

19ο Ράλλυ 'Ακρόπολις

Η ΜΕΓΑΛΗ ΠΑΡΕΝΓΗΣΙ!

Στὸ ἑφετινὸ «Ράλλυ 'Ακρόπολις» ἢ «Άλπιν - Ρενώ» κατέλαβε τὶς δύο πρῶτες θέσεις. Ἡ «Λάντσια» τὴν τρίτη. Ἡ «Φίατ» τὴν τέταρτη. Ἡ «Όπελ» τὴν πέμπτη... Στὸ ἑφετινὸ «Ράλλυ 'Ακρόπολις» ἥλθαν δεκάδες ἄνθρωποι ἀπὸ δῶλο τὸν κόσμο. Ἀπὸ τὶς ἔταιρίες αὐτοκινήτων, ἀπὸ τὰ ξένα περιοδικά, ὅπω τοὺς ξένους σταθμοὺς τηλεοράσεως. Στὸ ἑφετινὸ «Ράλλυ 'Ακρόπολις» ἡ χώρα μας ἔγινε, γιατὶ μιὰ ἀκόμη φορά, τὸ κέντρο τοῦ ἐνδιαφέροντος τοῦ τεχνολογικοῦ κόσμου.

Κι' ὅμως, πέρα ἀπὸ τοὺς ἐντυπωσιακοὺς τίτλους καὶ τὶς «συγκλονιστικές» ἀφηγήσεις, τὸ ἑφετινὸ «Ράλλυ 'Ακρόπολις» ἥταν ξεχωριστό, διότι μὲ αὐτὸ μᾶλλον τελείωσε μιὰ ἐποχὴ καὶ ἀρχίσε μιὰ ἄλλη.

Ἀκόμη, ἥταν χαρακτηριστικὸ τὸ ὅτι τὸ «Ράλλυ 'Ακρόπολις», δὲ ἔθνικὸς μας ἀγώνας, ἀγνοήθηκε ἐπιδεικτικὰ ἀπὸ τὰ μέσα δημοσιότητος στὴ χώρα μας.

Πάε νὰ παίρνετε στροφές...
Μάθημα σωστῆς
τοποθετήσεως, ἀπὸ τὸν
Νικόλα, σὲ μιὰ
ἀπὸ τὶς εἰδικές διαδρομές
τοῦ 'Ακρόπολις.
Ο δρόμος εἶναι δρεγμένος
καὶ ἡ 'Άλπιν διλοβείνει
σὲν νὰ ὑπακούῃ
στοὺς ήχους μιὰς ἔβοκοσμης
μουσικῆς.

Γράφουν οἱ:
Κώστας Καβαδᾶς
Αρης Σταδάκης
Τάκης Πιρπιρῆς



Προσπειθήσαμε νά μή παρασυνθεύμε έδω στοις «Τροχούς». Νά μείνουμε μακριά από την τίτο τών είν τη πώ σε ω γ και νά δαπηρήσουμε μιά αίσθητη ιντερρόπολις στήν αντιμετώπιση του μεγάλου μας άγωνος. Στις ήμέρες που πέρασαν διαβίβασμε πολλά. «Άλλα εσοδαρά κι' άλλα φαινόρα και... παιδικά. Τη έφετιν «Ράλλυ 'Ακρόπολις» χάριστ μιά διπλή νίκη στήν «Άλπιν - Ρενάρ» και μιά τέταρτη νίκη, μέσα στο 1971, στον Οθέ «Ανταρσον. Τη «Ράλλυ 'Ακρόπολις» χάριστ μιά τρίτη θέση στή μοναδική «Λάντια 1.600ΗΡ», που ήταν στή χώρα μας και τήν τέταρτη θέση σ' Ένα όπ' τύ δύο εβριατ 124 Σπάντερ 1.600». Οι «Βάλλες» άδηροι παρουσίασαν έναν έπειρολικά ίνφρά δρυικώ ζεκαταλίψεων. «Η Πελοπόννησος ήταν τό διατεριώ τους. Το έφετινό Ράλλυ είδε τὸν Τζίννο Περμαζόγλου νά τερματίζῃ στήν 5η θέση και την «Λυτσίκομος» νά φέρνη πίσω τήν «Άλμα 1.750», που άδηγησε στήν 7η θέση. Άλμη, ήταν και ο τελευταίος άγωνας τής λαμπτορής παρέμπρας του κ. «Ανιάνη Κοκλευτιανού.

Τό έπειταν «Ράλλε 'Ακρόπολις» τό παρεπολονθήσαμε δεο καλέσαρα μπορούσαμε. 'Ο Κ. Κ. πήγε σὺν συνδημήσ τοῦ Γιάννη Μπαρδόπουλου στὸ αιτωλόνητο ὑπ' ἀριθμὸν 47, 'Ο Α. Σ., μ' ἔνα «Σκόντια 110L» ποὺ διέθεσε στὴ περιοδικὸν ἡ «Μότορ 'Ελλάς», πῆγε σ' ὄλλεκτρη σχεδὸν τὴν 'Ελλάδα, ωλέποντας καὶ φωτογραφῶντας. 'Ο Τ. Π. ἦρεν στὴν 'Αθῆνα διου ἀνέλαβε, μαζὶ μὲ ἄλλους δύο συνδελφίους, τὸ Γραφεῖο Τύπου τοῦ «Ράλλε 'Ακρόπολις» στὴν Ε.Α.Π.Δ. Έκεῖ εἶχε τὴν εἰκασία νὰ δῆ καὶ νὰ μαλήσῃ μὲ ὅλους τοὺς δημητρίους καὶ τοὺς ξένους δημοποιογάραρυς.

