

Η πρώτη εικόνα Stratos που καταχωρήθηκε στα εισερχόμενα, ήταν από την κατατακτήρια του 22^{ου} Δ.Ρ.Α. Μάιος 1975. Πρώτη και τελευταία φορά που το στρατιωτικό αεροδρόμιο της Δεκέλειας φιλοξένησε κατατακτήρια διαδικασία. Μέχρι το '72 γινόταν εκεί, μια δοκιμασία που εξυπηρετούσε τις περιπτώσεις ισοβαθμίας ενώ ταυτόχρονα έδειχνε τα αγωνιστικά οχήματα σε ένα κοινό που δεν μπορούσε να τα δει στα βουνά.

Εως τότε η τελευταία ιδέα αγωνιστικών κορυφής που είχα, ήταν από το 21^ο (του '73), αφού ως γνωστόν το '74 δεν είχε τελεστεί «Ακρόπολις» λόγω της ενεργειακής κρίσης. Και πια ήταν αυτή η εικόνα; Οι γαλάζιες μπερλινέτες από τη Διέπη, άντε και τα 124

Spyder

. Και ξαφνικά έρχεται αυτό το σχήμα από τον επόμενο αιώνα, μέσα στο Τατόι.

Bjorn

Waltegaard

και

Lele

Pinto

είχαν το 1 και το 4 αντίστοιχα, στα βαμμένα λευκοπράσινα χρώματα του Ιταλικού αερομεταφορέα, έκαναν τη βόλτα τους παίζοντας με τον ανταγωνισμό και την άλλη μέρα ξεκίνησαν την περιπέτεια. Ο Σουηδός έχοντας μείνει 13 λεπτά πίσω από ζημιές, αρχίζει μια επική αντεπίθεση κερδίζοντας 27 ετάπ, τις τελευταίες 14 σερί από τα Φουρνά έως την Ευρωστίνη, έχοντας κλείσει τη διαφορά κάτω από τα 6 λεπτά. Είχαν περισσέψει 14 ετάπ μήκους 162 χλμ. και ο στόχος ήταν παραπάνω από εφικτός, αλλά στο Λάλα η Stratos υπέκυψε και το παπαδοπαίδι από το Regensburg άνοιγε την πίστωση του στο παγκόσμιο υπογράφοντας πειστικά την πρώτη του νίκη με την Ascona . Ήταν ο Walter Rohrl που όπως και ο Carlos Sainz δεκαπέντε χρόνια αργότερα θα σημείωναν τις πρώτες τους νίκες στο δικό μας «Ακρόπολις»

Ένα χρόνο αργότερα, Μάιος του '76, η δεύτερη εικόνα. Το Gruppo κατεβάζει τρεις Stratos . Το Σουηδό, και δύο Ιταλούς. Pinto & Mauro Pregliasco . Αφού μας έχουν μαγέψει στην κατατακτήρια του Αγίου Μερκούρη, την επόμενη μέρα, συντροφιά με τον Φώτη Φλώρο βρεθήκαμε στο Πλατανάκι. Έχουμε καθίσει σε διαφορετικά σημεία και φωτογραφίζουμε. Ήρθε ο Σουηδός έχοντας το 3 στις πόρτες, με τη συνήθη του μεγαλοπρέπεια και εξαφανίστηκε γράφοντας άλλον ένα υπερχρόνο. Ταχύτητα είχαν, Αξιοπιστία όμως όχι. Εγκατέλειψαν όλες γρήγορα. Τελευταίος ο Pregliasco στην Ασπροκλησιά, πρώτη ετάπ του κομματιού Καλαμπάκα I – II, ενώ φυσικά ήταν επικεφαλής.

Ήταν η τελευταία εμπλοκή του Gruppo με Stratos στο «Ακρόπολις». Το '77 έστειλαν έναν στόλο από 131 από τα οποία διεσώθη μόνον ο Lampinen στην 4 η

θέση, ενώ στο αργυρό Ιωβηλαίο του αγώνα, το '78, «καθάρισε» ο
Rohrl
με το # 5 βαμμένο στα χρώματα της
Alitalia
131, όταν φιλοδώρησε με 85 δεύτερα το έτερο ιερό τέρας
Marku
Alen
(131 # 7)
μέσα στο Βέρμιο.



