Συνεχίζουμε με το δεύτερο και τελευταίο μέρος της ιστορικής έρευνας που αφορά τον ειδικό, αυτοκινητικό τύπο. Στο πρώ το τμήμα, με αφετηρία τον μεσοπόλεμο, φτάσαμε στις αρχές της δεκαετίας του '70. Τότε λοιπόν κάναμε λόγο για μια άνθηση των ειδικώ ν εντύπων. Οπως εξηγήσαμε, το κλείσιμο απο το δικτατορικό καθεστώ ς του συγκροτήματος Βλάχου και της εφημερίδας «Εθνος» δημιούργησε μια σειρά ανέργων συντακτώ ν και ρεπόρτερ που στράφηκαν σε άλλους, υπό δημιουργία έντυπους χώ ρους για να κερδίσουν τα προς το ζην. Ταυτόχρονα η αγορά του αυτοκινήτου άνοιγε. Ετσι νέα έντυπα άρχιζαν το ταξίδι τους στα περίπτερα, απορροφώ ντας ένα τμήμα ειδικώ ν ή προσεχώ ς ειδικευμένων συντακτώ ν.





Οπως προείπαμε,

τον Οκτώβριο του '70 ξεκίνησε την εκδοτική του τροχιά το περιοδικό «4Τροχοί». Χωρίς αμφιβολία, μέσα από τις σελίδες τους, ο Κώστας Καββαθάς άνοιξε καινούργιους δρόμους στην ειδική δημοσιογραφία. Εχοντας κάνει μια απόπειρα να σπουδάσει στη Μ. Βρετανία, γνωρίζοντας την αγγλική γλώσσα, ταξιδεύοντας από τα τέλη της δεκαετίας του ’60 στο εξωτερικό και όντας ανήσυχο πνεύμα έβλεπε πιο μακριά. Ετσι, τάραξε τα νερά, δημιουργώντας νέο, ισχυρό ρεύμα.

Αξίζει να μείνουμε λίγο κοντά στο δημιούργημά του, ειδικά μετά τις τελευταίες εξελίξεις. Υπήρξε λάβρος ενάντια στο σύστημα, επιθετικότατος απέναντι στις αρχές και την εξουσία, σε τέτοιο βαθμό ώστε η περίπτωσή του να θυμίσει τη ρήση Art Buchwald: *«Αν χτυπάς το κατεστημένο για πολύν καιρό και πολύ σκληρά, κάποια στιγμή θα σε κάνουν μέλος του».* Κάτω από αυτό το πρίσμα, στην αναμφίβολα μακρά πορεία του, συνομίλησε με τους πάντες. Από υπουργούς της δικτατορίας, (4Τ τ.33, Ιούνιος ΄73 σ.24) έως του ΠΑ.ΣΟ.Κ. (4Τ τ.146. Νοέμβριος '83 σ.111). Από γ.γ. υπουργείων μέχρι πρωθυπουργό (τον Κ. Καραμανλή, τον νεότερο). Κανείς δεν μπορεί να ξέρει τι προέκυψε από αυτές τις συναντήσεις.

Πολέμησε πάντως. Αυτό πρέπει να το πιστωθεί. Εργάστηκε σκληρά. Αυτό επίσης πρέπει να του αναγνωρισθεί. Από την εποχή του «auto Εξπρές», αλλά και τότε στην κρατική τηλεόραση, κατά τη διάρκεια της δικτατορίας, όπου περιέγραφε τις διαστημικές αποστολές με εμφανή δυσχέρεια στην άρθρωση της λέξης «προσθαλάσσωση» αλλά και στην εκπομπή «Σύγχρονοι Τροχοί». Τότε, που παρουσίασε την παραίτησή του από την καθεστωτική (τουτέστιν χουντική) TV ως ιδεολογική αδιαλλαξία για το ράλι Ακρόπολις. Στις μέρες μας, η μικρή αυτή ιστορία δεν αναφέρεται στα διάφορα βιογραφικά του που παρατρέχουν στο διαδίκτυο. Μετά παρέλευση 20 ετών από τότε, δημιούργησε μια αντίστοιχη εκπομπή στην ιδιωτική τηλεόραση που συχνά περιέγραφε ως «Μέγκα σφάλμα» του.



