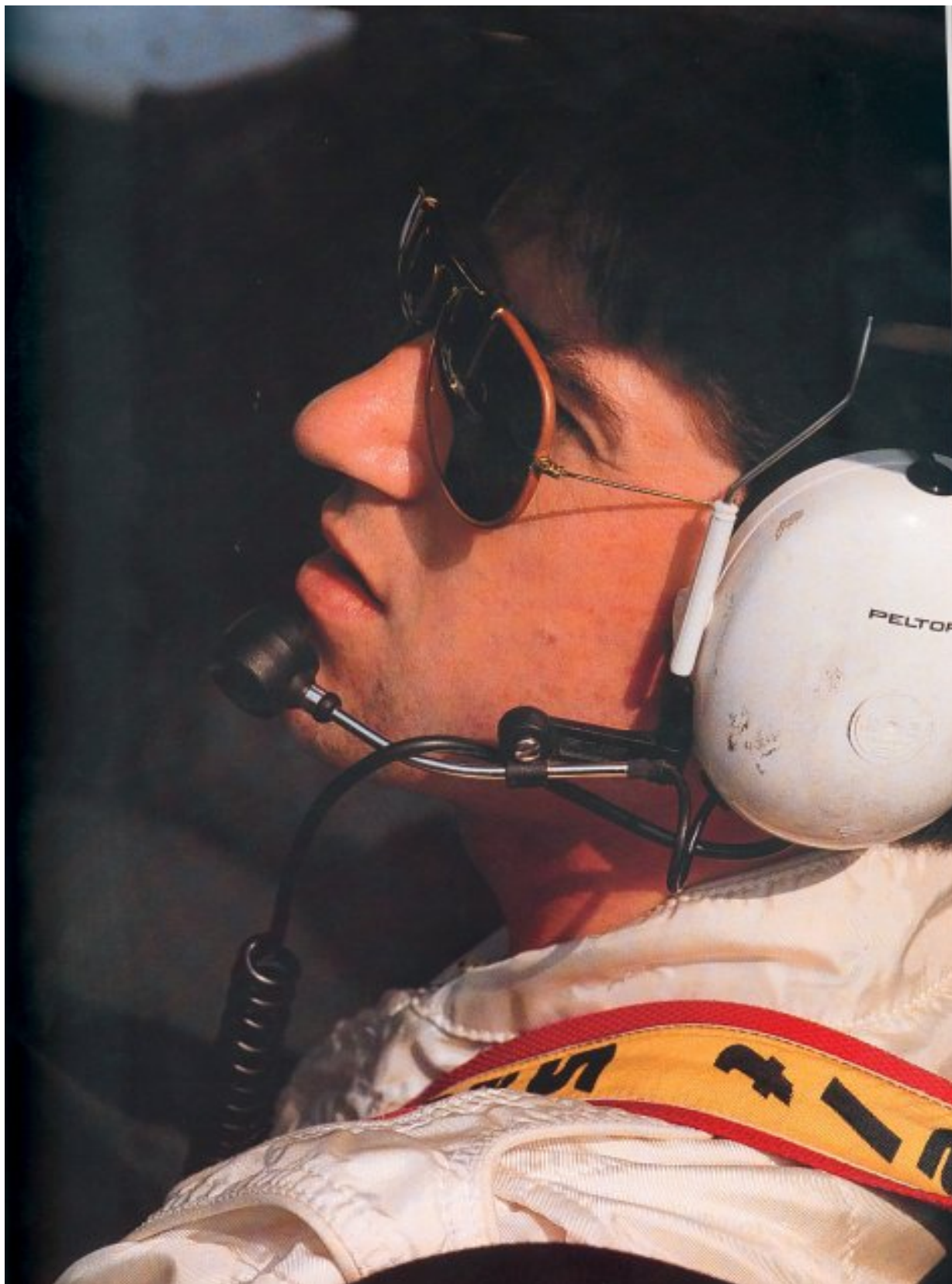




Πέντε μέρες μετά το δυστύχημα στην Κορσική, το περιοδικό «Motor» δημοσιεύει ένα άρθρο του Martin Holmes. Ο αρθρογράφος παραφράζει ένα κινηματογραφικό τίτλο σημειώνοντας: «Επαναστάτης με

αιτία». Δυστυχώς ο «δικός του» επαναστάτης είχε ακόμα χειρότερο τέλος από τον πρωταγωνιστή της ταινίας,

James

Dean

.

Ο Holmes εύστοχα παρατήρησε πως ο Henri Toivonen έσπασε την παράδοση που ήθελε οι νικητές των αγώνων του παγκοσμίου πρωταθλήματος ράλυ να είναι ώριμοι, γεμάτοι εμπειρίες. Ο

Henri ήταν ο νεότερος

νικητής αγώνα, (μέχρι το 2008 όταν ο συμπατριώτης του,

J

.

M

.

Latvala

του αφαίρεσε το άτυπο αυτό ρεκόρ κερδίζοντας στη Σουηδία) του Π.Π.Ρ.. Συνέβη στο μακρινό 1980 όταν στα 24 του, πήρε το

R

.

