

Το κείμενο για τον τρόπο που, ο [Andrea Bocelli](#) ένιωσε τα μέταλλα, στο νέο μουσείο της Alfa Romeo στο Arese. τέλειωνε με ένα υστερόγραφο που ανέφερε : «*κάτι για μια άλλη λευκή ti super και φυσικά την νέα Giulia, λίαν προσεχώς*».

Εκεί λοιπόν στο μουσείο, μια λευκή Giulia ti super, σχεδόν πανομοιότυπη με μια άλλη, που σε κάποιο βαθμό άφησε ένα ίχνος στο παρελθόν μου, ήρθε να θυμίσει ένα μακρινό Φθινόπωρο, με δυο πρωταγωνιστές που δεν ζουν πια.

Ακολουθεί η ιστορία που αφορά αυτή την, άλλη, λευκή.

Για την νέα Giulia, σε ένα 48ωρο, το Σαββάτο.



Έχει πάρει απόγευμα. Το τρίωρο έχει τελειώσει. Ο Φώτης Φλώρος έχει «στήσει» τον Γιάννη πάνω στη λευκή Alfa με τις Ιταλικές πινακίδες κυκλοφορίας. Είναι ο νικητής, είναι και ο πρωταθλητής. Ο νεότερος στην ιστορία των ελληνικών αγώνων. Στο άλλο φτερό της, μ' ένα βλέμμα που λέει αρκετά, ο μικρός Νικόλας έχοντας δίπλα του τον Δημήτρη Αναγνώστου, γιο του Λεωνίδα.

Πάμε στο στόρυ, τώρα.

Κυριακή, νωρίς το πρωί, 23 Οκτωβρίου του '66. Ανεβαίναμε στο Τατόι. Δεμένος στο δεξιό κάθισμα παρατηρούσα τα Smiths, τα όργανα του Cooper

που έφερε το νο 21 σε λευκά ψηφία κολλημένα πάνω σε μαύρο τετράγωνο φόντο. Ο Σταύρος με τη

Les

Leston

φόρμα,

οδηγούσε ήρεμα. Λίγο μετά το φανάρι της Ν. Φιλαδέλφειας, κάτω από τη γέφυρα, η λευκή

Giulia

με μοτέρ από τον σπεσιαλίστα

Facetti

και το μαύρο 17 κολλημένο στις πόρτες της ήταν σταματημένη δεξιά με το καπό ανοιχτό. Ένας μηχανικός σκυμμένος μαζί με τον Γιάννη από πάνω.

Δεν θυμάμαι ακριβώς τις λέξεις που αλλάξαμε μεταξύ μας, αλλά το νόημα ήταν ότι είπα στον Σταύρο κάτι του τύπου: «Λες να έχουν πρόβλημα;»

εκφράζοντας ταυτόχρονα και μια ευχή να είναι έτσι. Εκείνος με κοίταξε μ' ένα βλέμμα μεταξύ αυστηρότητας και τρυφερότητας και μου έδωσε μια απάντηση της οποίας επίσης δεν θυμάμαι τις ακριβείς λέξεις, αλλά το νόημα ήταν πως καλύτερα είναι να χάσεις στα ίσια παρά να κερδίσεις από τις ατυχίες του αντιπάλου. Χρειάστηκαν πολλά χρόνια για να καταλάβω αυτή την απάντηση, αφού τότε μου φάνηκε ακατανόητη.

Εγινε το τρίωρο, κέρδισε άνετα ο Γιάννης, έγινε και το λογιστικό λάθος από τον pit manager, Λεωνίδα Αναγνώστου, που κράτησε τον Σταύρο περισσότερο απ' ό,τι έπρεπε στα pits, χάθηκε και η δεύτερη θέση, χάθηκε βέβαια κι ο τίτλος. Μοναδική παρηγοριά, για εκείνον τον αγώνα, το νέο ρεκόρ ταχύτερου γύρου της κλάσης.

Ο Σταύρος, μετά την επαφή στο πεζοδρόμιο της Ρόδου στον πρώτο γύρο, ύστερα από το φιάσκο της οργάνωσης στην Κέρκυρα, μετά και το λογιστικό λάθος του Τατοίου δεν θα έφτανε ποτέ τόσο κοντά στο πρωτάθλημα ταχύτητας. Τρεις αναποδιές ήταν πάρα πολλές σε μια χρονιά κι ο Γιάννης δεν ήταν από εκείνους που θα τις άφηναν ανεκμετάλλευτες.

Ήταν και η πιο μεγάλη ευκαιρία να κάνει κάποιος το τρία στα τρία για πρώτη φορά. Θα έπρεπε να περιμέναμε άλλα οκτώ χρόνια, να ανατείλει το άστρο του Τάσου «Σιρόκο» Λιβιεράτου, όταν θα το πετύχαινε με δύο κινητήρες για τη γαλάζια A110. Βέβαια τότε, το '72, το πρωτάθλημα Τουρισμού είχε ήδη καταργηθεί. Ο Τάσος κατέκτησε τα Πρωταθλήματα Ταχύτητας, Ραλύ και Αναβάσεων. Την τριπλέτα Ραλύ, Τουρισμού, Ταχύτητας σε μια χρονιά, δεν την κατάφερε κανένας.

Έτσι, στο τέλος του Οκτώβρη του 1966, ο Γ. «Μαύρος» Μειμαρίδης θα γινόταν ο πιο νέος πρωταθλητής στην ιστορία των ελληνικών αγώνων. Πριν από τα 22 του χρόνια. Θα ζούσε άλλα πέντε χρόνια. Θα έχανε τη ζωή του τον Οκτώβριο του '71 δυο μέρες μετά το βαρύτατο τραυματισμό, την πρώτη Κυριακή του μήνα, του στο σιρκούι της Ρόδου. Ήταν ο τρίτος πρωταθλητής ταχύτητας μετά τον Δημήτρη «Τυφώνα» Νομικό και τον Γιάννη «Λαίλαπα» Ψύχα που χρησιμοποιούσε ψευδώνυμο και ο πρώτος αδελφός πρωταθλητή. Το παράδοξο της υπόθεσης είναι ότι μπορεί να τους αναγνώριζε όλη η Ελλάδα ως πρωταθλητές, αλλά η μητέρα τους, Μαργαρίτα, μάλλον το αγνοούσε ή έκανε ότι το αγνοούσε, αφού και τα δύο αδέρφια έτρεχαν κρυφίως και με ψευδώνυμα.

Ο πρώτος του τίτλος ήρθε βασισμένος στην υπεροπλία εκείνης τη λευκής Facetti Giulia. Πανομοιότυπη με εκείνη που αντίκρισα στο μουσείο. Ακόμα και τα μεταλλικά προστατευτικά των μεσαίων φωτιστικών στοιχείων, που απουσίαζαν στο εσωτερικό, ήταν ίδια.

