

ΜΕΡΤΣΕΝΤΕΣ

ΧΡΥΣΗ ΕΠΟΧΗ

Όταν το 1935 η «Μερτςέντες» αποφάσισε να βγεί έξω από τους αγώνες, το τραγικό δυστύχημα του Λε-Μιάν, ήταν απλώς μία άφορμή. Η αιτία ήταν ότι οι άνθρωποι αυτοί που κατασκεύαζαν τα πιο πετυχημένα και θρυλικά αυτοκίνητα στην ιστορία του σπόρ, έπρεπε να ασχοληθούν με την εξέλιξη και τελειοποίηση της νέας γενιάς των επεμβατικών «Μερτςέντες». Τα πρώτα αποτελέσματα φάνηκαν στις αρχές της περικραμένης δεκαετίας και αν συνεχίζαμε για το τι παρουσίασε και πέτυχε η «Μερτςέντες» μέχρι τις ημέρες μας, θα φαινόταν πολύ σαν διαφημιστικό κείμενο. Και δεν έχουμε καμιά διάθεση να κάνουμε κάτι τέτοιο.

Όμως το «C-111», η «300 SLR, 6, 3» και τέλος, τα νέα αυτοκίνητα και ο νέος κινητήρας που παρουσιάστηκαν πρόσφατα, και για το όποιο θα διαβάσετε άλλο, είναι παιδιά των ζωνών ανθρώπων που παρουσίασαν τις «W-125» ή τις «163» ή τις «196» ή τις «300 SLR», κάτω από την διεύθυνση του μεγάλου Ρούντο Ούλεντσοφ. Οι πτυχές της αγωνιστικής ιστορίας της «Μερτςέντες» είναι πολλές και μεγάλες. Τίποτα, όμως, δεν στέκεται εμπρός στην χρυσή προπολεμική εποχή, όπου, εκτός από τις μηχανές, θέσπιζαν δύο άνθρωποι.

Ο Ρούντολφ Κάρτστσίλα, ένας από τους μετρημένους στα δίκτυα των δύο χειρών μεγάλους ήλων των εποχών, και ο Άλφρεντ Νάυμπάουερ, ο Γερμανός συντηρητής και εγχείρητης ήλων των αγωνιστικών έπιτοχιών του «έστρου» πριν και μετά τον πόλεμο.



ΑΛΦΡΕΝΤ ΝΟΥΜΠΑΟΥΕΡ

Μία από τις πιο ξεχωριστές προσωπικότητες στην ιστορία του Σπόρ του Αύτοκινήτου, ο Νωύμπάουερ, υπήρξε ο «απόλυτος» τήμ - μάντζερ και πρόδρομος όλων των τακτικών και μυστικών της επιστήμης αυτής, που σήμερα είναι μία από τις βασικές προϋποθέσεις επιτυχίας μιας ομάδας. Από το 1926 μέχρι το 1955, υπήρξε ο αδιαφιλονίκητος αρχηγός της ομάδας της «Μερτσέντες», φέρνοντας μία νέα τακτική στην διοίκηση μιας επαγγελματικής ομάδας και, ασφαλώς, έμεινε σαν μία θρυλική προσωπικότητα στον κόσμο των Γκράν - Πρί.

Ένας άποτυχημένος πρώην οδηγός αγώνων, ο Νωύμπάουερ, άφοιωσε στην νέα του τέχνη στα 35 του και έγραψε ιστορία με την φαιρία φιγούρα του, την πάντα προσεγμένη εμφάνιση (κοστούμι και γραβάτα, που αργότερα συμπληρώθηκαν με το θρυλικό μπαστούνι, όταν γέρασε και βάρυνε), τα πολλά χρονόμετρα γύρω από τον λαιμό του και την στεντορεία φωνή του, που έκρυβε μία νοοτροπία «έπιλοχία» στα πίσ, αλλά και μία θαυμασία καλωσύνη.

Γεννήθηκε το 1891 και με τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο έγινε δοκιμαστής στις «Λουστρο - Νταϊμλερ». Αργότερα δόνησε και στους αγώνες γι' αυτή την εταιρία και το 1922

οδηγώντας μία «Σάσα» τερμάτισε 19ος στο Τάργκα Φλόριο.

Το 1923 πήγε στην «Μερτσέντες». Ήταν ο χρόνος που πήγε εκεί και ο Δρ Πόρσε. Το 1924 οδηγώντας μία δίλιτρη, τετρακύλιθρη «Μερτσέντες» τερμάτισε 15ος στον Σικελικό αγώνα. Έκανε μέτριες εμφανίσεις σε μερικές αναβάσεις και, τελικά, δόνησε για λίγο τις δίλιτρες Βκύλινθρες «Μερτσέντες» των Γκράν - Πρί.

Το 1926 παράτησε την μετριότητα σαν οδηγός αγώνων και ανέλαβε νέα αρχηγία της ομάδας. Ήταν η χρονιά που η «Μερτσέντες» ενώθηκε με την «Μπέντζ». Η χρονιά που άρχισε η δόξα, η οποία συνεχίστηκε επί 30, σχεδόν, χρόνια.

Οι τακτικές, τα διάφορα «κόλπα», που θέσπισε και έμειναν στην ιστορία και, τέλος, η τρομερή οργάνωση και πειθαρχία που βασιλεύει στην ομάδα, έπαιξαν σημαντικότερο ρόλο στην προπολεμική και μεταπολεμική κυριαρχία της «Μερτσέντες» στα Γκράν - Πρί. Ήταν μία από τις κεφαλές, πίσω από την σειρά των 34 νικών σε Γκράν Πρί, την χρυσή πενταετία 1934 - 1939. Πίσω από τους θριάμβους των «300 - 5 L R» στο Μάν ή στην Νότιο Αμερική. Και, τέλος, πίσω από το σπουδαιότερο, ίσως, αυτό τοκίνητο Γκράν - Πρί που παρουσιάστηκε ποτέ, το «W-196», που από

την ημέρα της δημιουργίας του μέχρι την ημέρα που η «Μερτσέντες» απεσώθη είχε διαλύσει τους πάντας και τα πάντα.