Προσπειθόμεις — τὸ ξαναλέπε — νά μη παραπορθοῦμε. Καὶ ατίς σελίδες ποὺ ἀκολουθοῦν δὲ καθέναις ἀπὸ τούς συντάκτες μας σᾶς δίνει τὴν δική του ἀποφιγγὰ τὸ «Ράλλυ Ἀκρόπολις». Ἰωας ἡ περιγραφὴ τους ν' ἀποτελέσῃ ένα «έμνη - κλίμα», δηνας λένε. Ἰωας διαβάλλετε πράγματα ποὺ ποτὲ δὲν σκεφτήκατε. Ὁμας οἱ ἀγῶνες γιά μας είναι, δηνας ἔχουμε ἀποδεῖξε, κάτι αλλο. Είναι ένα θέμα ποὺ σεβόμεθα ἀπόρριπτα. Ένα θέμα γιά τὸ όποιο ἀρ ενό μεθα θα κάνοντας δημοσιογραφία ἐντυπώσεων, μὲ αἴματα, γκρεμούς, κολιέσεις καὶ ἄλλα παρόμοια.

Κώστας Καβαδᾶς

“Οσοι όποι οδές έχετε όποικαστησήσει έποιησή μακροχρόνια, θα ξέρετε πώς άντιμετωπίζω τους θύγαντες αύτοκινήτου. Άκρως δι ξέρετε ότι ποτέ μέχρι σήμερα δέν έχω γράψει στο πρώτο πρόσωπο, όλλα το περισσότερο όποιφάσιος ότι φέρω δι καθένας πρόκειται νά γράψω γι αυτά πού είσε, θύ ήταν καλύτερα νά είναι στο πρώτο πρόσωπο! Τό -'Ακρόπολις δέν ήταν ποτέ για μένα ένας άπλος θύγαντας. Ήταν πάντα Ένα «πιστούμ», μιό προϊστορικό τού τρόπου, πού όποιφάσιος πολλά χρόνια πριν, νό ζήσω τήν Ζωή μου. Ξέρω ότι είναι έπικινύνμα νά τρέχης στους θύγαντες, θίσιτερα όταν οι όποιχρωσίες σου γίνινανται μεγαλύτερες κάθε μέρα πού περνώ. Ουμάς ποτέ δέν μπόρεσα νά πιέ όπτι κινητή αυτές σι ταξίδια στους

Μαίου είναι ένα τοξίδι α' έναν κόσμο που πεθαίνει γαργά. Έναν κόσμο που θα ήθελε να διηγήσεις στα παιδιά μου, όντας όποιογέων παιδιών.

Σκενήσαμε μὲν πολλές έλπιδες έφέτος. Τό αὐτόνυμό μας ήταν όριστα πρωταιμασθέντο, 'Ιδιούτερα στό τμῆμα τῆς ἀναρτήσας ήταν ένα ὄμβρινό ὑνερό. Έφέτος — καὶ γιὰ πρώτη φορά — δὲν πήραμε μαζί μας καθάλου τροφές. Μόνο ίσω θερμός καὶ τέθεσερα μήλα. Είμαστον ἀποφορμήνοι νά επιστρέψουμε μὲ δεσμού απομάχια... Τελικά επιστρέψαμε μὲ δύσιο χέρια καὶ δύσιει εργάλια, ὅλλα αὐτὸ δὲν έχει καμμία σημασία στ' αὐλήτεια. Σημασία έχει το 'Ολυμπιακό Πνεύμα, πους είπε καὶ ὁ φίλος μας Φίλος.

Σημείοια έχει τό νό άγωνιζεσσι. "Οχι νό κερ-
ίζεσσι. Ή νίκη είναι μιά στηγή αύτούσυγκεντρώ-
σιας, καὶ ένα διδύμοτο χαμέγελο στά χειλή. Κι'
απόλυτο, μετά τα κάτια της πολικής ποντικού, ζει.



ας. Κι' αύτό πρέπει νό Ιοχην και γιά όλους
τους πολύ σγουρήτως μας άναγνωστες.

Δέν κάνω μόλις. **Άπλως**, τοποθετούμε,
αύριαν θα σ' ένα απόρ που είναι τραυμέρα πα-
εξηγημένο όπων πάρα πολύ κάθισμα. Και μαζί μου
αποδίπτω - άλπιζω - και κάθε έναν όποιο τούς
μυντάκες τών 4T... Ταύλιδχιστον καθέναν πολύ
ό μέτωπό του είναι καθαρό και αι σκοποί του
ρυπατάλλιντο.

Στην 'Ακρόπολι, την Πέμπτη το πρωί, ήταν δοιοι οι ψήλοι μας ύψωνταν μενοι κι' εσείς. Δεξιά του όριστρο στόν δρόμο χρειοκρατούσατε τόν αύτοκίνητο πού έκαναν πολις και έφρα διτι άνδρες οις υπέρχρον πολλοί νέοι πού έκαναν μικρών πειραιών. Παλλοί πού ακέπτονταν... 'Κόποια μέτρα θά είχατε κι' έγγι μέσα σ' ένα αύτοκίνητο. Κάποια μέρα θά έκεινήμας κι' έγγι για νά τά δάλλωσαν το βανάνα της πατρίδας μουν'. Τό έφρα. Γιατί το πολλό - πολλό χρόνια δικαίωμαν στό δεξιό εζούρδομα, χρειοκρατώντας και κάνοντας μικρών πειραιών, μέ τά μάτια σχεδόν δρακυριαμένα.

Δέν Εέρω όν πρέπει ν' ὄρχιον νά γράφω γιά
σους λόγους πού ἔκαναν τών καθέναν όπ' τούς
γεννητούμενους νά τερματίσῃ ή νά ἔγκαταλειψῃ
ὅν πρέπει πρώτα νά σους πώιοι ἤταν ποιοι!
ποιι δέν πιστεύω νά νούριζετε δή! Βό αποταλή-
ω τών πολύτυμο χώρο πού ἔχω στη βίβλοι μου,
μα νά σους πώ τι συνοιεῖη μόνο ο εύ μος!

Δέν Εύρω, Βηλοδότη, όν πρέπει ν' ὄφρισα τὸ
Ακρόπολις» ὅπ' τὴν ὄφρη ἡ ἀπὸ τὸ τέλος! Γιο-
τὸ «Ακρόπολις» δὲν Εχει ὄφρη και τέλος! Ει-
αν δέλα μέσα πάτο νοῦ και τὴν καρδιά αὐτών πού
νησινούν μέρος.