Μιλώντας για το '78 όμως και πριν το «Ακρόπολις» άνοιξε το πανελλήνιο πρωτάθλημα ράλυ. Τρίτη εικόνα. Αναλλοίωτη ότι και να γίνει. Εναρκτήριο αγώνας, γύρος Πελοποννήσου. Σαββάτο 18 Φεβρουαρίου 1978. Στις συμμετοχές ξεχώριζαν στο # 1 οι «Σιρόκο» - Μανώλης Μακρυνός μέσα στην απάτητη ακόμα λευκή – πορτοκαλί Lancia Stratos . Νύχτα. Πρώτη ετάπ. Αλεποχώρι. Ασφαλτος.

Η φορά της, ήταν από την παραλία προς την ενδοχώρα. Καθόμαστε στο τελευταίο εσάκι. Κατανυκτική ησυχία, μέχρι τη στιγμή που ακούστηκε η πρώτη ανάσα από τον V6 μέσα από τα τρίςβαθα του περιεργου εκείνου ανάγλυφου της γης. Λίγο αργότερα φάνηκαν και οι πρώτες ανταύγειες από τους προβολείς της που ξεγέλαγαν τη νύκτα με τις ριπές τους. Πέρασαν λίγες στιγμές ακόμα και ήρθε. Οδηγημένη προσεκτικά από τον χειριστή της που έκανε τα πρώτα αναγνωριστικά μιν, αγωνιστικά δε χιλιόμετρα μαζί της, κατέβασε μια ταχύτητα, πλημμυρίζοντας το χώρο με το τραγούδι του κινητήρα, πλασαρίστηκε την ώρα που οι δέσμες από τα
Carello

σκίζανε το πέπλο της νύκτας και εξαφανίστηκε προς τις επόμενες αφήνοντας μικρές κόκκινες ανταύγειες από τα στοπ της ανάμεσα στις φυλλωσιές των κωνοφόρων.

Ήταν η «Μπουμπού» έτσι τη βάφτισαν εκείνοι που είχαν την επιμέλεια της. Το πιο λαμπρό «ελληνικό» αυτοκίνητο ράλυ που είχε ποτέ πατήσει τις ρόδες του στην πατρίδα.

Επόμενη εικόνα. Ανεξίτηλη. Ξημέρωμα. Δεσκάτη. Τελευταία ετάπ του κομματιού Καλαμπάκα – Καλαμπάκα ΙΙ. «Ακρόπολις» '78. Περιμένουμε τις διελεύσεις. Η «Μπουμπού» αργεί. Την είχαμε αφήσει λίγες ώρες νωρίτερα υπό καταρρακτώδη βροχή στην Ασπροκλησία. Με 40 λεπτά σχεδόν καθυστέρηση ήρθε αργά και βαριά τραυματισμένη, οι μπροστινοί τροχοί κοίταγαν αλλού, τα πλαστικά είχαν διαλυθεί και η ράχη της από αριστερά πληγωμένη. Αν ήταν δικό μου αυτοκίνητο θα είχα στεναχωρηθεί λιγότερο.



«Ίσως οι καλύτερες στιγμές του Τάσου» είπε μετά από χρόνια ο Μανώλης για την τούμπα μέσα στον Άγιο Παντελεήμονα. Προσπαθώντας να μείνουν κοντά σε ονόματα όπως οι Rorhl

,
Alen

,
Therier

κάνουν το κάτι παραπάνω στο κατηφορικό κομμάτι της εταπ. Τη χάνει με πολλά, τουμπάρουν και ξανακάθεται σβηστή στους τροχούς της. Το μοτέρ παίρνει μπροστά αλλά το όχημα δεν προχωρά καθώς έχει καταρρεύσει η εμπρός αριστερή ανάρτηση. Μια λύση μόνο. Την εφαρμόζουν. Βγαίνουν από την ετάπ με όπισθεν. Συναντούν τυχαία το service

του

Gruppo

. Οι Ιταλοί μέσα στο παγωμένο ξημέρωμα, ανάβουν τις γεννήτριες, βγάζουν τα οξυγόνα, επισκευάζουν πρόχειρα την ανάρτηση και στέλνουν το ελληνικό πλήρωμα πίσω στον αγώνα που φτάνει στο λεπτό του στην Καλαμπάκα.

