

Nyaktörő kanyarol

*Az Alpok hegyi útjai szinte a kezdetektől vonzották az autósokat, akik szívesen mérték össze tudásukat és gépük erejét a hegyes csúcsok felé vezető szerpentineken. Az egyik leghíresebb a Klausenrennen, amelyet bő hatvan év szünet után régi járművek számára rendeznek meg újra és újra. Összeállításunkat **Ocskay Zoltán** készítette, aki az idei futam kapcsán felidézti a régi idők versenyének érdekes pillanatait is. Fotó: **Karel Kupka** és **Antonín Maly** (Moto Journal).*

A Svájcban 1922 és 1934 között rendezett Klausen-verseny volt Európában az egyik legismertebb és legveszélyesebb alpesi hegyi futam. A Linthal falutól a Klausen-hágóig vezető 21,5 kilométer hosszú, apró kövekkel borított út 1237 méter szintkülönbség leküzdését követelte a versenyzőktől, és mindezt 136 kanyar nehezítette.

A tűzokádó GP-autók sebességmániákusai padlógázzal hajtottak végig Urnerbodennél, be a vad szurdokokba, egészen fel a 3267 méter magas Clariden-hegy lábáig. 1930-ban a brit Tom Bullus fantasztikus rekordot állított fel NSU mo-



ok futamán

torkerekpárjával. 16 perc 41 másodperces idejét nem tudták megdönteni sem az 1932-es, sem az 1934-es futamon. Az abszolút rekordot mégsem ő tartotta, hanem Rudolf Caracciola, aki 1934-ben a W25-ös GP-Mercedesszel 83,9 km/h átlagot ért el, és a keskeny, kavicsos úton 15 perc 22 másodperc alatt tette meg a távot. Caracciola számára a klauseni verseny azért is fontos volt mindig, mert itt indult először nemzetközi versenyen.

1924-ben a Mercedes a 23 éves drezdai autókereskedőt is benevezte, aki addig már számos németországi viadalon szerepelt sikeresen. Másfél literes, 6/25/50 típusú versenyautójának legnagyobb sebessége 120 km/h volt, amivel nem lehetettek különös reményei. A teljesítményhiányt azonban tudással pótolta, rendkívül kifinomult stílusban, minden heves mozdulatot kerülve, jó íveket választva, keveset fékezve száguldott fel, és az abszolút harmadik helyen ért célba. Az előtte végző Otto Merz kétliteres Mercedesé és Hermann Rützler 4,5 literes, hegyi versenyekre épített Steyrje ellen nem volt esélye. Ezen a versenyen a Mercedes valamennyi kocsija kompresszoros motorú volt. Otto Merz, aki korábban a Mercedes canstatti gyárában dolgozott szerelőként, a kétliteres verseny-Mercedesszel legyőzte a 4,5 literes Steyrel versenyző előző évi bajnokot, Rützler, új rekordot (18:48) állítva fel. Az Urnerbodennél a viharos széllel dacolva 142 km/h sebességgel száguldott, s ez a nyaktörő tempó minden nézőt és szakembert elkápráztatót. „Legalább hatszor voltam a halál torkában” nyilatkozta az 1924-es verseny után Otto Merz.

1930-ban a mi Hartmann Lászlónk is szerencsét próbált a Klausen-versenyen 2,3 literes

Bugattijával. A 3000-es kategóriában indult, és a harmadik helyet szerezte meg két márkatársa mögött. Hartmann ideje 17 perc 46,4 másodperc volt, amivel még a kétliteres kocsik között sem tudott volna győzni. Ezen a viadalon a már említett motorkerekpáros rekordot felállító Bullus idejét először Hans Stuck javította meg, aki 16 perc 28 másodperc alatt hajszolta fel Austro Daimlerét, de Louis Chiron (Bugatti) túltett rajta és 16:24,6-re faragta a rekordot.

A klauseni verseny 1993. július 25-én élelt újra, s azóta számos nosztalgiafutamra került sor, amelyeken Rudolf Caracciola, Hans Stuck, Tazio Nuvolari, Achille Varzi és Louis Chiron nyomába léphetnek a mai autó- és motorbarátok.



Opel GP1 versenyautó 1914-ből



1913-as Nazzaro Targa Florio



Rudolf Caracciola 1932-ben nyerte meg először a svájci hegyi bajnokságot a 2,6 literes, két kompresszoros Alfa Romeo monoposztóval



A belső íven előző C. Burghardt a rendszámát lógató 328-as BMW-vel (1939) kategóriagyőztes lett



14 500 cm³-es motorjával is feltűnést keltett az 1917-es La France

Nyaktörő kanyarok futamán



Óriási kivetítőkön közvetítették a startot. Itt M. Piantelli Bugatti 37A-val



Híres darab: Sunbeam 500 TT Model 90 1930-ból. Nem fért fel a dobogóra



Mindkét nap több tízezer szurkolták végig a versenyt a pálya mellett



Mercedes-Benz SSK 720 1929-ből



Harald Hacker és felesége tép a nyolcszelepes, 1928-as Harleyn

Már az első oldtimer-versenyen több mint 400 történelmi speciál- és sportkocsi, valamint - motorkerékpár állt rajthoz. A futamok színvonalát jellemzi, hogy Caracciola rekordját 22-en döntötték meg. A leggyorsabb a brit Julian Majzub volt, aki 13:49,08-as új rekordot állított fel. A jó eredmények hátteréhez tartozik, hogy az évek során bitumennel borított, némileg módosított vonalvezetésű hegyi úton nagyobb sebességet lehet elérni.