A

.

C

., ένα παραδοσιακά δύσκολο, «τυφλό» τότε, γεμάτο παγίδες ράλυ. Μετά από 70 (!) ετάπ άφησε πέντε λεπτά πίσω του ένα όνομα σαν τον

Hannu

Mikkola

ο οποίος το είχε κερδίσει την προηγούμενη χρονιά και θα το κέρδιζε τις δύο επόμενες.

Ήταν η στιγμή που το όνομά του έγινε ευρύτερα γνωστό, όχι μόνο διότι κυριάρχησε μέσα στα δάση, αλλά επειδή έδειξε μια άνεση στο να «ξεζουμίζει», να τελειώνει ένα κορυφαίο αυτοκίνητο, μια αυτοπεποίθηση πολύπειρου και το θαυμαστό, αγωνιστικά πληθωρικό και αυθάδικο κοντρόλ της βόρειας σχολής.

Πέντε χρόνια αργότερα δεν είχε χτίσει αυτό που θεωρείτο ως αδιαμφισβήτητο μεγάλο όνομα, αλλά τον συνόδευε μια επική φήμη. Θα μπορούσε να παρομοιαστεί με τον Gilles. Βασιλιάς χωρίς στέμμα. Είχε ταυτόχρονα την τύχη, μα και την ατυχία να πέσει πάνω σε μια ιδιαίτερη εποχή. Μεγάλο πλήθος εκκωφαντικών ονομάτων και οχήματα που έπρεπε να διαθέτεις πληθωρικό ταλέντο, απεριόριστο αγωνιστικό θράσος και βάθος εμπειριών για να τα σπρώξεις στα όριά τους.

Σε πιο αγωνιστικό κόσμο ζούσε ο Henri στα τέλη του '85, αρχές του '86; Ας θυμηθούμε τα γεγονότα. Ήταν 29 χρονών, είχε συμβόλαιο με τη La
ncia
να οδηγήσει την
S
4 και να αντιμετωπίσει ως
team
mates
τους
Alen
,
Biasion
. Απέναντι του θα βρίσκονταν τα
S
1 με
Rohrl
,
Mikkola
, τα 205
T
16
E
2 με
Salonen
,
Kankkunen
, τα
RS
200 με
Blomqvist
. Για να μην κάνουμε λόγο για τα μη ανταγωνιστικά 6
R
4 με
Pont
,
Wilson
και τη
Celica
TCT
με

Waltegaard

. Για να μην λησμονούμε τους

Saby

, M.

Eriksson

, K.

Ericsson

,

Grundel

,

Carlsson

,

Weber

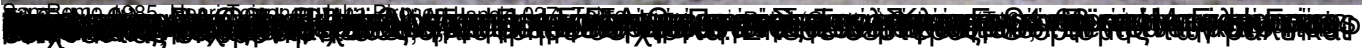
,

Torph

που περίμεναν τις ευκαιρίες τους. Το παγκόσμιο βρισκόταν στην πιο ακραία του μορφή με τα κορυφαία αυτοκίνητα να είχαν ίσως περισσότερους από 500 ίππους, τους οποίους διαχειρίζονταν πρωτόλεια συστήματα μετάδοσης και αντίστοιχα ελαστικά. Δεν ήταν ακριβώς αυτοκίνητα. Ψηλά πρωτότυπα ήταν, που έτρεχαν στα ράλυ. Σωληνωτό σασί, χωροδικτύωμα με ισχυρούς κινητήρες, πλαστικά να καλύπτουν τις επιφάνειες και τα ηλεκτρονικά εκτός εφαρμογών.