"Ἄς ακαλούμησαμεν, δέρεται. Ενών όρθιδοι εστόπιο. "Ἄς δοδύει, πασι τίθεται στή χώρα μας οὐδὲ για πολεμήσονται καὶ ποιοί ἔταν τά όπλα τους; Μητρός ἀς δοῦμε τοὺς δικιρύδες μας θηγαγόεις, καὶ δικά τους, πεντηρά, όπλα.

Η όρθδα της Αλιν - Ρενό χρισματοποίησε γνωστό της δηλώ. Την 1800δ, η οποία έχει εξιχθυ σ' ένα τραμερό δηλώ - για τους άντι-άλους. Οι μηχανικοί του έργοστοισι έχουν αυριολεκτικά «χτίσαι» το πανάλωσφρο αύτοκινητό μας σε τρεις πανίσχυρες ποδές, έτσι ώστε οι ρόδοι που έπιπτυχάνουν οι άδηγοι του δρεσείλονται μάλλον στήν πλήρη άδιαιφαρία τους για τις άταξες και τις λακκούδες, περά στήν ιαχύ του αυτοκινήτου ή δικόμη και στις ικανότητες του. Επέδιασα, κανείς δεν μπορεί να παραβλέψει το γεννός ότι στό μπάκετ τών «Αλιν» κάθισαν οι Αντερσούν, Νικολά και Τερριέ! Και οι τρεις αυτοί είναι όποσταλοι μίας νέας σχολής άδηγη-τεις από Ράλλη, σχολής που δύο παρηκαλούσαν τών άρωνα ή μά όπ' τις ζωηρομέτες του αυτοκινήτου στήν τηλεόραση, θά είχαν την εύκαιρη μέρη δούλη με την ίδια τρούζανταν αντέτο.

Πολλά λέγονται για τις άποδοσεις τών κυνηγών των Αλιν. Θά θέλαμε νό Εεκαθαρίσουμες ότι οι θέμα λέγοντας δεν είναι κυνήτες αύτοι δεν ερμαίνουν τους 159 μπους για Ράλι. "Όπως πάμε όμως - κι' έδω το πρώτο πράσινο είναι άλλον δραχταριό! - τά αυτοκίνητα δέν βασίζονται τόσο στην ισχύ τους, δύο στήν ικανότητά τους νό στρίβουν, νό φρενόρουν και νό περιστούν πάνω όπό τις πέτρες ταχύτερα από" όλα τά Ράλι. Κι' αν ή Πόρος έγκατέλειψε τά Εύρωπα-ό Ράλι το ίκανε γιατί ήταν σχεδόν άδυνταν στά τά θυγάλι πέρα μέ τις γαλόζιες διευθολογησης όπό την Δέσποινα.

Από τους τρεις οδηγούς αυτώς πάν συμπαθῶν ερισσαύτερο είναι ο Οΐδης "Αντέρεων". Ο άντερος μοιάζει μὲ κάποια ανγγριφόν διγοὶ καὶ έστι στὸ πρόσωπο του μιὰ ὀπίθιμη εὐγένεια, πάν θεατόλο ουναντάτοι στὸ «ουνάθε». Εἶναι, σχετικόν πάντα, ὅμιλθος καὶ μελογχολικός καὶ από-
τα χαρογελά. Στὸν τερματισμό, τὸ πρόσωπό του
τραγ ἑξαλλαμένο καὶ γιὰ μιὰ πολὺ μικρὴ σπιγμὴ¹
στοτεμα όπι ὁ θνήτωπος ήτον ὁ ἀπόστολος τῆς
περιόδου ΙΙΙΕΩΣ, η απρία οπαπό Έχει — διπλά
καὶ πλάκα. Ελάσσονας καὶ στρατηγός πάντας ήταν.

καταστήσει έπαφή — νά μας γλυτώσῃ άπό τὸν Μεγάλο Ἀδελφό. Παρασύρομαι, όμως, καὶ κάποιος θύ με πετάξῃ ὥπερ αὐτές τις σκλίδει “Ι-ως ὁ Μεγάλος Ἀδελφός.

Οι άλλοι δέηγοι τῶν Ἀλπίν είναι τυπικά Γάλλοι. Ο Νικολά είναι φρουρογνωμία του Λεστερ άπό το Βίβε Ρόμα. Κάθε σπιγμή περιμένουμε νόηγάλη ένα μπουκαλόκι Βακρύνων και νό κλάψη γύρι τὸ «Ἀκράπολης», πώς τοῦ ώρας ή θάντο τοῦ ώρας! Είναι γρήγορας δέηγος, άλλο δχρι τῆς αύτης ατάβημος μὲ τῶν Ἀντερροδῶν ή καὶ μὲ τῶν τρίτο τῆς πορέας, τῶν Τερριέ. Ο Τερριέ είναι οκάμη περισσότερα Γάλλος. Φορδ περιεργές κάλτας μὲ μηδέ παπούστια καὶ μηδὲ καστούμια, άλλο γι' αύτον δὲ Ἀντερροδος εἰς διὰ εἶναι δὲ τούτοις δέηγος Ράλλο στὸν κόδρο αὐτή τῇ σπιγμῇ. Πρόημο πάν μὲ ἀνάγκασε νό ἄνθειαρήσιας τὶς φύλαξις μου διὰ μπορθ νό κρίνω τοὺς ἀνθρώπους ἀπό τὶς κάλτας, τὰ παπούστια καὶ τὶς γροθάτες παύ φαροῦν!

Ποιός θ' ἀντιμετωπίζει τις Ἀληνί; Αὐτό τὸ ἐρώτημα γινάτων συχνά μέσα από περιοδικό τις μέρες πριν ἀπ' τὸ «Ακρόπολις».

Ο Τ.Π. έλεγε ότι είχε πληροφορίες από «α-Ειόπιστη πηγή» ότι θα έλθουν τα «Όπελ» από την

"Αγιος;! Πολλοι Ελεγαν στην οδηγηση του πιο... γλυκος απο τους διδογους του 'Ακρωτηριος!
Γλυκος, νησι, αλλα
φορμωσερες γιατι
τους ανταγωνιστος του.

