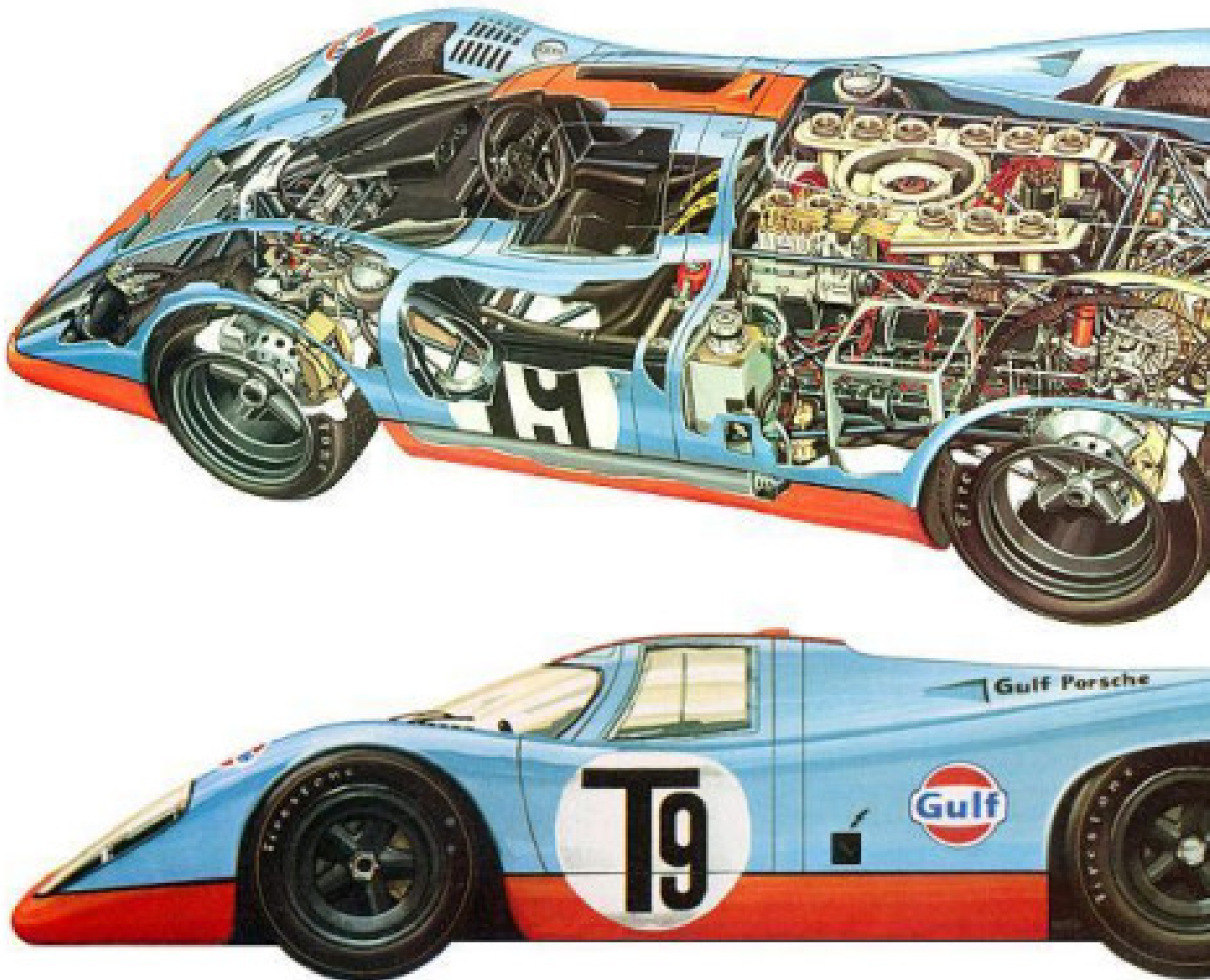


Ότι οι 24 ώρες του Le Mans είναι ο αρχαιότερος αγώνας αντοχής αυτοκινήτων είναι γνωστό. Επίσης γνωστό είναι, ότι σε όλες τις διοργανώσεις του από 1923 και εντεύθεν, η νίκη ήταν τεράστια διάκριση. Αν μάλιστα υποθεθεί ότι από τη δεκαετία του '60 αρχίζει σιγά – σιγά τόσο μια προσέλευση χορηγών όσο και μια εμπορική εκμετάλλευση των επιτυχιών, γίνεται σαφές πόσο σημαντική ήταν η επικράτηση όπως και πόσο υψηλό έπρεπε να ήταν το επίπεδο της ποιότητας των οχημάτων αλλά και της προετοιμασίας των ομάδων.



Μεταπολεμικά, από το '49 που διοργανώθηκε και πάλι ο αγώνας, μετά την λαίλαπα του πολέμου και έως το 59, αυτά τα έντεκα χρόνια, συναντάμε 5 διαφορετικές νικήτριες μάρκες, (Ferrari, Talbot, Jaguar, Mercedes, Aston Martin). Τούτη η πολυφωνία άλλαξε ολοκληρωτικά την επόμενη δεκαετία, καθώς τα πρώτα 6 χρόνια η Ferrari δεν άφησε περιθώρια στον ανταγωνισμό, κυριαρχώντας με τις 250, 275 και 330.

Στο μεταξύ, το '63 έρχεται η πρόταση του Henry Ford του 2^{ου} προς τον Enzo Ferrari για εξαγορά της Ferrari. Το πιθανότερο είναι, ότι την πρόταση την προκάλεσε ο πανούργος Ιταλός για να τραβήξει την προσοχή της όμορης FIAT. Την άρνηση του Commendatore, ο Ford την εισέπραξε προσωπικά. Να μην λησμονούμε όμως και τα μεγέθη της εποχής τα οποία ήταν συντριπτικά αφού τα εργοστάσια Ford, τότε, απασχολούσαν 365.000 εργάτες και κατασκεύαζαν περισσότερα από 4.000.000 οχήματα