



ΙΕΡΟΤΕΛΕΣΤΙΑ!

ΣΤΟ ΤΑΤΟΪ ΜΕ FORD ESCORT MK1 - MINI COOPER S - PORSCHE 911

Επιστροφή στο Τατόι της ΠΑ, με τρία σημαντικά ιστορικά αυτοκίνητα και κοινό παρονομαστή τη σταθερή αξία κάθε προσπάθειας. Το ανθρώπινο στοιχείο που κάνει τη διαφορά.

📍 ΣΤΡΑΤΗΣ ΧΑΤΖΗΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ, ΜΑΝΩΛΗΣ ΣΑΛΟΥΡΟΣ 📷 ΘΑΝΟΣ ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ



ΙΣΤΟΡΙΕΣ καθημερινής τρέλας ή, πιο απλά, πάμε σαν άλλοτε, οπότε κάθε θέμα-αποστολή, συγκριτική ή ειδική διαδρομή, προέκυπτε μέσα από διεξοδική συζήτηση ανάμεσα στα μέλη της συντακτικής μας ομάδας, με έναν από όλους μας να επιφορτίζεται με την υλοποίηση είτε θεμάτων ρουτίνας είτε υπερβάσεων που, τηρουμένων των αναλογιών, φλέρταραν με το ακατόρθωτο...

Κάπως έτσι λοιπόν και με αφορμή τη γνωριμία μας με τον Δημήτρη «Huffy» Σταυρόπουλο, γνωστό ως «χρυσοχέρη» σε σχέση με τη δουλειά του, όπου σχεδιάζει, κατασκευάζει και -εντέλει- εμπορεύεται κοσμήματα. Επί του προκειμένου, αναγέννησε το Mini Cooper S αγωνιστικών προδιαγραφών Gr. 2, εξασφαλίζοντας και βραβείο στα πρόσφατα καλλιστεία της ΦΙΛΠΙΑ, ταξιδεύοντάς μας σε άλλες, πολύ σημαντικές εποχές, συνδεδεμένες με επιδόσεις και ποιότητα ανθρώπων όπως των Πάντι Χόπκινκ, Τίμο Μάκινεν, Ράουνο Ασλτόνεν, με εμάς, τους οριακά νεότερους, να έχουμε μνήμη γεμάτη από πρώτο χέρι, χάρη στον αείμνηστο Σταύρο Ν. Ζαλμά. Τον μετρ της μπροστινής κίνησης, τον άνθρωπο που απογείωσε και εμπορικά στη χώρα μας αυτόν το θρύλο της αυτοκίνησης, δείχνοντας το σωστό δρόμο σε όσους πιστούς της επιλογής, μικρό και αποτελεσματικό.

Από τη σκέψη-πρόταση να φωτογραφίσουμε το «κόκκινο» του «Huffy», προβάλλοντας το έργο της αναπαλαίωσης, νά 'μαστε στο Τατόι, και μάλιστα μαζί με τον «Tweety», την κίτρινη «911» του Οδυσσέα Τσαγκάρη. Ένα γήινο αυτοκίνητο για τον «μερακλή» που αδιαφορεί για το πόσες εκατοντάδες χιλιάδες ευρώ κάνει σήμερα και πόσο συλλεκτική είναι και πόσους ίππους αποδίδουν οι κινητήρες του Ελβετού «Τζόνι» στα βουνά πάνω από τη Λωζάνη και τι ανάρτηση μπορεί να του φτιάξει ο μετρο Petro-Retro, γιατί απλώς ο άνθρωπός μας δεν την έχει την «911» για να μετράει τον εγωισμό του, αλλά για να αυξάνει με μέτρο την αδρεναλίνη του, καθορίζοντας τις προδιαγραφές μέσα από τις αρετές του τζέντλεμαν driver.

