

## 20<sup>ο</sup> Ράλλυ Ακρό- πολις

**Περισσότερο μιιά 'Ιδέα παρά ένας αγώνας, τó Ράλλυ 'Ακρόπολις εξακολουθεί να παραμένει ένα βότσαλο στα λιμνάζοντα νερά της ζωής των ανθρώπων του 20<sup>ου</sup> αιώνας: Τό Ράλλυ 'Ακρόπολις, τό Σαφάρι, οι αγώνες Γκράν Πρι και γενικά κάθε ανθρώπινη πράξη, πού θέτει σε κίνδυνο τό θεό της εποχής μας. Τό σαρκίο μας!**

Ίσως ή εισαγωγή μας να σάς φαίνεται παράξενη αλλά αν την κατασκεφθήτε θα δήτε ότι κάπως έτσι είναι. Τό Ράλλυ 'Ακρόπολις είναι θέβαια ένας αγώνας αυτοκινήτου αλλά τ' αυτοκίνητα δέν έφθασαν ακόμη στο σημείο να τρέχουν μόνα τους με τους οδηγούς καθισμένους πίσω από έναν πίνακα έλέγχου στην ασφάλεια του σπιτιού τους. Τ' αυτοκίνητα τά οδηγούν στους αγώνες άνθρωποι και οι αγώνες αυτοκινήτων περιέχουν ένα στοιχείο κινδύνου πού, στις σύγχρονες κοινωνίες, θεωρείται έγκλημα. Οι άνθρωποι λοιπόν πού λαβαίνουν μέρος σ' έναν αγώνα αυτοκινήτων θεωρούνται, από τους περιεργούς αντιπροσώπους του κατεστημένου, έγκληματιές. Και

δέν θεωρούνται έγκληματιές οι άνθρωποι πού σβήνουν με τις βόμβες τους ολόκληρους πληθυσμούς από τό πρόσωπα της Γης στο όνομα μιās συγκεχυμένης ιδέας, τοποθέτησεως, ή άπλως, συμφέροντος. Τό Ράλλυ 'Ακρόπολις είναι ένας αγώνας αυτοκινήτων αλλά είναι και μιιά τ ο π ο θ έ τ η σ η , μιιά ιδέα, ένα πιστεύω γι' αυτούς πού λαβαίνουν μέρος. Δέν ξέρω αν είναι για όλους και ούτε θέλω να ισχυρισθώ ότι μπορεί να συμβή ποτέ κάτι τέτοιο. Για τους περισσότερους όμως, τους νέους, εύγενικούς ανθρώπους, τους μοναχικούς ράλλυμεν των εύρωπαϊκών συναντήσεων, τους ανθρώπους πού αντιδρούν στην παρακολούθηση του Μεγάλου 'Αδελφού, τους ανθρώπους πού πιστεύουν, ότι ή ζωή τους είναι δική τους υπόθεση κι όχι ταινία, αριθμός σ' έναν τεράστιο ηλεκτρονικό εγκέφαλο, τό 'Ακρόπολις είναι μιιά 'Ιδέα. Μιιά αντίδραση. Μιιά θέση. Δέν θέλω άλλη ασφάλεια. Δέν θέλω άλλο προγραμματισμό. Θέλω να επιστρέψω στη μητέρα μου τή Φύση και να πολεμήσω για τήν επιβίωσή μου. Κι επειδή δέν υπάρχει τρόπος να κάνης κάτι τέτοιο στην καθημερινή σου ζωή, όπου «επιβίωση» σημαίνει επιτυχία, θησαύριση, κοινωνική θέση, διαλέγω τον πιο πρωτόγονο τρόπο. Αυτόν πού θέτει σε κίνδυνο τό σαρκίο μου. Σκεφδήςτε τό λίγο. Και θα δήτε ότι έτσι είναι. Έκτός αν έ π ι μ έ ν ε τ ε ότι ο μόνος τρόπος πού έχω δικαίωμα να χρησιμοποιήσω για να θέσω σε κίνδυνο τό σαρκίο μου είναι ό... πόλεμος! 'Α, αν πιστεύετε, ότι δέν πρέπει να θέτουμε σε κίνδυνο τό αγαπητό μας δέρμα! 'Οπότε, όλα τά προηγούμενα, είναι άχρηστα.

Η 20ή επέτειος σήμαινε για τό 'Ακρόπολις μιιά αλλαγή της «φόρμας» του, προσομοιωμένης περισσότερο στις εξελίξεις και απαιτήσεις των σύγχρονων ράλλυ, καθώς επίσης και όρισμένες θελωτώσεις πού άλλες θαύλεψαν, και άλλες δυστυχώς όχι. Η «αχιλλείος πτέρνα» του ράλλυ τά προηγούμενα χρόνια, πού έφέτος θα έπρεπε να έχη άσπαιφθή, πήρε μεγαλύτερη έμφαση. Ήταν ή τρομερή καθυστέρηση άποτελεσμάτων, έστω και άνεπισήμων. Έφέτος τό πράγματα προχώρησαν στο άπροχώρητο. Η έλλειψη άπικοινωνιών και μιιά βλάβη σε κάποιο εγκέφαλο πού άποτίθετα ότι θα τά έβγαζε στο «άιμε - σήσε» έκανε τήν κατάσταση (και ύπαρξη άποτελεσμάτων) ελάχιστα καλύτερη από άύπαρκτη. Όμως ο εγκέφαλος δέν θα έλυνε πολλά προβλήματα. Γιατί ο πυρήνας της άνωμαλίας ήταν στην άργιοπορία της παραχής των στοιχείων με τά όποια «τό στρατηγείο» στην 'Αθήνα θα μπορούσε να δουλέψη. Σκεφθήτε ότι από τήν στιγμή πού περνούσαν τά πρώτα αυτοκίνητα (πού ως επί τό πλείστον δίνουν και τους νικητές ή πρωταγωνιστές) μέχρι τήν στιγμή πού τά στοιχεία τους έφθασαν στην 'Αθήνα περνούσαν από 4 μέχρι 6 ώρες. 'Αν ύπαλογίσετε τον χρόνο, να περάσουν 100 σχεδόν αυτοκίνητα, να μείνη άνοιχτό τό κοντρόλ για τις τυχόν καθυστερήσεις και να πάη ο κοντρολέρ σε τηλεφώνο να τηλεφωνήση, τά πρώτα αυτοκίνητα είχαν περάσει δύο με τρία κοντρόλες. Φυσικά τό πράγμα πήγαινε πιο μακριά από δύο ή τρία ή τέσσερα κοντρόλες. Έτσι οι πληροφορίες ήταν όπως είπαμε σχεδόν άνυ-

παρκτες. Αυτό ήταν τό μόνο «κ α τ ά» του έκπληκτικού, του καλύτερου «Ακρόπολις» από τό είκοσι. Κάτι πού πρέπει άπωσδήςποτε να μίν ξανασυμβή. Όταν σκεφθή κανείς ότι στο Ράλλυ του Μαρόκου τό αυτοκίνητα σε κάθε κοντρόλ είχαν άκριβή άνεπίσημα άποτελέσματα μέχρι τό προηγούμενο κοντρόλ, τό πράγμα καταντάει τραγικό, αν συγκρίνουμε τον χώρο πού έγινε τό «Μαρόκο» (80% στην έρημο) και τον χώρο πού έγινε τό «Ακρόπολις» (μέσα στις πόλεις και χωριά της χώρας μας). Στις ημέρες μας, τό να έβρη ένας οδηγός ή τίμη - μόνιτζερ, τί γίνεται, είναι πολύτιμο γιατί, έστω και μιιά «ανάπαυση» του αυτοκινήτου, είναι ή διαφορά της νίκης από τήν εγκατάλειψη, σε ένα τέτοιο ράλλυ. Σίγουρα, για να μπορούν έλαιο οι οργανωτά όλων των ράλλυ να δίνουν και να θγάζουν σύντομα άποτελέσματα, θα μπορούσαν και οι δικοί μας. Η βρήβεια των αρχών αυτές τις μέρες (όπως άλλωστε και σε κάθε αγώνα) είναι τεράστια. Τό πρόβλημα λοιπόν θα μπορούσε να λυθή με μιιά έπικοινωνίας του στρατού ή της χωροφυλακής, πού θα μετέφεραν ά με εσω κ μ ο λ ι ε ρ ε ρ ν ο υ σ ε τ ο α υ τ ο κ ι ν η τ ο π η ς ο τ ή ν ώ ρ α στην 'Αθήνα. Και τότε κανείς δέν θα είχε να πη τίποτε. Γιατί τό 20<sup>ο</sup> 'Ακρόπολις ήταν (έκτός από αυτό) μιιά άναμφισβήτητη έπιτυχία. Έκτός από τήν περιεργή έλεξη πού έρασκεί σε όποιον τό αντιμετωπίζει (ταυλόχιστον τρεις ιδιώτες πού συναντήσαμε και είχαν εγκαταλείψει, και οι όποιοι είχαν έλθει για πρώτη φορά, είχαν ότι θα εανάρθουν και θα εανάρθουν) στην καινούργια του φόρμα,

δέν έχασε τίποτε από τήν παλιά του δυσκολία, ενώ κέρδισε με νέες ιδέες πού άρεσαν. Η διανυκτέρευση ήταν κάτι πού έπρεπε να γίνει, και κάτι πού σχολιάσθηκε κολακευτικά, χωρίς τό ράλλυ να είναι πιο εύκολο, γιατί ή μεταμοσυνότητα έκκίνηση πρακτικά σήμαινε και άλλη μιιά «θήνη» ημέρα. Τό «ρόουντ - μπουκ» ήταν καταπληκτικό και ήταν άδύνατο να χαθή κανείς. Ύψηλξαν μερικές άντιρήσεις για τό αν, με τόση βρήβεια από τή χωροφυλακή σε κάθε διασταύρωση, «οι σημειώσεις» είχαν ύψιστοτική αξία. 'Ασφαλώς είχαν, έστω για τήν μιιά περίπτωση στις εκατό, αλλά κυρίως γιατί έχουν ένα πλήρες «ρόουντ - μπουκ» είναι μιιά άπόλυτη έγγηση για τον ιδιώτη, ότι δέν θα είναι άναγκασμένος να έλλη είκοσι μέρες πριν, με τό ανάλογο έξοδο, γα να θρη πού πάει ο δρόμος. Τό «ρόουντ - μπουκ» είναι μιιά έγγηση για επίθεση «πρίμα - διατα», γα ένα ξένο ιδιώτη, τον όποιο τό ράλλυ μας έχει ανάγκη και ο όποιος δέν έβρει ότι ο δρόμος έχει «άνθρώπινη σήμανση». Οι δρόμοι ήταν «Ακρόπολις» με όλα τή σημασία της λέξεως και ορίζει ένα μπόδο στους ανθρώπους πού πήρσαν τις ύποσχέσεις περί έπισκευής τους και πού άκουσαν τους άγωνιζόμενους άκουώνοντας «κορμάτια» πού ήταν αδιάβαστα. Προς θεοο, οι δρόμοι δέν ήταν ασφαλτες αλλά δέν ήταν και ασδιαμός. Σε συνδυασμό με τό «κοντό» κοντρόλ και τις ύψηλές μέσες ταχύτητες ήταν ένας αγώνας πού δέν σε άφηνε να πάρης άνσα, δέν σου έπέτρεπε πολλά σέρβις, αλλά δέν σε έκανε να λές «τι έφιάλης είναι αυτός». Ίσως να είναι λίγο μακρύ (3.800 χιλμ.) ▶

