

Killyéni András **Ezüstnyíl** história



A kötetet kiadja dr. Guráth Béla  
Borító és tipográfia: Fehér Árpád



# Killyéni András **Ezüstnyíl** história

Kolozsvár 2008







## ELŐSZÓ

Nemcsak érdekes, hanem egyben rendkívül tanulságos is Killyéni András legújabb könyve, melyet ezúttal letesz az olvasó elé, különösen azok számára, akik előszeretettel olvasnak sporttörténeti visszaemlékezéseket, főleg olyan szerzők tollából, akik szívesen fordulnak a múlthoz az egyre rohamosabban tovatűnő évtizedek világában. Minden túlzás vagy részrehajlás nélkül ezek a gondolatok kerítettek hatalmukba fiatal tollforgató barátom legújabb könyvének olvastán, bár tudom, hogy nem toll, hanem számítógép jóvoltából kerültek papírra ezek a történetek!

Killyéni András révén a kolozsváriak – de nyugodtan írhatnék erdélyieket vagy még annál is szélesebb olvasóréteget, a belföldön és a határokon túl élőket is! – irigylésre méltó gyorsasággal jutnak a tárgyalt dolgok történetének birtokába. Nemrég megjelent könyve, A KOLOZSVÁRI SPORTÉLET ÉLETRAJZI GYŰJTEMÉNYE (1818-1918) elsősorban a hajdanvolt kincses város kiemelkedő sportolójának és



sporttámogató mecénásaiknak állít emléket a sportszerető, valamint ma is sportoló idősebbek és fiatalok örömére. És leginkább a tanuló ifjúság örömére, hiszen ezúttal is az élenjárók példájával a Kolozsvári Református Kollégium fiataljait buzdítja utódaik követésére. Első műve A KOLOZSVÁRI REFORMÁTUS KOLLÉGIUM SPORTTÖRTÉNETE, melyet még a túlonúl korán, köszönés és búcsúszó nélkül távozott édesapjával közösen gyűjtött össze és adott át nekünk, kiegészíti a Kis-Szamos menti város eddig megjelent sporttörténeti írásait. A testnevelés korabeli szépségeit, szervezettségét és eredményeit tudományos alapossággal dokumentált fejezetek elevenítik fel az olvasó számára.

A most napvilágot látó harmadik munka egy ritkaságszámba menő múltidézés. Ez a munka egy újabb sportág iránt érzett szeretet kihangsúlyozására, a tulajdonképpeni lelki, fizikai tényezők, a legelemibb természeti adottságok – erő, gyorsaság, ügyesség, küzdeni tudás, akaraterő stb. – megismerésére, kihasználására, valamennyi részlet kifejlesztésére alapoz. És teszi ezt úgy, hogy az olvasó szinte



észrevétlenül, játékosan tanulja meg, hogy célja elérésére hogyan érvényesítse az adottságokat, hogyan használja ki minél alaposabban, a motorismeretet, a szaktudást, hiszen a verseny eredménye a lélekjelenlétre felépített munkától, tanulástól függ.

Ugyanakkor a szerző arra a kérdésre is keresi a választ, miért van az, hogy az autósport kulisszatitkainak sorozata annyira ismeretlen terület a szakmához nem tartozó előtt. amint azt egy szakíró már háromnegyed századdal korábban megfogalmazta. Akad-e vajon még olyan sportág, melynek oly kedvezőtlen az arányszáma a sportot űzők és a rajongók között? És végül van-e még olyan sportág, melynek olyannyira ellentétes visszhangot sikerült korábban, és sikerül még ma is teremtenie a nagyközönség körében?

Egy biztos: Killyéni Andrással sokan megszerettették az autós sportot. Könyvének főhősei az idősebb kolozsváriak körében manapság is tisztelettel emlegetett Caracciola, Lang, a legalább ugyanakkora szeretettel övezett egykori kolozsvári motorosok, Román Jóska és Boros



János, valamint az egész megmozgatott motoros tábor, élükön Weinbach Gabi bácsival, aki pár évtizeddel korábban még a KAC labdarúgó csapatot meg a futball szeretetét erősítette Verbóczy Gábor néven többek között a jelen előszót is papírra vető sportkrónikásban is, aki szintén már több évtizede szolgálja, újabban egyre gyakrabban a szóban forgó könyv megírására vállalkozott szerzővel együtt.

*László Ferenc sportújságíró*



## BEVEZETŐ

Kolozsvár sportszerető közönsége körében él néhány, többé-kevésbé igaz történet Román Jóskáról és egy Mercedes versenyautóról, melyet több új Mercedesért cserébe adott el a németeknek. Egy ilyen történetről szereztem tudomást én is néhány évvel ezelőtt: édesapámmal a Házsongárdi temetőben sétáltunk, amikor ő megpillantotta Román Jóska és fia, Tibor sírját. Rámutatott a sírra, és megkérdezte tőlem, hogy tudom-e kik voltak. Elmondta, hogy Román Jóska autóversenyző volt, akinek Mercedes ezüstnyíl (Silberpfeil) versenyautóját a Daimler-Benz cég több új autó értékével vásárolta vissza. A történetet megjegyeztem, de nem foglalkoztam vele...

Néhány év elteltével megismertem Weinbach Gabi bácsit, aki, elmesélte a Mercedes versenyautó igazi történetét, mely, természetesen eltért az ismert mondától. Részletesen elmondta, hogy milyen



versenyaútó volt, hogyan került Kolozsvárra, hogyan sikerült újraépítenie, majd hogyan került vissza Németországba. Története szinte meghatározó volt – hiszen egyben életének története is volt. Pontosan emlékezett minden részletre: az autó felépítésére, mintegy a szeme előtt volt a motor, minden alkatrész, csavar, dugattyú.

Meglepődtem, mintha teljesen más történetet hallottam volna... Éreztem, ezt a történetet le kell írni, hiszen a Mercedes Benz W163-as modelljének története szervesen kötődik városunk sporttörténetéhez.

„A száguldó cirkusz” – a Formula 1 világa, ahol vakmerő sofőrök, egyre nagyobb sebesség, száguldó autók találkoznak. Ez a verseny a bátornak sikereket, hírnevet, pénz hozott és hoz ma is. Ugyanakkor veszélyes sport is, hiszen balesetek sora, halálos áldozatok, tragédiák húzódnak meg a versenyek mögött. A Mercedes pedig ebben a világban mindig is fontos szerepet játszott, versenyzőik sikereit, bajnoki címeit az egész világ tisztelte, a német gyárnak ma is meghatározó szerepe van az autósport történetében.



Ez a könyv bemutatja az autóversenyek 1934-39 közötti időszakát, amikor a Mercedes ezüstnyíl (Silberpfeil) versenyautói uralták a Grand Prix versenyeket. Ugyanakkor bemutatja a Mercedes versenyautóit, versenyzőit, stratégiáit, valamint a második világháború előtti időszak versenyait a német versenyistálló szemszögéből.

E könyvnek része a Weinbach Gabi bácsi által elmesélt történet is, amely élő bizonyítéka annak, hogy Kolozsvár nevéhez a vívás, atlétika, futball és egyéb klasszikus sportok mellett a versenyautók és a versenysport is szorosan kapcsolódik . Ezt a történetet nekünk, kolozsváriaknak ismernünk kell, hiszen városunk története egy kicsit mindig a saját múltunk is.







## A MERCEDES SIKEREINEK KEZDETE

1900-ban a Daimler Motor-Gesellschaft (DMG) gyár bemutatta új autómодelljét, melyet üzleti megfontolásból, az osztrák konzul lányáról Mercedesnek neveztek el. Ezután minden DMG modell a Mercedes nevet kapta, így született meg a napjainkban is sikeres márka. Az akkoriban elsősorban sport-célokra tervezett autókat napjainkig a megbízhatóság, a korszerű tervezés jellemzi. 1926-ban a Daimler gyár egyesült a Benz cég manheimi gyárával, az új cég modelljei azóta a Mercedes Benz nevet viselik.

Az autó megjelenése és gyártása előrevetítette, hogy megindul a versenyzés, a nagyobb sebesség eléréseért űzött küzdelem. Az első versenyt 1900. július 14-én rendezték Párizsban, a világkiállítás ünnepélyes keretei között. A díj egy 10000 frank értékű műtárgy volt, amelynek összegét James Gordon-Bennett, a New York Herald lapkiadó vállalat tulajdonosa adta. A versenyt meghatározott feltételek mellett



bonyolították le: országos automobilklubok versenyeztek, minden alkatrésznek az illető országból kellett származnia, csak klubtagok vezethettek, illetve kísérhették a csapatokat, a verseny távját megállás nélkül kellett megtenni. A versenyt Párizs és Lyon között bonyolították le 566 km-es távolságon, a győzelmet François Charron szerezte meg egy 20 lóerős (LE) gépkocsival. Charron a távot 9:09 óra alatt tette meg, 61,857 km/h-s átlagsebességgel.

A Gordon-Benett kupát évente rendezték meg, és egyre nagyobb sikernek örvendett. 1903. július 2-án Észak-Írországból, a negyedik alkalommal rendezett versenyen, először győzött egy Mercedes autó. A siker után 1904. júniusában Németország rendezte a Gordon-Benett kupát. A verseny értékét növelte, hogy a német császári pár is megjelent, és az érkezésnél elhelyezett díszpáholyból nézte végig az eseményeket. A versenyt Kölnből délre, a Taunus hegységben rendezték meg, a résztvevők Saalburgból indultak és ugyanide érkeztek vissza. Ezt a körpályát ötször tették meg, a verseny távja 512 km volt. A versenyre hét országból



érkeztek versenyzők, végül a francia Lucien Théry győzött, aki egy Richard-Brasier gépkocsival versenyzett. A második, illetve harmadik helyen két német pilóta érkezett be, mindkettő Mercedesszel versenyzett.