Ο Νωύμπάουερ απέφασζε για όλα. Για το που και πως θα τρέξη η ομάδα. Για τους οδηγούς που θα χρησιμοποιούσε. Υπήρξε ένα θαύμασιο λαγωνικό, αλλά και η όλη ομάδα του μία έγγυση για τους φθασμένους οδηγούς. Ήταν αυτός που, προπολεμικά, έδωσε την ευκαιρία στον Χέρμαν Λάνγκ να γίνη από μηχανικός οδηγός, που προσκάλεσε τον Ντίκ Σήμαν να οδηγήσει για την ομάδα, μία απόφαση που δημιούργησε αρκετές συζητήσεις και θόρυβο την εποχή εκείνη προ του πολέμου, αφού ο Σήμαν ήταν Άγγλος. Ήταν αυτός που προσήλυτισε μεταπολεμικά οδηγούς σαν τον Φαντζιο, τον Μός, τον Κόλλινς...

Όταν η «Μερτσέντες» απεσώθη από τους αγώνες το 1955, η προσωπικότητα του Νωύμπάουερ δεσποζε ακόμη. Έμεινε μία αυθεντία στα αγωνιστικά θέματα και ανέλαβε την διεύθυνση του θαυμάσιου μουσείου της «Μερτσέντες», στο Ούντερτερκχάιμ, μέχρις ότου απεσώθη σ' ένα έξοχικό σπίτι στο Άλντινγκεν, κοντά στην Στουτγκάρδη.

Κανείς δεν ξεχνάει, όμως, τον 81χρονο δάσκαλο και κάθε χρόνο στα γενέθλιά του η «Μερτσέντες» τον τι-



ΡΟΥΝΤΟΛΦ ΚΑΡΑΤΣΙΟΛΑ

μά ιδιαίτερα μαζί με πολλούς παλιούς και νέους οδηγούς.

Τον ονόμασαν «άθανάτο της «Μερτσέντες» και ασφαλώς ο οδηγός αυτός ήταν ένας από τους μεγάλους που συνέδεσαν το όνομά τους με μία ομάδα μόνο.

Όταν λέμε Νουβολάρι σκεπτόμαστε την «Αλφα - Ρομέο», αν και ο Ίταλδος πήγε νιά λίγο στην «Αουτο - Ουνιόν», όταν λέμε Κλάρκ σκεπτόμαστε την «Λότους», όταν λέμε «Αουτο - Ουνιόν» σκεπτόμαστε τον Ροζεμάγερ. Και όταν λέμε «Μερτσέντες» σκεπτόμαστε τον Καρατσιόλα. Αλήθεια σπανία ράτσα ανθρώπων δεν ήταν μόνο κορυφαίοι οδηγοί, αλλά και «σύμβολα» για τις ομάδες τους και αλληλοσυνδέθηκαν με τις επιτυχίες των αυτοκινήτων τους, έτσι ώστε και σήμερα, όπως και χθές, να θεωρούνται οι μεγαλύτεροι «πρεσβευταί» των αγωνιστικών ιστοριών των εργοστασίων αυτών.

Ο «άθανάτος της «Μερτσέντες» από την αρχή, σχεδόν, της καριέρας του, οδηγούσε για το «άστρο» και ήταν αυτός που με την καθοδήγηση του Νωύμπάουερ, ανέδειχθη σαν ο πιο πετυχημένος οδηγός της χρυσής πενταετίας, αυτός που έγινε το είδωλο ενός όλκληρου έθνους, αυτός που ήταν μοιραίο να διασωθη από την μάχη με τον Ροζεμάγερ, από την μάχη «Μερτσέντες» - «Αουτο - Ουνιόν».

Ήταν η εποχή που ο «πόλεμος» είχε φθάσει στο ζενίθ του και οι δύο οδηγοί, οι δύο ομάδες, πάλευαν με λύσσα για να κερδίσουν την μάχη του γοήτρου. Ήταν η εποχή που η ναζιστική Γερμανία είχε φθάσει το σπορ σε δυσθεώρητα ύψη δημοτικότητας, η εποχή που ένα όλκληρο έθνος, σχεδόν, παρακολουθούσε με κομμένη την ανάσα. Οι περιπέτειες του Καρατσιόλα και του Ροζεμάγερ είχαν γίνει λαϊκά ρομάτζα και υπάρχουν διάφορες «γραφές», που μιλούσαν για βηλώσεις σαν «έννας από τους δυο μας πρέπει να λείψη», Ρούντι (ή Μπέρντ) και διάφορα άλλα.

Όμως το γεγονός είναι ένα: «Οτι οι δύο ομάδες και οι δύο οδηγοί, δύο εκ διαμέτρου διαφορετικοί χαρακτήρες, ήταν αποφασισμένοι να έχουν αυτοί τα πρωτεία, και αυτή η νοοτροπία τους εμπλέξε σε ήλιθες μάχες, με τραγικά αποτελέσματα. Ασφαλώς, ο θάνατος και οι συνθήκες του θανάτου του Ροζεμάγερ, στην προσπάθειά του να πάρη ένα ρεκόρ με αβακίμαστο αυτοκίνητο και με καιρικές συνθήκες αυτοκτονίας, είναι μία απόδειξη για το που οδηγεί η παραλαγία του ένθουσιασμού.

Ο Ροζεμάγερ ήταν ένθουσιώδης. Νεώτερος κατά 9 χρόνια από τον Καρατσιόλα και εκ διαμέτρου αντίθετος χαρακτήρας από τον μεγαλύτερο, απαισιόδοξο και μετρημένο οδηγό της «Μερτσέντες». Ήταν άνθρωπο που είχε πάθει πολλά.