Εγραψε σε εφημερίδες. Στα «Σημερινά», δημιούργημα του Σάββα Κωνσταντόπουλου κατά τη διάρκεια της επταετίας, μεταπολιτευτικά στην «Καθημερινή» της Βλάχου και

προσφάτως στο «Πρώτο Θέμα». Αρθρογράφησε σε πλήθος εντύπων. («Βολάν», «Νέο Αυτοκίνητο», «ΑΛΦΑ», «Επίκαιρα», «auto Εξπρές») Χρόνια νωρίτερα, είχε γράψει στο πρώτο «εν λευκώ» του:

«Δεν είμαστε συγκρότημα, οργανισμός, οικοδόμημα, φρούριο απόρθητο, Δεν είμαστε πλούσιοι! Και δεν έχουμε καμιά απολύτως διάθεσι να γίνουμε πλούσιοι». Το τι μεσολάβησε μέσα σε 43 χρόνια, προκειμένου να ανατραπούν όλα, είναι και δεν είναι εμφανές. Δηλαδή για λίγους είναι και για πολλούς δεν είναι. Τα υπόλοιπα οικονομικά, είναι τόσο λυπηρά όσο και γνωστά. Ετσι αυτό που διαφαινόταν ότι επιθυμούσε ως έσχατο κληροδότημα, ως ύστατη απόδειξη της μεγαλειώδους πορείας του, την κατάρρευση δηλαδή του δημιουργήματός του αμέσως μετά την αποχώρησή του από αυτόν τον μάταιο κόσμο δεν θα πραγματοποιηθεί. Αν το ιδεολογικό κληροδότημα που αφήνει, με κυρίαρχους πυλώνες τους «Σαίμπεργκς» και τη «Χαρτόβια», τους «Φρόγκς» και τη «Τζουτζία» καθώς και άλλα ομοειδή γεννήματα, είναι σημαντικό, αυτό αφήνεται στην κρίση του καθένα.



Οπως και να έχει,

το δεινό είναι ότι κανείς δεν βρέθηκε να τον προστατέψει τώρα στα στερνά. Κανείς και τώρα πλασάρεται περισσότερο ως θήραμα και όχι ως θηρευτής. Γεγονός λιγότερο τυχαίο

και περισσότερο μοιραίο. Είναι δύσκολη η συνολική αποτίμηση του έργου του και της παρουσίας του. Δύσκολη κυρίως, διότι δεν μπορεί παρά να είναι υποκειμενική. Ετσι θα βρεθούν αρκετοί να υπερθεματίσουν το έργο του, το πόσους δρόμους άνοιξε, την εργατικότητα, τη μαχητικότητά του και να τον αποκαλούν "Δάσκαλο". Άλλοι όμως, θα ισχυριστούν ότι κατάστρεψε περισσότερα από εκείνα που έφτιαξε, ότι ανάλωσε σημαντικές πηγές σε ασήμαντα έργα.

Θα βρεθούν και κάποιοι να καταθέσουν πως το βαρύτερο παράπτωμά του ήταν ότι αναπαρήγαγε με μεγαλύτερη θέρμη, με περισσότερο φανατισμό την εξουσία που με τόση αδιαλλαξία καταδίκασε. Καθώς όμως τα χρόνια περνούσαν και εκείνος έπρεπε να μείνει στο απυρόβλητο, τις δυσάρεστες δραστηριότητες, έπρεπε να την αναλάβει έτερος.

Ο Στράτης Χατζηπαναγιώτου που ανέλαβε τούτο το βαρύ ρόλο, ανταποκρίθηκε με δυναμισμό, αλλά δεν άργησε να διακριθεί και για την κυκλοθυμία του. Στ

ην καθημερινή πρακτική του κυριαρχούσαν τα γενετήσια ρήματα με υποκείμενα διάφορους αγίους, της Θεομήτορος (δυστυχώς διά τους πιστούς) μη εξαιρουμένης και ρεφρέν το εμπνευσμένο: *«Εχουμε πόλεμο φορέστε τα κράνη σας»*. Ηταν μια συμπεριφορά που κυμαινόταν από φιλοφρονήσεις έως απειλές, από κραυγές εκφοβισμού έως κλάματα κατάρρευσης που εναλλάσσονταν σε απίθανες συχνότητες. Σε όσους τον κατηγορούν, είτε εν τη απουσία του (συνηθέστατο) είτε ενώπιόν του (σπανιότατο), να γίνει η υπενθύμιση ότι πιθανότατα να έχει δεχτεί περισσότερο, μοχθηρία, σκληρότητα και χολή από όση έχει

εκπέμψει.

