

XXV. Kutató Gyerekek Tudományos Konferenciája

2026

A magyar autóipar története

Készítette: Hackler Iván, 6. osztály

Tanuló e-mail címe:

Iskola: Pécsi Jurisics Utcai Általános Iskola

Az iskola címe: 7624, Pécs Jurisics utca 17.

Felkészítők neve: Fenyősi Erika, Bruszt Míra Tünde

Felkészítők e-mail címe: fenyosi.erika@gmail.com , brusztmira@gmail.com

Szekció: Ember és társadalom

1. Tartalom

2.	Bevezető	3
3.	A témaválasztás indoklása	3
4.	A kezdetek.....	4
5.	A XX. század első fele	5
6.	A II. Világháború után	7
7.	Rendszerváltást követő időszak	8
8.	Ikarus – patkótól a buszokig.....	10
9.	Érdekességek az Ikarusról.....	13
10.	Összegzés	14
11.	Felhasznált irodalom	15
12.	Képek jegyzéke	16

2. Bevezető

A magyar autóipar magában foglalja a Magyarországon kifejlesztett gépjárműveket, és azokat az autókat is, amelyeket külföldi márkák gyártanak vagy szerelnek össze hazánkban. Az autóipar fontos része a gazdaságnak, mert sok embernek ad munkát, és sok terméket visznek ki (exportálnak) más országokba is.

Magyarországon már nagyon régen megjelent az érdeklődés az önjáró járművek iránt. A magyar feltalálók és mérnökök már a 19. században kísérleteztek különböző meghajtású járművekkel. Ezek közül sok még csak kísérleti példány volt, de később egyre komolyabb fejlesztések és gyárak jöttek létre.

Történelmi okok miatt Magyarország főként buszok és haszongépjárművek gyártásában lett ismert. Az egyik legismertebb magyar járműgyártó az Ikarus volt, amelynek buszai a világ számos országában közlekedtek. Emellett azonban személyautók gyártására is voltak próbálkozások.

Napjainkban a magyar autóipar elsősorban a nagy nemzetközi autógyártó cégek gyárainak köszönhetően fontos. Több világhírű autómárkának is van gyára Magyarországon, amelyek jelentős szerepet játszanak a gazdaságban.

Ebben az előadásban bemutatom a magyar autóipar kezdetét, fontosabb gyárait és járműveit, valamint azt is, hogyan jutott el a fejlődés a mai modern autógyártásig.

3. A témaválasztás indoklása

Az előadásomban a magyar autóiparról szeretnék beszélni. Azért választottam ezt a témát, mert nagyon érdekelnek az autók. Különösen szeretem a régi autókat és járműveket, mert szerintem érdekes megnézni, hogy régen hogyan néztek ki, és hogyan működtek. Sokszor látok régi buszokat vagy autókat képeken vagy videókn, és kíváncsi lettem arra, hogy ezek közül melyeket gyártották Magyarországon.

Az is érdekelt, hogy egyáltalán milyen autókat és járműveket készítettek a magyar mérnökök és gyárak. Sokan azt gondolják, hogy Magyarországon nem volt jelentős autógyártás, pedig valójában sok érdekes fejlesztés és gyártás történt nálunk. Például buszok, teherautók és különleges járművek is készültek itt.

Ezért szerettem volna jobban utánanézni annak, hogyan kezdődött a magyar autóipar, kik voltak a fontos feltalálók és gyárak, és milyen járművek készültek Magyarországon a múltban és napjainkban.

A kutatásomhoz többféleképp gyűjtöttem információkat. Otthon és az iskolai könyvtárban is sok autós könyv van, ezért először ezekben kezdtem el keresni a magyar autógyártásról

szóló részeket. Ezután az interneten is kerestem információkat különböző oldalakon. Így még több adatot és képet találtam a magyar autóipar történetéről és a különböző gyárakról. A kutatásban apukám is segített, aki szintén érdeklődik az autók iránt. Ő ajánlott néhány könyvet és internetes oldalt, valamint segített megérteni néhány nehezebb részt.

