



Μέσα σε τέσσερις μέρες, το παγκόσμιο αγωνιστικό γίγνεσθαι έχασε δυο σημαντικές προσωπικότητες. Είχαν και οι δυο γεννηθεί το 1922. Πλήρης ημερών, συνηθίζεται να λέγεται για όσους εγκαταλείπουν τα εγκόσμια σε μεγάλη ηλικία.

Στις 15 Ιουνίου πέθανε ο Jose Froilan Gonzalez, ο Αργεντίνος οδηγός που πέτυχε την πρώτη νίκη της Ferrari σε επίπεδο F1 και στις 19, ο Γερμανός Eugen Böhringer, πρωταθλητής Ευρώπης με την Mercedes το '62.

Ο **Gonzalez** γεννήθηκε στις 5 Οκτωβρίου του 1922 σε προάστιο του Buenos Aires και αφού ασχολήθηκε με τους αγώνες για αρκετά χρόνια στην πατρίδα του, αποφάσισε το 1950 να κάνει το υπερατλαντικό ταξίδι ακολουθώντας τα βήματα του, κατά έντεκα χρόνια πρεσβύτερου, συμπατριώτη του, Juan Manuel Fangio.

Η εμπλοκή του στη F1 με την ιδιωτική Maserati 4CLT/48 δεν ήταν πετυχημένη, αλλά στον δεύτερο μόλις αγώνα του με την Scuderia, στις 14 Ιουλίου, του '51 στην πίστα του Silverstone, γράφει ιστορία καθώς, οδηγώντας μια 375 F1, χαρίζει στο ιταλικό εργοστάσιο την παρθενική του νίκη στη Formula 1. Το τέλος της χρονιάς θα τον βρει στην 3η θέση της βαθμολογίας του πρωταθλήματος, πίσω από τους J. M. Fangio και A. Ascari.



Δεν ήταν τυχαία η προσφώνηση του J. F. Gonzalez ως “el Gabezon” και “ταύρος της Πάμπας”.

Είναι πολύ συγκινητική, η περιγραφή που είχε κάνει για την συνάντησή του με τον Enzo αμέσως μετά το Βρετανικό

G

.

P

. Ας σημειωθεί ότι η

Ferrari

εκείνη την εποχή έκανε τα πρώτα βήματα της στο χώρο, τίποτα δεν προδίκασε την τεράστια επιτυχία που θα είχε στο διηνεκές, τίποτα δεν προμήνυε ότι στο 21ο αιώνα θα ήταν η μοναδική ομάδα που θα παρακολουθούσε ανελλιπώς όλα τα πρωταθλήματα της

F

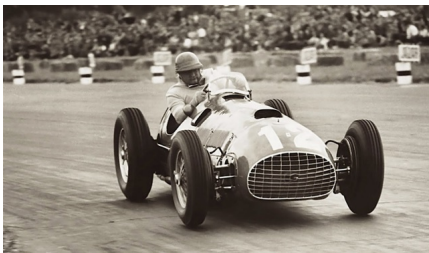
1 και θα απολάμβανε τόσης και τέτοιας εμπορικής επιτυχίας. Όλα ήταν στην αρχή...

«Συνειδητοποίησα τι σήμαινε εκείνη η νίκη την Τετάρτη μετά τον αγώνα, όταν συνάντησα τον Don Enzo στο Maranello. Στο γραφείο του υπήρχε μια τεράστια φωτογραφία από εκείνη τη νίκη ακριβώς πίσω από την καρέκλα του. Μου ζήτησε να την υπογράψω και να του πω κάθε λεπτομέρεια για τον αγώνα και μετά μου έδωσε ένα χρυσό ρολόι. Χρειάστηκε να περάσουν τρεις ημέρες για να καταλάβω πόσο ξεχωριστή ήταν αυτή η νίκη. Η Ferrari είναι η κορυφή στον κόσμο των αγώνων. Για μένα αποτελεί τεράστια τιμή και υπερηφάνεια που κατάφερα να σημειώσω την πρώτη νίκη της Ferrari στην F1 »,

Μετά από δυο χρόνια στην Maserati και έναν τραυματισμό, το 1954 επιστρέφει στη Ferrari και σημειώνει τη δεύτερη και τελευταία νίκη της καριέρας του στην

F

1, πάλι στο βρετανικό GP. Ολοκληρώνει στην 2η θέση του Πρωταθλήματος πάλι πίσω από τον Fangio, έχοντας περάσει για μισό βαθμό τον Mike Hawthorn. Παράλληλα, μαζί με τον Maurice Trintignant θα στεφθεί νικητής στις 24 ώρες του Le Mans.



Τον Ιούλιο του '51, ξεκινά ο μακρύς κατάλογος των νικών της Scuderia Ferrari σε επίπεδο F1. Ο Αργεντινός οδηγός φέρνει το ιταλικό μονοθέσιο στην πρώτη θέση στο Silverstone της Μ. Βρετανίας,

Αυτή ήταν και η τελευταία του χρονιά στην Ευρώπη καθώς σε ηλικία 32 χρόνων επιστρέφει στην Αργεντινή και συνεχίζει εκεί την αγωνιστική του καριέρα. Μέχρι και το 1960 θα κάνει κάποιες σποραδικές εμφανίσεις σε GP της F1 με καλύτερο αποτέλεσμα τη 2η θέση στον αγώνα της πατρίδας το 1955 στο κόκπιτ μιας Ferrari 625.