Λγιστε... λήματα απ' όλα τ' αυτοκίνητα είχαν τα Φιατ. Στην 'Ακρόπολη έφθασαν άκριβώς 500 Έκκίνηση (τρία) παίρνοντας συγχρόνως τήν 1η θέση. Η νίκη αυτή, ή πρώτη με γ α λ η ν ι κ η της Φιατ, ασφαλώς θα δώσει νέα όρμη στην έμμελοκή της ομάδας. Τό 'Ακρόπολις ήταν και «πρώτη μεγάλη» για τον Χάκκον Λίντμπεργκ, τον πιο έπαγγελματία έρασιπέκτη της εποχής μας. 'Ο εανός Σουηδός, πού εργάζεται στο «τμήμα έρευνών» της Πιρέλλι - Σουηδίας και είναι ένας από τους κύριους παράγοντες της ύπαρξεως τόσο των και τόσο των καλών έλαστικών για ράλλυ απ' τήν Πιρέλλι, θγήκε στην έπιφάνεια τό 1966, στο ΡΑC ράλλυ πού άδήγησε ένα Ρενώ Γκαρντίνι. 'Αργότερα πήγε στην Σάσπι όσου και έμεινε στην ομάδα μέχρι τό 'Ακρόπολις του 1970. Πριν από δύο χρόνια παρουσιάσθηκε σαν Σ. Λίντμπεργκ με Φιατ 125 'Ες, και μέχρις ότου θρεβή άκρη για τό ποιος ήταν, δημιουργήθηκε πονακέφαλος. 'Από τότε έγινε φίλος της χώρας μας και δέν έχει χάσει ούτε 'Ακρόπολις ούτε έκκίνηση Μόντε - Κάρο. Τώρα οδηγεί για τήν Φιατ - 'Ιταλίας και για τήν Φιατ Σουηδίας. 'ΑΕΙΖει πάντως να σημειωθεί ότι, στο 'Ακρόπολις, σημειώθηκε κι' άλλη μιιά λαμπρή νίκη! Τά τρία πρώτα αυτοκίνητα φεροσαν λάστιχα Πιρέλλι!

και αυτό είναι κάτι που οι οργανωτές θα πρέπει να εξετάσουν. Μια αφαίρεση 1000 «πλαστών» χιλιομέτρων δεν θα χαλάσει την παράδοση και θα κάνει το ράλλυ 100% τέλειο. Αν φυσικά αντιμετωπισθεί με επιτυχία το πρόβλημα των αποτελεσμάτων. Όπως δηλώνει το μέλλον του, όπως άλλωστε και πολλών ράλλυ, είναι άδελφαιο από την άποψη σοβαρών συμμετοχών. Και εκεί θα πρέπει να γίνει κάτι όχι προς τις εργασιακές ομάδες αλλά σε καλούς ιδιώτες, που σημαίνει χρήματα και προσπάθειες. Δυστυχώς ένα άλλο μεγάλο μειονέκτημα του 'Ακρόπολις είναι η ημερομηνία του. Πάφει με μια πολύ φορτωμένη περίοδο, ανάμεσα σε δύο δημοφιλή αγγλικά ράλλυ (της Ουαλλίας και της Σκωτίας!) και τον καιρό της προετοιμασίας του Σουηδικού «Βέρμαντ Ρούντ». Έδω τί θα μπορούσε να γίνει; Ασφαλώς φέτος, οι μισές από τις Έξενες συμμετοχές, δεν θα υπήρχαν χωρίς την «Σήρα» (μήπως περισσότερες από τις μισές;) και όπως δηλώνει δεν θα πρέπει να θεωρηθούμε με το 1972;

#### ΣΥΜΜΕΤΟΧΕΣ ΚΑΙ ΒΕΒΛΙΩΝ

Παράλληλα με τον πόλεμο των ομάδων υπήρχε και ο πόλεμος, ο διμετώπος, των ελαστικών. Της «Σήρας» και των «Πιρέλλι». Ένας μάλλον άδικος αγώνας λόγω διαφορετικών πεδίων, εξοπλισμού, ειδών ελαστικών, υπέρ φυσικά της «Πιρέλλι».

Η «Πιρέλλι» με την ομάδα της Λάντσια, της Φιατ και μία από τις τρεις Μπέ - Έμ - Βέ, είχε ίσως θεωρητικά μικρότερες πιθανότητες από άποψως «ύλικου». Είχε όμως τα λάστιχα που έπρεπε για τις συνθήκες που θα τα χρειαζόταν και μία ομάδα πιο πεπειραμένη στο στήσιμο των «αέρθις» της.

Η «Σήρα» δεν είχε πρόβλημα άλλωστε ελαστικών σε διάφορα σημεία απλά και μόνο γιατί δεν είχε πολλά ελαστικά αλλά μόνο ένα! Και αυτό ήταν ένας απλός τύπος «ρόντιαλ», με άσπρες γραμμές στα αλγάνα μάλισα, σαν αυτά που μπορεί να αγοράσει κάθε ένας «Αμερικάνος, και είναι πραγματικά όθωσφάνα. Ούτε καν τρακτερωτά λάστιχα δεν υπήρχαν, κάτι που συνέβη στο περυσινό Σαφάρι, και έμπρος στον εξοπλισμό της Πιρέλλι και, κάθε άλλης άλλωστε ομάδας με εμπλοκή στους αγώνες, η προσπάθεια ήταν δύσκολη αν όχι αδύνατη στην επιτυχία της.

Έτσι το κατασκευασμένο στην Γαλλία λάστιχο, παρ' ότι έδειξαν πολύ καλή συμπεριφορά στον τομέα της άντοχής στο κλάσμα, απ' ενός δεν προσέφεραν το κράτημα των ειδικών ελαστικών της Πιρέλλι, απ' έτερο διαλυόντουσαν πολύ εύκολα, σε σημείο που υπήρχαν φόβοι, μήπως, το μεγάλο στόκο που είχε φέρει η Σήρα δεν έβγαζε. Υπήρχαν περιπτώσεις που από κοντρόλ σε κοντρόλ χρειάσθηκαν αλλαγές.

Η εφευρετική για το 'Ακρόπολις εμπλοκή της «Σήρας» είναι η δεύτερη προσπάθεια εκτός Η.Π.Α., της πραγματικά τεράστιας αυτής εταιρίας, μετά το Σαφάρι, Σκωπός, είναι η προβολή των ελαστικών με φόντο τους αγώνες, ελαστικά τα οποία πουλάει η «Σήρα» μέσω των καταστημάτων της, και τα οποία κατασκευάζει για λογαριασμό της η «Μισλέν».

Τί είναι λοιπόν ακριβώς ο αναπάντεχος

εφευρετής μας; Είναι η μεγαλύτερη εταιρία της «Αμερικής», με χιλιάδες καταστήματα, και ύπηρεσία ταχυδρομικής αποστολής όλων των ειδών της. Το «ονομά» της είναι «Σήρα» - Ρόουμπακ εντ Κσ.» και ιδρύθηκε το 1886 από τους δύο κυρίους Σήρα και Ρόουμπακ αρχικά στο Σικάγο. Τώρα για λόγους συντομείας και ορθοφωνίας το «Σήρα» έχει επικρατήσει στα πραίοντα της εταιρίας, άλλα από τα οποία κατασκευάζονται από αυτούς και άλλα από εξωτερικούς προμηθευτές για λογαριασμό τους. Την επιχείρηση της «Σήρας» στην Ελλάδα καθύβησε ένας παλιός καλός δημοσιογράφος και φωτογράφος, ο Τζακ Μπράντνυ, που είναι ένας συνδυασμός «δημοσιογράφος - τμή μανάτζερ» του αυτοκινητιστικού τμήματος της εταιρίας. Σκοπός της επιχείρησης ήταν η προβολή των ελαστικών και των ποιότητων τους, με φίλμ για την τηλεόραση «σπότς» κλπ., και φυσικά, αν ήταν δυνατό, νίκη. Για να επιτευχθεί ο δεύτερος σκοπός χρειαζόταν καλά αυτοκίνητα και πληρώματα και ο Μπράντνυ πήγε στην αγορά, προσελκυστάς την εύκολα με το δολάριο. Λέγεται ότι η αγωνιστική πλευρά της επιχείρησης (χρήματα σε ομάδες, οδηγούς, λάστιχα, αέρθια κλπ.), είχε προϋπολογισθεί σε 250.000 δολάρια, που φυσικά «έπεσαν» μέχρι ενός! Έτσι δεν ήταν εκκλησία να δοσθε κορυφαίες συμμετοχές της Σήρας» εναντίον των 6 της Πιρέλλι.

Ας δοθμε τώρα τις συμμετοχές και τις περιπέτειες κάθε ομάδας, αρχίζοντας από το μέτωπο της Σήρας.

#### ΜΠΕ ΕΜ ΒΕ

Η Βουαρική συμμετοχή ήταν ασφαλώς αυτή με το πιότερο εργασιακά ενδιαφέρον και ασφαλώς η προσπάθεια του «Ακρόπολις» είναι μια σαφής ένδειξη για τα πράγματα που θάβρουν. Πολλά μηχανικά και τρία συνεργεία (κατά εκκλησιαστικά Μπέ - Έμ - Βέ 2500 σπαιον δαγκον!), μεταξύ άλλων, έφεραν τέσσερα θουμάσια προετοιμασμένα 2002 ΤΙ, ένα για τους αδελφούς Μοσχού, ένα το υπόλοιπο τρία για τους παλιούς γνωστούς της ομάδας. Δύο από αυτά είχαν σαν πληρώματα τους Ρόουμπακ και Τζακ Μπράντνυ (που τότε ήταν Ντάβενπορτ) και υπέγραψαν φέτος με την 'Αλνίν, επειδή φοβόταν ότι η Λάντσια θα έκανε λίγους αγώνες που δεν θα δόλυσαν τα δημοσιογραφικά του καθήκοντα, και τελικά η 'Αλνίν έχει κάνει τους λιγώτερους και Τόνυ Φώλλ - Μάικ Γούντ, ήταν συμμετοχές της Σήρας και φυσικά θα χρησιμοποιούσαν το λάστιχο της. Κάτι που, —καθένας τους δεν ντράπηκε να δηλολογήση.— αυτόματως τους δημιουργούσε χάντικαπ εναντι της τελευταίας Μπέ - Έμ - Βέ που «έτρεχε» με τα συνηθισμένα συμβόλαια της εταιρίας, Πιρέλλι και Καστράλ. Πληρώματα ήταν οι: Άχιμ Βάρμπαλντ και Γιόακιμ Ντέρβαλντ και η συμμετοχή ήταν της «Αλνίν». Πιθανότατα τα πληρώματα να οδηγούσαν τα τρία πολύ ειδικά Κουπέ που τα «Τμήμα» της Μπέ - Έμ - Βέ θα προετοιμάσει για το 'Ολυμπιακό Ράλλυ.