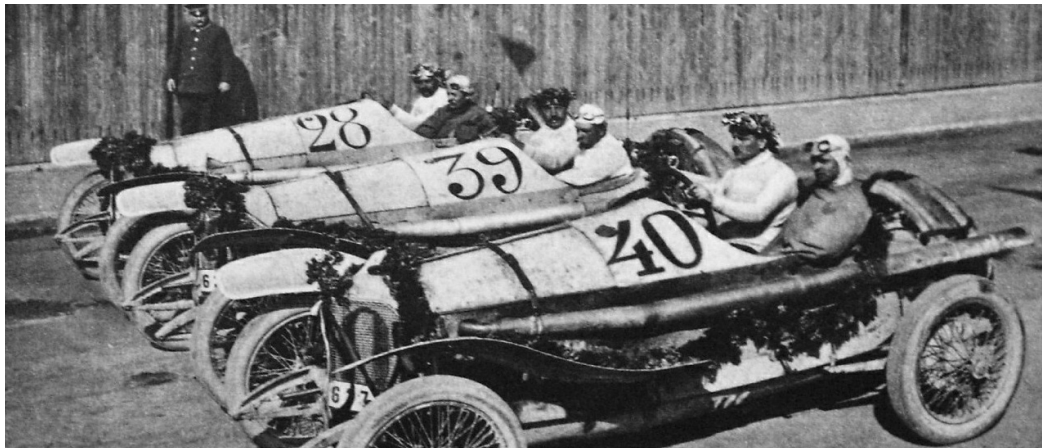
Az 1905-ben megtartott verseny után Gordon-Benett nem írt ki több autóversenyt, mivel úgy döntött, hogy a léghajózást támogatja inkább. Ekkora már az autóversenyek nagy népszerűségnek örvendtek Európában, ezért az Automobile Club de France 1905-ben megalapította a Grand Prix de France díjat, amelyet már nemzetközi szinten hirdetett meg, és nemcsak nemzeti válogatottak, hanem egyéni versenyzők és cégek is beiratkozhattak. Az esélyegyenlőség biztosítása céljából az autóknak súlyhatárt szabtak meg. A versenyt két napon rendezték, a Circuit de la Sarthe pálya 103 kilométerét naponta hatszor kellett megtenni. Az első Grand Prix-n (GP) 32 autó rajtolt, a győzelmet a magyar Szisz Ferenc szerezte meg Renault autójával, ő lett az első Grand Prix (Forma-1) bajnoka.



A harmadik Grand Prix verseny hozta az első német sikert – az 1908. július 7-én a franciaországi Dieppe-ben rendezett versenyen Christian Lautenschlager egy 135 lóerős Mercedesszel győzött. A második és harmadik helyen francia versenyzők futottak be, szintén Benz autóval.

Az 1908-as Grand Prix-n elszenvedett francia vereség miatt a Francia Automobilklub 1914-ig nem rendezett több Grand Prix versenyt. 1914-re viszont a Peugeot és Delage autók elég erősek lettek ahhoz, hogy a franciák újra kiálljanak a németek ellen. Az 1914. július 5-én rendezett versenyen a Mercedes négy autóval állt rajthoz. A versenyen a német csapat megmutatta, hogy nemcsak kiváló pilótáik és autóik vannak, de nagy taktikusok is, versenystratégiájukkal leseperték a franciákat. A indulás után egyik pilótájuk, Max Sailer, az élre állt és gyilkos iramot diktált, míg a másik három versenyző, Lautenschlager, Salzer és Wagner mérsékeltebb ütemben követte őt. A franciák üldözőbe vették a németet, és akarva-akaratlanul beálltak e gyilkos ritmusba. Amikor Sailer





**LAUTENSCHLAGER (28), WAGNER (40) ÉS SALZER (39), A MERCEDES GYŐZTES  
PILÓTÁI AZ 1914-ES FRANCIA GP-N**



tartályhiba miatt kiállt, a francia Boilott állt az élre, ám akkor már ott volt mögötte Lautenschlager, aki nemsokára meg is előzte őt. A nagy sebesség miatt a francia versenyző Peugeot-ja nem bírta a verseny iramát, így az utolsó körben Boilott feladta a versenyt. Az első három helyet a németek szerezték meg, Lautenschlagert Wagner és Salzer követte. Az 1914-es versennyel lezárult az autóversenyzés első, az első világháború előtti korszaka.



## A MERCEDES AZ 1920-AS ÉVEKBEN

Az első világháború után folytatódott az autósport térhódítása, a fellendülés a háborús veszteségek ellenére sem csökkent. Új versenypályák, újabb modellek erősebb motorokkal – ez jellemezte a 20-as és 30-as éveket. 1926-ban 5 világ bajnoki futamot rendeztek: az indianapolisi 500 méteres földes pályán, a francia Grand Prix, az Európai Nagydíj San Sebastianban, valamint az angol és olasz Nagydíj.

1926-tól visszatérnek a Mercedesek is. A németországi Avus pályán rendezett nemzetközi versenyen Rudolf Caracciola győzött egy Mercedes Monza modellű autóval. A 2000 köbcentiméteres (cc) nyolchengeres motor hajtotta autó 135,1 km/h átlagsebességet ért el. Az autó és pilótája kiváló eredményét bizonyítja, hogy a második helyezett egy 3000 köbcentiméteres NAG-gal versenyzett.

1927. június 18-ra elkészült az Eifel-hegységben a híres Nürburgring autóversenypálya, amely ezentúl a Német Nagydíjnak a színhelye lett. A



második alkalommal, 1928-ban rendezett versenyen Caracciola egy adott pillanatban teljesen kimerült, helyette az akkor már kiesett Werner ült be a Mercedes-Benz SSK modellű autóba. Az utolsó körben a vezető versenyző autója meghibásodott, így a Caracciola-Werner duó nyerte meg a második Német Nagydíjat.

Az 1929-es gazdasági visszaesést követően anyagi nehézségei miatt a Daimler-Benz kivonult az autóversenyek világából.



## ÚJ VERSENYAUTÓ SZÜLETIK

*A motorsport a harmincas években újra különleges helyi értékre tett szert. A szász Auto-Unionnal rivalizálva a Mercedes-Benz-féle Ezüstnyilak a világ legsikeresebb versenyautó márkájává léptek elő; a legendás Alfred Neubauer vezette team tette a háromágú csillagot a fölényes technika és a tökéletes ügyesség szimbólumává az autóversenyzésben.*

(H. H. Linz, H. Schrader – Az autó 100 éve)

Az 1933-as német választásokon Nemzeti Szocialista Párt (nácik) kezébe került a hatalom. Az új német kancellár imádta a gyors autókat, és úgy érezte, az autóversenyekben elérhető sikerek remek propagandát jelenthetnek pártja számára. Ezért a két német gyár versenyprogramját, az Auto-Union-ét és a Daimler-Benz-ét a német állam egyenként évi 450.000 márkával támogatta. Hitler szerint a GP sorozatban elért



sikerek a német tudás felülkerekedését bizonyították, ezért minden versenyen elvárta a német sikert, hiszen ott kell a legjobbnak lenni, ahol mindenki a legjobb szeretne lenni.

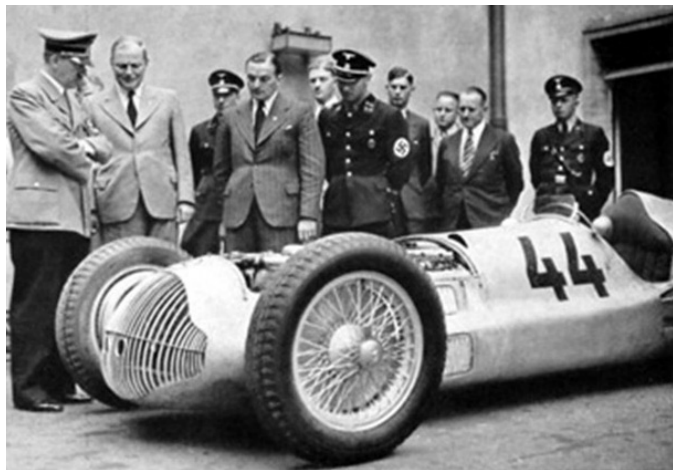
A német birodalom majdnem félmilliós támogatása közel sem fedezte a versenyistálló kiadásait, amelyek 4 millió márkára rúgtak. Mindezek ellenére a gyár számára felbecsülhetetlen sikereket hozott az autóversenyezés, hiszen több száz ezren jöttek el a Mercedesnek drukkolni a Németországban rendezett versenyekre, ezen kívül az autóeladások is jóval nagyobbak voltak.

1934-től új versenyszabályok léptek életbe a GP sorozatban: egy versenyautó sofőr, üzemanyag és olaj nélkül nem haladhatta meg a 750 kg-os súlyt, egy verseny hossza pedig minimum 500 km kellett legyen, így minden gyárnak új autót kellett terveznie.

A Mercedesnél megindult a tervezés dr. Hans Nibel vezetése alatt, akinek elképzelései alapján megszületett az első 750 kg-os versenyautó. Dr. Hans Nibel az 1900-as évek elején a Benz gyár főmérnöke



volt, a Daimler és a Benz egyesülése után pedig Ferdinand Porsche-val dolgozva részt vett a 6,8 literes motor megtervezésében. A Mercedes Benz gyár vezetői megbízták, hogy egy nagy sebességet elérő autót tervezzen – a 380-as modell 1933-ra készült el, abban az időszakban a gyár piacvezető terméke volt. Ezután megtervezte a 750 kg-os W25-ös Mercedes Benz versenyautó motorját, ám munká-



**HITLER MEGTEKINTI AZ 1938-AS MODELLT**





HERMAN LANG AUTÓJÁT VERSENYRE KÉSZÍTIK (1939)

jának gyümölcseit rövid ideig élvezhette, 1934-ben szívinfarktus következtében hirtelen elhunyt.

Dr. Nibel munkáját Max Sailer folytatta. Kettejük mellett a versenyautók sikeréért egy egész csapat felelt három különböző téren: tervezés, építés és előkészítés, nem számítva a versenycsapatot.

A tervezési osztályt Fritz Nallinger vezette,



Albert Heess keze alatt folyt a motortervezés, míg Max Wagner irányította a alváz tervezését. A tervezés során a csapat felhasználta a kor német csúcstechnológiáját, így a könnyű elemek segítségével a Mercedes (valamint az Auto-Union) motorok nagyobb kapacitásúak lettek, mint az ugyanolyan súlyú vetélytársak motorjai. Így érték el azt, hogy a 750 kg-os autóba akár 4 literes motor is elfért, pedig normális körülmények között csak egy 2 literes motor fért volna el. A német technológiai uralom jóvoltából a Mercedes újat alkotott a sasszé tervezésben is, valamint a kerekek felfüggesztésében is.

Érdekes folyamat volt, ahogyan egy versenyautó elkészült egy versenyre. Az autók előkészítése a gyárban történt, míg a verseny előtti edzéseken a versenyzők ismerkedtek az autóval és alkalmazkodtak hozzá.

Az autó előkészítése hosszú és aprólékos munkát igényelt. Minden verseny esetében szakértők mérték fel a pályát, lerajzoltak minden kanyart, megmérték mindenik szögét és sugarát. Ezen eredmények alapján optimalizálták a felfüggesztést, a sebességváltókat.