ετησίως. Στον αντίποδα, στο Maranello έβρισκαν απασχόληση 450 εργαζόμενοι οι οποίοι κατασκεύαζαν όχι περισσότερα από 600 αυτοκίνητα στην ίδια μονάδα χρόνου. Κι όμως, παρά τη χαώδη διαφορά που χώριζε αυτούς τους κατασκευαστές, τα Ιταλικά πρωτότυπα κέρδιζαν το Le Mans, τα τελευταία έξι χρόνια.

Έτσι γεννήθηκε το κίνητρο της εμπλοκής της Ford και ο Αμερικάνικος γίγαντας κατέφθασε στη La Sarthe στις αρχές Ιουνίου του '66, σαρωτικός, σαν μια νέα d – day 22 έτη αργότερα, από εκείνη την μεγαλύτερη ίσως μέρα του πολέμου, με οκτώ Ford GT 40 Mk.II, με επτάλιτρους V8 κινητήρες, σε κάτω από ένα τόνο μάζα, κατανεμημένες μάλιστα σε τρεις ομάδες κρούσης. Για τα επόμενα 4 χρόνια, έως το τέλος της δεκαετίας κυριαρχούσε. Τα λόγια του Henry Ford προς τον διευθυντή του, Leo Beeb:

«Καλά θα κάνετε να κερδίσετε. Διαφορετικά...»

είχαν πιάσει τόπο.



Εννιάκοσιες δεκαεπτά ακραίες ιστορίες. (15.01.2011).



Εννιακόσιες δεκαεπτά ακραίες ιστορίες. (15.01.2011).

Έπι τέλους - Πόρσε στο Λέ Μάν!

3 Πόρσε - όχι έργοστασιακές - στις 3 πρώτες θέσεις

Ο έφετεινός μεγάλος αγώνας των 24 ωρών του Λέ Μάν υποσχόταν πολλές συγκινήσεις στις χιλιάδες θεατές του αλλά δεν κράτησε τις υποσχέσεις του. Όλοι περίμεναν μία άδυσωπητη — έως τó τέλος — μονομαχία μεταξύ Πόρσε και Φερράρι αλλά οι πρωταγωνιστοί — δηλαδή οι έπίσημοι πιλότοι των δύο ομάδων — θυγήκαν γρήγορα άπ' τó πρακλήνιο και παραχώρησαν τήν θέσι τους στους κομπάρσους.

