Είχαμε μείνει στην Τρίτη (24 /5ου), αργά το απόγευμα, όταν ολοκληρώ σαμε τις αναγνωρίσεις μας, αμέσως μετά την παρουσίαση του , Type R. Πολύ πριν αποφασισθεί ότι μπορούσαμε να δηλώ σουμε συμμετοχή όμως, είχα αποδεχτεί πρόταση για αποστολή στο Μόναχο, ημερήσια μάλιστα, για την παρουσίαση του νέου A3.

Ο τρικύλινδρος 999 κ.εκ. ήταν ένας αρκετά πειστικός λόγος για να σε κάνει να ξοδέψεις περισσότερες από έξι ώ ρες μέσα σε αεροπλάνα για ένα 14ωρο πηγαινέλα από την Αθήνα (γνωστή και ως κοιτίδα της Δημοκρατίας, ή λίκνο του Πολιτισμού, του Δυτικού τουλάχιστον) στην πρωτεύουσα της Βαυαρίας, εκεί κοντά στην μπυραρία που έκανε ο Αδόλφος τα πρώ τα του, αποτυχημένα, βήματα ως κινηματίας. Να θυμίσω:Ήταν το περίφημο Munich Putsch, (ωραίες λέξεις η Γερμανική! ε;) στο μακρινό 1923.

Τέλος πάντων, 93 χρόνια μετά, το Μόναχο, έχει αλλάξει πολύ. Για τους Βαυαρούς και γενικότερα για τους Αλαμανούς όμως, όρκο δεν πρέπει κανείς να πάρει. Τετάρτη λοιπόν (25/5ου), προπαραμονή αγώνα κι αντί να πιλατεύουμε τα της συμμετιοχής, νάμαι στον μεγάλο υπαίθριο χώρο ανάμεσα στα Τέρμιναλ, του αεροδρομίου του Μονάχου, ο οποίος καλύπτεται από πολύχρωμα A3. Τρίπορτα, πεντάπορτα, Sportback, Limousine, Cabriolet. Quattro.

Αν δε, πάμε στους κινητήρες, συναντούμε ακόμα μεγαλύτερη ποικιλία: Τον νέο τρικύλινδρο «χιλιάρη» όπως και τον δίλιτρο TFSI που τοποθετείται για πρώτη φορά σε A3, αλλά και τους 1.6 TDI, 2.0, TDI, 1,4 TFSI. Πλαισιώνονται κατά περίπτωση από 7άρια ή 6άρια S tronic. Για να φτάσουμε σε ένα αξιόπιστο γινόμενο, να πούμε, ότι μέσα στο press kit που παραδόθηκε υπάρχουν τεχνικά χαρακτηριστικά 46 διαφορετικών εκδόσεων! Πλημμυρίδα!

Κάναμε τη δουλειά μας, γνωρίσαμε τον 3κυλινδρο χιλιάρη, οδηγήσαμε και τις δίλιτρες εκδόσεις, ακούσαμε και όσα μας είπαν και στας 22:30 το A321 της Luft, ακούμπησε τους τροχούς, όχι και τόσο μαλακά (ο Ελλην captain το πρωί με το A320 της Aegean ήταν άλλη κλάση – να τα λέμε αυτά ε!) στο Ελευθέριος Βενιζέλος.

Ξημέρωσε η **Πέμπτη (26/5ου)**, δροσερή και με ωραίο Αττικό, Μαγιάτικο φως, που καθόλου δεν το χάρηκα αφού το σύνολο της ημέρας το πέρασα πίσω από μια οθόνη. Ο Δυσσέας έτρεχε να συμμαζέψει τον «Καϋμό», να τον περάσει Τεχνικό & Διοικητικό έλεγχο, να πληρώσει την licence μου με την κάρτα του, διότι μετρητά δεν δέχονταν στην Ομοσπονδία. Έχουμε φτάσει, όλοι μας, στο σημείο, να οφείλουμε να αποδεικνύουμε, όχι σε καθημερινή αλλά σε ωριαία βάση ότι δεν ήμεθα ελέφαντες.