(ρητορικό ερώτημα: τι να μας πουν τα σημερινά Ακρόπολις;)

Εκεί αναλαμβάνει η ελληνική ομάδα με επικεφαλής την Μαρία. Στα λίγα λεπτά που τους περισσεύουν θα συμμαζέψουν το κορίτσι και θα στο στείλουν όσο καλύτερα γινόταν στην κόλαση του Ταρζάν και της Βίτωλης. Όχι μόνον επέζησε, αλλά δυο μέρες αργότερα θα φέρουν την «Μπουμπού» πίσω στην Ακρόπολη 6^η γενικής. Ήταν η πρώτη φορά που μια Stratos έβλεπε τερματισμό σε «Ακρόπολις».

Άλλη εικόνα. Πέρασε το καλοκαίρι και τη δεύτερη Κυριακή του Σεπτέμβρη, τρεις μήνες μετά το τραυματικό «Ακρόπολις», διοργανώθηκε το Γ' ράλυ Χαλκιδικής. Η «Ελληνική» Stratos έτομη τον άσσο στις πόρτες, η «Ιταλική» με το διπλό και τον

Tony

Carello

στα πηδάλια. Από κοντά και ο ταχύτατος

Franz

Wittman

με σαφώς αργότερο υλικό (

Kaddet

GTE

ομάδας 2). Από την πρώτη Μεγάλη Παναγιά όπου στα 39,5 χιλιόμετρα της ο Ελληνικός συνδυασμός έχασε 44” φάνηκε ότι ο Ιταλικός είχε το κάτι παραπάνω. Τη δεύτερη νύκτα του αγώνα είχε κτίσει ήδη μια διαφορά που δεν μπορούσε φυσιολογικά να καλυφθεί.

Περιμέναμε τις διελεύσεις στο Χολομώντα. Δύσκολη εταπ μήκους 32,7 χλμ. τεχνική, άσφαλτος. Ήρθε η «Μπουμπού» καθώς καθόταν χαμηλότερα πάνω στα racing

Πιρέλια με το γνωστό λιτό στυλ του χειριστή της, μόνον με τα απαραίτητα, πέρασε γλιστρώντας και χάθηκε μέσα στη νύκτα. Όταν μετά από μερικά λεπτά έφθασε στο στοπ την είχε κερδίσει. Ήταν μια λαμπρή εμφάνιση - επίδοση, η πολύ τιμητική νίκη μιας εταπ σε έναν χαμένο αγώνα.

Επόμενος μήνας (Οκτώβρης '78). Τρία και κάτι χρόνια μετά την εμφάνιση των Stratos στο Τατόι, ο «Σιρόκο» την κατεβάζει στον δεύτερο μόλις αγώνα που διοργανώθηκε στο στρατιωτικό αεροδρόμιο από το '75.. Με το # 10 στις πόρτες, γράφει τον ταχύτερο γύρο με 2':05"5, πετυχαίνει μ.ω.τ. 127.294 χλμ/ωρ. μόλις 1,6 αργότερη από το δικό του πρωτότυπο

Grac

Renault

και 4,7 από τη

P

33

T

3 του Γιώργου Μοσχού που είχε το απόλυτο ρεκόρ. Κερδίζει τον αγώνα. Με ένα αυτοκίνητο ράλι, ψηλό, έως εκεί.

Επόμενη εικόνα: τέλη Φλεβάρη '79.

