Ως αστείο είχε λεχθεί, κυριολεκτικώς μεταξύ τυρού και αχλαδίου τον Νοέμβριο του 2012, όταν είχαμε οδηγήσει το κίτρινο Kadett του Rohrl στον Αγ. Μερκούρη. Να το χειριστούμε, δηλαδή, στο Ιστορικό Ακρόπολις. Είναι κατανοητό βέβαια, πως από την αυθόρμητη καταφατική απάντηση του ιδιοκτήτη Χάρη Καλτσούνη μέχρι να ανεβεί ένα αγωνιστικό στη ράμπα εκκίνησης, η απόσταση είναι μεγάλη. Είχαμε καλύψει όμως, το μεγαλύτερο τμήμα της, είχαμε συνεννοηθεί και αποφασίσει ο Χάρης να οδηγήσει το κίτρινο και εμείς το λευκό, το ιστορικό τω όντι, του Τζώνυ. Είχαμε κάνει φωτογράφιση, κι' όλα αυτά για το αγώνα του 2013, πλην η κατηγορίας sporting, ως γνωστόν, πέρσι δεν τελέστηκε. Το γιατί, είναι αντικείμενο μιας άλλης ευρύτερης κουβέντας αν και μετά από 13 μήνες όλα έχουν ξεκαθαρίσει.

- Νοέμβριος 2012 (φωτό: Γιώργος Κούτος) Μάιος 2013 (φωτό: Γιώργος Κούτος)

Έτσι η συμμετοχή μας, όπως όλες οι ιδέες, αφέθηκε σκονισμένη σε κάποιο ράφι της μνήμης. Μέχρι που ξεσκονίστηκε τη φετινή άνοιξη. Υπήρξε μια μικρή ανατροπή της τελευταίας στιγμής, καθώς κάποια ανταλλακτικά που χρειαζόταν το κίτρινο δεν έφτασαν και τελικά στιγμή αποφασίστηκε η συμμετοχή του Χάρη με την 400άρα
Ascona
, ένα εντυπωσιακό
rally
car
, από την άγρια εποχή του γκρουπ Β.

Κατά τη διάρκεια της προετοιμασίας, σχολιάζαμε με τους εν πληκτρολογίοις συντρόφους πως μερικά πράγματα μπορούν να συμβούν μόνον στην Ελλάδα και το λέγαμε με πολύ θετικό πρόσημο, εννοώντας την δυνατότητα να ξεπερνιούνται προβλήματα, να εφαρμόζονται ιδέες, να δίνονται λύσεις με ελάχιστα μέσα, με λίγες πηγές, με υπολογισμένους συνδυασμούς και την απαιτούμενη δοσολογία αισιοδοξίας και χιούμορ, την τελευταία στιγμή. Κάπως έτσι δούλεψαν τα πράγματα και με μας, στο Car and Driver, με πολύ αυτοσχεδιασμό αλλά όπως φάνηκε, με αντίστοιχη αποτελεσματικότητα.

Τώρα βέβαια, είναι ένα σχήμα λίγο οξύμωρο πως έγινε και μετά την πρώτη (μου) συμμετοχή σε ράλυ "Ακρόπολις" (26ο - 1979), να συμμετέχω 35 χρόνια αργότερα, στο 13ο Ιστορικό ράλυ "Ακρόπολις" με αυτοκίνητο παλαιότερο κατά πέντε τουλάχιστον χρόνια, από εκείνο που συμμετείχα το '79!

26ο Δ.Ρ.Α. 1979. Πελοπόννησος. κατεβαίνοντας υπό βροχή προς Θεόκτιστο.

Επιπροσθέτως, οφείλω να αναφέρω και την αποδοχή από μεριάς μας, τέσσερα μόλις εργάσιμα 24ωρα πριν την έναρξη του αγώνα, την πρόταση του διοργανωτή που, πανικόβλητος, είχε βρεθεί άνευ χορηγού επικοινωνίας παρά την συμφωνία που είχε

επιτευχθεί με αυτοκλήτως παρουσιασθέντα, εν δυνάμει, χορηγό. Δεν προχωρώ περαιτέρω αυτό
το θέμα και τις εξελίξεις του, σε μια προσπάθεια να κρατηθούμε σε ένα αξιοπρεπές αλλά και λογικό επίπεδο. Όπως και είχε όμως η αποδοχή αυτή σήμαινε, μια υπεύθυνη δουλειά παραπάνω.