Στο ερώτημα γιατί προτιμήθηκε εκείνος για το χρίσμα, η απάντηση δεν μπορεί να δοθεί από τις μόνιμες εξαγγελίες του εργοδότη του για τους «νέους επιστήμονες», τους «τεχνολόγους» και τα τοιαύτα. Τέτοιοι πέρασαν αρκετοί από εκεί και δεν προτιμήθηκαν. Να μπορεί άραγε να αποδοθεί στη γενικότερη καλλιέργειά του ή στον χειρισμό της ελληνικής γλώσσας; Η μήπως ήταν μια επιλογή πρακτικού χαρακτήρα με στόχο τον έλεγχο της πιάτσας; Εναν ρόλο πάντως, στον οποίο ανταποκρίθηκε επιτυχώς. Αναπληρωτής πια, με την όχι και τόσο γνωστή σαφήνεια και ευθύτητα που διακρίνουν τα κείμενά του σημείωνε στο επετειακό, για τα 40χρονα, τεύχος (σ.34): *«Ελπίζουμε να μην απογοητεύσαμε τον Αντώνη Λυμπέρη, που επένδυσε στην ιστορία, στην ποιότητα και στον επαγγελματισμό των Τ.Ε.»* Το ποιος απογοήτευσε ποιον, σιγά σιγά αποσαφηνίζεται.



Εύκολη η κριτική

Ας σταματήσει έτσι εδώ, αν και θα μπορούσαν να γραφτούν πολλές λεπτομέρειες, προσωπικές και διαπροσωπικές που θα έκαναν πιο ανάγλυφα, πιο γραφικά όλα τα παραπάνω, αλλά θα κατέβαιναν ραγδαίως τα σκαλοπάτια του «κουτσομπολιού».

Επί της ουσίας τώρα! Ο Κώστας Καββαθάς ήταν ο πιο προχωρημένος εκδότης του αυτοκινητικού χώρου, ενώ και το οικοδόμημά του ήταν το καλύτερο του συγκεκριμένου είδους στη χώρα μας. Αυτό που πληγώνει στην περίπτωσή του, γι΄ αυτό και η εκτενής αναφορά, είναι ότι του δόθηκαν ευκαιρίες και τις ξόδεψε. Αυτό που (μας) τραυμάτισε είναι ότι τελικά έγινε αυτό, που φέρεται, ότι δεν ήθελε να γίνει. Σαν να επαληθεύεται το απόφθεγμα του Jorge Luis Borges: *«Γερνώντας καταλήγεις να μοιάζεις με τους εχθρούς σου».*

Τελικά, ίσως να απεμπόλησε περισσότερο τον εαυτό του (ή έστω αυτό που θα ήθελε να φαίνεται ότι είναι) και λιγότερο τους πολλούς ή λίγους που τον είχαν (…είχαμε) πιστέψει. Επειδή όμως δεν είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε τι αντιλαμβάνεται και τι είδους τύψεις κουβαλά, ας μας επιτραπεί να πιστεύουμε ότι η πίκρα για το ό,τι έχει συμβεί είναι όλη δική μας. Μέχρι φυσικά, να πειστούμε περί του αντιθέτου. Στο μεταξύ πρέπει να περιμένουμε κάποιο πόνημα που θα δώσει (στο μέτρο του δυνατού και κυρίως του λογικού) τις ερμηνείες για την πορεία αυτής της ζωής, για το δρομολόγιο: Μετς, «Αγγλία», «Βολάν», «silver house», «auto εξπρές», «4τροχοί», «τιβί», «τέκλινκ», χρηματιστήριο, Κορωπί, αναστολή έκδοσης, δημόσιες φιλονικίες με τους εργαζόμενους στα μπλογκ κλπ. Μέχρι τότε θα επαληθεύεται η άποψη του Montesquieu που αναφέρει πως: *«Υπάρχουν προφανείς αλήθειες, υπάρχουν όμως και τυφλοί».*



Στο χρονικό διάστημα

από το '70 και εντεύθεν πάντως, αναδύθηκαν πολλές εκδοτικές προσπάθειες. Τον Οκτώβριο του '73 ο Αρης Σταθάκης βγάζει τις «Πίστες και Δρόμοι» μια καινοτόμο ιδέα, ένα περιοδικό μεγάλων διαστάσεων αφιερωμένο κυρίως σε αγώνες. Στο πρώτο τεύχος αρθρογραφούν ο Γιώργος Μοσχούς, ο Τάσος «Σιρόκο» Λιβιεράτος, ο Τάσος «Νάμνα» Μυρογιάννης, πρωταθλητές τότε, και ο Σπύρος Τσινιβίδης, ξεχωριστή προσωπικότητα των αγώνων. Παρά το γεγονός ότι είναι μια καλή προσπάθεια, δεν θα κρατήσει πολύ. Ιδιαίτερη σημασία έχει και η έκδοση εταιρικών εντύπων.