Τα αυτοκίνητα είχαν πολύ δυνατούς και ήσυχους κινητήρες με 180—200 ίππους, ήταν αρκετά βαριά (1000—1050 κιλά), και αρκετά καλά προετοιμασμένα για αυτό που τα περιέμενε με πολύ ψηλές προοπτικές ανωρτήσεως που δεν έφταναν στους οδηγούς για ευστάθεια στο ξερό και πο-

λύ ηύξημένες γωνίες κάτορας, κάτι που έφταιγε μόνο η υπερβολική αγγιάδα και τακτική του νερού Σουηδού. Στις σημειώσεις του πληρώματος η έτοπη ήταν γραμμένη σαν ασφαλας, αλλά από τον καιρό των σημειώσεων μέχρι το ράλλυ η διαδρομή είχε γεμίσει χώματα σε πολλά της μέρη. Σε μία άνοιχτη άριστερή, που ο Μπλόμκβιστ την πήρε σαν να μην υπήρχε αβρία (ένω υπήρχε, και αυτό ήταν το ασφάλμα του), το αυτοκίνητο βρήκε χώματα και βγήκε. Ένα δέντρο σκόλωσε ανάμεσα στον τροχό και το φτερό και το κράτησε για πολύ ώρα εκεί παρά τις προσπάθειες των θεστών. Το πλήρωμα συνέχισε με κομμένη άρση και «στραβό» αυτοκίνητο, πολύ πιο άργα από τις πραγματικές του ικανότητες για να μείνει από κιβώτιο στην Σπερξιάδα.

Η ίδια θλάση σταμάτησε και το άλλο Σάμμι, μια θλάση που ταλαιπωρούσε παλιά το αυτοκίνητο με έπιμονή, αλλά που όλοι πίστευαν ότι μάλλον είχε εσπερασθεί. Πριν συμβεί αυτό είχε χαθεί αρκετός χρόνος, που δεν τους επέτρεψε να ανέβουν πάνω από την 9η θέση της βαθμολογίας, όταν ή... αγαπημένη θλάση του 'Εκλουντ (που είχε συμβεί και στο Σουηδικό) «ενακτύπησε». Θούλωσε ένα σωληνάκι βενζίνης, και ο συνοδηγός του τραφεδοσάσε τα καρμπυρατέρ με βενζίνη από ένα δοχείο που είχε ανάμεσα στα πόδια του. Φυσικά αυτός δεν είναι ο καλύτερος τρόπος να πας γρήγορα. Τα αυτοκίνητα τελικά έμειναν το ένα κοντά στο άλλο και πήραν το δρόμο για το «Αστέρια» όπου έστησαν γλέντι εναντίον των «κρών πιάνων» με ψηφιότερες που είχαν στα συνεργεία τους. (Επί τη ευκαιρία το μόνον που έμεινε από τα «Αστέρια» είναι η θάλασσα!).

#### ΣΑΑΜΠ

Μετά από ξέη ολόκληρα χρόνια η Σάαμπ μην έχοντας να προετοιμασθεί για το πολύ σημαντικό γι' αυτήν «Βέρμαντ Ρούντ» και παίρνοντας αρκετά χρήματα από την Σήρα, απέφασε να στείλει δύο συμμετοχές, με πλήρη εργασιακή ύπαστηρη. Η κατάσταση από το 1966 δεν έχει αλλάξει και πολύ. Τα αυτοκίνητα, αν και με διαφορετικούς κινητήρες, είναι βασικά ίδια, και, όπως και τότε, η ταχύτητά τους και πιθανότητες για νίκη είναι δυνατές χωρίς στην τρομερή άντοχή τους και τους οδηγούς, παρά στην δύναμη. Οι δύο οδηγοί της «φετινής» Σάαμπ ήλθαν για πρώτη φορά στην 'Ελλάδα και ήταν μάλλον άγνωστοι, κάτι που δεν συνέβαινε στην πατρίδα τους και την άλλη Ευρώπη. Το Νο 1 είναι ο «πάρ παλός» Στίγκ Μπλόμκβιστ που αυτήν τη στιγμή είναι ένα εύβολο στη χώρα του, ενώ μαζί του ήταν ο Πέρ 'Εκλουντ, ένας οδηγός, που αρκετές φορές, έχει την ταχύτητα του Στίγκ αλλά όχι την ποιότητά του. Οι δύο οδηγοί μαζί με τους καλύτερους αυτήν τη στιγμή συνοδηγούς στην Σουηδία, Άρνε Χέρτζ και Σόλβε Άντρεάσον και όλη την ομάδα, έργωναν την 'Ελλάδα επί πολύ καιρού. Η προετοιμασία και η οργάνωση της ομάδας είναι κάτι που σπάνια βρίσκεται, και ασφαλώς οι άνθρωποι είχαν έλθει για να νικήσουν. Τα πράγματα δεν είχαν και πολύ εύτυχη κατάληξη και η κοκή τροπή άρχισε από την 1η Ε.Δ. του Μαραθώνος όταν ο Μπλόμκβιστ ηγγαίνοντα όπως ηγγαίνει πάντα στις αρχές, βγήκε από τον δρόμο χάνοντας 20 ολόκληρα λεπτά, και

στραβώνοντας το αυτοκίνητο. Όμως δεν έφταιγε μόνο η υπερβολική αγγιάδα και τακτική του νερού Σουηδού. Στις σημειώσεις του πληρώματος η έτοπη ήταν γραμμένη σαν ασφαλας, αλλά από τον καιρό των σημειώσεων μέχρι το ράλλυ η διαδρομή είχε γεμίσει χώματα σε πολλά της μέρη. Σε μία άνοιχτη άριστερή, που ο Μπλόμκβιστ την πήρε σαν να μην υπήρχε αβρία (ένω υπήρχε, και αυτό ήταν το ασφάλμα του), το αυτοκίνητο βρήκε χώματα και βγήκε. Ένα δέντρο σκόλωσε ανάμεσα στον τροχό και το φτερό και το κράτησε για πολύ ώρα εκεί παρά τις προσπάθειες των θεστών. Το πλήρωμα συνέχισε με κομμένη άρση και «στραβό» αυτοκίνητο, πολύ πιο άργα από τις πραγματικές του ικανότητες για να μείνει από κιβώτιο στην Σπερξιάδα.

Η ίδια θλάση σταμάτησε και το άλλο Σάμμι, μια θλάση που ταλαιπωρούσε παλιά το αυτοκίνητο με έπιμονή, αλλά που όλοι πίστευαν ότι μάλλον είχε εσπερασθεί. Πριν συμβεί αυτό είχε χαθεί αρκετός χρόνος, που δεν τους επέτρεψε να ανέβουν πάνω από την 9η θέση της βαθμολογίας, όταν ή... αγαπημένη θλάση του 'Εκλουντ (που είχε συμβεί και στο Σουηδικό) «ενακτύπησε». Θούλωσε ένα σωληνάκι βενζίνης, και ο συνοδηγός του τραφεδοσάσε τα καρμπυρατέρ με βενζίνη από ένα δοχείο που είχε ανάμεσα στα πόδια του. Φυσικά αυτός δεν είναι ο καλύτερος τρόπος να πας γρήγορα. Τα αυτοκίνητα τελικά έμειναν το ένα κοντά στο άλλο και πήραν το δρόμο για το «Αστέρια» όπου έστησαν γλέντι εναντίον των «κρών πιάνων» με ψηφιότερες που είχαν στα συνεργεία τους. (Επί τη ευκαιρία το μόνον που έμεινε από τα «Αστέρια» είναι η θάλασσα!).

#### ΦΟΡΝΤ

Τα Έσκορτ που ήρθαν στην 'Ελλάδα ήταν δύο από τα τέσσερα αυτοκίνητα της ομάδας του Σαφάρι που περιγράψαμε διαφορετικά σε προηγούμενο τεύχος. Το αυτοκίνητο του Σίνγκ στο Σαφάρι ήταν έδω για τους Χανσο Μίκαλα - Χένρυ Λίντον (που ήταν για πρώτη φορά μαζί), και το αυτοκίνητο του Μάκινεν ήταν για τους Ρόμπερτ Χίλιουρ - Τζιμ Πάρτερ. Τα αυτοκίνητα κατά περίεργο τρόπο δεν ήταν ούτε συμμετοχές της Σήρας, ούτε της Φόρντ, αλλά των οδηγών, κάτι που δημιουργούσε αρκετά προβλήματα στον τεχνικό έλεγχο. Τα πληρώματα είχαν προβλήματα στις δοκιμές όταν δεν μπόρεσαν να θρούν αυτοκίνητα από τη δική μας Φόρντ. Έτσι ο Μίκαλα πήγε σε γραφείο ενοικίασεως αυτοκινήτων, ναίησε μία Μερτσέντες, την οποία προσέγειωσε άνωμαλα στην κοίτη κάποιου ποταμού (δεν είναι κάποια αλόγκαν εταιρία ενοικίασεως που λέει «το παίρνετε εδώ, το αφήνετε εκεί»:!) την παράτησε εκεί και συνέχισε κατόπι από τη σκοπιά με Φιατ και Ρενώ (παυλάει φωτογραφία - πορτραίτα οδηγών ράλλυ σε καμένα γραφεία ενοικίασεως για να προφυλαχθούν το χρόνο από δοκιμές Εένων!). Ο Χίλιουρ ορκέσθηκε σε τοΕΙ (έχι φυσικά για δοκιμές!). Στον αγώνα ο Μίκαλα είχε πρόσθετα προβλήματα με τα «Σήρα» του λόγω σπύλ, ενώ, τα συνηθισμένα πιό στα Έσκορτ, κομμένα λουριά «ενακτύπησαν» (φαίνεται ότι μάλλον φταίει η ελαστική τοποθέτηση του μεταλλάκτου) πρώτα

στην 'Αρναία και μετά στον 'Ολυμπο. Την κατάσταση, την δεύτερη φορά, έσωσε ένας δαιτικός ιμάντας από το Ντάτσου του Μέτα που κράτησε περισσότερο από αυτούς της Φόρντ! Όμως, όλα τελείωσαν στην αρχή της ειδικής της 'Αταλάντης όταν έσπασε ένα ήμισθόνιο. Το άλλο πλήρωμα είχε προβλήματα με τον μεταλλάκτη που δεν ήταν λουριά αλλά εσωτερικά. Παρ' τις προσπάθειες μηχανικών (που ήλθαν με τεράστια Ζέφυρ - σπαιον στην 'Ελλάδα) και πληρώματος και τις αλλαγές, φαίνεται ότι κάτι συνέβαινε με όλους τους μεταλλάκτες και οι άνθρωποι ήταν αναγκασμένοι να αλλάζουν μπαταρίες, ενώ ο Χίλιουρ οδηγούσε με το φως του φεγγαριού. Τελικά ο χρόνος έφυγε και οι προσπάθειες σταμάτησαν στον Βόλο. Κάτι άλλο που ταλαιπωρούσε το Έσκορτ (και τα λάστιχα) ήταν υπερβολικά δυνατά φρένα πίσω, που μπλοκάρουν και έκαναν τα αυτοκίνητα να τοξιδεύουν σε άπιθανες γωνίες, κάνοντας τα λάστιχα πολύ δυστυχισμένα.

