

**Σαράντα χρόνια νωρίτερα, ντεμπουτάρησε στην ιδιαίτερη σκηνή των ελληνικών αγώνων αυτοκινήτου, ένα από τα πιο ξεχωριστά και σπάνια αυτοκίνητα, που κύλησαν τους τροχούς του πάνω στις ειδικές διαδρομές της πατρίδας.**

Ήταν Σάββατο 18 Φεβρουαρίου του '78, όταν η γαλανόλευκη σηκώθηκε πάνω από το ελλειπτικό παρ – μπριζ της Stratos του «Σιρόκο», αποκαλούμενη χαϊδευτικά και «Μπουμπού», στην εκκίνηση του Θ' γύρου Πελοποννήσου.



Το πλήρωμα έτοιμο, ο Μανώλης σκυφτός στα χαρτιά του, ο οδηγός συγκεντρωμένος. Αριστερά διακρίνονται οι Αντ. Στιβαχτάρης και Γιαν. Παπαπαναγιώ του. Πίσω από το Ιταλικό κουπέ με το #2, οι Μιχ. Μοσχούς – Παν. Κουτσίκος, με το 710 που την προηγούμενη χρονιά οδηγούσε το πλήρωμα της Lancia.

Ας δούμε το στόρυ.

Το 1977, ο Τάσος «Σιρόκο» Λιβιεράτος είχε μια περίεργη χρονιά. Ξεκίνησε με την κίτρινη A110, γράφοντας δυο νίκες στις δυο πρώτες αγωνιστικές. Ανάβαση Ριτσώνας και ράλυ Αττικοβοιωτίας. Ακολουθώντας πέρασε για πρώτη φορά σε ομάδα που δεν είχε ο ίδιος τον απόλυτο έλεγχο.

Βρέθηκε λοιπόν στο δεξιότιμονο λευκό πορτοκαλί 710 της Ν.Ι. Θεοχαράκης. Εννοείται ότι κέρδισε τον τίτλο, το 13ο Πανελλήνιο πρωτάθλημα ράλυ. Μόνο με νίκες. Στο 10ο Εαρινό, στο Δ' Ολυμπιακό, στο 11ο Δ.Ε.Θ., στο Β' Χαλκιδικής και ασφαλώς στο 24ο Δ.Ρ.Α. την

πρῶτὴ Ἑλληνικὴ καὶ τὴν πέμπτὴ γενικὴς.

Υπῆρξε ὅμως ἕνα ἐπεισόδιο στὴν ἐξέλιξη ἐκείνου τοῦ Δ.Ρ.Α., τὸ ἔχει ἀφηγηθεῖ ὁ συνοδηγὸς τοῦ Μαν. Μακρινός, ὅπου ἀφαιροῦνται τὰ καρμπυρατέρ ἀπὸ τὴν «ἐλληνικὴ» βιολέτα, γιὰ νὰ τοποθετηθοῦν σὲ ἐκείνη τοῦ [Harry Källström](#). Κανεὶς δὲν θὰ χαρακτήριζε αὐτὴ τὴν κίνηση ὡς εὐγενικὴ, ἢ ὡς ὑπόδειγμα fair play. Σὲ συνδυασμὸ μὲ μιὰ ἐξοδο ποῦ εἶχε τὸ πλήρωμα στὴν Κύπρο, ἡ ἀπόφαση εἶχε ληφθεῖ. Ἡ ἐπόμενὴ χρονιά δὲν θὰ τοὺς ἐβρίσκε στο ἴδιο αὐτοκίνητο.

Ἔτσι ἐφθάσε στὴν Ἑλλάδα ἡ «Μπουμπούς». Ἡ πρῶτὴ καὶ ἡ μόνῃ ἀγωνιστικὴ Stratos ποῦ πᾶτησε τοὺς τροχοὺς τῆς στὴν πατρίδα μας καὶ ἀνῆκε σὲ ἡμεδαπὸ. Πρῶτὴ ἐμφάνισή τῆς στο ράλι Πελοποννήσου ποῦ ἀνοίγε τὴν αὐλαία τοῦ πρωταθλήματος. Διοργανώτρια λέσχη ἡ α.λ.φ.