Τρίτος άσος της συντροφιάς το λευκό 16βάλβιδο Escort Mk1 του Μιχάλη Λυκάκη. Βλέπετε, η σύνθεση με τίτλο «στο Τατόι» με τρία σημαντικά ιστορικά προέκυψε από σκέψεις-ιδέες του Θάνου Ηλιόπουλου μέσα από τις φωτογραφίες παλαιών τευχών, όπου φιγουράριζαν η κίτρινη Zenith 911 του «Λεωνίδα», τα Mini σε Ακρόπολις και ελληνικούς αγώνες και το Escort Mk1 του Ρότζερ Κλαρκ, που μας οδήγούσε σε κάθε επίσκεψή μας στον κινηματογράφο μέσα από τα Επίκαιρα των συνταγματάρχων - πρόλογος κάθε ταινίας και άσχετα από τα «προσεχώς» που παραμένουν ενδιαφέροντα.

Το Mini του «Huffy»

Όλα ξεκίνησαν το 2008, όταν ο Δημήτρης Σταυρόπουλος αποφάσισε να πραγματοποιήσει το όνειρό του, μετά την αγορά ενός Austin Mini Mark One από έναν κύριο μεγάλης ηλικίας κάπου στη Χαλκίδα. Ποιο ήταν αυτό το όνειρο; «*Ηθελα ένα καλό remake του εργοστασιακού Gr. 2 του 1967. Του αυτοκινήτου δηλαδή που είχε κερδίσει το Ράλι Ακρόπολις εκείνης της χρονιάς!*» Φτιάχνοντας μάλιστα ένα τέτοιο αγωνιστικό Cooper S του '67, ουσιαστικά έχεις όλα τα Mini εκείνης της χρονιάς σε ένα, αφού ήταν ελάχιστες και συγκεκριμένες οι αλλαγές τους από αγώνα σε αγώνα.



Ο πρώτος χρόνος έπειτα από την αγορά πέρασε για τον Δημήτρη με πολύ διάβασμα και έρευνα για το πώς θα έπρεπε να χτίσει σιγά σιγά το διαμάντι του. Αμέσως μετά άρχισαν τα ταξίδια, η έρευνα και η συλλογή των απαραίτητων ανταλλακτικών, τα οποία κατάφερε να μαζέψει μέχρι το 2011. «*Τότε ήταν η στιγμή που οδήγησα το αυτοκίνητο στον φανοποιό Μάκη Σαγανά, ο οποίος το κράτησε στο μαγαζί του έναν ολόκληρο χρόνο, μέχρι να γίνουν όλα -με κάθε λεπτομέρεια- όπως ακριβώς έπρεπε!*» Τι έμενε; Μα, φυσικά, το μοτέρ του Cooper S, το οποίο οδηγήθηκε στον Κώστα Λούρμπα, που με τη δική του γνωστή μαεστρία και τεχνογνωσία το «κέντησε» στις προδιαγραφές του Gr. 2, αποδίδοντας σήμερα 120 ίππους. Φυσικά, ο «Huffy» έβαλε κάτι παραπάνω από τη δική του πινελιά στο σύνολο, αφού μοντάρισε ο ίδιος ολόκληρη την ιδιαίτερη καλωδίωση που χρειαζόταν το αυτοκίνητο, και έτσι τον Οκτώβριο του 2014 το σωστό remake, των περίπου 40.000+ ευρώ, ήταν έτοιμο! Σκοπός του ιδιοκτήτη και οδηγού του, με αγωνιστική εμπειρία και ως συνοδηγού από το 1996, οι συμμετοχές σε ιστορικά ράλι, σε έξι εκ των οποίων έχει πάρει ήδη μέρος.

Η 911 του «Oddy»

Το συγκεκριμένο αυτοκίνητο αγοράστηκε από τον Οδυσσέα Τσαγκάρη μέσω eBay από την Αμερική, με κόστος 10.000 δολάρια, συμπεριλαμβανομένων του εκτελωνισμού και των πινακίδων.