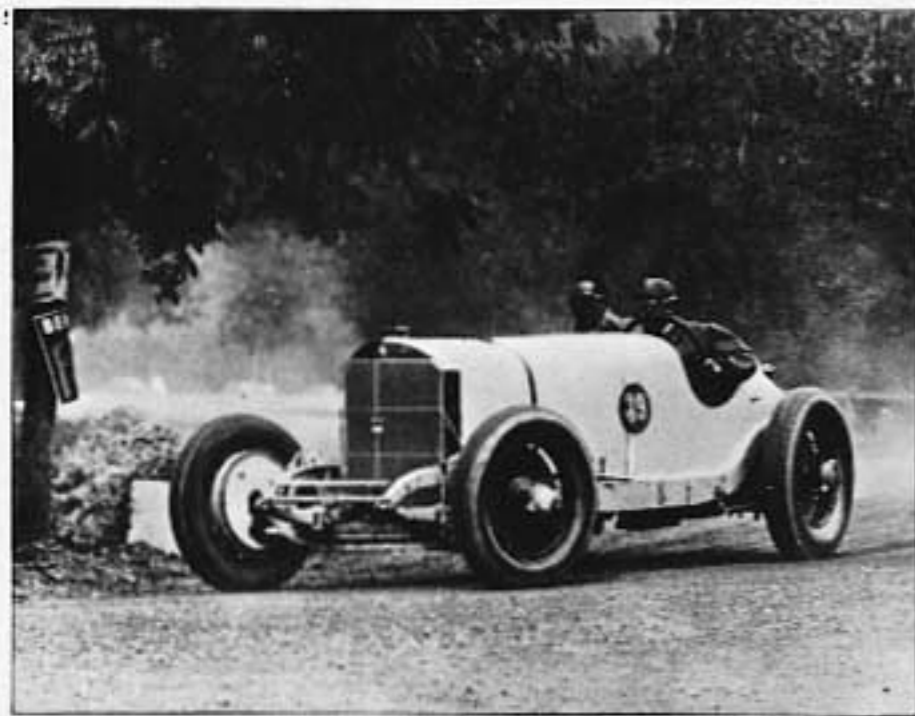
Το 1933, οδηγώντας για μία μικρή περίοδο, μία ιδιωτική «Αλφα - Ρομέο» (ήταν μία εποχή δύο ετών που η «Μερτσέντες» είχε απεσώθη από τους αγώνες) έπαθε ένα τρομερό κάταγμα, θγαίνοντας από τον δρόμο, και έζησε επί ένα σχεδόν χρόνο με το φάσμα της αναπηρίας και της αδυναμίας να ξανατρέξη σε αγώνες. Την ίδια εποχή της δοκιμασίας έχασε την σύζυγό του, που παρεσώθη από μία χιονοστιβάδα, όταν έκανε σκί. Ήταν δυο συμβάντα που τον έλαζαν πολύ σαν άνθρωπο, αλλά όχι σαν οδηγό.

Με την επίμονη προτροπή του Νωύμπάουερ και περισσότερο για να αντιδράση στην οικογενειακή τραγωδία, ξαναγύρισε, ανάπηρος πιά, και συνέχισε μία καριέρα που όλοι και περισσότερο απ' όλους αυτούς, έκτος από τον Νωύμπάουερ, νόμισαν ότι είχε τελειώσει... Μία νέα καριέρα που του έδωσε τις περισσότερες και μεγαλύτερες δάφνες.

Ρούντολφ Καρατσιόλα. Γεννήθηκε το 1901 στο Ρεμάγκεν, στις δεχτες του Ρήνου, και πέθανε το 1959 από καρκίνο στο Κάσσελ. Μέσα σε μία καριέρα 30, σχεδόν ετών, κέρδισε 225 νίκες, ανακηρύχθηκε τρεις φορές πρωταθλητής Εύρώπης (τότε δεν υπήρχε Παγκόσμιο Πρωτάθλημα), επέτυ-

1) Άλφρεντ Νουμπάουερ — Ρούντολφ Καρατσιόλα. Οι δυο μεγάλες μαρφές της χρυσής εποχής της Μερτσέντες.

2) 1928... Στο τιμόνι μίας SSK στον αγώνα του Ζέμμερινγκ που κέρδισε. Ο γενναίος που κάζεται δίπλα είναι ο μηχανικός. Πολλοί από αυτούς τούς «ατραγαυδίστους» ήρωες πλήρωσαν με την ζωή τους ετήν συνοδεία.



Ήχε περίπου 20 απόλυτα ρεκόρ ταχύτητας και αναβάσεως, κέρδισε 28 Γκράν - Πρί, και ανεκμηρύχθη όταν ο άδιαφιλονίκητος «Ρεγκενμπίστερ» δλων των εποχών. Μιά εποχή που δεν υπήρχαν συνθέσεις και διαστάσεις ελαστικών πλάτους 45 πόντων ειδικών για βροχή, και τα αυτοκίνητα έτρεχαν με λάστιχα σαν αυτά που χρησιμοποιείτε έσεις σήμερα, με τη διαφορά ότι είχαν να μεταφέρουν ίπποδυνάμεις 500-600 ίππων. Μιά εποχή που οι οδηγοί πρώτα οδηγούσαν αυτοκίνητα αγώνων και μετά δοούλευαν.

Με τον τίτλο «Ο Καρατσιόλα ήταν ο μεγαλύτερος» που δημοσιεύθηκε λίγο μετά τον θάνατό του, ο «ερέτανος» των Γερμανών δημοσιογράφων Χάνκ - Ούρλιχ Βίλμμαν, ιδρυτής του «Λουτο - Μότες οννι Σλόρτς», αφηροοίσε την ιστορία του Ρούντολφ Καρατσιόλα. Ένα χρονικό και συγχρόνως είναι και ένας φόρος τιμής γι' αυτόν και της εποχής του. Αυτό το άρθρο μαζί με πολλές αθηντικές φωτογραφίες από μας έστειλε το εκπαιδευτικό Γραφείο Τύπου της Μερτσέντες ακολουθεί...

«Ο οδηγός είναι σαν τον κυνηγό, οδηγείται απ' το ένστικτό του περισσότερο και από μια επιθυμία πύ βαθιά από την απλή αείτία... Πάντα αισθανόμουνα αηθία γι' αυτούς που έκαναν αγώνες μόνο για χρήματα... Τό να είσαι οδηγός αγώνων είναι μοιραίο, η δεν είναι, και δεν είσαι».

Ήταν μερικές από τις κουθέντες που έλεγε τακτικά ο Ρούντολφ Καρατσιόλα, ένας άνθρωπος που κυνηγήθηκε από την μοίρα και πάντα την αντιμετώπισε με ένα μεγαλείο που έδειξε πόσο ξεχωριστός ήταν.