Az autók összeszerelése a Mercedes gyár műhelyeiben történt egymástól függetlenül. Minden autót külön fülkébe helyeztek el, az autó mellett egy táblán jegyezték az autó következő versenyét, versenyzőjét, motorjának és sasszéjának számát. Az összeszerelési folyamat kezdetén a csupasz sasszét négy emelőoszlopra helyezték el. Először beszerelték az első és hátsó felfüggesztést, majd a sebességváltót, a motort, a hűtőberendezést, majd a többi alkotóelemet. Ezután következett az üzemanyag-tartály, a kipufogócső és az ülés elhelyezése, majd a végén a kormány és a kerekek is felkerültek az autóra.

Az összeszerelt autót ezután letesztelték egy hangszigetelt szobában. Az autót egy erőméterhez kötötték, és órákig működtették versenykörülmények között, közben lemérték különböző jellemzőket adott sebességek és hőmérsékletek függvényében. Az elért eredmények, valamint a következő versenyfeltételek függvényében megtörténtek a beállítások.

Az autó végső beállításait a versenyzők szerint végezték. A versenyző beült egy félig kész karosszériába, a szerelők pedig feljegyezték a sofőr



összes méretét – a felső comb vastagságát, kar hosszúságát, a hát szélességét –, ezután pedig beszerelték a méretek alapján meghatározott megfelelő ülést a versenyautóba. A gáz-, a fék- és a kuplungpedálokat beállították a lábak hosszának figyelembevételével, majd meghatározták a kormánykerék hosszúságát és magasságát is. A versenyautóba be-, illetve kiszállni csak úgy lehetett, ha levették a kormánykereket, ezt egy zár rögzítette a kormányrúdhhoz. Sajnos ez gyakran beragadt egy-egy nagyobb baleset esetén, és nem egyszer tragikus kimenetelű baleseteket okozott.

Ezután az autó kikerült a pályára az Alfred Neubauer vezette versenycsapathoz. Neubauer kiváló szervező volt, jegyzetei alapján a szerelők még verseny előtt módosítani tudtak néhány beállítást, amely sokszor hasznosnak bizonyult a futam idején. A pályára küldött autó készen állott, hogy néhány kört fusson. Miután a szerelők megindították a motort, a versenyző tett néhány kört az autóval közepes sebességen, majd visszatért a boxba. Itt a szerelők leellenőrizték a gyertyák állapotát, valamint ezáltal az üzemanyag összetételét. Ha a gyertyák kormosak



voltak, akkor az üzemanyag túl dús volt, és csökkenteni kellett az erősségét a karburátor segítségével. Ha a gyertyák szárazak voltak, akkor szükség volt az üzemanyag dúsítására. Az így beállított autó már versenyzésre készen állott.



## A MERCEDES BENZ VERSENYMODELLJEI 1934-1940 KÖZÖTT

### *Mercedes W25 (1934)*

Az 1934-es szezonban bemutatott W25-ös modell a Mercedes első 750 kg-os versenyautója. Az autót dr. Hans Nibel irányítása alatt tervezték, a sasszé Max Wagner, a motor tervezése Albert Heess és Otto Schilling nevéhez fűződik. Az Auto-Union modelljétől eltérően a motort a sofőr előtt helyezték el. A motor kapacitásának növelésével egyre erősebb lett, eleinte a 3360 cc motor 302 LE volt, később 4310 cc motorra fejlesztették, amely már 402 LE volt.

### *Mercedes W125 (1937)*

A W125-ös Mercedes Benz a legnagyobb kapacitású motorral rendelkező versenyautó volt, ennél erősebb motort csak a turbó motorok érájában alkalmaztak évtizedekkel később. A nyolc cilinderes motor térfogata 5560 cc volt, a motor teljesítménye pedig 575 LE. Az autó



eredetileg 8 kg-mal súlyosabb volt a megengedettnél, ezért megpróbálták megoldást keresni a súly csökkentésére. A megoldást a festék lekaparása, a fékrendszer és az ülés alkotóelemeinek könnyebb összetevőkre való cserélése jelentette.

A modell segítségével a cég versenyzői 6 első, 9 második és 5 harmadik helyezést értek el az 1937-es szezonban, amikor is Caracciola megnyerte az Európa-bajnokságot.

### *Mercedes W154 (1938)*

Az 1938-as szezontól új versenyszabályok léptek érvénybe, melyek szerint a versenyautók motorjainak térfogata nem haladhatta meg a 3000 cc-t. Ez a szabály a Mercedest is negatívan érintette, hiszen a versenyautók motorjainak térfogatát közel 46%-al kellett csökkenteni. Új versenymodellt terveztek az új szabályoknak megfelelően: az új V12-es motor 425 LE-s volt, és közel 1 liter üzemanyagot fogyasztott egy km-en, ezért az autóba két, összesen 400 l térfogatú üzemanyagtartályt helyeztek el.



A modell az 1938-as szezonban 6 győzelmet szerzett a nyolc legfontosabb versenyen, Caracciola pedig harmadszor is bajnok lett.

### *Mercedes W163 (1939)*

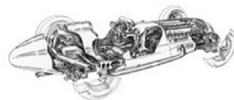
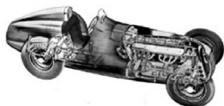
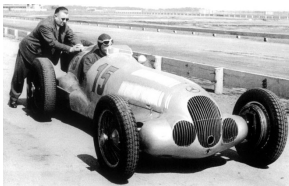
A W163-as modell motorja a szezon első felében az előző évben használt W154-es volt. A szezon második felére elkészült aztán egy új, 12 hengeres motor is, amely növelte az autó teljesítményét. A motor 2962 cc, 484 LE-s volt, újdonságot az autó teste, és karosszériája jelentett. A duralumíniumból készült test következtében az autó közel 100 kg-al lett könnyebb, az új, cápaszerű orr pedig dinamikusabbá tette az autót.

Az új versenyautóval Hermann Lang bajnok lett, míg Caracciola és von Brauchitsch harmadik, illetve negyedik lett összetettben.

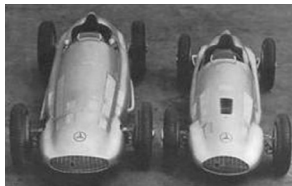
### *Mercedes W165 (1939)*

Minden év talán legfontosabb, de mindenképpen leggazdagabb és leggyorsabb versenye a Tripolis GP volt, melyet a 30-as években a német









**MERCEDES W25 (1934)**  
**MERCEDES W125 (1937)**  
**MERCEDES W154 (1938)**  
**MERCEDES W163 (1939)**  
**MERCEDES W165 (1939)**



versenyautók uraltak. 1938-ban a szervezők úgy döntöttek, hogy csak az 1500 cc alatti autók versenyezhetnek az 1939-es versenyen, így próbáltak olasz győzelmet elérni. Kilenc hónappal a verseny előtt ez az intézkedés érvágás volt a német gyárak számára, akiknek nem volt megfelelő versenyautójuk, egy új kifejlesztése pedig másfél évet igényelt volna. Hosszú, de gyors munka eredményeként megszületett a W154-es modell „öccse”, egy kisebb változata, melynek 1500 cc-s 8 hengeres motorja 254 LE-s volt. A versenyre két ilyen autót nevezett be a Mercedes. Lang első, míg Caracciola második lett, így a Mercedes ismét legyőzte az olasz versenyautókat.



## A MERCEDES VERSENYCSAPATA 1934-1939 KÖZÖTT

A Mercedes nem csak versenyautóinak a megtervezésére és gyártására áldozott, hanem ugyanakkor a legjobb versenycsapattal is rendelkezett. A csapat élén Alfred Neubauer állott, aki kiváló pilótákkal a Mercedes legnagyobb sikereit érte el. A csapat busásan megfizette a kor kiváló pilótáit, ám az elvárások is nagyok voltak: csak egy cél létezett, a győzelem.

### *Alfred Neubauer*

Maehrisch-Ostrau, 1981. március 29 - Stuttgart, 1980.

A Mercedes versenycsapatának igazgatója volt 1926 és 1955 között. Az első világháború idején szerelő volt az osztrák hadseregben, a háború után az Austro-Deimler-nél alkalmazták tesztpilótaként. Amikor Ferdinand Porsche a Mercedes gyárhoz szerződött, Neubauer is vele ment. Belátta, hogy nincs különös adottsága a versenyautók vezetéshez,



ezért abbahagyta a versenyzést. 1926-ban, mikor Caraciola megnyerte a német GP-t az avusi pályán, de nem tudta, hogy győzött, Neubauer-nek támadt egy ötlete arra, hogyan lehetne a versenyzőket tájékoztatni verseny közben, hogy hányadik helyen állnak, és mekkora időkülönbségek vannak a versenyzők között. Ötletét bemutatta főnökének, Wilhelm Kisselnek, akinek nagyon tetszett. Megszervezte a Mercedes verseny csapatát, kialakította a jelzéseket, amelyekkel a pilótákkal kommunikáltak, valamint edzéseket szervezett a kerékcserék gyors végrehajtására.

Neubauer a Mercedes verseny csapatát a legsikeresebb időszakokban, a 30-as években, valamint az 50-es évek közepén irányította. Újításait, egyedi ötleteit még mai is használják a Forma 1 világában.

### *Rudolf Caracciola*

Remagen, 1901. jan. 30 - Kassell, 1959. szeptember 28

Német autóversenyző, egy Rajna-menti hotellánc-tulajdonos családból származott. Az 1920-as és 1930-as évek legnagyobb autóversenyzője volt.



1922-ben kezdett versenyezni a Mercedesnek, pályafutása alatt több, mint 25 versenyt nyert. Háromszor volt Európa bajnok (1935, 1937, 1938). 1933-tól rövid ideig egy Alfa Romeo-val versenyzett, a Monacói Nagydíjon autójának fékei felmondták a szolgálatot, Caracicola pedig nekivágódott a falnak. Súlyos lábtörése után egyik lába rövidebb lett, mint a másik, ő viszont kiváló versenyző maradt. Megjegyezték róla, hogy járni már alig tudott, de autóval versenyezni igen. Nagy csatákat vívott a másik német cég, az Auto Union fiatal német pilótájával, Bernd Rosemeyerrel, az 1936-os év Európa bajnokával.

Caracciola minden fájdalmat, balesetet félretett és hihetetlen kitartással tovább versenyzett. A második világháború után még indult versenyen, ám egy újabb lábtörés végleg véget vetett karrierjének. 58 évesen hunyt el, az autós sport egyik nagy, korának pedig a legnagyobb egyéniségeként tarják számon.