Η αμερικανική έκδοση της «911» είχε 150 ίππους, σε αντίθεση με την ευρωπαϊκή, που απέδιδε 175, πάντα με κυβισμό 2.700 κ.εκ. Το 1974, όταν και παρουσιάστηκε η εν λόγω γενιά, είχε τρεις σημαντικές αλλαγές σε σχέση με τον προκατόχο της. Διέθετε κυβισμό 2.687 κ.εκ., με αποτέλεσμα την αύξηση της ροπής. Επίσης, ήταν η πρώτη φορά που είδαμε τους συγκεκριμένους προφυλακτικές, που υιοθετήθηκαν στην Αμερική, για αυξημένη προστασία σε συγκρούσεις με χαμηλή ταχύτητα, και τους οποίους βέβαια είδαμε τουλάχιστον για δεκαπέντε χρόνια ακόμα στις «911». Η τρίτη και τελευταία αλλαγή ήταν ο ψεκασμός της K-Jetronic.

Όντας το φθινό μοντέλο εκείνης της εποχής, ο «Oddy» τό έφερε στην Ελλάδα προχωρώντας σε μία σειρά από αλλαγές: αρχικά βελτίωσε τον κινητήρα, ο οποίος αποδίδει τώρα 210 ίππους, με καρμπυρατέρ, διαφορετικούς εκκεντροφόρους και πιστόνια. Από εκεί και πέρα, τοποθέτησε κλωβό ασφαλείας, ομολογαρισμένα μπάκετ καθίσματα και όλο τον απαραίτητο εξοπλισμό ασφαλείας. Καμία περαιτέρω αλλαγή σε ανάρτηση και φρένα. «*Τώρα μπορώ να πω ότι συνολικά το αυτοκίνητο έχει κοστίσει, με την αγορά και την αναβάθμιση, περίπου 20.000.*»

Σήμερα, όμως, τα οικονομικά δεδομένα έχουν αλλάξει όσον αφορά την αγορά ενός τέτοιου αυτοκινήτου, το οποίο μπορείς να βρεις περίπου στα 30.000 με 40.000 ευρώ, με αποτέλεσμα η τελική τιμή του project να έχει ανέβει αισθητά, από τότε που το έφτιαξε ο κ. Τσαγκάρης,





Δεν έχασε την ευκαιρία ο Διοικητής της 123 ΣΤΕ, Σμήναρχος Αλέξανδρος Μαρίνος, να βολευτεί στο δεξί μπάκετ του Mk1 με οδηγό τον «Στρατιαίνο». Το χαμόγελο και η ευγένεια του ίδιου και άλλων των ανθρώπων της αεροπορικής βάσης Δεκέλλειας θα μας μείνουν αξέχαστα. Χορτασμένοι από ώρες στον αέρα και με περίσσιο ήθος σε κάθε στιγμή της επικοινωνίας μας.



Το «τέλειο» Mk1

Η ιστορία του Μιχάλη Λυκάκη με το συγκεκριμένο λευκό (Ford Ermine White) Mk1 ξεκινάει το 2007, όταν και αγόρασε αυτήν την αυθεντική καρότσα από τη Φινλανδία ως 1.300άρι και αυτόματο. Σημειώστε ότι με τέτοια αμαξώματα κατασκεύαζε τα αυτοκίνητά της η αγωνιστική ομάδα της Ford στο Μπόραμ. Ένα χρόνο αργότερα απευθύνθηκε σε έναν από τους κορυφαίους οίκους στον κόσμο, την Gartrac Motorsport, που το ολοκλήρωσε το Μάιο του 2009. Στο Ράλλυ Αχαιός, μάλιστα, εκκίνησε της χρονιάς, το είδαμε και πρώτη φορά σε δράση. Το συγκεκριμένο αυτοκίνητο με τα 48άρια Weber, απόδοσης 252 ίππων, και κιβώτιο ZF 5 σχέσεων με την 5η 1/1, προετοιμάζεται στην Ελλάδα, κυρίως από τον Πέτρο Παπαδόπουλο. «Στον τομέα των αναρτίσεων δουλέψαμε πολύ με τον Ραφαέλλο Αμέντολα. Έναν πραγματικό επιστήμονα στο είδος του!», συμπληρώνει ο κ. Λυκάκης.