Όταν, τό 1923, κέρδισε στο Βερολίνο τον πρώτο του αγώνα και άρχισε να δουλεύει σαν πωλητής της Μερτσέντες, ο στόχος του ήταν ένας και μοναδικός. Νά γίνει οδηγός. Δεν ήταν σπουδαίος πωλητής στο όπκατάστημα της Δρέσδης, αλλά αυτό δεν ένοιαζε πολύ την Μερτσέντες. Έκείνο τον χρόνο με μία νέα 6)40 κέρδισε 11 αγώνες. Ήταν η άρχή μίας αδιάκοπης σειράς νικών που σταμάτησε με τό ξέσπασμα του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Τό 1924 κέρδισε 27 νίκες.

Τό 1925 η Μερτσέντες μπήκε στοίς αγώνες με τό δίλιτρο, τετρακύλινδρο αυτοκίνητο που είχε κερδίσει τό Τάργκα Φλόριο του 1924, κι ένα δίλιτρο μεγάλο αυτοκίνητο, που μέσα σε δύο χρόνια κέρδισε 16 νίκες σε 18 αγώνες.

Τότε ο Καρατσιόλα ήταν γνωστός αλλά όχι διάσημος. Ή συμμετοχή άλλωστε της χώρας του στοίς διεθνείς αγώνες δεν ήταν σοβαρή. Τό 1926 όμως κέρδισε τό Γερμανικό Γκράν - Πρί, κάτω από τρομερή βροχή με ένα δίλιτρο οκτακύλινδρο αυτοκίνητο σχεδιασμένο από τον Πόρσε. Ήταν η άρχή της μεγάλης δόξας. Όμως η πείρα ακόμη ήταν μικρή και οι πανάλαφρες Μπουγκάτι 35, οι Άλ-

φα Ρομέο Ρ2 και οι Ντελάξ δεν έχαναν εύκολα. Η βροχή δεν ήταν μιά τακτική κατάσταση, και ο «Ρεγκενμπίστερ» Καρατσιόλα στο στεγνό δεν μπορούσε να άπειλήση τούς ξένους με τό ασταθέστατο θκύλινδρο αυτοκίνητό του. Περιέργα, τό πιο κατάλληλο αυτοκίνητο για αγώνες ήταν η μεγάλη 6,3 «λιμουζίνα» ένα αυτοκίνητο τουρισμού. Όμως οι δυνατότητες ήταν εκεί και επί επτά σχεδόν χρόνια τα αυτοκίνητα αυτά βελτιώνονταν. Οι 140 ίπποι του 1925, έφθασαν τούς 300 με τις SSKL του 1931.

Όμως τα τέρατα αυτά με τούς θορυβώδεις υπερτροφοδοτές ήταν τρεις φορές πιο βαριά από τις Άλφα ή τις Μπουγκάτι και ζητούσαν μιά τρομερή φυσική δύναμη απ' τούς οδηγούς. Ο Καρατσιόλα δεν ήταν γίγαντας και όμως «έπαιζε» με αυτά τα τέρατα σαν τη γάτα με τό ποντίκι. Ήταν απόλυτος άρχοντας κάθε δύσκαλης καταστάσεως που δημιουργούσαν οι πρωτόγονες αναρτήσεις και τα φρένα σε συνδυασμό με την μεγάλη ισχύ.

Δεν έκανε λάθη. Έκανε τα πάντα να φαίνονται τόσο εύκολα. Δεν οδηγούσε έντυπωσιακά. Τό πρόσωπό του ήταν ήρεμο, και κανένας δεν θά μπορούσε να φαντασθή ότι έκείνη την στιγμή ο άνθρωπος πάλευε με ένα αυτοκίνητο δύο τόννων, αν δεν τον έβλεπε. Οδηγός και αυτοκίνητο ήσαν ένα αναπόσπαστο και συντονισμένο κομμάτι, ένας ίσως μονότονος ρυθμός, άλλ' ένας συνδυασμός που στο τέλος νικούσε.

Από τον Ιούλιο του 1926, που άδηγησε την Μερτσέντες Κ για πρώτη φορά, μέχρι την τελευταία του Σεπτεμβρίου 1931 με την SSKL, κέρδισε 57 φορές με αυτά τα κλασικά αυτοκίνητα. Πολλές από αυτές ήταν διεθνείς, μεγάλες νίκες, θεωρητικά χαμένες στην άρχή του αγώνος.

Όταν, τό 1929, έγινε τό πρώτο Γκράν Πρί, μέσα στοίς δρόμους του Μόντε Κάρλο, ο Καρατσιόλα άπεφάσισε να λάβη μέρος. Ο μηχανικός του πήρε τό αυτοκίνητο... οδικώς (!) από την Στουτγάρδη μέχρι τό Πριγκιπάτο και όταν έβρέθηκε ανάμεσα στοίς μπλέ Μπουγκάτι και τις κόκκινες Άλφα, τράστιο για τα δρομικά του Μονακό, ανάμεσα στοίς πανάλαφρα ειδικά αυτοκίνητα, όλοι γέλασαν. Λίγο άργότερα ο Καρατσιόλα τερμάτισε τρίτος χάνοντας την πρώτη θέση από μιά στάση 4'30" στα πίσ.

Η οικονομική κρίση του 1930 άνάγκασε την Μερτσέντες να άποσυρθή έπίσημα από τούς αγώνες και να διαλύση τό συμβόλαιο με τον Ρούντο. Χάρης όμως στοίς Νουμπάουερ η λύση έβρέθηκε και ο Καρατσιόλα συνέχισε. Τού πούλησαν μιά SSKL και αυτός έδωσε τα μισά χρήματα από αυτά που κέρδισε για να έχη σέρβις και μηχανικούς του έργουστασίου. Σπάνια στην ιστορία του Σπόρ μιά φέρμα κέρδισε τόσα πολλά, προσφέροντας τόσο λίγα! Τό 1931 ο άπιαστος Καρατσιόλα παίρνοντας τό Μύλλε - Μύλλια, τό Πρωτάθλημα Άναβάσεως, και πολλές άλλες νίκες, κέρδισε 180.000 χρυσά μάρκα από τα όποια τα-



3) 1931: Μύλλια. Μιά θριαμβευτική νίκη με νέο ρεκόρ 101 χλμ. την ώρα μ.ά.τ. Τό αυτοκίνητο είναι μιά SSK.

