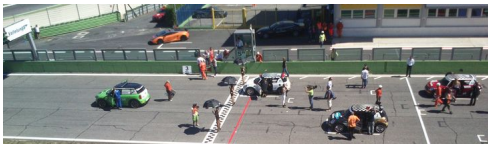


Οι συνθήκες του επαγγέλματος, επιβάλλουν συχνά ταξίδια στο εξωτερικό. Για παρουσιάσεις και δοκιμές νέων μοντέλων, επισκέψεις σε εργοστάσια, παρακολουθήσεις αγώνων κορυφαίων θεσμών, συνεντεύξεις, διεθνείς εκθέσεις κλπ. Δεν υπάρχουν, πια, πολλά να σε εκπλήξουν. Λίγο ή πολύ το πλαίσιο είναι γνωστό.

Κι όμως, η τελευταία, μέχρι στιγμής, αποστολή, είχε κάτι το συναρπαστικά διαφορετικό. Ήταν η συμμετοχή σε αγώνα ταχύτητας του εξωτερικού. Συναρπαστικό, διότι ήταν πράγματι μια πρωτόγνωρη εμπειρία και διαφορετικό, διότι από ότι θυμάμαι, δεν μας έχει ξανα συμβεί, τουλάχιστον τα τελευταία 20 χρόνια.



Στο πλαίσιο στου Ιταλικού Mini Challenge λοιπόν, είχαμε την ευκαιρία να λάβουμε μέρος στον τελευταίο αγώνα της φετινής χρονιάς, στην πίστα της Vallelunga, προσκεκλημένοι της BMW Hellas.

Ολίγα φιλολογικά

Ότι υπήρχε ένα χάος ανάμεσα στις αγωνιστικές δραστηριότητες του εξωτερικού, συγκρινόμενο με τις αντίστοιχες της ημεδαπής, ήταν τόσο γνωστό όσο και φανερό. Ότι

αυτό το χάος, βαίνει αυξανόμενο από τότε που η Ελλάδα έπεσε βαθιά στην ύφεση και στους όνυχας των δανειστών, είναι επίσης αυταπόδεικτο. Εξ άλλου είναι μέγα σφάλμα να μπαίνουμε σε τέτοια συγκριτική πρακτική.

Οι ρίζες των motorsports στην Ιταλία, έχουν δυσθεώρητο βάθος. Όταν οι γείτονες οργάνωναν το Targa Florio (1906), η Κρήτη προσπαθούσε να συλλέξει τους καρπούς της εξέγερσης του Θέρισου, ενώ όταν πρωτοδιοργάνωσαν το Mille

Miglia

(1927), εμείς ακόμα είχαμε χαίνουσες τις πληγές από την Μικρασιατική καταστροφή. Για να μην το κουράζουμε, όταν η Ιταλία είχε κραταιές αυτοκινητοβιομηχανίες, ο Σωκράτης Μαλκότης πάλευε με δαίμονες να χτίσει τον πρώτο του πετρελαιοκινητήρα. Φυσικό και αναμενόμενο συνεπώς, να μιλάμε για δυο διαφορετικούς κόσμους που δεν πρέπει να τους συγκρίνουμε.



...πολύχρωμη, ενίοτε και πολύβουη παρέλαση εκατομμυρίων

Για να δώσουμε ένα μέτρο, στο αγωνιστικό τριήμερο που βρεθήκαμε στην Vallelunga διοργανώθηκαν έξι αγώνες. Κατά

σειρά

εμφάνισεως

Mini Challenge, Campionato Italiano Gran Turismo, Italian F4 Championship, Porsche Carrera Cup Italia, Castrol Cupra Cup

και

Campionato Italiano Turismo Endurance.

Για όλους αυτούς προβλέπονται δυο περίοδοι ελεύθερων δοκιμών, χρονομετρημένα δοκιμαστικά και διπλοί αγώνες.

Στο ελάχιστο του χρόνου που μεσολαβούσε από αυτό το δυσβάστακτο πρόγραμμα, υπήρχαν οι ενημερώσεις των οδηγών, ο τεχνικός έλεγχος των οχημάτων, ο διοικητικός έλεγχος, αλλά και πολλές και διάφορες εκδηλώσεις των ομάδων και των χορηγών.