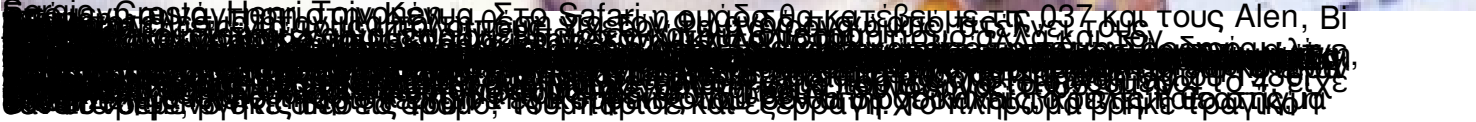


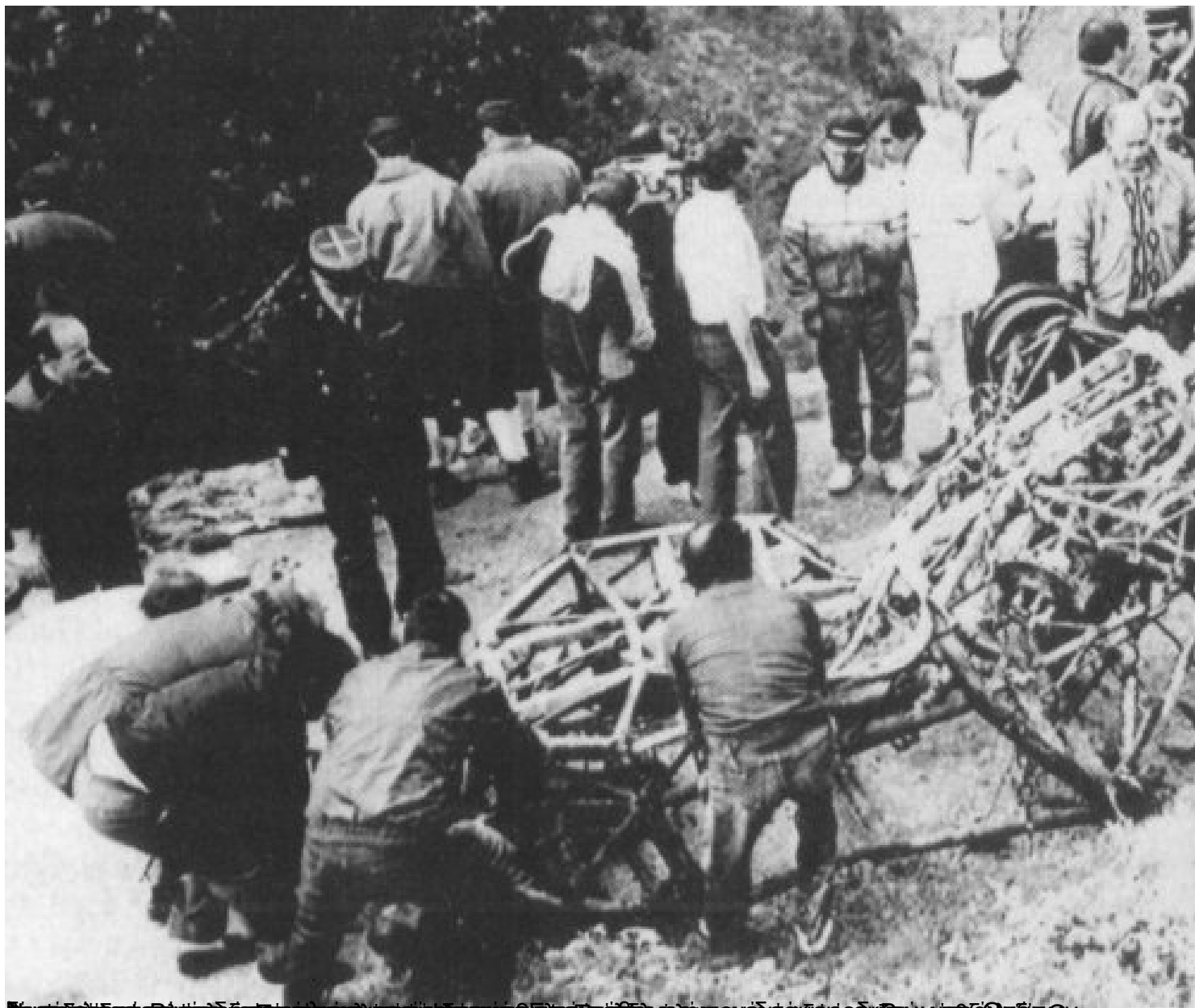
1980-1986: Ο Henri Toivonen, ο οποίος ήταν από τους καλύτερους οδηγούς της εποχής, κέρδισε το 1981 το πρωτάθλημα του κόσμου με την BMW. Το 1982, ο Toivonen κέρδισε το πρωτάθλημα του κόσμου με την BMW. Το 1983, ο Toivonen κέρδισε το πρωτάθλημα του κόσμου με την BMW. Το 1984, ο Toivonen κέρδισε το πρωτάθλημα του κόσμου με την BMW. Το 1985, ο Toivonen κέρδισε το πρωτάθλημα του κόσμου με την BMW. Το 1986, ο Toivonen κέρδισε το πρωτάθλημα του κόσμου με την BMW. Οχι





Το 1984, όταν έβρισκαζόνα στην παραδοσιακή με Monte. Έναν επίλογο εύχετο στο
το 1984, όταν έβρισκαζόνα στην παραδοσιακή με Monte. Έναν επίλογο εύχετο στο
το 1984, όταν έβρισκαζόνα στην παραδοσιακή με Monte. Έναν επίλογο εύχετο στο
το 1984, όταν έβρισκαζόνα στην παραδοσιακή με Monte. Έναν επίλογο εύχετο στο





Κατά την διάρκεια της έρευνας, οι άνδρες της ΟΥΝΑΜΕΚΑ, οι οποίοι είχαν έρθει στην περιοχή για να βοηθήσουν στην αποκατάσταση της τάξης, έβλεπαν με ανησυχία την κατάσταση των πραγμάτων. Οι άνδρες της ΟΥΝΑΜΕΚΑ, οι οποίοι είχαν έρθει στην περιοχή για να βοηθήσουν στην αποκατάσταση της τάξης, έβλεπαν με ανησυχία την κατάσταση των πραγμάτων.



Στα πρώτα χρόνια με το Talbot