

Ο Ούλενδουτ δεν θα μείνει στην ιστορία όπως έμεινε ένας Πόρσε ή ένας Μπιαγκάτι. Γιατί δεν ήταν μόνος του. Και όμως, όσοι παρακολούθησαν το έργο του λένε ότι υπήρξε ένας μεγάλος δημιουργός. Δεν είναι υπερβολή ότι ο Ρούντολφ Ούλενδουτ υπήρξε ο σημαντικότερος άνθρωπος που πέρασε από την Μερτσέντες. Και αυτό είναι κάτι!

Την 1η Οκτωβρίου, στην συγκέντρωση Τύπου της Μερτσέντες, άνηγγελλε επίσημα ότι ο Ρούντολφ άπεσάρβε όριστικά. Παρά τα 85 του, ήταν μία πρόωγη άποχώρηση ενός ανθρώπου που σκέπτεται, οδηγεί σαν 30ντάρης και φαίνεται σαν 50ντάρης. Οι θράλοι των ίκονοτήτων και των οδηγικών κατορθωμάτων του Ούλενδουτ είναι κοντά μας εδώ και πολλά χρόνια. Και νομίζουμε ότι είναι καιρός να σ'ας παρουσιάσουμε αυτόν τον άγνωστο στρατιώτη λοιπόν από τους άγνωστους φίλους του.

Ο Ρούντολφ Ούλενδουτ πήγε στην Μερτσέντες το 1931, σε ηλικία περίπου 25 ετών. Μόλις είχε τελειώσει τις άνωτάτες σπουδές του και θρέθηκε από Ουντερτερκχάλμ, μία άποχή που πολλοί ήθελαν να ξεχάσουν; αλλά που η Μερτσέντες δεν είχε ιδιαίτερους λόγους να ξεχάσει. Γιατί εκεί συνδύαζαν πολλά και καλά πράγματα. Η συνεργασία του Δάκτορα Πόρσε τα πραγματοποιήματα χρόνια είχε φέρει την δημιουργία ενός κλασικού και πολύ έμπορικού αυτοκινήτου κάτω από την άνομοσία «σειρά Ές». Ο καλός Δάκτωρ είχε φύγει και τη θέση του τεχνικού Διευθυντού είχε πάρει ο Δάκτωρ Χάινς Νίμπελ, ένας σπουδαίος στις αναστήσεις. Ο Νίμπελ, γρήγορα έδωσε έμφαση στη δημιουργία μικρότερων, πιο ελαφρών αυτοκινήτων. Άλλα ή φαντασία όλων πετούσε άλλοθι. Μία νέα Φόρμουλα Γκράν Πρι είχε αναγγελθεί για το 1934 και οι έγκεφαλοι της «Ντάιμλερ - Μπέντε» είχαν άποφασίσει όριστικά ότι η Μερτσέντες θα λάβαινε μέρος επίσημα, κάτι που είχε γίνει για τελευταία φορά το 1925. Όλοι ήταν σκεπασμένοι με την ιδέα, και περισσότερο από αυτούς ο νεοσός αυτός μηχανικός, ο Ρούντολφ Ούλενδουτ. Ήταν ένα από τα μέλη του νέου «Αγωνιστικού

Τμήματος». Κάτω από τη Διεύθυνση του Χάινς Νίμπελ το πρώτο παράδειγμα της Φόρμουλα των 750 κιλών το W25 (W για Βάγκεν ή Βέρκνοούμπερ), άρχισε να εξελίσσεται. Ο 8-κύλινδρος, με δύο έκκεντροσφύρους επί κεφαλής, των 3.36 λίτρων (άργότερα 4) έδινε στο αυτοκίνητο ταχύτητες που μέχρι τότε ήταν άγνωστες στο Γκράν Πρι. Η ειδικότητα του Νίμπελ στις αναστήσεις, έξ άλλου, έκανε τα αυτοκίνητα να στρίβουν! Το πρώτο W25, βαμμένο με το έθνικό γερμανικό λευκό, πρωταπορουσιάσθηκαν στους «Άιφελρέννεν» του Ιουνίου 1934, και τα προβλήματα είχαν άρχισει πριν από τον άγώνα. Αιτία, το άπαιρο λευκό χρώμα! Η πρώτη έντυπωση μετρούσε και το χρώμα υπήρχε σε «παχιά στρώση» για να καλύψει τις άτέλειες της άλουμινένιας καρρασαρί. Τα αυτοκίνητα ήταν πραγματικά όμορφα, αλλά ήταν μερικά κιλά πιο βαριά από το όριο, όταν ζυγιάθηκαν πριν από τις δοκιμές! Πανικός και η άπόφαση δεν άργησε να παρθεί. Λίγο άργότερα, όλοι είχαν πάρει «Εύστρες» και γυαλόχαρτα και είχαν έπιταθεί στο όμορφο λευκό χρώμα, που είχε στοιχίσει το κόσμου τα χρήματα. Λίγο άργότερα, το χρώμα είχε φύγει και τα αυτοκίνητα είχαν το φυσικό άσημι χρώμα του άλουμινίου, και ήταν και νόμιμα! Από τότε δεν ξεναθάφτηκαν. Το χρώμα της Γερμανίας έγινε το άσημι και από τότε το παρασούκλι των Μερτσέντες ήταν «Ζιλμπερ Φάιλ» (Άσημνια Βέλη).

Τα W25 ήταν άσοφώς μία πολύ καλή άρχή και στην πρωταρχική μορφή, αλλά και τις μετέπειτα εξελίξεις τους «υπηρετήσαν» άρκετά πιστά την άμάδα αν και όχι πάντα νικηφόρα. Οι «θανασμοί αντίπαλοι» στην άλλη άμάδα, ο Δρ. Πόρσε, το Π-Βάγκεν της Άουτο Ουνιόν και ο Μπέρντ Ραζεμάγιερ, δεν έπαζαν. Έτσι, μετά την κατά κράτος ήττα του 1936 από τον Τύπο C, της A-D, η άμάδα άρχισε να θρίσκει έλαττώματα στο W25.