Εμπρός είναι εφοδιασμένο με αμορτισέρ Bilstein 300/100, αλουμινένια top mounts, ρυθμιζόμενα ψαλίδια με μπάρες αντιστήριξης και αντιστρεπτική ράβδο 16 χλστ. Πίσω επίσης με Bilstein με πύργους και ρυθμιζόμενα ελατήρια, δίφυλλη σουστά, τέσσερις βραχίονες και ράβδο WATT. Το ολοκληρωμένο πακέτο, το οποίο όταν είναι σε αυτό το κορυφαίο επίπεδο κοστίζει περίπου 120.000 ευρώ, συμπληρώνουν το σύστημα πέδησης της AP αλλά και «λεπτομέρειες» που κάνουν την διαφορά, για παράδειγμα το γεγονός ότι το αμάξωμα είναι ενισχυμένο και ραμμένο με «Tig», με αποτέλεσμα τον περιορισμό ακόμα και του περιττού βάρους, αφού στην περίπτωση αυτήν, και όταν είναι έτοιμο για αγώνα, δεν ξεπερνάει τα 950 κιλά. Ο λόγος για ένα αγωνιστικό το οποίο θα είναι κρίμα να φύγει από ελληνικά χέρια, ακόμα και αν δεν παραμείνει τελικά στην κατοχή του ιδιοκτήτη του...

Στο μπάκετ

Η πολύχρονη γνωριμία μας με τον ιδιοκτήτη και οι αναμνήσεις μας συνδεδεμένες με το οδηγικό μεγαλείο, και όχι μόνο του δασκάλου μας «Ιαβέρη», μας τοποθέτησαν στο ευρύχωρο και τέλεια τοποθετημένο μπάκετ. Το σύνολο δεν αποτελεί απλή επένδυση ενός ανθρώπου ερωτευμένου με τους αγώνες και το Escort, αλλά έχει εμφανή και την πολύ σκληρή δουλειά του ίδιου και του εξαιρετικού μηχανικού Πέτρου Παπαδόπουλου, ενός σύγχρονου τεχνικού με παλιά, ρομαντική λογική σε σχέση με την παρουσία του στο δύσκολο χώρο των ελληνικών αγώνων, όπου ο συναισθηματισμός συχνά πυκνά παρεξηγείται και οδηγεί σε χωματόδρομο με τρύπες και γκρέμι. Μιχάλης και Πέτρος, όμως, έχουν τον τρόπο να ξεπερνούν τις «ελληνικούρες», διαθέτοντας το απαραίτητο μέταλλο.

ΤΑΤΟΪ: ΜΑΘΗΜΑΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΙΣΤΟΡΙΑΣ

Στο Τατόϊ «γεννήθηκε» το Πανελλήνιο Πρωτάθλημα Ταχύτητας, το οποίο φιλοξενήθηκε εκεί από τα πρώτα του βήματα (1957) μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του '80. Το στρατιωτικό αεροδρόμιο υπήρξε ο μάρτυρας της εποχής που πρωταγωνιστούσαν οι Giulietta Sprint Veloce, ο Άλκης Μίχος, ο Νίκος Παπαμιχαήλ, οι δύο Chevrolet του Τζόνι Πεσμαζόγλου, οι Jaguar E-Type και ο Γιώργος Ραπτόπουλος. Είτε ως «ελληνικό Λε Μαν» είτε ως «Γκραν Πρι των Ελλήνων», ωριαίας διάρκειας ή τρίωρος, ο αγώνας στο Τατόϊ είχε πάντα δικό του χρώμα και πάθος, ενώ η μικρή απόστασή του από την Αθήνα έφερνε κάθε φορά στο αεροδρόμιο χιλιάδες φίλους του αυτοκινήτου.