4) Οι τελευταίος οδηγός από τον πρώτο των τριμύλων στον Καρατσιόλα. Ή ταπεινή, ά άργαση και η πειθαρχία που είχε έπιβάλει ο Νουμπάουερ στην όμοδα του ήταν μεγάλες προϋποθέσεις για έπιτυχία. Άρίζει να προσέξη κανείς έπίσης τό γύστημα του οδηγού μιάς καίς ημέρας, τό πρωτόγονο γάντια και τό τράστιο τιμόνι. Κάποιος διάσημος δημοσιογράφος έίπε τούς σημαντικούς οδηγούς Γκράν Ποί μολδαούς... Μήπως είχε δίκιο;

μισιά, θάσει του συμβολαίου, πήγαν στην Μερτσέντες!

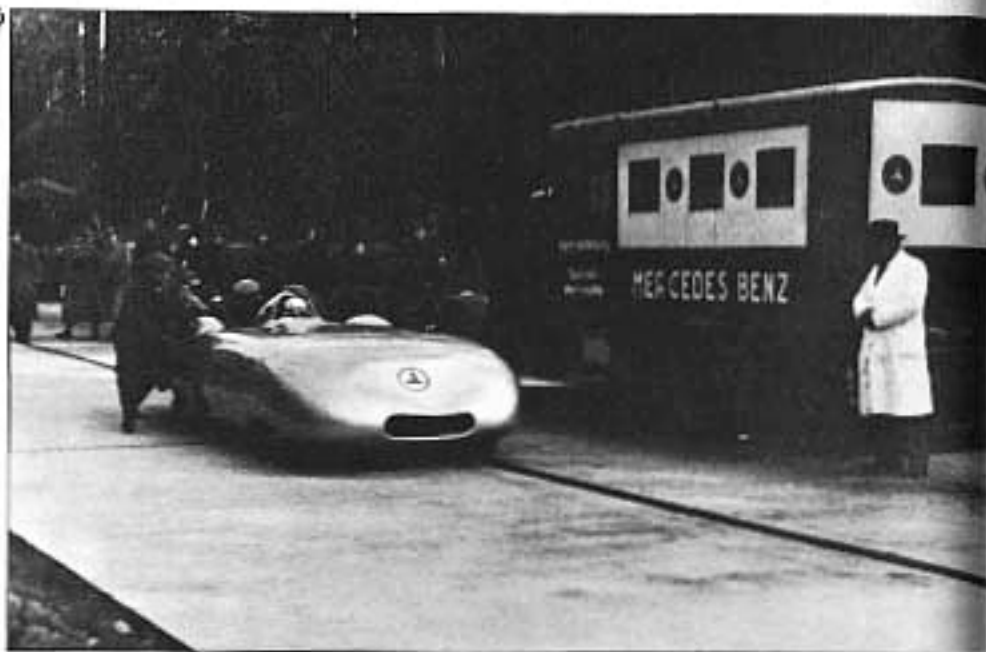
Το 1932 η Μερτσέντες απεσύρθη δριστηκά από τους αγώνες και ο Καρτασιόλα υπέγραψε συμβόλαιο με την "Αλφα Ρομέο. Οι «συνάδελφοί» του δεν είδαν με καλό μάτι την μεταγραφή και ο Νουβολάρι, ο Καμπάρι και ο Μπορζακίни επέμεναν το αυτοκίνητο του Γερμανού να μην είναι κόκκινο αλλά λευκό! Ο Καρτασιόλα δέχθηκε τις Ιταλικές αντιδράσεις ήρεμα. Ο πρώτος του αγώνας ήταν το Μίλλε - Μίλλια. Δυστυχώς, έχοντας την νίκη εξασφαλισμένη, έμεινε 50 χιλιόμετρα πριν πέση ή σημαία, στην Μπρέσια, από σπασμένη βαλβίδα. Η επίδοσή του αυτή έκανε την ομάδα να τον σέβεται περισσότερο. Ήταν όμως στο Γκραν Πρι του Μονακό που έγινε πιά δεκτός στην «φωλιά» των Ιταλών...

Από την αρχή κιόλας η κόκκινη "Αλφα του Νουβολάρι μπήκε εμπρός. Η λευκή του Καρτασιόλα ήταν από πίσω της με μία τρομερή εικόλια καθώς ο Ιταλός προσπαθούσε να ξεφύγει χρησιμοποιώντας ότι κόλπο ήξερε. Το περίεργο ήταν ότι ο Καρτασιόλα δεν τον συναγωνιζόταν. Απλώς ακολούθησε! Χωρίς καμιά ιδιαίτερη προσπάθεια! Πέντε γύρους πριν από το τέρμα, η κόκκινη "Αλφα σταμάτησε για λίγο δεξιά και η λευκή πέρασε εμπρός. Στην απεγνωσμένη του προσπάθεια, ο Νουβολάρι, είχε χρησιμοποιήσει όλη την βενζίνη και έπρεπε να γυρίσει τον διακόπητή της μεζέρας. Όμως ο Ρούντι δεν κέρδισε. Παραμέρισε, ελάττωσε ταχύτητα, και άφησε εμφανέστατα τον Νουβολάρι να κερδίσει. Το πλήθος το γιουχάισε αργότερα, νοιώθοντας την κοροϊβία. Όμως ο ήρεμος Γερμανός έγινε φίλος με τον Νουβολάρι και την ομάδα. Το αυτοκίνητό του έγινε κόκκινο.

Η πρώτη του πραγματική περίοδος Γκραν Πρι ήταν και μία από τις πιο εύτυχιμένες της καριέρας του. Ήταν φθασμένος οδηγός, με ένα πρώτης τάξεως αυτοκίνητο και το κυριώτερο φίλος ανάμεσα σε φίλους. Ο πωσθήποτε η εύνοια ήταν στους Ιταλούς, αλλά αυτό δεν τον εμπόδιζε να κερδίσει τρία Γκραν Πρι, το Πρωτάθλημα Αναβάσεων και πολλές άλλες μικρότερες νίκες.