Όπως έδησαν είχαν περάσει και τρία χρόνια στις έπαλξεις. Ήταν λογικό να άναζητηθεί ο αντίκαταστάτης. Τα έναντιον του W25 άποροούσαν περισσότερο την άνάστηση, που ήταν πολύ σκληρή, μάλλον πρωτόγονη σε σύλληψη και με τις διαρκείς

εξελίξεις του κινητήρα είχε άρχισει να τα θρίσκει ακαούρα στη «διαπραγματεύση» με τις μεγαλύτερες ιπποδυναμίες (όταν την σχεδίασε ο Νίμπελ ήταν καλή!).

Ο Δρ. Νίμπελ είχε πεθάνει πολύ νωρίς, στα τέλη του 1934, για να προφθάσει να δει «τα παιδιά» του σταύς θρίσμβους, αλλά από την άμάδα δεν έλειπαν άνθρωποι. Αντικαταστάτης του Νίμπελ ήταν ο Όμπερινγκ Μάξ Βάγκεν, που ήταν το δεξί του χέρι μέχρι την ήμερα του θανάτου του. Η άμάδα είχε μεγαλώσει, οι αγωνιστικές εθύνες ήταν τεράστιες και ο Βάγκεν δεν μπορούσε παρά να έπιταυή... Ήθελε έναν άνθρωπο με νέες ιδέες, θεωρητική κατάρτιση, και προ πάντων άρεξη. Ήθελε ένα νέο αυτοκίνητο και λίγο τον ενδιαφέρτε η παλιά φρουρά. Η άπόφασή του, ήταν έντυπωσική, από πολλούς χαρακτηρίσθηκε «παρόλογη», αλλά εκ των ύστερων άπεδείχθη σαν σοφή. Σε ηλικία μόλις 30 ετών, ένας μηχανολόγος με προήπειρία και πείρα μόλις 5 ετών στο αυτοκίνητο, ο Ρούντολφ Ούλενδουτ, όρισθηκε έπικεφαλής του «Πειραματικού Τμήματος Άγωνιστικών Αυτοκινήτων» της Μερτσέντες.

Έπικεφαλής 400 διαλεκτών ανθρώπων της δουλειάς, υπεύθυνος για ένα προλλογοι-ομό έκαταμμυρίων μάρκων και, το κυριώτερο, μέτοχος στην τύχη της αγωνιστικής φήμης της Μερτσέντες. Ήταν τότε, το 1936, που η πραγματική ιστορία του τεχνολογικού θρίσμβου, του Ρούντο Ούλενδουτ άρχίζει. Ένας «άνωνυμος θρούλος», που άκόμη πλανύται στο σχεδιαστήριο του Ουντερτερκχάλμ. Τα προβλήματα δεν ήταν λίγα. Το μόνο που υπήρχε ήταν η θεωρητική κατάρτιση. Γεννημένος από Γερμανό πατέρα και Άγγλίδα μητέρα μεγάλωσε στην Άγγλία και έκανε τις σπουδές του εκεί και στην Γερμανία.

Όταν πήγε στην Μερτσέντες η ιδέα του για τη σχεδίαση αυτοκινήτων ήταν μηδέν και κάτι παραπάνω, η σχεδίαση ά γ ω ν ι σ τ ι κ ώ ν αυτοκινήτων. Κοντά στον Νίμπελ και τον Βάγκεν, την έποχή των W25, έμαθε άρκετά πράγματα, αλλά μπορεί να πει κανείς ότι η θέση, σε άναλογία με την ύπηρεσία και τη διατριβή του στα αγωνιστικά αυτοκίνητα, ήταν ένα άγνωστο, τραχύ θουνο



1) W125. Το πρώτο μεγάλο έργο. Μάνφρεντ φόν Μπράουχιτς και Ρούντολφ Καρασιόβλα, στο Γκράν Πρι του Μονακό του 1937.



2) 1951. Ρέας Ούλενδουτ, Χέρμαν Λάνγκ, ένας από τους χουσοίς άδηγούς της προπολεμικής έποχής. Τζόρτζ Μόνχαουζ, ένας από τους μεγαλύτερους ιστορικούς του αυτοκινήτου, συγγραφέας δύο κλασικών βιβλίων («Άγώνες με την Μερτσέντες», «Γκράν Πρι, γεγονότα και άριθμοί»), και Άλφρεντ Νοϊνπάουερ.

1) 1971. Δοκιμάζεται μία C-III.



2) 1954. Στο Σίλβεστοουν. Με τον Λόρδο Χάουη (αριστερά), πατέρα της Σάβιν Κάουτς, και Ρόλαντ Κόγκ Φόρλοου, συνεργάτη του Μοναχόου, 3) Οι δημιουργοί του μεταπολεμικού θαύματος Ούλενδουτ, οσσοί και κατασκευη, Λο. Φρίτς Νάλλινγκερ, κινητήρες, Νουμπάουερ αγωνιστική διεύθυνση. 4) Μια θέση τιμής στο Μοναείο. W196, τα α' Ασημένια Βέλη». Φαίνονται καθαρά οι δύο καρροσερί.



για τον Ούλενδουτ. Η προέγγιση του Ούλενδουτ από θέμα ήταν περίεργη ή τουλάχιστον διαφορετική από των άλλων. Ο άνθρωπος ήθελε να δη τι συνέβαινε με τα αυτοκίνητα μόνος του, σαν οδηγός. Πίστευε ότι ο καλός μηχανικός και σχεδιαστής έπρεπε να είναι και καλός οδηγός. Και ότι είχε μεγάλη σημασία να διαπιστώνεις τι συμβαίνει μόνος σου από το ν' έξεργασεί από τις περιγραφές των οδηγών. Όλα αυτά είναι απόλυτα αποδεκτά τώρα και ο Ούλενδουτ έχει μείνει στην ιστορία σαν ο ταχύτερος οδηγός - σχεδιαστής. Για να γυρίσουμε όμως πίσω ο Ρ.Ο. πήρε δύο W25 στο Νόρμπουργκρινγκ και άρχισε να τις οδηγεί αρχίζοντας από ταχύτητες ενός ιδιωτικού αυτοκινήτου, φθάνοντας βαθμίδων μέχρι το όριο του. Παιδιά ήταν όμως το όριο του; Όπως να είναι άσφαιρα αλλά άπωσήποτε είναι ένα ιστορικό γεγονός ανάμεσα στους ανθρώπους που έχουν παρακολουθήσει τους αγώνες και τις κατά καιρούς παρουσιάσεις των Μερτσέντες, ότι ο Ούλενδουτ είχε την ταχύτητα ενός πολύ καλού οδηγού Γκράν Πρι. Στα υποδεέστερα, φυσικά, αυτοκίνητα ήταν κυριαρχητικά άπιστος, και η άτραξιόν κάθε παρουσιάσεως ήταν οι «βόλτες» που έκανε ο Ρ.Ο. με τα νέα αυτοκίνητα. Ακόμη και τώρα, σε αυτή την ηλικία, λένε ότι δεν υπάρχει τρόπος να ακολουθήσεις έναν άρεξάτο Ούλενδουτ με μια 200 Νηζελ, σε ένα «στριανό» δρόμο, ό,τιδήποτε από την οικογένεια της Μερτσέντες οδηγής. Μια πραγματικότητα γνωστή σε όλους!

