

Έχοντας απέναντι έναν Έλληνα ηλικίας 95 ετών, οφείλουμε να ακούμε προσεκτικά τι έχει βιώσει, τι έχει να μας πει. Καθώς ήδη είχα συζητήσει μερικές φορές με τον Νίκι Φιλίνη φανταζόμουν τι, περίπου, θα ακούσω. Έτσι χρησιμοποιώντας προσχηματικά τον αυτοκίνητο κόσμο, συζητήσαμε επί μακρόν για μια ακόμα φορά και μετά από τρεις ώρες εννόησα ότι η φαντασία μου ήταν λειψή.

Κυρίες και κύριοι, δεν έχω το χώρο, για να σμιλέψω τη βιογραφία του συνομιλητή μου σε μεγαλύτερη έκταση, ούτε την επιθυμία να κολακέψω τον Φιλίνη ή να χαϊδέψω τα όσα του Νίκι. Καλό θα είναι όμως να συνειδητοποιήσουμε, εμείς οι μεσήλικες των αρχών του 21ου αιώνα μια σειρά από γεγονότα που μας διαφεύγουν, που τα αγνοούμε ή ακόμα χειρότερα δεν τα νιώθουμε. Μέσα, από αυτήν την, έστω μικρής έκτασης, διαδικασία θα ερμηνεύσουμε πολλά «ανεμμήνευτα».



Οι αρκετά παλαιότεροι από τον μικρό χώρο των Ελληνικών αγώνων θυμούνται τον Νίκι, με την λαμπρή του παρουσία εκείνα τα πρώτα χρόνια της δεκαετίας του '50. Δεν ήταν παρά ένα μικρό κομμάτι μιας πλούσιας ζωής. Πλούσιας όχι μόνον γιατί έτυχε να είναι παιδί καπεταναίων, ο όρος εφοπλιστής δεν ήταν απόλυτα δόκιμος τον μεσοπόλεμο, όχι διότι σπούδασε, έζησε, εργάστηκε και στο εξωτερικό, αλλά διότι φρόντισε να γεμίσει το βίος του με μια σωρεία εμπειριών που τον έκαναν πράγματι πλούσιο.

Στην ερώτηση πότε γεννήθηκε, που με μεγάλη διακριτικότητα είχα θέσει πριν μια δεκαετία μου είχε απαντήσει: «*Το 1919*» ακολούθησε μια παύση και συμπλήρωσε: «*Το δεύτερο εξάμηνο*». Το είχα βρει χαριτωμένα χιουμοριστικό.

Το Γενεολογικό δέντρο των Φιλίνης πάει πίσω, πολύ πίσω. Βεβαιωμένα ο Μίκης Φιλίνης, προπροπάππος του Νίκι υπήρξε σημαντική αγωνιστική φυσιογνωμία της επανάστασης του '21. Η Ψαριανή οικογένεια του, στην πορεία των χρόνων κατέβαλε βαρύ τίμημα σε κάθε εθνικοαπελευθερωτικό αγώνα. Μετά τη σφαγή και καταστροφή των Ψαρών κάποιες

οικογένειες κατάφεραν να διαφύγουν με ένα πλοίο της οικογένειας Φιλίνη. Βρήκαν καταφύγιο προσωρινά στις Σπέτσες, αλλά εκδιώχθηκαν. Το αυτό συνέβη και στην Ύδρα, έτσι βρέθηκαν στη Σύρα. Εγκαταστάθηκαν σε ένα χώρο στο λιμάνι, εκεί που σήμερα ονομάζονται Ψαριανά και υπάρχει η οδός Φιλίνη.

Όπως επίσης υπάρχει ακόμα η οικία Φιλίνη, εκεί που κατοίκησαν οι ξεριζωμένοι πρόγονοί του. Εκμαιεύω αυτές τις πληροφορίες από τη σχετική βιβλιογραφία (Ψαριανοί Αγωνιστάι), όπου αναφέρεται η εύφημος μνεία για τα κατορθώματα του Μικέ Φιλίνη δίπλα στον Κανάρη αλλά και οι απώλειες της οικογένειας σε πλοία που διατέθηκαν για τον αγώνα. Με τα ομόλογα που διατέθηκαν από το νεοϊδρυθέν Ελληνικό κράτος, ως αποζημίωση, οι απόγονοι στόλισαν τα κελάρια τους.