**ALFRED NEUBAUER**  
**RUDOLF CARACCIOLA**  
**HERMANN LANG**  
**MANFRED VON BRAUCHITSCH**  
**LUIGI FAGIOLI**  
**RICHARD SEAMAN**



### *Hermann Lang*

Bad Cannstatt, 1909. ápr. 6 – Stuttgart-Bad Cannstatt, 1987. okt. 19

Lang szegény családban nevelkedett, korán elveszítette apját, ezért 14 éves korától motorkerékpár szerelőként kereste kenyerét. Néhány évvel később több amatőr oldalkocsis motorbicikli versenyt nyert. A 30-as években állást kapott a Mercedesnél, ahol Luigi Faggioli autójának mechanikusa lett. Néha megtett az autóval néhány kört, ekkor figyelt fel rá a csapatfőnök, így 1937-től a csapat pilótája lett. A gyors pályák pilótájaként ismerték, háromszor nyerte meg egymás után a Tripoliszban rendezett Grand Prix-t (amely a kor leggyorsabb pályája volt).

Keményen megküzdött helyéért a csapatban, csapattársai sokáig lenézték szerény származása miatt. 1939-ben nyolc Grand Prix versenyen indult, közülük ötöt megnyert, és Európa bajnok lett.

A második világháború után még versenyzett, 1952-ben Fritz Riessel megnyerte a Le Mans 24 órás versenyét, 1953-ban és 1954-ben indult néhány Forma 1 versenyen, azután visszavonult, és a Mercedesnél dolgozott.



## *Manfred von Brauchitsch*

Hamburg, 1905. aug. 15 - Gräfenwarth, 2003. február 5

Von Brauchitsch német katonai családban született, nagybátyja a II. világháború híres német tábornoka volt. Fiatalon német katona lett, de egy baleset után, 1928-ban leszerelt. 1934-ben Neubauer a Mercedes versenycsapatához hívta, ahol Caracciola csapattársa lett. Bemutatkozása fényesre sikerült, az ezüstnyíl bemutatkozásakor, 1934-ben, ő nyerte meg az első versenyt, amin az új versenyautó indult. Sikerei ellenére (három győzelmet aratott) a kor talán legbalszerencsésebb pilóta volt, több mint öt versenyt veszített el úgy, hogy az utolsó körben kénytelen volt feladni a versenyt. Az Európa bajnokságon 1937-ben és 1938-ban második, 1939-ben negyedik volt.

A második világháború után élete legnehezebb időszakára következett: magánversenyeket rendezett, emiatt magára vonta a nyugat-német vezetés haragját. Caracciola jóvoltából állást kapott Argentínában, de nem tudott beilleszkedni, és hazatért. Hans Stuck csapatához került, de nem volt sikere.



Hans Stuck a hegyi versenyek híres legendája volt, a kolozsvári feleki rekordját évtizedekig senki nem tudta megdönteni. Hosszas kapcsolata volt a kelet-német vezetéssel, ezért perbe fogták és elítélték. Fél év fogság után átszökött Kelet-Németországba, nem sokkal ezután felesége öngyilkos lett. A kelet-német sportminisztériumban dolgozott, majd 1984-ben meghívták Nyugat-Németországba a Nürburgring-i pálya avatására, ahol az 1937-es W125-ös modellel megtett néhány bemutató kört. Ott volt 1997-ben az új McLaren Mercedes bemutatásakor.

*Luigi Fagioli*

Osimo, 1898. júl. 9 – Monte Carlo, 1952. június 20

Olasz autóversenyző, tehetsége révén már fiatalon indult a sport-autók versenyein. 1930-tól a Maserati pilótája lett, és ettől a pillanattól sikerek sora következett. Legyőzte a kor legjobb olasz versenyzőit, győzött Monzán, valamint a római Grand Prix-n. 1933-tól az Alfa Romeo-hoz szerződött, és újabb sikereket ért el.



Fagioli hátránya temperamentuma volt: erőszakos volt, és sokat kockáztatott, ezért több balesete volt karrierje alatt. Tehetségét viszont mindenki tisztelte, és a Mercedes 1934-ben csapatához szerződtette. A csapatban viszont rossz viszonyban volt mind a vezetőséggel, mint a társakkal. Az első versenyen már összetűzésbe került a csapattal, mire otthagyta az autóját, mert azt kérték tőle, hogy ne támadja vezető csapattársát, von Brauchitschot.

Szép sikerei ellenére 1936-ban elhagyta a csapatot, mert többször, utasítás ellenére, támadta csapattársát, Caracciolat. A vetélytárs Auto Unionhoz szerződött. Ekkor egészsége hirtelen romlani kezdett, erős reumája miatt kénytelen volt abbahagyni a versenyzést. A második világháború után 52 évesen még visszatért a Forma 1 versenyekre, 1951-ben győzött a francia nagydíjon, ezzel ő lett a legidősebb ember, aki versenyt nyert. Az első Forma 1 szezont harmadik helyen zárta.

A következő évben már csak kisebb versenyeken indult, Monacóban kisebb balesete volt, ám belső zúzódásokat szenvedett, és 3 hét múlva meghalt. Olaszország nagy versenyzői között tartják számon.



*Richard Seaman*

Chichester, 1913. feb. 3 – Spa-Francorchamps, 1939. június 25

Angol pilóta, gazdag családból származott, már fiatalon rajongott az autókért. A Cambridge egyetemen elvégzése után autójával, egy MG-vel a kontinensre jött versenyezni. Több kisebb versenyen győzött, és a Mercedes csapatfőnöke meghívta őt, hogy tesztelje le az ezüstnyilakat a Nürburgring-i pályán. 1937-ben aláírta a szerződést a Mercedesszel annak ellenére, hogy édesanyja ellenezte, hogy fia egy náci cégnek dolgozzon. Már az első évben szép eredményeket ért el, majd 1938-ban győzött a Német Nagydíjon, emellett több dobogós helyezése volt.

Az 1939-es belga nagydíj zuhogó esőben zajlott, az élen Seaman állt, amikor kicsúszott és fának ütközött. Korházba szállították, de néhány órával később belehalt égési sebeibe. 26 éves volt.

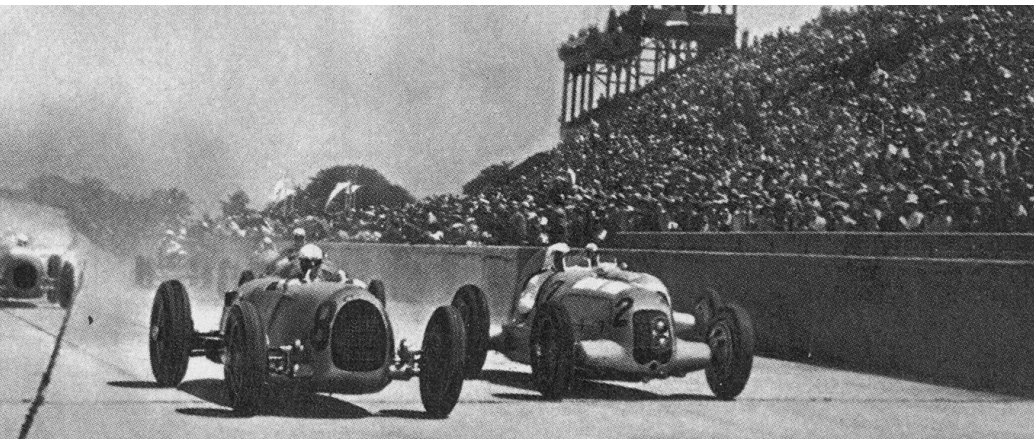


## AZ „EZÜSTNYILAK” BEMUTATKOZÁSA ÉS ELSŐ VERSENYEI

Az új Mercedes Benz versenyautó bemutatkozását 1934. május 27-ére, a Berlin melletti Avus pályán rendezett versenyre tervezték. A német közönség nagy érdeklődéssel várta, hogy a Mercedes felvegye a harcot az Auto-Union, az Alfa Romeo, a Maseratti és a Bugatti versenyautóival. A szakértők nagy versenyt jósoltak, az újságok az edzéseken elért rekord időkről számoltak be. A megmérettetés előtt azonban a versenycsapat mérnökei hibát fedeztek fel a benzinadagolásban, melyet már nem volt idő a startig megoldani, így a csapat úgy döntött, hogy nem indul a versenyen. A döntés több tízezer ember számára okozott csalódást.

Azonban a gyár mérnökei hamarosan megoldották a benzinadagolás problémáját, így a Mercedes Benz versenyautó készen állott, hogy induljon az egy héttel később rendezendő hockenheimi versenyen. A pálya érdekessége az volt, hogy egy kör





**CARACCIOLA (ELSŐ SOR, JOBB OLDALON) AZ EZÜSTNYILLAL  
GYŐZ A FRANCIA GP-N 1935-BEN**



alatt az autók 172 kanyaron haladtak át. A versenyre a Mercedes az olasz Faggiolit és a német von Brauchitschot nevezte be. A verseny előestéjén egy vész hír szinte kudarcba fullasztotta ezt az indulást is: az autó 751 kg súlyos volt, a szabályok értelmében pedig csak 750 lehetett. Nem volt már idő semmilyen cserére, és az elkeseredettség a csapaton belül egyre fokozódott, amikor véletlenül megszületett a megoldás: az autóról le kell kaparni a fehér festéket. A teljes csapat egész éjszaka a lakkozást kaparta, a reggeli hivatalos mérésnél a mérleg nyelve megállott a 750 kg-nál. Festék helyett az autó ezüst színű alumínium karosszériája csillogott, aminek következtében megszületett az *ezüstnyíl* fogalom is.

A versenyre több százezer néző érkezett, sokan rádió n követ ték a közvetítést, egész Németország győzelmet várt a csapattól. Von Brauchitsch már az első körben az él re állt, és végig vezet ve megszerezte a Mercedes Benz első győzelmét. A verseny érdekessége, hogy von Brauchitsch kerékcsere nélkül teljesítette a versenytávot, ezt



viszont a későbbi versenyeken már elképzelni sem lehetett, hiszen a sebességek egyre nőttek, és ezzel együtt a gumik kopása is egyre nagyobb lett.

Már ekkoriban fontos szerepet játszott a kerékcseré a versenyek végkimenetelében. Von Brauchitsch így emlékezett vissza az akkori kerékcserékre: *nem egy verseny a boxoknál dőlt el, mert a szerelők egymást múlták felül az abroncs szerelésében. Artistára való ügyességgel 23,9 másodpercnyi idő alatt raktak fel két abroncsot. Hogy ezt elérjék, rengeteget kellett gyakorolniuk, míg minden fogás ült. Jól emlékszem, hogy valamelyik újság ezt írta: „A szerelők úgy dolgoznak az abroncskeréknél, mint egy profi boxoló segédei az utolsó menetet jelző gongütés előtt”* (M. von Brauchitsch – Egy autóversenyző útja).