4. A kezdetek

A magyar autóipar már a 19. században kezdetét vette, igaz ekkor még nem beszélhetünk termelésről, inkább kísérletezésről és egy-két példányban elkészült prototípusokról volt szó. Elsőként Bolyai Farkas foglalkozott önjáró kocsi gondolatával. Először kézi erővel hajtott járműveket tervezett, de később, 1818 körül Bodor Péterrel együttműködve gőzkocsit is készítettek. Szintén emberi erővel mozgatták Horti-Horváth József lendkerekes omnibuszát is az 1850-es években, de nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket. Magyarországon először Wessely György jegyzett be szabalmat önjáró kocsira 1876-ban, de a tervek alapján ez is emberi erővel működött volna, és nem is készült el teljesen.¹



*1. ábra: A Benz Velo és büszke gazdája, Hatsek Béla
Forrás: Agytörő*

Mindenképpen meg kell említeni Jedlik Ányos munkásságát, aki 1828-ban a világon (valószínűleg) elsőként készített villanymotort. Később a villamos hajtás járműveken történő alkalmazását kutatta, aminek az eredménye egy árammal hajtott kisebb modell lett. Majd 1841-42-ben készült el az elektromos kocsija, aminél már a járművön elhelyezett villamostelegek szolgáltatták az áramot. Ezt a vonalat folytatta később Korda Dezső, aki az 1890-es évek közepén készített akkumulátoros autót, azonban nem tudott vele sikert elérni.² Az első

¹ Bődök, Zs. (2003). *Magyar feltalálók az automobilon történetében*. Nap.

² U.o.

gépkocsi, egy Benz Velo, 1895-ben került be az országba, tulajdonosa Hatsek Béla optikus volt. (1. ábra)³

5. A XX. század első fele

A századfordulón megjelentek az első autók, és elindult a magyarországi autógyártás is. Nagyon fontos Bánki Donát és Csonka János szerepe a magyar autóiparban, közös találmányuk az 1893-ban szabadalmaztatott porlasztó (karburátor), ami az Otto-motorokhoz (benzinmotorok) szükséges levegő-üzemanyag keverék előállítására szolgált. De az ő nevükhöz fűződik az első hazai motorkerékpár is.⁴



2. ábra: Csonka féle tricikli
Forrás: Wikimedia Commons

1900-ban Csonka János és Bánki Donát a Magyar Postának készített egy levélgyűjtésre alkalmas triciklit. Ebből a Ganz vállalat gyártott le kettőt, és 1900-ban már használták is őket. (2. ábra). Pár évvel később a Posta újabb postakocsikat akart beszerezni, amihez a meghívott pályázók (pl. a MAWAG, Szám Géza) Csonka terveit felhasználva láttak munkához. A sikeres tesztek követően az első példányok 1905-ben álltak szolgálatba, mint postautók. (3. ábra) Ekkor született meg a magyar autógyártás. Ezzel a Magyar Posta Európában az elsők között volt, amelyik gépesítette a levél- és csomagszállítást.⁵

³ Zsuppán, I. (1994). *A magyar autó*. Zrínyi Kiadó.

⁴ Boros, J. (2016). *Magyar autókrónika*. Maróti Kiadó.

⁵ U.o.



3. ábra: Csonka-féle postakocsi
Forrás: IC Magazin

1910-es évekre már több autógyár is működött az országban, amelyek többnyire külföldi licenc alapján gyártottak autókat, de azért voltak teljesen hazai fejlesztések is. A gyártók többségéről elmondható, hogy főként más célokra hozták létre őket, és az autógyártás csak később, és nem fő tevékenységként jelent meg. Ez alól kivétel volt a MÁG (Magyar Általános Gépgyár), amely kezdetben mezőgazdasági gépek, alkatrészek és malomipari eszközök gyártásával foglalkozott. Később motorok gyártásába is belekezdtek, de az 1910-es évektől az önálló autógyártást volt a fő céljuk. Saját fejlesztésű személyautójuk 1912-ben lett kész, de gyártottak buszokat, repülőgép motorokat és FIAT licenz alapján teherautókat is.⁶

Az első világháború után modernebb típusok fejlesztésébe kezdtek, a Magomobil népszerű volt a taxitársaságok között, egyes példányai még a második világháborút követően is közlekedtek Budapesten. Nagyobb, túrautónak szánt modelljük a Magosix volt. A gyárat, ami összességében a legnagyobb magyar – nem külföldi tulajdonú és saját tervezésű – személygépkocsi gyártó cég volt, végül a nagy gazdasági világválság alatt felszámolták. Működése során 2000 személyautót, 150 teherautót és autóbuszt gyártottak, a repülőgép és autó motorokon kívül. Termékeik eljutottak Angliába, Japánba és Dél-Amerikába is.⁷

Ekkor kezdett gyártani a Magyar Waggon- és Gépgyár (MAWAG), a korszak egyik jelentős gyártója. Kezdetben főként vasúti szerelvények készítésével foglalkoztak, de később az autógyártás felé fordultak, ami a Csonka féle postai csomagszállító termelésével indult. Az autógyártásban a négykerék meghajtás kidolgozása és megvalósítása a gyár nevéhez fűződött. De 1926-tól ők gyártották a Ganz gyárral együttműködve a Rába Pe-1 elektromos teherautót is a

⁶ Baka, G. (2021. november 18.). *Tudta, hogy ezek az autók itthon készültek?*. Vezess.
<https://www.vezess.hu/magazin/2021/11/08/tudtat-hogy-ezek-az-autok-itthon-keszultek/> (Letöltés dátuma: 2026. 03. 09.)