Στο Νόρμπουργκρινγκ ο Ρούντι, έκανε περίπου 4.000 χιλιόμετρα με τ' αυτοκίνητα και όταν τελείωσε, είχε μη στο νόημα. Ήξερε π ο ο ω η κ α τι συνέβαινε και ήξερε ποιά σημεία ήθελαν εξέλιξη και τι τρόποι υπήρχαν για να βελτιωθεί η κατάσταση. Το τμήμα στρώθηκε στη δουλειά και κάτω από την επίβλεψη του Βόγκνερ σχεδίασε και κατασκεύασε τα βρωκικά W125. Δεν θα έπρεπε να είχαμε πολλά στο αυτοκίνητα, αφού από το τόχος 5 γράφαμε διεξοδικά. Θα θυμίσουμε μόνο μερικά βασικά σημεία, όπως την τρομερή δύναμη των κινητήρων, τον τρόπο που μεταφέρονται στο δρόμο και την άπιστευτα βελτιωμένη

ευστάθειά τους σε σχέση με τα W25. Ήταν ένα αποτέλεσμα σωστής σχεδιάσεως, εξέλιξεως και δοκιμών, όσοι ενός τέλει οργανωμένου προγράμματος. Ο Ούλενδουτ ήταν πάντα στις δοκιμές μαζί με τους οδηγούς και πάντα οδηγούσε και αυτός τα αυτοκίνητα, πολλές φορές κάνοντας καλύτερους γύρους. (Είχε επικρατήσει να τον καλούν σε απολογία μετά, γιατί ήταν ταχύτερος!) Συζητούσε τα πάντα με τους οδηγούς και τον «στρατηγό» Νουμπάουερ, και είχε κερδίσει την απέραντη εκτίμησή τους. Αργότερα, ο μεγάλος Νουμπάουερ, έγραψε στα απομνημονεύματά του: «Στις αρχές της περιόδου του 1937, είχαμε διαπισώσει τα όπλα της δοκιμής αποδοτικώς των αυτοκινήτων του 1936. Στην πραγματικότητα, η διαπίστωση έγινε από ένα λαμπρό νεαρό τεχνικό, τον Ρ. Ούλενδουτ, τον μόνο άνθρωπο που συνάντησα στην «καριέρα μου, που μπορούσε να οδηγήσει ένα αυτοκίνητο Γκράν Πρι, στο όριο του. Ο Ούλενδουτ έφερε μια πραγματική επανάσταση στη σχεδίαση αυτοκινήτων Γκράν Πρι, ιδιαίτερα με την ανάρτηση. Ένας από τους λόγους ήταν ότι δοίλευε με προσωπικές εμπειρίες και όχι θεωρητικές. Ο Ούλενδουτ έφερε πιο μαλακά και πιο προηγμένες αναρτήσεις και λιγότερο θόρυβο. Ο οδηγός δεν είχε πιά να κοιμιάται σαν ένα κοκταίλ μέσα σε σάιγκερ (!), αλλά αναλογικά με παλιά κοθόντα σε μια αναπαυτική πολυθρόνα, κάτι που τον έκανε πιο ικανό να «τά βάλει» με τους 600 ίππους που είχε να χαλιναγωγήσει». Τα αποτελέσματα είναι γνωστά. Σχεδόν πλήρης απικράτηση και φανταστικές ταχύτητες, που ασφαλώς έκαναν την υπόθεση των 750 κιλών σε συνδυασμό με τον απεριόριστο κλινδρισμό, καθαρή τρέλλα. Έτσι, το 1938, ο κανονισμός για τα Γκράν Πρι άλλαξε: 850 κιλά και όριο 3 λίτρων για τους κινητήρες με υπερτροφοδοσία, 4,5 λίτρων για τους κινητήρες χωρίς... Η πείρα με την υπερτροφοδοσία απέκλεισε άμεσα την κατασκευή των μεγάλων κινητήρων. Ο Ούλενδουτ και το τμήμα σχεδίασαν ένα

έντελως νέο κινητήρα V12 με 48 βαλβίδες και τέσσερις βακεντροφόρους επικεφαλής, με υπερτροφοδοσία και όχι λιγότερες από 9 αντίλας λαδίου για να τον λπαινούν! Απόδοση, 480 ίππους στις 7800 σ.ά.λ. Η ανάρτηση του νέου αυτοκινήτου, του W154, ήταν βασικά η ίδια με το W125, αλλά ακόμη πιο μαλακά, χωρίς στα υδραυλικά αμορτισέρ... Χάρη της αποτελεσματικότητας, είχε γίνει μία μετατροπή, που δεν άρσε καθόλου στους οδηγούς. Το μεγάλο δοχείο βενζίνης, που στα παλιά αυτοκίνητα υπήρχε πίσω από τον οδηγό, είχε παραχωρήσει τη θέση του σε δύο πλάγια δοχεία. Ήταν κάτι νέο που επέδρασε τότε δοχημα στην ψυχολογία των οδηγών, που δεν ήθελαν να είναι περικυκλωμένοι από βενζίνη. Ιδιαίτερα μάλιστα μετά το θανάσιμο άτυχημα του Ντικ Σπμαν στο Σπ, το 1939. Ήταν όμως κάτι αναγκαίο. Η νέα γενιά των αυτοκινήτων έπρεπε να έχει πιο ασφαλιστική καρροσερί. Και η καρροσερί του W154 ήταν όντως διαφορετική στην εμφάνιση και πολύ πιο «γρήγορη». Τα αποτελέσματα του W154 ήταν ανάλογα με την εμφάνιση και την «τεχνική»: Έντυπωσιακά! Νίκες στα Γκράν Πρι Τριπόλεως, Γαλλίας, Γερμανίας, Έλβετίας, όλες 1-2-3 εκτός από το Γερμανικό, που ήταν 1-2! Ακόμη, νίκες στα Κόππα Τσιάνο και Άκκέρμπε. Το 1939, η εξέλιξη του W154, το W163 ήταν ίσια βασικά, και είχε ίσια επιτυχία... Ήταν ασφαλώς η πενταστία των Γερμανών. Η Μερτσέντες είχε τις περισσότερες επιτυχίες και ένα πραγματικό αγωνιστικό άμικ είχε καταλάβει τους πάντες! Οι διεθυνταί έδιναν ό,τι ποσό ζητούσε ο Μόε Ζάιλερ, και δεν νοιάζονταν για τίποτα. Ήθελαν μόνο νίκες! Το 1938 οι Ιταλοί δεν κέρδισαν ποτέ και κάτι έπρεπε να γίνει τον επόμενο χρόνο... Έτσι, η Ιταλική Λέσχη, που οργανώνει το Γκράν Πρι της Τριπόλεως, περίορισε τον κλινδρισμό στο 1,5 λίτρο, με κλάση που σύντασε το Ιταλικό αυτοκίνητο, χωρίς να γνωστοποιήσει τίποτα σε κανένα, μέχρι την τελευταία στιγμή! Όταν έγινε η ανακοίνωση, 8 μήνες πριν από τον αγώνα, σημαίνει ότι, αν η Μερτσέντες δεν ήθελε να χάσει την