1934-től a Mercedes hangos diadalok sorát hozta. Az új Mercedes Benz, melyet dr. Nibel tervezett az 750 kg-os versenyformulának megfelelően, 1934-ben kezdte meg győzelmi sorozatát, amellyel a második világháború kitöréséig uralta a versenysportot. A cég kísérleti



osztályán a kor legjobb mérnökei tervezték az „ezüstnyilakat”, a versenycsapatot pedig a kor kiváló pilótái, Caracciola, von Brauchitsch és Fagioli alkották, később pedig csatlakozott hozzájuk Hermann Lang, aki mechanikusként dolgozott, de felfigyeltek rá, hogy kiváló autóvezető, valamint az angol Dick Seaman.



## VERSENYTAKTIKÁK AZ 1930-AS ÉVEKBEN

A kerékcserék mellett fontos szerepet játszott a verseny végkimenetelében a csapat taktikája. A Mercedes Benz versenycsapatánál a taktikát elsősorban a csapatfőnök, Alfred Neubauer határozta meg. Akkoriban a csapat döntése alapján egy-egy pilóta el kellett engedje társát (akinek fontosabb volt a győzelem), esetenként pedig a jóval gyorsabb csapattag sem előzhette meg, hasonló okok miatt, a vezető csapattagot. Ilyen esetet nem egyet találunk a Mercedesnél is, sőt, a Mercedes egyik pilótája, Luigi Fagioli éppen amiatt bontott szerződést a csapattal, mivel sokszor nem volt hajlandó betartani Neubauer döntéseit. *Luigi Fagioli elvből mindig taktikázott, hagyta, hogy a többiek elől csatázzanak, és aztán nem sokkal a verseny vége előtt elébe vágott a kimerült éllovasnak, és így ragadta el tőle a sokszor már biztosnak tartott győzelmet. Sok áldatlan veszekedés és vita folyt vele emiatt, míg csak meg nem vált tőle a Mercedes* – emlékezett von Brauchitsch (Egy autóversenyző útja).



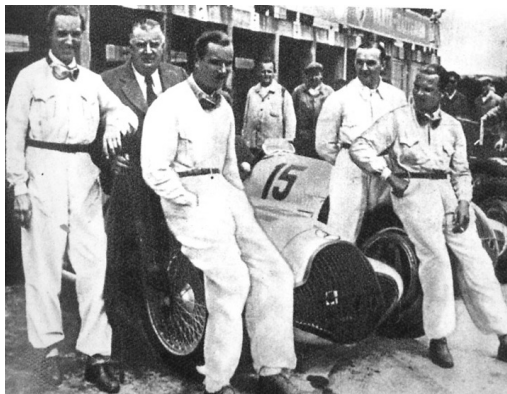
A taktikát „szent szabályként” tartották a versenyzők szem előtt. Von Brauchitsch visszaemlékezésében bemutatta a Mercedes taktikáját.

*1. Motorja és képességei ismeretében mindenki olyan gyorsan rugaszkodik el a starttól, amilyen gyorsan csak tud, anélkül, hogy a motort túlhajszolná és erejét már az első közőkben kiadná.*

*2. Azt a vezetőt, aki ilyen módon elsőnek ér el ellenfeleivel szemben egy perc előnyt, saját „istállótársa” már nem támadhatja (Egy autóversenyző útja).*

A versenyek folyamán sokszor ugyanazon csapat tagjai között is nézeteltéréseket okozott a csapatvezető döntése. Von Brauchitsch szerint Neubauer akár egy hadvezér, maga döntött győzelemről és vereségről. Persze idővel egyre inkább tudatára ébredt, milyen hatalmat kapott a kezébe, s ez sajnos nem tette igazságosabbá döntéseit. A versenypályán kívül Neubauer, különösen az étkezésnél, mindnyájunkkal egyformán figyelmes volt. „Versenyistállójában” azonban voltak szemmel láthatóan „kedvenc lovai”, akiket előnyben részesített. Ilyen bizalmasa volt éveken





**A VERSENYCSAPAT 1938-BAN**

*át Rudi Caracciola, később a külföldi versenyzőknek kedvezett, 1938-tól pedig Hermann Langot támogatta minden eszközzel (Egy autóversenyző útja). Mindezek ellenére nagy tiszteletnek örvendett, hiszen a csapat minden egyes pilótája vagy szerelője gondját, nehézségét megoldotta, amennyiben tőle tellett. Biztosította munkatársai jó életmódját, szükségleteik kielégítését, ők pedig tisztelték tekintélyét és bíztak döntéseiben.*



Von Brauchitsch elmesélte a Mercedes egyik nagy győzelmének, az 1935-ös párizsi GP versenynek a történetét is. A verseny érdekessége az volt, hogy ezt az eredményt is a csapat döntése határozta meg. *Caracciola izzó napsütésben 4 óra 54 másodperces idővel győzött ötszáz kilométeren. Mögötte, mindössze 1,5 másodperccel rosszabb idővel, én foglaltam el a második helyet. Ez a másfél másodperc annál nagyobb keserűséget jelentett számomra, mert utasításra*



NEUBAUER (BAL OLDALON) ÉS VERSENYZŐI (JOBBRÓL CARACCIOLA, FAGIOLI ÉS VON BRAUCHITSCH)



*kellett lemondanom róla, hogy a gyilkos küzdelem utolsó köreiben megelőzzem Caracciolát... Caracciola legyűrte ellenfeleit, és így kétségtelenül ő viselte a kemény küzdelem fő terhét; órákon át a végsőig feszítette a maga és kocsija erejét. Én még a táv felén túl is inkább háttérbe húzódtam meg, csak az utolsó harmadban törtem előre és értem utol Caracciolát, míg a boxokból vissza nem fütyültek (Egy autóversenyző útja).*

Kemény világ volt az autóversenyzők világa. A Mercedes-csillag csak a szerencsés versenyzőre ragyog – állapította meg von Brauchitsch. A Mercedes mindig a legjobb pilótákat szerződtette és elvárta, hogy azok a legjobb eredményeket ériék el, ha ez nem történt meg, a gyár megvált pilótájától, és mást szerződtetett. Mindezt von Brauchitsch így fogalmazta meg: *az automobilkonzern mint versenyzőt szerződtetett bennünket, kizárólag mint versenyzőt. Ezt már régen tudtuk. Kemény legények voltunk, kemény foglalkozást űztünk, kemény szívű főnökök vezényletével. Megmásíthatatlan tények voltak ezek, amelyekbe bele*



*kellett törődniünk. Ha jók voltunk számukra, azaz elég gyorsak, sztárokként fizettek meg bennünket, és ránk irányult a népszerűség reflektorfénye. De ez a tény egy csapásra kihunyhatott, és akkor elapadt a pénzforrás is (Egy autóversenyző útja).*

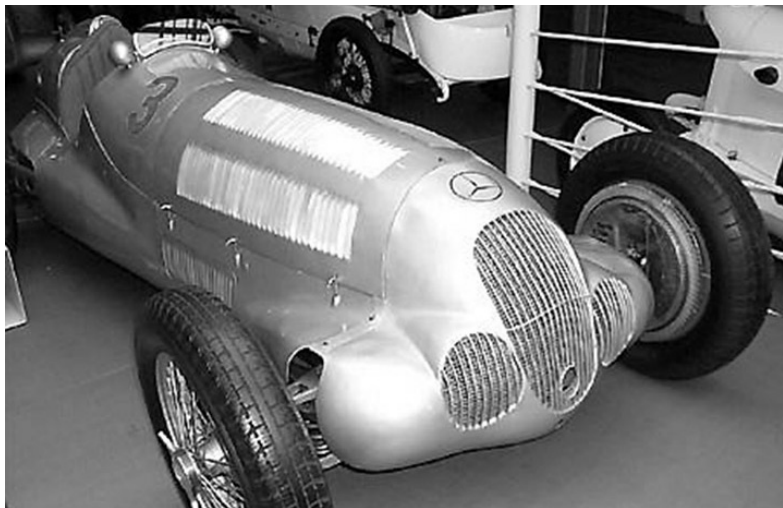


## A MERCEDES SIKEREI ÉS EURÓPA-BAJNOKAI A 30-AS ÉVEK VÉGÉN

Az 1936-os évet az Auto-Union német autók uralták Rosemayer győzelmeinek köszönhetően. A Mercedes mélyponton volt, a győzelmek egymás után maradtak el, a versenyzők pedig sorban alulmaradtak az Auto Union versenyzőivel szemben. 1937-ra egy fiatal mérnök, Rudolf Uhlenhaut, új autót tervezett.

Uhlenhaut mechanikát tanult a müncheni Műszaki Egyetemen, majd 1931-től a Mercedes-Benz kísérleti osztályán dolgozott. 1936-ig részt vett a motorok tervezésében, ekkor kinevezték az újonnan létrehozott autóverseny osztály élére. Nevéhez fűződik az 1937-es, 1938-as és 1939-es modell elkészülte, melynek segítségével a Mercedes kilábalta a mélypontról, és uralta a következő autóverseny szezonokat. Uhlenhaut a Mercedesnél maradt a háború alatt és után is, fontos szerepe volt a vállalat újraépítésében. Az általa tervezett versenyautók közül a W196-os





**A MERCEDES 1937-ES MODELLJE, MELYET A GYÁR  
MÚZEUMÁBAN ŐRIZNEK**



modellel Juan-Manuel Fangio kétszeres Formula világbajnok lett (1954 és 1955), emellett az általa tervezett autók több versenykategóriában szereztek győzelmet és bajnoki címet. A Mercedes versenysportból való kivonulása után az utasszállító autók tervezésével foglalkozott nyugdíjazásáig.

Az 1937-es szezon volt az utolsó a 750 kg-os autók számára. Caracciola és a Mercedes Benz az év legsikeresebb párosa volt: a megrendezett nyolc Grand Prix verseny közül a pilóta négyen győzött.

A Mercedes nagy felfedezettje kétségkívül Hermann Lang volt. Lang a Mercedes versenycsapatának egyik szerelője volt, és Luigi Fagioli kocsiját gondozta. A Monzán végzett tesztekkor beült az autóba (bár nem volt szabad), és megtett néhány gyors kört. Ekkor figyelt fel rá a csapatvezető, Jakob Krauss, aki megengedte neki, hogy a versenyautót vezesse. Így indult új karrierje, amely egyáltalán nem volt könnyű, hiszen a csapat „öregjei”, Caracciola és von Brauchitsch lenézték őt szerénysége és iskolázatlansága miatt, annál jobban szerették viszont a csapat



mechanikusai, akikkel gyakran franciakulcsot ragadott és dolgozott az autóján.

1938-ban Caracciola 15 Grand Prix versenyt nyert meg, ezzel a kor legsikeresebb versenyzőjévé vált. Caracciola mellett Lang és von Brauchitsch is számos versenyen győzött. Ebben az évben távozott a csapattól az olasz Luigi Fagioli, helyette az angol Richard Seaman érkezett.

