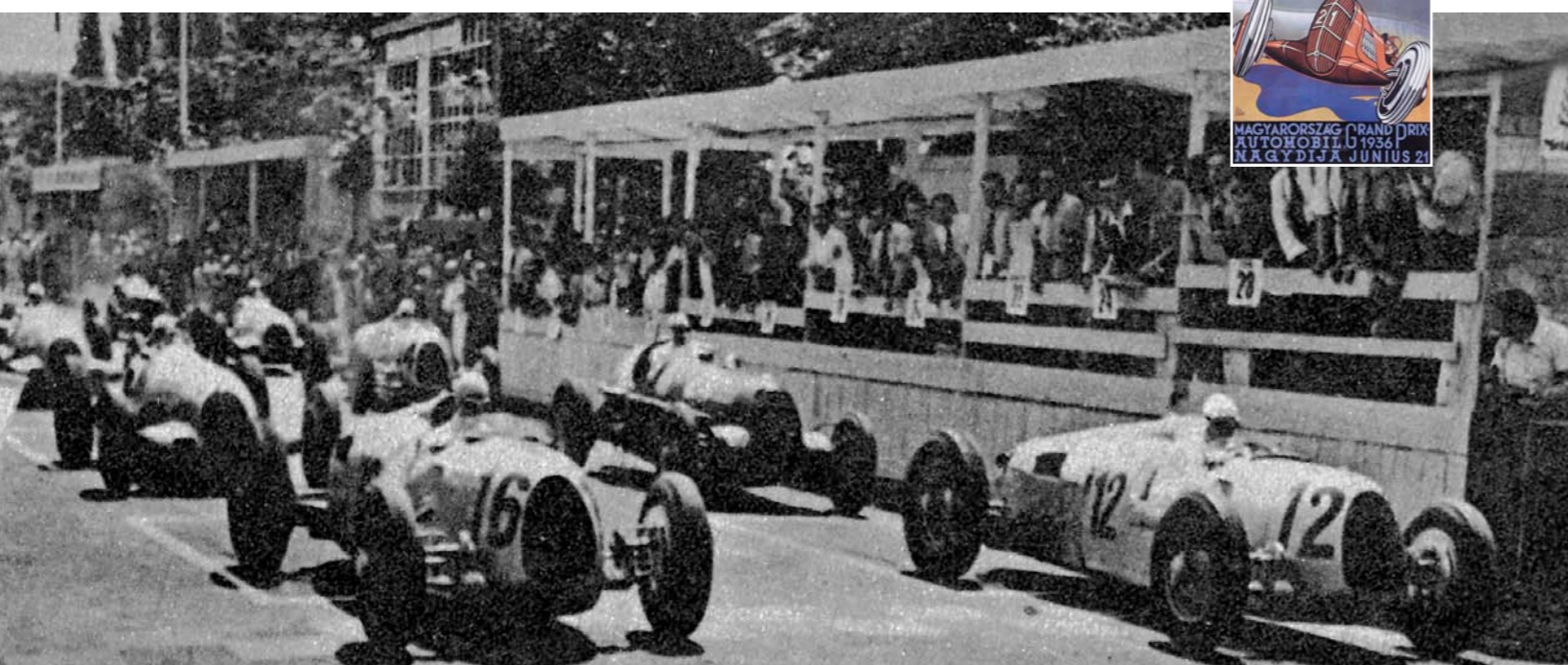
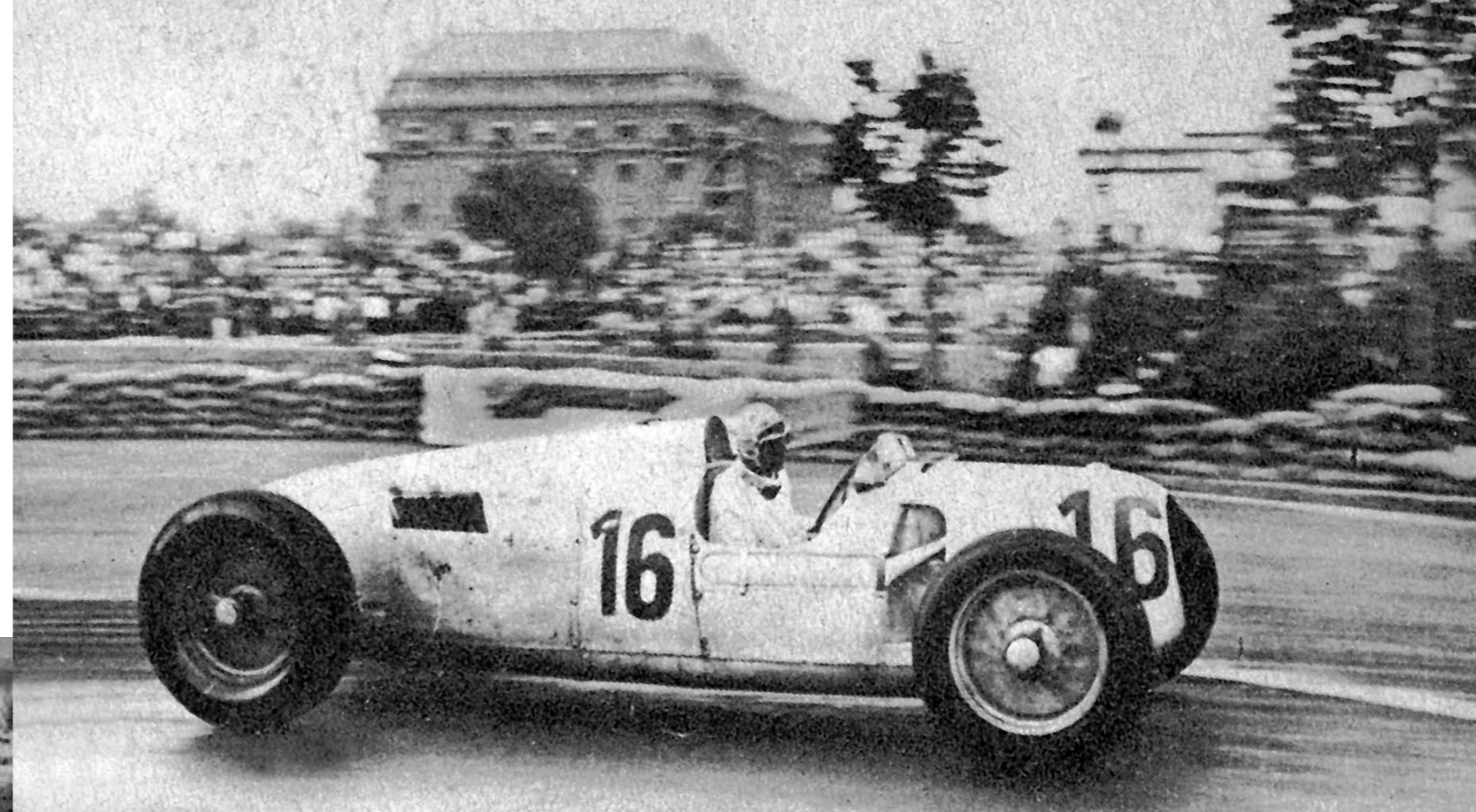


