Η φετινή σύναξη απέδειξε ότι όσο και αν προσπαθήσεις, τίποτα δεν μπορεί να επαναληφθεί επακριβώ ς. Ο τόπος ήταν ίδιος, τα πρόσωπα που εργάστηκαν προκειμένου να συμβεί ίδια, η εποχή επίσης, αλλά το αποτέλεσμα διαφορετικό. Προσωπικά με κατέτρεχε ένα είδος ανησυχίας, ενδόμυχης προσωπικής, όχι επαγγελματικής, καθότι αυτή την έχουμε ξεπεράσει τα τελευταία δυόμιση χρόνια, με αυτογνωσία και τυφλή εμπιστοσύνη προς τους εν πληκτρολογίοις συντρόφους. Η ανησυχία λοιπόν, εστιαζόταν στο αν θα καταφέρναμε να περνούσαμε τόσο όμορφα, όσο και πριν 12 μήνες.

Έτσι όταν το απόγευμα της δεύτερης μέρας φορτώναμε τα αυτοκίνητα στην νταλίκα για την επιστροφή και τις αναμνήσεις στις ψυχές μας για πάντα, είχα μια ακόμα μεγαλύτερη ανησυχία. Του χρόνου άραγε, θα μπορέσουμε να ξεπεράσουμε το ακόμα πληρέστερο φέτος;



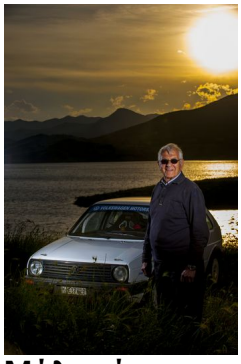
«Να το θεσμοθετήσουμε!» έριξε την ιδέα ενθουσιώδης καλεσμένος. Έχω μια, συχνά, τραυματική εμπειρία και ως εκ τούτου μεγάλη επιφύλαξη απέναντι στους θεσμούς. Διότι υπάρχουν χωρίς να λειτουργούν, διότι δεσμεύουν χωρίς να προστατεύουν.

Διότι γίνονται βραχνάς και όχι πλατφόρμα ευλειτουργίας του πολιτεύματος, της κοινωνίας. Ας μην επεκταθώ, ας κοιτάξουμε γύρω μας, δύσκολα θα διαφωνήσουμε επ' αυτού και ας μην τεθεί η ερώτηση: *«Τι θα κάνωμε χωρίς αυτούς;»* διότι είναι πολύ φτηνή. Εδώ είναι ίσως το μεγαλύτερο, το πιο ακάθαρτο πρόβλημα τη πατρίδας μας.

Αγκυροβολημένοι,
αγωνιστικά και συναισθηματικά, σε μια χρονική περίοδο που είχε σχεδόν τα πάντα, αντιμετωπίζουμε το, αγωνιστικό, παρόν, σαν μια πελώρια ανορθογραφία που ούτε μπορούμε να διορθώσουμε, ούτε πολύ περισσότερο μπορούμε να ακολουθήσουμε. Ναι! Είναι αδιέξοδο, έτσι κάνουμε την απόπειρα να νοσταλγήσουμε να ξαναζήσουμε το παρελθόν. Ακούγεται μάταιο και ως προς το μέλλον δεν είναι δημιουργικό, αλλά προσφέρει μια σειρά

από ωραίες εικόνες.

Γυρίζουμε το χρόνο πίσω πηγαίνουμε σε μια σπουδαία «Ακροπολική» ειδική, σε ότι τέλος πάντων έχει περισσέψει από αυτήν και με μια εξάδα επίσης αγωνιστικών εποχής οδηγούμε, συζητούμε, μνημονεύουμε και καμιά φορά, χωρίς να το ομολογούμε, ελπίζουμε. Για μια χρονιά ακόμα: Μακρυράχη κύριοι!



Μόλις έχω

κατέβει από το Kadett, του **Τζώ νυ** . Ο Γιώργος έχει φορέσει το κολάρο του, σύσταση ιατρού αυτό, μετά από σωρεία δίτροχων και τετράτροχων τραυματισμών τα τελευταία 70 χρόνια και με περιμένει το Golf. Δένομαι και πάμε. Τι πρωτόγνωρο! Τόσα χρόνια στους αγώνες απέναντι από τον πατέρα μου, τόσες ιστορίες, τόσες κοινές σελίδες, τόσες συγκινήσεις οι δυο τους από την πρώτη άνοιξη των Ελληνικών αγώνων, εκείνη της δεκαετίας του ’60 και να τώρα, στα 84 του, δεκάπεντε χρόνια μετά την τόσο άδικη απώλεια του Σταύρου να με πηγαίνει στην Μακρυράχη. Ηρεμος, γλυκός, χάιδευε απαλά με το αριστερό του, το φρένο φέρνοντας ευγενικά την ουρά της Γκόλφως εκεί που ήθελε και επιτάχυνε για την επόμενη.

