

Το Μάιο του '77, ο πρώτος «δόκιμος» βαμμένος στα κιτρινόμαυρα της ομάδας Euro handler έκανε την εμφάνισή του στην Ελλάδα.

Ξεκινούσε την κατατακτήρια ειδική του 24 ου

Δ.Ρ.Α. στη Δεκέλεια. Τριάντα πέντε χρόνια αργότερα, οδηγώ το ίδιο όχημα, στην ίδια διαδρομή, βάζοντας δίπλα το σημερινό του διάδοχο.



Για να θυμηθούμε το πλαίσιο εκείνης της εποχής, το Kadett με το νούμερ 3 στις πόρτες οδηγούσαν
οι W. Rohrl – W.P. Pitz

tz
και ανήκε στο γκρουπ 2. Τεχνικά μεθερμηνευόμενον, σήμαινε ένα απλό, όχι
cross
flow

, 8βάλβιδο καπάκι απέδιδε γύρω στους 160 ίππους,
υπολειπόταν δηλαδή σε ισχύ, από τα οχήματα της ομάδας 4 που ανταγωνιζόταν,
τουλάχιστον 40 ίππους.



Κυριακή 29 Μαΐου 1977. Το Kadett των Rohrl – Pitz με το νούμερο 3 στις πόρτες, φωτογραφημένο λίγο πριν την λίμνη της κατατακτήριας ε.δ. της Δεκέλειας. Αν εξαιρεθεί ο

νικητής Waltegaard που ειδικά στην
κατατακτήρια ήταν σε άλλο αγώνα, οι Γερμανοί έχασαν μόνο από τους σαφώς
ισχυρότερους συνδυασμούς :
Alen
(131),
Andersson
(
Celica
,)
Verini
(131) με ελάχιστες μάλιστα διαφορές από ένα έως πέντε δεύτερα για τα 13,27 χλμ της
διαδρομής,
τα μισά από τα οποία ήταν άσφαλτος. Άφησαν δε, αρκετά πίσω τους ισχυρότερα οχήματα
με εκλεκτούς χειριστές, όπως οι
Lampinen
(131),
Clark
(
Escort
,)
Kallstrom
(
Violet
,)
Wittman
(
Kadett
, Γ. Μοσχούς (
Alfetta
, “Σιρόκο” (
Violet
) . Στην εξέλιξη του αγώνα, όπου τα προβλήματα νεότητας του
Kadett
άφηναν το πλήρωμα, ανεπηρέαστο, συνέχισαν τους εξαιρετικούς χρόνους (3
οι
σε Αλιάκμωνα, Βέρμιο, Λουκίσια II, 2
οι
στο Οινοχώρι, στις κατηφορικές Καρρούτες και στην Αλική II).



Ένα χρόνο αργότερα, ο Rohrl οδηγεί 131 και κερδίζει ενώ στα δυο κιτρινόμαυρα Kadett βρίσκονται οι Γερμανοί

Achim

Warbold

—

Hans

Sylvan

και οι Σουηδοί

Anders

Kullang

—

Bruno

Berglund

. Ο

Kullang

στην πρώτη του εμφάνιση στην Ελλάδα, ξεκινά με πυροτεχνήματα (3ος

Λουκίσια, 4ος

Αλική

), τουμπάρει, στο flying της

Ξηρονομή

ς (5ος), συνεχίζει ακάθεκτος χωρίς παρμπρίζ με μάσκα υποβρυχίου ψαρέματος (4ος Αλική, στον Ελικώνα στο Δίστομο) μέχρι την Καλαμπάκα. Εγκαταλείπει στο Βέρμιο. Ο Γερμανός ακολουθώντας πιο συνετό ρυθμό, αντιμετωπίζοντας πολλά προβλήματα θα καταφέρει να τερματίσει στην 5η θέση, πίσω από τα δυο 131 των

Rohrl

και

Alen

και τα δύο 160

J

των

Mehta

και

Kallstrom

. Η εικόνα είναι από την τεχνική, κατηφορική Τσούκα, όπου σημείωσε τον 7ο χρόνο, ίδιο με τον 6ο Kallstrom, 14 δεύτερα πίσω από τον νικητή Rohrl, 2 μπροστά από τον Milan Zapadlo (Skoda 130 RS).