Az 1938-as évben a Mercedes Benz új modellel, a W154-essel versenyzett, melynek segítségével a csapat versenyzői uralták a futamokat. Az 1938-as modell karosszériáját egy évvel később továbbfejlesztették, és az autó így dinamikusabb és gyorsabb lett. A csapatot az Adolf Hitler irányította német vezetés bőkezűen támogatta.

Az 1939-es év ismét sikerekben gazdag volt a Mercedes számára: Hermann Lang a nyolc Grand Prix verseny közül ötöt megnyert, és ezzel ő is megszerezte az Európa bajnoka címet, mellette harmadikként von Brauchitsch végzett. A világháború megszakította a versenyeket, és a Mercedes csak az ötvenes évek közepén tért vissza az autósport világába.







## 1939 – SIKEREK, TRAGÉDIÁK, HÁBORÚ

Az 1939-es évben a Mercedes ismét nem talált ellenfelére, az új versenyautó uralta a szezont. A Mercedes által benevezett versenyzők a következők voltak: Hermann Lang, Rudolf Caracciola, von Brauchitsch és Richard Seaman, tartalékok pedig Walter Bäumer, Hans Hugo Hartmann és Heinz Brender.

A Mercedes ellenfelei az Auto-Union, az Alfa Romeo, a Maseratti, a Delaheye és a Talbot voltak. A szezon során hat nagy versenyt rendeztek (amelyek alapján meghatározták az összetett állást), emellett a nagy csapatok testületileg megjelentek a belgrádi pályaaavató versenyen is.

Az első 1939-es nagy versenyt Franciaországban rendezték április 2-án. A győztes Lang lett, míg von Brauchitsch másodiknak futott be. Május 21-én következett a Nürburgringen rendezett GP, ahol Lang ismét győzött, míg Caracciola harmadik, von Brauchitsch pedig negyedikként fejezte be a versenyt. A június 25-én rendezett belga GP-n Lang

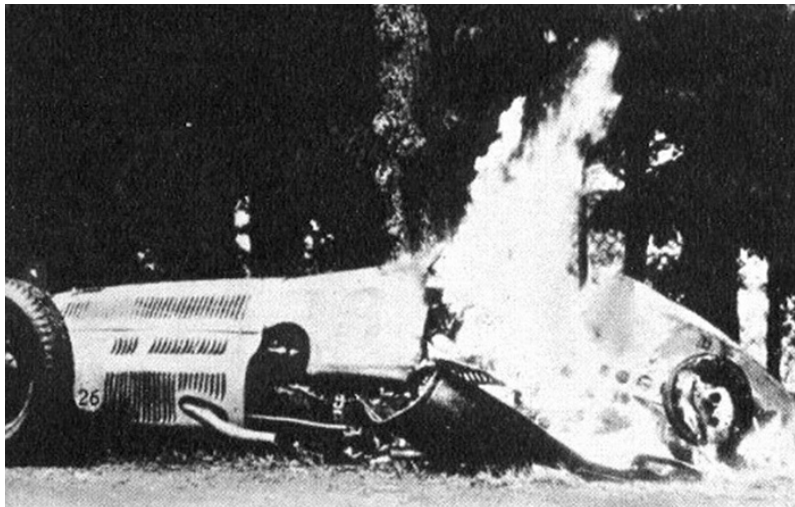


harmadszor is győzött, von Brauchitsch pedig harmadik lett. A július 9-én rendezett francia GP-n a Mercedések testületileg kiestek. A német GP-n, július 23-án, Caracciola győzött, míg a svájci versenyen Lang megelőzte Caracciolat és von Brauchitschot. Az elért eredmények alapján Hermann Lang lett az év bajnoka.

A szezon érdekesség, hogy Hermann Lang nem lehetett volna bajnok a régi pontozási rendszer alapján (amely csak négy versenyt vett figyelembe, így Langnak csak két győzelme volt), mivel az Auto-Union versenyzője, Hermann Müller megelőzte őt. 1939-ben létezett azonban egy másik pontozási rendszer is, melynek alapján Lang gyűjtött több pontot. De a háború mindent megszakított. Ezért napjainkig Hermann Lang maradt az 1939-es bajnok, Caracciola a harmadik, míg von Brauchitsch a negyedik.

Az ezüstnyilak csillogásának talán mégsem volt akkora ereje ez évben, hiszen a Belga Nagydíjon a csapat egyik pilótája, a tehetséges fiatal Seaman balesetet szenvedett, és belehalt sebeibe. Bár halála





**SEAMAN LÁNGOLÓ AUTÓJA – 1939 JÚNIUS, BELGA NAGYDÍJ**





**A CSAPAT 1939-BEN (BALRÓL): NEUBAUER, VON BRAUCHITSCH, CARACCIOLA ÉS LANG**



megrázta a versenysport világát, a versenyzők belátták, hogy a sportág hasonló veszedelmeket rejt. Egy versenyzőnek célja vezetni, gyorsan vezetni és még gyorsabban vezetni, a baleset, a halál pedig e sport velejárója.

A belga GP-n történt balesetet Seaman csapattársa, von Brauchitsch részletesen elmesélte életrajzi könyvében: *a pálya közönséges országút volt, igazi csúszós aszfalttal, sok emelkedővel, veszélyes lejtőszakaszokkal és gyors, keskeny fordulókkal. Nem is esett, hanem ömlött az eső. Az egyenesben ezen a „víziversenyen” kétszáznyolcvan kilométer óránkénti sebesség mellett nem lehetett előzésre gondolni. A vakmerően versenyző Seaman veretett. Még tizenhárom kör, és vége ennek a borzalmas versenynek.*

*S akkor megtörtént a szerencsétlenség!*

*A tizenhármass kilométerkőnél, egy veszélyes kanyarban az angol – egy kissé túl gyorsan haladva – nem tudta tökéletesen elkapni a kanyar belső szélét. A kocsit oldalt csúszott. A fék és a kormány visszarántása mit sem*



*használt. Hátrafelé nekicsapódott egy fának. Ugyanabban a pillanatban Seamant vörös lángnyelvek nyaldosták körül. Hiába rángatta a kormánykereket. A zár nem nyílt ki. Seaman ott ült halálos csapdába zártan...*

A versenyszezon végét már a háború határozta meg, de mindezek mellett több versenyt is megrendeztek. Az utolsó versenyre Belgrád mellett került sor. 1939-ben újraépült Jugoszláviában az első európai színvonalú versenypálya. A pályaavató verseny, amely egyben a szezon utolsó versenye volt, egybeesett Lengyelország lerohanásával, illetve a második világháború kitörésével. Mindezek ellenére a versenyt megtartották, hogy a jugoszláv állam nagy befektetése ne legyen kudarc. A német versenyzők is maradtak és versenyeztek, a „baráti kapcsolatok” ápolása érdekében. Két évvel később a háború következtében az új versenypálya romokban hevert már...

A verseny hangulatát alapvetően meghatározta a háború. Mindazok ellenére, hogy a verseny hevében a pilóták feledni tudták mindazt, ami



akkor történt, mindenkit a háborúval kapcsolatos események foglalkoztatták. Von Brauchitsch így emlékezett vissza azokra a pillanatokra: *minden versenyző, segédvezető, szerelő, mérnök voltaképpen teljesen egyformán reagált rá: elszörnyedéssel és bénultan a szomorúságtól. Mindnyájunk számára egyértelműen világos volt, hogy pályánk véget ért, életünk alapjaiban megváltozik, és mindegyikünknek gyökeresen át kell állítania magát. Egész nap szinte szóról szóra ugyanazt hallottuk angolul, franciául, olaszul, németül, csehül, szerbül – az iszonyat szavait az átkozott háború ellen. Ezekben az órákban a hat nemzetből egybegyűlt versenyzőcsalád egységes volt háborúellenes érzelmeiben, s a jövőért való aggodalom és gond olyan egyetértést alakított ki, amilyen addig aligha volt közöttünk.*

*A háború ellenére még lefutottuk versenyünket, jó barátok voltunk és az angol, francia, olasz, lengyel és német versenyzők békés vetélkedésben küzdöttek a győzelmi babérokért.*

*Ezekben az órákban rögződött meg bennem a gondolat: ezekre az emberekre sohasem fogsz lőni! (Egy autóversenyző útja)*







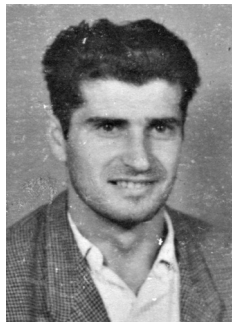
AZ ELLOPOTT EZÜSTNYÍL.

WEINBACH GÁBOR VISSZAEMLEKEZÉSE

A második világháború után az orosz fogságból hazaérkezett egy fiatal fiú, Weinbach-Verbőczy Gábor, aki az 1940-es években a kolozsvári labdarúgás nagy reménysége volt, hiszen 1944-ben harmadik helyet szerzett a KAC csapatával a magyar bajnokságban. A második világháború végén a Szovjetunióba deportálták, ahonnan csak 1948-ban térhetett vissza Kolozsvárra. Az akkor első osztályból kiesett CFR futball csapatához csábították, és egyben a CFR műhelyeknél alkalmazták a körzeti garázshoz.