εύκαιρία, έπρεπε να φτιάξει ένα έντελως νέο αυτοκίνητο στο διάστημα αυτό. Ο Μόε Ζάιλερ δεν διασας. «Έσκηψατε», είπε, «και για τα χρήματα θα φροντίσω εγώ». Και το τμήμα άρχισε μία σταυροφορία, δουλεύοντας μέρα-νύχτα για κάτι πολύ δύσκολο. Ήταν ένα διάστημα από το πιο άσφορα της χρυσής ιστορίας της ομάδας. Με πολλά άραία περιστατικά. Το τμήμα ήταν αποκλεισμένο από εξωτερικές έσοφες και όλα τα έγγραφα που τα φθορούσαν είχαν την ένδειξη «αυστηρώς απόρρητο». Οι Ιταλοί δεν πίστευαν στα αυτά τους όταν άκουσαν ότι οι Γερμανοί θα κατασκεύαζαν ένα νέο άμικ μέσα σε 7 - 8 μήνες. «Η, μάλλον, περισσότερα φαντόζονταν παρά ήξεραν! Η μυστικότητα τους έκανε να είναι πολύ ανήσυχτοι και η όλη κατάσταση είχε πάρει μία μορφή θρόλου, όχι μόνο στους αγωνιστικούς κύκλους, αλλά και στην άσφα κοινή γνώμη! Έτσι, μία άραία πρωία έφθασε διάσημος Ιταλός δημοσιογράφος, χωρίς όμως ειδική ιδέα από αυτοκίνητα (από αυτούς που άνακατεύονται σε όλα σαν την Όριάνο Φαλάτσι), σταλμένος από τη διεύθυνση εφημερίδα του, για το... ρ ε ο ρ τ α ζ ! Είπε ποιος ήταν — ήταν πράγματι πασίγνωστος — και ότι «ήθελε να δη το αυτοκίνητο Γκράν Πρι των 1500 κ.έ.κ.»! Έμεινε εκπληκτος, όταν, αντί να τον πετόζον με τις κλωτσιές, τον υποδέχθηκαν ευγενέστατα και μάλιστα τον παρέλασε ο Ούλενδουτ με το βεξέλι ό,τι ήθελε! Τόν πήγε σ' ένα σκεπασμένο αυτοκίνητο και οι άνωτεροι του τμήματος έκαναν ένα πρωστατευτικό κύκλο, έσκαπάζοντας προσεκτικά το αυτοκίνητο... Ο εκπληκτος πιά ρεπόρτερ άρχισε να ρωτά λεπτομέρειες και να σημειώνει τις ευγενέστερες και λεπτομερείς απαντήσεις που του έδιναν, και κόνταψε να πάει κάτω όταν ένας νεαρότατος (τότε) δοκιμαστής, ο Χόνς Χέρμαν, τού έκανε και μία σύντομη βόλτα. Όταν έφυγε ο δημοσιογράφος οι άνθρωποι δεν ήξεραν αν θα έπρεπε να γελάσουν ή να κλάψουν! Ο άνθρωπος είχε ζητήσει να δη «το αυτοκίνητο Γκράν Πρι του ένομιου λίτρου» και τού το έδειξαν. Μόνο που ήταν ένα αυτοκίνητο που είχε κατασκευασθεί το 1924!

