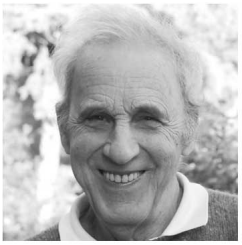
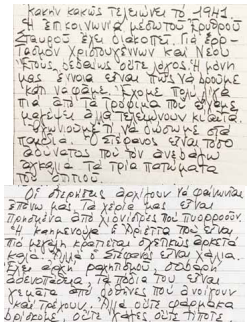
Λίγες εικόνες και μερικά λόγια για τον Στέφανο, που την πρώ τη Κυριακή του φετινού Φλεβάρη, μας εγκατέλειψε.

Έτσι, προκειμένου να μνημονευτεί όχι μόνον αυτός ο καλοσυνάτος, μεγαλόθυμος, ευγενής άνθρωπος, αλλά για να θυμηθούμε και το πλαίσιο του, μια ολάκερη εποχή, που ολοένα εξατμίζεται, μπροστά σε ένα παρόν που φαντάζει
άχαρο
.

Στο χρονικό διάστημα της της Κατοχής, η μητέρα του Στέφανου, Άλεξ Ζάννου το γένος Γιαννικώστα, κρατά ημερολόγιο. Είναι ένα σπαραξικάρδιο κείμενο, απλό στην γραφή του, τόσο σημαντικό όμως που θα άξιζε να το δίδασκαν στα σχολεία, ώστε τα παιδιά, πέρα από τα ταρατατζούμ και τα ηρωικά να μάθαιναν τι σημαίνει η λέξη πόλεμος αλλά και τι συνέβη πίσω από τη μικρή φράση Γερμανική Κατοχή.

Για το φοβερό χειμώνα του '41 - 42, όπου Στέφανος είναι σχεδόν τριών χρονών, η Άλεξ σημειώνει τα εξής, ανάμεσα σε πολλά άλλα, που αφορούν την οικογένειά της:



Συμβαίνουν πολλά, πολύ άσχημα σε εκείνη τη ζοφερή περίοδο. Η οικογένεια καταφέρνει, μέσα από την πείνα και τα φονικά
,
να επιβιώσει
μέχρι την απελευθέρωση
, και λίγο αργότερα, από εύνοια της τύχης, με αλληλουχία συμπτώσεων και με το θάρρος της μητέρας, καταφέρνουν να βρεθούν φιλοξενούμενοι στην Ελβετία. Όλα τούτα μα και πολλά άλλα, περιγραφονται στην αφήγηση της Αλεξ, που εύκολα βρίσκει κανείς στις μέρες μας στο διαδίκτυο.

Ο πατέρας Κλεάνθης, μηχανικός στο επάγγελμα έμεινε στην Ελλάδα, όπου μπόρεσε και βρήκε εργασία στις επισκευές των κατεστραμμένων σιδηροδρομικών γραμμών, του νομού Φθιώτιδας. Η Άλεξ, ο Στέφανος και η αδελφή του Αριέττα, επιστρέφουν τον Μάιο του ’47, με αποκαταστημένη την υγεία τους και χορτάτοι.

Τα επόμενα τους χρόνια, ήταν πιο εύκολα, αν και η χώρα συνεχίζει να υποφέρει από τα δεινά Εμφυλίου. Ο Στέφανος μεγαλώνει, δυναμώνει και όπως οι περισσότεροι νέοι κάθε εποχής φλερτάρει με την αταξία.



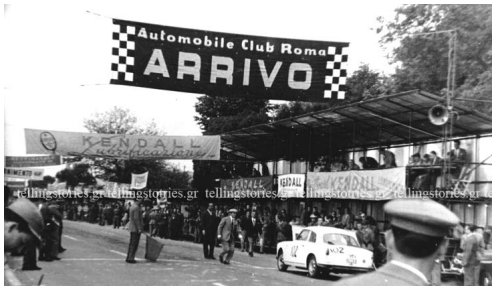
Άνοιξη του ΄54, πάνω στο Jeep ο Στέφανος, στην ηλικία των 15 χρόνων, Αριστερά στο κάδρο ο θείος του, Παύλος Γιαννικώστας. Μόλις έχουν επιστρέψει, από μια πρωτόλεια

μορφή Βαλκανικού ράλυ.