Μηχανικές θλάδες, άτυχήματα και, έπι πλέον, μία καταρρακτώδης βροχή πού μετέβαλε τó σιρκουί σέ... πίστα πατινάζ, άποδεκάτισαν κυριολεκτικά τά φαβορί.

Πρώτη «κατέθεσε τά όπλα» ή Φερράρι των Βακκαρέλα—Τζιούντι (άπό μπιέλλα) στί 27' και λίγο άργότερα μία άπιθανή όμαδική καραμπόλα έθεσε «έκτός μάχης» τέσσερις άλλες Φερράρι «512», των Ρεγκατσόνι, Βίσεελ, Πάρκες και Μπιάλι! Ήταν μόλις τó 90' και ή Φερράρι είχε χάσει πέντε άπό τά ένδεκα άυτοκίνητά της ένώ μία άπώλεια είχε και ή Πόρσε, τούς Ροντρίγκεθ — Κιννούνεν πού έγκατέλειψαν άπό θλάθι τού συστήματος ψύξεως.

Σάν νά μήν έφθαναν όλα αύτά, πρίν άκόμη συμπληρωθή ή 3η ώρα άνοιξαν οι κρουνοί τού ούρανού και τά «θηρία» πού έτρεχαν ως τότε μέ 240 χλμ. τήν ώρα άναγκάστηκαν νά μεταβληθοϋν σέ ήσυχα άρνάκια. Ή κούρσα είχε γίνει παρωδία και κάθε φορά πού οι άδηγοί σταματοϋσαν στί πίστ, φώναζαν: «Είναι τρομερό!»

Τό ένα «τέτ - α - κέ» διαδεχόταν τó άλλο και οι Χόμς — Χαίηλγουντ (Πόρσε), Κάλλενες — Λόος (Φερράρι) και Χέτσμαν — Γκρέγκορι ('Άλφα) έκαναν τήν άρχή μίδς άτελείωτης σειράς έγκαταλείψεων.

Έπί κεφαλής ήσαν δύο Πόρσε, τού Τζό Ζίφερτ και τού Βίκ 'Ελφορντ, πού είχαν άποδυθή σέ μία έξοντωτική μετα-έϋ τους μονομαχία διότι ανήκαν σέ διαφορετικές ομάδες. Ή πρώτη είχε πάνω της τά έμβλήματα της «Γκόλφ» και της «Φάϊρστον» ένώ ή δεύτερη της «Σέλλ» και της «Γκουντγάρ». Οι δύο άδηγοί, λοιπόν, είχαν σοβαρούς λόγους — πέρα άπό τó προσωπικό γόητρο — νά θέλουν ό ένας τήν έξόντωσι τού άλλου. Καί όπως συμβαίνει συνήθως σέ τέτοιες περιπτώσεις, «έσπασαν» και οι δύο τ' άυτοκίνητά τους ένώ άπέμεναν 12 άκόμα ώρες.

Άνέλιπιστη εύκαιρία γιά τήν Φερράρι, αλλά ό μοναδικός εκπρόσωπός της, ό Βέλγος Τζάκυ 'ΙΕ, δέν στάθηκε τυχερός. Μέ μπλοκαρισμένους τούς τροχούς, τó άυτοκίνητό του έκανε ένα μεγαλοπρεπές «τέτ - α - κέ» και θυγήκε άπ' τόν δρόμο. Ό 'ΙΕ δέν έπαθε αύτή τή φορά τίποτα αλλά ή «Φερράρι» του έκτύπησε έναν κριτή πού θριασκόταν στί σημείο εκείνο και τόν σκότωσε.

