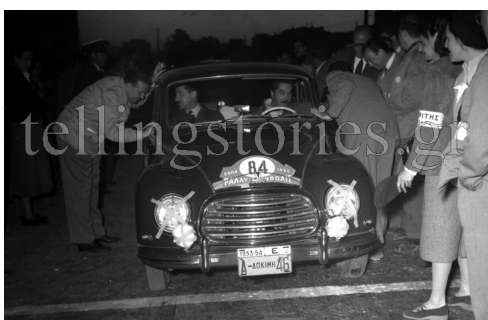


Δεν τον γνώριζα, δεν είχαμε ποτέ συναντηθεί. Όσες αναφορές είχα, ήταν από τις συζητήσεις που κάναμε με τον [Νίκι Φιλίνη](#), ο οποίος τρυφερά και χαϊδευτικά τον αποκαλούσε Νικολάκι, και από τις έρευνες για το παρελθόν στα αρχεία. Θυμάμαι όμως ότι τον Γενάρη του '06, είχαμε βρεθεί με τον Νίκο Μπενβενίστε, ο οποίος με παρακάλεσε, να δώσω στον Νίκο Χρυσικόπουλο ένα αντίγραφο του ["Όθεν ούζα καλά & άλλες ιστορίες"](#)

Ασμένως λοιπόν, κατέβηκα, στον παλαιό Φάληρο, την μέρα και την ώρα που είχαμε συμφωνήσει, ανέβηκα στο διαμέρισμα που έπρεπε, χτύπησα το κουδούνι και άνοιξε η Ρίκα Διαλυνά. Την θυμόμουν καμιά 35αριά χρόνια νωρίτερα, ως Δόμνα Τζέφερσον στον Τρελοπεννηντάρη. Παρέδωσα, ευχαρίστησε, χαιρέτησα. Τον Ν.Χ. δεν τον είδα.

Πριν λίγες μέρες διαβάσαμε πως εγκατέλειψε τα εγκόσμια. Πλήρης ημερών. Είχε κατοσταρίσει. Προνόμιο σπανιότατο, συχνά και οδυνηρό καθώς οι συνομήλικοί σου είναι ελάχιστοι, αν όχι κανείς. Ζεί όμως ο Ζάχος και ο, πολύ κοντά στα εκατό, Νίκι. Ο αποθανών, στα τόσα χρόνια που πέρασε πάνω στον πλανήτη, βίωσε βαριές απώλειες, όπως την εκτέλεση του αδελφού του και την αυτοκτονία του γιού του Γιάννη, ανθρώπου ευγενούς και ωραίου.



Ξημέρωμα Πέμπτης 26 Απριλίου 1956. Με το #84 στο ταπεινό δίχρονο χιλιάρι Auto Union, ο Νίκι Φιλίνης στα πηδάλια και ο Νίκος Χρυσικόπουλος συνοδηγός, εκκινούν μπροστά από το Παναθηναϊκό στάδιο. Μετά από 2.409 χιλιόμετρα συνεχούς οδήγησης, θα ολοκληρώσουν στην δεύτερη θέση χάνοντας μόνον από την διαστημική Merc 300 SL των Γερμανών v W. Schokk –

R. Moll.

Τα της εφοπλιστικής και επιχειρηματικής του δράσης δεν τα γνωρίζω, το αποτύπωμά του όμως στο Ελληνικό μόντοσπορ, στην πολύ μακρινή και εξωτική, για το Ελληνικό μόντοσπορ, περίοδο της δεκαετίας του '50, δεν είναι αδιάφορο.

Ήταν από τους ελάχιστους πρωτοπόρους που έλαβαν μέρος στον πρώτο Ελληνικό, μεταπολεμικό αγώνα τον Σεπτέμβριο του '51, το ράλυ Shell, πλήρωμα με τον Ζάχο Χατζηφωτίου σε Fiat. Το αχνό ρεπορτάζ από τότε, περιορίζει τους τερματίσαντες σε 28, κατανεμμένους σε δέκα αυτοκίνητα.

Η πιο ξεχωριστή του διάκριση, ήταν η δεύτερη θέση γενικής, πρώτη της κλάσεως A/5 και πρώτη μεταξύ των Ελληνικών πληρωμάτων, στο Δ' Δ.Ρ.Α. (1956) πλήρωμα με τον Νίκι Φιλίνη σε ένα Auto Union 1000.