Απόγευμα βρεθήκαμε αρματώσαμε το όχημα του service, εκείνος θα πήγαινε να αλλάξει ακρόμπαρα, που διακαώς επιζητούσε ο «Καϋμός», καθότι έστριβε κατά τη δική του βούληση και όχι του οδηγού, ενώ η ταπεινότητά μου θα συνέχιζε πίσω από την ίδια οθόνη, μέχρι να κρυφτεί ο λιοκράτορας πίσω από την Πάρνηθα. Άλλη μια όμορφη και χαμένη δύση…

Όπερ και εγένετο. Βράδιαζε όταν έφθασα σπίτι και λίγο αργότερα άκουγα μια ενθουσιασμένη φωνή από ένα κουρασμένο κορμί: *«Κουμπάσο είναι τώρα. Κουμπάσο!»* Έτσι τακτοποιήθηκε και το θέμα με την μεγάλη ασάφεια του τιμονιού, πλην όμως ετέθη και ένα

άλλο θέμα.
«Μήπως, να κάναμε μια ευθυγράμμιση;» ερώτησε ο Δυσέας.
«Λες ε;»
«Όχι ότι θα το πηγαίνεις ίσια, αλλά το σωστό αυτό είναι»
«Ε αφού το σωστό είναι έτσι, ας γίνει»

Κανονίσαμε λοιπόν κατά τις εννέα, το επόμενο πρωινό, λίγο πριν την εκκίνηση, να βρισκόμαστε στην Μεταμόρφωση (όχι του Σωτήρος αλλά του Γιάννη) ώστε να το συμμαζέψουμε κι αυτό. Με μια ακόμα ωδή, στην γνωστή Ελληνικότητα της τελευταίας στιγμής, τέλειωνε η παραμονή του αγώνα.

Και εξημέρωσε η Άνοιξη τον Κόσμο, **την Παρασκευή 27η του Μάη**. Για να μην στρέψω την αφήγηση στην μάλλον βαρετή απαρίθμηση των προβλημάτων που αντιμετωπίσαμε, εξάλλου όλοι είχαν τέτοια, ας ξεκινήσω με την πιο σουρεάλ εικόνα του αγώνα μας. Δεύτερα Πίσια, αργά το μεσημέρι, ζέστη και ο «καϋμός» υποφέρει.

Δεύτερα Πίσια. Σουρεάλ.

Στην εκκίνηση, επειδή το χώμα είναι μαλακό, οι πενηντατόσες εκκινήσεις (συνολικά και τις δύο φορές που έγινε η ετάπ) έχουν σκάψει δυο λαγούμια από τα σπιναρίσματα των τροχών. Χώρος για λίγο δεξιότερα ή λίγο αριστερότερα δεν υπάρχει. Έτσι αναγκαστικά πέφτουμε εκεί μέσα. Κοιτάμε το ρολόι, που μετράει τ' ανάποδα, κι όταν γράφει μηδέν, ακούω από δίπλα: *«Άντε πάμε»*. Δυο λέξεις είναι αυτές, αλλά για κάντες πραγματικότητα. Ο κακομοίρης ο «καϋμός», δεν μπορούσε ούτε να βγεί από κει μέσα. Τόσο δύναμη του έλειπε. Με τα πολλά τα κατάφερε και σκαρφάλωσε και υπομονετικά κέρδισε λίγη ταχύτητα για να μπεί και η δεύτερη στο κιβώτιο, κάποια τέρμινα μετά.

Πιάνουμε την κουβέντα για να περάσει λιγότερο βασανιστικά η ώρα με ευφυολογήματα του τύπου:
- *«Κρίμα ρε συ Κρίμα: θα χαλάσουμε τον αγώνα του ουραγού»*

- «Ούτε σκόνη δεν σηκώνουμε»
- «…γιατί το κάνουμε τώρα αυτό; γιατί δεν πάμε σπίτια μας;»
- «Διότι ο αγώνας πρέπει να έχει και κάποιον τελευταίο!»
Μα και αγωνίες:
- *«Να δω τώρα που θα μείνουμε πως θα μας μαζέψουν από εδώ πάνω»*
Αλλά και παρακάλια:
- «έλα καϋμούλι μας. Φτάσε μας στα Πίσια, και εμείς θα δεις, εμείς τι θα σου κάνουμε!»

