



ANGOL–AMERIKAI EGYÜTTMŰKÖDÉS

# Carroll Shelby és autói



**Pilóta, csirketenyésztő, sikeres autóversenyző, szívproblémák, autóépítő, győzelem Le Mans-ban, Ford, chilis kalandozás, Dodge Viper és vissza a Fordhoz. Ez Carroll Shelby életútja címszavakban.**



**T**avaly vesztette el az autós világ Carroll Shelby-t, aki már az 1960-as években beírta magát az autóversenyzés nagykönyvébe. Ezen kívül a profi autóátalakítás egyik atyja, aki életében halhatatlanná vált. A 89 éves korában elhunyt Shelby, Texas állam Leesburg városában született 1923. január 11-én. A gyerekkorában sokat betegeskedő Shelby, a II. világháborút szülőhazájában, pilóta oktatóként csinálta végig. A háború alatt megszületett az első lánya, amit még két gyermek követett. Civilként, 1949-ben csirketenyésztésbe kezdett, az első autóversenyére meglehetősen későn, 1952-ben került sor, ami egy gyorsulási verseny volt. Első győzelmét úgy szerezte, hogy egy nap alatt két futamon indult és mindkettőn az első helyen végzett! Karrierje lenyűgöző, mert szélsébesen felkerült az élvonalba, olyan nevekkel vezetett egy mezőnyben mint Phil Hill, Juan Manuel Fangio. (Mindketten F1-es világbajnokok.)

1954-ben szerződtette az Aston Martin, 1956-ban és 1957-ben a Sports Illustrated az év autóversenyzőjének választotta. 1957-ben megalapította a Carroll Shelby Sport Cars nevű vállalkozását, 1959-ben Aston Martin DBR1-gyel nyerte a Le Mans-i 24 órás, a világ leghíresebb sportkocsi viadalát. Ekkor már nyolc Formula 1-es futamon volt túl, a karrierje is szépen alakult. Ám 1960-ban egy csapásra megváltozott az élete, mert az orvosi vizsgálat szívbetegséget (angina pectoralis) állapított meg nála. Így az 1960. december 3–4. között zajló sportkocsi viadal volt az utolsó, amin hivatásos pilótaként részt vett.

## A COBRA SZÜLETÉSE

A különféle országoknak, kontinenseknek eltérőek az autóépítési szokásaik. Amerikát a jó minőségű, széles utak és a nagy távolságok miatt sokáig a testes, kényelmes rugózású, nagy hengerűrtartalmú járművek jellemezték. Az angoloknál keskeny, kanyargós utakon zajlott a közlekedés, ahol mozgékony,



A Hertz autókölcsönző 1965 októbere után 2006-ban újra piacra dobta a Mustang Shelby verzióját. Akkoriban ezer Shelby Mustangot rendeltek, amiket sokszor úgy vittek vissza a bérlők, hogy nem az eredeti Shelby motor volt benne, hanem másik... Tanulva a múlt hibáiból, az új széria (Shelby GT-H Mustang) már leplombált motorral és kikapcsolhatatlan kerékkipörgésgátlóval kerül a kuncsaftokhoz.

gyors és könnyű autókat alkalmaztak. Shelby tisztában volt mindkét autóépítési iskolával, mivel sokat versenyzett angol autókkal is.

A legendás AC Cobra sztorija egy levéllel kezdődött, amit Shelby írt az AC Cars vezetőinek. Szüksége volt angol kapcsolatra, ugyanis ők tudtak az autója részére könnyű felépítményt biztosítani. A hajdani versenyző ötlete abból állt, hogy ötvözi az angol és amerikai stílust, nagy és erős motort épít könnyű karosszériába.

