Η εξέλιξη των ειδώ ν, στο χώ ρο του μηχανοκίνητου αθλητισμού, έχει επιφέρει μέσα σε λίγες δεκαετίες απίστευτα, σχεδόν, αποτελέσματα. Πρόσφατα δημοσιεύτηκε στον Τύπο, αναρτήθηκε στους διαδικτυακούς τόπους η είδηση ότι το νέο Honda Civic Type R σημείωσε νέο ταχύτερο γύρο, στην διαχρονικά φημισμένη πίστα Nürburgring Nordschleife, ανάμεσα στα προσθιοκίνητα αυτοκίνητα μαζικής παραγωγής. Το γιαπωνέζικο hatch back σταμάτησε τα χρονόμετρα σε επτά λεπτά, σαραντατρία δεύτερα και οκτώ δέκατα (07:43:8').



Ένα πεντάπορτο αυτοκίνητο, με δίλιτρο υπερτροφοδοτούμενο κινητήρα που αποδίδει 320 ίππους, με κίνηση στους εμπρός τροχούς, που οποιοσδήποτε μπορεί να αγοράσει, που ενδεχομένως να έχει κάποιον ιδιαίτερο χαρακτήρα αλλά κανένα στοιχείο του δεν χαρακτηρίζεται ως εξωτικό, σημείωσε αυτό το χρόνο. Μέσα στο καλοκαίρι κάθε καταναλωτής θα μπορεί να το προμηθευτεί σε μια πλειάδα Ευρωπαϊκών αγορών με λιγότερο από 50.000 €, ποσό μεγάλο μεν για τα τρέχοντα Ελληνικά υφεσιακά δεδομένα, αλλά λογικό για αυτά που προσφέρει, αυτό το νέο Type R.

Αν μάλιστα, ο καθημερινός αυτός οδηγός, έχει αγωνιστικά γονίδια, αντίστοιχες δεξιότητες και αποκτήσει κάποια γνώση του Nürburgring, μπορεί να πλησιάσει το χρόνο που πέτυχε το αυτοκίνητό του, στα 20,6 χιλιόμετρα της διαδρομής με επαγγελματία οδηγό.

Αν γυρίσουμε λίγο το χρόνο πίσω, στην τελευταία χρονιά της δεκαετίας του '60 και ας ερευνήσουμε τα αποτελέσματα του Γερμανικού Grand Prix εκείνης της χρονιάς που διεξήχθη στις 3 Αυγούστου toy '69, στην κλασσική διαδρομή του Ring με τις 154 στροφές, που ήταν κατά 2,2 χιλιόμετρα μακρύτερη, από εκείνη που εκτέλεσε το type R, συνολικής απόστασης 22,8 km.

Νικητής αναδείχθηκε ο Βέλγος Jackie Ickx, στα 24 του, τότε, χρόνια οδηγώντας με Brabham

Ford. Ήταν η δεύτερη, μόλις, νίκη του σε Grand Prix, στο δρόμο για την κατάκτηση της δεύτερης θέσης του πρωταθλήματος της F1, εκείνης της χρονιάς. Ήταν επίσης η τελευταία χρονιά που διεξήχθη αγώνας στο Ring χωρίς μπαριέρες. Το μονοθέσιο που οδηγούσε ήταν η BT 26 της ομάδας του sir Jack Brabham, σε σχέδια του Ron Tauranac, εξ' ού και η ονοματοδοσία από τα αρχικά των επιθέτων τους.



Στην πλάτη του Βέλγου allrounder οδηγού, καθότι νίκησε και στην περιπέτεια του Paris Dakkar, ενώ μετρά και έξι νίκες στις 24 ώρες του Le Mans, ανέπνεε ένας Cosworth V8, 2.993 κυβικών εκατοστών, με εμπεριεχόμενη γωνία 90 μοιρών, που εκείνη την εποχή πρέπει να απέδιδε κάτι λιγότερο από 500 ίππους. Η κίνηση μεταδιδόταν στο πανάλαφρο μονοθέσιο με ένα κιβώτιο της Hewland.

Τα μονοθέσια αυτά, εκείνη την εποχή ήταν τεχνολογία αιχμής. Τα οδηγούσαν μερικές από τις πιο ατρόμητες ψυχές, αφού οι απώλειες, τότε, ήταν συχνό φαινόμενο. Ακόμα και στον συγκεκριμένο αγώνα, έχασε την ζωή του ο περιστασιακά εμφανιζόμενος σε αγώνες της F1 Gerhard Karl Mitter, αλλά νικητής στο εξαιρετικά απαιτητικό Targa Florio εκείνης της χρονιάς.

Ατύχημα είχε ένας άλλος σπουδαίος allrounder οδηγός, ο Βρετανός Vic Elford, μας είχε έρθει τρία χρόνια νωρίτερα, το '66, για το ΙΣΤ' Δ.Ρ.Α., στην Ελλάδα, όταν η βαριά τετρακίνητη Lotus 63 του Mario Andretti, απογειώθηκε στο Wippermann και παρέσυρε την McLaren Ford του Βρετανού εκτός πίστας. Ο Elford έσπασε το χέρι του σε τρία σημεία. Έξοδο είχε και ο Pirs Courage που διέφυγε χωρίς γρατζουνιά, αλλά του έμεναν μόλις 11 μήνες ζωής, αφού έχασε τη ζωή του στο Zandoort τον Ιούνιο του '70, σε ένα τρομακτικό ατύχημα όταν η De Tomaso που οδηγούσε κάηκε, αφού συνετρίβη μετά την αιφνίδια κατάρρευση της ανάρτησής της.


Grosser Preis von Deutsc


6
PORSCHE