Η Ελληνική αντιπροσωπεία της Nissan έχει βαθιές και γερές ρίζες στο ελληνικό μότορσπορ. Από την εποχή που ήταν Datsun και δεν ήταν απαραίτητο ότι απηχούσε στις προτιμήσεις των Ευρωπαιόπληκτων καταναλωτών.

Τα κόκπιτ των αυτοκινήτων της αγωνιστικής ομάδας κόσμησαν ονόματα πρώτης γραμμής του Ελληνικού μότοσπορ όπως ο «Σιρόκο», έστω και για μια σεζόν και φυσικά ο Γιώργος Μοσχούς που κατέκτησε το πενταετές επαμειβόμενο, όντας ποιητής μαγικών εικόνων. Κοντά τους ο Στράτης «Stratissino» Χατζηπαναγιώτου που εκεί ενηλικιώθηκε αγωνιστικά, αλλά και ο Παύλος Μοσχούτης, ο Β. Γκάλλο, ο Στ. Γιωργάκης που οδήγησαν κατά καιρούς. Όταν οι συνθήκες άλλαξαν τα δεδομένα και η ομάδα που διεκδικούσε τίτλους σταμάτησε να υπάρχει, η εταιρεία παρέμεινε στο χώρο των αγώνων συστήνοντας τα Micra cup, βοηθώντας πληρώματα να μετέχουν και να διακρίνονται.

Μάιος 1976, 23ο Δ.Ρ.Α. και ο Harry Kallstrom σπρώχνει το 160 SSS στα όρια του. Την επόμενη χρονιά, το οδήγησε ο «Σιρόκο».

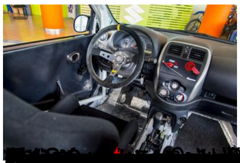
Στην εποχή μας βεβαίως, όπου σχεδόν όλες οι σχετικές δραστηριότητες γνωρίζουν βαθιά ύφεση λόγω των οικονομικών συγκυριών, η σκέψη και μόνο για σύσταση cup είναι ακραία. Μολοντούτο για μια εταιρεία με τέτοια παράδοση είναι ταυτόχρονα και αναγκαία. Υπάρχουν ευτυχώς ακόμα, στα σπλάχνα της, ανήσυχα μυαλά που δεν περιορίζουν την ανησυχία τους σε θεωρητικές δομές, αλλά προχωρούν και σε εφαρμογές. Εκτιμώ, με αυτά που καταλαβαίνω, ότι αξίζει να αναφερθούν ο Ιορδάνης Παππάς, ο Μιχάλης Χατζηγρηγορίου για τις προσπάθειές τους, ο Δημήτρης Ραζής για τον υποστηρικτικό του ρόλο, ενώ δεν μπορεί να λησμονηθεί η παρουσία του πολύπειρου και παλαιότατου στην εταιρεία, Μηνά Χατζηκυριάκου.

Το σενάριο λοιπόν ορίζει ότι με ένα μικρό προϋπολογισμό, μπορεί να δημιουργηθεί ένα αξιοπρεπές μικρό αγωνιστικό αυτοκίνητο, οικονομικής συντήρησης, που θα μπορέσουν να προμηθευτούν οκτώ με δέκα αγωνιζόμενοι και να συστήσουν ένα cup.

Ως προς τούτο στήθηκε, με πολύ κέφι και αντίστοιχο αποτέλεσμα το όχημα 0, ο οδηγός για τα υπόλοιπα αν όταν πραγματοποιηθεί η ιδέα. Για να μιλήσουμε με νούμερα, το συγκεκριμένο ξεπέρασε κατά τι, τα 6.000 €, αλλά είναι απολύτως βέβαιο ότι το κοστολόγιο μπορεί να συμπιεστεί κάτω από τα πέντε χωρίς να χάσει τις ιδιότητές του. Ως έξτρα λοιπόν, υπάρχουν οι αναρτήσεις, όλος ο αγωνιστικός εξοπλισμός, καθίσματα μπάκετ, ζώνες, κλωβός ασφαλείας, γενικός διακόπτης, πυρόσβεση.

Έχει αφαιρεθεί το σύστημα ελέγχου πρόσφυσης αλλά όχι το ABS. Έχουν τοποθετηθεί τέσσερις (και μια ρεζέρβα) φαρδύτερες ζάντες ελαφρού κράματος με αντίστοιχα racing ελαστικά Yokohama και έχει αλλαχτεί το κορωνοπήνιο δίνοντας στην πράξη μια τελική ταχύτητα της τάξης των 170 χλμ στις 6.500 σ.α.λ. και μια καλύτερη κλιμάκωση στις τρεις τελευταίες ταχύτητες.

Πέρα της ελεύθερης εξάτμισης δεν έχει γίνει άλλη δουλειά στον κινητήρα, αλλά και η αλλαγή του ήχου, συντείνει στην αλλαγή του θυμικού του οδηγού. Η ισχύς του από τους 80 ίππους πρέπει να έχει φτάσει τους 87.
Αναρτησιακά έχουν φορεθεί ohlins με την συμπαράσταση του Πάνου Κωνσταντάκου, αμορτισέρ τεχνολογίας διπλού εμβόλου, ενώ σε ότι αφορά τα φρένα, όλα, οι δίσκοι, τα τακάκια, οι δαγκάνες, τα υγρά παρέμειναν εργοστασιακά.



[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible] και ο Κώ στας Μπάσδελη είναι αρκετά τυχεροί που βρήκαν παράδοση, αλλά και