Παραμένοντας το χθες.

Τα περιφερειακά του ήταν αρκετά εξελιγμένα καθώς το διαφορικό περιορισμένης ολίσθησης και το 5άρι κιβώτιο ήταν ZF, ενώ δισκόφρενα υπήρχαν και στους δύο άξονες. Ήταν ένα νέο αγωνιστικό όχημα και ο σκοπός της συμμετοχής ήταν να εντοπισθούν τα προβλήματα νεότητας. Ο Rohrl ήταν ήδη 30 ετών και είχε σημειώσει μια πρώτη νίκη σε επίπεδο παγκοσμίου πρωταθλήματος δυο χρόνια νωρίτερα στην πατρίδα μας. Το '75, στο 22

ο
Δ.Ρ.Α. με
Ascona
και συνοδηγό τον
J
·
Berger
που το '77 ήταν πλέον
team
manager
στην αγωνιστική ομάδα.

Ξεδιπλώνοντας το πλούσιο ταλέντο του, το '77, ο Γερμανός οδηγός, ανέβηκε 6^{ος} στην Καλαμπάκα, επέστρεψε 8

ος
, με αρκετά προβλήματα, στη δεύτερη Καλαμπάκα, μετά τη σκληρή ολονυκτία στην Μακεδονία, για να εγκαταλείψει
στην Αθήνα, από κρεμαγιέρα, μετά τα “δεύτερα” Λουκίσια, αφού είχε γράψει μερικούς εξαιρετους χρόνους, ανάμεσα σε σαφώς ισχυρότερους συνδυασμούς. Τη χρονιά εκείνη τη σημαία της
Opel
κράτησαν σε περίοπτη θέση ο Τζώνυς που στα 64 του χρόνια με συνοδηγό – μηχανικό το Χάρη Καλτσούνη πλάσαραν την
Ascona
τους μέσα στη δεκάδα (9
οι
γενικής 2
οι
Έλληνες).

Έκτοτε πέρασαν 35 χρόνια. Ο Τζώνυς δεν ζει, το Kadett δεν παράγεται πια, η Elfinco δεν υπάρχει, το κτιριακό συγκρότημα γκρεμίστηκε, (προχθές μάθαμε ότι το κυβερνών κόμμα που εγκαταστάθηκε εκεί έχει να καταβάλει μισθώματα 19 μήνες!), ο
Rohrl
στα 67 του εργάζεται στην
Porsche

και ποδηλατεί 70 χιλιόμετρα την ημέρα, ο Χάρης στα 66 του έχει ένα μικρό στόλο αγωνιστικών

Opel

της παλιάς καλής εποχής και οι λέξεις Ξηρονομή, Καλοσκοπή, Συκαμινέα, Φουρνά, Χελιδόνι, Βαμβακού είναι άγνωστες στο λεξιλόγιο του αγώνα που επιμένει να φέρει το όνομα «Ακρόπολις» σε συνδυασμό με κάτι θεϊκές επισημάνσεις.



ΕΛΦΙΝΚΟ Μάιος 2006.

Σε ότι αφορά την πορεία της Opel στο παγκόσμιο πρωτάθλημα ράλυ, από το '70 έως το τέλος του '82 οπότε ο

Rohrl κατέκτησε τον δεύτερο

τίτλο του οδηγώντας για τον κατασκευαστή του

Russelsheim

, οι καλύτερες θέσεις ήταν: Δύο δεύτερες στα πρωταθλήματα κατασκευαστών του '76 και του '82, τρίτη το '76, τέταρτη το '75 και '77, πέμπτη το '70. Όλες τις νίκες, τις σκοράρισε ο Rohrl

. Ακρόπολις '75 (

Ascona

),

Monte

Carlo

&

Cote

d

,

Ivoire

το '82 με την περίφημη

Ascona

400. Ο τίτλος κατασκευαστών του '82 χάθηκε για 8 πόντους, στους τρεις τελευταίους αγώνες από την υπεροπλία της

Audi

που συμμετείχε με τα τετρακίνητα

Audi

quattro

.