Az angol–amerikai együttműködés eredményeként 1962 februárjában megérkezett az első csővázis karosszéria Shelby műhelyében. Áprilisa készült el a CSX200 utónevű AC Cobra, amit a New York-i Auto Show-n leplezték le, és a Ford kereskedések jóvoltából a sárga masina rendelhetővé is vált. Itt bevetettek egy trükköt: az autósújságoknak kiadott tesztautót minden próba után átfényezték, így az olvasók és a zsrnaliszták azt láthatták, hogy mennyi jármű létezik, közben csak egy példány volt... A nyár végére a Nemzetközi





Automobil Szövetségtől (FIA) megkapták a az engedélyt, így minden akadály elhárult, hogy a versenypályákon bevethessék a nyitott, kétüléses sportkocsit. Az átfestés nem az egyetlen ravaszkodás volt Shelby részéről ahhoz, hogy versenybe szállhasson a Cobra. Meghatározott mennyiségű utcai autót kellett bemutatni a szövetségnek, amit Shelby szintén elég könnyedén vett. A kért példányok töredékét gyártotta le, ügyesen trükközve az alvázzal.

Az 1962 októberében lezajlott első viadalon kiesett az autó, a következő évben már tervezték a zárt kivitel, ami a Le Mans-i hosszú egyenesben már jobban bírja a 300 fölötti tempót. A Daytona Coupe lenyűgöző formában került a pályákra, és olyan eredményt ért el, amiről sokat álmodoztak a jenkik: a floridai Sebringi 12 órás futamot amerikai autóval nyerte, amerikai pilóta, ráadásul hivatalos FIA futam volt. Közben a Cobrák eladásai elérték a 170 darabot, 1964-ben kategória győzelmet szereztek Le Mans-ban, és az abszolút negyedik helyet is elérték a zárt Cobrával.

#### A TECHNIKA

Az AC Cobra 3,84 m-es hosszával 60 cm-rel hosszabb a legfrissebb VW Golfnál, szélességében az eredeti modellt veri a legtöbb mai autó (1,54 m), míg az 1,245 m magassága igazán sportautós. A Cobra technikájának a lényege a szilárd és könnyű csöváz, ami alumínium borítású karosszériát és erős motort kapott. A hatvanas években három generációt megélt járművet V8-as motorokkal szerelték, induláskor 4,3 literes, majd 4,7-es és végül jött a 7 literes csúcsmo-  
del. A lóerő és az autó tömege a következőképpen

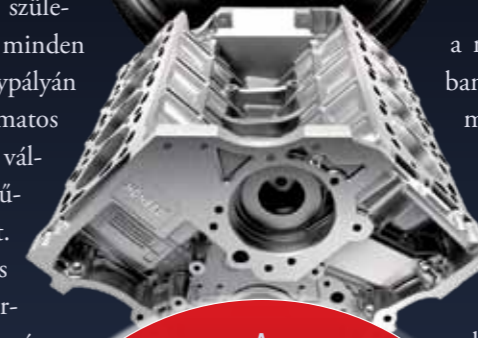


alakult: 264/916 kg, 275/1050 kg, 360/1068 kg. A sebességek a legdurvább kiviteleknel tovább nőttek, mert készítették 425 és 485 lóerős motorral is, ekkor a végtempó 265 és 298 km/óra volt! A Cobrát a nyers ereje és kinézete tette nagygyá, az eredeti modelleknek millió dollár fölé szöktek az árai. A színvonalat mutatja, hogy Michael Schumacher is egy eredeti Cobra tulajdonosa.

Az eredeti kifejezés nem véletlen, viszonylag sok Cobrának látszó autó van forgalomban. A korábban említett trükközés miatt az eredeti kivitelből elég keveset gyártottak, a 7 literes motorú versenykivitelből talán 26-ot, aminek az utolsó darabja Carroll Shelby-nél landolt, aki civilben használta és helyi versenyeken indult vele.