#### ΠΟΡΣΕ

Το μεγάλο στόκο της «Σήρας» για τον αγώνα ήταν η Πόρσε 911 Έκ του Μπιόρν Βάλντεργκααρντ. Ο Σουηδός οδηγός είχε φροντίσει για αέρθια μόνος του, φέρνοντας φίλους και μηχανικούς από τη Σουηδία και την αντιπροσωπεία της χώρας του. Η ομάδα ήταν τέλεια οργανωμένη, ενώ το αυτοκίνητο ήταν το ίδιο με αυτό που ο Μπιόρν είχε στο Μόντε και Σουηδικό (S—AK 1337), θουμάσια προετοιμασμένα από το Τσουφενχάουζεν, με πρόσθετο ψυγείο λαδιού, αλλά όχι φίλτρα για τις εισαγωγές για τις οποίες, οι Γερμανοί επιμένουν ότι δεν χρειάζονται... Όμως για δεύτερη φορά μετά τον Γύρο της Πελοποννήσου, απέδειξε ότι η 'Ελλάδα έχει περισσότερη σκόνη απ' ότι νομίζει η Πόρσε και ο Σουηδός έχασε πολύ την ευκαιρία για μία άνετη νίκη. Ο κινητήρας άρχισε να τρώει τρομερές ποσότητες λαδιού, ενώ πιο πριν ένα σπασμένο σύρμα γκαζιού τους είχε κοπιάσει 8 λεπτά σε όλη διαδρομή (θα πρέπει να σημειωθεί ότι ο Βάλντεργκααρντ ήταν ο μόνος που «έβγαλε» την 'Αρναία!). Παρ' όλα τα προβλήματα, η έπική κόουρα του Σουηδού τον έφερε πρώτα με διαφορά στο Λουτράκι, αλλά την άλλη μέρα στην Πελοπόννησο, όλα έδειξαν ότι η εγκατάλειψη ήταν ζήτημα λίγων ωρών. Στη μέση περιπού το αυτοκίνητο έμεινε.

Η άλλη, έέ ίσου γρήγορη και καλά προετοιμασμένη Πόρσε, των «Λεωνίδα» — Ζουμπρούλη, είχε πολλά προβλήματα με σπασμένα λάστιχα. Δύο απ' αυτά σε ειδικές διαδρομές και δύο σε σφιχτές όπλες. Μία φορά έσπασε ο γράλλας, με αποτέλεσμα 20 λεπτά «καπέλο» και τελικά χόθηκε η τρίτη ταχύτητα. Θέλοντας να διασκεδάσει την άτυχία στην Πελοπόννησο, το πλήρωμα αποφάσισε να λύσει το κιβώτιο στο Λουτράκι, αλλά οι συνθήκες εργασίας δεν επέτρεψαν στους μηχανικούς να κάνουν την αλλαγή γρήγορα, και το αυτοκίνητο τέθηκε εκτός αγώνος για όκτώ λεπτά.

#### ΝΤΑΤΣΟΥΝ

Για δεύτερη φορά μετά από πέρσιου παρουςιάσθηκε ένα 240Z με τον «Αφρικανό» Σέκχαρ Μέτα και συνοδηγό τον Πώλ 'Ηστερ. Το αυτοκίνητο ήταν συμμετοχή

της Σήρας και η Ντάτσου δεν είχε εμπλοκή πουθενά άλλο εκτός από την προβολή του αυτοκινήτου.

Τα προβλήματα, για το μάλλον άργα και δύσκολα για το 'Ακρόπολις αυτοκίνητο, άρχισαν πολύ νωρίς στη «Μισάδα» όταν από σφάλμα ενός μηχανικού τοποθετήθηκε νερό αντί για βενζίνη (πέντε ολόκληρα γαλλόνια, και ήταν φυσικό άρα οι άνθρωποι χρησιμοποιούσαν ολόκληρα δοχεία). Το πρόβλημα σταμάτησε για μερικές ώρες και εσπερασσαν όταν το αυτοκίνητο έφτασε «να μείνει» από πίσω ταμπούρα. Ο Μέτα δεν είχε φέρει μαζί του ανταλλακτικά(!) από την 'Αφρική και η γκάφα αυτή του στείχισε αρκετό χρόνο, όταν προσπάθησαν να «φέρουν» κάτι πλαστικά ταμπούρα που βρήκε η αδελφή του στην 'Αθήνα, από 2000, στα μέτρα τους. Στην Πελοπόννησο χάθηκαν δύο φορές με τα αέρθια τους, και έπρεπε να φέξουν για βενζίνη, αλλά τελικά έφθασαν στην 'Αθήνα, όπου στο άνω Τατόι ο Μέτα πήρε μαύρη σημαία γιατί είχε πιώσει «ουζήληση» με τον Φώλλ!

Στο μέτωπο της Πιρέλλι υπήρχαν οι δύο ιταλικές ομάδες που είχαν το πλεονέκτημα των πιο σωστών για την κάθε συνθήκη ελαστικών και φυσικά ένα σημαντικό αθηνάτζι. Κάτι που τελικά έκρινε και τη μάχη υπέρ της ιταλικής εταιρίας, αν και το αποτέλεσμα του αγώνος θα ήταν άγνωστο, αν ο πόλεμος γινόταν με τα ίδια όπλα.

#### ΛΑΝΤΣΙΑ

Η «Σκουάντρα Κόρκα», έστειλε τους δύο Σκανδιναβούς της —με σκοπό να κρατήσουν τη διαφορά που υπάρχει στο Πρωτόβλημα από την Πόρσε— και, αν ήταν δυνατό, να κερδίσουν. Τα αυτοκίνητα ήταν ίδια με τις πασιγνώστες μας από παλιά 1.6 HF και τα πληρώματα ήταν οι Χάρρυ Σέλλστρομ — Γκαούντ Χάγκμπομ και ο Σίμο Λόμπινεν με τον «Μπάσσε» Ράινκε, που συνηθώς πάει με τον Λίντπεργκ.

Ο Ράινκε δεν μπορούσε να λείψει περισσότερο από μία εβδομάδα από τη δουλειά του στη Στακχόλμη (ηλεκτρονικοί έγκεφαλοι) και έτσι ο Λίντπεργκ βρήκε άλλον. Αυτό όμως βόλευσε τον Λόμπινεν, που μετά το μακρινό ταξίδι στο Μαρόκο ζήτησε να πάει για λίγο σπίτι του και θοράχταν πριν την εκκίνηση. Έτσι, οι δύο «πολυσχολοί» Ζευγαρώθηκαν χωρίς δοκιμές, θουμάσιμα όμως στις σημειώσεις του άλλου πληρώματος. Το ιταλικό αυτοκίνητο πήγαν πολύ καλά και ο Λόμπινεν θα κέρδιζε άνετα, αν δεν συνέβαινε το «λάθος» που έχει πιο γίνει πασιγνώστο. Λίγο πριν αρχίσει το Τατόι η θέση του εναντι του Λίντπεργκ ήταν άθεθαία και ο Φινλανδός οδηγός δαιμονικά, μήπως και μπορούσε να κολύπη τη διαφορά, παίζοντας τελικά τον κινητήρα του.

Ο Σέλλστρομ ήταν γρήγορος στην αρχή και πιθανότατα να υπήρξε μία περίοδος που οδηγούσε το ράλλυ. Όμως, λίγο μετά τη Σπερξιάδα ο κινητήρας άρχισε να χάνει στην πίσω λαβού, άρχισε να ζεσταίνεται και τελικά «έμεινε». Πιθανότατα από θλάση του στροφαλοφόρου.

#### ΦΙΑΤ

Μία άλλη πλήρης εργασιακή ομάδα ήταν αυτή της Φιατ, με τρία 124 Σπίντερ για τον Νο 1 Χόκκιν Λίντπεργκ, που για πρώτη φορά είχε συνοδηγό τον Χέλ-

►μουτ "Αιζεντλ (ό οποίος δήλωσε ότι το "Ακρόπολις ήταν ο τελευταίος του αγώνας) και τους "Ιταλούς Λουτσιάνο Τρομπάτο - Μασουρίτσιο "Ενρίκο και "Αλμπέρτο Σμόνια - "Αρτούρο Ζανουκάλλι. Αυτό ήταν το ένα μέλος της ομάδας, που φαίνεται ότι έχει πάρει πιά πολύ σοβαρά το ράλι και με τη νίκη της θα το πάρει σοβαρώτερα. Το άλλο έμεινε για ένα σημαντικό ταπικό Ράλι και αποτελείται επίσης από τρεις οδηγούς (Παγκανέλλι, Πίντο, Μπιζούλι)!

Τα αυτοκίνητα, με τα 1000 κιλά και τους 155 ίππους (λένε, αλλά το πιστεύετε;), είχαν τα λιγώτερα προβλήματα από όλα και, αν είχαν, ήταν τίποτα λάσπας, ή άσχημους ανάγκες για μικρορυθμίσεις. Πήγαιναν τρομερά γρήγορα στο χώμα, και εκεί ήταν που ο θαυμασμός Λίντμπεργκ κέρδιζε το ράλι.