Κανείς δεν έμαθε ποτέ τι έγινε στα γραφεία του αρχισυντάκτη, όταν έφθασε τού... τροποφόρο ρεπορτάζ! Πάντως στην εφημερίδα δεν παρουσιάστηκε! Λίγα άργότερα, όταν η ομάδα άρχισε να δοκιμάζει το αυτοκίνητο στο Χοκενχάιμ, ο Νουμπάουερ πρόσεξε λίγο πριν από τα πιτς, ανάμεσα σε κάτι θάμνους μία σκιά. Πήγε γρήγορα προς την κατεύθυνση εκείνη και είδε με εκπληξή του τον τεχνικό διεθυντή της Άουτο - Ουνιόν Βίλχελμ Σερμπάσιαν, να κοιτάζει κάτω με ντροπή, που τον είχαν πιάσει στα πιάσι! «Τι έγινε; Έχασες τίποτα;» τού ρώτησε ο Νουμπάουερ. Ο άλλος τον κοίταξε και πήρε με βόλτα άνασσα: «Ναι. Το Γκράν Πρι της Τριπόλεως!» Και δεν είχε άδικο ο Σερμπάσιαν. Τα W 165 κέρδισαν 1 - 2, ένας θρίαμβος, μία προσπάθεια, που όλοι είχαν καταδικάσει. Η εμφάνιση και νίκη αυτή ήταν η πρώτη και τελευταία. Ο πόλεμος ήλθε άμεσα μετά και τα πάντα σταμάτησαν. Το μεγάλο ταλέντο που υπήρχαν στο τμήμα πήραν διάφορες θέσεις στην μηχανή του πολέμου, εύτυχως όχι σημειώσεως! Ο Νουμπάουερ μπήκε προαίτιως σ' ένα μικρό συνεργείο έπισκευης κινητήρων άεροπλάνων — κάτι που δεν είχε ιδέα. Οι οδηγοί, εκτός από τον Καραταϊάλο, που διέφυγε στην Έλβετία, υπήρξαν σε άσφαιρα μονάδες, μέσα στη Γερμανία, λόγω των τραυμάτων τους. Ο Ούλενδουτ υποστηρίχθηκε επικεφαλής σε ένα από τα συνεργεία μελών άεροκινητήρων της Λουφτβάφε. Έκεί απέκτησε μία σημαντική ειδίκευση (και εκτίμηση) στο σύστημα τροφδοσίας με ψεκασμό και μεταπολεμικά φάνηκε καθαρά ότι η πολεμική αυτή εμπειρία τού έκανε καλό! Όταν τελείωσε ο πόλεμος υπήρξαν άλλα δύο χρόνια στις Βρεταννικές Δυνάμεις Κατοχής, σαν μηχανικός (!) και άμεσα μετά εσοδρέθηκε στο παλιό του πόστο. Επικεφαλής του Τμήματος Πειραμάτων. Φυσικά, ούτε αύτητηση για αγώνες. Η εποχή ήταν άπελαστικά δύσκολη. Τα άραίστασια στο Ζόλιγκεν και στη Σταυγκόρδη ήταν κατά 80% κατεστραμμένα, και η μόνη έλλειψη της Μερτσέντες ήταν η άγάπη, το ταλέντο και η άφρασίωση των παλιών καλών στελεχών σ' αυτήν. ▶



1) Η μεγάλη στιγμή. Η 2 Μερτσέντες ξαναπαίρνει στους αγώνες και ο κόσμος για πρώτη φορά βλέπει τα W196. Από πολλούς χαρακτηρίστηκαν τα πιο πετυχημένα όλων των εποχών. Στα αυτοκινητοπλήρια, Φάντζιο, Νουμπόουερ, Μόσο. 2) Ένας μεγάλος οδηγός, ο μεγάλο αυτοκίνητο, Μανουέλ Φάντζιο και W196. Όταν νίκησε σε Γκραν Πρι, το 1954 και 1955. 3) C111 και 300 "Ες" "Ελ".



Μια άφραση, που υπάρχει και στη σημερινή αυτοκρατορία και που ομοιά της υπάρχει μόνο στην Πόρσε!

Υπήρχε ανάγκη μιας αρχής, με ένα φθινό αυτοκίνητο. Το αυτοκίνητο υπήρχε!

Ήταν εκείνη η ιδέα του μακαρίτη Νιμπελ, όταν πρωταγής ο Ούλενδουτ, πριν 20 σχεδόν χρόνια. Μια φθινή μικρογραφία των 540, που ο Ούλενδουτ τελειοποίησε.

Ήταν το 170, με δύο κινητήρες (δενζίνη και πετρέλαιο), ένα αυτοκίνητο, που πέτυχε και βοηθήσε θετικά το έργοσάσιο από πρώτα νέα θέματα.

Η έμφραση όμως ήταν στην πολυτέλεια και το 1951 δεν άργησαν να παρουσιασθούν τα παλιά 220 και 300.

Υπήρχε αγορά, όταν αυτά λέγονταν Μερτσέντες.

Όμως ο Ούλενδουτ και οι άλλοι, περίμεναν αυτό το κάτι άλλο! Και αυτό ήταν οι αγώνες. Φυσικά, τα Γκραν Πρι ήταν μακριά, αλλά ως γνάτον μια αρχή...

Ο Νουμπόουερ και ο αρχι-σχεδιαστής δόκτωρ Φρίτς Νάλλγκερ, σιμρόνησαν με τους διευθυντές να κατασκευασθεί ένα από αυτοκίνητο των 3 λίτρων, με εξέλιξη της 300 σαντάν. Το σχέδιο δόθηκε στην Ούλενδουτ και το τμήμα άρχισε να δουλεύει.

Ο βασικός κινητήρας του 300 που απέδιδε 125 ίππους, ήταν η αρχή, αλλά οι δυνατότητες από την αρχή ήταν κάτι περισσότερο από ένα κινητήρα για λιμουζίνα! Στην αρχή τρία καμπαριέρ, άργότερα ψεκασμός... Η ιπποδύναμη σύντομα έφθασε στους 240 ίππους.

Το σασσι ήταν μια δυσκολία ανυπερέδλητη. Οι βαρείς σκελετοί των 300 ήταν έξω από κάθε συζήτηση — πόσο μάλλον για μελλοντικά αγωνιστικά σχέδια.

Ο Ούλενδουτ έπρεπε να εύση το μαλάκι του!

Ο Νουμπόουερ θυμάται τη γέννηση της 300 SL, στο όπουνημανομάτό του.

«Επί μέρους και νύχτες ήταν κλεισμένος στο σχεδιαστήριο και θορανιζόταν. Τελικά σχεδίασε κάτι εντελώς νέο: ένα έλασρο σασσι με κυλινδρικούς σωλήνες. Σασσι σωληνωτό! Τι θα γινόταν με τις πόρτες;»

Η απάντηση είναι ένα από τα κλασικά δείγματα όμορφης στην ιστορία του αυτοκινήτου. Η όξελουση 300 SL, με τις περίεργες πόρτες, που ήταν ανάγκη παρά μόδα, ύπαρξευμένη από το ότι το σασσι έφθανε μέχρι εκεί που

άρχιζαν τα «φτερά του γλάρου» (όπως ονομασθήκαν). Η έπιτυχία του αυτοκινήτου παντού, αγωνιστικά, εμπορικά, αισθητικά, κλπ., είναι μια χρυσή όκμη σαλίδα. Και ενώ η 300 SL θριόμβουε, όλοι είχαν τη σκέψη τους στην απόλυτη κατάσταση: Το Γκραν Πρι.

Ο Ούλενδουτ με τον Νουμπόουερ και τον Νάλλγκερ, περίμεναν. Μια νέα φόρμουλα Γκραν Πρι ανακοινώθηκε για τα χρόνια 1954-57 με κινητήρες των 2.500 κ.εκ. Η διεύθυνση έπρεπε να έπιτρέψει! Οι τρεις κορυφαίοι δέχθηκαν την πρόκληση, και όλος ο κόσμος περίμενε με αγωνία την έπιτροπή μιας ομάδας που είχε αφήσει εποχή προπολεμικά.

