



OBISK FANGIOVEGA MUZEJA V BALKARCEU

Avtor: Jože MEJAČ

Odločil sem se, da obiščem Argentino, deželo, v kateri sem imel željo obiskati sorodnike, prijatelje in videti tudi zanimivi muzej Fangio, ki je posvečen slavnemu avtomobilskemu asu Juanu Manuelu Fangiu. To mi je uspelo po 14. dneh obiska v Argentini. S sorodnikom Marjanom sva zgodaj zjutraj odšla iz Buenos Airesa in po približno 400 km vožnje skozi neizmerne pašnike Pampe prispela v rojstno mesto znamenitega avtomobilskega asa Juana Manuela Fangia, Balkarce.

ŽIVLJENJEPIS

Juan Manuel Fangio, argentinski dirkač Formule 1, * 24. junij 1911, Balcarce, Argentina, † 17. julij 1995, Argentina.

Fangio, z vzdevkom El Maestro, je dominiral v prvem desetletju Formule 1. Osvojil je pet naslovov svetovnega prvaka s štirimi popolnoma različnimi moštvi - Alfa Romeo, Maserati, Mercedes in Ferrari, kar za zdaj ni uspelo nobenemu drugemu dirkaču, štiri zaporedne naslove prvaka in štiriindvajset prvenstvenih zmag, na vsega dvainpetdesetih prvenstvenih dirkah Formule 1. Ti dosežki ga uvrščajo med najboljše dirkače v zgodovini Formule 1.

S petimi naslovi prvaka je bil dolgo rekorder po številu naslovov prvaka, njegov dosežek je izboljšal Michael Schumacher v sezoni 2003 s svojim šestim naslovom prvaka, v naslednji sezoni 2004 pa je Schumacher s svojim petim zaporednim naslovom izboljšal še Fangiev dotedanji rekord štirih zaporednih naslovov. Njegovih štiriindvajset zmag je veljalo za rekord do sezone 1968, ko je svojo petindvajseto zmago dosegel Jim Clark. Še vedno pa drži rekord za največji odstotek zmag v Formuli 1, saj je dobil kar

46,15% vseh prvenstvenih dirk, na katerih je štartal. S šestinštiridesetimi leti, kolikor je bil star ob svojem zadnjem naslovu prvaka, je Fangio tudi najstarejši svetovni prvak v zgodovini Formule 1.



»Še nikoli v življenju nisem dirkal tako hitro in ne verjamem, da bom sploh še kdaj lahko.«

Fangio po VN Nemčije 1957

»Vedno si moraš prizadevati, da si najboljši, toda nikoli ne smeš verjeti, da si res.«

Juan Manuel Fangio

Pred Formulo 1

Fangio se je rodil 24. junija 1911 v argentinskem mestu Balcarcu italijanskima staršema, ki sta bila iz vasi Castiglione Messer Marino pri Chieti. Pri dvanajstih letih je pustil šolo in postal vajenec tako v železarski tovarni kot tudi v mehnični delavnici, kjer se je naučil razstaviti in sestaviti motor ter od koder izvira njegova strast do avtomobilov. Dirkati je začel leta 1934, ko je obnovil Ford Model A iz leta 1929. Leta 1938 je nastopil na dirki Turismo Carretera Gran Premio Argentino, kjer sta z Manuelom Ayerzo z dirkalnikom Ford 1937 Coupe osvojila sedmo mesto. V letih 1940 in 1941 je z dirkalniki Chevrolet osvojil naslova argentinskega prvaka. Leta 1940 je zmagal na dirki Gran Premio del Norte dolgi skoraj 10.000 km od Buenos Airesa preko Andov do Lime in nazaj. Dirka je potekala dva tedna z etapami vsak dan, mehanska popravila dirkalnika so bila omejena le na dirkača in sovoznika po vsaki od etap. V tistem času je v Argentini vladalo veliko rivalstvo med Chevroletom, za katerega je dirkal Fangio, in Fordom, za katerega je dirkal Oscar Alfredo Gálvez, ki pa se je sčasoma razvilo v veliko prijateljstvo med dirkačema. Med Drugo svetovno vojno je vladala gospodarska recesija, že nove pnevmatike so bile zelo redke, zato je dirkaški šport tudi v Argentini začasno zamrl. V tem času je Fangio delal kot prodajalec tovornjakov in potoval iz mesta v mesto, pri svoji novi službi pa je bil zelo uspešen, ker so ljudje spoštovali njegov profesionalizem in skromnost.

Formula 1

Juan Manuel Fangio je v nasprotju z veliko večino ostalih dirkačev začel dirkati pri razmeroma pozni starosti, zato je bil na večini dirk Formule 1, na katerih je nastopil, najstarejši dirkač. V času njegove kariere so dirkači dirkali skoraj brez zaščite, zato so bile smrtne nesreče med dirkači v tistem času nekaj običajnega. Njegovi največji dirkaški rivali so bili Alberto Ascari, Giuseppe Farina in Stirling Moss.