Μολοντούτο ο Νίκι Φιλίνης γεννήθηκε σε μια ανθούσα οικονομικά οικογένεια, ένα αποτέλεσμα, απότοκο της εργατικότητας, ναυτικότητας και επιχειρηματικότητας των γενεών που προηγήθηκαν. Κάπου εδώ θυμάται, ότι τον πατέρα του συχνά αποκαλούσαν και «πουλί» λόγω της ικανότητας του να αναρριχάται και να κάθεται με άνεση στον παπαφίγκο. Λίγο αργότερα ο Νίκι ξεδιπλώνει μόνος του το λατίνι, μάθαινε τα μυστικά της ναυτοσύνης, ανακάλυπτε τις πτυχές της ζωής, από την καλή και την ανάποδη. Ήταν Μεσοπόλεμος.

«Την εποχή που ήμουν έφηβος, στην Ελλάδα του Μεσοπολέμου, τα αυτοκίνητα ήταν λίγα και δεν είχαν κλειδιά όπως σήμερα. Έτσι, συχνά οι πιο ζωηροί από εμάς, τα οδηγούσαμε κρυφά. Θυμάμαι μια φορά είχαμε πάρει την Packard του Εμπειρικού, οδηγούσα εγώ, φθάσαμε στο τέλος της λεωφόρου Συγγρού, όπου υπήρχε ένας φάρος. Από κακό υπολογισμό, το ακουμπήσαμε αλλά ευτυχώς ήταν αμελητέα η ζημιά. Γυρίσαμε έντρομοι πίσω και ευτυχώς καταφέραμε να μην αποκαλυφτούμε.»

Η οικογένεια κατοικούσε στην σχεδόν εξοχική τότε Πατησίων και ασφαλώς το ταξίδι με μια Packard έως την παραλία ήταν εξωτικό. Ο ίδιος ήθελε να γίνει καπετάνιος. Ήθελε να ακολουθήσει την οικογενειακή παράδοση. Είναι εκείνο το χρονικό πλαίσιο όπου πολλοί νέοι αισθάνονται ότι ο κόσμος είναι μικρός. Ήθελε να ταξιδέψει, να παιδευτεί. Η μάνα όμως έχει τις αντιρρήσεις της αλλά και τον τρόπο να τις επιβάλλει.

Έτσι στα 17 του, το φθινόπωρο του '36, βρίσκεται για σπουδές στην Αγγλία. *«Σε ένα καλό σχολείο, για κακά παιδιά»*

όπως ανακαλεί. Το αντικείμενο ήταν Οικονομικά.

«Όλοι οι τεμπέληδες σπούδαζαν τότε οικονομικά»

αυτοσαρκάζεται με άνεση.

Κάποιος μεγαλύτερος φοιτητής του πετάει το τσιγάρο από το στόμα με την επισήμανση ότι το κάπνισμα απαγορεύεται. Ο Νίκι τον χαστουκίζει. Την επόμενη μέρα τον καλούν στο συμβούλιο των μαθητών. Του εξηγούν ότι ήταν λάθος η αντίδραση του, αλλά επειδή καταλαβαίνουν τον απύ και ατίθασο χαρακτήρα του, τον γράφουν στην ομάδα της πυγμαχίας και τον αναγκάζουν να κάνει την πρώτη προπόνηση επί τόπου με κάποιο

συμφοιτητή του, ο οποίος αποδείχθηκε μέγας πυγμάχος και τον έκανε βέβαια κομμάτια. Το πρώτο μάθημα είχε γίνει in a Very British way.

Εκεί, στην Μ. Βρετανία έγινε και η στενότερη γνωριμία με τον τετράτροχο κόσμο. Με 12 λίρες μπορούσες να βρεις αυτοκίνητο, να ξεκινήσεις με την παρέα να πας βόλτα στο Παρίσι, αλλά να γυρίσεις με τρέινο διότι το όχημα είχε παραδώσει το μηχανικό του πνεύμα. Με την επάνοδο, νέος έρανος ανάμεσα στους φίλους για να αγοραστεί το επόμενο καταταλαιπωρημένο Austin.

Στην Μ. Βρετανία γνωρίστηκε και με τον Νίκο Παπαμιχαήλ. Ήταν συμπαίκτης στην ομάδα ράγκμπυ. Θυμόμαστε τη βρετανική ρήση: «Football is a gentleman's game played by ruffians, and rugby is a ruffian's game played by gentlemen». Κανείς τους δεν μπορούσε τότε να φαντασθεί τότε, ότι 20 χρόνια αργότερα θα πρωταγωνιστούσαν στο νεότευκτο Ελληνικό μότορσπορ.