*Éppen elment az egyik sofőr, én meg ráültem egy Mercedesre, arra a Mercedesre, amelyik megjárta az afrikai hadszíntért, a Rommel autója volt. A háború után az autó Romániába került, majd megkapta a kolozsvári CFR. Azzal az autóval 1 millió kilométert tettem meg, ezalatt csak kétszer javítottam.*





WEINBACH GÁBOR

*Még itt dolgoztam, amikor főnökömtől kértem 20000 lejt és leutaztam Galacra, mert hallottam hogy ott az oroszok olcsón árulnak szerszámokat. Ott az oroszoknál láttam két Mercedes versenykocsit, 40000 lejt kértek egy autóért. Nálam nem volt csak 20000 lej, vettem szerszámokat és gyorsan hazatértem. Főnökömnek, Reşinarunak, mondtam, hogy adjon 40000 lejt. Gazdag ember volt Reşinaru, kelméket festett, nagy pénzeket forgatott.*

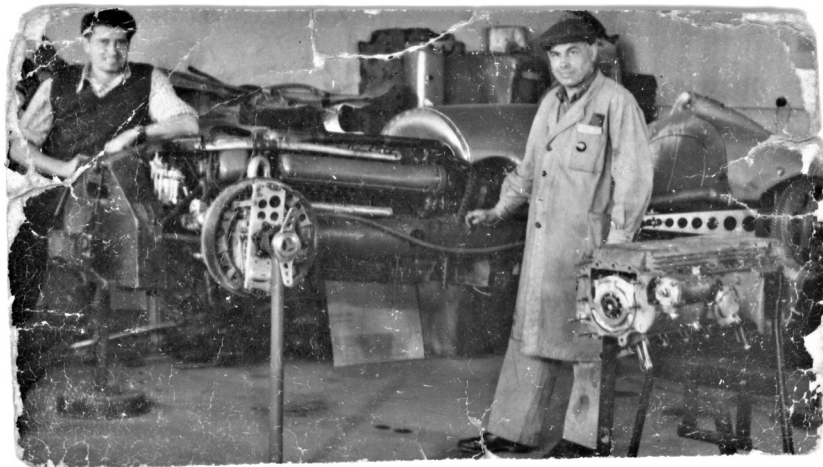
*Adott pénzt, lementem, de a kocsik már el voltak tűnve. Hazatértem Kolozsvárra, találkoztam Román Jóskával, akinek elmeséltem, hogy mit láttam Galacon. Jóska utána járt, jó összeköttetései voltak, mert gyakran járt le Bukarestbe sofőrként. Ő megtudta, hogy a két autó ott van Bukarestben az autóklubnál, az egyiket szétszedték, a másik egészbe van. A szétszedettét hiába tanulmányozták, nem tudtak semmit kezdeni vele.*



Kevesen tudták akkoriban, hogy az oroszok által árult autók Mercedes Benz 1939-es W154 versenymodellek voltak. Az egyik autó a Seamené, a másik Hermann Langé volt, mellyel 1939-ben megnyerte az utolsó Európa bajnoka címet. 1945-ben az oroszok elvitték ezeket a versenyautókat Németországból, de mivel nem tudták, hogy milyen autókról van szó, próbáltak mihamarabb túladni rajtuk, és a pénzzel hazamenni.

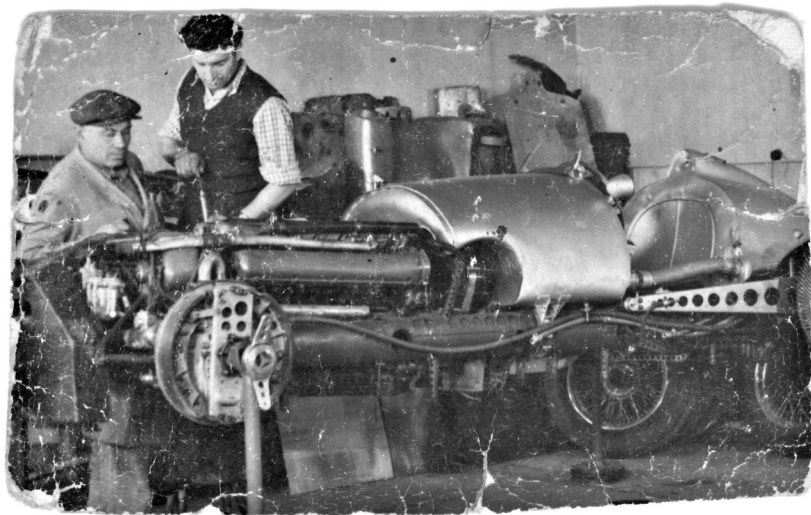
*Mivel közben a CFR-nél feloszlott az autószekció, átkerültem az IRTA-hoz, ahol egy Todoruț nevű volt az igazgató. Ez 1951-ben volt, én jól ismertem, mert a háború előtt apámnál dolgozott, ezért elmentem hozzá, és elmondtam neki a történetet. Ő azt válaszolta, ha vállalom, hogy megjavítom, akkor lekéri Kolozsvárra az autót. Megírta az iratokat, én átadtam Jóskának, aki elment Bukarestbe és elhozta azt az autót, amelyik nem volt szétszedve. Az autó csupasz volt, hiányzott róla az alumínium karosszéria, két mágnes, illetve kivették a gyertyákat. A hengerfelületeket már kikezdte a rozsda. Az IRTA 2-es műhelyében elkerítettek nekem egy részt, ott szedtem szét a motor és kezdtem javítani.*





**SEAMAN AUTÓJA A KOLOZSVÁRI MŰHELYBEN – WEINBACH GÁBOR  
(BAL OLDALON) ÉS ROMÁN JÓSKA**





JAVÍTÁS A KOLOZSVÁRI GARÁZSBAN



*A hengereket levittük Piperára, kikrómoztattuk. A hiányzó gyűrűk 68-as méretűek voltak, így tökéletesen találtak rá a Skoda gyűrűi. A karosszériát Ágopcsa Gerő bádogos készítette el fénykép alapján. Teljesen új karosszériát gyártott 1 mm-es alumínium pléhből, amelyet Bukarestből hoztuk el a Metrótól. Kikalapálta, összehegesztette. A baj az volt, hogy nem volt mágnes. Ennek az autónak kellett volna két 6 hengeres mágnes, amelyik három fordulatra adja le a szikrát. Nem kaptunk sehol, annak ellenére, hogy még Bukarestbe is elmentem a piperai nagy raktárba. Kaptam viszont két Scintilla mágnest, amely viszont 3 fordulatra 12 szikrát adott. Ezt hazahoztam, átépítettem a mágnest, vettünk 18-as repülőgyertyákat és megoldottam.*

*Négy évet dolgoztam rajta, csak a szelepállítást két hétig állítottam be, hiszen 4 szelep volt minden hengerben, az 48 szelep. A szívószelepeknek 4/10-ed, a kipufogónak 4/15 mm volt a játéka, akkora mélyedést kellett mindegyiknek beállítanom.*

*Eljött a nagy nap, amikor ki kellett próbálni az autót. Eljött a próbára Calcianu, az öreg román pilóta. A versenyautót a nagy Mercedes után*



*kötöttük, kivittük a Feleki tetőre, meghúztam, pillanatok alatt beugrott. Az autó faszszezel ment, két hordó, 150 liter szeszhez tettem egy kicsi ricinusolajat.*

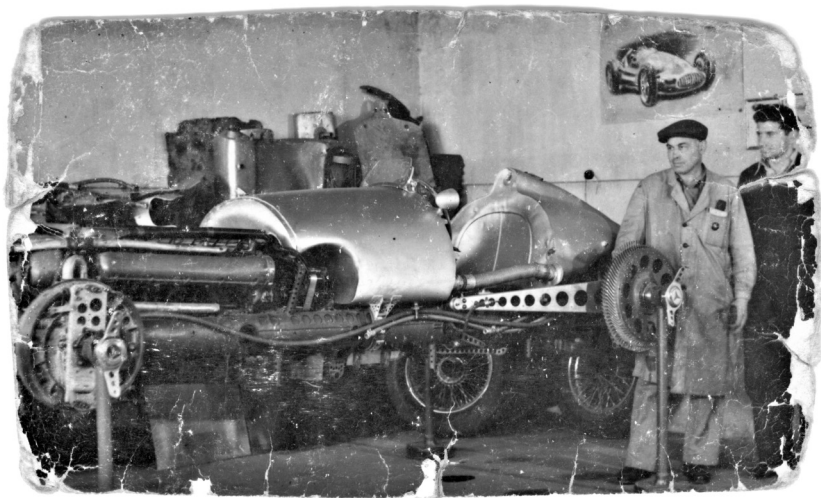
*Calcianu ment egy kicsit az autóval, majd szólt, hogy kéne egy kis előgyújtás az autónak. Semmi baj, adtam mindkét mágnesnek még 5 fok előgyújtást. Az autó repült, én is kipróbáltam, felmentem a tetőig, az autó ment nagyon. Visszajöttem vele a garázsba.*

*Megtudták ezt Bukarestben, azt mondták, hozzuk el a másikat is, amely Hermann Lang autója volt. Úgy szétszedve elhoztuk a Lang autót is, rendbetettem az olajágat, sasszét, már csak arra várt hogy a motort javítsam meg.*

*Az autónál a differenciálban a tányérkerék hátára rá volt írva elektromos ceruzával hogy Seaman, a másikra pedig Hermann Lang. Az autók hátsó meghajtásúak voltak.*

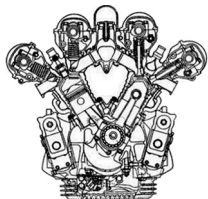
*Közben viszont jött a verseny, ahol meg kellett mutatni az autót. 1956 őszén rendezték a Feleki versenyt. Az autóval csak végig kellett menni,*



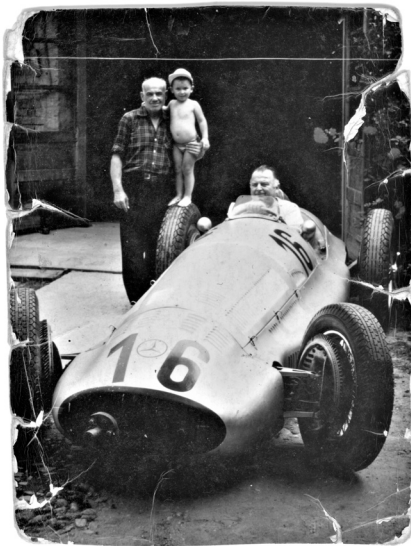


A VERSENYAUTÓ ELLOPOTT KAROSSZÉRIÁJÁT EGY KÉP ALAPJÁN (A KÉPEN JOBB OLDALON, A FALON) KÉSZÍTETTE EL EGY KOLOZSVÁRI BÁDOGOS





**A W163-AS MODELL MOTORJÁNAK  
TERVRAJZA. FENT A BAL ÉS JOBB  
OLDALON LÁTHATÓ KÉT-KÉT VEZÉRMŰ-  
TENGELY; KÖZÉPEN LÁTHATÓ A KÉT  
HAJTÓKAR A DUGATTYÚKKAL.**



**A FELÚJÍTOTT 16-OS MERCEDES BENZ**



*hogy lássák, hogy megy az autó. A kormány mögé Román Jóska ült. Mondom neki: sétálj fel Jóska, mutassuk meg, hogy megy az autó. Ez az autó többet tud, mint te és én együttvéve. De hát Jóskával nem lehetett beszélni. Szemüveg nélkül elindult az autóval. Feleken, az utolsó kanyarban, Jóska lelépett az aszfaltról, s ahogy ki volt hajolva, a szemébe ment a pór. Nem látott semmit, s az autóval nekiment a hegyoldalnak, s az autó felborult s kigyúlt. Szerencsére Jóska kiesett hamarabb az autóból, mert ha nem szörnyethalt volna.*

*Az autó tankja, ahogy odaverte, megrepedt, kifolyt a szesz és pillanatok alatt lángra gyúlt. Letelefonáltak, hogy mi történt, gyorsan felmentem egy motorbiciklivel. Az autó lángolt, gyorsan homokkal betemettem az autó hátulját. Az autót később kihúztuk a homokból, a tűzoltók pedig eloltották a tüzet. Jóskát elvitték a mentők, az autót meg feltettük egy vontatóra és visszavittük.*

