

Δεν μου δίνεται πολύ συχνά η ευκαιρία να χειριστώ τόσο ειδικά, αγωνιστικά αυτοκίνητα όπως το Honda Civic Type R R3.

Συνεπώς οφείλω να ευχαριστήσω τον Δημήτρη Δριβάκο για τη μεγαθυμία του να μας το παραχωρήσει, να συγχαρούμε όλη την ομάδα του για την φιλοξενία και βεβαίως το Γιώργο Παππά υπεύθυνο επικοινωνίας του Ομίλου Σαρακάκη, στον οποίο ανήκει αυτό το λευκό Type R.

Τόπος συνάντησης η ημιορεινή Κορινθία και η ειδική διαδρομή Ψάρι. Γνωστή από τη δεκαετία του '70, σε χωμάτινο τερέν τότε, που εκκινούσε από τον κάμπο της Νεμέας, ανέβαινε με μεγάλα ευθύγραμμα κομμάτια και απανωτές φουρκέτες ως το διάσελο και κατέβαινε με δύσκολες, πονηρές κατηφόρες στην πεδιάδα της Στυμφαλίας. Είχα μια εικόνα αμυδρή καθώς είχαμε ξαναπεράσει πρόσφατα από εκεί στις [24 ώρες Carrera Ελλάδα](#)



Στο τελευταίο, κατηφορικό κομμάτι, που εδώ και χρόνια είναι άσφαλτος μας περίμενε η ομάδα, επιμελώς προετοιμασμένη. Ο καιρός, αν και νεφοσκεπής, μας έκανε τη χάρη να μην είναι βροχερός, διότι στην ευρύτερη περιοχή το τελευταίο 48ωρο οι βροχοπτώσεις ήταν συνεχείς.

Ο Δημήτρης, άνθρωπος με μακρά και σοβαρή παρουσία στους αγώνες, σε μια αναλυτική παρουσίαση μας προϋδέασε, μας ενημέρωσε για διάφορα θέματα. Όπως:

Πόσος χρόνος και γνώση επισταμένης εργασίας απαιτείται ώστε να φθάσει το αυτοκίνητο σε ένα ζηλευτό επίπεδο εξέλιξης αλλά και αξιοπιστίας.

Πόσο πολύπλοκο είναι να φέρεις σε λογαριασμό ένα τέτοιο αυτοκίνητο που έχει τόσους παραμετροποιήσιμους παράγοντες, ώστε να το ρυθμίσεις σωστά όχι για κάθε αγώνα, αλλά για κάθε ειδική.

Ακούγοντας προσεκτικά, όλα όσα εξηγούσε διαμόρφωσα την άποψη ότι το συγκεκριμένο αυτοκίνητο, δεν είναι όχημα χαράς. Είναι ένα αυστηρό, αγωνιστικό αυτοκίνητο, που απαιτεί αντίστοιχη συμπεριφορά.



Τούτη η άποψη, ενισχύθηκε όταν το οδήγησα. Με την κολόνα του τιμονιού πολύ πίσω, το μπάκετ πολύ μπροστά, δεν ήμουν καθόλου βολικά, και δυσκολευόμουν πολύ να φρενάρω, αφού το γόνατο του δεξιού ποδιού έβρισκε στο επιλογέα των ταχυτήτων που ερχόταν, από το κέντρο.

«Φρενάρω με το αριστερό!» Ήταν η απάντηση του Δημήτρη όταν έθεσα το θέμα και τη δυσκολία - αργοπορία να κινήσω το δεξί πόδι σε πολύ περιορισμένο χώρο.



Με μοτέρ δίλιτρο, απόδοσης 270 περίπου ίππων, διπλοσύμπλεκτο με κεραμικό υλικό, σειριακό κιβώτιο 6 σχέσεων, μπλοκέ διαφορικό, απουσία σάιλεντς μπλοκ, είναι ένα άκαμπτο σύνολο. Όλη η ευχαρίστηση που μπορείς να πάρεις είναι πως να το οδηγήσεις στη λεπτή γραμμή των ορίων του, πως να το γλιστρήσεις το λιγότερο, πως να κλέψεις ελάχιστες μονάδες χρόνου από εδώ και από εκεί. Πράγμα πολυσύνθετο και δύσκολο. Απαιτείται αφοσίωση και γνώση. Είναι το σημείο όπου ο ερασιτέχνης ακουμπά στις παρυφές του επαγγελματία, καθώς αναλύει, μελετά τα πάντα. Για αυτό και ο τίτλος. Αν δηλαδή έχεις τη δυνατότητα, ως χειριστής, να ρυθμίσεις άριστα και οδηγήσεις οριακά ένα τέτοιο αυτοκίνητο, τότε δεν σε χωρίζουν παρά λίγα, από έναν επαγγελματία!



Καταλαμβάνει την πρώτη θέση στο πρωτάθλημα ερασιτεχνών, ο Γεώργιος Καραγιάννης, οδηγώντας το ανώτατο σκαλοπάτι του ερασιτέχνη, το Honda Civic Type R R3.