Όπως επίσης κανείς δεν φανταζόταν ότι θα ξεσπούσε πόλεμος και μάλιστα εκείνος ο Πόλεμος. Τα καλοκαίρια, παρά τις μητρικές αντιρρήσεις ο Νίκι ταξίδευε με τα πλοία της οικογένειας. Η επιθυμία του νεαρού Νίκι, για καπετανιλίκι δεν είχε υποχωρήσει και η δίψα για περιπέτεια υπήρχε. Μόνο που την πρώτη μέρα του Σεπτεμβρίου του '39, τότε που οι σιδερόφρακτες Γερμανικές στρατιές εισέβαλαν στην πολύπαθη Πολωνία, όλα αλλάξαν. Πέτυχαν τον Νίκι σε μάρκο από την Αμβέρσα στα Κανάρια νησιά. Κοπιώδης η επιστροφή μέσω Καζαμπλάνκα, Μασαλίας, με πλοία και με τρέινα. Σε λίγους μήνες, θα καλούσαν την κλάση 40 Β, στην οποία ανήκε.

Φτάσαμε έτσι στην μοιραία νύκτα, τότε που ο Μεταξάς είπε στον Emanuele Grazzi : «Alors, c' est la guerre», το οποίον συνθηματολογικά και ενωτικά μεταφράστηκε σε μια λέξη, στο περίφημο ΟΧΙ. Την εποχή εκείνη ο Νίκι ήταν προεκπαιδευόμενος στο Ναυτικό. Το ξημέρωμα της 28ης το έκτακτο ανακοινωθέν, λιτό και άμεσο, κατέληγε με τις ασήκωτες λέξεις: «Αι ημέτεροι δυνάμεις αμύνονται του πατρίου εδάφους». Με μια περίεργη πρωτόγνωρη μαζική αντίδραση οι Έλληνες αντιμετώπισαν τον πόλεμο σαν γιορτή. Φορτώνονταν στα μεταφορικά μέσα για το μέτωπο με τραγούδια και χαμόγελα. Η διοίκηση του Ναυτικού, αποφάσισε να απολύσει άμεσα όσους δεν είχαν ορκιστεί. Ανάμεσά τους και ο Φιλίνης.

«Αισθανόμουν άσχημα που όλοι έφευγαν και εγώ έμεινα πίσω. Πήγα έτσι, στο υπουργείο των Ναυτικών και είδα ότι ζητούσαν αγγλομαθείς. Ήταν και λίγο αστείο διότι ο κελευστής που

αποφάσιζε δεν ήξερε περισσότερο από πέντε λέξεις. Εκεί λοιπόν συνάντησα έναν αξιωματικό, οικογενειακό γνωστό ο οποίος με ρώτησε. Εσύ, τι θες εδώ; Είμαι αγγλομαθής απαντώ, οπότε ακούγεται η διαταγή: Ντύστε τον. Την επόμενη μέρα ταξίδεψα προς την Αίγυπτο, μαζί με πέντε αξιωματικούς οι οποίοι θα εκπαιδευόνταν στα «ASDIC» στα πρώτα ανθυποβρυχιακά όπλα. Στις λίγες ώρες που είχα στη διάθεσή μου ειδοποίησα τους γονείς μου, η μάνα μου έκλαιγε. Ο πατέρας μου, είπε πως, εγώ έκανα το ίδιο, ο παππούς σου έκανε το ίδιο, έτσι θα το κάνεις κι εσύ. Η εμφάνισή μου πάντως, ήταν αθλία, η μπελαμάνια έφτανε λίγο κάτω από τους αγκώνες, τα παπούτσια δεν κούμπωναν.»

Μόλις μια εβδομάδα μετά την κήρυξη του Ελληνοϊταλικού πολέμου, στα 21 του χρόνια, μαζί με τους πέντε αξιωματικούς, ξεκινά από τον Πειραιά και κατεβαίνει στην Αίγυπτο.

«Εκεί οι αξιωματικοί ξεκίνησαν τα μαθήματα, ήταν εντατικά, στο τέλος είχαν να δώσουν εξετάσεις, μεταξύ σοβαρού και αστείου δεχόμουν πιέσεις, ότι αν δεν πήγαιναν καλά θα με άφηναν για πάντα εκεί, υπήρχε ένα εύθυμο κλίμα, αλλά η δουλειά γινόταν. Κάποια στιγμή, μου ήρθε φύλλο πορείας. Αντιτορπιλικό Σπέτσες. Παρουσιάζομαι στον αξιωματικό υπηρεσίας, προσοχές, ευπειθώς αναφέρω κλπ. με κοιτά με ερωτά: Τι ειδικότητα έχεις. ASDIC απαντώ, Δεν τη γνώριζε, του εξηγώ, εκνευρίζεται διότι δεν υπήρχε ο εξοπλισμός για την ειδικότητά μου, τι σε στείλανε εδώ; Φώναζε, συνεννόηση δεν γινόταν. Μια και δεν ήξεραν τι να με κάνουν με όρισαν οπτήρα, ότι πιο βλακώδες πάνω στο καράβι. Η τύχη μου άλλαξε στην ναυμαχία του Ματαπά (28 – 29 Μαρτίου '41), έψαξαν κάποιον αγγλομαθή να μεταφράσει κάποια σήματα. ‘