Τον Οκτώβριο του 1971 οι αγώνες δέχτηκαν χτύπημα, με το θάνατο του Γιάννη Μείμαριδη στη Ρόδο. Τα συντρίμια της Alfa Romeo GTAm παρέσυραν στο θάνατο και τα σιρκουί πόλης της Ρόδου και της Κέρκυρας, που από τότε απαγορεύτηκαν. Το Τατόϊ απέμεινε μόνο να στηρίζει το θεσμό του Πανελλήνιου Πρωταθλήματος Ταχύτητας, και για αρκετά χρόνια το κατόρθωσε. Ανεξίτηλες εικόνες υπάρχουν στη μνήμη μας από τότε: η Alpine-Renault του Τάσου Λιβιεράτου, η BMW Electronica και η Alfa Romeo GTAm του Γιώργου Μοσχού, η «ψυχεδελική» 911 του «Αστερίξ» και τα πρωτότυπα του Γκρουπ 6 είναι μερικές από αυτές. Το Τατόϊ χάθηκε οριστικά για τους αγώνες τον Οκτώβριο του 1982, ενώ από τις μετέπειτα εναλλακτικές προτάσεις καμία δεν μπόρεσε να το διαδεχθεί.

Την περίοδο 2012-2014 ξεκίνησε μια προσπάθεια αναβίωσης μέσω της ΦΙΛΙΠΑ, με τη μορφή νοσταλγικής αγωνιστικής εκδήλωσης, η οποία βρήκε μεγάλη ανταπόκριση. Ωστόσο, η δύσκολη οικονομική συγκυρία της εποχής μας δεν της έδωσε επιτρέπει μέχρι στιγμής να καθιερωθεί σε ετήσια βάση. _Σπ. Χατ.



Το διαπιστώνεις με την πρώτη ματιά, όπως σε προκαλεί σταθμευμένο έτοιμο για όλα, με τις Minilite -καλά εφοδιασμένες με τα σωστά ελαστικά- να προδίδουν τη γενικότερη ποιότητα. Η συνέχεια από τη θέση του οδηγού, με βασικό χαρακτηριστικό την αξιοπιστία. Είπαμε, είναι ποιοτικό και, μόλις το βάλεις στο χέρι και αξιοποιήσεις την αρμονική λειτουργία κινητήρα-κιβωτίου, διαπιστώνεις ότι είναι εντυπωσιακό σε επιδόσεις, αλλά και φιλικό. Τα φρένα σε συνδυασμό με το χαμηλό βάρος είναι το ατού, με τον κινητήρα να κάνει τη διαφορά, χάρη και στο στο τιμόνι-ανάρτηση. Ο κινητήρας, που δε διαμαρτύρεται χαμηλά, φορτώνει στροφές, και εσύ συναισθήματα.

Συνεργάζεσαι με τον εύχρηστο, τέλεια τοποθετημένο επιλογέα, συνδυάζεις το δεξί σου πόδι με τα χέρια σου και ταξιδεύεις πολλά χρόνια πίσω. Σκέφτεσαι το Mk1-1300 του Μιχάλη Λυκάκη στα ελληνικά χώματα, τις δικές σου εμπειρίες με Escort και, φυσιολογικά, καταλήγεις στον «Ιαβέρν». Κάποτε γράφτηκε από τον Σ.Τ. το περιβόητο «ποιος Βάλντεγκαρντ», εμείς σημειώσαμε ότι «με 2000 RS Group 2 στο χώμα δεν τον κερδίζει κανείς στον πλανήτη», και σήμερα, οδηγώντας ένα αυτοκίνητο του επιπέδου του, σκέφτεσαι πως και λίγα έχουν γραφτεί και ειπωθεί για αυτήν τη σημαντική φυσιολογία που ξεπερνάει τους ελληνικούς αγώνες.

Ζήσαμε τον τέλειο συνδυασμό...

...ουσίας και συναισθημάτων με ένα αυτοκίνητο σαράντα ετών που λειτουργεί ως σύγχρονη μηχανή χάρη στον ιδιοκτήτη του εξελικτή και στον συνεργάτη του μηχανικό, ένα σύνολο που επαληθεύει για νιοστή φορά το μότο μας «οι άνθρωποι κάνουν τη διαφορά», κακά τα ψέματα. Άλλωστε, το διαπιστώνεις το παραπάνω και μέσα από τη γνωριμία-συνεργασία με τους οικοδεσπότες, τα στελέχη της Πολεμικής Αεροπορίας, που δεν κρύβουν την ευαισθησία τους σε σχέση με τους «τροχούς», κάτι που έχει αποδειχθεί με διάφορους τρόπους.