Ο Νουμπόουερ οργάνωσε την ομάδα, ο δόκτωρ Νάλλγκερ ανέλαβε τους κινητήρες, ο Ούλενδουτ σασσι, κατασκευή, εξέλιξη. Στις 4 Ιουλίου 1954, στο Γκραν Πρι της Ρέις, η W 196 έκανε την πρώτη εμφάνισή της και όλοι είδαν κάτι περισσότερο απ' ό,τι περίμεναν!

Ένα εκπληκτικό σχήμα, με μια εκπληκτική συλλογή προηγμένης τεχνολογίας. Ο κινητήρας με έπικλιση 20" για να βοηθήσει την αεροδυναμική κορσερρί, ήταν οκτακύλινδρος έν σειρή, με δύο έκκεντροφόρους έπι κεφαλής και, για πρώτη φορά στους αγώνες, τροποδοτούμενος με ψεκασμό. Είχε δύο μουζί στον κάθε κύλινδρο και η αποτελεσματικότητα του, σε όλο το πεδίο στρωφών, ήταν τρομερή.

Ανέβαζε τις στρωφές του έτσι, που ο Νάλλγκερ έκρινε ακόμα να ξερωρωθεί το ελατήριο που κινούσαν τις βαλβίδες, παρουσιάζοντας την περίφημη «δεσμοδρομική κίνηση». Το κιότιο ήταν πέντε ταχυτήτων, ενώ το σασσι ήταν μια εξέλιξη αυτού της 300 SL, με εσωτερικά τοποθετημένα φρένα εμπρός και πίσω, ενώ η όνάρτηση ήταν ένας συνδυασμός ρόδων στρέψεως και σιμρωμένων οδόνων «στερεωμένων» στο καλύτερο μέρος του διαφορικού, μια αποτελεσματική λύση στα προβλήματα που παρουσιάζει αυτή η μορφή όνορτήσεως, που άργότερα βρήκε έφαρμογή στο αυτοκίνητο εμπορίου της Μερτσέντες.

Η όνάρτηση σιμπληρωνόταν με συνδέσμους θάιτ. Οι κορσερρί του αυτοκινήτου είχαν δύο μορφές «Ανοιχτή» δηλ. με τη σημερινή μορφή

των αυτοκινήτων Γκραν Πρι (με τις ρόδες έξω! Πάστο!) και «κλειστή» για τα πιο γρήγορα σικουί.

Και οι δύο μορφές ήταν ίσως οι πιο όμορφες της μεταπολεμικής περιόδου. Το ντεμπούτο της Ρέις ήταν νίκη 1 — 2! Συνηθεμαμένη από προπολεμικά κατάσταση για την ομάδα, πολύ σπάνια όμως στην ιστορία των Γκραν Πρι. Νίκη στην παρβενική εμφάνιση...

Τα W 196 κυριόρχησαν από Γκραν Πρι από δύο χρόνια που η ομάδα έμεινε έπισημα στους αγώνες. Παράλληλα οι αγωνιστικές εκδόσεις των 300 SL, οι 300 SLR, είχαν ακόμα πιο θριαμβευτική καριέρα, μονοπωλιώντας στη σύντομη καριέρα τους όλους τους αγώνες που πήραν μέρος!

Η φυσιογνωμία του Ρούντολφ Ούλενδουτ έδειχνε όλα αυτά τα χρόνια. Σχεδίαζε, εξέλιεσε, δοκίμαζε, έρευνούσε και όταν φορούσε τα κράνος του να δοκίμαζε ένα αυτοκίνητο, έδειχνε τα χρονόμετρα!

Το 1956, η Μερτσέντες ανακοίνωσε ότι θα όπουρωόταν όριστικά από τους αγώνες, για να άφραση στη έρευνα και σχεδίαση νέων αυτοκινήτων, ασφαλών, όναιων και συγχρόνως θα έπεξέτεινε τη γκάμα και τον κύκλο των εργασιών της. Πίσω από την έπισημη αυτή δήλωση, υπήρχε όπισθόστοι μια όλήθεια. Η έπέκταση, που ήταν άπορραια μιας άπέρωντης έκτιμήσεως του κόσμου στην ποιότητα των αυτοκινήτων, ύπαγόρευε ότι όλες αυτές οι μεγαλοφυΐες, που κατά καιρούς άπασχολούσαν τα αγωνιστικά σχέδια, θα έπρεπε να κάνουν την όλλη δουλειά...

Τα ήμίμετρα δεν ήταν σωστά μπροστά στην αγωνιστική παράδοση. Η θα έκαναν αγώνες όπως έκαναν παλιά ή δεν θα έκαναν καθόλου!

Η δεύτερη λύση ήταν μάλλον η πορεία των πραγμάτων. Υπήρχαν, όμως και οι άνεπίσημες οίσεις. Η έπιλοκή της Μερτσέντες ήταν τέτοια, που δεν είχε αφήσει περιθώρια όναση σε άλλους. Η ομάδα είχε μη και συνεχίσει έτσι τα δύο αυτά χρόνια, που είχε άποδειξει ότι ήθελε: πως όποτε έπαρνε άποφραση να άσχοληθί με τους αγώνες, είχε τη δυνατότητα να κυριαρχήσει.

Ήταν προτιμότερο ν' άφήσει το θρόλο να όπαρχει. Και ύπαρχει όκμη και σήμερα. Όταν έρχεται, κατά καιρούς,

ή εποχή ενός αυτοκινήτου, όλοι λένε: «Πότε θ' άφραση η Μερτσέντες να μη σούς άγώνες;...»

Μια όλλη αίτια, που θα μπορούσε κάλλιστα να είναι και άφορμή, ήταν το τραγικό δυστύχημα του «μαύρου Λέ Μόν του 1955», όταν η Μερτσέντες του Πιέρ Λεβέ πτώχτηκε στις εξέδρες και σκότωσε 90 θεατές...

Η δημοσιότητα ήταν τεράστια και ο θόρυβος παλός.

Όσοι και να ήταν η αίτια, το γεγονός ήταν ότι μια νέα εποχή άρχισε για όλους αυτούς του «παλιούς» τρώιμους των αγώνων.