⁷ U.o.

posta számára, amiből 34 darabot készítettek, és aminek még a 60-as években is szolgálatban volt néhány példánya.⁸



4. ábra: Rába Pe-1
Forrás: Alternatív Energia

6. A II. Világháború után

A II. világháború után a magyar személygépkocsi gyártás szinte megszűnt. A keleti blokk tagjaként a KGST-n⁹ belüli szakosítás következtében Magyarországnak a nehézgépjárművek gyártása jutott, azon belül is főként a buszgyártás volt a központba. Ezen a területen egy darabig a világ élvonalába is tartoztunk, a világ legkülönbözőbb helyeire is eljutottak ezeknek a gyártóknak a termékei. Ebből a korszakból három jelentősebb gyártót emelnék ki.¹⁰

A Rába ezen időszak alatt főként futóműveket, teherautókat, mezőgazdasági gépeket gyártottak. Illetve ők szállították a motorokat az Ikarus buszokhoz is. A cég később maga is készített buszokat. A cég mai napig létezik, fő üzletága a futómű gyártás nehézgépjárművekbe (például buszokba és kamionokba), de készítenek egyéb alkatrészeket is (például üléseket, alvázakat, felépítményeket).¹¹

Csepel Autógyárat 1949-ben alapították, autóalkatrész, alváz és tehergépjármű gyártás volt a fő profiljuk. Később az Ikarusnak is szállítottak busz alvázakat. A cég végül folyamatos hanyatlást követően 1996-ban szűnt meg.¹²

⁸ Zeitler, M. (2018. október 23.). A gőzgéptől a Vitaráig – A magyar autógyártás története. Alapjárat. <https://alapjarat.hu/aktualis/gozgeptol-vitarai-g-magyar-autogyartas-tortenete> (Letöltés dátuma: 2026. 03. 09.)

⁹ Kölcsönös Gazdasági Segítség Tanácsa

¹⁰ Baka, G. (2021. november 18.). *Tudta, hogy ezek az autók itthon készültek?*. Vezess. <https://www.vezess.hu/magazin/2021/11/08/tudtat-hogy-ezek-az-autok-itthon-keszultek/> (Letöltés dátuma: 2026. 03. 09.)

¹¹ Kovács, M. (2026. január 15.). *Feltámadhat a nagy múltú magyar teherautógyár*. Vezess. <https://www.vezess.hu/magazin/2026/01/15/ujra-feltamadh-at-a-nagy-multu-magyar-gyar/> (Letöltés dátuma: 2026. 03. 09.)

¹² Istvánfi, P. (2011. október 24.). *Megszűnt buszgyárak nyomában: Csepel Autógyár*. IHO. <https://iho.hu/hirek/megszunt-buszgyarak-nyomaban-csepel-autogyar-111024> (Letöltés dátuma: 2026. 03. 09.)



5. ábra: Csepel D-350

Forrás: Magyar Járművek, Facebook

Ikarust 1949-ben hozták létre, fő profilja a buszgyártás volt, de róluk később bővebben is írok majd.

7. Rendszerváltást követő időszak

Magyarországon tömeges személyautó gyártás csak a rendszerváltás után valósult meg, de ez leginkább a külföldi márkák hazai összeszerelését jelentette. Jelenleg 6 nagy autógyár működik itthon. Bár az autógyárak nem hazai típusokat készítenek, így is jelentős szerepet játszanak a hazai gazdaságban, az egész gazdaság helyzetét befolyásolja az ágazat helyzete.¹³