Κάνοντας στις 1.000 λίμνες, στο

San

Remo

και στο

R

.

A

.

C

. το 1 - 2 αφήνοντας μόλις τις τρίτες θέσεις σε

Rohlr

και

Toivonen

αντίστοιχα, στις δυο τελευταίες αναμετρήσεις που όμως δεν ήταν αρκετές για να κρατηθεί η πρώτη θέση.

Επανερχόμενοι το σήμερα.

Μια λαμπρή Φθινοπωρινή μέρα, είχαμε φθάσει με το Astra OPC στη Δεκέλεια περιμένοντας το Χάρη Καλτσούνη. Έφθασε στην ώρα του, αλλά όσο διακριτικά κι αν οδηγούσε, οι αναπνοές από τα διπλά 45άρια, ακούγονταν αρκετά νωρίτερα πριν εμφανιστεί το Kadett

. Ήρθε και παρκάρισε δίπλα στο γαλάζιο απόγονό του, κροταλίζοντας όπως κάθε σοβαρό αγωνιστικό και σε λίγο απέβαλε τα περισσευούμενα ψυκτικά υγρά. Μπροστά μας η ιστορική ετάπ της Δεκέλειας ή Αγ. Μερκουρίου. Πίσω μας το παρελθόν.



Το Kadett είναι ένα παλιό αγωνιστικό όχημα. Τι σημαίνει αυτό; Ότι όλα είναι σκληρά. Κατ'

αρχήν “αναρτησιακά περνάνε όλα μέσα” και καθώς έχει αφαιρεθεί κάθε ίχνος μόνωσης, όλα είναι και θορυβώδη. Για να επιβραδύνεις πρέπει να πρεσάρεις με δύναμη, για να στρίψεις η αίσθηση είναι διαφορετική από αυτή που συνηθίσαμε με τα υδραυλικά, ενώ για να ξε-παρκάρεις πρέπει να είσαι τύπος αθλητικός.

Το ZF απαιτεί, ακριβείς, κοφτές κινήσεις και καθώς ο επιλογέας βγαίνει πιο κοντά στο μοτέρ ένας μακρύτερος μοχλός ώστε να φτάνει στο χειριστή, αλλοιώνει την ακρίβεια, την αμεσότητα της κίνησης. Το διαφορετικό, είναι κοντό και σε συνδυασμό με τις κλειστές σχέσεις δίνει πολύ δουλειά στο δεξι καρπό και σύντομα καταλαβαίνεις ότι

είναι καλύτερα να οδηγείς με μια σχέση πάνω. Το καπάκι είναι

cross

flow

, ο Χάρης μας λέει ότι ίσως είναι το μοναδικό εναπομείναν.

Fly

off

χειρόφρενο, πάντα χρήσιμο στα πολύ κλειστά κομμάτια, βολάν μεγάλης διαμέτρου, ζώνες Sabelt

6 σημείων, διακόπτης ρεύματος και μπουτόν μίζας,

Recaro

μπάκετ, πυρόσβεση και όλα τα απαιτούμενα για να περνά τους τεχνικούς ελέγχους των αγώνων.

Στο διαμέρισμα του κινητήρα, βλέπεις κινητήρα με εισαγωγές, καρμπυρατέρ, χταπόδια εξαγωγών, ψυγείο κι όχι ένα συνονθύλευμα από πλαστικά που κρύβουν τα μέταλλα. Παρά το γεγονός ότι το σύνολο είναι ελαφρύ, δεν σε τρομάζει με την δύναμη του. Μόλις το καταλάβεις, νιώθεις πόσο ευέλικτο είναι και όταν βολευτείς, αντιλαμβάνεσαι πόσο ευχάριστο μπορεί να γίνει.