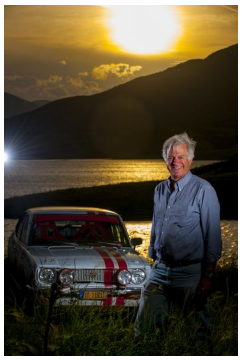
Το διαπίστωσα ιδίοις μέσοις μετά από λίγα λεπτά, όχι ότι φρέναρα με το αριστερό δηλαδή, άφησα τα πειράματα για άλλη μέρα, αλλά σημαδεύοντας, στρίβοντας, γλιστρώντας, οδηγώντας με απλότητα.

Ήταν η παλιά μπλέ Γκόλφω του, βαμμένη νυφούλα στα λευκά, με μια δυνατή δεκαεξάβάλβιδη καρδιά, που οδηγημένη ψυχωμένα και μελετημένα κάνει πράματα και θάματα, με το στήσιμό της και την ευκολία που κάποιος μπορεί να την οδηγήσει σβέλτα.

Θησαυρός γνώσεων, ο **Γιώ ργος Ραπτόπουλος** , εντυπώσεων, εμπειριών δεν σταμάτησε να λέει πόσο ευχαριστήθηκε την εξόρμηση, την παρέα, την βόλτα. Για μας την επόμενη γενιά, τους ηλικιακά υιούς του, έμεινε η απορία πως ένας άνθρωπος στην ηλικία του, ξύπνιος από τις επτά το πρωί, είτε όρθιος, είτε οδηγώντας, είτε αφηγούμενος άντεξε μέχρι την μια το πρωί, άκαμπτος, χωρίς μια κουβέντα γκρίνιας. Άλλη ράτσα. Κι αν δεν τον ρωτούσε ο Ζωγλοπίτης μετά τα μεσάνυχτα που τα κουτσόπινε η παρέα:

«Κύριε Γιώργο, μήπως θέλετε να φύγουμε;»
, για να ανεβούμε στα Λουτρά Σμοκόβου όπου κοιμηθήκαμε, θα σηκωνόταν τελευταίος από το τραπέζι.





Η Corolla,
συχνά αποκαλούμενη και «Κορολίτσα» ήταν το πιο αδύναμο από τα έξι. Οι **Corolla** δίχως υπερβολή δημιούργησαν και ανέδειξαν μια ολόκληρη γενιά αγωνιζομένων. Το υποκοριστικό δεν ήταν υποτιμητικό, αλλά ενδεικτικό του χαμηλού προφίλ της. Οι λόγοι είναι προφανείς, Ήταν οικονομικές, ήταν άθραυστες, ταίριαζαν δηλαδή με τα σκληρά Ελληνικά δεδομένα των αγώνων ράλυ. Αν μάλιστα μπορούσες να βάλεις λίγα καλούδια πάνω της, γινόταν και πολύ ευχάριστη. Τέλος δε, υπήρχε και μια βοήθεια όχι τόσο σε επίσημη θεσμοθετημένη βάση, αλλά σε άτυπη, φιλική συμπεριφορά από την τότε Ελληνική αντιπροσωπεία (Κασιδόπουλος), εκπορευόμενη από έναν αγωνιζόμενο που είχε σχέσεις με την επιχείρηση και την εκ Δομοκού οικογένεια. Τον Ανδρέα Παπατριανταφύλου γνωστό και ως **«Παπάτο»**
, ξεχωριστή προσωπικότητα, για την οποία, χωρίς να έχω έρθει πολύ κοντά τότε, έχω μόνον καλό λόγο.

Οι Κορόλες απηχούν σε μεγάλο βαθμό, τη διαφορετικότητα των παλαιότερων αγώνων του τόπου μας. Σκληροί αγώνες όπου το πρώτο απαιτούμενο είναι η αξιοπιστία, αλλά καθώς ακόμα και τα 1600 κυβ. εκ. ήταν πολυτέλεια, η βάση των αγώνων έψαχνε προσιτές

προτάσεις. Έτσι λοιπόν οι 1200άρες ΚΕ 25,30, 35 έκαναν ζημιές όχι μόνον στην κλάση τους, αλλά τερμάτιζαν ψηλά και στην γενική κατάταξη. Μας ήρθε και ο Mikkola με εκείνη την Λέβιν τον του'76 στο 23ο Δ.Ρ.Α. και άναψε φωτιές στις καρδιές των «Κορολλάκηδων».