Με ἐκκίνηση ἀπὸ τὴν Φιλοθέη, κοντὰ στα γραφεῖα τῆς λέσχης καὶ τερματισμὸ στὴν ἐθνικὴ οδὸ, στὶς ἐγκαταστάσεις τοῦ ἀναψυκτικοῦ ποῦ χορηγήσε τὸν ἀγῶνα. Πρέπει νὰ ἦταν ἡ πρῶτὴ φορὰ ποῦ ὁ ὀργανωτὴς ὑποχρέωσε τοὺς συμμετέχοντες νὰ φέρουν τὰ διακριτικὰ τοῦ χορηγοῦ στα νοῦμερα συμμετοχῆς. Δεκάωρος νυκτερινὸς ἀγῶνας μὲ μῆκος 600 χλμ., 13 ἐξαιρετικὲς ἐιδικὲς διαδρομὲς μῆκος 117 χλμ., καὶ μιὰ μορφὴ μιὰ σχεδίαση χαρισάμενι, χαμένη πια στο παρελθόν γιὰ πάντα. Συγκέντρωσε 60 συμμετοχές.

Α/Α	ΟΝΟΜΑ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ	ΣΤΑΘΙΑ	ΜΕΤΡΑ	ΧΡΟΝΟΣ	ΣΥΝΟΛΟ
Α. ΑΝΕΤΟΡΙΑ (HISDER)	00	00	-	-	-	21.01"/19.2
1. ΜΑΝΔ ΑΝΕΤΟΡΙΑ	01	01	01	01	01	22.15"
2. ΕΚΙΜΟΣ	1η Ε.Δ. "Αλεξάνδρ"	5,2 χλμ. Σφαλακός	22	02	22.25"	
3. ΑΝΤΙΦΡΑΣΙ	2η Ε.Δ. "Τζέρεκ"	12,6 χλμ. χθόν	27	03	24.27"	
4. ΔΑΪΚ ΚΡΑΤΟΝ	00	150	38*	03	23.02"	
5. ΚΡΥΦΟΕΡ	3η Ε.Δ. "Εσπέρ"	9,2 χλμ. Σφαλακός	11	03	23.42"	
6. ΓΥΦΟ	4η Ε.Δ. "Κορινθός"	9,7 χλμ. χθόν	40*	03	23.57"	
7. ΑΙΤΡΟΣ	5η Ε.Δ. "Ρομά"	9,3 χλμ. χθόν	58*	03	00.35"	
8. ΔΑΪΚ ΡΙΖΙ	6η Ε.Δ. "Ασπρος"	12,6 χλμ. χθόν	32*	03	01.59"	
9. ΠΑΡΒΕΝΙ	7η Ε.Δ. "Παρθέν"	8,7 χλμ. χθόν	19*	03	02.48"	
10. Κ. ΛΟΔΙΑΝ	8η Ε.Δ. "Μπαρβέν"	8,7 χλμ. χθόν	25	03	03.15"	
11. ΣΤΕΡΝΑ	9η Ε.Δ. "Μπαρβέν"	8,7 χλμ. χθόν	25	03	04.06"	
12. ΔΑΪΚ ΔΑΡΦΙΝ	10η Ε.Δ. "Αδάμ"	7,0 χλμ. Σφαλακός	18	04	04.33"	
13. ΤΙΤΑΝΗ	11η Ε.Δ. "Αδάμ"	7,0 χλμ. Σφαλακός	18	04	04.58"	
14. ΣΟΥΛ	12η Ε.Δ. "Εσπέρ"	9,2 χλμ. Σφαλακός	05	04	05.14"	
15. ΣΙΣΙΑ	13η Ε.Δ. "Τζέρεκ"	12,6 χλμ. χθόν	60	04	06.14"	