Στο αντίποδα τώρα. Ο διάδοχος δεν είναι ένα αγωνιστικό όχημα. Είναι όμως ότι πιο κοντά σε αγωνιστικό. Οι βάσεις για αυτόν τον ισχυρισμό είναι οι 280 ίπποι του δλίτρου υπερτροφοδοτούμενου μοτέρ και το “αληθινό” περιορισμένης ολίσθησης διαφορικό. Με τα θηριώδη (145/35 – 20) ελαστικά, τους υπερμεγέθεις αεριζόμενους δίσκους και τις σχεδιαστικές πινελιές όπως οι εισαγωγές του αέρα στην μάσκα και η οπίσθια φτερούγα δεν κρύβει τις προθέσεις του. Είναι ένα σύγχρονο hatch back. Συχνά του αποδίδεται και ο

χαρακτηρισμός “καυτό” και η αλήθεια είναι, πως με την τρέχουσα των πραγμάτων λογική, είναι ακριβής. Ανήκει επίσης στην κατηγορία των αυτοκινήτων που εύκολα “παίρνεις” αρκετά. Αν βέβαια θελήσεις να το φθάσεις στα όριά του, ειδικά σε δύσκολα (κατηφορικά) ή πονηρά (γλιστερά) κομμάτια, δεν είναι εύκολο. Τα πράγματα θα δυσκολέψουν περισσότερο όταν έχουν αφαιρεθεί, όλες οι ηλεκτρονικές προστασίες ενώ επιπροσθέτως έχει πατηθεί το μπουτόν

OPC. Το ταμπλό αποκτά μια έντονη κόκκινη απόχρωση, το υδραυλικό τιμόνι γίνεται πιο βαρύ, το θέμα έχει σοβαρέψει και πρέπει να είσαι χειριστής επιπέδου. Προφανώς είναι πιο γρήγορο, πέρα από το ότι είναι πιο δυνατό από το Kadett

. Είναι μάλιστα τόσο δυνατό που δεν δύναται να επαληθεύσει την ταχύτητά του. Με πιο απλά λόγια: Στη διαδικασία των 0 - 100 από στάση, με κόπο κατέβηκε στο 6,9" (εργοστασιακή τιμή: 6,0'') και αν εξαιρέσουμε τον παράγοντα φθαρμένα ελαστικά από τις ανδραγαθίες των προηγούμενων στην πίστα, δεν βρήκα άλλες δικαιολογίες. Ακόμα και αυτό το ελαφρυντικό ισχύει κλασματικά καθώς οι φθορές εντοπιζονταν στα “μάγουλα” από τα βίαια στριψίματα και όχι στα πέλματα. Συνεπώς, αν η ασφαλτος δεν έχει υψηλό συντελεστή τριβής το

O
P
C

, εκ των πραγμάτων δεν μπορεί να βάλει τη δύναμή του κάτω. Εκεί όμως που η ομάδα μετρήσεων έμεινε άφωνη, ήταν στην διαδικασία επιβράδυνσης. Στην πρώτη δοκιμασία χρειάστηκε μόλις 51,4 μέτρα να ακινητοποιηθεί. Στη δεύτερη και τελευταία, προφανώς διότι τα υλικά τριβής και οι δίσκοι είχαν έρθει σε καλύτερη θερμοκρασία χρειάστηκε μόλις 50,5 μέτρα.



Ερωτήματα

Αναρωτιέμαι, αν είχαμε τη μαγική ιδιότητα να ψιθυρίσουμε σε έναν ζωηρό χρήστη αυτοκινήτου, πριν από 35 χρόνια, πως με ένα ειδικό app για iPhone κι έναν αναμεταδότη Wi-Fi, το κινητό του θα λαμβάνει 60 παραμέτρους για όλα σχεδόν τα στοιχεία που αφορούν το αυτοκίνητο, την επίδοσή και τα χαρακτηριστικά λειτουργίας σε κάθε του διαδρομή, πως θα μας κοιτάζε; Αυτή η τεχνολογία λοιπόν, που την
εποχή που έτρεχε ο Rohrl με Kadett
, ήταν επιστημονική φαντασία, σήμερα είναι εφαρμόσιμη στο
Astra
OPC
.