Λίγο από φιλοτιμία, αρκετά από οίκτο, και βέβαια λίγο από την γιαπωνέζικη παράδοση ο καημένος, γλυκός Καϋμός με μόλις δύο κυλίνδρους, ένα μπουζί λιωμένο σαν παγωτό χωρίς ακίδα, και ένα ωστήριο να περιφέρεται πιο ανεξάρτητο από τους αντίστοιχους Έλληνες κάτω από το ψευδοκάπακο, μας έφθασε ως την Περαχώρα. Εκεί ο Γιώργος και ο Στέφανος που το έλυσαν, έγιναν αυτόπτες μάρτυρες του θαύματος, πως το ανεξαρτητοποιημένο ωστήριο δεν τα είχε κάνει όλα αλοιφή, το έβαλαν στην θέση τους, άλλαξαν και ένα μπουζί και ω! του δεύτερου θαύματος το μοτέρ δούλευε πάλι.

Γιώργος Κέκης & Στέφανος Λυγνός σκυμμένοι πάνω από το ανοικτό καπώ του «Καϋμού», τιθασεύοντας εκείνο το ωστήριο που έκανε του κεφαλιού του κάτω από το ψευδοκάπακο.

Το τρίτο και όχι τελευταίο θαύμα της ημέρας, πραγματοποιήθηκε λίγες ώρες αργότερα καθώς καταφέραμε να τον φέρουμε στην γραμμή του τερματισμού. Μεσολάβησε η Κλένια όπου ο «Καϋμός» απήγγειλε το πρώτο απροβλημάτιστο ποίημα της μέρας χαροποιώντας το πλήρωμα του. Αν μάλιστα τα ελαστικά του είχαν λίγο περισσότερο μπακλαβά από τους βοστρύχους του Γιούλ Μπρύνερ, θα διασκεδάζαμε ακόμα περισσότερο. Τι φταίει όμως αυτός, αν τα τέσσερα μαύρα, στρόγγυλα πατούμενα κολλούσαν ένσημα στους αγώνες, από το τότε που ο Δημήτρης Βαζάκας είχε μαλλιά; Παρεμπιπτόντως, αν ο Δημήτρης δεν

παρείχε ανιοδιοτελώς τον «Καϋμό» για δεύτερη συνεχή χρονιά, αυτές οι αράδες δεν θα είχαν ποτέ γραφτεί.

Μιλώντας για θαύματα, το τέταρτο και τελευταίο της ημέρας συνετελέσθη μέσα στο Ναύπλιο, όπου τέσσαρα χιλιόμετρα πριν την καρώ σημαία, έβρασε πετώντας ότι περιεχόμενο βρασμένου νερού είχε, ολούθε. Από εκεί μέχρι τον τερματισμό και την επιστροφή στην Αθήνα το ίδιο βράδυ, μετά τα μεσάνυκτα, συμπληρώναμε H2O, στην αρχή κάθε 25, μετά κάθε 20, ακολούθως κάθε 15 χιλιόμετρα. Αλλά ήρθε πίσω ιδίοις δυνάμεσιν.

Είχε αρνηθεί κατηγορηματικά οποιαδήποτε σκέψη για εγκατάλειψη, αντιστεκόμενος ακόμα και σε μια φλάντζα που είχε πάψει να εκτελεί το καθήκον της.

Νόστιμο το πλασέ του Ιστορικού, με τα γαλάζια σειρήτια να υπογραμμίζουν την Ελληνικότητα του αγώ να.

Ο αγώνας είχε ολοκληρωθεί για μας, αφού είχαμε δηλώσει συμμετοχή μόνον στο χωμάτινο σκέλος. Είχα λίγους λόγους να γκρινιάζω αλλά θα ήταν τόσο μίζερο! Εξάλλου υπεύθυνοι για ότι μας συμβαίνει, εμείς ήμαστε. Αναστήσαμε ακόμα μια φορά τον «καϋμό», μέσα σε μια εβδομάδα. Αν είχαμε το χρονικό περιθώριο θα κάναμε καλύτερες δοκιμές, (άλλη Κινέτα γράψαμε άλλη κάναμε, - τα πρώτα 6 χλμ.- ο θρίαμβος της επιπολαιότητας λέμε, κι ενώ ο Θάνος μας το είχε πει, όπως και με την Κλένια που τη διασώσαμε), θα προετοιμάζαμε καλύτερα το όχημα, δεν θα τρέχαμε για ευθυγράμμιση λίγο πριν την εκκίνηση, δεν θα έλιωνε τα μπουζί αφού δεν θα χτυπούσε πειράκια, ούτε και εμείς, σχεδόν, θα βγάζαμε σπυράκια. Δεν θα φλαντζάριζε, δεν, δεν, δεν.

Καίσαρος
Rally Team

CAR AND DRIVER