Mielőtt a nagy gyárakról ejtenék néhány szót meg kell említeni a Pulit is, mint a rendszerváltás környéki komolyabb hazai próbálkozást. A Pulit hódmezővásárhelyi Hódgép gyártotta 1986-1998-ig. A Puli egy kicsi, kétüléses műanyag karosszériás autó volt, amit eredetileg 5,5 lóerő teljesítményű, japán dízelmotor hajtott, végsebessége kb. 45 km/h. Ugyanazokat az alkatrészeket használták, mint a Lada, Polski Fiat és Škoda autóknál. Ezeknek az utánpótlása akkor Magyarországról könnyebb volt. Több változata létezett, még elektromos hajtással is megjelent. Ez utóbbi típus áruszállító változatából több tucatot vásárolt a főváros, ami reményt adott a gyártás sikerére. Azonban hiába kaptak ekkor nagyobb rendelést a külföldről is, a folyamatosan meglévő minőségi problémák és a határidők nem teljesítése miatt végül a cég csődeljárás alá került és 1998-ban megszűnt. Azonban még így is elmondható, hogy a Puli volt a legnagyobb számban gyártott teljesen magyar autótípus, 1000-1100 darab készülhetett belőle. Néhány példány még ma is szolgálatban van a Budapest Temetkezési Intézetnél.¹⁴

¹³ Zeitler, M. (2018. október 23.). *A gőzgéptől a Vitaráig – A magyar autógyártás története*. Alapjártat. <https://alapjartat.hu/aktualis/gozgeptol-vitaraig-magyar-autogyartas-tortenete> (Letöltés dátuma: 2026. 03. 09.)

¹⁴ Kengyel, K. (2022. március 21.). *Az egyetlen magyar autómárka története*. TotalCar. <https://totalcar.hu/magazin/puli-kisauto-tortenete/> (Letöltés dátuma: 2026. 03. 09.)



6. ábra: Az elektromos Puli 2E és a kabrió Cabrio
Forrás: TotalCar

Így végül az Opelrel indult modern hazai autógyártás története Szentgotthárdon. 1992 márciusában gördült le a gyártósorról az első Opel Astra. Személyautót 1998-ig gyártottak, azóta motorokat készítenek az üzemben. A jövőben elektromos modulok gyártásával bővítik a kínálatot.¹⁵



7. ábra: Az első szentgotthárdi Opel Astra
Forrás: AutoPro

Szintén 1992-ben kezdték el a Suzukik, a „mi autónk” gyártását, ami nagy sikert ért itthon, és a Suzuki mai napig piacvezető Magyarországon. Az egymilliomodik autó 2006-ban készült el, ez a budapesti Csodák Palotájában látható. Azóta ez a szám meghaladta a 3 milliót is.¹⁶

Az Audi gyárat 1993-ban alapították Győrben, kezdetben kizárólag motorgyártással foglalkoztak, ez 1998-ban kiegészült gépjárműgyártással is és a gyár lényegében az autógyártás

¹⁵ Zeitler, M. (2018. október 23.). *A gőzgéptől a Vitaráig – A magyar autógyártás története*. Alapjártat. <https://alapjartat.hu/aktualis/gozgeptol-vitaraig-magyar-autogyartas-tortenete> (Letöltés dátuma: 2026. 03. 09.)

¹⁶ Koloszar, T. (2009. szeptember 11.). Az egymilliomodik Suzuki a Csodák Palotájában. AutoPro. <https://autopro.hu/archiv/az-egymilliomodik-suzuki-a-csodak-palotajaban/105465> (Letöltés dátuma: 2026. 03. 09.)

minden lépését lefedi. 2018 óta elektromos motorok sorozatgyártása is beindult. A cég műszaki fejlesztéssel, tesztelésekkel is foglalkozik.¹⁷

2008-ban döntöttek arról, hogy a Mercedes Kecskeméten épít gyárat. Végül 2012-ben indult meg a termelés. Kezdetben a cég kompakt modelljeit gyártották Magyarországon, de pár éve elektromos autókat is gyártanak itt. A CLA modell az egész világon csak itt készül.¹⁸

Tavaly készült el BMW gyára Debrecenben, ahol 2025 végén kezdték el az elektromos Neue Klasse, iX3-as BMW-k gyártását. A gyár teljes kapacitása évi 150 ezer autó lesz, de egyelőre még a gyártás bevezető fázisánál tartanak.¹⁹

Az utolsó nagyobb szereplő a BYD, mely Szegeden építi új gyárát. Az eredeti tervekhez képest csúszik a beruházás, és várhatóan 2026 vége előtt nem indul be a sorozatgyártás. Ha a gyártás majd eléri a teljes kapacitását, Magyarország legnagyobb autóiipari üzeme lehet.²⁰

8. Ikarus – patkótól a buszokig

Szeretnék néhány szót írni az Ikarusról, ami a magyar autóiipar tényleg nemzetközileg is sikeres vállalatának tekinthető. Előttörténete 1895-ig nyúlik vissza, de Ikarus néven csak a második világháború után találkozhatunk vele, ekkor hozták létre három vállalat összevonásával.

