

Ιδού η ιστορία μιας νεράιδας που σχεδιάστηκε από τα μολύβια του Γιοσιχίκο Ματσούο, που πέταξε από τον Ειρηνικό και τη Χιροτσούκα της Ιαπωνίας, σε ολόκληρο τον πλανήτη. Κι όπως όλες οι νεράιδες, έτσι και αυτή, η Fairlady Z, ανήκει σε μία προαυτοκινητική παράδοση με πίστη παγκόσμια.

Θυμάμαι ακόμα τον ενθουσιασμό που με έχει καταλάβει, όταν δέκα χρόνια νωρίτερα είχα οδηγήσει το 350 Z. Το σκηνικό επανελήφθη μια πενταετία αργότερα με το 370 Z και ήταν περίπου ο ίδιος, με εκείνον που ένοιωσα χειριζόμενος την

GT

86, ή ακόμα και το

Kadett

του '77, του

Rohrl

για να αναφερθούμε στα πιο πρόσφατα. Είναι το ευρύτερο συναίσθημα που γεννά κάθε τροχοφόρο που βρέθηκε στο διάβα μας περισσότερο για να συγκινήσει, από ότι να μας εξυπηρετήσει.



Αυτό είναι που έχουμε ξεχάσει στις μέρες μας. Τη συγκίνηση. Είτε διότι τη λησμονήσαμε τότε, στις άκληρες μέρες του δανεικού πλούτου μας, είτε σήμερα, διότι αποτελεί ελιτίστικη πολυτέλεια μπροστά στη δίνη των καθημερινών προβλημάτων.

Για την νεράιδα

Τα μεταγενέστερα Z πιθανότατα δεν θα είχαν υπάρξει, αν δεν είχε προϋπάρξει το 240, γνωστό και ως Νεράιδα Z, διότι με αυτό το όνομα πλασαρίστηκε στην Ιαπωνική αγορά. Μπήκε στην παραγωγή το '69, πέρασε τον Ειρηνικό το '71 για την ειρηνική απόβαση στις δυτικές ακτές των Η.Π.Α. και άλλον ένα χρόνο αργότερα κέρδισε πανηγυρικά, μετά από 6.400(!) χλμ. το 19ο East African , Safari rally κάνοντας το 1 – 2 με τους Edgar Herrmann και She

khar
Mehta



Δυο χρόνια αργότερα, ο Ινδός, γεννημένος στην Ουγκάντα, πολιτογραφημένος Κενυάτης Mehta
τερμάτιζε μαζί με τον
Lofty
Drews
, μετά από πέντε μέρες αγώνα και 5.300 αγωνιστικά χιλιόμετρα πρώτος στο 21ο
East
African
Safari
rally
. Τα 9 από τα 18 αυτοκίνητα που κατάφεραν να δούν την καρό σημαία στο Ναϊρόμπι ήταν
Datsun
, και το 240 Z ήταν πλέον, ένα ευυπόληπτο αυτοκινητικό μέγεθος.

Για την συγκεκριμένη νεράιδα

ανάμεσα στις χιλιάδες 240 Z που αντίκρισαν το φως της πλάσης, τότε, στην ανατολική
ακτή της Ιαπωνίας, ένα έχει μια απολύτως ξεχωριστή πορεία. Μπορεί να μην κέρδισε safari,
μπορεί να μην τερμάτισε 6ο στο «Ακρόπολις» του '72, να μην οδηγήθηκε από έναν
Mehta
, έναν
Herrmann
, αλλά η περιπέτειά του είναι αξιοπρόσεκτη. Κατ' αρχήν επιζεί ακόμα έχοντας ξεπεράσει
κατά πολύ το προσδόκιμο του είδους του, καθώς έχουν ήδη περάσει 41
χρόνια από την ημέρα της κατασκευής, μα ζει ακόμα.