19ο Ράλλο
'Ακρόπολις



Αποκόλληψις.
Ο «Λαμπτήρας τερψίτισσας
στο 19ο Ρέων» Ακρόπολης.
Μετά από
μια πρωτανία,
για την οποία παλλή Ελευσίνη^{δτι}
διέπουν.

γιουρας ότι ήταν δύναταν νόν τερματίσαι δεύτερος στο δικό μας Ράλλυ. Ο μεγάλος Χόκαν Λίντγουεργκ, κι' αὐτός μά όπ' τις πιο αυμαδιητικές μορφές του «Ακράπολις», έγκατέλειψε διάφοροκό στήν Κυπαρισσία, όφει προηγουμένως είχε κάνει πάνω όπω 200 χιλιόμετρα χωρίς φρένα.

Όπιο Τασκάτο, δύναμε, κράτησε μέρχι τό τέλος και τερμάτισε στήν τέταρτη θέση. Κι' αύτος ο τερματισμός, κατά τη γνώμη μου, ήταν δύναται σύμφωνος με τις έπιδοσεις των οδιοκνήτων και τις ικανότητες των θύηγρων. Ο Τασκάτο έπειρε να τερματίσει τέταρτος και τό ίδιο έπειρε νά κάνει και ο Λιντμπεργκ, όν δὲν έμενε. "Οχι δέβαιο, πρός Θεού, καὶ τὰ δύο οὐτοκίνητα σιγήν.. τέταρτη θέση, ὅλλα μέσω στήν πρώτη πεντάδα. Κι' αύτές ήταν δέλες οι ασθερές συμμετοχές του Ράλλυ «Ακρόπολις». Κι' αύτός δι μικρά ἀριθμός ἔργοστασικών συμμετοχών στην αποκλειστική πλευρά της παραπομπικής και τις ράδιστες αυγκρατήσεως τών τροχών. "Οπως μας είπε ο Κάγια, ένας ἀπό τους οδηγούς της θράδας, τα πάτορερόμενα ωσοι πρέπει νά έχουν ένα βαθμό ατρεπτικότητος στά Ράλλυ. Γιά νά οώσουν, μάλιστα, την κατόστωση οι οδηγοί τών Σπρέν, είχαν κάνει τούς πιοσ ουλητούς του ράλλυ μπρό... πραγματικά ἀμύρτοιρε με Ελατήρια στό ξωτικό τους, ὅλλα η λύσις δέν δούλησε και δέλες οι Σπρέν έμειναν ἀπό τόν ίδιο λόγο. Και μετά ύπαρχουν ἀκόμη δυντρωτοί που λένε ότι τό Ράλλυ δέν προσφέρουν ἀποφασιτικά στήν καλυτέρευσι τοῦ εἰδους!

Στα Μέλλου, παύ μετρά από πρωτόβουλημα κατα-
σκευαστών, ήταν έκεινο που μάς έκανε νόν άνη-
συχήσουμες και νόν δηλώσουμε όπ' τήν πρώτη κι'
όλας γραμμή τού βραποράτη μας, διτι προσποθού-
με νόν διατηρήσουμε μιά σίσηση ισορροπίας και
νόν μή παρασυρόμεθα ἐπό τὸν Τύπο τῶν Δα-
κούων.

Αὗτοί ήταν οι Ένοι που ήλθαν έφετος γιά τις
βάφνες, άλλα τό ενδιαφέρον μας δεν πρέπει νό
συγκεντρωθή τόσο πολύ σ' αὐτούς. Περισσότερα
θέλουν οι έρεσιτέχνες άδηγοι, αὗτοί πού Εσκι-
νοῦν χωρίς κομμιά διθήσια και μ' αὐτούς Βό Η-
θελο νό τελειώσω τό σημειώματα μου.

Η Ντάφ είχε, Βέθσιο, ένα αύτοκίνητα με τὸν Θευμάτιο Λωράν, ἀλλά δὲν ἦταν ίκανό ν' ἀπειλήσῃ κανέναν, αὐτε νό δώσῃ τὴν αφρογίδα τῆς ἐνορτοποιικῆς αιματοχύνης.

Τό ίδιο ισχεί και για τις αύτοτριακές Σπροέν, Τά αύτοκινητά αυτά έχουν μόνιμη λειτουργία. Ιστορία πού την μάθαμε όπως έναν ήν' ταύς δημόγους, ο άνοιας συγκατέλειμψε μαζί μας στη Γουδιο. Τα αύτοκινητά, έξη τών φριμώδ, άγροφατηκαν όπως έναν μεγάλο Αυτοτριακό Πινακοτάκι 'Οργανισμού και δόθηκαν σε λαότριμους Αύτοτριακούς οδηγούς, για νά λάδουν μέρας στα έθνη και διεθνή Ρόλου. 'Όλα δωρεάν. Τά λάδια τά έβωσε ή Κοστράλ, τά λάστιχα ή Μισλέν — δωρεάν — και γενικά οι οδηγοί δέν πλήρωσαν τίποτα, όλαδι πληρώνονται γιά νά τρέχουν στούς μάγενος. Τό άνοφέρουμε, γιά νά κάνετε έναν σύντομο παραλληλισμό με τό καθ' ήμεσ. Τίποτα δλα! 'Όλα, δέδαιο, ζειναν όπως άδροπνευματική και σπασμένες πισιώ άνορτήσις και δτον τους ρετήσιμες γιατί δέν πήγαιναν μέ τραϊς τραχούς(1), μας άπαντησαν όπι αύτά είναι προτιμότερο νά μη περνήσουν δρόμο τούς πλευράς της θάλασσας.