Az *Ikarus* elődjének tekinthető *Uhry Imre Kovács- és Kocsigyártó Üzeme* 1895-ben kezdte meg működését a Budapesten, a fő profil ekkor még szekerek javítása és patkókészítés volt. Ezt később felváltotta a saját készítésű szekerek és vontatmányok gyártása, de fokozatos fejlődésnek köszönhetően elkezdtek egyedi felépítményeket készíteni elsősorban külföldi alvázakra (Ford, Fiat, Mercedes-Benz). Az 1920-as években már autóbusz-karosszériát is gyártottak.²¹

A nagy gazdasági világválság visszavetette a cég tevékenységét, de 33-ban újjászervezték társaságot és a 30-as évek végére már az autóbuszgyártás volt a fő tevékenység. Ekkor készült el az első fémkarosszériás autóbuszuk, a MÁVAG N26/36 típus. Ebben az időszakban nem

¹⁷ Petrány, M. (2023. február 23.). *Így nézett ki a győri Audi-gyár 1993-ban*. TotalCar. <https://totalcar.hu/magazin/2023/02/23/igy-nezett-ki-a-gyori-audi-gyar-1993-ban/> (Letöltés dátuma: 2026. 03. 09.)

¹⁸ (n.a.). (2020. március 13.). *Újabb beruházással biztosítja a jövőjét a Mercedes Kecskeméten*. HIPA. <https://hipa.hu/hir/ujabb-beruhazassal-biztositja-jovojet-a-mercedes-kecskemeten/> (Letöltés dátuma: 2026. 03. 09.)

¹⁹ (n.a.). (2026. február 03.). *Jöhet a második műszak Debrecenben, elkapkodták a BMW új elektromos kis SUV-ját*. HVG. https://hvg.hu/gazdasag/20260203_bmw-debreceni-gyar-ix3-neue-klasse-kapacitas-masodik-muszak-autogyar (Letöltés dátuma: 2026. 03. 09.)

²⁰ Molnár, K. (2026. január 29.). *Elindult a próbagyártás a BYD szegedi üzemében*. 444. <https://444.hu/2026/01/29/elindult-a-probagyartas-a-byd-szegedi-uzemeben> (Letöltés dátuma: 2026. 03. 09.)

²¹ Gerlei, T., Kukla, L., & Lovász, G. (2008). *Az Ikarus évszázados története*. Maróti Kiadó.

nevezték el a termékeket, hanem az alváznev és gyártási év alapján hivatkoztak ezekre az autóbuszokra. A világháború alatt a gyárat befogták a haditermelésbe, repülőgépet is gyártottak. A II világháború után a tulajdonosok elhagyták az országot és államosították a gyárat, majd két másik gyár összevonásával (Repülőgépgyár Rt és Ikarus Gép – Fémáru Rt) 1949-ben létrehozták az Ikarus Karosszéria- és Járműgyárat.²²

Az így létrejött gyár idővel a világ egyik legnagyobb buszgyártójává nőtt ki, számtalan ikonikus típussal. Az Ikarus nevet először 1951-ben használták a buszokon, ekkorra került kifejlesztésre az Ikarus 30-as típus, majd 1952-ben az első trolibusza. A gyár a nemzetközi piacon az első komolyabb sikereket a klasszikusnak tekinthető Ikarus55/66 – a Faros – típussal érte el, amiből összesen több, mint 16 000 darabot adtak el. 1966-ban elkészült a gyár első csuklós busza.²³



8. ábra: Ikarus 55 „A faros”
Forrás: Wikimedia Commons.

A gyár a 70-80-as években volt a csúcson, akkor évi 13-14 ezer darab buszt is gyártott a társaság. Ekkoriban a világ egyik legnagyobb buszgyártója volt. A világ minden részén megjelentek az utakon és nem csak a „baráti” országokban. A teljesség igénye nélkül közlekedtek Ikarusok az Egyesült Államokban, Kanadában, Latin Amerika és Afrika több országában, Ázsiában pl. Thaiföldön, Kínában, és Európa legtöbb országában. Tényleg a világ minden részébe eljutott.²⁴

A cég legsikeresebb típusa a 200-as széria volt, amiből pályafutása alatt 216 618 darab készült. A típus több szempontból is különleges volt. A modulrendszere könnyen módosítható több feladatkör céljára. Városi, elővárosi, távolsági buszokat is könnyen tudtak gyártani azonos alapokra. Ezzel az összes korábbi szériát költséghatékonyan le tudták váltani. Ablakai nagyok és világosak. Több nemzetközi díjat is elnyert. Készült belőle összerékmeghajtású változat is.²⁵

²² U.o.