"Από τους άλλους, η πολύ οργανωμένη και θαυμάσια ομάδα «Ζ» της Αυστρίας, με τις Σιπρέν, είχε και πάλι ένα άτυχο ράλι. Το άσπερι της, ο Ρίτσορντ Μπόχινγκσκι, που κερδίζοντας την πρώτη ειδική διαδρομή, μόνον έφτασε εκκλησιαστικά, έμεινε, πριν συμπληρωθούν τρεις ώρες, από καμένη φλόγα. Το αυτοκίνητό του ήταν μία Γκρούπ 2 Σιπρέν DS 21 των 180 ίππων, προετοιμασμένη στη Γαλλία. Τα άλλα δύο αυτοκίνητα της ομάδας (Γκρούπ 1) ήταν πολύ πιο άργα.

Η "Οπελ εκπροσωπήθηκε από μία ασταστική "Ασκόνια για τον Τζίνιου Πεσμαζόγλου, με την πεύρα του Κλάους Στάνιμετς στον κινητήρα και της "Οπελ Σθένσκα (είναι αλήθεια;) στην ανάρτηση, και μία άλλη Γκρούπ 1 "Ασκόνια για δύο οδηγούς από τη Γαλλία που εργάζονται στη Γκουινγκάρ του Λουξεμβούργου, τον Ρολάν Φιατ(1) και τον "Αλβίν Μπιοσέφ.

Η ελληνική "Ασκόνια είχε την πολύ αμφισβητήσιμη τιμή να είναι το πρώτο αυτοκίνητο του αγώνος που έμεινε, όταν, στην έκτη Μαραθώνος, κάλλησε το γκάτζι σπάζοντας την καδένα. Η άθωια "Ασκόνια πήγε θαυμάσια και κέρδισε το Γκρούπ, την 9η θέση της βαθμολογίας και το θαυμασμό όλων για τους δύο οδηγούς, που χωρίς σέρβις και άλλη βοήθεια το κατάφεραν τόσο καλά.

Τέλος, η μοναδική «"Αλπιν» του αγώνος, η συμμετοχή των «Σιρόκο» - "Ανδριόπουλου, ήταν και αυτή που έωσες τα ελληνικά χρώματα. Το αυτοκίνητο δεν είχε πολλά προβλήματα και ο κύριος πονοκέφαλος του πληρώματος ήταν μία «επίσκεψη» 20 λεπτών σε κάποιο πελοποννησιακό χαντάκι.

Η άλλη ελληνική συμμετοχή που τερμάτισε ήταν το Ντάτσου 1600 των "Αργύρη - «"Ελνάκ».

Αυτά λοιπόν με το εκπληκτικό Ράλι "Ακρόπολις. Για τους "Ελληνες είναι μία περιπέτεια παρά μία προσπάθεια για νίκη. Για τους Εένους μία προσπάθεια για νίκη, που πίσω όμως κρύβει μία γοητεία, στην οποία λίγοι έχουν αντισταθεί. Ξέρουμε πολλούς οδηγούς έρωτες με το "Ακρόπολις, που αν ήταν από χέρι τους κάθε χρόνο θα γέμιζαν τον πίνακα συμμετοχών.

Δυστυχώς, όμως, ο επαγγελματισμός έχει αφήσει όλα αυτά στο περιθώριο και

δυστυχώς τα ράλια πεθαίνουν. Τι πρόκειται να γίνει είναι άγνωστο. "Ας ελπίσουμε ότι το "Ακρόπολις θα άντξει!

T.Π.

## ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ

1η) ΜΑΡΑΘΩΝ (5,2 χλμ.): Μπόχινγκσκι 3.14, Λίντμπεργκ 3.15, Φάλλ 3.15, Τρομπάτο 3.16, Βάρμπολντ 3.16, Μίκκολα 3.16, 2η) ΚΑΠΑΝΔΡΙΤΙ (9 χλμ.): Σέλλστρομ 5.44, «Σιρόκο» 5.47, Βάλντεγκορντ 5.50, Λίντμπεργκ 5.51, Φάλλ 5.51, Σμόνια 5.52, 3η) ΡΙΤΣΩΝΑ (5 χλμ.): Σμόνια 3.28, Σέλλστρομ 3.30, «Λεωνίδας» 3.30, Λίντμπεργκ 3.31, Βάλντεγκορντ 3.32, Τρομπάτο 3.33, Βάρμπολντ 3.33, 4η) ΕΡΑΤΙΝΗ (7,9 χλμ.): Βάλντεγκορντ 4.48, Σέλλστρομ 4.52, Μίκκολα 4.56, Λάμινεν 5.02, Σμόνια 5.04, Λίντμπεργκ 5.06, «Λεωνίδας» 5.07, 5η) ΜΑΚΡΥΡΑΧΗ (16,1 χλμ.): Βάλντεγκορντ 12.58, Μπλόμκβιστ 13.00, Μίκκολα 13.05, Λάμινεν 13.12, Σέλλστρομ 13.18, Βάρμπολντ 13.16, 7η) ΚΑΡΔΙΤΣΑ (4,8 χλμ.): Βάρμπολντ 3.40, Βάλντεγκορντ 3.43, Λίντμπεργκ 3.43, Σμόνια 3.45, Σέλλστρομ 3.45, Μίκκολα 3.46, 8η) ΔΕΣΚΑΤΗ (24,5 χλμ.): Βάλντεγκορντ 18.11, Μίκκολα 18.18, Λίντμπεργκ 18.31, Λάμινεν 18.31, Σέλλστρομ 18.33, Βάρμπολντ 18.37, 9η) ΒΑΤΟΛΑΚΚΟΣ (11,5 χλμ.): Βάλντεγκορντ 7.18, Σέλλστρομ 7.22, Λάμινεν 7.22, Λίντμπεργκ 7.24, Βάρμπολντ 7.28, Μίκκολα 7.28, 10η) ΚΑΣΤΑΝΙΑ (22,4 χλμ.): Σέλλστρομ 17.19, Λάμινεν 17.24, Λίντμπεργκ 17.27, Μίκκολα 17.39, Τρομπάτο 17.43, Σμόνια 17.44, 11η) ΒΕΡΜΙΟΝ (24,5 χλμ.): Βάλντεγκορντ 18.55, Μίκκολα 19.10, Λίντμπεργκ 19.16, Μπλόμκβιστ 19.24, Βάρμπολντ 19.28, "Ασλάνεν 19.38, 12η) ΟΣΣΑ (13,5 χλμ.): Βάλντεγκορντ 8.31, Μπλόμκβιστ 8.44, Λάμινεν 8.50, Λίντμπεργκ 8.52, Βάρμπολντ 8.52, Φάλλ 8.57, 13η) ΝΕΑ ΖΙΧΝΗ (5,9 χλμ.): Βάρμπολντ 3.41, Λάμινεν 3.45, Μπλόμκβιστ 3.45, Μίκκολα 3.46, Λίντμπεργκ 3.47, "Εκλουτ 3.48, 14η) ΣΚΕΠΑΣΤΡΟΝ (9 χλμ.): Βάλντεγκορντ 5.50, Λίντμπεργκ 5.55, Βάρμπολντ 5.55, Λάμινεν 5.59, Σέλλστρομ 6.00, Μίκκολα 6.04, 15η) ΣΟΧΟΣ (8 χλμ.): Βάρμπολντ 4.14, Βάλντεγκορντ 4.17, Φάλλ 4.23, Λίντμπεργκ 4.25, Σέλλστρομ 4.25, Μίκκολα 4.27, 17η) ΧΟΛΩΜΩΝ (26,7 χλμ.): Βάλντεγκορντ 19.36, Λάμινεν 19.45, Λίντμπεργκ 20.00, Σέλλστρομ 20.00, Βάρμπολντ 20.20, Τρομπάτο 20.21, 18η) ΠΟΥΛΥΔΕΝΔΡΙ (14,9 χλμ.): Βάλντεγκορντ 13.27, Σέλλστρομ 13.28, Βάρμπολντ 13.31, Λίντμπεργκ 13.40, "Εκλουτ 13.40, Λάμινεν 13.43, 19η) ΟΛΥΜΠΟΣ (12,1 χλμ.): Λάμινεν 11.21, "Εκλουτ 11.21, Σέλλστρομ 11.27, Μπλόμκβιστ 11.28, Φάλλ 11.30, Βάλντεγκορντ 11.30, 20η) ΚΡΥΟΒΡΥΣΗ (8,3 χλμ.): Σέλλστρομ 11.11, Βάλντεγκορντ 11.15, "Εκλουτ 11.18, "Ασλάνεν 11.18, Μπλόμκβιστ 11.21, Λάμινεν 11.24, 21η) ΚΙΣΣΑΒΟΣ (23 χλμ.): Βάλντεγκορντ 22.45, Βάρμπολντ 23.07, Σέλλστρομ 23.08, Μπλόμκβιστ 23.16, Μίκκολα 23.17, Φάλλ 23.33, 22α) ΚΕΡΑΣΣΑ (14,6 χλμ.): Σέλλστρομ 8.59, Λάμινεν 9.01, Μίκκολα 9.09, Βάρμπολντ 9.17, Μπλόμκβιστ 9.18, Φάλλ 9.22, 23η) ΠΗΛΙΟΝ (19,8 χλμ.): Λάμινεν 15.28, Λίντμπεργκ 16.18, Μίκκολα 16.17, Σέλλστρομ 16.26, «Σιρόκο» 16.28, Βάρμπολντ 16.28, 24η) ΣΠΕΡΧΕΙΑΣ (24,7 χλμ.): Βάρμπολντ 24.45, Μπλόμκβιστ 25.10, Βάλντεγκορντ 25.18, Σέλλστρομ 25.22, Μέτα 25.24, "Ασλάνεν 25.24, 25η) ΜΕΝΔΕΝΙΤΣΑ (12,2 χλμ.): Λάμινεν 10.33, Μίκκολα 10.33, Σέλλστρομ 10.39, Φάλλ 10.53, Βάρμπολντ 10.58, Τρομπάτο 11.01, 26η) ΑΤΑΛΑΝΤΗ (5,0 χλμ.): Σέλλστρομ 3.27, Λάμινεν 3.28, Φάλλ 3.32, Βάρμπολντ 3.34, «Λεωνίδας» 3.36, Μέτα 3.42, "Ασλάνεν 3.42, 27η) ΑΛΕΠΟΧΩΡΙ (4,9 χλμ.): Λάμινεν 4.02, Βάρμπολντ 4.03, Φάλλ 4.07, «Σιρόκο» 4.07, Λίντμπεργκ 4.08, "Ασλάνεν 4.14, 28η) ΤΡΙΚΑΛΑ (11,8 χλμ.): Λάμινεν 10.59, Βάρμπολντ 11.03, "Ασλάνεν 11.08, Λίντμπεργκ 11.09, Σμόνια 11.13, Φάλλ 11.13, 29η) ΚΛΕΙΤΟΡΙΑ (9,8 χλμ.): Φάλλ 5.31, Λάμινεν 5.38, Βάρμπολντ 5.38, Μέτα 5.41, Σμόνια 5.41, Τρομπάτο 5.42, 30η) ΛΑΛΑΣ (12,5 χλμ.): Λάμινεν 10.27, Σμόνια 10.28, Λίντμπεργκ 10.32, Βάρμπολντ 10.35, Τρομπάτο 10.36, Φάλλ 10.40, 31η) ΛΑΔΩΝ (23