Οι δρόμοι στο Ράλλυ ήταν τυπικά... «Ακροπόλικοι! Γρήγορο χώμα, δισφαλτος και όπαρδεσ-
κτο χώμα». Τοσού θέ μπορούσε νά γίνη του χρό-
νου μόνο γρήγορο χώμα και δισφαλτος. Κι' αύτο
γιατί πολλοί καλλι «Ελλήνες δόρυος» έγκατελε-
ωσαν μελλοντικά διά την μακρή διάσταση. Ενώ θε υπο-

ροΐσσαν ήσε, νά έπιστρέψουμ στήν 'Ακρόπολη και μάλιστα σέ καλές ώρασ.

Είδο τόν «Σιρόκο» στό πλαίσιο των δρόμων απόντων Κλαδά. Πάνω όπου τόν θύρων μεθώπτων φέντες διπλές είναι μόνο διαφορικό. «Άλλαι είπον ότι ήταν αποσμένη ουσία θάττηριο. Ο Κλαδός δτων πολὺ καντά στην Αθήνα για μια έτοιμασια σάν αυτή του «Σιρόκο». Ο Παύλος Μοδενιτζής έγκατέλειψε δημόπλιστη στοίχη αιτία. Τού διπλασιό το ξένονά της άντλησε λαδιού μόδις Εκκίνησης όπό την «Αθήνα! «Ένα όπι» το έλληνικό πληρώματο, πού Εκκίνησαν όποροσιθέμένα νά μην πάρουν προπορείες — κάτι πού πιστεύω ότι άποτελει μιό έλαφρά μορφή άπατης — έγκατέλειψε όπό το κιδώτιο του τερμάτων στην Πέτρα. Ο Τζώννυ Πειρατζόγλου Εκκίνησε κι' αύτάς όποροσιθέμένα νά μην πάρη προπορείες και τερμάτισε «καθαρός».

Τό ευνόμενο Πειραιτζόγλου όποτε λειτεί θέμα Ιδιοτείμης μελέτης, όπως θέμα ιδιοτείμης μελέτης πρέπει να άποτελέσῃ και τό περιστατικό ή τό περιστοικό, που συνέβησαν ανάμεσα σ' αύτών και τόν «Λεωνίδα». Εύριττα κυκλοφόρησαν οι φήμες για δυνισθετική αυμπεριφορά και ό «Λεωνίδας» λέει ότι ο Πειραιτζόγλου σταμάτησε ν' άλλαξε λαθαίχο στή μέση των δρόμων, έμποδίζοντας εποι τόν «Λεωνίδα» νά περάσει. Από την ίδη πλευρά, ο Τζώννυ λέει ότι «Λεωνίδας» δεν τόν θέρισε νά περάση και ή άλλη υπόθεσις μέλλον θά έχει εξελίξεις στην Ε.Θ.Ε.Α. «Ηδη μιά έπιστολή του «Λεωνίδα» έστάλη πρός τήν Ε.Θ.Ε.Α. και απήν έπιστολή αυτή δεν έναντιέρεται μόνο τό περιστατικό της Κάτια Φυγαλίας, άλλα και άλλα, σχετικά μέτασοβαλλες στους χρόνους που έγραφτον στό βιβλίο αγώνας τού Τζώννυ Πειραιτζόγλου.

Οι άλλοι «Ελλήνες υπέφεραν περισσότερα όπο κάθε προτυπούμενο +Ακρόπολης». Ο Γιώργος Ρωπόπουλος έτοιμας την Μάδντο του πάνω στο δυάριο. Κι' θεωρεί όποι Ελληνική νερού, διότι οι μηχανικοί έκαναν καπού λάθος δικτύωμαντος το ωτοκινήτο πριν όποι τὸν ἀγώνα. Ο κινητήρας έκανε πολλά χιλιόμετρα με τὴν Βενζίνη νά βρίσκεται στο κερματωράτερ και χωρίς καβολού νερού απούς θαλάμων ψύξεως. Τελικά, ο Γιώργος δηλώασε ότι οι κινητήρες Βάνκελ μπορούν νά έργασθεν θεωρώσια με... δέρα. Κι' αυτό πρέπει νά μας ἐνηρύσφερη δίλοις μας, γιατί ὁ φρέσκος θέρας είναι ο μόνος τρόπος, με τὸν ὄποιο υπορρίψει νά κινδύνωσε τὸ πάτοκινθητού μας.

Ο Μαρσαλής έμεινε όπου φέρνε, στη Κομοτηνή, από την παραδοσιακή μάλιστα ημέρα της Αγίας Παρασκευής, που γιορτάζεται στην Ελλάδα στις 4 Οκτωβρίου. Τον ίδιο καιρό, ο Χασιώτης έπειτα από μηχανική διάλυση, έφερε στην Κομοτηνή την πρώτη μεταρρύθμιση της πόλης, με την επανασύσταση της παραδοσιακής παραδόσεως της Αγίας Παρασκευής στην πόλη.

A black and white photograph of a vintage car, possibly a 1950s Ford, driving on a gravel road. The car is moving from right to left, creating a large, billowing cloud of dust or smoke behind it. The background consists of dark, rocky hills or mountains. The overall scene suggests a rugged, off-road driving experience.

χαν. Ο Γιάννης Μπελέγυρης έμενε κι' αύτος και γενικό σημειώθηκε άλεμπινή καταστροφή!

Οι φίλοι μας οι Τσόρκοι – που δρακούν στην Ελλάδα ήνων ιδανικό τόπο για να κάνουν τα Ράλλυ τους – άτυχησαν κι αύτες. Μόνον ο Βαυμάριος «Αλη Σιναχί» τερμάτισε στην 6η θέση με την BMW 2002 και πήρε την πρώτη θέση στο γκρουπ Ένα.

Λατίνος!
Ο Πίνο Τσακάττο
ήταν ένας θωματιστός δόγματος.
Και απέδειξε,
για μιά άκρη φορά,
κάτι που υποστηρίζαμε
πολὺ καιρό. "Οτι η σιρά
τών 124 Σπάιντερ
και Κουά,
είναι περβατυμένη
άπό όλους τους γενεύεςν.