²³ U.o.

²⁴ U.o.

²⁵ U.o.



9. ábra: Ikarus 250

Forrás: Omnibusz Facebook-oldal

Fura módon a 200-as széria sikere hozzájárult az Ikarus hanyatlásához is, mivel a cég késlekedett a váltótípus fejlesztésével. Ugyan készültek modernebb típusok, de a 200-as széria buszai maradtak a középpontban. A rendszerváltás után visszaestek az eladások, és bár volt még egy fellendülés a '90-es években, a modernebb típusokat is sikerült értékesíteni, de a válság megpecsételte a cég sorsát. És ugyan még voltak próbálkozások cég talpra állítására, de a gyárak fokozatosan bezártak. A Skodával közösen indultak még a szegedi trolibusztenderen, ahol sikerrel szerepeltek. Az utolsó trolibusz 2014. szeptemberében érkezett meg az üzemeltetőhöz.²⁶

Az Ikarust 2018-ban újraszervezték és 2021 óta a székesfehérvári gyárban elektromos buszokat gyártanak. Az akkumulátor és hajtás Kínából érkezik, azonban a busz teljes mértékben magyar tervezés és a buszok összeszerelése is itthon történik.

²⁶ U.o.

9. Érdekességek az Ikarusról

A gyár történetében sok érdekes esemény és különleges jármű is volt. Ezek közül néhányat szeretnék bemutatni.

Az Ikarus elődjéhez kapcsolódik az úgynevezett Uhri Cabriolet, amelyet sokan a legszebb magyar gyártású autónak tartanak.



*10. ábra: Uhri Cabriolet
Forrás: TotalCar*

Az 1950-es években Magyarországon nagy hiány volt különböző fogyasztási cikkekből. Ezért az Ikarus nemcsak buszokat gyártott, hanem sok más dolgot is. Készítettek például röntgengépeket, televíziókat és még babakocsikat is. A babakocsi gyártása annyira lekötötte a gyár kapacitását, hogy emiatt még az Ikarus 55-ös és 66-os buszok prototípusainak elkészítése is késett.²⁷



*11. ábra: Ikarus babakocsi
Forrás: Autószektor*

1963-ban egy különleges tesztutat is szerveztek Afrikában. Két Ikarus busz (Ikarus 630 és Ikarus 311) és két Csepel teherautó indult el Szenegálból Ghánába. Az expedíció körülbelül 20 000 kilométert tett meg sokszor nagyon nehéz, úttalan terepen. Ezzel azt akarták bizonyítani, hogy a magyar járművek megbízhatóak és jól bírják a nehéz körülményeket.²⁸

²⁷ (n.a.). (2018. február 3.). Nincs menőbb egy Ikarus babakocsinál, mutatjuk a magyar csodát. HVG. https://hvg.hu/cegauto/20180203_nincs_menobb_egy_ikarus_babakocsinal_mutatjuk_a_magyar_csodat (Letöltés dátuma: 2026. 03. 09.)

²⁸ Ághassi, A. (2023. március 31.) Az Ikarusok ott is átmentek a Szaharában, ahol a Mercedesek lerobbantak. Telex. <https://telex.hu/eszkombajn/2023/03/31/ikarus-es-csepel-a-sivatagban-1963-magyar-expedicio> (Letöltés dátuma: 2026. 03. 09.)

Az Ikarus 200-as széria különösen sikeres lett. Ez a buszcsalád a mai napig a világ legnagyobb példányszámban gyártott autóbusztípusa.

A gyár más érdekes járműveket is készített. Ilyen volt például a BZMOT–601 sínbusz, amelyet a Ganz–MÁVAG vállalattal közösen gyártottak. A jármű a 200-as széria felépítményét használta. Magyarországon végül nem használták, viszont Malajziában sikeres lett.²⁹

Az Ikarus sok energiát fordított a biztonságra is. A gyár az elsők között volt a világon, amely próbabábukat használt autóbuszok töréstesztjeinél.