Τώρα πιά ο Ρούντι ήταν ένας από τους κορυφαίους οδηγούς. Ο ήσυχος αυτός Γερμανός, που σπάνια γελοώσε, σπάνια έπινε, δεν είχε ποτέ «γυναικείες υποθέσεις» και άμείως κατόρθωσε να οδηγήσει τις "Αλφα τόσο γρήγορα όσο και το είδωλο, ο Νουβολάρι, έκανε όλους να τον προσέξουν. Και όμως η ταχύτητά του με τα Ιταλικά αυτοκίνητα ήταν φυσική. Και η ταχύτητά του με τις Μερτσέντες SSK ήταν πιο αντιπροσωπευτική της αξίας του.

Νόμιζα ότι μπορώ να το εξηγήσω — γράφει ο Βίτσελμαν — έχοντας οδηγήσει δύο φορές τέτοιου είδους Μερτσέντες. Ασφαλώς τα αυτοκίνητα είναι πολύ πιο πάνω από τις δυνατότητες ενός κανονικού οδηγού. Αυτά τα θωρηκτά με τα αστεία φρένα, την κακή ευστάθεια, το τεράστιο άργό τιμόνι, σε κάνουν να διερωτά-



7) Λίγο μετά την φωτογραφία Νο 5, το αυτοκίνητο ξεκινάει για ένα παγκόσμιο ρεκόρ (26.10.36). Ο δρόμος είναι η «Αουτομπαν» Φραγκφούρτη — Χαϊντελβέργη που το κάμμα του Χίτλερ έκλεινε όταν μία ομάδα ήθελε να κάνει «απόπειρα». Έδώ ο βέγας Μπίρντε Ροζεμάγιερ έχασε την ζωή του.



5) Οι προσπάθειες για το παγκόσμιο ρεκόρ ταχύτητας υπαγορεύονταν από ήλιβιο σκοπιμότητα εθνικού γοήτρου, αλλά και από μία ναοτραπία υπεροχής στον πόλεμο των δύο εταρειών. Στην ιστορία των "Αυτο-Ούνιαν (τεύχος 4) είχαμε εξηγήσει με αρκετές λεπτομέρειες τι συνέβαινε. Άσχετα όμως με αυτά, οι προσπάθειες ήταν αντιπροσωπευτικές της μεσοδικότητας και της οργανώσεως των ομάδων. Στην σπάνια αυτή φωτογραφία, οι μηχανικοί απράχουν το αυτοκίνητο του Καρτασιόλα κάτω από το βλέμμα του Νιούμπάουερ που στέκεται με την λευκή μπλούζα δίπλα σ' ένα από τα αυτοκίνητα της Μερτσέντες που έχει το διακριτικό «Αγωνιστικό Τμήμα». 6) «Ρεγκουμάστερ!» Ένας τίτλος που εκείνη την εποχή ήταν συνώνυμος του Καρτασιόλα. Ο μεγάλος αυτός οδηγός ήταν κυριολεκτικά άκριατος στον δρόμο.



8) 1937: Γερμανικό Γκραν Πρι. Ουδέποτε οι αγώνες αυτοκινήτων θα δούν τέτοιες μάχες σαν αυτές μεταξύ της Μερτσέντες και της "Αυτο Ούνιαν των χρόνων 1934—39. Το 1937 η Μερτσέντες με τις τρομακτικές W—125 κερδίστηκε έναντι των "Αυτο-Ούνιαν C. Οι Καρτασιόλα και Λάνγκ προηγούνται του Μπίρντ Ροζεμάγιερ, που οδηγούσε το δύσκολο A—O όπως κανείς άλλος.

σαι πως μπορούν να οδηγηθούν συνεχώς γρήγορα και να εκπλήσσουν ακούγοντας ότι μπορούσαν να κερδίσουν τις "Αλφα ή τις Μπουγκάτι σε αναβάσεις! Ο Καρτασιόλα τα κατάφερε με τό παραπάνω!

Πρώτα απ' όλα δεν πίεζε ποτέ το αυτοκίνητο. Όταν οι άλλοι έκαίγαν κινητήρες, δίσκους, φρένα, λάστιχα, αυτός απλώς όδην όδην. Ήρεμα, απλά χωρίς να ταλαιπωρή το αυτοκίνητό του. Σε αγώνες που όλοι άλλαζαν λάστιχα αυτός χρησιμοποιούσε ένα σέτ. Το στέλ της οδηγείας ήταν απλώς μία επέκταση του χαρακτήρα του.

Τά τόσο εύτυχιμένα χρόνια έφεραν την καταστροφή το 1933. Η μοίρα ασφαλώς του φύλαξε ότι χειρότερο είχε.

Τον χρόνο εκείνο η "Αλφα Ρομέο και η Μπουγκάτι απεσύρθησαν από τους αγώνες. Ο Ρούντι, μαζί με τον Λουίς Σιρόν, αγόρασαν δύο «ιδιωτικές» "Αλφα, δημιουργώντας την «Σκουτερία C.C.». Ο πρώτος αγώνας θα ήταν το Γκραν Πρι του Μονακό. Στους τελευταίους δοκιμαστικούς γύρους ένας τροχός του αυτοκινήτου του Ρούντι μπλοκάρισε και το αυτοκίνητο χτύπησε δυνατά σε έναν τοίχο. Το πόδι του Καρτασιόλα είχε κυριολεκτικά τσακιστεί. Οι γιατροί είπαν ότι είναι αδύνατον να ξανατρέξει, αν ποτέ γινόταν καλά. Επί επτά μήνες ήταν στον γύφο. Το ένα του πόδι έμεινε πάντα πόντους πιο κοντό και με ένα αδέσβαιο μέλλον μπροστά του. Με την βοήθεια της Σαρλότ Καρτασιόλα (που όλοι ήξεραν σαν Τσάρλυ) προσπαθούσε να το πατάει ιωιωθοντας τρομερούς πόνους, μόνο και μόνο για να γίνει γρηγορότερα καλά.

Όμως το δεύτερο κτύπημα δεν άργησε να έλθει.