"ΑρπΣ Σταθάκης

Πέμπτη μεσημέρι, γύρω στις 12, και δριακό-
μεστες σε μιδ κατηφορική άριστερή φουρκέτα, οπήν μάλιστα περίου της Βελτεργής είδηκής διαδρο-
μής, από τις 26 πού είχε φέτος το «Ακρόπο-
λε».

Κάνει ζεστή όρθρητη και τό τελείως απογνώμων σημάδια σηκώνεται με την παραμικρή πνοή του αέρα, για νό έρθη νό καθήση πάνω στά χέρια, τά μαλλιά, τά ρουχό, ποντιού. Μεγάλη, ή πολὺ μικρή ταλαιπωρία, αναλόγως τής ακαπνίας που θέλεις κανείς τό θέμα και άναλογα με την άγνητη που έχει για τό απόρ και τό κυράργια νό κέντη ένα σωρό χιλιόμετρα, για νό δῆ 59 «τρελλούς» γ' άνεβδοκατεβαίνουν στά βουνά.

Έκτος από αύτούς τους «τρελλούς», δημιας, οπάρχουν και έκποντόδοξες άλλοι, μαζί μας, διέλιπα μας, στις άλλες επροσής, σε όλλες ειδικές διαδρομές, σε όλοκληρη την Ελλάδα, πού διέφυσαν γι' αυτή την φυγή, από τόν κόσμο των «πρέπει» και νοικιώθουν δύος στόν τρόπο που έτσις άνθρωπος, χρηματοκοινωνίας συστάτο το μαρτυρικό του και τό σώμα του, υπότοιχει μια μπράντη και διακτύως κάθεταις της Φυλακής.

Έχει περάσει μιά ώρα περίπου, από την στιγμή που οι θυρώποι και αύτοκινητά «καταστάλα-
σαν» σ' ένα σημείο της διοδορής και ή άτμο-
φορτία που έπικρατει πάνω σαύτες τις στιγμές
έγινε ελασματική και κατέπιε υγρόν.

Έντονες αυλαγήσεις, προγνωστικά, πληροφορίες κιό λόρδους και πάτοκίνετο, «μαστική» πολ

ΣΤΙΣ ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ

19ο Ράλλυ Ακρόπολις

μόνον ένας Εέρει και ιστορίες από το παρελθόν.
Διπλα σ' αύτους, δημος μπορείτε να δήγε μια χαντρή κυρία να μαζεύει χάρτα, έπειτα την «εστικώσε» ή άντρας της και δεν έχει τί νά κάνει, για νά περάσει την ώρα της. Τύπους ξεπλακώνεις νά άκουν το τρανζιστόρ τους ή το μαγνητόφωνο, όπου θα γράψουν τους «ήχους».

Η όρχη είναι πάντα ή ίδια. Κάποιος το άκοντει πρώτος, δέδει μια κραυγή και δουδούνονται οι πάντες. Η κυρία έξαφανίζεται στο ψηλώματα, τα τρανζιστόρ κλείνουν και τα μάτια δλων καρφώνονται στην πρώτη στροφή πού βλέπουμε, πεντακόσια μέτρα ψηλότερα.

Είναι ή κόκκινη Λάμπται 1600 "Άκα - Έφες τού Σίμου Λάμπταιν, με τὸν όριθμό «1» στις πόρτες και τὸ κοπά. Κατεβαίνει ταχύτατα μὲ τὶς ἐμπρός ρόδες νὰ σκάμουν σὲ περιεργες γωνίες και πλασσόρεται πολὺ πρὶν τὴν στροφή, χρησιμοποιώντας δὲ τὸ πλάτος τοῦ δρόμου, τόσο στὸν εισόδο, δισ και στὸν έξοδο. Τὸ φωτάκια τῶν φρένων ἀνάβουν στιγμια, καθὼς πατιούνται μὲ τὸ ἀριστερὸ πόδι, οι στροφές τῆς μηχανῆς, δημος, είναι πάντα ψηλά. Περνά ἀπὸ μπροστὶ μας, ὄφινόντας μὲ τερπτοισι σύρρακας κοκνής και προσβαίνονται νὰ δοῦμε τὸν Λάμπται μὲ «σταυρωμένα» χέρια μέσα στὴν φουρκέτα και τὸν Ντάρμπενπορτ νὰ διαδέλξῃ συνεχῶς μὲ τὸ κεφάλι σκυμμένο.

Και ἔρχεται ἡ σειρά τῶν 'Άλπιν. Σὲ κανονικά διαστήματα ή μια ἀπὸ τὴν ἀλλή, περνοῦν και οι τρεῖς κουτρουμβαλώντας μὲ τὸ ίδιο ἀκριθῶς τρόπο, ποὺ δείχνει ὅτι οι ἀνθρωποι σύτοι δέν εἶναι παρανοίκι, γιατὶ ποτὲ τρεῖς παρανοίκοι δέν μπαρεὶ νὰ δόγματα ἢ ἔνας στὶς «ραδίτες» τοῦ ἀλλου, ὅταν πηγαίνουν στὸ δρίο. 'Οταν λέμε κουτρουμβαλώντας, δημος, τὸ ἀννοδόμη δισ ποτὲ ἀλλοτε και μας θύμιος ἀνθρωπος ποὺ τὸν ἔχουν σπρώξει ἀπὸ ψηλή οκάρα και κατεβαίνει πέντε-πέντε τὰ σκαλοπάτια, σκυμμώντας δουναϊσθητα ποὺ και παύ τὸ πόδι του στὶς γωνίες τῶν σκαλοπατιών, καθὼς προσπομπεὶ νὰ μήν πέσῃ και νὰ φθάσῃ κάτω σώος.

'Ο Ζάν - Πίέρ Νικολά, ο Ζάν - Λύκ Τερριέ και δ Ούσε 'Αντερσαν δικανον ἀκόμα κάτι, ποὺ δέν το ἔκανε κανεὶς ἀλλας. 'Αδιαφορούσαν τελείως γιὰ τὶς λακκούβες ή τὶς πέτρες τοῦ δρόμου και διάλεγαν τὶς γραμμές τους σόν νὰ κινούνται πάνω σὲ δαφαλτό, ἔχοντος μόνον τὴν στροφή στὸ μυαλό τους.