Számtalan Cobrának kinéző modell csomagban megvásárolható, otthon összerakható autóként került a forgalomba (kit-car). A Shelby és az AC Motors kapcsolata 1967 körül kezdett megromlani, mikor is az Egyesült Királyságban már nem forgalmazták a kígyókat. Ezek után az angol vállalat készített Európának egy átváltoztatott szériát, majd kisebb szünet következett. Az AC név a céggel együtt egy skót tulajdonoshoz került, és innen vált igazán kalandossá és nehezen követhetővé az AC története. Közben „természetesen” jogi csaták zajlottak Carroll Shelby-vel, majd a gyár is Máltára költözött. A legutóbbi hír, hogy a németek megvették a licencet és különféle Chevrolet Corvette motorokkal, korszerű anyagokkal készítik a replika modelleket.

**Az izomautó (muscle car) azok az 1960-as évek közepétől piacra dobott járművek, amelyek hátsóhajtásúak és erős V8-as motorral szereltek. Az izomautóknak az 1970-es évek eleji olajválság vetett véget, ennek az autó fajtának az első képviselője a Ford Mustang volt. Néhány éve az amerikai márkák nagy sikerrel kezdték el gyártani ezeknek a modelleknek az új kiadásait.**



**A hengerűrtartalmat a tengerentúlon előszeretettel adják meg köbinch-ben, magyarul köbhüvelykben (Ci, ci, Cui). Az inch hossz mértékegység, amit felénk hüvelyknek vagy a németből átvett colnak hívnak. Egy inch 2,54 mm, így a 427 köbincses V8-as motor 6998 köbcentis.**



#### PAPRIKAÜZLET ÉS KÍGYÓ

Shelby életútjában időnként feltűnik a mezőgazdaság. 1974-től a chili paprikában látott üzletet, amit olyan magas szinten művelt, hogy 1976-ban tagja lett a világ chili közösségének, és megalapította a Nemzetközi Chili Társaságot. Kifejlesztette az új, por alakban forgalmazott Shelby chili paprikát. 1981-ig ténykedett a paprikaüzletben, majd 1985-ben eladta cégét a Kraft élelmiszeripari multinak.

A paprikaüzletben tevékenykedő Shelby-t megkereste Lee Iacocca autóipari vezető, akit a Fordnál ismert meg Shelby. Iacocca az 1980-as években már a Chrysler csoportnál dolgozott és a vállalat kínálatának felfrissítéséhez kellett Shelby szakértelme. A hajdani csirketenyésztő 1982–89-ig a Chyslernél dolgozott, szakterülete a megerősített szériaautók és a sportkocsi építés volt.

1987-ben készült el a Dodge Viper prototípusa, amit két év múlva követett a Detroiti Autókiállítás (NAIAS) bemutatott széria közeli verzió. Ez ismét egy legendává vált autó Carroll Shelby munkásságából.

#### ERŐSÍTETT VADLOVAK

1990-ben szívátültetést hajtottak végre Shelby-n, s a következő esztendőben már elindította szíves alapítványát. A többször költözött vállalkozása ráállt a Fordok átalakítására, a 2013-as választék már nem csak Mustangokból áll, elérhető a hozzájuk képest zsebrakétának számító Focus, és a széria állapotában a sivatagi ralikon is helyt álló F150 Raptor kisteherautó. A Shelby autóátalakításai szerencsére az alapító gondosságát, professzionalizmusát tükrözi. Nemcsak rendkívül erős motorokat építenek, hanem ehhez igazítják a fékeket, hűtést, futóműveket és az egész járművet. A Shelby utónevű járművek elérhetőek a Ford kínálatában is, olyan klasszikusok kaphatók új köntösben, mint a Shelby GT350 vagy GT500.

A Shelby átalakításai általában úgy működnek, hogy az adott évjáratból száz darabot készítenek. A szupergyors Raptor kisteherautó 411 lóerejét például 575-re növelik. A Mustang sem fulladt ki, ezer lóerő körüli modellt is készítenek belőle... A vállalkozás az alapító halála után is működik, virágzik, tovább víve Carroll Shelby örökségét.