Οι Καρτασιόλα πήγαιναν τακτικά στην Έλβετία όπου ο Ρούντι μπορούσε να ξεασκήσει και να φροντίσει την υγεία του. Ήταν μία μέρα του Φεβρουαρίου που η Τσάρλυ, με την προτροπή του συζύγου της, πήρε την απόφαση να φύγει για λίγο και να ξεσκάνει κάνοντας σκι. Το απόγευμα, ο Ρούντι ξεκίνησε σιγά - σιγά με τα μπαστούνια του, ηγαίνοντας να την πάρει. Όταν έφθασε, έμαθε ότι η Τσάρλυ είχε ταφή κάτω από μία τεράστια χιονοστιβάδα.

Η κατάσταση ήταν απελπιστική. Η μόνη του βοήθεια και έλπιδα σε εκείνες τις δύσκολες στιγμές δεν υπήρχε πιά. Και όμως σε αυτή την τραγική στιγμή ο Καρτασιόλα ανέδρασε μόνος του. Κανένας δεν έμαθε ποτέ, πως... Δεν δεχόταν πολλούς κοντά του. Υπήρχαν όμως τρεις άνθρωποι που του παραστάθηκαν. Ο Νιούμπάουερ, ο Σιρόν και περισσότερο από όλους, μία θαυμασία κοπέλα, η "Αλντ «Μπέιμπι» Χόφμαν, που πιο παλιά είχε μία δική της ομάδα από Μπουγκάτι, και ήταν από τότε, ένα αναπόσπαστο και αγαπητό μέλος «της παρέας των Γκραν Πρι». Πριν από το Γκραν Πρι του Μονακό το 1934, ο Σιρόν τον έπεισε να κάνει ένα γύρο «τιμής» πριν από τον αγώνα. Ήταν η πρώτη φορά μετά από 12 άκριδώς μήνες που θα ξαναοδηγούσε.

ΡΟΥΝΤΟΛΦ ΚΑΡΑΤΣΙΟΛΑ

• Κανένας από τους θεατές δεν μπόρεσε να φαντασθή τι σήμαιναν αυτά τα τρία χιλιόμετρα για αυτό τον ήθικά και σωματικά τσακισμένο άνθρωπο.

Εάν υπήρχε κάτι που θα μπορούσε ποτέ να τον ξαναστείλει πίσω, αυτό ήταν η πρόκληση που ζητούσε ο Ντιούμπάουερ ήλθε. Ήταν η νέα Μερτσέντες για την φόρμουλα των 750 κιλών, που σημαίνει και την είσοδο ξανά της ομάδας στους αγώνες.

Όμως το 1934 δεν ήταν για τη Μερτσέντες. Τα αυτοκίνητα δεν ήταν έτοιμα και ίσως αυτό ήταν μια ανακούφιση για τον Καρτσιόλα, γιατί και αυτός δεν ήταν έτοιμος. Και όμως. Κατόρθωσε να διακριθί σε αρκετούς αγώνες. Κέρδισε και το Ιταλικό Γκράν Πρι. Ένα χρόνο προσπαθούσε. Προσπαθούσε να κρύψη τον πόνο, να ανακουφισθί το πόδι του, να δείξη ελπιόσιμους, να μην κουρασθή. Υπέφερε από την συνεχή προσπάθεια να δείξη δυνατός. Κανένας δεν το ήξερε αυτό εκτός από τη «Μπέμπου» Χάφμαν που ήταν πιά συνεχώς μαζί του. Τον Ιούνιο του 1937 τον παντρεύτηκε.

Έν τώ μεταξύ, ο Ρούντου υπέφερε ακόμη από το πόδι του. Ο πόνος ήταν μία διαρκής κατάσταση. Το 1935 ξεκίνησε καλύτερα, το αυτοκίνητο ήταν καλύτερο και ο Καρτσιόλα κέρδισε επτά Γκράν Πρι και πήρε τον τίτλο του πρωταθλητού Εύρωπης, αφού τότε δεν υπήρχε παγκόσμιος τίτλος.

Το 1936 κέρδισε μόνο στο Μονακό και στην Τυνησία. Ήταν η εποχή του Μπέρντ Ροζεμάγιερ και της Άουτο-Ουίνιόν. Επίσης πέτυχε αρκετά ρεκόρ ταχύτητας. Το 1937 κέρδισε πέντε Γκράν Πρι και ήλθε δεύτερος τρεις φορές, κερδίζοντας πάλι τον τίτλο του πρωταθλητού. Το 1938 ήταν πρωταθλητής για τρίτη φορά, ενώ το 1939 κέρδισε το Γερμανικό Γκράν Πρι για έκτη φορά. Οι εφημερίδες τον έλεγαν «ο αιώνας τσάμπιον».

Πώς κέρδισε ο Καρτσιόλα; Όπως ακριβώς και πριν. Σπάνια έφευγε από τον δρόμο, σπάνια έδειχνε ότι προσπαθούσε. Οι κινητήρες του πάντα δοούλευαν ήσυχα και πάντα είχε μία αλλαγή λιγότερη στα λάστιχα από τους άλλους. Δεν μπορούσε να νικηθί με τίποτε όταν έβρεχε. Πολλοί είπαν ότι δεν ήταν γρήγορος, γιατί δεν φαινόταν γρήγορος. Πάσο λάθος έκαναν... Ο Καρτσιόλα δεν δέχτηκε τα ρεκόρ γύρων για να «σπάσει την πλάκα του», εάν όμως έπρεπε να τὰ διαλύσει για να κερδίσει, τότε

«... βιέ λυε! Δεν είχε το άγριο στυλ του φόν Μπράουχιτς, δεν είχε το θάρρος του Ροζεμάγιερ, ίσως δεν είχε την σταθερή απόδοση του Λάνγκ. Όταν όμως έπρεπε, ήταν όλα μαζί και έβγαίνε και τους κέρδιζε. Πάντα έλεγχε το αυτοκίνητό του με την ίδια ψυχραιμία και μεθοδικότητα που έλεγχε τις καταστάσεις σ' έναν αγώνα. Για να είμαστε πιο ακριβείς, τέτοιες καταστάσεις πολύ σπάνια συνέβαιναν στον Καρτσιόλα. Μια ή σ' ο χί α γύρω του, σ' έ δ, τ ι έ κ α ν ε ήταν το σημείο της υπεροχής του.