Λίγο αργότερα, ο Ζάχος (ένας είναι ο Ζάχος), διαμαρτυρόταν ότι το Fiat που τότε οδηγούσε ήταν ένα καλό αυτοκίνητο, αλλά κατανάλωνε πολύ καύσιμο. Η παλιοπαρέα με επικεφαλής τον Στέφανο, το δανειζόταν, έκανε τις βόλτες της στις παραλίες και το άφηνε στο ίδιο ακριβώς σημείο, σε ένα Κολωνάκι που ελάχιστα παρκαρισμένα αυτοκίνητα υπήρχαν.

Την άνοιξη του 1957, στα 18 του χρόνια στην πρώτη του εμφάνιση στο χώρο των αγώνων αυτοκινήτου, στο Α΄ Ράλυ Πρωτελατών, ο Στ. Ζάννος με συνοδηγό τη Λήδα Βαβαγιάννη κερδίζει την κλάση του με Opel Record που είχε νοικιάσει!

Λίγες εβδομάδες αργότερα συμμετείχε σε κορυφαίο διεθνή αγώνα όπου βρίσκονταν προσωπικότητες με ασήκωτο ειδικό βάρος, όπως ο νικητής Piero (silver Fox) Tarrufi ή ο W. von Trips. Μαζί τους ο O. Gendebien, ο P. Collins, ο L. Klemantaski, που μας χάρισε μια σειρά από ανεπανάληπτες φωτογραφίες κατά τη διάρκεια του αγώνα όπου συνοδήγησε με τον Collins μέσα σε μια 335S, αλλά και ο S. Moss, ο H. Herrmann, ο U. Maglioli και τόσοι άλλοι.



Σ’ αυτό τον απίθανο γαλαξία αστέρων, βρέθηκε ο 18χρονος τότε Στέφανος, προσθέτοντας στην τροπαιοθήκη του το σημαντικότερο έπαθλό του, που, πέραν του Κώστα Σπηλιωτάκη, κανείς άλλος Έλληνας είχε, ή θα αποκτούσε, ποτέ. Το κύπελλο του τρίτου της πολύ ανταγωνιστικής κλάσης GT 1,3 με το όνομα του κόμη Franco Mazzoti χαραγμένο πάνω του, όπως και το μικρό κόκκινο λογότυπο του αγώνα. Ήταν και το τελευταίο Mille Miglia στην ιστορία. Στην εικόνα, το

Ελληνικό πλήρωμα στην λευκή Alfa Romeo GSV με το νο 102, στο σταθμό ελέγχου της Ρώμης.





Περιέργως, η τεράστια επιτυχία της Ιταλίας, ελάχιστη προβολή έλαβε από τον ημεδαπό Τύπο. Αντιθέτως η νίκη, σε ένα εκτός πρωταθλήματος μικρής σημασίας αγώνα ακριβείας, στη Ρόδο, πήρε μεγάλες διαστάσεις. Ένα δείγμα εδώ, με το κολάζ από το εξώφυλλο του περιοδικού "Βολάν" και ένα μικρό τμήμα του ρεπορτάζ.

Ήταν οι πρώτες αγωνιστικές δραστηριότητες στο νησί, καθώς την επόμενη χρονιά θα διοργανωνόταν εκεί, ο πρώτος πρωταθληματικός αγώνας ταχύτητας στους δρόμους της πόλης, με τα ενετικά τείχη ολόγυρα, ως τμήμα των εορτασμών για τα δέκα χρόνια της ενσωμάτωσης της Δωδεκανήσου στην Ελλάδα. Με τον ίδιο Σκαραβαίο, τον Νοέμβριο του '57, στο Φθινοπωρινό ράλυ, ο Στέφανος με συνοδηγό τον
Νίκο Καπετανάκη
θα κέρδιζαν την κλάση τους και την τέταρτη θέση της γενικής κατάταξης.