Περισσότερο να υπογραμμιστεί το πλούσιο της υπόθεσης. Με επικεφαλής την Porsche και να ακολουθούν με βραχεία κεφαλή, η

Audi

, η

Mini

και η

Seat

με εκπληκτικά

motorhomes

, περίπτερα, εγκαταστάσεις, οργανωμένες εκδηλώσεις, κι όλα αυτά, μόνον, για εθνικά πρωταθλήματα, χώρια οι δυνατότητες των ιδιωτικών ομάδων.



Στους αγώνες είναι, που Δεν κρύβεται η άνεση.

Κάτι τέτοιες στιγμές, ο μαθημένος σε διαφορετικά πρότυπα, διερωτάται κατά πόσον όλη αυτή η διόγκωση λειτουργεί υπέρ του πνεύματος των αγώνων. Τίθεται δηλαδή η αμφισβήτηση, μήπως το γνήσιο αγωνιστικό πνεύμα υποχωρεί μπροστά στην υπερβολική πανηγυριοποίηση των αγώνων, το υψηλά διαμορφωμένο κόστος, γεγονός απότοκο της επιβολής των μέτρων των χορηγών. Προφανώς σηκώνει μεγάλη συζήτηση το θέμα, η οποία δεν είναι της στιγμής.

Vallelunga λοιπόν.



Οκτώ βριος '76. Autodromo di Vallelunga. Ανάμεσα στα δυο LL. Με ολίγον αφάνα και ολίγον καμπάνα, ένεκα η εποχή. Κάτω από το M, ο Περικλής (Λάκης) Φωτιάδης, επικεφαλής, τότε, της Μότορ Ελλάς Α.Ε., στο άκρο δεξιά ο Τάκης (αδελφός του Άρη) Σταθάκης, διεθυντής πωλήσεων, τότε, της εταιρείας. Κάτω από το I, ο Ρένος Λεοντόπουλος, καλό,τολμηρό "χέρι" της εποχής

Ήταν η δεύτερη φορά που βρισκόμουν εκεί και η πολλοστή που σκέφτηκα ότι υπάρχουν τόσα ωραία πράγματα που ήρθαν στη ζωή μου σε λάθος χρόνο. Βρισκόμαστε στις πρώτες μέρες του Οκτώβρη του '76, σε αποστολή με την Μότορ Ελλάς Α.Ε., αποκλειστικό αντιπρόσωπο, τότε της Alfa Romeo στην Ελλάδα. Ανάμεσα σε όλα όσα είδαμε τότε, όπως το εργοστάσιο στο Pomigliano d' Arco στη Νάπολη και στο Arese, βρεθήκαμε και στην Vallelunga

ώστε να παρακολουθήσουμε αγώνα του T rofeo

A lfasud

. Ήταν μια χρυσή εποχή για το Μιλανέζικο εργοστάσιο. Το '75 τα είχε σαρώσει σχεδόν όλα στην Ελλάδα και το μότο

Alfa

Vince
ήταν επίκαιρο.



Σεπτέμβριος '14. Τριάντα και οκτώ χρόνια αργότερα.

Ετών 19 λοιπόν και θεατής στις εξέδρες της πίστας, αντί να βρίσκομαι σε κάποιο μπάκετ μέσα στην πίστα, ενώ 38 τέρμινα αργότερα, αντί να χαζεύω νεότερους, φασκιωνόμουν με τα HANS στα box της Promodrive. Ανάποδα αναμφίβολα ε; Καλοδεχούμενα όμως, έστω και τόσο ετεροχρονισμένα.

Ας αρχίσουμε με δικαιολογίες.

Με μηδαμινή σχεδόν εμπειρία από αγώνες ταχύτητας, μόλις μια συμμετοχή πριν 14 χρόνια στις Σέρρας, η αποστολή ήταν και φαινόταν δύσκολη, όχι μόνον διότι δεν είχα εμπειρίες, αλλά κυρίως επειδή δεν έπρεπε να αποτελέσω εμπόδιο στην εξέλιξη του αγώνα σε σαφώς πιο έμπειρους και ταχείς οδηγούς.

Στα παραπάνω πρέπει να προστεθεί και ο ελάχιστος χρόνος που είχα στη διάθεσή μου, για να καταλάβω κάτι από την πίστα και από το αυτοκίνητο. Αρκετοί παράγοντες, όλοι αυτοί, ώστε να χτίσουν ένα αξιοπρεπές άγχος, το οποίο όμως, άμα τη εμφανίσει στο pit lane με του τροχούς του Mini να κυλούν αργά προς την πίστα περιέργως, σχεδόν, εξαφανιζόταν.



...στο γκαράζ της Promodrive.