Πως άραγε να αισθάνονται σήμερα, οι πρωταγωνιστές εκείνης της εποχής που με κάτι παραπάνω από δυο εκατοντάδες ίππους διεκδικούσαν παγκόσμιο τίτλο, κάνοντας απίστευτα πράγματα σε Μοσχοκαρυά, Φουρνά, Κονιδίτσα και στις υπόλοιπες ε.δ. του παγκοσμίου; Σήμερα, που ο κάθε ένας μπορεί να βρεθεί με τους 280 πολιτισμένους ίππους κάτω από το καπό του Ο PC.

Συμπεράσματα

Καθώς ο ήλιος κρυβόταν πίσω από τα υψώματα της Πάρνηθας, η μικρή παρέα συζητούσε για το παρελθόν, για το μέλλον, για τα αυτοκίνητα και τους ανθρώπους. Ο Ο Χάρης θυμόταν ραλίστικες ιστορίες, οι νεότεροι άκουγαν και οι τετράτροχοι εκπρόσωποι δύο εποχών έστελναν τα σιωπηρά τους μηνύματα στο θυμικό μου. Χρειάστηκαν 35 χρόνια για να μεταβληθεί ένα γλυκό, λιτό, κιτρινόμαυρο κουπέ (με τα ίδια χρώματα διατίθετο και στις εκθέσεις) σε ένα επιθετικό γαλάζιο απόγονο με εξώκοσμη, για τη δεκαετία του '70, ιπποδύναμη και σχεδόν συν 50% βάρος!

Θα χαρώ το OPC, αλλά την καρδιά μου την έχω ήδη χαρίσει σε εκείνη την εποχή και ένα

κομμάτι της έχει πεισματικά αφεθεί στη Δεκέλεια, όπως ήταν τότε, στον κόσμο, όπως ήταν τότε, στα αυτοκίνητα, όπως ήταν και φυσικά στους ανθρώπους όπως ήταν τότε.



Όταν ο Χάρης γνώ ρισε την Opel.

Ήρθε στην Αθήνα στο τέλος της δεκαετίας του '50 δέκα χρονών παιδάκι από την Κλειδωνιά , ένα μικρό χωριό ανατολικά του Βοϊδομάτη, ακολουθώντας κι' αυτός το ρεύμα αστυφιλίας που μάστιζε τον τόπο μετεμφυλιακά. Λίγο αργότερα, παιδί ακόμα, βρέθηκε στην οδό Κάρπου στις πρώτες εγκαταστάσεις της ΕΛΦΙΝΚΟ. Τον πρόσεξε ο αρχιμάστορας, ο Κώστας Γαλάνης και ξεκίνησε δουλειά. Έκατσε δίπλα στον Τζώνυ σχεδόν δυο δεκαετίες και έγινε μάστορας, συνοδηγός, οδηγός και τελικά επιχειρηματίας. *“Ήταν σκληρός, αλλά δίκαιος”*

λέει σήμερα για τον μέντορά του. Ο Χάρης είναι ένα είδος γέφυρας. Γεφυρώνει το κάπως μακρινό χθες, που είχε ολότελα άλλη μορφή με το σήμερα. Σε όλα τα επίπεδα. Στο αγωνιστικό, έζησε τη χρυσή εποχή από τα μέσα της δεκαετίας του '60 και εντεύθεν, βίωσε τα μαγνητόφωνα τις “δεξιές γυροβολιές” και τα “φουντωτά δεντράκια” του Τζώνυ, μετέχει ακόμα όμως σε αυτό που έχει περισσέψει από το Δ.Ρ.Α. Στο μηχανικό ξεκίνησε όταν τα αυτοκίνητα είχαν πλατίνες και ζιγκλέρ και τώρα γνωρίζει το ίδιο καλά τους υπερτροφοδότες και τους άμεσους ψεκασμούς. Στο εμπορικό κομμάτι, από το πρώτο συνεργείο που άνοιξε βρέθηκε με 12 καταστήματα ανά την Ελλάδα κρατώντας υγιείς, σωστές σχέσεις με το εργοστάσιο. Μια ζωή Opel

βέβαια. Είναι μια περίπτωση ήρεμης, ήσυχης επιτυχίας, ή τουλάχιστον αυτό καταλαβαίνω με αυτά που γνωρίζω.