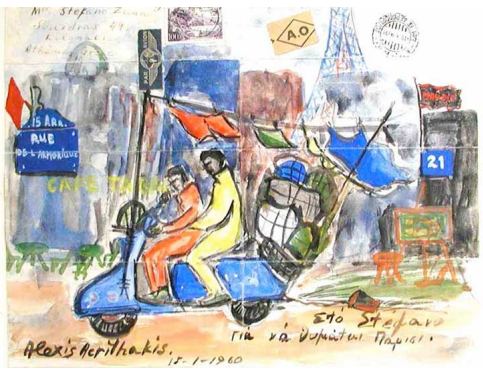
Στα 18 του χρόνια, μέσα σε εννέα μήνες έχει μαζέψει εμπειρίες, παραστάσεις και εικόνες που άλλοι χρειάστηκαν χρόνια, σε μια χρονική περίοδο που για τους περισσότερους εμπλεκομένους στο ημεδαπό σπορ όλα τούτα ήταν απλησίαστα.



Τον Μάιο του ’58, συμμετέχει με τον Νίκι Φιλίνη, στο ΣΤ’ Δ.Ρ.Α. Μετά από 3.000 χλμ. αγώνα, Τερματίζουν 7οι γενικής, 4οι Έλληνες, 2οι κλάσεως. Στην εικόνα στιγμιότυπο από την εκκίνηση επί της Διον Αρεοπαγίτου. Στο βάθος ο Υμηττός.

Την άνοιξη του ’59, θα τον στείλει ο Γιάννης Κανάρογλου στην Αγγλία να φέρει οδικώς το MGA που προετοιμάστηκε εκεί, για το Δ.Ρ.Α. Περιέγραφε, το ταξίδι, την παραλαβή του αυτοκινήτου, την παραμονή στο νησί και την επιστροφή ως καταπληκτική εμπειρία.

Ακολούθως συμμετέχουν μαζί στο Ζ’ Δ.Ρ.Α. και τερματίζουν στην 20η θέση από τους 77 εκκινήσαντες. Θέλει κάποια φαντασία για να συνειδητοποίσουμε της εικόνες μιας Ευρώπης 14 χρόνια μετά το τέλος του Πολέμου και της Ελλάδας, δέκα μόλις χρόνια μετά το πέρας του Εμφυλίου.



Μετά από λίγο, βρίσκεται στο Παρίσι, φιλοξενούμενος από τον φίλο του Αλέξη Ακριθάκη. Ο διακεκριμένος Έλληνας ζωγράφος, συνομήλικος του Στέφανου σπούδαζε, τότε στην Beaux-Arts. Όταν επιστρέφει στην Αθήνα δέχεται, από τον Α.Α., αυτή τη σύνθεση προς ανάμνηση των ευχάριστων και ξένιαστων νεανικών στιγμών τους στη Γαλλική πρωτεύουσα.



Τον Σεπτέμβρη του ’60 παντρεύεται το κορίτσι της Ζωής του. Το οικογενειακό καρέ συμπληρώνεται τα επόμενα χρόνια με την Χριστιάνα και την Τατιάνα. Το ζευγάρι θα μείνει μαζί μέχρι τον Αύγουστο του ’18, όταν η
Έρα
εγκατέλειψε τα εγκόσμια.
Παρά κάτι μήνες, 60 χρόνια.

Την διετία ’61 – 62 συμμετέχει με Sunbeam Rapier στο σύνολο των ελληνικών αγώνων. Θα χάσει στις λεπτομέρειες το πρωτάθλημα Ταχύτητας του ’62 στον τελευταίο αγώνα της χρονιάς, το τρίωρο Τατόι. Θα αναγκαστεί σε εγκατάλειψη από την γνώριμη τότε πάθηση των Sunbeam. Στην προσπάθεια να βγάλουν περισσότερη ισχύ από τους κινητήρες, υπέφεραν τα κουζινέτα βάσεως.