Σαν να μην έφτανε αυτό, φόρεσε την πολεμική περιβολή του, ενισχύθηκε, και οι ιδιοκτήτες
του Alex Thistlethwayte - David Hiscox, αποφάσισαν να συμμετάσχουν στην περιπέτεια
Λονδίνο - Κέιπ Τάουν. Πέραν της προσωπικής τους όμως τάσης για περιπέτεια ο σκοπός
της συμμετοχής είχε στόχο να συγκεντρώσει ένα εκατομμύριο δολάρια για το ίδρυμα
the
right
now
foundation
. Σκοπός του ιδρύματος είναι να παρέχει στέγη, τροφή, προστασία σε παιδιά ορφανά, σε
προσβεβλημένα από τον ιό του HIV παιδιά της Ινδίας.



Τόσο ο Alex όσο και ο David πέρα από το να βάζουν καύσιμα δεν ήξεραν από τεχνικά, αλλά με αρκετό θάρρος, ξεκίνησαν την πρώτη Ιανουαρίου του 2012, από το Βρετανικό Κοινοβούλιο και λίγες μέρες αργότερα το δρομολόγιο τους έφερε κάπου στην ορεινή Φωκίδα.

Εκεί η τύχη τους σταμάτησε καθώς συγκρούστηκαν με ένα μεγαλύτερο όχημα. Το αποτέλεσμα ήταν ότι ο δεξιός θόλος συναντήθηκε με το μοτέρ, γεγονός ανήκουστο. Εκεί λοιπόν που απογοητευμένοι ατενίζουν τη νεράιδα τους θανάσιμα τραυματισμένη, επέρχεται επί σκηνής (στην Ελλάδα είμαστε, μην το λησμονούμε), ο από μηχανής θεός: ο Γιάννης Πάλμος. Μόλις είχε τελειώσει την μετατροπή ενός 504 του αγώνα από ψεκασμό σε καρμπυρατέρ και κοιτώντας το σακατεμένο 240 Z, χωρίς να το πολυσκεφτεί αποφάσισε ότι μπορεί να επισκευαστεί και να συνεχίσει τον αγώνα.

Όπως όμως οι περισσότερες αποφάσεις, εύκολα λαμβάνονται δύσκολα πραγματοποιούνται, έτσι και πολύ περισσότερο αυτή ανήκε περίπου στα όρια του θαύματος. Διότι με οκτώ μόλις ώρες για να μετατραπεί, η άμορφη μάζα, πάλι σε λειτουργικό αυτοκίνητο το οποίο έπρεπε μάλιστα να διασχίσει κατά τον Μεσημβρινό άξονα την Αφρική, τι άλλο ήταν; Η επιμελητεία έγινε ακόμα πιο περίπλοκη, διότι για το συγκεκριμένο αυτοκίνητο, δεν υπήρχε «ούτε βίδα» στην Ελλάδα πόσω μάλλον ανταλλακτικό.



Φανοποιοί, μηχανικοί, ηλεκτρολόγοι, γυναίκες, άνδρες, έπεσαν με το απaráμιλλο Ελληνικό φιλότιμο (αληθεύει άραγε ότι σε καμιά γλώσσα του κόσμου δεν υπάρχει αυτή η λέξη;), πάνω

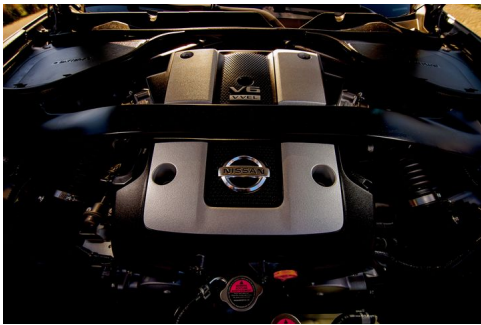
στην Νεράιδα και την έκαναν να φτερουγίσει πάλι. Έβαλε και το χεράκι του ο Χρήστος Χρηστακίδης τοποθετώντας δυο βάσεις από Νίνα στο μοτέρ, και άλλη μια για το κιβώτιο ταχυτήτων. Φωτιστικά στοιχεία που να βρεθούν; αλλά μια χαρά ταίριαξαν από A112 και μπορεί το βαπόρι για την Αλεξάνδρεια χάθηκε για πέντε λεπτά, αλλά κατέφθασε στην γενέτειρα του Καβάφη με πτήση Cargo παρελήφθη από το πλήρωμα του που τελικά κατάφερε και να τερματίσει ξεπερνώντας αναρίθμητες αναποδιές, αλλά και να συγκεντρώσει το ποσόν που διατέθηκε για τόσο ευγενείς σκοπούς.