χλμ.): Λάμινεν 17.55, Σμόνια 18.12, Λίντμπεργκ 18.13, Φάλλ 18.18, Τρομπάτο 18.30, Βάρμπολντ 18.31, 32α) ΠΑΡΑΔΙΣΕΙΑ (8,9 χλμ.): Λίντμπεργκ 5.20, Βάρμπολντ 5.32, Φάλλ 5.34, Τρομπάτο 5.35, Λάμινεν 5.35, Σμόνια 5.42, 33η) ΤΑΥΓΕΤΟΣ (10,8 χλμ.): Βάρμπολντ 7.29, Λίντμπεργκ 7.30, Φάλλ 7.32, Σμόνια 7.40, Λάμινεν 7.40, Τρομπάτο 7.43, 34η) ΒΑΜΒΑΚΟΥ (8,8 χλμ.): Βάρμπολντ 10.26, Φάλλ 10.30, Λίντμπεργκ 10.31, Σμόνια 10.39, Λάμινεν 10.45, Τρομπάτο 10.47, 36η) ΣΤΕΡΝΑ (9 χλμ.): Βάρμπολντ 7.13, Φάλλ 7.17, Λάμινεν 7.18, Λίντμπεργκ 7.23, Μέτα 7.29, Σμόνια 7.43, 38η) ΣΟΥΛΙ (9,5 χλμ.): Βάρμπολντ 7.01, Λάμινεν 7.05, Λίντμπεργκ 7.09, Σμόνια 7.18, Φάλλ 7.20, Τρομπάτο 7.21, 39η) ΣΧΙΝΟΝ (11,0 χλμ.): Βάρμπολντ 11.18, Λίντμπεργκ 11.24, Φάλλ 11.30, Λάμινεν 11.35, Τρομπάτο 11.39, Μέτα 12.18.

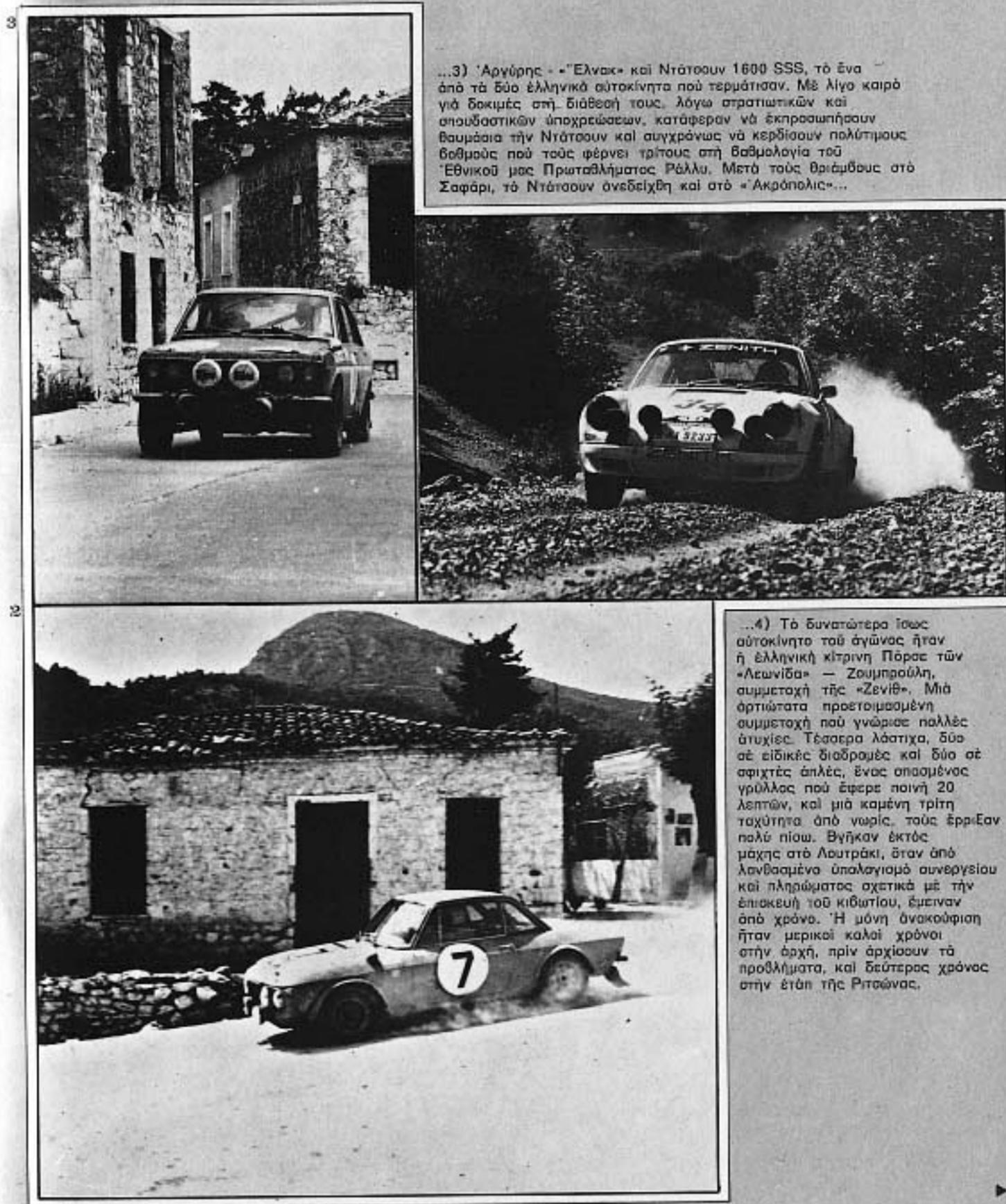
## Η ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ

1) Λίντμπεργκ - "Αιζεντλ (Φιατ 124 Σπρίντερ) 88ρ.18'10" (23). 2) Λάμινεν - Ρόινκε (Λάντσια Φαλκία) 88ρ.18'41" (28). 3) Βάρμπολντ - Νιέρνλερ (Μπ - "Εμ - Βε 2002 TI) 88ρ.19'59" (30). 4) Τρομπάτο - "Ενρίκο (Φιατ 124 Σπρίντερ) 88ρ.26'12" (428). 5) Φάλλ - Γούιν (Μπ - "Εμ - Βε 2002 TI) 88ρ.27'17" (35). 6) Μέτα - "Νοτιέρ (Ντάτσου 240 Z) 78ρ.03'06" (63). 7) Σμόνια - Τζανουκάλλι (Φιατ 124 Σπρίντερ) 78ρ.08'47" (70). 8) «Σιρόκο» - "Ανδριόπουλος ("Αλπιν Ρενό) 78ρ.32'16" (105). 9) Φιατ - Μπιοσέφ ("Οπελ "Ασκόνια) 88ρ.04'32" (3) (126). 10) "Αλή Σισαχί - Τάν (Μπ - "Εμ - Βε 2002 TI) 88ρ.14'36" (5(15)). 11) Γιορόσθις - Ζούλια (Φιατ Πόλοκι) 88ρ.58'55" (8(18)). 12) "Ιζα - Πούχερ (Ρενό R12 "Κορντίνι) 88ρ.09'45" (8(18)). 13) "Αργύρης - «"Ελνάκ» (Ντάτσου 1600 SSS) 88ρ.17'30" (4(213).

ΣΗΜ.: Οι όρεθμοί στις παρενθέσεις είναι οι κόντες, σε λεπτά των απλών διαδρομών. "Οπως βλέπετε κανείς δεν έμεινε «καθόρας».

► Μπορεί να μάς... έπιασαν στον ίπνο τον περασμένο μήνα, αλλά πιστεύουμε ότι η κάλυψή του είναι αυτή που έπρεπε να είναι! "Από όλες τις πλευρές...

...2) Μία λανθασμένη πληροφορία σχετικά με την προπορεία του έκανε τον Σίμο Λάμινεν, που είχε συνοδηγό του τον Μπόσε Ράινκε, να χάσει το ράλι, ηγαλόντας πολύ πιο άργα απ' ό,τι μπορούσε. "Υπάρχει όμως και μία άλλη εκδοχή για τους πολύ φιλόσοφους. Το λάθος έγινε αφού η Πόρσε είχε μείνει. Στην βαθμολογία του Πρωταθλήματος ράλι, η μόνη αντίπαλος της Λάντσια ήταν η Πόρσε. Όταν ο Βάλντεγκορντ έμεινε, η Λάντσια είχε σχεδόν το Πρωτάθλημα στην τσέπη. "Ισως λοιπόν, με την πρόφαση του λάθους, να δόθηκε μία πολυπόθητη νίκη σε μία «άδελφή εταιρεία», με απώλεια πέντε βαθμών μόνον, που στην ουσία δεν μειώνει τις πιθανότητες της κατακτήσεως του Πρωταθλήματος για την Σκουάντρα Κόρσε, αφού η διαφορά από την Πόρσε είναι 22 βαθμοί! "Ισως, αν και υπάρχει ένας αντίλογος: "Οτι με την χαώδη κατάσταση στον τομέα των αποτελεσμάτων κανείς δεν ήξερε αν δεν έπωφελετο ο Βάρμπολντ. Και τότε η γκάφα θα ήταν μεγαλύτερη.



...3) "Αργύρης - «"Ελνάκ» και Ντάτσου 1600 SSS, το ένα από τα δύο ελληνικά αυτοκίνητα που τερμάτισαν. Με λίγο καιρό για δοκιμές στη διάθεσή τους, λόγω στρατιωτικών και σπουδαστικών υποχρεώσεων, κατάφεραν να εκπροσωπήσουν θαυμάσια την Ντάτσου και αιγυπτίως να κερδίσουν πολύτιμους βαθμούς που τους φέρνει τρίτους στη βαθμολογία του "Εθνικού μας Πρωταθλήματος Ράλι. Μετά τους θαύματους στο Σαφάρι, το Ντάτσου ανεδείχθη και στο «Ακρόπολις»...