Το αυτοκίνητο και η προετοιμασία

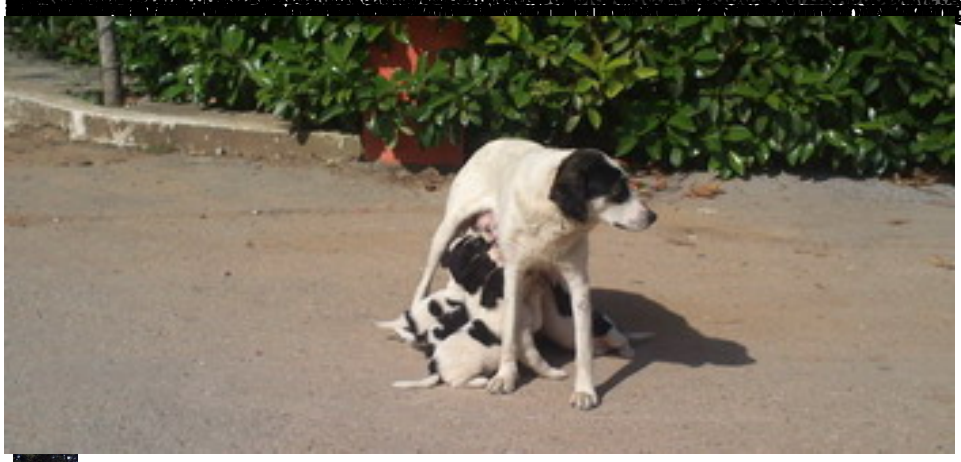
Η προετοιμασία ενός ιστορικού αγωνιστικού για συμμετοχή σε διεθνή αγώνα, δεν είναι απλή υπόθεση. Είναι πιο πολύπλοκη από την αντίστοιχη προετοιμασία ενός σύγχρονου. Η πολιτική που ακολουθείται προκειμένου να αποκτήσει το Η.Τ.Ρ., το Ιστορικό Τεχνικό Διαβατήριο, ένα επίσημο έγγραφο της FIA, είναι στις μέρες μας αυστηρή και δυσκολεύει κατά πολύ τη διαδικασία. Δικαίως, κατά την ταπεινή μου γνώμη, πρώτον για να διατηρείται καθαρή η εικόνα ενός πραγματικού ιστορικού οχήματος και να μην νοθεύεται ο χαρακτήρας του και δεύτερον ώστε οι συμμετέχοντες να μην αγωνίζονται και κατά προέκταση διακρίνονται, με παλιά αυτοκίνητα μεν, αλλά φορτωμένα με σύγχρονα, εκτός εποχής, καλούδια.

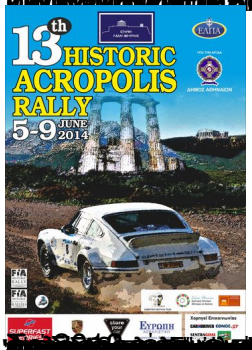
Είχε ζωή με τα δύο οριζόντια 45άρια και τον άγριο εκκεντροφόρο, αντίθετα με το 32άρι Solex και κάποιον ήσυχο εκκεντροφόρο έχασε κάθε ζωντάνια του

Θύματα αυτής της δίκαιης αυστηρότητας και εμείς, έπρεπε να αφαιρέσουμε τα δύο οριζόντια διπλά σαρανταπεντάρια Weber που φορούσε το Kadett, αυτά με τα οποία το οδηγήσαμε στα μέσα του Μαΐου στην Μακρυράχη (όρα:
Εαρινή σύναξη των νοσταλγικών 2014
) και να τοποθετήσουμε δυο διπλά καθέτου ροής 40άρια. Καρμπυρατέρ βρέθηκαν, εισαγωγή όχι έτσι περιοριστήκαμε σε ένα
"κάθετο" Solex
32άρι με την δική του εισαγωγή. Επίσης το μοτέρ έπρεπε να είναι σύννομο με τις παλιές ομολογκασιόν, με μπλοκ που να μην ξεπερνά τα 1.897 κ.εκ. του δελτίου αναγνωρίσεως, ο εκκεντροφόρος που φορούσε πάνω να μπορεί να συνεργαστεί ομαλά με την νέα τροφοδοσία, τα πίσω φρένα να αρχίσουν να λειτουργούν, διότι είχαν κηρύξει απεργία και μια σωρεία άλλων εργασιών που ήταν πολλές και επίπονες.