Pred 1950

V sezoni 1947 je nastopil na štirih južnoameriških dirkah za Veliko nagrado, Copa Acción de San Lorenzo, kjer je bil z dirkalnikom Ford-Chevrolet šesti, Semana de Bell Ville, kjer je bil z dirkalnikom Volpi-Rickenbacker peti, Velika nagrada Montevidea, kjer je z dirkalnikom Volpi-Chevrolet odstopil, in Velika nagrada Mar del Plate, kjer je bil peti. V naslednji sezoni 1948 je v

moštvu A.C.A. z dirkalnikoma Maserati 4CL in Simca-Gordini T11 še vedno nastopal na južnoameriških dirkah za Veliko nagrado, najboljši rezultat je dosegel s petim mestom na dirki za Veliko nagrado Generala San Martín.

1950-1951

Za premierno sezono svetovnega prvenstva Formule 1, sezono 1950, se je Fangio pridružil moštvu Alfa Romeo, kjer sta dirkala tudi Giuseppe Farina in Luigi Fagioli. Tudi zaradi manjšega števila konkurenčnih dirkalnikov po drugi svetovni vojni, se je dirkalnik Alfetta izkazal za dominantnega. Fangio je zmagal na vseh treh dirkah, ki jih je končal, Velikih nagradah Belgije, Monaka in Francije, toda odločitev je padla na zadnji dirki za Veliko nagrado Italije, ker je Fangio po najboljšem štartnem položaju in najhitrejšem krogu odstopil zaradi okvare menjalnika, in skupno ga je premagal Farina s tremi zmagami in četrtnim mestom. V sezoni 1950 je Fangio nastopil še na osmih neprvenstvenih dirkah ter dosegel štiri zmage, na dirkah Grand Prix de Pau, Velika nagrada Sanrema, Grand Prix des Nations in Velika nagrada Pescara, ter še dve drugi mesti. Tudi v naslednji sezoni 1951 je Fangio dosegel tri zmage na dirkah za Veliko nagrado Švice, Francije in Španije, odločitev o naslovu je ponovno padla na zadnji dirki, toda tokrat je postal prvak Fangio s prednostjo šestih točk pred Albertom Ascarijem.

1953-1955

Fangio je začel leto 1953 popolnoma pripravljen z zmago na dirki Carrera Panamericana z dirkalnikom Lancia D24. V sezoni 1953 se je z Maseratijem boril proti dominantnim Ferrarijem, ter dosegel zmago na dirki za Veliko nagrado Italije in tri druga mesta, skupno pa je končal na drugem mestu v dirkaškem prvenstvu, zmagal pa je tudi na neprvenstveni dirki za Veliko nagrado Modene. V naslednji sezoni 1954 je dirkal z Maseratijem, dokler se v Formulo 1 ni vključil Mercedes-Benz, s katerima je na osmih dirkah dosegel kar šest zmag in z veliko prednostjo osvojil svoj drugi naslov prvaka. Tudi v sezoni 1955 je dirkal z dominantnim dirkalnikom W196 Monoposto, ko je bil njegov moštveni kolega Stirling Moss, ter je s štirimi zmagami in drugim mestom na šestih dirkah z lahkoto obranil naslov prvaka. Po koncu sezone se je zaradi tragične nesreče na dirki 24 ur Le Mansa, v kateri



Fangio z dirkalnikom Mercedes-Benz W196 leta 1954 na dirki oldtimerjev na Nürburgringu

je umrlo preko osemdeset gledalcev, Mercedes umaknil iz dirkaškega športa.

1956-1958

V sezoni 1956 je Fangio prestopil k Ferrariju, kjer je zamenjal smrtno ponesrečenega Ascarija. S tremi zmagami in dvema drugima mestoma na sedmih dirkah je osvojil še svoj četrti naslov prvaka. Na zadnji in odločilni dirki za naslov prvaka za Veliko nagrado Italije, je bil Fangio po okvari svojega dirkalnika že v izgubljenem položaju, toda nesebično mu je svoj dirkalnik odstopil moštveni kolega Peter Collins, tako da sta si razdelila točke za drugo mesto na dirki, Fangio pa je osvojil naslov prvaka tri točke pred Stirlingom Mossem. Ob tem je zmagal še na neprvenstvenih dirkah za Veliko nagrado Buenos Airesa in Veliko nagrado Sirakuz.