Όταν οι Γερμανοί μπήκαν στην Ελλάδα, ο αρχιναύαρχος αρχηγός Στόλου, Σακελάρη μας ανακοίνωσε ότι η κυβέρνηση αποφάσισε να συνεχίσει τον αγώνα στην Κρήτη. Εκείνο το βράδυ πάρα πολλοί εγκατέλειψαν το βαπόρι. Πήγαμε στην Κρήτη, φύγαμε κι από εκεί και καταλήξαμε στην Αλεξάνδρεια. Άπλυτοι, βρόμικοι, πεινασμένοι. Για πρωινό είχαμε φασκόμηλο με ρέγκα που μύριζαν πετρέλαιο. Αλλά σύντομα άλλαξε η ζωή μου, καθώς ζήτησαν έναν ναύτη με γνώση αγγλικών και έτσι βρέθηκα με κανονικά γεύματα, με κρεβάτι στο κέντρο διοίκησης των ναυτικών δυνάμεων.

Αργότερα πέρασα από αρκετά πλοία, από το «Κουντουριώτης», από το «Ιέραξ» γνωρίστηκα με πολλούς ανθρώπους, με αξιωματικούς όπως με τον Κωνσταντίνο Λούνδρα, έναν από τους ικανότερους Έλληνες αξιωματικούς γνωστό και με το προσωνύμιο «Τσάκα», ένεκα που εκτελούσε πολύ γρήγορα «τσακα – τσάκα» και αποτελεσματικά όλες τις δουλειές και πως να ξεχάσω το θάρρος και την ναυτοσύνη του στην επίθεση στον Τάραντα.»

Αναμφίβολα την μεγαλύτερη πίκρα την ένοιωσε κατά τη διάρκεια τα ένοπλης συμπλοκής μεταξύ Ελλήνων στην Αλεξάνδρεια. Ήταν Απρίλιος του '44 και δεν ήταν παρά το πρόταγμα τόσο των Δεκεμβριανών, όσο και του Εμφυλίου. Ανήκε στους 70 εθελοντές που έκαναν το ρεσάλτο στις κορβέτες «Τομπάζης», «Σαχτούρης», «Αποστόλης». Εφόρμησε στις δύο τα χαράματα δίπλα στον υποπλοίαρχο του υποβρυχίου «Παπανικολής», Νικόλαο Ρουσσέν και στον αρχικελευστή Παναγιωτόπουλο, όταν μια ριπή από τη γέφυρα, ξάπλωσε νεκρό στην κουβέρτα τον Ρουσσέν και τραυματία τον Παναγιωτόπουλο. Μετά από λίγα λεπτά η μάχη είχε κριθεί, οι κορβέτες είχαν ανακαταληφθεί, Έλληνες είχαν πυροβολήσει Έλληνες, το μοναδικό θύμα ήταν ο Ρουσσέν, γινόταν η περίθαλψη των τραυματιών και οι υπόλοιποι,

άνδρες δοκιμασμένοι επί χρόνια στη βαρβαρότητα του πολέμου έκλαιγαν σαν μικρά παιδιά.

Οι πολεμικές του περιπέτειες, η επαφή του με τον κύκλο του αίματος δεν σταμάτησε τότε. Ήρθε με τις πρώτες απελευθερωτικές δυνάμεις στην Ελλάδα, επέζησε της βαρβαρότητας των Δεκεμβριανών, αλλά πήγε και στην Κρήτη της οποίας τμήματα απελευθερώθηκαν αρκετά αργότερα τον Μάιο του '45.

Ο Νίκι ήταν αρκετά τυχερός και αμέσως μετά την αποστράτευση του, βρέθηκε εκτός Ελλάδας. Απέφυγε το σφαγείο του Εμφυλίου και όλο το βαρύ αποτύπωμα που άφησε στον τόπο. Εργαζόταν στο Λονδίνο στην οικογενειακή επιχείρηση.