Με το Σούλη Εγγλέζο, έναν άνθρωπο χαμηλών τόνων και ήπιου χαρακτήρα είχαμε να τα πούμε 35 χρόνια. Τον θυμόμουν και με θυμόταν 20άρη και να τώρα που στα 50φεύγα και πάλι τα ξαναλέγαμε ατενίζοντας την αρυτίδωτη επιφάνεια της λίμνης με πολύ λευκό στην κορφή της κεφαλής μας και, ίσως, λιγότερη αφέλεια μέσα της. Μου ανέπτυσσε τη θεωρία του ότι η Corolla είναι ένα μικρό Escort, χαζεύαμε την υπογραφή του θείου Ove στην οροφή της Corolla του και τον μνημονεύαμε, αντάμα με τον «Παπάτο»





Για κάποιους λόγους,
εύκολα ερμηνεύσιμους, τρέφω μια ιδιαίτερη αγάπη για τα **αυτοκίνητα** που έχουν κερδίσει Σαφάρι της δεκαετίας του '70. Στη συνείδησή μου ήταν το καλύτερο, το πληρέστερο ράλυ του κόσμου μετά το Ακρόπολις. Χιλιόμετρα πολλά, ταλαιπωρία μεγάλη, αγωνία, απρόβλεπτες καιρικές συνθήκες, το Κιλιμάντζαρο, οι Μασάι, τα τοπία, η έλλειψη ετάπ, οι ατελείωτες, αγχωμένες, δύσκολες καπελωμένες απλές, η κεραμιδί λάσπη. Όλα αυτά. Πιο χρώμα συναντούσες μόνον στην Ελλάδα.

Όταν κατάφερα να πάω έστω και στα **τελευταία του ('99)** , αντίκρισα μια από τις καλύτερες ανατολές της ζωή μου, ακούγοντας την επίπεδη μοτεράκλα του συγχωρεμένου Richard Burns, να με περνά σαν σταματημένο στη ροή του αγώνα και το μπλε του Impreza, να χάνεται σαν μηχανικό βέλος στον μενεξεδί ορίζοντα.

Στο μακρινό 1970, το 510 έχει κάνει εκεί το 1 -2 (με Edgar Herrmann και Joginder Singh), την ίδια εποχή, που μερικοί απαίδευτοι εκπαιδευτικοί παίδευαν το γυμνασιακό βιός μου. Στην ημεδαπή, τα 510 ήταν L (τουτέστιν δασκάλες) και ΤΑΧΙ, καθότι Ντάτσουν, δηλαδή δεν σπάει δεν χαλάει. Όχι και τόσο συμβατό με τον τότε ανεγειρόμενο, δίκην αυθαιρέτου κατοικίας, νεοελληνικό αστικό μύθο που επέμενε ο άμοιρος να περιθωριοποιεί, τα Ζαπονέ και να αποθεώνει κάποια άλλα ευρωπαϊκά «κυριλέ» τετράτροχα.

Αλλά έτσι είναι. Η εκδίκηση του λαϊκού έρχεται, ως συνήθως, δηλαδή σαν κρύο πιάτο. Τα Ντάτσουν χορεύουν ακόμα ενώ τα κοσμικά χάθηκαν.
Χαμηλό μπάκετ, τιμόνι βούτυρο, δύναμη κάπως ψηλά, κιβώτιο dog leg, ένα μικρό χάος ανάμεσα σε 2η – 3η, ήχος μουσική από τα δυο διπλά 44άρια Mikunin και καθώς έρχονται οι πρώτες στροφές αποδεικνύεται τρισχαριτωμένο. Πειθήνιο, εύκολο, ζωντανούλι, με τα 1,8 λίτρα του, με τους 140 ίππους του, με την ουρά του να είναι τόσο αυτόνομη. Όσο του δίνεις θάρητα τόσο το εκμεταλλεύεται. Δασκάλα και παιχνιδιάρα μαζί και αν συνυπολογίσεις πόσο αξιόπιστο είναι αναρωτιέμαι: Πιο άλλο μπορεί να προσφέρει καλύτερο λόγο - σχέση εξόδων προς απροβλημάτιστο χωμάτινο χιλιόμετρο ευχαρίστησης; Να αναφερθεί, ότι ήταν το μόνο από τα έξι που δεν έβγαλε κάποιο πρόβλημα που δεν ζήτησε κάτι.

Με τον Δημήτρη Ραζή είχαμε γνωρίσει μέσω διαδικτύου. Μόλις πριν λίγους μήνες συναντηθήκαμε και δια ζώσης. Αρρωστάκι με τα παλιά αυτοκίνητα, φανατικός «Ντατσουνάκιας», ζωηρώτατος οδηγικά (και δεν του φαίνεται), χαμογελαστός, ευγενικά διακριτικός και καλή παρέα. Αρκετά χαρακτηριστικά ώστε να καταχωρηθεί στην, μικρά σήμερον, χωρία των συμπαθών.