– *«Αν θέλεις ακόμα εκείνο που είχες ζητήσει, αύριο θα βγάλουμε τη «Μπουμπού» για δοκιμή. Ας είσαι κατά τις 08.00 στο «Λεωνίδα»*

– *«Θα είμαι »*

Απάντησα και χειμωνιάτικο βράδυ, πριν το «Εαρινό» συναντώ όλη την ομάδα, στα πρώτα κομμάτια του Αγ. Μερκούρη. Δοκιμάζουν διάφορα. Δούλεψαν περίπου μιάμιση ώρα και ακούω την τραχιά φωνή του Κώστα Φερτάκη, που είχε αντικαταστήσει τον Μανώλη:

- «Έλα μικρέ» δείχνοντας το δεξί κάθισμα. Φοράω κράνος, σφιγγω ζώνες, αλλάζουμε λίγες κουβέντες με τον Τάσο και αφήνομαι. Ήταν άλλη εμπειρία. Με τον V6 να βρυχάται στην πλάτη σου, τα racing

να δουλεύουν στην ασφαλτο και τη δέσμη των φώτων να ανοίγει το δρόμο με πρωτόγνωρα χιλιόμετρα στα γρήγορα κομμάτια. Η βραδιά έκλεισε με δειπνο στο «Λεωνίδα» και ήταν άπαντες παρόντες. Τάσος, Μαρία, Τζώνυς, Κώστας, Θέμης, και η «Μπουμπού». Αλλά έξω, στο κρύο...

Μετά από λίγες βραδιές, στο «Εαρινό» δεν δυσκολεύτηκαν να κερδίσουν 11 από τις 12 ετάπ, και μαζί τον αγώνα. Τους περίμενα στο στοπ της Δαφνούλας και μετά, κοντά στις 4 τη νύκτα στο στοπ τα Ευρωστίνης με μια ρεζέρβα και τους χρόνους των πιο σημαντικών αντιπάλων τους. Δεν άφηνε τίποτα στην τύχη ο Τάσος. Βγαίνοντας από την Ευρωστίνη είχε πάρει 70" από το βασικό διώκτη του, Γ. Μοσχού, που επιχειρούσε με πιο αδύναμο υλικό και η σεμνή τελετή έλαβε τέλος. Η «Μπουμπού» έφυγε ήσυχα και ταξίδεψε στον τερματισμό.

Προτελευταία εικόνα. Προχωρημένο απόγευμα Τρίτης 29 Μαΐου μέσα στο Δίστομο. Ψάχνοντας για εκείνα τα αγχωμένα δευτέρα ώστε να μην βγούμε εκτός αγώνος λόγω χρόνου, κατεβαίνουμε από την Καλαμπάκα στην Αθήνα μέσα σε μια λευκή Corolla. Πρώτο μου και καλύτερο «Ακρόπολις», το 26

Έχει κοπεί η εξάτμιση, ο αγώνας έχει γίνει από τη Βίτωλη γκραν γκινιόλ και με Ελικώνα, Ξηρονομή να σε περιμένουν μέσα στο βράδυ όλα κρέμονταν από την παραμικρή λεπτομέρεια. Ξαφνικά βλέπω τη «Μπουμπού» σαν ένα στοπ καρέ σε μια γωνιά του λασπωμένου παρ – μπριζ δεξιά σταματημένη με την πίσω αριστερή πλήμνη να έχει καταρρεύσει. Δεν υπήρχε χρόνος ούτε για κατούρημα, όχι για κουβέντες. Θυμάμαι ότι αλλάξαμε μια στιγμιαία ματιά με το λυπημένο πρόσωπο του Κώστα. Ούτε χειρονομίες δεν προλάβαμε να κάνουμε. Σχεδόν 36 ώρες αργότερα θα εγκαταλείπαμε και εμείς, από χρόνο στην Ολυμπία. Ο αγώνας όμως στην κορφή είχε πάρει μια άγρια τροπή και η στεναχώρια της εγκατάλειψης δεν μπόρεσε να με κρατήσει μακριά του.