Στημένοι στο Αλεποχώρι, λίγο μετά τις 10 το βράδυ περιμέναμε με προσμονή την πρώτη αγωνιστική της εμφάνιση. Ακούστηκε από μακριά, με τον ασυνήθιστο, στα ώτα μας -στα '78 ήμαστε- ήχο του V6. Ερχόταν και χανόταν ο ήχος, μέσα από τις πτυχές του εδάφους, ώσπου το σκοτάδι έσκισαν τα οκτώ φωτιστικά στοιχεία. Πέρασε από μπροστά μας βρυχώμενη για να χαθεί στο ίδιο μοτίβο. Προσεκτικά, αναγνωριστικά οδηγούσε ο Έλληνας πρωταθλητής, αφού δεν είχε κανένα λόγο για υπερβολές, καθώς προσαρμοζόταν με το εξωτικό αυτοκίνητο

Λίγο πριν το ξημέρωμα και ενώ βρισκόταν με άνεση επικεφαλής, ελέγχοντας τον, ούτως ή άλλως με υποδεέστερο εξοπλισμό, ανταγωνισμό, τερματίζοντας την τελευταία ειδική, την 13η, τον Σχίνο, αναγκάζεται σε εγκατάλειψη, με την εμπρόσθια δεξιά ανάρτηση να έχει καταρρεύσει. Καθόλου αναμενόμενη εξέλιξη για μια ομάδα που η λέξη abandon της ήταν άγνωστη. Δεκαπέντε μήνες αργότερα, στο 26ο Δ.Ρ.Α. η «Μπουμπού» θα βίωνε την δεύτερη εγκατάλειψή της. αλλά αυτό είναι μια άλλη ιστορία. Εκείνο το Σαββατοκύριακο είχε δώσει την πρώτη εντυπωσιακή, νυκτερινή της παράσταση.



Τραυματισμένη εμπρός δεξιά η «Μπουμπού» έχει γονατίσει, στην έξοδο της τελευταίας ε.δ. στο Σχίνο. Ο συνοδηγός έχει λυθεί και βγαίνει, ο οδηγός βγάζει το κράνος. Δίπλα του ο Τάκης Πιρπιρής, ξεχωριστός άνθρωπος και ο καλύτερος rally & racing editor της εποχής του, τουλάχιστον.

Β' RALLY ΤΥΠΟΣ ΠΡΑΧΟΝΝΗΣΟΥ 1978

Η.Ι.Ν.Α.Ε. Ε.Υ.Μ.Ε.Τ.Ε.Κ.Ο.Ν.Τ.Ο.Ν

1. "ΣΙΡΟΚΟ" - ΜΑΚΡΥΝΟΣ Μ.	LANCIA STRATOS	IV / 2
2. Ν. ΦΩΚΑΡΑΚΗΣ Δ.Ε. - ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΙΔΗΣ Κ.	DATSUN KP 710	IV / 2
3. Ν. ΦΩΚΑΡΑΚΗΣ Δ.Ε.	DATSUN KP 710	IV / 2
4. "ΑΒΟΝΙΔΑΣ" - ΦΕΡΡΑΚΗΣ Κ.	RENAULT 5	II / 4
5. ΓΚΑΛΛΟ Β. - ΑΡΕΝΤΗΣ Α.	CELIOA TOYOTA	II / 4
6. ΑΣΚΑΛΑΣ Ι.	RENAULT 5	II / 3
7. Ι.Ε. ΚΟΥΤΣΑΛΗΣ Δ.Ε.	FORD ESCORT RS 2000	I / 5
8. ΛΑΒΡΗΣ - ΣΤΡΑΒΗΣ Κ.	FORD ESCORT RS 2000	I / 5
9. ΠΑΠΑΔΟΣ - "ΚΟΜΙΤ"		
10. ΠΑΣΙΝΚΟ Δ.Ε.		
11. ΠΕΜΑΖΟΠΟΥ Ι. - ΚΑΜΠΟΥΡΗΣ Χ.	OPEL ASCONA	IV / 4

Χρυσά δεν είναι όλα εξήντα πληρώματα. Από τους 19 αναγραφόμενους, έξι δεν βρίσκονται σήμερα εν ζωή. Σαράντα