

Η ζωή του Zora Arkus-Duntov, ήταν μια μοναδική περιπέτεια, ένα σχεδόν απίστευτο σενάριο, που ελάχιστοι πολίτες εκείνου του κόσμου, του εικοστού αιώνα, θα μπορούσαν να βιώσουν. Η εξιστόρησή της αξίζει με το παραπάνω.

Όταν την 21η Απριλίου του '96 ο Z. Arkus - Duntov άφηνε στο Detroit την τελευταία του πνοή, ο χρονικογράφος και κάτοχος βραβείου Pulitzer, George Will, σημείωσε πως: «*αν δεν θρηνήσεις τούτη την απώλεια δεν είσαι καλός Αμερικανός*»

. Σε άλλη εφημερίδα γράφτηκε πως: «

η παράδοση του Arkus-Duntov, θα παραμείνει ζωντανή όσο οι Corvette ρολάρουν στους ανοικτούς δρόμους»

. Γεννημένος ανήμερα Χριστούγεννα του 1909, στο Βέλγιο από γονείς Ρωσοεβραίους θα γινόταν λίγες δεκαετίες αργότερα, ο πνευματικός πατέρας της Corvette.



Ο δικός του πατέρας, ήταν μηχανικός ορυχείων και η μητέρα του φοιτήτρια Ιατρικής. Λίγο αργότερα, όταν οι γονείς του επέστρεψαν στη γενέτειρά τους, στο Λένινγκραντ, οι γονείς του χώρισαν. Έτσι ο νέος σύντροφος της μητέρας του, ο Josef Duntov, επίσης μηχανικός εξόρυξης, κατοικούσε μαζί τους. Ακόμη και μετά το διαζύγιο όμως, ο βιολογικός πατέρας του συνέχισε να συγκατοικεί και αυτός, στο ίδιο σπίτι. Από το σεβασμό προς τους δύο άνδρες της οικογένειας, τόσο ο Zora, όσο και ο αδελφός του Yura, κράτησαν και τα δυό επώνυμα: Arkus - Duntov.

Οι αναβρασμός της Ευρώπης του μεσοπολέμου μοιραία επηρέασε την οικογένειά, η οποία το 1927, μετακόμισε στο Βερολίνο. Η φιλοδοξία του Zora στην πρώιμη παιδική ηλικία ήταν να γίνει οδηγός τραμ, αλλά σύντομα το ενδιαφέρον του επικεντρώθηκε σε μοτοσικλέτες και αυτοκίνητα. Έτσι, πάνω σε μια μοτοσικλέτα 350 cc, με την οποία κυκλοφορούσε στους δρόμους του Βερολίνου συμμετέχοντας ενίοτε και σε αγώνες, αποκόμισε τις πρώτες του οδηγικές εμπειρίες.

Οι γονείς του, φοβούμενοι για την αρτιμέλειά του, τον προέτρεψαν να οδηγεί αυτοκίνητο

και εκείνος απέκτησε με αυτόν τον τρόπο, το πρώτο του αγωνιστικό αυτοκίνητο. Το 1934, αποφοίτησε από το Τεχνολογικό Πανεπιστήμιο Charlottenburg (σήμερα γνωστό ως Τεχνικό Πανεπιστήμιο του Βερολίνου). Ταυτόχρονα συνεργαζόταν για μια περίοδο, με την γερμανική έκδοση του περιοδικού AMS γράφοντας τεχνικά άρθρα. Αργότερα, στο Παρίσι, θα γνωρίσει την Γερμανία Elfi Wolff, που χόρευε στα Folie Bergere

Σαν ξέσπασε ο Πόλεμος ο Zora και η Elfi συνδέθηκαν με τα δεσμά του γάμου, ενώ και τα δυο αδέρφια κατατάχθηκαν στην Γαλλική πολεμική αεροπορία. Με την κατάρρευση του μετώπου και παράδοση της Γαλλίας, ο Zora εξασφάλισε από το Ισπανικό προξενείο της Μασσαλίας βίζες για τη σύζυγό του τον αδελφό, τους γονείς και τον πατριό του. Η Elfi, μόλις που κατάφερε να αποδράσει από το Παρίσι εποχούμενη του MG της για να φθάσει στο Bordeaux. Την ίδια ώρα, ο Zora και ο Yura κρύβονταν σε οίκο ανοχής. Όταν αντάμωσαν όλοι μαζί, έφθασαν στην Πορτογαλία και από εκεί στην Νέα Υόρκη.



Εγκαταστάθηκαν στο Manhattan, όπου τα δυο αδέρφια ίδρυσαν την εταιρεία Ardum (από τις λέξεις Arkus & Duntov). Προμήθευαν με ανταλλακτικά τις ένοπλες δυνάμεις. Κατασκεύαζαν αλουμινένια καπάκια και ημισφαιρικούς θαλάμους καύσης για τους V8 κινητήρες της Ford. Οι νέες αυτές τεχνολογίες έκαναν τους κινητήρες ισχυρότερους και έλυσαν το πρόβλημα της υπερθέρμανσης που τους ταλαιπωρούσε. Πιστός στις αγωνιστικές του ανησυχίες, ο Zora συμμετείχε το '46 και το '47 στα 500 μίλια της Ινδιανάπολης με Talbot Lago, αλλά δεν κατάφερε να προκριθεί. Αντίθετα, στις τέσσερις συνολικά συμμετοχές του στις 24 ώρες του LeMans κέρδισε δυο φορές την κλάση του , το '53 και το '54 οδηγώντας μια Porsche 550 RS Spyder.