Ή κούρσα είχε χάσει πιά τó ένδιαφέρον της άφού δέν ύπήρχε κανένας

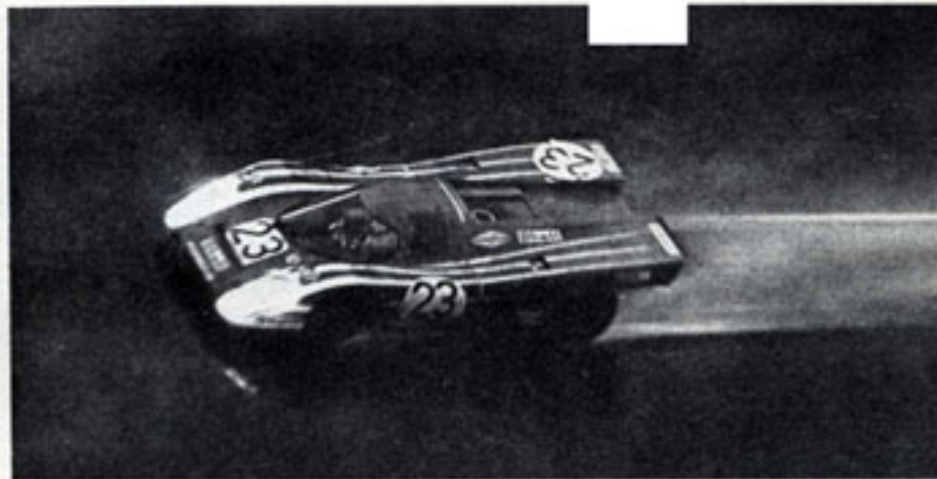
της Φερράρι, ούτε της 'Άλφα, ούτε της Ματρά — Σίμκα!

Όστόσο οι «άνεισημοι» άδηγοί έωσαν αύτή τήν φορά τήν Πόρσε και της έπέτρεψαν — έπί τέλους — νά κερδίσει τις 24 ώρες τού Λέ Μάν και μάλιστα κατά θριαμβευτικό τρόπο, άφού κατέκτησαν τις τρεις πρώτες θέσεις! Έτσι, ό δόκτωρ Φέρρυ Πόρσε γεύθηκε τήν χαρά της νίκης άπό εκεί πού δέν τó περίμενε.

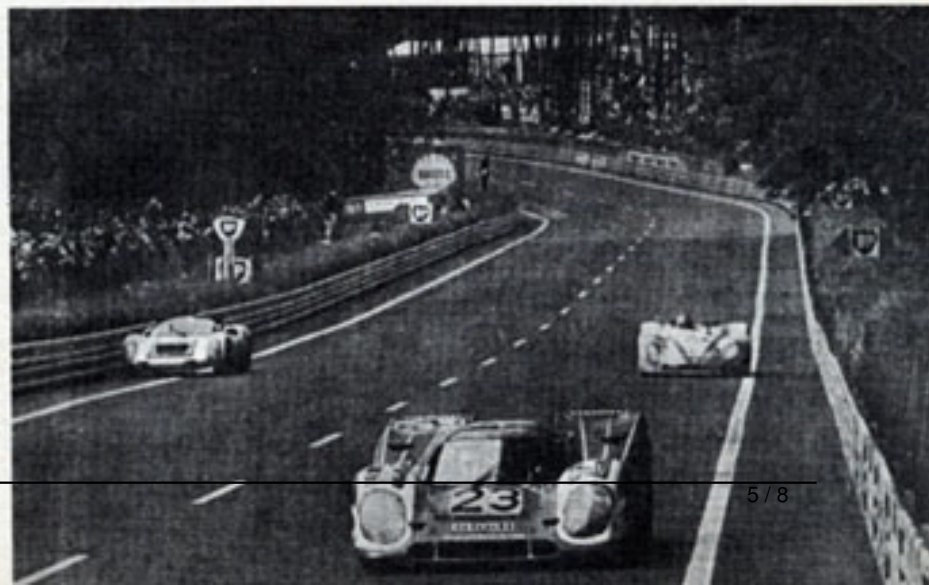
Ή τελική κατάταξι των «διασωθέντων» έχει ως έξης:

1) 'Αγγουνι — Χέρμαν (Πόρσε 917) 4.607,810 χλμ., (μίσση ταχ-τητα 191,992 χλμ.-ώρα), 2) Λαρο — Κάουσεν (Πόρσε 917) 4.549,900 χλμ., 3) Λίνς — Μάρκο (Πόρσε 908) 4.502,780 χλμ., 4) Πόζεϋ Μπάκναμ (Φερράρι 512 «S») 4.206,600 χλμ., 5) Ντι Φίρλαντ — Βάκερ (Φερράρι 512 «S») 4.103,520 χλμ., 6) Μπαλλό — Λενά (Πόρσε 917 «6») 3.834,260 χλμ., 7) Κέιμερ — Κόμπ (Πόρσε 911 S) 3.790,630 χλμ.

Οι Μπαλλό και Λενά κατέκτησαν τó έπαθλο γιά άυτοκίνητα μεγάλου τα-ρισμού. Τόν ταχύτερο γύρο έπραγμα-ποίησε ό Βίκ 'Ελφορντ μέ 3'21'' π. μεταφóζεται σέ 241,235 χλμ. τήν ώρα Φυσικά, αύτό τó έπέτυχε πρίν έσοπά ή βροχή...



ΠΑΝΩ: Μία θαυμάσια εικόνα της Πόρσε των Χέρμαν - 'Αγγουνι πού ταβροχθίζει κυριολεκτικά, τó σιρκουί τού Λέ Μάν πετώντας πρός τήν κη. **ΚΑΤΩ:** Ένα στιγμιότυπο άπό τήν έφετινή κούρσα των 24 ώρών Λέ Μάν. Έπί κεφαλής βρίσκεται ή Πόρσε «917» (No 23) των νι των Χέρμαν - 'Αγγουνι και ακολουθεί ή Πόρσε «908» των Μάρκο - Λ πού κατετάγησαν, τελικά, 3οι.



24

ΩΡΕΣ ΤΟΥ ΜΑΝ

ΟΠΟΙΟΔΗΠΟΤΕ ΚΑΙ ΑΝ ΕΙΝΑΙ τὰ προσωπικά συναισθήματά μας, σχετικά με τὸν ἀγώνα στὸ Λε Μάν, ἀποτελεῖ ἀτράνταχτο γεγονός ὅτι, ἡ κούρσα αὐτὴ εἶναι ἡ πιὸ διαφημιστικὴ κούρσα τοῦ κόσμου καὶ τραβᾷ τὰ μεγαλύτερα πλήθη θεατῶν. Κάθε χρόνο κουρασμένοι καὶ βρώμικοι οἱ θεατὲς φεύγουν ὕστερα ἀπὸ 25 ὥρες συνεχοῦς παρακολούθησής πατώντας πάνω σὲ σωρούς ἀπὸ σκουπιδόχαρτα καὶ ἄλλες μπουκαλλίες, μουρμουρίζοντας: «ποτέ, μὰ ποτέ δὲν θὰ ξανάρθωμε ἐδῶ!» ἀλλὰ σὰν μαγνήτης τὸν ἐπόμενο χρόνο τὸ Λε Μάν, τοὺς ξανατραβᾷ μετὰ ἑλξὶ ἀνεπανάληπτη στὸ σπὸρ τοῦ αὐτοκινήτου.

Ἐφέτος ἀπὸ τὰ 51 αὐτοκίνητα ποὺ ξεκίνησαν, τὰ 25 ἦσαν «Πόρσε», τὰ 11 «Φερράρι» καὶ τὰ 15 διάφορες ἄλλες μάρκες, μεταξὺ τῶν ὁποίων καὶ 3 πανίσχυρα νέα «Μάτσα-Σίμκα».

Ἐφέτος ἐπίσης, γιὰ τὴν ἀσφάλεια τῶν ὁδηγῶν, ἀλλάξε τὸ σύστημα ἐκκινήσεως. Οἱ ὁδηγοὶ ἦσαν μέσα στὰ αὐτοκίνητα, δεμένοι, ἀλλὰ μετὰ τὴν μηχανὴ σβηστής, ὅταν ὁ ἴδιος ὁ Φέρρυ Πόρσε, τιμὴς ἔνεκεν, ἔδιδε τὴν ἐκκίνησι.