Η πρώτη εισαγωγική που προχώρησε σε αυτό το τόλμημα ήταν η «Μότορ Ελλάς Α.Ε.» η οποία με επικεφαλής τον Περικλή Φωτιάδη και έδρα στη λεωφόρο Συγγρού αντιπροσώπευε την Alfa Romeo, τη Ferrari, τη Skoda και αργότερα τα λεωφορεία EBRO και την Jaguar. Εκδίδει λοιπόν, αρχής γενομένης, από το 1973, κάθε τρεις μήνες ένα καλαίσθητο έντυπο, με τη φροντίδα της διαφημιστικής «γραφίς» του Χρόνη Βικονόπουλου, που εκείνη την εποχή είχε την επιμέλεια της ευρύτερης προβολής της «Μότορ Ελλάς». Το έντυπο διανέμεται δωρεάν στο δίκτυο της εταιρείας και στους πελάτες της. Στην ύλη του περιλαμβάνονται γράμματα αναγνωστών, ιστορικά, τεχνικά άρθρα, αγωνιστική επισκόπηση και αφιερώματα στις δραστηριότητες της εταιρείας.

Τον Ιούλιο του '85 ο Πέτρος Καστορίνης επαναλαμβάνει το εγχείρημα του «Πίστες και Δρόμοι», για ένα αποκλειστικά αγωνιστικό έντυπο με διαφορετικό όμως, μέτρο. Με τίτλο «PIT» και σε διαστάσεις tabloid εφημερίδας. Μια φρέσκια ιδέα, που σύντομα μεταμορφώνεται σε περιοδικό, λίγο αργότερα αλλάζει και η ονομασία του σε «AUTOPIT» και επίσης σύντομα χάνει τον αποκλειστικό αγωνιστικό χαρακτήρα του. Είναι περίεργο γιατί κανείς δεν σκέφθηκε ποτέ να βγάλει μια 15ήμερη αγωνιστική εφημερίδα. Μαυρόασπρη οκτασέλιδη στην αρχή, με όλη την αγωνιστική κίνηση του Σαββατοκύριακου, με ρεκλάμες αλλά και αγγελίες για τα αγωνιστικά θέματα με χαμηλό κόστος. Πώς ήταν το motoring news στα '70; Ε! κάτι αντίστοιχο ελληνικό. Μια πρόχειρη απάντηση είναι διότι το περιοδικό ήταν πιο «καθώς πρέπει». Χάθηκε αυτή η ευκαιρία.


Auto sport
ΠΑΡΟΥΣΙΑΖΟΥΜΕ
AUTO TEST
MAZDA MX-5
OPEL KADETT
ΟΔΗΓΟΥΜΕ
ΤΟ ΝΕΟ OPEL CALIBRA


GRAND PRIX
1

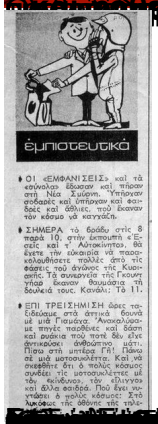

DRIVE
JAGUAR XK8


evo









εμποτευτικά

• Οι «ΕΜΦΑΝΙΣΕΙΣ» καί τά «σύνολα» έδωσαν καί πήραν στή Νέα Σμύρνη. Υπήρχαν σοβαρές καί ὑπῆρχαν καί φασόρες καί ἄθλιες, πού ἔκαναν τόν κόσμο νά κατγάζει.

• ΣΗΜΕΡΑ τό δράδυ στίς 8 παρά 10, στήν ἐκπομπή «Ἐσεῖς καί τ' Αὐτοκίνητο», θά ἔνετε τήν εὐκαιρία νά παρακολουθήσετε πολλές ἀπό τίς φάσεις πού ἀγάπησε τῆς Κωνσαντίνας Τά συναισθήματα τῆς Κωνσ γήρα ἔκαναν θαυμάσια τή δουλειά τους. Κανάλι: Τό 11.

• ΕΠΙ ΤΡΕΙΣΗΜΙΣΗ ὥρες ταξιδέψαμε στά ἀττικά δουνά με μιά Γιαμάχα. Ἀναπολήσαμε πηγές παρδύνες καί δάση καί αὐρία πού πιά δέν εἶνε ἀπτικρύσει ἀνθρώπινο, μάτι. Πίσω στή μοτοσυκλέττα. Καί νά σκεφθῆτε ὅτι ὁ πολύς κόσμος συρίζει τίς μοτοσυκλέττες μέ τόν ἐκνιδυσμό, τόν «ἐλίγγο» καί ὅλλα σαῖδά. Πού ἔχει γυρίσει ὁ γολύς κόσμος; Στό λιμάνι τῆς ὁδοῦς τῆς τηλεόρασης.