Fangioev Maserati 250F, s katerim je osvojil svoj peti in zadnji naslov prvaka

V naslednji sezoni 1957 se je vrnil k Maseratiju, kjer je dirkal z znamenitim dirkalnikom 250F, s katerim je dirkal že v prvi polovici sezone 1954. Sezono je začel odlično z zmagami na prvih treh dirkah sezone, nato pa je na dirki za Veliko nagrado Velike Britanije zaradi okvare motorja odstopil. Nato je prišla njegova najznamenitejša dirka za Veliko nagrado Nemčije, kjer je z najboljšega štartnega položaja štartal slabo in padel na tretje mesto za oba Ferrarija Hawthorna in Collinsa, toda že v tretjem krogu se je prebil v vodstvo. Nato je v trinajstem krogu ob prednosti pol minute zapeljal na postanek v bokse, ki se je ponesrečil, in Fangio se je vrnil na stezo 50 sekund za Ferrarijema. S stalnim postavljanjem najhitrejših krogov, končni v dvajsetem krogu je bil kar enajst sekund hitrejši od konkurence, je le dva kroga pred koncem dirke ujel Ferrarija in ju prehitel, ter s prednostjo treh sekund zmagal in si s tem že zagotovil svoj peti naslov prvaka. Ta vožnja Fangia velja za eno najboljših v zgodovini Formule 1.

Po koncu sezone 1958, ko je nastopil le na dirkah za Veliko nagrado Argentine in Veliko nagrado Francije ter bil obakrat četrti, se je upokojil s takrat rekordnimi petimi naslovi prvaka, med njimi štirimi zaporednimi. Na 51-ih dirkah je dosegel štiriindvajset zmag, s

čemer ima najboljši odstotek zmag v zgodovini Formule 1, več kot deset let je držal rekord za največ zmag, v krajšem obdobju pa še več drugih rekordov. Na zadnji dirki za Veliko nagrado Francije je vodilni Mike Hawthorn že za krog prehitel Fangia, toda iz spoštovanja do njega je tik pred ciljem zaviral in s tem omogočil Fangiu še zadnji petdeseti krog.

Kasnejše življenje in smrt

Leta 1958 so Fangia na Kubi ugrabili uporniki, toda kasneje so ga izpustili. Po koncu dirkaške kariere je bil Fangio promotor Mercedes-Benz, pogosto je bil na demonstracijskih vožnjah v svojih starih dirkalnikih. Leta 1974 je postal šef Mercedes-Benz Argentina, od leta 1987 pa častni in dosmrtni predsednik družbe. V začetku osemdesetih let je bil operiran na srcu, opravili so srčni obvod. Leta 1990 je bil sprejet v Mednarodno motošportno hišo slavnih. Umrle je 17. julija 1995 v Buenos Airesu v starosti 84-ih let. Pokopan je v rojstnem mestu Balcarce.

Zapuščina

Mesto Balcarce je slikovito malo mesto, posejano z nizkimi zgradbami, ulice so široke, bohota pa se z veliko zelenja in parkov. V manjših gostilnicah se zbirajo prijazni ljudje, ki so vsak trenutek pripravljeni pomagati tujcu pri prihodu v njihovo mesto. Zelo so ponosni na Fangioev muzej, saj so sami z mestno upravo veliko pomagali pri nastanku le-tega. Sam župan je celo odstopil prostor, kjer so postavili muzej. V prvotni stavbi so razstavljeni dirkalni avtomobili, s katerimi je zmagoval slavni dirkač. Ob vstopu v muzej se začuti, da je slavni dirkač vozil za firmo Mercedes, saj je močno podoben muzeju v Stuttgartu, katerega lastnik je firma Mercedes.

V mestu Balcarce vidiš parkiran tudi takle exponat, ki še vedno služi svojemu namenu.



Navdušili so me tudi vsi drugi prestižni modeli avtomobilov različnih svetovnih znamk, od dirkalnih do prestižnih luksuznih limuzin.

Z leti se je muzej širil, zato so morali najeti še dodatno zgradbo, v kateri se lahko vidi ostali del razvoja avtomobilizma, od začetka do današnjih dni. Je pa slavni dirkač vozil tudi druge prestižne avtomobile

znanih znamk, kot so Chevrolet, Lancia, Ferrari, Maseratti

V muzeju so razstavljeni tudi vsa priznanja, ki si jih je prislužil slavni as.



Srebrna puščica, petdesetih let



Fanigov največji pokal ob največji zmagi



DIRKALNIKI

Ta del muzeja je posvečen obdobju njegovega dirkanja.



LIMUZINE

Navdušili so me tudi vsi drugi prestižni modeli avtomobilov različnih svetovnih znamk, od dirkalnih do prestižnih luksuznih limuzin.

Muzej preseneča z ogromnim številom eksponatov različni svetovnih znamk, ki se nahajajo v večih etažah obeh zgradb.

Vse to nam kaže tudi na to, da je bila ta dežela že nekoč zelo bogata in je imela zelo močan vpliv na razvoj avtomobilizma v svetu.