A rendszerváltás után az Ikarus személyautó gyártásával is megpróbálkozott. Több különböző típust terveztek, például a Tecoplan Leo városi kisautót, az Ikarus Scolol egyterű autót és az Auverland terepjárót. Ezek a próbálkozások azonban végül nem lettek sikeresek.³⁰

10.Összegzés

A dolgozat elkészítése során azt szerettem volna megtudni, hogy hogyan alakult a magyar autóipar története, milyen járműveket gyártottak Magyarországon, és melyek voltak a legfontosabb magyar gyárak és feltalálók. A kutatás során kiderült, hogy Magyarországon már a 19. században is foglalkoztak önjáró járművek készítésével. Sok magyar feltaláló és mérnök dolgozott azon, hogy különböző meghajtású járműveket hozzanak létre. A 20. század elején már autógyárak is működtek, például a MÁG vagy a Magyar Waggon- és Gépgyár.

A második világháború után Magyarországon főként buszokat és teherautókat gyártottak. Ebben az időszakban lett világhírű az Ikarus, amelynek buszai a világ nagyon sok országában közlekedtek. Egyes típusokból több százezer darab készült, ami nagy sikernek számított.

A rendszerváltás után új korszak kezdődött. Ekkor jelentek meg Magyarországon a nagy nemzetközi autógyártók gyárai, például az Opel, a Suzuki, az Audi, a Mercedes és a BMW. Ezek a gyárak ma is fontos szerepet játszanak a magyar gazdaságban.

Nagyon érdekes volt megtudni, hogy a magyar autóiparnak milyen gazdag története van. Meglepő volt, hogy magyar mérnökök már nagyon korán foglalkoztak autókkal, és hogy az Ikarus buszok a világ szinte minden részére eljutottak. Összességében a kutatás során választ kaptam arra, hogy milyen járműveket gyártottak Magyarországon, hogyan fejlődött a magyar autóipar, és milyen fontos szerepet játszottak ebben a magyar gyárak és feltalálók. Nagyon érdekes volt ezzel a témával foglalkozni, és sok új dolgot tanultam a magyar járműgyártás

²⁹ Ludányi, J. (2018. január 5.). Kötött pályán – Ganz-MÁVAG-Ikarus sínautóbuszok története. MagyarBusz. <https://magyarbusz.info/2018/01/05/kotott-palyan/> (Letöltés dátuma: 2026. 03. 09.)

³⁰ Boros, J. (2022. december 25.). Ikarus végjáték: kisautók, nagy álmok, giga bukások. AutóSzektor. <https://www.autoszektor.hu/hu/content/ikarus-vegjatek-kis-autok-nagy-almok-giga-bukasok> (Letöltés dátuma: 2026. 03. 09.)

történetéről. Későbbi kutatásomban szívesen megnézném részletesebben a híres magyar autókat és buszokat, például az Ikarus különböző típusait, valamint azt is, hogy milyen új elektromos autókat és járműveket fejlesztenek ma Magyarországon.

11.Felhasznált irodalom

Nyomtatott források:

Boros, J. (2016). *Magyar autókrónika*. Maróti Kiadó.

Bödök, Zs. (2003). *Magyar feltalálók az automobilon történetében*. Nap.

Gerlei, T., Kukla, L., & Lovász, G. (2008). *Az Ikarus évszázados története*. Maróti Kiadó.

Zsuppán, I. (1994). *A magyar autó*. Zrínyi Kiadó.

Internetes források:

(n.a.). (2018. február 3.). *Nincs menőbb egy Ikarus babakocsinál, mutatjuk a magyar csodát*. HVG.

https://hvg.hu/cegauto/20180203_nincs_menobb_egy_ikarus_babakocsinal_mutatjuk_a_magyar_csodat (Letöltés dátuma: 2026. 03. 09.)

(n.a.). (2020. március 13.). *Újabb beruházással biztosítja a jövőjét a Mercedes Kecskeméten*. HIPA. <https://hipa.hu/hir/ujabb-beruhazassal-biztositja-jovojet-a-mercedes-kecskemeten/> (Letöltés dátuma: 2026. 03. 09.)

(n.a.). (2026. február 03.). *Jöhet a második műszak Debrecenben, elkapkodták a BMW új elektromos kis SUV-ját*. HVG. https://hvg.hu/gazdasag/20260203_bmw-debreceeni-gyar-ix3-neue-klasse-kapacitas-masodik-muszak-autogyar (Letöltés dátuma: 2026. 03. 09.)

Ághassi, A. (2023. március 31.) *Az Ikarusok ott is átmentek a Szaharában, ahol a Mercedesek lerobbantak*. Telex. <https://telex.hu/eszkombajn/2023/03/31/ikarus-es-csepel-a-sivatagban-1963-magyar-expedicio> (Letöltés dátuma: 2026. 03. 09.)