1. Magyar Grand Prix, 1936. június 20–21.

Nuvolari visszavág a Népligetben



Nem véletlenül vetődött fel először a Népliget neve, amikor az 1980-as évek közepén lehetőség nyílt arra, hogy Magyarországnak Formula-1-es futama legyen. Ugyanis már 1936 júniusában a IX. kerületi parkban rendezték az első Magyar Grand Prix-t, amelyen a kor legnevesebb pilótái – Nuvolari, Caracciola, von Brauchitsch – és legjobb versenyautói – Auto Union, Mercedes, Alfa Romeo – küzdöttek a dicsőségért.



Ujjé, a Ligetben nagyszerű!

Fel a Magyar Grand Prix-rel így buzdították Budapest polgárait a napilapok arra, hogy 1936 nyarának derekán a Népliget felé hajtassanak ki omnibusszal. Ebben az évben a Horthy Miklós kormányzósága alatt politikai kényszerpályán mozgó, a náci Németország felé közeledő Magyarország is bekerült azon államok közé, amelyekben Grand Prix-t (Nagydíjat) rendeztek. A németek szemében a GP-versenyeken való részvétel elsődleges célja nem más volt, mint a Mercedesek és az Auto Unionok sikerei által demonstrálni a világnak a német technika fejlettségét, mi több, feljebbvalóságát. Az első világháború utáni békeszerződések megkötötték ugyan a német mérnökök kezét a haditechnika fejlesztését illetően, azt azonban semmi nem tiltotta, hogy a technikai újításokat az autóversenyezés terén próbálják ki.

Az előző esztendőben, 1935-ben a német autók domináltak az akkor még Európa-bajnokságként kiírt Grand Prix-sorozatban. Számos kisebb kaliberű viadal mellett a Mercedes-Benz pilótái nyerték a Monacói,

a Francia, a Belga és a Svájci Nagydíjat, ami a legelső „Regenmeister” (esőmenő), Rudolf Caracciola Európa-bajnoki címét eredményezte. Egyetlen keserű fűszer került a Mercedes ünnepi levesébe: Bernd Rosemeyer éppen a Nürburgringen győzte le a háromágú csillag mellett a hitleri horogkeresztet is magukon viselő Mercedeseket – a házi konkurens, az Auto Union színeiben.

A Mercedes három W25B versenyautóval érkezett Budapestre, melyeknek tengelytávját a kanyargós utcai pályára való tekintettel 28 cm-rel megrövidítették. Sofőrként Caracciola mellett Manfred von Brauchitsch és a francia Louis Chiron kapott lehetőséget Alfred Neubauer csapatvezetőtől. Az Auto Union is három Typ-C versenygépet hozott Magyarországra, amelyeknek tengelytávját szintén megkurtították tíz centivel. Az ezüstnyilakat (érdekes, hogy ekkor még nem a Mercedeseket hívták így) Rosemeyer, Hans Stuck és az olasz Achille Varzi kormányozta. Enzo Ferrari fiatal gárdája, az ekkor még csupán hét esztendeje működő Scuderia Ferrari is három gyári Alfa Romeo 8C-35-tel nevezett a népligeti viadalra. A vörös masinák volánjára

Rosemeyer (Auto Union) sokáig vezetett a népligeti ideiglenes versenypályán. Háttérben a korlátot helyettesítő homokzsákok, a közönség, illetve a Tisztviselőtelep házai