2002 újabb emlékezetes versenyt hozott. A rajtvonalon ott állt egy Alfa Romeo 158-as, a híres Alfetta, amely 1950-ben Farinát, egy évvel később Fangiót segítette világbajnoki címhez. Láthatták a nézők az egyetlen üzemképes Bugatti 53-ast, az összerakékhajtásút, két Maserati 4CL-t, valamint a 16 hengeres Auto Union C-t, és szinte mellékesen még vagy harminc Bugattit. A több mint 150 benevezett motorkerékpár között



350-es Klager-NSU OSL (1936)



A húszas években még apró kövekkel borított úton versenyeztek

akadt néhány, amely hajdan is részt vett a Klausen-versenyen, így például egy 1929-es Harley-Davidson, egy 1932-es Condor és egy 1934-es Motosacoche. A közönség kedvence az alkoholos üzemanyagot használó háromkerekű Morgan volt, amellyel a brit Bill Tuer fantasztikus, 14:39-es időt autózva győzött.

2006-ban a hagyományokhoz híven 1939 előtti járművekkel lehetett indulni, és minden rajtához álló kétszer tehette meg a távot. A járműveket hengerűrtartalom szerint kategorizálták, de minden súlycsoportot kettéosztottak 1919–1930, illetve 1931–1939 közötti évfajátokat sűrítve egy-egy osztályba. Aki száguldani akart, annak csak a stopper volt az ellenfele, de lehetett kényelmesen utazni, akkor viszont arra kellett ügyelni, hogy az adott 49,9 km/h átlaghoz minél közelebbit érjen el a versenyző. Gyorsakban nem volt hiány, az 1930 előtti versenykocsik között egy Bugatti 35/44 15:08-es idővel sokáig vezetett, de jött Carlo Vögele az 1932-es Alfa Romeo 8C 2600 Monzával, és 14:30-re szorította le a napi rekordot. Rajta is túltett Jost Wildbolz, aki a kétkitères motorú, 1935-ös ERA



Bill Tuer az 1932-es, 1250-es JAP motorú Morgannal ismét nyert. Utasa fekvő csökkenti a légellenállást, míg a sisakra ragasztott macifülek növelik



Talán a legszebb volt: 1938-ban készült Peugeot Darl'mat 402 DSE

R4A-val 13 perc 19 másodperc alatt jutott fel a hágóhoz. Feltűnően gyorsak voltak a Morganek, köztük ismét Bill Tuer volt a sztár, 13:48-es ideje igazi brit hőskötemény. A leggyorsabb motoros, a Norton International 30M nyergében hajtó Otto Ziegler 14:23-as idejét társai nem tudták megközelíteni, a második legjobb több mint egy perccel volt gyengébb nála.

Visszatérve a régi időkhöz, a Klausen-versenyek keménységéhez sokszor hozzájárult a szélsőséges időjárás. A hágót 1926. augusztus 7-én is hó borította, s köd és jeges szél nehezítette a versenyzők dolgát. Ennek ellenére a svájci Franco Franconi nemcsak megismételte az



Peter Reck az 1934-es Alfa Romeo 8C Monzával

előző évi sikerét Motosacoche 2C 15 TT motorkerékpárján, hanem gyorsabb időt ment, mint a négykerekűek. Ez a győzelem nagyszerű reklámot jelentett a hazai márkának. Ugyanezen a futamon állt rajtba a legendás cseh Bugattirajongó hölgy, Eliška Junková, aki a kétkitères sportkocsik kategóriájában második helyezést ért el, az abszolút sorrendben pedig 11. lett a 180 induló között. Az Urnerbodennél 123 km/h sebességet ért el, gyorsabb volt, mint Caracciola a Mercedesszel, de nem élvezte a versenyzést. Amikor félig megfagyva felért a havas Klausenhágóhoz: a hidegtől reszketve nyilatkozta: – Sokat hallottam erről a vad hegyi futamról a svájci barátaimtól, ezért eljöttem, hogy kipróbáljam, valóban olyan kemény-e, mint mondják. Nem volt semmi túlzás a leírásokban. Lenn a völgyben trópusi esőben rajtoltam, aztán a pálya derekánál fagyos ködben kellett menni, az utolsó szakaszon pedig friss hó volt az úton és havas eső esett. A gumik alig tapadtak, a kocsit a legváratlanabb pillanatokban tört ki. Életemben először vállaltam hatalmas kockázatot, és bár sokat tréningeztem a verseny előtt, most minden tudásomra és elszántságomra szükség volt, hogy célba tudjak érni. ■



Alfa Romeo 8C 2900 Le Mans 1938-as gyári versenyautó