Ο Ούλενδουτ έξακολουθούσε να είναι έπι κεφαλής του Πειραματικού Τμήματος, με διαφορετικές πια άπαστολάς, κάτω απ' τη γενική έννοια «αυτοκίνητο πορσωνής».

Λένε ότι ένας καλός ήθσοικός είναι καλός στο όρμα και καλός στην κωμωδία. Δεν φαίνεται να ύπαρχει μεγάλη διαφορά, δεν φαίνεται να ύπαρχουν ειδικότητες για ένα καλό μηχανικό.

Ο Ούλενδουτ, μεγαλωμένος στο αγωνιστικό αυτοκίνητο, δεν πελόγωσε. Ήθερε ότι η καλύτερη σχολή, που θα έπρεπε να σχεδιάσει, ήταν η προήηρησία του.

Όταν, μετά από τρία χρόνια, παρουσιόσθηκε η σειρά 220, όλοι κατάλαβαν.

Εξε άρχισι μια νέα εποχή για το έργοσάσιο.

Η ειδικότητα του Ούλενδουτ στο σασσι και η φιλοσοφία του «το σασσι να είναι πάντα γρηγορότερο από τον κινητήρα, που είχε κάνει τη Μερτσέντες να μονοπωλή τους αγώνες, κυριόρχησαν.

Ο Ούλενδουτ - όδηγός, ήταν στο φόρτε και και θυμόμαστε τότε στις τρωφές μας ήλικίες (πριν από 13 χρόνια!) πώς έντύπωση μας είχαν κάνει το σχόλιο για τις όδηγικές του ικανότητες.

Αμφιβάλλουμε αν ποτέ άπήρε δημοφιλέστερη προσωπικότητα όνόμεσα στους δημοσιογράφους.

Το Αγωνιστικό Τμήμα της Μερτσέντες δεν είχε πεθάνει εντελώς. Νέος στόχος τα ρόλλυ και κάτι που λίγο φαυόζονταν. Οι αγωνιστικές ποιότητες των νέων αυτοκινήτων άποδειχθήκαν πανηγυρικά. Για θυμηθείτε το 1-2-3 του Μόντε Κάρλο 1960 (κατά τη γνήσια παράδοση πρώτη συμμετοχή), τις εκπληκτικές έπιδόσεις και άποδόσεις της τεράστιας 300 SE του

Όυγκεν Μπέρνιερ, ο' εκείνα τα φαντοστικά, παλιά, καλά Άκρόπολις, Λιέγη - Σόφια - Λιέγη, κλπ.

Το τμήμα δούλευε και οι θρόλοι έπρεφαν. Έπόμμενος στόχος: Το καλύτερο αυτοκίνητο του κόσμου!

Ήταν όσπιο ή μάλλον κωμικοτραγικό να κρατούν οι Άγγλοι τον τίτλο αυτό.

Το τμήμα σχεδίασε και εξέλεξε το καλύτερο αυτοκίνητο του κόσμου. Ήταν η Μερτσέντες 800, αυτό το εκπληκτικό, το τεράστιο αυτοκίνητο με τα σπώρ χαρακτηριστικά, την τέλεια ποιότητα κατασκευής, την τρομερή προσωπικότητα!

Ήταν το 1963 που πρωτοπαρουσιόσθηκε, και κανένα αυτοκίνητο (έκτός ίσως από το Ρο80) δεν έξαφούσε τόσο διερωμαδικά σχόλια. Το θεσποόμενο πμόνι, το αυτόματο κιότιο, τα φρένα, η άπόδοση, η ευστόθεια, η ποιότητα κατασκευής, έθαιαν νέα μέτρα και σταθμά, άχι στα μεγάλα αυτοκίνητα, αλλά στο αυτοκίνητο!

Η Μερτσέντες με σαρκασμό προκάλεσε τους σιδωνιστές Άγγλους δημοσιογράφους να όδηγήσουν το αυτοκίνητο, όπου και όπως ήθελαν. Μετά τους παρελόμβανε ο Ούλενδουτ, ο Φάντζιο και η παρτί, για όλλες στο Νύμπουργκινγκ.

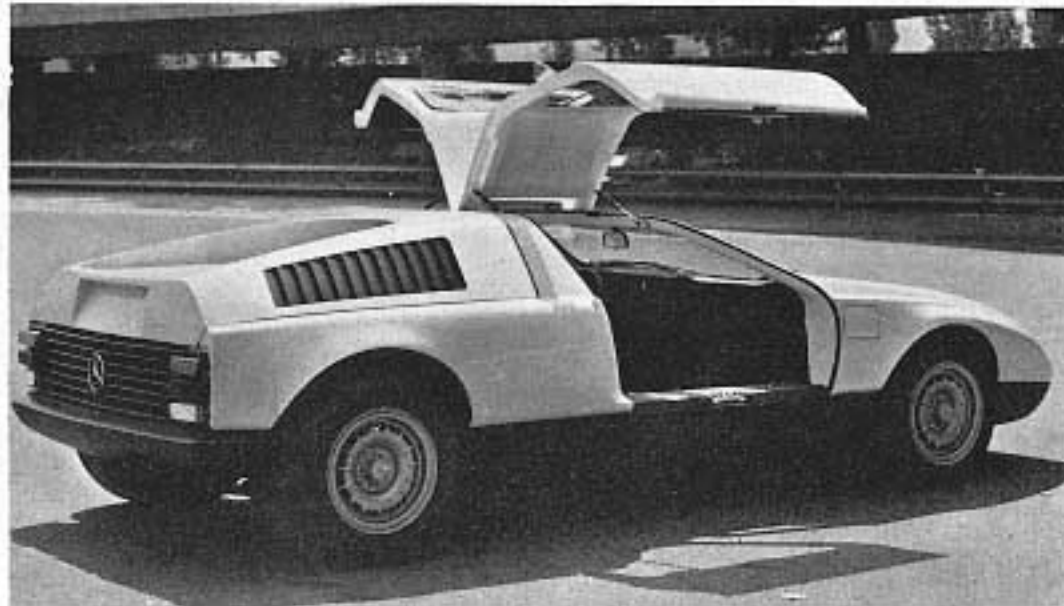
Οι «θαμμένοι» είναι κι έγραψαν όλλως ότι η Μερτσέντες ήταν πια το καλύτερο αυτοκίνητο του κόσμου. Οι «τίμιοι» είναι ότι σε σύγκριση με τις Ρόλλε Ρόυς, οι 800 ήταν σαφώς καλύτερες. Οι ριζοσπάστες και οι όπόλοιποι Εύρωπαιοί είναι ότι μια Ρόλλε Ρόυς μπροστά σε μια Μερτσέντες 800 ήταν από άπότη μέχρι φρασα!