Η «Μπέμπου» που ζούσε πιά μαζί του στο Λουγκάνο της Ελλάδας, είπε αργότερα για το δράμα του μετά από τους αγώνες... Μετά το τέλος συνήθιζε να του δένη τα χέρια που ήταν κομμένα, πολλές φορές, μέχρι το κόκκαλο από το τεράστιο τιμόνι και τον λειψί της τεράστιας Μερτσέντες (Σ.Σ. Τότε, τα Γκράν Πρι είχαν μήκος 300-400 χλμ. και οι οδηγοί οδηγούσαν με μπλουζάκια και ένα απλό ζευγάρι γάντια που έλειωνε στην πρώτη μισή ώρα... Άλλες εποχές!). Η διαδικασία αυτή επαναλαμβανόταν οχθόν κάθε 15 μέρες.

Όταν κατέβαινε από το αυτοκίνητό του, αγκάλιαζε την γυναίκα του και περπατούσε μαζί της. Όλοι νόμιζαν ότι ήταν μια συνηθισμένη χειρονομία αγάπης. Η εικόνα ήταν η ίδια κάθε φορά, και ο κόσμος ήξερε ότι πάντα μετά τον αγώνα, ο Ρούντου και η Άλις θα έφευγαν αγκαλιασμένοι. Όμως δεν ήξεραν την αλήθεια. Η αλήθεια ήταν ότι δεν μπορούσε να πατήση το πόδι του μετά την τρομερή προσπάθεια και κάποιος έπρεπε να τον βαστάη. Έπαιζαν μία κωμωδία για όλο τον κόσμο.

Η Άλις έγραφε αργότερα «Τραγωδία και κωμωδία υπάρχουν και τα δύο στους αγώνες. Πρέπει να μάθεις να ζής και με τα δύο και σαν γυναίκα του Ρούντου Καρτσιόλα έκανα ακριβώς αυτό».

Τόν πόλεμο τον πέρασαν στην Ελλάδα στην Ελλάδα τους στο Λουγκάνο, ήσυχα, μέχρι το 1946, όπου ήλθε η νέα τραγωδία. Ο Ρούντου ήταν προσκεκλημένος στην Ίνδιανάπολη για να οδηγήση ένα από τα θύρα Σπέσιαλ για τα 500 μίλια. Σε μία από τις δοκιμές χτυπήθηκε στο κεφάλι από κάτω που ποτέ δεν εξακριβώθηκε (ίσως πέτρα, ίσως πουλί) και χτύπησε σ' έναν τοίχο. Επί δεκά μερες ήταν σ' άφασια και μετά είχε σπασμούς. Έκανε οχθόν ΕΣΗ χρόνια να γινή έντελώς καλά. Στα 51 του χρό-

νια, το 1952, ξανακάθισε πίσω απ' το τιμόνι αγωνιστικού αυτοκινήτου, μία 300 SL. Ήλθε μόλις τέταρτος αλλά τι σημαίνει αυτή φαίνεται καθαρά από αυτά που έγραψε η Άλις: «Για μένα ήταν ο καλύτερός του αγώνας, η μεγαλύτερή του νίκη, ένας θρίαμβος προσωπικός του στην αγωνία και τις αμφιβολίες που τόσα χρόνια τον βασάνιζαν».

Δύο εβδομάδες αργότερα οδήγησε πάλι μία SL στην Βέρνη. Στον 13ο γύρο για μία ακόμη φορά μπλόκάρισε ένας τροχός και το αυτοκίνητο έπασε σ' ένα δένδρο. Τώρα πιά το άριστερό του πόδι είχε πραγματικά διαλυθί. Για δέκα μήνες ήταν στον γύφο, ακίνητος και επί δύο χρόνια περπατούσε με πατερίτσες. Ήταν το τέλος μιας μεγάλης καριέρας. Το 1959 πέθανε από καρκίνο στο σκεύα. Τόσον καιρό η Άλις Καρτσιόλα ήταν κοντά του, τον φρόντιζε, του παραστάθηκε και όταν πέθανε είπε αρκετά πράγματα που μόνο αυτή τὰ ήξερε. Σήμερα η Άλις είναι μία ακόμη ζωντανή απόδειξη της προπολεμικής μεγάλης εποχής και η Μερτσέντες, αλλά και ο αγωνιστικός κόσμος την τιμάει όπως θα τιμούσε τον Ρούντου Καρτσιόλα.

Το «μεγάλο» τους μυστικό ήταν η καταγωγή του Ρούντου. Ο μεγάλος, ψυχικά, αυτός άνθρωπος, ο φανατικός αντιναζί, ο άνθρωπος που σαν είδωλο όλης της Γερμανίας δεν δίστασε να καταφερθί ανοιχτά έναντιον του Χίτλερ, ήταν ο Δούξ του Ροκαραινόλα. Η καταγωγή του ήταν από την οικογένεια του Δουκός Καρτσιόλα, που εγκατεστάθηκε στην Γερμανία κατά την διάρκεια του Τριακονταετούς πολέμου, και πήρε τον τίτλο του Δουκός του Ροκαραινόλα από τον βασιλιά της Ισπανίας. Κανένας εκτός από τους δύο δεν το ήξερε.

«Παρ' όλες τις αντιζηλιότητες, η ζωή μου ήταν όμορφη» έγραψε. «Τα μαύρα σύννεφα φύγουν με τον καιρό και μένουν μόνον οι όμορφες αναμνήσεις».

Ο γέρο - Ντιούμπάουερ, που ήταν κοντά του πάντα, έγραψε: «Συνεδούζε άνοχη, άφροσύνη, ικανότητα ταχύτητα και έξυπνάδα όπως κανείς άλλος. Ποτέ μου δεν συνήτησα άνθρωπο και οδηγό που να αντίδρασε σ' τραυματισμούς σαν τον Καρτσιόλα. Απ' όλους τους μεγάλους οδηγούς που συνήτησα, τον Νουβολάρι, τον Ροζεμάγιερ, τον Μόσ, τον Φάντζιο, ο Καρτσιόλα ήταν ο μεγαλύτερος...».

47