...4) Το δυνατότερο ίσως αυτοκίνητο του αγώνος ήταν η ελληνική κίτρινη Πόρσε των «Λεωνίδα» - Ζουμπρούλη, συμμετοχή της «Ζενίθ». Μία όρτιωτατα προετοιμασμένη συμμετοχή που γνώρισε πολλές άτυχίες. Τέσσερα λάσπια, δύο σε ειδικές διαδρομές και δύο σε σφιχτές άπλες, ένας σπασμένος γρόλλος που έφερε ποιή 20 λεπτών, και μία καμένη τρίτη ταχύτητα από νεύρι, τους έφεραν πολύ πίσω. Βγήκαν εκτός μάχης στο Λουτράκι, όταν από λανθασμένο υπολογισμό συνεργείου και πληρώματος σχετικά με την έπισκευή του κιβωτίου, έμειναν από χρόνο. Η μόνη ανακούφιση ήταν μερικοί καλοί χρόνοι στην αρχή, πριν αρχίσουν τα προβλήματα, και δεύτερος χρόνος στην έκτη της Ριτσώνας.

5

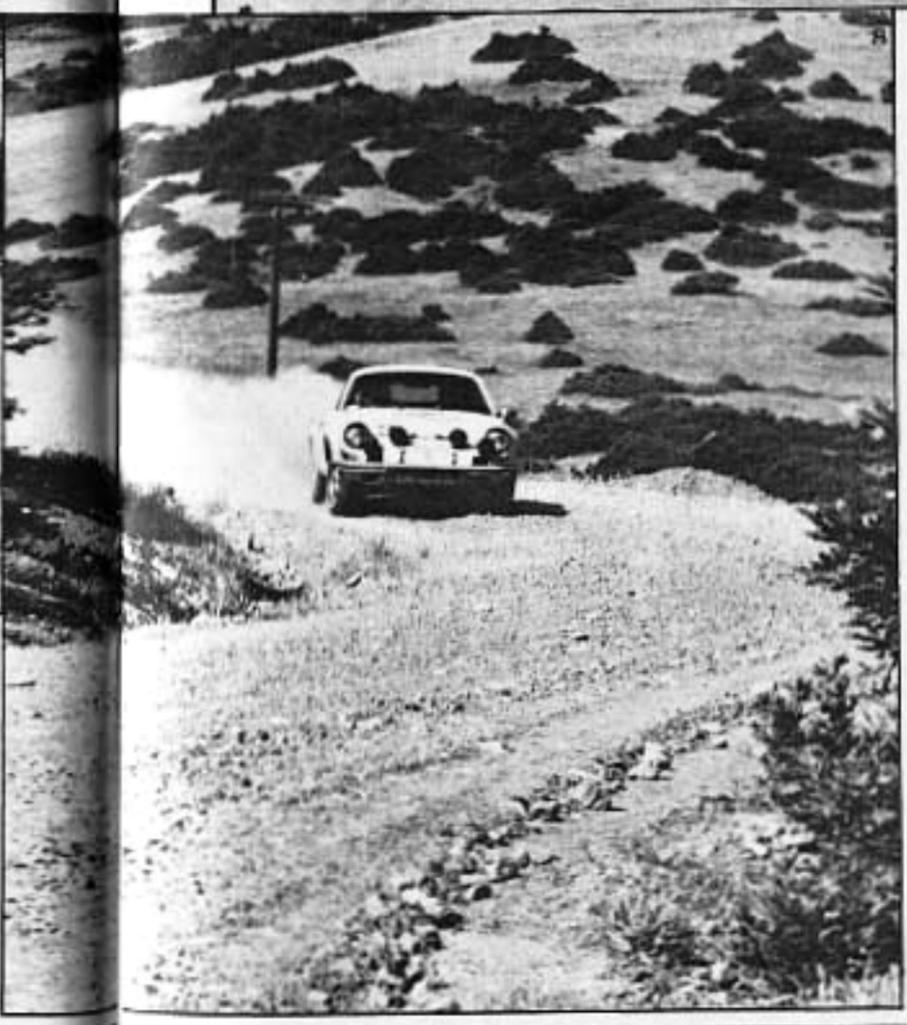


...5) Μία πολύ καλή εμφάνιση του ενός από τα δύο παλιονικά Φιάτ - Πόλακι, έφερε την 11η θέση για τους Γιαρόσεβιτς - Ζαύλι. Το δεύτερο «εργασιασικό» αυτοκίνητο θγήκε χωρίς σέ ένα χαντάκι εκτός αγώνος! Ένα ταπικό Φιάτ - Πόλακι της αντιπροσωπείας με οδηγό τόν Γιάννη Χρονίδη δέν έστρμάτισε!



7

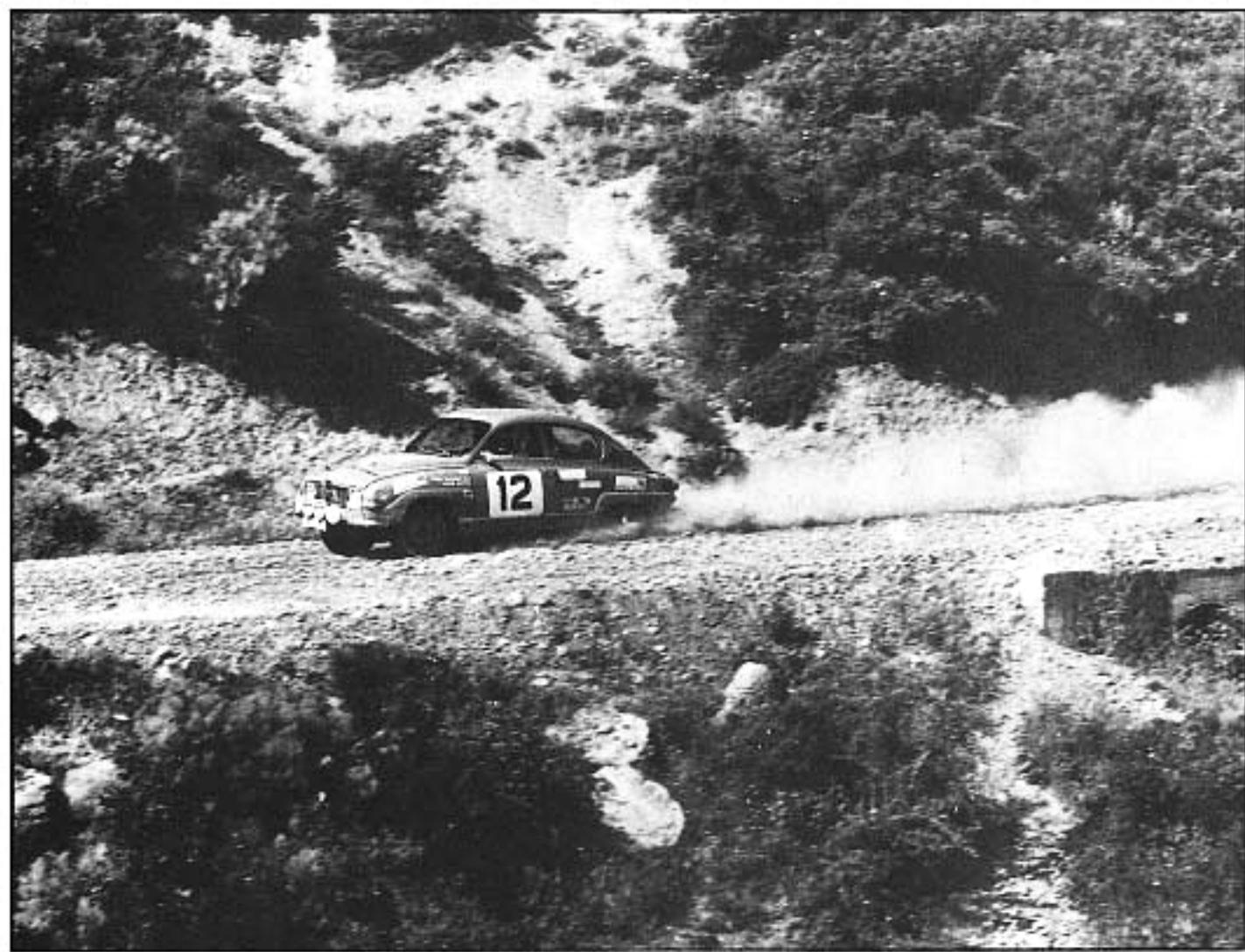
...6) Άκιμ Βάρμπαλντ - Γιόακιμ Ντέρφλερ: Ή έκπληξη τού ράλλυ με τήν Μπέ - Έμ - Βέ 2002, συμμετοχή τής «Άλπινα», αλλά στήν ούσία όμοιο με τά άλλα Μπέ - Έμ - Βέ τής «Σήαρς». Ο Βάρμπαλντ, πού 5 ε ν ε τ ν α : 19 ετών, όπως επιδημικά ελέχθη εκείνες τίς ημέρες, είναι Πρωταθλητής Γερμανίας Ράλλυ και ίσως ό μόνος αείδαλος οδηγός τής χώρας του. Άσφαλώς ό μόνος με Ειθνή προβολή μετά τόν θάνατο τού Γκύντερ Κλάς. Οδ χάριζε ασφαλώς με μεγάλη νίκη στήν ομάδα του (οδηγεί πάντα για τήν Μπέ - Έμ - Βέ) σέ μιά από τίς σπάνιες «εργασιασικές» τής προσπάθειες εόν δέν έχανε 7 λεπτά στήν Άρναία από λάστιχο. Κανένας δέν φανταζόταν ότι θά πήγαινε τόσο γρήγορα, αν και στό Εσρά είναι απόλυτα συνηθισμένος. Οι άλλοι δύο οδηγοί τής ομάδας όμως τά ήξεραν και τά είπαν πριν τήν εκκίνηση, υποστηρίζοντας ότι τά λάστιχά του — Πιρέλλι — τού έδιναν αυτόματα και μιά υπεροχή έναντι τών Σήαρς.



...7) Ο «Σιρόκο» και ό Μίλος Άνδριόπουλος έφεραν τήν Άλπιν - Ρενώ, συμμετοχή τού «Άσσο», θη στήν Άκρόπολη. Παρά τά τραυμάτά της ή γαλόζια Άλπιν φρόντισε νά κρατήσει άνεπαφα τά χρώματα τού άποστηκτοού! Ή συμμετοχή αήτη ήταν σσφώς ή ταχύτερη και, όπως απεδείχθη και στό τέρμα, ή καλύτερη έλληνική... Μία παρόδοση για τά πλήρωμα! Ή μεγαλύτερη καθυστέρηση τους, ήταν στό δεύτερο μέρος τής Πελοποννήσου, όπου ένα διάλομο σέ κάποιο χαντάκι τούς φόρτωσε με 20 λεπτά! Έβγαλαν σχεδόν μόνι τους τά αυτοκίνητα και συνέχισαν, αλλά μάλλον σήτη, ή μεγάλη, καθυστέρηση δέν τούς στοιχίσε θέση. Σάν πρώτοι Έλληνες έξασφάλισαν τούς περισσότερους βαθμούς, πού τούς έφερε επικεφαλής στό Πρωτάθλημα Ράλλυ Μ' άλλα λόγια έρέτυχαν αυτό πού σκόπευαν από τήν αρχή!