*A garázsban megnéztem az autót, szerencsére a motornak semmi baja sem volt. Az első kerék kicsuklott, ahogy a hegyoldalnak ment. Mivel ott*





**A FELEKI VERSENY ELŐTT - AZ AUTÓBAN ROMÁN JÓSKA, AZ AUTÓ KÖRÜL (BALRÓL) CALCEANU, EGY ISMERETLEN FIATALEMBER, DEMETER GYÖRGY, FEHÁR KÖPENYBEN SZEREL WEINBACH GÁBOR, ELŐTTE A BUKARESTI LOKOMOTIV KÉPVISELŐJE**



*volt a másik kész sasszé, így áttettem a motort, s amire Jóska kijött a korházból az autó kész volt. Sajnos odaveszett a 35000 lej prémiumom a szakszervezet részéről. Mivel az autó a szakszervezeté volt, csak annyit kellett volna megmutatnunk, hogy működik.*

*Az autó később újra részt vett egy versenyen. Román Jóska elment vele gyorsasági versenyre, de akkor is kitolt velem, azt mondta, nem kell lemenjek vele, nincs rám szükség a versenyen. Elment, de az induláskor nem tudták elindítani az autót. Nem tudom, mit csináltak, de nem ment csak a motor fél oldala, hat henger, s így lemaradt. Hazahozta az autót, letette, mondtam, többet nem foglalkozom vele. Ekkor eljött Mihalca, a szindikátus elnöke, megkért, hogy érte még egyszer tegyem rendbe.*

*Ismét nekifogtam, az egyik mágnes el volt állítva, megjavítottam minden meghibásodást. Kivittük, elindítottam és ment. Sajnos az autót nemsokára ki kellett vinni a garázsból, mert új autók jöttek a műhelybe. Román Jóska hazavitte az autót az összes alkatrészszel, ami ott volt a műhelyben.*



*Időközben megjelent egy törvény, amely kimondta, hogy minden ilyen autót be kell adni, Román Jóska szerzett 800 kg vasat és beadta az autó helyett. Egyszer csak hallom, hogy eladta az autót Németországba. Jöttek a németek, és a versenyautóért kilenc autót adtak: hatot Mercedest kapott az állam, hármat autót kapott Jóska – egy Diesel Mercedest, egy Volswagent és egy BMW-t.*

*Elvitték az autót, most a hamburgi Brauchitsch múzeumban van az autó. Én nem kaptam semmit munkámért...*



## A VERSENY FOLYTATÓDIK

A második világháború után Németország romokban hevert, és hasonló állapotban volt gazdasága is. A Daimler-Benz gyárat lebombázták, így az építkezések és javítások után az elsődleges cél az autógyártás és az eladás újraindítása volt, az anyagi alapok hiánya pedig nem tette lehetővé az autóversenyekre való felkészülést. Nyugat-Németország gyors gazdasági fejlődésével, valamint a gyár eladásainak növekedésével hamarosan rendelkezésükre állott az a pénzalap, amely lehetőséget nyújtott a versenyzési program újraindítására.

1952. március 12-én mutatkozott be az új Mercedes 300 SL versenyautó-prototípus a sportkocsik kategóriájában. A siker viszont nem volt elegendő, a gyár és a versenycsapat vezetői a legnagyobb sikerre vágytak: az 1950-ben indult Forma 1 versenyen (a háború előtti GP bajnokság folytatása) akartak bizonyítani. A Forma 1-et az 50-es évek



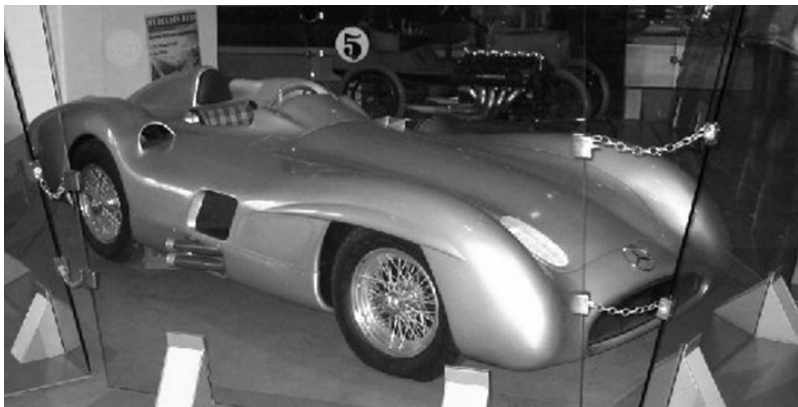
elején az olasz versenykocsik uralták – Alfa Romeo, Ferrari, Maseratti – a Mercedes ezt a hegemoniát akarta megtörni.

Az első Forma 1-es Mercedes Benz versenyautó a W196-os modell volt, amely az 1954. július 4-én rendezett francia versenyen – Juan-Manuel Fangio vezette – győzelemmel mutatkozott be.

Juan Manuel Fangio, a Forma 1 ötszörös világbajnoka, az ötvenes években uralta a Formula-1-et, 51 GP-rajtjából 24-szer győzött, 48 alkalommal indult az első rajtsorból, első vb-címét 40 évesen, az utolsót 46 esztendősen szerezte meg. Négy gyár autójában indult, valamennyivel világbajnok lett, és miután kevésbé elszántan versenyzett, szakított az autóversenyzéssel.

Fangio és a Mercedes története szorosan összefonódott ebben az évben: az argentin versenyző 1952-es súlyos balesete után kevesen gondolták, hogy még egyszer versenyezni fog, ezért a szezon elején senki sem szerződtette, így az 1951-es bajnok egy kölcsönzött Maseratti autóval iratkozott be az első versenyre, melyet meg is nyert. A kölcsönkért





**A MERCEDES BENZ W 196 FORMA 1 "MONZA" TÍPUSÚ VERSENYAUTÓJA**



autóval győzött a Belga Nagydíjon is, ekkor Neubauer szerződést ajánlott neki a hamarosan debütáló Mercedes Benz csapatánál. A bemutatkozás, amely egyben a Mercedes autók bemutatkozása volt, fényesre sikerült, Fangio győzött, míg csapattársa, Karl Kling második lett a Francia Nagydíjon. Győzelmek sorozata kezdődött ezzel a „szupercsapat” számára, Fangio megnyerte a következő három versenyt is, és világbajnok lett.

A sikerek sorozata a következő évben is folytatódott, Fangio ismét világbajnok lett, a Mercedes autók pedig a világ legjobb sportautói voltak. Fangio ugyanolyan gyors volt, mint egy éve, most is hatalmas előnyt gyűjtött a második helyezettel szemben. Az ezüstérmet csapattársa, Stirling Moss szerezte meg. Moss Maestrónak becézte Fangiót, akitől saját bevallása szerint annyit tanult egy év alatt, mint másoktól egész élete során.

Az 1954-es és 1955-ös szezonban rendezett 12 verseny közül a Mercedes autók 9 győzelmet szereztek Juan-Manuel Fangio, Karl Kling



és Stirling Moss révén. Mindezek ellenére 1955-ben Neubauer visszahívta csapatát a versenysorozatból. A Mercedes kivonult közel 40 évre a Forma 1 világából, és ezt a döntést akkor hozták, amikor a gyár versenyautói uralták a világversenyeket. A döntés lehetséges magyarázata, hogy a Mercedesnek az volt a fontos, hogy ismét megmutassa, bármikor képes visszatérni és a legjobbnak lenni az autóversenysportban.



## MILLIÓKAT ÉRŐ AUTÓK

Hermann Lang és Richard Seaman autói mellett a háború rombolásai és pusztításai során temérdek autó ment tönkre, illetve tűnt el. A Mercedes Benz versenyautók sorsa szerencsésnek nevezhető, hiszen Kolozsváron jó kezekbe kerültek, azután pedig visszajutottak Németországban, ahol ma is őrzik őket.

A Mercedes néhány második világháború előtti modelljét a Stuttgart Bad Cannstatt-i Mercedes múzeumban őrzik, ahol körülbelül 100 Mercedes modell került kiállításra. Az itt őrzött autók között megtaláljuk a 30-as évek ezüstnyíl versenyautóit is.

A Mercedes versenyautói mellett az Auto-Union versenymodelljeinek nagyobb része is eltűnt a második világháború között. A cég központja Németország keleti részén volt, ezért az orosz hadvezetés több modellt elvitetett a Szovjetunióba, elemzés végett. Az egyikre, egy Union Type D versenyautóra, melyet a második világháború idején egy keletnémet



műhelyben dugtak el, de a háború után rátaláltak az orosz katonák, és a Szovjetunióba vitték, egy amerikai gyűjtő bukkant rá egy roncsstelepen, az autót pedig később elárverezték. Az autót rekord értéken, 12 millió dollárért szeretne volna eladni a Christie's aukciós ház, ám a tranzakció elmaradt, mert nem tudták kellőképpen bizonyítani az autó történetét. Egy másik versenyautót Moszkvában elemeztek, majd a Zil gyárhoz került. 1976-ban bontásra ítélték, ekkor viszont sikerült kimenteni Rigába. 1997-ben Angliában felújították az autót, ezután pedig a rigai Motor Múzeumban állították ki.



## KÖNYVÉSZET

The Ultimate Encyclopedia of Formula One, general editor Bruce Jones, Carlton, 1999

H. H. Linz, H. Schrader - Az autó 100 éve, Budapest, 1996

Manfred von Brauchitsch - Egy autóversenyző útja, Budapest, 1966

Grand prix Hall of Fame, [www.ddavid.com/formula1/index.htm](http://www.ddavid.com/formula1/index.htm)

Walter Umminger - A sport krónikája, magyar nyelvű kiadás, Officina Nova, 1993

Mercedes Benz W154/M163, [www.jmfangio.org/mercedesw163.htm](http://www.jmfangio.org/mercedesw163.htm)

'World's most valuable car' fails to sell,

[http://www.cnn.com/2007/AUTOS/03/10/auto\\_union\\_dtype\\_no\\_sale/index.html](http://www.cnn.com/2007/AUTOS/03/10/auto_union_dtype_no_sale/index.html)

The Golden Era of Grand Prix Racing, <http://www.kolumbus.fi/leif.snellman/>

Grand Prix Encyclopedia - People, <http://www.grandprix.com/gpe/gpepeoplea.html>

Izsmányi Szabolcs - A karikalábú a hőskor legjobbja, in Nemzeti Sport,

<http://www.nemzetisport.hu/cikk.php?cikk=2546>