RALLYE BALKANIQUE

E 2




13th
HISTORIC
ACROPOLIS
RALLY
5-9 JUNE 2014

[illegible] στη διάρκεια του αγώ να συνομιλώ ντας με τον Ελληνικό ποιμενικό του Λουκά,

[illegible]

Ι.Α.Ρ.Α. Μάιος 1962 Τσομπανιώς (φωτό αρχείο Φ.Φ./Γ.Κ.) ΔΕ' Α.Ρ.Α. Μάιος 1967 Εκκίνηση (φωτό: αρχείο Φ.Φ./Φ.Κ.)

26ο Α.Ρ.Α. Μάιος 1979, εκκίνηση - 46ο Α.Ρ.Α. Μάιος 1999

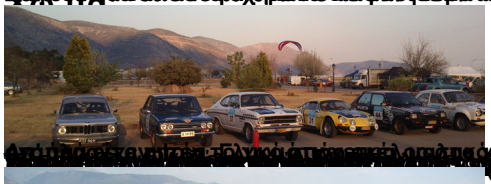
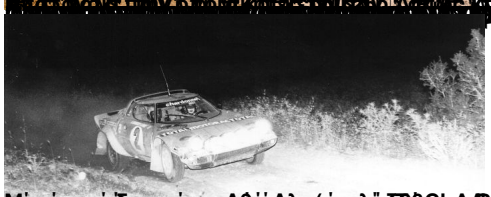
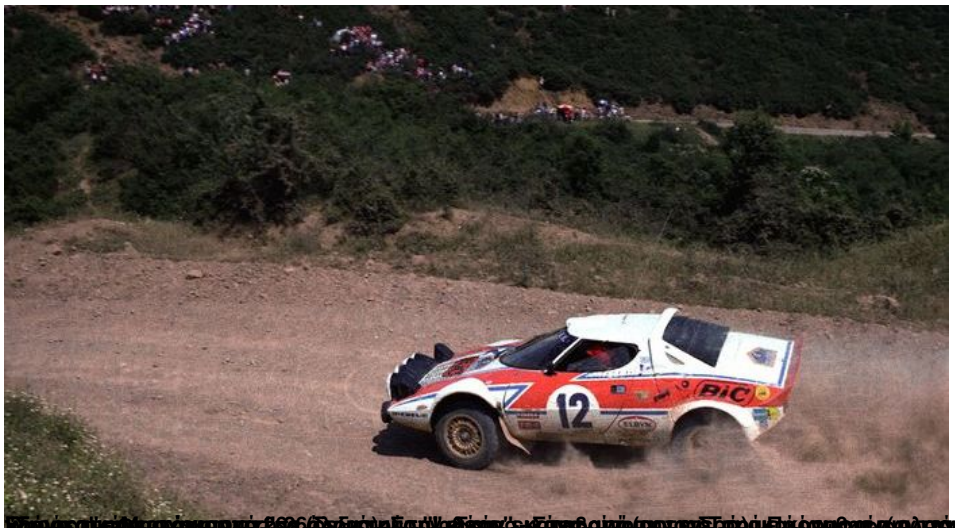
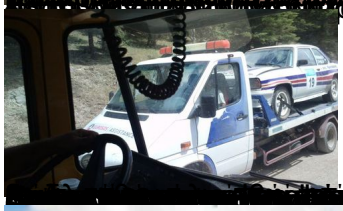
"Ήταν τόσο έντονη ή πεποίθησις τών χιλιάδων θεατών τοῦ «σιρκουί» τῆς Κερκύρας ὅτι ὁ Πεσματζόγλου ἐμπόδισε ἐσκεμμένως τόν Ζαλμᾶ νά κερδίση ὥστε ἐσημειώθησαν καί ὡρισμένα ἐπεισόδια. Συγκεκριμένα πολλοί πέταξαν κατά τοῦ αὐτοκινήτου τοῦ Πεσματζόγλου στήν διάρκεια τοῦ ἀγώνος πέτρες, ξύλα κ.λ.π., ἐνῶ μετά τόν τερματισμό τόν ἀπεδοκίμασαν ἀγρίως ἐνῶ ἐπευφήμησαν ζωηρά τόν Ζαλμᾶ. Μάλιστα συνεκροτήθη καί διαδήλωσις μέ αἴτημα τοῦ πλήθους νά ἀναγνωρισθῆ σάν νικητής τοῦ «σιρκουί» ὁ Ζαλμας μέ τό Κουπεράκι του.

«ΔΡΑΣΙΣ»

Ἡ Αθλητική

ΣΤΟ ΠΡΟΧΘΕΣΙΝΟ ΡΑΛΛΥ

ΕΝΤΙΜΗ ΑΠΑΤΗ!

ΤΟ 17 (ΟΥΣΙΑΣΤΙΚΑ) ΠΡΩΤΟ

37
Opel Kaltsounis Motorsport