Είναι αυτονόητο, απαιτείται το αυτοκίνητο να συνυπάρχει εκεί με τους ιπτάμενους, ανθρώπους και μηχανές, και δεν έχουμε καμία αμφιβολία ότι μπορεί και ο χώρος μας να οργανώσει εκεί το δικό μας «flying week», έργο-δημιουργία του Παναγιώτη Ποδημάτα. Τεράστιο αυτό το πολεμικό αεροδρόμιο, τεράστιος και ο δικός μας χώρος των ελληνικών αγώνων, η συνύπαρξή μας πρέπει, επιβάλλεται να είναι αντίστοιχου επιπέδου. Με τους κατάλληλους ανθρώπους-επαγγελματίες promoter και υπό την εποπτεία της ΟΜΑΕ, είναι σαφές ότι μπορούμε... Σ.Χ.



Εμπειρία

ΟΤΑΝ έχεις γεννηθεί τη δεκαετία του 1980, δεν έχεις την ευτυχία ή το ατού -αν θέλετε- να το έχεις ζήσει, ώστε να μπορείς να μεταφέρεις ακριβώς το ασπρόμαυρο κλίμα εκείνης της εποχής. Δεν έχεις δει πραγματικό Τατόι, τον Μοσχού με τον εμπρός εσωτερικό τροχό της GTAm σπικωμένο, τη «στρίγγλα» να τρομάζει κόσμο στην ευθεία με τη δύναμή της και ατελείωτες μάχες σύρριζα στις αχυρόμαλλες. Δεν έχεις αγχωθεί για να εξασφαλίσεις εισιτήριο ή πάσο, ούτε έχεις προσπαθήσει να μπει ως «λαθροπιβάτης» από την πύλη για να εξασφαλίσεις μία θέση στο χώρο των θεατών. Ευτυχώς, όμως, δουλεύεις σε ένα περιοδικό με ιστορία 45 ετών και ανθρώπους σαν τον Σ.Χ. -και για την περίπτωση «Στρατιάνο», που μπορούν να σ' τα εξηγήσουν και να σ' τα περιγράψουν όλα αυτά τόσο ζωντανά, σαν να ήσουν και εσύ τότε εκεί μαζί τους. Τι κάνεις σε αυτήν την περίπτωση; Μα, φυσικά, δημιουργείς την ιδανική αναβίωση! Επικοινωνία με τις Δημόσιες Σχέσεις του ΓΕΑ, λοιπόν, ραντεβού για «ρεπεράζ» και γνωριμία με τους επικεφαλής της Αεροπορικής Βάσης Δεκέλειας 123 ΣΤΕ, όπως είναι το πλήρες όνομα της τοποθεσίας μας, λίγες ημέρες πριν, και όλα είναι έτοιμα.

Δε θα μπορούσαμε όμως να είμαστε σε μία τόσο ιστορική τοποθεσία για τον ελληνικό μηχανοκίνητο αθλητισμό και να μην την εμπλουτίσουμε κατάλληλα. Ιδανική παρέα, πάνω απ' όλα με καλούς φίλους, οι οποίοι δεν ήρθαν με άδεια χέρια, αλλά συνοδεύοντας τα διαμάντια τους. Κοινά χαρακτηριστικά και των τριών αυτοκινήτων; Μα, φυσικά η εποχή, το γεγονός ότι πρωταγωντιστούν στους «τόπους εγκλημάτων-σημεία αναφοράς» εκείνων των ετών, Τατόι και Πάρνηθα, αλλά και στον εθνικό μας αγώνα, το Ακρόπολις, το οποίο μάλιστα έχουν κερδίσει από μία φορά μέσα σε τρία συνεχόμενα χρόνια: το 1967 το Mini, το 1968 το Mk1 και το 1969 η «911»... Μ. Σαή.