Σὲ μιὰ δεξιὰ στροφή πρὶν ἀπὸ τὴν φουρκέ-

τα, πάτησαν και οι τρεῖς στὸ ίδιο σημεῖο, σήκωσαν ρόδα και κατάπιν δρχισαν νὰ κινούνται μὲ τὸ πλάτον πόνω στὶς λακκούβες, χωρὶς ποτὲ νὰ πατούν δέλλει αἱ ράδες στὸ ἔδαφος.

Και τότε ἔρχεται ἡ στιγμὴ τῆς ἀλήθειας και λέει ὅτι πρέπει νὰ στοματήσῃς νὰ χρησιμοποιης ὑπερβετικοὺς θυμόδους γιὰ οδήγημα 'Ελλήνων, δισχετα ὃν πιστεύουμε ακρόβαντα ὅτι ποιζεις τρυπερό ρόλο τὸ Εένο αὐτοκίνητο, ή παρουσια δεκάδων σέρβις και ἡ διαφοροποιία τοῦ ὃν θὰ οπότε ή δοχι. Γιατὶ φυσικά είναι νὰ ὀδηγῇ γρήγορα κάποιος ποὺ έέρει ὅτι στὸ τέλος τῆς ἔτοι θὰ ὑπάρχῃ σέρβις ποὺ θὰ τὸ φτιάχει καινούργιο, ἐνώ δέν μπορεὶ νὰ πῆ τὸ ίδιο ὃ «Έλληνας ἀραιοτέχνης, ποὺ ἔκπι τοῦ δέν έχει κανέναν νὰ τὸν θυμήσῃ, είναι υποχρεωμένος νὰ πληρώσῃ μόνος του δέλλει τὶς θύματας, γιὰ νὰ Εαναφετεῖ Ετο τὸ αὐτοκίνητό του.

Αὐτές τὶς σκέψεις κάναμε, καθὼς περιμέναμε τὸ τέτορτο αὐτοκίνητο και διέλευμε τὶς ροδίδες τῶν πιοι τροχών τῶν 'Άλπιν νὰ ἔχουν διώξει δέλλο τὸ χώμα και νὰ ἔχουν διαρροει δέλλεις τὶς «μητρέμενες» πέτρες ποὺ ωπήρχαν στὴν παρεία τους.

'Η πρώτη Στιραέν τῆς Αύτοριακῆς Λάσχης μὲ τὸ Νο 8 πήγε γρήγορα, ἀλλά μετὰ τὶς 'Άλπιν ἡ-τὸν ἀπογοήτευσις, καθὼς κατέβαινες διαρει, υποστρέφοντας συνεχῶς και μὲ τὶς μηροστινές ζάντες ν' ὀκουμπαν σχεδόν αὐτοκίνητο.

'Ο Λιντμπεργκ, μὲ τὸ Φιατ 124 μπάντερ Νο 9, παρουσιαζεις σχεδόν τὸ ίδιο την προστινές τρόπο, ποὺ δείχνει ὅτι οι ἀνθρωποι σύτοι δέν εἶναι παρανοίκι, γιατὶ ποτὲ τρεῖς παρανοίκοι δέν μπαρεὶ νὰ δόγματα ἢ ἔνας στὶς «ραδίτες» τοῦ ἀλλου, ὅταν πηγαίνουν στὸ δρίο. 'Οταν λέμε κουτρουμβαλώντας, δημος, τὸ ἀννοδόμη δισ ποτὲ ἀλλοτε και μας θύμιος ἀνθρωπος ποὺ τὸν ἔχουν σπρώξει ἀπὸ ψηλή οκάρα και κατεβαίνει τόσο ψηλό σε διεθνή ράλλου.

ΑΠΟ ΤΟ ΣΗΜΕΙΟ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΩΝ

... 'Η Στιραέν Νο 10, τοῦ ράλλου - τῆμ κ' αὐτῆ, κάνει μιὰ τέτ-ἀ-κέ στὴν στροφή και τὸ πίσω της μέρος περνεῖ ἐνα - δισ μέτρα κοντά δέλλο τὸ Σκόντρο μας, ποὺ διάσκεται σκαρφολωμένο δρκετό δέλλο απὸ τὸ δρόμο.

'Ο Τσεκάτο, μὲ τὸ 124 Σπάντερ Νο 11, περνεῖ διποὺς σὲ Λιντμπεργκ και πιοι του δρχεται σὲ συμποδεστατος 'Άλη Σιναχι μὲ τὴν κίτρινη Μπέ-Εμ-Βέ 2002 ΤΙ, Νο 16, γιὰ τὴν πραστομα-σία τῆς δέλλοις ἔχει Εσδέψει 150.000 δρά.

Τὸ πρώτο ἀλληνικό πλήρωμα ποὺ περνά εἶναι σι Κουλεντινόνς - Καυτσαμέτλης μὲ τὸ Ντάρτου Ρ510 Νο 15 και πιοι τους ἀκαλούσθουν σὲ Χασάντης - Σαφιανάς μὲ NSU 1200 ΤΤ και σὲ Ζάννυ Πειραιτζάγκου μὲ τὸν Μάρμαλη και τὸ Λευκό Καντέττ 1900, ἀρκετά πιο γρήγορος ἀ-πὸ τοὺς πραγματύμενους.

Και τὸ Νο 14, η 'Άλπιν τῶν Σιρόκο - 'Ανδριόπολου, ποὺ τοὺς εἰχει καθιστερήσει γιὰ ν' ολλάξῃ λάστιχα, ποέτι γρήγορα γιὰ τὸ δικα μας δεδούμενα, ἀλλά πολὺ συγκρατημένα αἱ μὲ ἀνα-πάρευκτη σύγκρισι μὲ τὶς δέλλεις 'Άλπιν. Δέν πλασσόρεται πρὶν ὅπε τὶς στροφές και πατὰ τὸ γκάζι διακεκομένα, ίδιως στὶς «τυφλές» στροφές, σάν νά μήν έτερη τὶ πρόκειται νὰ συνεντήσῃ στὴν δέλλη πλευρά.