Εκτιμώντας τις ενέργειες του Πάλμου, οι Βρετανοί ταξιδευτές, έστειλαν το αυτοκίνητο στην Ελλάδα προκειμένου να γίνει πλήρης επανακατασκευή, όπερ και εγένετο. Πανέτοιμο λοιπόν και ετοιμοπόλεμο, την επόμενη της φωτογράφισης, θα ανέβαινε οδικώς από την πατρίδα μας, από τον τόπο όπου ξαναγεννήθηκε, στην κεντρική Ευρώπη να συμμετάσχει σε μια ακόμα, χιονισμένη αυτή τη φορά περιπέτεια. Με τα μέταλλα του, γυαλιστερά και ατσαλάκωτα, το εξακύλινδρο μοτέρ του να αναπνέει από τρία διπλά σαρανταπεντάρια Weber και 180 διαθέσιμους ίππους. Ατίθαση γενιά αυτοκινήτων αυτά τα Datsun, αντέχουν τα πάνδεινα, που αρνούνται να υποκύψουν στην σκληρή μοίρα των μετάλλων. Αντίστοιχα ατίθαση, πολυμήχανη και εξόχως πατεντιάρικη αλλά απολύτως πετυχημένη αυτή η γενιά των Ελλήνων μηχανικών.

Για τον διάδοχο

Κάποια πράγματα παραμένουν σταθερά, όπως ο κατά τον διαμήκη άξονα τοποθετημένος 6κύλινδρος σε διάταξη V με 3.696 κ.εκ. κινητήρας ή κίνηση στον πίσω άξονα, αν και η εξέλιξη της τεχνολογίας, μας δίνει πια κεντρικό μετάδοσης από ανθρακονήματα για το Nissan 370 Z.



Μιλώντας για κινητήρες όμως, να θυμίσουμε ότι, στο 370 συναντούμε την ίδια πρωτοποριακή, ενδιαφέρουσα, ισχυρή ψυχή που έχουμε γνωρίσει στα Infiniti. Η ένδειξη VVE L (Variable Valve Event & Lift System) σημαίνει πως έχουμε ένα σύστημα συνεχούς μεταβλητού βυθισμού των βαλβίδων που εξασφαλίζει τον έλεγχο του κινητήρα. Οι μηχανολόγοι κάνουν λόγο για οικονομία έως και 15% και υποκλίνονται στην απλότητα του. Το χαρακτηριστικό του είναι τα κυκλικά έκκεντρα που αντικατέστησαν τα κλασικά «αμυγδαλωτά». Έχουμε επίσης αναφέρει ότι το μοναδικό της υπόθεσης εστιάζεται ότι ο πνευματικός πατέρας του συστήματος, Shunichi Aoyama, το σχεδίασε πριν από 30 χρόνια, τότε που σχεδόν ακόμα παραγόταν το 240 Z, αλλά έμεινε ξεχασμένο μέχρι τις μέρες μας που υλοποιήθηκε.



Παράλληλα, η Datsun προτείνει και μια σειρά από προγράμματα για να βοηθήσει τους πελάτες της να αποκτήσουν το αυτοκίνητό τους.



Η Datsun προτείνει επίσης μια σειρά από προγράμματα για να βοηθήσει τους πελάτες της να αποκτήσουν το αυτοκίνητό τους.



Επίσης, η Datsun προτείνει και μια σειρά από προγράμματα για να βοηθήσει τους πελάτες της να αποκτήσουν το αυτοκίνητό τους.