Ελεύθερα δοκιμαστικά, όπερ σημαίνει δύο εικοσιπεντάλεπτα χωρισμένα στη μέση, καθώς μοιραζόμαστε το νο 4 Mini της ομάδας Promodrive, με Σλοβάκο συνάδελφο. Ένας ολιγομίλητος, σοβαρός, συμπαθής, και ομοιάζων με τον Cyrano de Bergerac νέος, ονόματι Rastislav

!. Έτσι λοιπόν είχαμε περίπου 12 λεπτά ο καθένας μας, ακολουθώντας μπαίναμε μέσα στα pits, αλλάζαμε, τσεκάριζε η ομάδα το όχημα και ξεκινούσε ο επόμενος. Στο πρώτο σέσιον βγήκα πρώτος, στο δεύτερο εκείνος, αλλά την ώρα που πήρα το OK από την ομάδα, βγήκε το safety

car

διότι κάποιος ήταν

sortie

de

la

route

. Πέρασα όλο το 12λεπτο, ιδρώνοντας, δεμένος. Ευτυχώς οι αγωνοδίκες, έδωσαν 10 λεπτά και

έτσι ολοκληρώθηκε η δοκιμασία.

Στη συνέχεια, ο συνονόματος (Nicola) Crocioni, πρώτος οδηγός της ομάδας και runner up το u challenge

, μας βοήθησε, καθώς σε μια συνάντηση πριν τα χρονομετρημένα μας μίλησε για το αυτοκίνητο και την πίστα. Μας εξήγησε τις ιδανικές γραμμές, τις ταχύτητες και το σωστό τρόπο οδήγησης. Από κοντά και ο Stefano Gabellini

, manager της ομάδας Promodrive

που μας φιλοξένησε. Διακεκριμένος, και μπαρουτοκαπνισμένος στις πίστες από το '82 έως το '12 που ολοκλήρωσε την αγωνιστική του καριέρα, μας έδωσε τις απαραίτητες τεχνικές πληροφορίες για το αυτοκίνητο.



Έτσι αγωνίζονται στις μέρες μας. Ο Nicola Crocioni και ο μηχανικός του, μελετούν την τηλεμετρία μετά τις ελεύθερα.

Η ίδια διαδικασία ακολουθήθηκε και στα χρονομετρημένα. Η συμφωνία ήταν πως όποιος πετύχει την καλύτερη επίδοση να τρέξει στον πρώτο αγώνα, ακολούθως ο δεύτερος θα συμμετείχε στον δεύτερο αγώνα. Είναι ένα παιχνίδι που πρέπει μέσα σε πολύ μικρό χρονικό διάστημα να πάρεις πολλά από το αυτοκίνητο, από τη διαδρομή και να μην κάνεις λάθος. Ο Rastislav το έπαιξε λίγο πιο σωστά, πέτυχε καλύτερο χρόνο και θα ξεκινούσε στον πρώτο αγώνα.



Το πρώτο στάδιο της δοκιμής πραγματοποιήθηκε στο γκαράζ, όπου οι οδηγοί έλαβαν πληροφορίες σχετικά με την οργάνωση της δοκιμής και την οδική συμπεριφορά του αυτοκινήτου. Στη συνέχεια, οι οδηγοί έλαβαν μέρος σε δοκιμές οδήγησης στην πίστα, όπου οι οδηγοί έλαβαν πληροφορίες σχετικά με την οργάνωση της δοκιμής και την οδική συμπεριφορά του αυτοκινήτου.



Μεγάλη ήταν η επιτυχία της ομάδας (αυτή τη φορά) κατά με τους μηχανικούς της ομάδας τη ζήλια που προέβλεπε, αλλά και η εμπειρία που απέκτησαν οι νέοι της ομάδας. Η ομάδα της ΑΕΚ, η οποία συμμετείχε στην εκδήλωση, είχε την τύχη να αντιμετωπίσει τον καλύτερο οδηγό της κατηγορίας, τον οποίο αντιμετώπισε με μεγάλη ψυχραιμία και αποφασιστικότητα, κερδίζοντας την 1η θέση στην κατηγορία. Η ομάδα της ΑΕΚ, η οποία συμμετείχε στην εκδήλωση, είχε την τύχη να αντιμετωπίσει τον καλύτερο οδηγό της κατηγορίας, τον οποίο αντιμετώπισε με μεγάλη ψυχραιμία και αποφασιστικότητα, κερδίζοντας την 1η θέση στην κατηγορία.