Ταυτόχρονα εργάζεται στην αντιπροσωπεία των Rootes, που εισάγει στην Ελλάδα ο **Νίκι Φιλίνης**
. Οι περιγραφές του για τον τρόπο της δουλειάς, πάνω στο συγκεκριμένο κομμάτι της οικονομίας έκαναν πολλούς να νοσταλγήσουν εκείνη την εποχή, παρά τα προβλήματα, τους περιορισμούς και μια έκδηλη αλλά αξιοπρεπή φτώχια.



Την ίδια χρονιά τερματίζουν μαζί με τον Δημήτρη «Καμπανί» Κωδούνη 11οι γενικής, δεύτεροι κλάσεως, πρώτοι Έλληνες στο Ι' Δ.Ρ.Α. Στην εικόνα πάνω στο λόφο Φιλοπάππου,

με φόντο την Ακρόπολη των Αθηνών, παραλαμβάνει το έπαθλο από τον, τότε, διάδοχο Κων/νο. Αριστερά ο Κων/νος Νικολόπουλος, αλυτάρχης σε εκείνον τον αγώνα και στο μέσον ο πρόεδρός της Λέσχης, Απόστολος Νικολαίδης.



Απρίλιος του '63, στο νεότευκτο Mont Parnes, στην δεξίωση για το ΙΑ' Δ.Ρ.Α. Αψογος μέσα στο tuxedo, σέρνει, μαζί με τον **Μίμη Γεωργίτση** , τα βήματα σε ένα συρτάκι, υπό τα όματα του Αντώνη Κουλεντιανού και της
Καίτης Κουβάτσου
.

Μέχρι το ’66, προχωρά σε μια συνεργασία με τον φίλο του Αγη Δικαιούλια, που στις μέρες μας ακούγεται πρωτόγονη αλλά τότε ήταν υπερπροοδευτική. Διατηρούσαν μια μεσιτική εταιρεία, μεταχειρισμένων αυτοκινήτων, όπου κρατούσαν καρτέλες με τα διαθέσιμα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα, πολλών εμπόρων, ήξεραν δηλαδή κάθε στιγμή τι υπήρχε που, έτσι όταν ο υποψήφιος πελάτης ήθελε κάποιο συγκεκριμένο μοντέλο γνώριζαν που υπάρχει, πόσο στοιχίζει κλπ.

Το ’66 ανοίγει στην Πατριάρχου Ιωακείμ ένα πρωτοποριακό κατάστημα αξεσουάρ και ειδών αυτοκινήτου, με το όνομα **Carrera** , συνεταιριζόμενος με τους αδελφούς **Γιάννη** και Γιώργο Μεϊμαρίδη, ενώ αργότερα συνεργάζεται με τον
Νίκο

και τον Μιχάλη Ζουμπρούλη.



Το ’71, στήνει την σχολή θαλάσσιου σκι στην **Γαλήνη** . Την διαβόητη κόκκινη έπαυλη στον Πόρο. Δεκάδες χιλιάδων άνθρωποι, κάθε σχεδόν εθνικότητας, κάθε ηλικίας, μαθαίνουν σκι κάτω από τις οδηγίες της ομάδας του, με πρωτοστάτες τον Τριαντάφυλλο Τσόγκα και τον Βαγγέλη Βίκο. Εκπαιδεύονται και στο surf, κάνουν τις εναέριες βόλτες τους με parasailing καθώς και όλα τα θαλασσινά παιχνίδια. Όλα με αμείωτο, στα όρια της τρέλας κέφι, με γνήσια Ελληνική φιλοξενία, δημιουργώντας μια μεγάλη παράδοση.




25

