

Μια βροχερή, κρύα, με ισχυρούς ανέμους μέρα, πήγαμε για φωτογράφιση. Στις φωτογραφίσεις κουμάντο κάνει, στο πλαίσιο του εφικτού, ο φωτογράφος. Για τον τόπο, τον χρόνο, τον τρόπο. Είναι ευθύνη του.

- Που πάμε Γιώργο; (ερωτώ)

- Στην Αιξωνή! (απαντά)

Μην θέλοντας να δείξω ότι είναι η πρώτη φορά που ακούω τη λέξη, μουρμουρίζω, κομπιάζοντας, κάτι που έμοιαζε με: «ε-εντάξει, πήγαινε μπροστά και ακολουθώ.» Διασχίσαμε σχεδόν όλο το λεκανοπέδιο, τρία οχήματα, δυο τα προς φωτογράφιση, ένα υποστήριξης και τέσσερα άτομα. Λίγο πριν σβήσει η Βουλιαγμένης στην Ποσειδώνος, ο «φωτομαγιά» βγάζει φλας, στρίβει αριστερά και αρχίζει να αναβαίνει μια πυκνοκτισμένη απότομη πλαγιά.



Μετά το πρώτο χιλιόμετρο κάτι αδιόρατο μου θύμιζε, λίγο πιο πάνω όταν τα σπίτια έφυγαν από το πλάνο, η διαδρομή γινόταν πιο οικεία και όταν φθάσαμε στην ανοικτή αριστερή φουρκέτα, συνειδητοποίησα ότι βρισκόμασταν στην ανάβαση Βούλας. Γνωστή και ως κρεμαστού λαγού, κατ' άλλους δε, κρεμασμένου. Την διαφορά δεν την ορίζω πλήρως. Ας υποθέσουμε ότι είναι κάτι παρόμοιο μεταξύ καπνιστού (τύρου π.χ. Μετσοβόνε) και καπνισμένου (τσουκαλιού βλέπε Γ. Ρίτσος).!

Από τον Ιούνιο του '78, είχαν μεσολαβήσει κάτι περισσότερο από 34 χρόνια. Τότε είχα βρεθεί εκεί για τελευταία φορά. Μας είχε καλέσει η «Μότορ Ελλάς Α.Ε», αντιπρόσωπος τότε της Skoda να γνωρίσουμε από κοντά αυτό το τρομερό 1300άρι τους, το RS 130 με τον ταχύτατο Νορβηγό Jon Houglund στο μπάκετ του οδηγού. Ήταν λίγο μετά τον τερματισμό του αργυρού Ιωβηλαίου του Δ.Ρ.Α.

Δεν κινηθήκαμε πάνω στην διαδρομή της ανάβασης αλλά σε ένα πλήθος από παρακείμενους χωματόδρομους, οι οποίοι δεν μου ήταν και ιδιαίτερος άγνωστοι. Δυο εβδομάδες νωρίτερα είχα ξαναβρεθεί εκεί, δίπλα στον W. Rohrl σε μια αξέχαστη βόλτα με το μουλέτο 131. Αλλά για τις ιστορίες αυτές, κάποια άλλη στιγμή.

Και να τώρα μετά από τόσα χρόνια σε μεταλλαγμένο τοπίο. Αναγκαία η επιστροφή στο παρελθόν να μνημονεύσουμε ανθρώπους, επιδόσεις και αυτοκίνητα.

Μιλώντας για αναβάσεις και τις «πρώτες τους» πρωταθληματικές, τον Μάρτιο του '70 έγινε για πρώτη φορά αγώνας ανάβασης στο Σούλι Κορινθίας, τον Αύγουστο του ίδιου έτους στην Τρομπέτα, τον Ιούλιο του '72 στη Βούλα, τον Απρίλιο του '73 στην Πιτίτσα και τον Απρίλιο του '75 στο Διόνυσο.

Όλες πλην της Πιτίτσας αποδείχτηκαν εφήμερες λύσεις. Στο Σούλι διοργανώθηκαν τέσσερις αγώνες, στον Ομαλό και στο Διόνυσο τρεις, μόλις δύο στη Τρομπέτα της Κέρκυρας. Η Βούλα πήρε ευθύς αμέσως μεγάλο βάρος με τρεις αγώνες ανά έτος από το '72 έως το '75, μια χρονιά όπου διοργανώθηκαν εκεί πέντε αγώνες. Τα παρατεταμένα παράπονα των κατοίκων που ολοένα κατέκλυζαν την περιοχή με νέες κατοικίες, είχαν αποτέλεσμα και δεν απόμεινε παρά ένας αγώνας το '76 και άλλος ένας το '77 ώστε να περάσει και ο περιφημος «κρεμαστός λαγός» στην ιστορία.



Οδήγησε και στις αναβάσεις το '72 ο Γ. Μοσχούς. Πολύκροτη μεταγραφή τότε από την BMW του G. Ragusa στην GTAm της «Μότορ Ελλάς». Τερμάτισε δεύτερος (πίσω από την A 110 του «Σιρόκο») στο Χορτιάτη και στη Ριτσώνα του Αυγούστου. Νίκησε στη Βούλα της 9ης Ιουλίου, από όπου και η τόσο χαρακτηριστική εικόνα. Ο Γιώργος στρίβει τη GTAm ξακρίζοντας και γλιστρώντας με τέχνη και θάρρος στον ορεινό, στενό, χωρίς μπαριέρες δρόμο.



Ήταν η τελευταία «επέτειος». 21η Απριλίου του '74 και ο «Ιαβέρης», σπρώχνει το ξύλινο πρωτότυπο του «Μπούμπη», στα όρια του. Θα τερματίσει στη δεύτερη θέση, υποκύπτοντας, μοιραία, στην ανωτερότητα του συνδυασμού «Σιρόκο» Grac Renault.



Από την ίδια ημέρα, η εικόνα αυτή αποδεικνύει την τεράστια προσέλευση του κόσμου. Κάθε σύγκριση με το σήμερα είναι λυπηρή (για το σήμερα...).



Δύσκολη, πολύ δύσκολη η P33T3, ειδικά στις στενές, γλιστερές αναβάσεις. Ο Γ. Μοσχούς ανεβάζει το τρίλιτρο πρωτότυπο στον αγώνα της 6ης Ιουλίου όπου και θα επικρατήσει. Το βουνό έχει ήδη καεί!