Baka, G. (2021. november 18.). *Tudta, hogy ezek az autók itthon készültek?*. Vezess. <https://www.vezess.hu/magazin/2021/11/08/tudtat-hogy-ezek-az-autok-itthon-keszultek/> (Letöltés dátuma: 2026. 03. 09.)

Boros, J. (2022. december 25.). *Ikarus végjáték: kisautók, nagy álmok, giga bukások*. AutóSzektor. <https://www.autoszektor.hu/hu/content/ikarus-vegjatek-kis-autok-nagy-almok-giga-bukasok> (Letöltés dátuma: 2026. 03. 09.)

Istvánfi, P. (2011. október 24.). *Megszűnt buszgyárak nyomában: Csepel Autógyár*. IHO. <https://iho.hu/hirek/megszunt-buszgyarak-nyomaban-csepel-autogyar-111024> (Letöltés dátuma: 2026. 03. 09.)

Kengyel, K. (2022. március 21.). *Az egyetlen magyar autómárka története*. TotalCar. <https://totalcar.hu/magazin/puli-kisauto-tortenete/> (Letöltés dátuma: 2026. 03. 09.)

Koloszár, T. (2009. szeptember 11.). Az egymilliomodik Suzuki a Csodák Palotájában. AutoPro. <https://autopro.hu/archiv/az-egymilliomodik-suzuki-a-csodak-palotajaban/105465> (Letöltés dátuma: 2026. 03. 09.)

Kovács, M. (2026. január 15.). Feltámadhat a nagy múltú magyar teherautógyár. Vezess. <https://www.vezess.hu/magazin/2026/01/15/ujra-feltamadhan-a-nagy-multu-magyar-gyar/> (Letöltés dátuma: 2026. 03. 09.)

Ludányi, J. (2018. január 5.). Kötött pályán – Ganz-MÁVAG-Ikarus sínautóbuszok története. MagyarBusz. <https://magyarbusz.info/2018/01/05/kotott-palyan/> (Letöltés dátuma: 2026. 03. 09.)

Molnár, K. (2026. január 29.). *Elindult a próbagyártás a BYD szegedi üzemében*. 444. <https://444.hu/2026/01/29/elindult-a-probagyartas-a-byd-szegedi-uzemeben> (Letöltés dátuma: 2026. 03. 09.)

Petrány, M. (2023. február 23.). *Így nézett ki a győri Audi-gyár 1993-ban*. TotalCar. <https://totalcar.hu/magazin/2023/02/23/igy-nezett-ki-a-gyori-audi-gyar-1993-ban/> (Letöltés dátuma: 2026. 03. 09.)

Zeitler, M. (2018. október 23.). A gőzgéptől a Vitaráig – A magyar autógyártás története. Alapjártat. <https://alapjartat.hu/aktualis/gozgeptol-vitaraig-magyar-autogyartas-tortenete> (Letöltés dátuma: 2026. 03. 09.)

12.Képek jegyzéke

1. A Benz Velo és büszke gazdája, Hatsek Béla. <https://agytoro.hu/tudtad-hogy/mikor-lattak-eloszor-autot-magyarorszagon/>
2. Csonka féle tricikli. https://hu.wikipedia.org/wiki/F%C3%A1jl:Csonka_lev%C3%A9lgy%C5%B1jt%C5%91_tricikli.jpg
3. Csonka-féle postakocsi. <https://icmagazin.hu/2022/01/11/elso-probautjat-1905-ben-tette-meg-csonka-janos-postaautoja/>
4. Rába Pe-1. <https://alternativenergia.hu/100-eves-a-magyar-elektromos-auto-gyartas/>

5. Csepel D-350. https://www.facebook.com/groups/magyarjarmuvek/posts/2412311098912819/?locale=th_TH
6. Az elektromos Puli 2E és a kabrió Caby. <https://totalcar.hu/magazin/puli-kisauto-tortenete/>
7. Az első szentgotthárdi Opel Astra. <https://autopro.hu/gyartok/8-millio-motor-85-ezer-auto-25-eves-az-opel-magyarorszag/168387>
8. Ikarus 55 „A faros”. https://hu.wikipedia.org/wiki/Ikarus_55
9. Ikarus 250. https://www.facebook.com/231712766924514/photos/ikarus-25000-1969-b%C5%91likarus-busz-omnibusz/745462865549499/?locale=hu_HU
10. Urhi Cabriolet. https://totalcar.hu/magazin/2015/12/30/bill_clinton_is_vezetett_ikarust/
11. Ikarus babakocsi. <https://www.autoszektor.hu/hu/content/hogy-kerult-csizma-az-asztalra-azaz-az-ikarus-babakocsi-sztori>