



Ο Ove “the pope” Andresson μια από τις πιο αναγνωρίσιμες φιγούρες στο παγκόσμιο μότορσπορ, αφού παρέμεινε για μισό σχεδόν αιώνα στο προσκήνιο, αποχώρησε από το μάταιο τούτο κόσμο.

Τα διεθνή ειδησεογραφικά πρακτορεία έγραψαν ότι, κατά τη διάρκεια του Milligan Vintage Trial rally για ιστορικά οχήματα στην νότια Αφρική, έχασε τη ζωή του σε ένα τροχαίο δυστύχημα. Μια μετωπική σύγκρουση της Volvo P544 που οδηγούσε με ένα μίνιμπας ταξί, που λέγεται ότι βρέθηκε στο αντίθετο ρεύμα σε μια τυφλή στροφή, ήταν η μοιραία στιγμή για το Σουηδό. Ο συνοδηγός και ιδιοκτήτης του αυτοκινήτου με το οποίο συμμετείχαν, Tubby Bennett, τραυματίστηκε.

Για τη συνέχεια, ας συγχωρεθεί το πρώτο πρόσωπο, αλλά ένιωσα ότι στο έργο της ζωής του Ove Andersson είχα, τυχαία, βρεθεί κοντά του σε κάποιες ξεχωριστές στιγμές.

Όπως εκείνη την τελευταία Κυριακή του Μαΐου του 1971, στο στρατιωτικό αεροδρόμιο του Τατοΐου. Μια μέρα πριν, ο Ove είχε γυρίσει νικητής μαζί με τον A. Herz μέσα σε μια A 110 μετά τα συνεχή 3502 χλμ. του 19ου

«Ακρόπολις» και δεν λησμόνησε να γράψει και τον ταχύτερο γύρο στην τελευταία δοκιμασία του αγώνα, στο σιρκουί του Τατοΐου (2':29'' :0)



από το "Ακρόπολις" του '71 που επέστρεψε κάτω από τον ιερό βράχο νικητής

Όπως δυο χρόνια αργότερα, το '73, στην πρώτη ετάπ του 21^{ου} «Ακρόπολις» το ασφάλτινο (πιά) Αλεποχώρι όπου έγραψε το 12ο

χρόνο (4':23) με την κόκκινη (#4) Celica

. Ήταν η πρώτη του συμμετοχή με την
Toyota
στην Ελλάδα. Είχε μόλις ξεκινήσει τη σχέση του με τον Ιάπωνα κατασκευαστή και θα
μένανε μαζί τα επόμενα 35 χρόνια.

Όπως σε κάθε «Ακρόπολις», από το '75 έως το '80, όταν σε πολλαπλό ρόλο, οδηγού
εξελικτή, team manager, έχτιζε τα θεμέλια της team Europe έχοντας δίπλα του στη ομάδα,
οδηγούς με μεγάλα ονόματα όπως ο

Jean
Luc
Therier
ή ο
Hannu
Mikkola

Όπως το '90 όταν ως επικεφαλής της ομάδας, είδε τον Carlos Sainz να κερδίζει την
παρθενική του νίκη στο παγκόσμιο πρωτάθλημα και την
Toyota
να σημειώνει την πρώτη (και έως σήμερα τη μοναδική) νίκη της στην Ελλάδα.

Όπως τον Ιούνιο του '98 στον πιο παλιό και φημισμένο Ευρωπαϊκό αγώνα, το 24ωρο Le Man
s

όταν η προηγούμενη
GT

1 με το νο 29 εγκατέλειψε τα τελευταία 40 λεπτά από κιβώτιο την ώρα που οδηγούσε ο
ταχύς, έμπειρος

Thierry
Boutsen

Όπως τον Μάρτιο του '99 στην παρουσίαση της GT1 στο Paul Ricard, στη συνέχεια του
φιλόδοξου σχεδίου που ήθελε την Ιαπωνική ομάδα κυρίαρχη τόσο στα ράλυ όσο και στο

Le
Mans

Όπως τρεις μήνες αργότερα, τον Ιούνιο του '99, στη δεύτερη απόπειρα του εργοστασίου στο Le Mans που ευτύχησε να ανέβει στη δεύτερη θέση με ένα αμιγώς Ιαπωνικό πλήρωμα (Katayama

,
Suzuki

,
Tsuchiya
)

Όπως τον Απρίλη του 2003 στην Imola, λίγες ώρες πριν ξεκινήσει το GP σε μια συζήτηση για το δικό του παρελθόν αλλά και για το παρόν και το μέλλον της

Toyota

στην

F

1.

Όπως, τέλος, τον Φεβρουάριο του 2004 στη μητρική του γη, σε μια τρόπον τινά τελετή τιμητικής αποστρατεύσεως. Ήταν η τελευταία φορά, που βρεθήκαμε, που μιλήσαμε και η μοναδική που είχα την τύχη να συνοδηγήσω δίπλα του, πάνω στην παγωμένη γη της πατρίδας του, μέσα σε μια Corolla WRC.

Στις δυο μέρες που μείναμε τότε, στο Σουηδικό βορρά ο Ονε ξεδίπλωσε την ιστορία της ζωής του με αφηγήσεις για γνωστά και άγνωστα περιστατικά της καριέρας του. Ήταν 66 ετών, ίσως να φαινόταν λίγο μεγαλύτερος, αλλά ακόμα τον διέκρινε η χαρακτηριστική, ιδιότυπη συμπεριφορά του. Ένας σπάνιος συνδυασμός με αρκετή αυστηρότητα αλλά και έκδηλη πραότητα.

Άκουσα πάλι για την πρώτη του συμμετοχή εκτός Σουηδίας που έτυχε να είναι το «Ακρόπολις» στο μακρινό '64. Για αυτόν τον αγώνα μιλούσε πάντα με μια ιδιαίτερη νοσταλγία. Ξεκίνησε από την πατρίδα του μαζί με τον συνοδηγό του Ahmae Torsten και καθώς κατέβαιναν νότια προς την Βαλκανική συναντούσαν την άνοιξη. Έφτασαν στην Ελλάδα, γνώρισαν τη δική μας πατρίδα στις καλύτερες ίσως στιγμές της, πριν σαρωθεί από τη λαίλαπα του βιομηχανοποιημένου τουρισμού και μαγεμένοι από το χώρο και το φως έκαναν την αναγνώριση της διαδρομής. Ανακάλυψαν ακόμα περισσότερη Ελλάδα καθώς πέρασαν από την Μαγνησία, το Χάνι Μουργκάνι, το Μέτσοβο, τους Δελφούς.



Το αυτοκίνητο είναι του "Ακρόβατο" του 1785 με τον Jean-Luc Theriot. Το αυτοκίνητο είναι από το 1983, έχει 4 κύλινδρους, 2000cc, 114 ίππους, 440 Nm, 2000cc, 114 ίππους, 440 Nm, 2000cc, 114 ίππους, 440 Nm.