Συνολικά πήρε μέρος σε 26 Grand Prix της F1, σημειώνοντας 2 νίκες, 7 2ες θέσεις, 6 3ες, 3 pole positions και 6 ταχύτερους γύρους αγώνα. Λόγω σωματικών διαστάσεων, ας θυμηθούμε ότι τότε τα αγωνιστικά αυτοκίνητα απαιτούσαν και σωματική ρώμη, τον αποκαλούσαν “el G abezon

” δηλαδή χοντροκέφαλο, ή “

rampas

bull

”, ο ταύρος της Πάμπας.

Ο Ευγένιος Böhringer, είχε γεννηθεί στις 22 Ιανουαρίου του '22 στην περιοχή Rotenberg της Στουτγάρδης. Ένας γνήσιος Σβάμπος.

Οι γονείς του, τον προόριζαν να αναλάβει την οικογενειακή ξενοδοχειακή επιχείρηση. Έτσι μικρός Ευγένιος σπούδασε σεφ και άρχισε να απασχολείται στο εστιατόριο ξενώ να που διατηρούσε η οικογένειά, πάνω στο στο λόφο Rotenberg. Παράλληλα εκφράζοντας τις οδηγικές ανησυχίες του, άρχισε από τα μέσα της δεκαετίας του '50 να συμμετέχει σε τοπικούς αγώνες.



Σύντομα η Mercedes-Benz αναγνώρισε το ταλέντο του και τον προσέλαβε ως εργοστασιακό οδηγό το '60. Ο μικρός το δέμας Γερμανός θα κάνει μια σημαντική καριέρα, θα κατακτήσει τον τίτλο του καλύτερου Ευρωπαίου οδηγού το '62, επικρατώντας στο ράλι “Ακρόπολις”, στο Πολωνίας και στο Λιέγη-Σόφια-Λιέγη ένα μαραθώνιο 5.500 χλμ. που έθετε τα πληρώματα σε ακραίες δοκιμασίες. Είκοσι χρόνια μετά από αυτήν επιτυχία, εκμυστηρεύτηκε σε συνέντευξή του, ότι σε εκείνους τους μεγάλους διάρκειας αγώνες εξασφάλιζε την καλή φυσική κατάσταση καταναλώνοντας γλυκόζη, γάλα και τεράστιες ποσότητες νερού.

Τρομερή δοκιμασία, το Λιέγη - Σόφια – Λιέγη. Το '63 απ' όπου και η εικόνα, ο E. Bohringer επικράτησε για δεύτερη συνεχή χρονιά με αυτή “Παγόδα”. Αμαρτία βέβαια η ταλαιπωρία αυτού του τετράτροχου κοσμήματος στους χωματόδρομους της Ευρώπης, αλλά η Mercedes έχτιζε από τότε τον μύθο της.

Την επόμενη χρονιά επανέλαβε τις νίκες του τόσο στην Πολωνία όσο και στη Ελλάδα, έτσι τον Μάιο του '63, το περιοδικό «Βολάν», στο εξώφυλλο του 99ου τεύχους του, προβάλλει την επιτυχία της Mercedes, η οποία είναι το πρώτο εργοστάσιο που κερδίζει δυο συνεχόμενες φορές το Διεθνές Ράλι Ακρόπολις.

Το '62, στο Ι' Δ.Ρ.Α. στα 40 του χρόνια, ο Ευγένιος Bohringer με συνοδηγό τον P. Lang είχαν επικρατήσει με Mercedes 220 SE, οριακά μπροστά από το Saab των Σουηδών, E. Carlsson - K. Svenson καθώς συγκέντρωσαν μόλις 22 δευτερόλεπτα λιγότερες ποινές στις απλές διαδρομές. Την επόμενη χρονιά, ο Ευγένιος με μια 300 SE, με συνοδηγό τον P. Knoll θα επαναλάβουν την επιτυχία, εδώ στα Ελληνικά χώματα μπροστά από άλλο ένα ζευγάρι Σουηδών, τους Gunnar Andersson - W. Karlsson. Στο τέλος της χρονιάς ο Gunnar, που οδήγησε μια Volvo 122, θα αφαιρέσει το στέμμα του πρωταθλητή Ευρώπης από τον Γερμανό.



Ο Απόστολος Νικολαΐδης, πρόεδρος της Λέσχης απονέμει τα έπαθλα στους νικητές του ΙΑ' Ακρόπολις (1963) και η απονομή έλαβε χώρα, στο νεότευκτο τότε ξενοδοχείο Μον Παρνές, αντί του λόφου του Φιλοπάππου λόγω κακοκαιρίας.

Τόσο το '64 όσο και το '65, στις τελευταίες «Ακροπολικές» του εμφανίσεις. ο Bohringer με 300

SE

θα εγκαταλείψει αφού κέρδισε ετάπ και αναβάσεις και αφού προηγήθηκε σε σημαντικά τμήματα των δύο αγώνων. Ο μικρόσωμος Γερμανός, θα είναι ο δεύτερος μετά τον W

.

Schock

που κέρδισε με

Mercedes

τον Ελληνικό αγώνα, ο πρώτος που πέτυχε δυο διαδοχικές νίκες και ο τελευταίος Γερμανός που κέρδισε με

Mercedes

ή με οποιοδήποτε άλλο Γερμανικό όχημα στο Δ.Ρ.Α, αν βεβαίως εξαιρεθεί η νίκη του W

.

Rohrl

το '75 με

Opel

Kadett

.

Ο εκλιπών, ήταν τολμηρός, μαχητής πίσω από το τιμόνι και είχε το χάρισμα να ορίζει με τέχνη βαριά, δύσκολα και όχι τόσο κατάλληλα για ράλι αυτοκίνητα.

(φωτό: από το διαδικτυακό αρχείο της Mercedes - Benz)