Τὸ δέσμην NSU 1200 ΤΤ Νο 17, μὲ τοὺς 'Λευ-νίδης - Ζουμπρούλη, ἀκούγεται πανισχυρο και σὲ συνοδηγά δέν απκόνει κεφάλι σύτε γιὰ νά μαρτσισται.

Ο δέργης τῆς BMW Νο 23, Τούρκος Κότ, ποὺς οιγύρωρα, ἀλλά λίγο πιο κάτω θὰ πέσει μέσα σ' ένα ποταμάκι, γιατὶ δέν θ' ἀντιληφθῇ ἔγκαρως τὴν χαλαρόμενη γέφυρα. 'Αργά πηγαίνει και δέν 1750 τοῦ νεφροῦ «Λυσικαρου», ἐνώ σὲ συνδηγός του «Σίρο» δέν τὸ έχει ρίξει ἀκόμα στὸν θνητό!

Πιστὸς στὸ Φιατ σὲ Καύλης Μουστακάτος, μὲ τὸν Φουρναρίδη συνοδηγό, τρέχει μ' ένα θεραμάν 128 στὸ γκράν 1. Ο συνοδηγός εἶναι σὲ πρώτος ποὺ περνά χωρὶς νὰ διαθέλῃ, ἀλλά κυτ-



τάζει δέλλο μασώντας τοίκλα. Πιστὸς τους ἀκριθῶς η μεγάλη Τογιάτα Καρώνα, Νο 28, τῆς άντιπρωτινούς, μὲ τοὺς Μαυραυρέλη - Νομικό πηγαίνει γρήγορα μὲ ἀνάποδα τιμόνια και πλασσόρεται, κρατεῖται γερά και φινεται πολὺ σφιγμένας.

Στὸ κομμάτι ποὺ βλέπουμε και τὸ χρονομετραφυν λίγο πιό κάτω σὲ Λάκης Φωτιάδης μὲ τὸ 'Ασουντ Νο 27, ο δέ Καρέλας, ποὺ διάσκεται διπλα, κρατεῖται γερά και φινεται πολὺ σφιγμένας.

Και γιὰ πρώτη φορά ἔμφανιζεται σὲ Γιόννης Μπελεγύρης νὰ πηγαίνει λογικά. Συνοδηγό δέλλοις τὸν Μάγγελ και δέ δρειται ποὺ δέχουν γιὰ τερματισμό είναι κατοφθανής.

Πιστὸς τους, πολὺ γρήγορα, δρχεται η λευκὴ Καρόλλα Νο 29 τῶν οδελφῶν Μασχάου, μὲ τὸν Γιώργο στὸ πιμόνι και μὲν τὸν τρόπο ποὺ δέν ἀφίνει τὴν παρομική ομφαλίδια γιὰ τὶς ίκανότητες τοῦ δέργηο. Τὸ χρονομετρα δείχνει 34' 7 και αὐτός δέλλοις είναι καλύτερος ἀλληνικός χρόνος.

Τὸ NSU 1200 ΤΤ τῶν 'Ιασέρη - Σκάλου, ποὺ δρχεται κατάπιν, δέν πάσι τὸ ίδιο γρήγορα και μᾶλλον δὲ δέργηος τους ἔποιψε νὰ είναι δέν θεούν τὸ Σαύλοι.

Τὸ δέργηο είναι 12.28' ἀκριθῶς, δέν δρχεται κατοφθανής δέλλοις προγεύμενος, καθὼς δέ δροκή διναρώνει και τὸ χώμα στὰ μαλλιά μας γιὰ τὸν Μαδεντζή.

Ένα κοκκινο Πεζώ 403 τῆς Κυπριακῆς ομόδος πηγαίνεις ἀργά και φινεται πολὺ και καυρωμένο. Αντιθέτη τὸ NSU 1200 ΤΤ τῶν 'ΑΤΡΟΧΩΝ, μὲ τοὺς Μηρόδοπουλο - Κεδαθα, δικούγεται Βαυμάσια και καθὼς περνοῦν διπλα μας, κάνουμε σάν νὰ δέχουμε νὰ ιδιωθείμε μήνες!

Ακόμα μιὰ Στιραέν, τὸ Νο 51, περνά γρήγοράτερο ἀπ' δέλλοις τὶς προγεύμενες, καθὼς δέ δροκή διναρώνει και τὸ χώμα στὰ μαλλιά μας γιὰται λαδιού.

Και τὸ μοναδικ γυναικεία πλήρωμα, η δις 'Οζελίν μὲ τὸν δίδα Ράιτ και ένα Κούπερ 'Εσ, περνοῦν δρόγα και μὲ τοὺς καθαριστήρες σὲ λειτουργία. Οι δέν δέλλεις 'Αγγλίδες έσωσαν πέρισσο στὸ Μόντε Κάρλο τὴν ζώη του ιδρυτοῦ, τήμ - μάντζερ και μανδικού μέλους τοῦ... «Σέξ - τήμ-Μιχάλη Γκαλόρων.

Πιστὸς ὥπο τὶς δύο δεσοποιίδες ένας πατέρως μὲ τὸν γιὰ του (Βιρθίλης) μὲ λάτους - Κορτίνα, καθαριστήρες και φώτα, είναι οι τελευταίοι ποὺ προσποδούν.

Ακολουθούν τὸ Τάουνους Τζ-Τι, Νο 58, τῆς Στακόρ, μὲ τὸν Γιάννη Χρανίδη και τὸ αιώνιο χομόγελο. Ο Καύληρ μὲ τὸν BMW Νο 62, ο 'Ντέννις μὲ συνοδηγό τὸν Niko Τσαπάρα, πού δέλλοις δέλλοις θάλασσα και ποτέ δέλλοις τὸν καιρό νὰ μάς στείλη.. φιλίδ, τὸ Καύληρ Νο 61 τῶν Κατσαύλη - Σιροκοστήτη, τὸ Ντάτσουν Νο 65 τῶν Σαρον

