

Μια άλλη ιστορία, με πρωταγωνιστές έναν Ove και ένα Saab 96, μας μαρτυρά τούτη η εικόνα. Βρισκόμαστε στους πρόποδες της Πάρνηθας, της Ελλάδας του Μαΐου του '64. Εικονολήπτης είναι ο [Φώ της Φλώ ρος](#), που έχει σκαρφαλώσει σε όχημα της πυροσβεστικής, από το οποίο διακρίνεται η σκάλα και το φωτιστικό στοιχείο, προκειμένου να προσφέρει καλύτερη προοπτική.



Είναι η τελευταία δοκιμασία του ΙΒ' Δ.Ρ.Α., η ανάβαση Πάρνηθας. Στο βάθος το πανώ της αφετηρίας, στην ευθεία του 20ου χιλιομέτρου, της απόστασης από το κέντρο της πρωτεύουσας και ψηλά ξεχωρίζουν οι γωνίες του όγκου του νεότευκτου τότε, ξενοδοχείου Mont Parnes.

Δεξιά στο δρόμο τα αυτοκίνητα που θα εκτελέσουν την δοκιμασία. Ανάμεσα στην DS 19 του P. Vanson και την τρίτλιτρη Rover του K. James, διακρίνεται με το νούμερο 30, το Saab 96 των [Ove Andresson](#) - Ahmae Torsten. Ο οδηγός, στα 26 του χρόνια τερματίζει, εκείνη τη χρονιά, στην πρώτη του εμφάνιση στην Ελλάδα, δέκατος στην γενική κατάταξη.

Για αυτόν τον αγώνα μιλούσε με μια ιδιαίτερη νοσταλγία, ήταν ο πρώτος τόσο μακριά από την γενέτειρά του. Καθώς αναχώρησαν οδικώς, στα τέλη του Απριλίου, μαζί με τον συνοδηγό του με το αυτοκίνητο που θα συμμετείχαν, η άνοιξη δεν είχε κάνει την εμφάνισή της στην Σουηδία. Κάνοντας όλη τη διαδρομή από βορά προς νότο ο καιρός μαλάκωνε, η άνοιξη ερχόταν.

Εφτασαν στην Ελλάδα, πρωτοσυνάντησαν τη δική μας πατρίδα στις καλύτερες ίσως στιγμές της, παρά την φτώχεια της, πριν σαρωθεί από τη λαίλαπα του βιομηχανοποιημένου τουρισμού και μαγεμένοι από το χώρο και το φως έκαναν τις αναγνωρίσεις του αγώνα, μήκους 2.886 χιλιομέτρων.

Ανακάλυψαν την Μαγνησία, το Χάνι Μουργκάνι, το Μέτσοβο, τη Φραγκίστα, τους Δελφούς, τον Ταΰγετο, και αφού έπλυναν το Saab 96 Monte Carlo, από τις σκόνες και τις ταλαιπωρίες των αναγνωρίσεων, ανέβηκαν τη ράμπα της εκκίνησης, κάτω από τον ιερό βράχο. Πενήντα ώρες αργότερα τερμάτισαν, όπως προαναφέρθηκε, 10οι γενικής. Πήγαν στο Τατόι, ανέβηκαν στην Πάρνηθα, παραβρέθηκαν στην απονομή, έζησαν μια μοναδική εμπειρία. Ακολούθως, ξανάπλυναν το όχημα και πήραν το μακρύ δρόμο του γυρισμού, προς το βορά και το πιο ψυχρό κλίμα.

Ο Ονε θα μας ξαναρχόταν, με Fulvia, Escort, A110, Corolla, Celica. Θα κέρδιζε μάλιστα το '70 με την γαλάζια μπερλινέτα από την Διέπη και θα ξαναρχόταν αρκετά χρόνια ως ομαδάρχης της Toyota, αλλά και ως τιμώμενο πρόσωπο στο χρυσό Ιωβηλαίο του αγώνα, μα και ως συμμετέχων στο Ιστορικό ράλυ Ακρόπολις. Η πρώτη του φορά όμως με το Saab, το '64, είχε κάτι ανεπανάληπτο, όπως ο ίδιος είχε επισημάνει.



Sylvia Osterberg - S. Sabel. Τα κορίτσια από τη Σουηδία τερματίζουν με την 122 στο ΙΑ' Δ.Ρ.Α. Γυναικείο πλήρωμα σε ένα αυτοκίνητο που το όνομά του ταίριαζε στο φύλο και στις ιδιότητές τους. Amazon. Νυκτερινή άφιξη κάτω από τον ιερό βράχο, ξεχωριστή στιγμή

για κάποιον που συμμετείχε τότε.

Μετά από 2900 χιλιόμετρα οι Σκανδιναβές όχι μόνον τερμάτισαν, όχι μόνον βρήκαν χρόνο και διάθεση να πλύνουν την λευκή αμαζόνα τους, αλλά κατάφεραν και πλασαρίστηκαν στην δεκάδα, χάνοντας για λίγο το κύπελο Κυριών, από το ισχυρό συνδυασμό P. Moss – A. Riley που αγωνίστηκαν με Cortina. Το '66 θα μας ξανάρχονταν με ίδιο αυτοκίνητο, θα έκαναν έναν γρήγορο αγώνα, αλλά δεν θα κατάφεραν να αντικρίσουν την καρώ σημαία. (φωτό: Φ.Φ/Γ.Κ.)



Η εκκίνηση του '65 έλαβε χώρα το βράδυ της Πέμπτης 20 Μαΐου στις 10.38 για το πρώτο αυτοκίνητο. Τον αγώνα άνοιξε ένα γυναικείο πλήρωμα. Ήταν οι Βρετανίδες A. Hall και της V. Domleo με δίλιτρο Rover. Η νυκτερινή εκκίνηση κάτω από τον ιερό βράχο είχε κάτι το ιδιαίτερα γοητευτικό. Στην εικόνα ξεκινά το Rover των W.L. Morrison - J. Syer. Κανένα από τα προαναφερθέντα πληρώματα δεν κατάφερε μετά από 2720 χιλιόμετρα να βρεθεί μέσα στα μόλις 15 που επέστρεψαν, εκεί στο ίδιο σημείο, στους πρόποδες της Ακρόπολης των Αθηνών, στην οδό Δ. Αρεοπαγίτου. (φωτό: Φ.Φ/Γ.Κ.)

...σε 48 ώρες η συνέχεια με τίτλο: Μέχρι το '69