Β) Βάλντεγκαρντ, πού για πρώτη φορά ήλθε στή χώρα μας τά κατόρθωσε νά «κυριεύσει» τά Άκρόπολις. Ο Μπιόρν Βάλντεγκαρντ, πού για πρώτη φορά ήλθε στή χώρα μας τά '884 με ένα Φαλκσβόγκεν 1500 Έε, κατόρθωσε νά αναδειχθή σόν ένας μεγάλος τού είδους του, αλλά τά Άκρόπολις τού εσφεύγει. Πάλι και φέτος ή τύχη τόν εγκατέλειψε αφού πρώτα κατόρθωσε νά διαλύσει τά συναγωνισμό, «χτίζοντας» μιά μεγάλη προπορεία, με λάστιχα πού μάλλον δύσκολο κρατούσαν τά αυτοκίνητα τών 270 ίππων. Χρειάζεται ασφαλώς διπλή σκέψη για τά ότι ό Βάλντεγκαρντ κατόρθωσε ό,τι κατόρθωσε με αυτά τά λάστιχα σέ αυτό τά αυτοκίνητο... Ή πράξη του πλησιάζει τά όρια τού «ήρωισμού»!

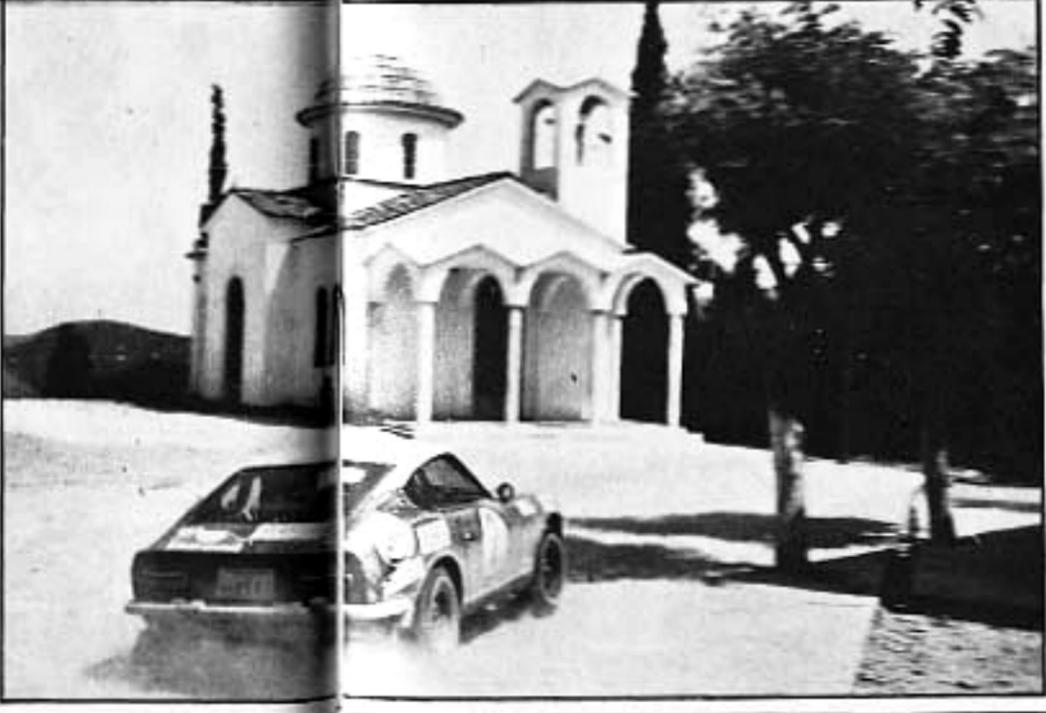
9) Το αναμφισβήτητο φαινόμενο της εποχής μας στα ράλλυ, ο Στίγκ Μπλόμκβιστ, δεν κατάφερε σχεδόν τίποτε, θγαίνοντας από τον δρόμο για 18 λεπτά στην πρώτη κι όλος ειδική διαδρομή, και ούσιωστικά εκτός μάχης πριν ακόμη καλά - καλά αρχίσει το ράλλυ. Τα προβλήματα του αυτοκινήτου από το θρόλισμο δεν του επέτρεψαν να διακριθεί μετά. Άλλωστε είχε και το ψυχολογικό «χάντικαπ» μιας αλάτελα χαμένης μάχης. Όμως οι άρκετοι Άθηναίοι που τον είδαν πριν θγη έχουν πολλά να διηγούνται. Η τακτική του Σουηδού, για τον οποίο ο Βάλντεγκαρντ έχει πεί ότι είναι «από κάπου άλλο» είναι πολύ απλή: Πηγαίνει στο δέκα δέκατα στις αρχές και αφού «χτίζει» μία διαφορά αφήνει τους άλλους να τον κυνηγούν. Η τακτική αυτή που αποδείχθη σοφή στο Σουηδικό, δεν έκανε πολύ καλό στο Άκρόπολις. Πότε θα ξαναδοῦμε την Σάαμπ είναι άγνωστο. Η ομάδα μπόρεσε και ήλθε μόνο και μόνο επειδή το σπουδαιότερο ράλλυ, μετά το Σουηδικό, της χώρας της το «Βέρμλαντ Ρούντ» ανεβλήθη για τον Σεπτέμβριο και μαζί και η προετοιμασία που θα γινόταν τις ημέρες του «Άκρόπολις».





...10) Ο ήρωας φινλανδός που κατοικεί στην Γενεύη και είναι περιζήτητος σε όλες τις ομάδες, δεν ήταν πολύ τυχερός στο ράλλυ 'Ακρόπολις. Ο Ρόουνο Ασλτονεν είχε πολλά προβλήματα με τα λάστιχα και τα πίσω φρένα του αλλά άρσις στην επίσημη οδήγησή του στις άλλες διαδρομές ήταν πιο έμπρός απ' ό,τι οι χρόνοι του στις ειδικές διαδρομές έδειχναν. Το αυτοκίνητο δεν ήταν πολύ γρήγορο με τα «Σήμας» και η παύση της Μπέ - Έμ - Βέ από ράλλυ είναι σχετικά μικρή. Υπήρχε όμως το αντικατάστημα πλήρους σέρβις και της μεγάλης άντοχης των αυτοκινήτων, που όπωςδήποτε έδωσε μια κατάληξη που άλλον θα έκανε τον τμή - μάνατζερ Χέλμουτ Μπρίν ευχαριστημένο (τρίτη και πέμπτη θέση). Συνοδηγός του Ασλτονεν ήταν ο διάσημος δημοσιογράφος και συνοδηγός Τζών Ντάβενपोर्ट και όταν έμειναν στην Κλειτορία, τα σχόλια που έκαναν σχετικά με την αγγλική ροσαρά του άνδρατος του κοντρόλ και την άτυχία τους, σφαλώς δεν γράφονται!

...11) Ράλλυ 'Ακρόπολις σημαίνει Ελλάδα. Χάρη στη συμπαράσταση και συνεργασία των αρχών ή χώρα μας προσφέρει το πιο γραφικό ράλλυ στον κόσμο, εξασφαλίζοντας μια τεράστια προβολή στο εξωτερικό από τον τύπο και την τηλεόραση, όπως ΟΡΥΟΝΤΑΙ οι ίδιοι οι Ένοι, υποστηρίζοντας ότι η προβολή φέρνει κόσμο στην Ελλάδα (κάτι που υποστηρίζει και ο ΕΟΤ, γιατί άλλως δεν θα ένιχυε οικονομικά το «Ακρόπολις»). Το ΕΙΡΤ υποστηρίζει ότι ένας από τους λόγους που δεν αποφάσισε να καλύψει το ράλλυ (κ α λ υ ψ η, και όχι είδησιογραφία) είναι οι κακοί δρόμοι που θα έκαναν κακό στην χώρα μας και τον Τουρισμό της. Διαφορές απόψεων ΚΡΑΤΙΚΟΝ υπηρεσιών! Τα περίεργα είναι, ότι μόνο το ΕΙΡΤ δεν θέλησε να κάνει κακό στον Τουρισμό της χώρας μας. Όλες οι άλλες υπηρεσίες θέλησαν!!!



...12) Μετά από μακρινή απουσία ο Θόδωρος Μουσουρέλης έκανε την επανεμφάνισή του με μία από τις γρήγορες και ανθεκτικές Τσιγιάτα 1200 που είχε φέρει η αντιπροσωπεία πέρσαι και οι οποίες δεν εμφανίζονται πολύ συχνά. Και φυσικά όπως δεν υπήρχαν προβλήματα, ο άνθρωπος πήγαινε σαν τον άνεμο.



...13) Τα Έσκαρτ της Φόρντ είχαν τα γνωστά, από το Σαφάρι, προβλήματα με τα λουριά τους και αυτή ήταν μία από τις αιτίες που δεν μπόρεσαν να κάνουν αισθητή την παρουσία τους στον αγώνα. Τα αυτοκίνητα ήταν δυο από αυτά που χρησιμοποιήθηκαν από Σαφάρι και για τα οποία η Φόρντ φρόντισε να αγοράσει δεκάτια τύπου, ότι εκτός από ένα γρήγορο τακτάρισμα και πλύσιμο δεν είχε κάνει τίποτα άλλο, πράγμα που έκανε δύσκολο να πεθάνουν στο γέλιο! Κατά περίεργο τρόπο, τα αυτοκίνητα ήταν συμμετοχές των οδηγών, κάτι που ήταν η αρχή των περιπετειών, όταν ο Μίκκολα θρέθηκε χωρίς άδεια συμμετέχοντας. Τα προβλήματα όμως του διάσημου φινλανδού είχαν αρχίσει με πολλές περιπέτειες στις δοκιμές και φυσικά συνεχίστηκαν στο ράλλυ. Ο «Αφρικάνος» Ρόμπερτ Χίλιερ (στην φωτογραφία) που είχε «δανειστεί» τον Τζιμ Πόρτερ μεταξύ του Ουαλικού και του Σκωτικού Ράλλυ, από τον Ρότζερ Κλάρκ, έμεινε χωρίς μη έχοντας πείσει κανένα με την ταχύτητά του, ηγαλίνοντας σαφώς αργότερα από τον

Μίκκολα. Μία πρόσθετη περιπέτεια του πληρώματος ήταν η βλάβη του «Ιντερκόμ» που ανάγκασε τον Πόρτερ να φωνάξει σαν να ήταν στο γήπεδο «Φίλιπερ στρήτ» (είναι από το Λάστερ και υποστηρίζει την ίδια ομάδα με κάποιον από εδω).