Στην διεθνή έκθεση αυτοκινήτου της Νέας Υόρκης του '53, ο Zora ήταν ένας από τους χιλιάδες που εντυπωσιάστηκαν από το λανσάρισμα της Chevrolet Corvette. Χωρίς να χάσει χρόνο, έγραψε μια επιστολή, στον ED Cole αρχιμηχανικό της αμερικάνικης φίρμας αναλύοντας τις απόψεις του, υποστηρίζοντας ότι η Corvette ήταν υπέροχη ως σχεδίαση αλλά ήθελε πολύ δουλειά στον μηχανολογικό τομέα προκειμένου να αντιμετωπίσει τον ισχυρό ανταγωνισμό από την Ευρώπη και την Αμερική. Συνέταξε μάλιστα και τις παρατηρήσεις του, οι οποίες προφανώς εντυπωσίασαν τον μηχανικό Maurice Olley που τον προσκάλεσε στο Detroit.



Έτσι από την πρωτομαγιά του '53 ξεκίνησε η συνεργασία του με την Chevrolet. Σχεδόν άμεσα έδωσε τον τόνο, με ένα υπόμνημα προς τους προϊσταμένους του, που είχε τον τίτλο: «Σκέψεις που αφορούν τη νεολαία, τους Hot Rodders και τη Chevrolet». Ήταν τα θεμέλια για τη στρατηγική που εφάρμοσε το Αμερικάνικο εργοστάσιο προκειμένου να δημιουργήσει ένα από τα πιο επιτυχημένα προγράμματα στον κλάδο. Σύντομα, ο Zora απέκτησε διευθυντικές θέσεις και τις αντίστοιχες ευθύνες μετατρέποντας δίνοντας στην συντηρητική GM μια φρέσκια, νεανική και συναρπαστική μορφή. Στη διαδικασία αυτή, θα μεταλλάξει την Corvette από ένα υπάκουο roadster σε ένα επιτυχές σπορ αυτοκίνητο που αμφισβήτησε τις Porsche, Ferrari, Maserati και Mercedes-Benz.



Αφού τοποθέτησε τον V8 κινητήρα με το μικρό μπλοκ το 1955, δίνοντας στο αυτοκίνητο την απαιτούμενη δύναμη, πέτυχε στην παραδοσιακή ανάβαση του Pikes Peak το 1956, με ένα αυτοκίνητο προπαραγωγής νέο ρεκόρ για την κατηγορία. Διψασμένος για επιτυχίες κατέβασε, το ίδιο έτος μια Corvette στην Daytona και πραγματοποίησε νέο ρεκόρ ταχύτητας.

Στον ελεύθερο χρόνο του, ο λαμπρός οδηγός - μηχανικός της GM εξέλιξε το διάσημο εκκεντροφόρο που φέρει το επώνυμό του και συνέβαλε στην τοποθέτηση συστήματος τροφοδοσίας injection στην Corvette το 1957. Έχει επίσης πιστωθεί την τοποθέτηση, για πρώτη φορά, δισκοφρένων και στους τέσσερις τροχούς σε αμερικανικό αυτοκίνητο μαζικής παραγωγής.

Το 1962, ο Zora παρουσίασε το πρόγραμμα Grand Sport. Η αρχική ιδέα, απογείωσε το ενδιαφέρον των φίλων της Corvette, παγκοσμίως. Όπως οι περισσότερες καλές ιδέες ήταν απλή στη σύλληψη αλλά δύσκολη στην εφαρμογή. Να κατασκευάσει ένα αυτοκίνητο, με συνολικό βάρος κάτω από τον τόνο και να ανταγωνιστεί στις πίστες τις Cobra και άλλα αυτοκίνητα της κλάσης GT όπως και τα πρωτότυπα από την Ferrari, την Ford και την Porsche.

Η ισχύς για την έκδοση Grand Sport ήρθε από τον αλουμινένιο μικρού μπλοκ V8, με ειδικές κυλινδροκεφαλές και μπουζί. Στην χωρητικότητα των 377 κυβικών ιντσών ή 6.178 cc η απόδοση ήταν 550 PS στις 6.400 σ.α.λ. νούμερο πελώριο για τις αρχές της δεκαετίας του '60. Μια περιέργη πολιτική της GM απαγόρευσε στον Zora να τα κατεβάσει στους αγώνες. Πέντε πρωτότυπα όμως που είχαν ήδη κατασκευαστεί, πέρασαν σε χέρια ιδιωτών και παρά την απαγόρευση ο Zora κατάφερε, έμμεσα, να τα στηρίξει.

Μετά από μια σπουδαία πορεία, με επιτυχίες και αντίστοιχη φήμη, παραιτήθηκε το 1975, στα 66 του. Περιέργως αντί να ξεχαστεί, η φήμη του ολοένα και μεγάλωνε. Μόλις έξι εβδομάδες πριν αποχωρήσει από τον μάταιο κόσμο μας, στα 87 του, ήταν ομιλητής σε εκδήλωση με τίτλο «Corvette: Εορτασμός ενός Αμερικάνικου όνειρου». Εκεί ο Ρωσοεβραίος γεννημένος στο Βέλγιο, σπουδασμένος στο Βερολίνο και πετυχημένος στο Detroit, έκλεψε για τελευταία φορά τις εντυπώσεις.