Υπήρξαν και μερικοί που άννήθηκαν να κάνουν συγκρίσεις.

Μετά τις W 125, τις W 154, τις 300, τις W 196 ήλθε ο άλλος θείαυθος.

Έπόμμενος στόχος: άνατροπή ενός άλλου θρόλου.

Οι «μετομοσχεύσεις». Καλά μεταφορά μεγάλου κινητήρα σε μικρή κορσερρί (ή πιο εύκολη φωνομεινική συντογή για όύληση άποδόσεως) δεν πέτυχε. Το πρόβλημα του μεγαλύτερου θάρους δεν είναι εύκολο και θέλουν σωστή έρευνα και εξέλιξη... Καλά τέτοια μετατροπή δεν έχει πέτυχει (έκτός από μια: μανιέτες πνι!) και τα άποτελέσματα είναι από μέτρια μέχρι οικότρωτα (με πάντα άνηπροσωπευτικό παράδειγμα, φυσικά άγγλικό.▶



Το τελευταίο μεγάλο έργο και ίσως το σημαντικότερο. C111: μελέτη, εξέλιξη, κατασκευή. Ένας από τους σταθμούς στην ιστορία του αυτοκινήτου.

το Έμ Τζι Σι). Ο Ούλενδουτ και ένας άλλος λαμπρός μηχανικός - οδηγός, ο Έρικ Βαζενμπέργκερ, μετέφεραν τον κινητήρα των 6.300 κ.εκ. στο σασσι - καροσερί της 300 SEL, και το αποτέλεσμα ήταν ένα αυτοκίνητο με επιτάχυνση από 0-100 σε 6,5 δευτερόλεπτα, ταχύτητα 230 χλμ./ώ., τέσσερις πόρτες, τέσσερις άνετες θέσεις, αυτόματο κιβώτιο, βοηθούμενο τιμόνι, φρένα και οδική συμπεριφορά ανάλογη με τις επιδόσεις. Άλλος ένας θρίαμβος.

Και μετά ήλθε το «κάνκαιο όμοιο», που ίσως είναι ο μεγαλύτερος απ' όλους τους θρίαμβους: Η μελέτη, έρευνα, εξέλιξη, κατασκευή του ασύλληπτου έκσινου C-111 με τον κινητήρα Βάνκελ των τριών αρχικά και τεσσάρων ρότορς μετά, ενός αστακινήτου που, αν ποτέ μη στην παραγωγή θα τελειώσει όλα τα άλλα από αυτοκίνητα. Και ενώ το C-111 του Ούλενδουτ γύριζε τον κόσμο θριαμβευτικά «ό γέρος» ανήγγειλε ότι αποσύρεται από την ενεργό δράση.

συμπληρώνοντας ότι θα κρατούσε τη θέση συμβούλου με εθούνη στο παλιό τμήμα του. Μία περίεργη αποχώρηση, αλλά ο Ούλενδουτ είχε πολλά ακόμη να προσφέρει. Το τί προσέφερε το έχετε διαβάσει τα τελευταία χρόνια στους 4Τ, 350 SL, το σύστημα αντιμπλόκ τής εταιρίας, οι νέες 280!

Την 1η Οκτωβρίου, ο Ούλενδουτ έγινε πια συνταξιούχος. Ένας συνταξιούχος με δύο περήφανα δώρα: μία C-111 και μία εκπληκτική 300 SLR. Ήταν νωρίς το πρωί και όταν έγινε η ανακοίνωση, σηκώθηκε ο Τζιάνι Ρολιάτι, ένας διάσημος παλιός δημοσιογράφος, τον αποχαίρησε και τον παρακάλεσε να... φορτώσει το σκι του στην C-111 και να πηγαίνει στα βουνά, χωρίς να γυρίσει... στα πόδια τους (ένας κόμπος στήθηκε στο λαιμό του Ρολιάτι) όπως παλιότερα ο Νουμπάουερ και πρόσφατα ο ανεπιανάληπτος διευθυντής Τύπου της Μερτσέντς, ο Άρθουρ Κέζερ! Άνθρωποι που ήταν εκεί από παιδιά και ήταν και είναι μέλη μιας οικογένειας, μιας παραδόσεως, μιας μεγάλης ιδέας.

Ο Κ.Κ. όρκιζεται ότι ο 65άρης Ρούντολφ Ούλενδουτ δάκρυμα...



Μήπως... ΓΙΝΑΤΕ ΘΗΡΙΟ; Ψάχνοντας για ένα καλό λάδι:

ΣΤΟΠΙ ΜΗΝ ΨΑΧΝΕΤΕ ΑΛΛΟ!

Δοκιμάστε τώρα και σεις τα περίφημα γαλλικά λάδια MOTUL! Είναι τα λάδια που χρησιμοποιεί η ομάδα του Σνίτσερ στους αγώνες του Ευρωπαϊκού Πρωταθλήματος Αυτοκινήτων Τουρισμού. Είναι τα λάδια που χρησιμοποιεί και η Μάρτε στους αγώνες της Φόρμουλα Δύο!

Ψάχνοντας για ιδανικές ζάντες;

ΣΤΑΜΑΤΗΣΤΕ! ΜΗΝ ΨΑΧΝΕΤΕ ΠΙΑ!

Τοποθετήστε και σεις στους τροχούς σας τις ΖΑΝΤΕΣ GOTTI, τις ελαφρότερες, από 5 X 13 ίντσες, διαιρούμενες. Αυτές τις θαυμάσιες ζάντες προτιμούν και οι επίσημες ΑΛΠΙΝ ΡΕΝΩ!

ΙΑΒΕΡΗΣ Ε.Π.Ε.

Μιχαλακοπούλου 131, Αθήναι, τηλ. 787.223

ΚΩΣΤΑΣ ΧΑΜΠΗΣ

Φιλίππου 36, Θεσσαλονίκη, τηλ. 27.319