Μὲ τὸ πείσιμο τῆς σημαίας, πρῶτες ἐφίγαν οἱ «Πόρσε» τῶν Ἐλφορντ, Σίφφερτ καὶ Ροντρίγκεζ, ποὺ στὴν περίφημη εὐθεία τοῦ Μιλσάν, ἐπίασαν τὴν τρομακτικὴ ταχύτητα τῶν 370 χλμ. τὴν ὥρα, ἐπιτυγχάνοντας μέση ὥριαία ταχύτητα 241 χλμ. στὸν γύρο. Ἀμέσως μετὰ, ἄρχισαν οἱ ζημιὲς τῶν «Φερράρι». Πρῶτα ὁ Βακαρέλλα ἐγκατέλειπε ἀπὸ μηχανικὴ βλάβη καὶ ἀκολούθησε ὁ Μερτσάριο, ποὺ παρέμεινε γιὰ ἄρκετὸ χρόνο ἀκίνητος στὰ πῖτ. Λίγο ἀργότερα, ἡ κακοτυχία τῆς «Φερράρι» παρουσιάστηκε πρωτοφανὴς στὴν κούρσα αὐτή, ὅταν δύο ἀκόμα «Φερράρι» τῶν Πάρκς καὶ Μπονιέ συνεκρούσθησαν ἐλαφρὰ μεταξύ τῶν καὶ ἐγκατέλειψαν ὀριστικά. Τὸ ἴδιο ἀτύχημα τὰ «Ἀλφα Ρομέο», ποὺ μετὰ τὴν τρίτη ὥρα ἔχασαν δύο ἀπὸ τὰ αὐτοκίνητα τους ἀπὸ ἀτυχήματα, μέσα στὴν βροχὴ ἢ ὁποία δὲν σταμάτησε παρὰ μετὰ τὴν τετάρτη ὥρα ἀγῶνος.

Οἱ ὑποχρεωτικὲς ἀλλαγὲς ὁδηγῶν, δημιουργοῦσαν μικρὲς ἀνακατατάξεις, σημαντικώτερη τῶν ὁποίων ἦταν τὸ προσπέρασμα τῆς «Πόρσε» τοῦ Ἐλφορντ, μετὰ ὁδηγὸ τῶρα τὸν Ἀρενς, ἀπὸ τὴν «Πόρσε» τοῦ Σίφφερτ μετὰ νέο ὁδηγὸ τὸν Ρέντμαν. Ἦδη, ἔσπερα ἀπὸ 7 ὥρες, στὸ ἑνα τρίτο περίπου τοῦ ἀγῶνος, ὅλα τὰ «Μάτσα-Σίμκα» εἶχαν ἐγκαταλείψει μετὰ κολλημένα ἐλατήρια πιστονίων ἢ καμένες βαλβίδες.

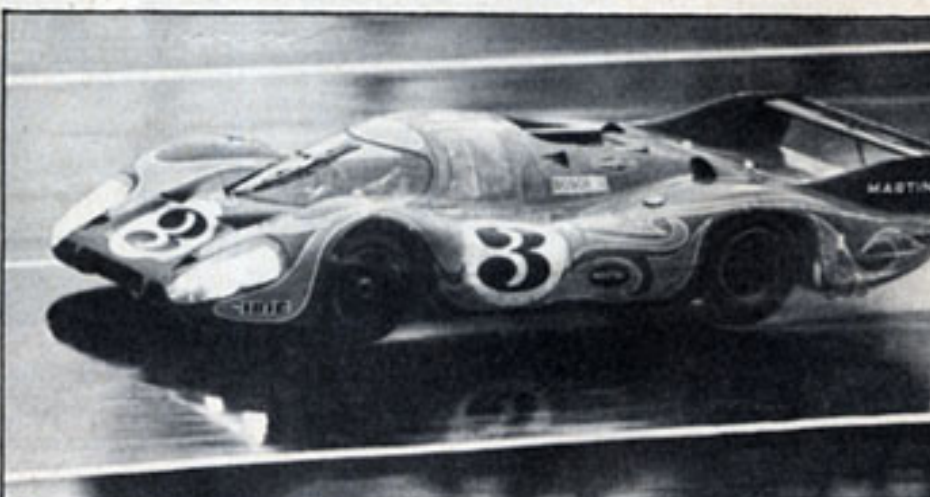
Δύο ὥρες ἀργότερα συνέβη ἕνα δραματικὸ γεγονός. Ἡ «Πόρσε» τοῦ Σίφφερτ ἐπὶ κεφαλῆς, εἶχε πολὺ κοντὰ τὴν «Φερράρι» τοῦ Ἰκξ. Τὰ δύο αὐτοκίνητα πλησίαζαν τὴν στροφή Φόρντ μετὰ μεγάλη ταχύτητα. Ὁ Σίφφερτ, ὅπως εἶχε δικαίωμα, μὴ ποὺ ἦταν λίγο μπροστὰ, ἀκολούθησε τὴν σωστὴ γραμμὴ του, ἀλλὰ ὁ Ἰκξ ποὺ ἀπὸ τὴν ἀρχὴ τῆς κούρσας ἔδειχνε καταφανὴ σημεῖα κοπώσεως, φρενάρησε πολὺ καθυστερημένα καὶ χτύπησε στὸ προστατευτικὸ ἀνάχωμα προκαλώντας ἕνα κομῆ. Τὰ δύο αὐτοκίνητα



Τρία «Πόρσε» ἐπικεφαλῇ: στὴς πρῶτες ὥρες τοῦ ἀγῶνος.



Τὸ παιχνίδι τοῦ Le Mans κατὰ τὴν διάρκεια τῆς νύκτας.



Ἡ «Πόρσε» τῶν Λαρούζ-Κόουζεν, δευτέρη στὴν Γενική.

περίεργη σύμπτωση στὸν ἐπόμενο γύρο, ἡ ἐπὶ κεφαλῆς «Πόρσε» τοῦ Σίφφερτ ἐγκατέλειπε ἀπὸ διαρροὴ λαδιῦ, ἀφήνοντας ἐπὶ κεφαλῆς τὴν «Πόρσε» τῶν Χέρμαν-Ἀγγουντ, οἱ ὁποιοὶ ὁδηγώντας ἄσφωγα, ἀκόμα καὶ στὴ βροχὴ ποὺ ἐπανήλθε ἀργότερα, νίκησαν θριαμβευτικά στὸν μεγάλο ἀγῶνα τῶν 24 ὥρων.

Μὲ τὴν νίκη τῆς αὐτῆς ἡ «Πόρσε», κέρδισε καὶ τὸ Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Κατασκευαστῶν. Ἦταν μὴ νίκη συντριπτικὴ μετὰ τρεῖς «Πόρσε» στὴς τρεῖς πρῶτες θέσεις, σὲ μὴ κούρσα ποὺ τὰ «Πόρσε» ἐκυρίαρχσαν ἀπ' ἀκροῦ εἰς ἄκρον. Δύο «Φερράρι» τερμά-

ἐπισήμως τερματίζονταν. Διότι, ἐννέα αὐτοκίνητα ποὺ «κυκλοφοροῦσαν» στὴν πίστα, κατὰ τὴν λήξιν τοῦ ἀγῶνος θεωρήθηκαν τερματίζοντα, μὴ ἔχοντι λύσει στὴς 24 ὥρες τὸ μίνιμουμ τῆς ἀμείνων ἀποστάσεως.

ΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

1. Πόρσε 917 (Χέρμαν-Ἀγγουντ)
2. Πόρσε 917 (Λαρούζ-Κόουζεν)
3. Πόρσε 908 (Λίνς-Μάρκο)
4. Φερράρι 512 S (Πόρσε-Μποκνόν)
5. Φερράρι 512 S

αναρτήθηκε και στο wmotors.gr