Επέστρεψε στην Ελλάδα το '52. Την εποχή που σιγούσαν τα τουφέκια των εκτελεστικών αποσπασμάτων. Το '55 συλλαμβάνεται ο πρωτοξάδελφός του Κώστας Φιλίνης, μετά από οκτώ χρόνια δράσης στο εκτός νόμου Κ.Κ.Ε. Τον επισκέπτεται στη φυλακή και τον παρακαλεί να υπογράψει. Ο φυλακισμένος αρνείται: *«Μου είπε, και είναι προς τιμήν του, ότι δεν ήταν κατσαπλιάς, δεν είχε σκοτώσει κανέναν και δεν υπογράφει.»*

Ο Κώστας καταδικάστηκε σε ισόβια φυλάκιση, αποφυλακίστηκε 11 χρόνια αργότερα, το '66, για να συλληφθεί πάλι το '67 για να καταδικαστεί πάλι σε ισόβια και να αποφυλακιστεί τον Αύγουστο του '73. Η Ελλάδα μας, η Ελλάδα του Εμφυλίου μέσα από μια οικογένεια.

Πάνω σε αυτό το ακανθώδες ζήτημα: Ιούνιος του '67. Ο Νίκι βρίσκεται στην γη των προγόνων του, τα Ψαρά, για τον εορτασμό της επετείου του Ολοκαυτώματος. Καταθέτει στεφάνι και αποφεύγει κάθε επαφή, με τον υπουργό των εσωτερικών της κυβέρνησης των πραξικοπηματιών Στ. Παττακό, ο οποίος καταφθάνει και αναχωρεί με ελικόπτερο. Ματαιίως τον ανεζήτησε ο πραξικοπηματίας, ανάμεσα στους επιφανείς νησιώτες.

Λίγο καιρό μετά την επανεγκατάσταση του στην Ελλάδα, βρέθηκε τυχαία στο γκαράζ του Ζουριδή στο Παγκράτι. Τον προέτρεψε τότε ο γνωστός του μηχανικός να δοκιμάσει για λίγο ένα [D.K.W.](#)

Όταν αντίκρισε το μικρό γερμανικό αυτοκίνητο και άκουσε το διχρονο μοτέρ να εργάζεται του φάνηκε κάπως αταίριαστο. Πράγμα λογικό διότι εκείνη την εποχή οδηγούσε μια Lincoln. Όταν όμως το οδήγησε, τον κέρδισε. Πέρασε το παρακείμενο ρέμα του Παγκρατίου με μια πρωτόγνωρη άνεση, σκαρφάλωνε στις ανηφόρες, κουτρουβαλούσε στις κατηφόρες, ολότελα διαφορετικό απ' ότι ήξερε.

Το Ράλλυ το κέρδισε ένας τότε γνωστός Γάλλος Z. E. μαζί με μια «Φερράρι». Δεύτερος ήρθε ο Γάλλος Μελανσόν με μια «Σάουθ 90» και τρίτος και τέταρτος ο Έλληνας Η. Φιλίνης κι ο Σουηδός Κράβιου, ο οποίος με την «Καθίρα».
Οι θυμάμαι πάντα τη σκηνή της άσκουσης των φροσάτων, της ελιάς και της μέλας, με φόντο την Ακρόπολη και τη θάλασσα.
Χαρίς μεγάλη αναδοσία, ο Κασσιός Πασίλας της Έλλας έφτασε οδηγώντας ο ίδιος το μεγάλο αμερικανικό του αυτοκίνητο. Ο Κασσιός τον Έλληνα έβλεπε καλά ο' αφοσίωτα, που άφαιε πολύ να οδηγεί γρήγορα. Έπειτα κατέφει και μέσα στα θερμά χειροκροτήματα των παροισμένων, έβασε το έπιπλο στους νωθούς. Και στα τέλος, ο' αφοσίωτα παρτίσσαν μερσατά στην Α.Μ. Ο Έλληνας Φιλίνης αίσθησαν δικαιολογημένη υπερπόρεια. Ήταν ο' αφοσίωτα Κασσιός μέρα ανά τον συμπαθή αυτόν οδηγό, που ήρθε τρίτος χάρη στην ικανότητά του και στα γερμανικά του αυτοκίνητα...
Φύγοντας άσ' την Έλλάδα, αίσθηται κανείς την ψυχή του Κασσιός, ο' αφοσίωτα που είναι, παύο και σιστό φίλο.

Συμμετέχει λοιπόν στο Γ' ράλλυ Ακρόπολις με τον Ζουριδή και τερματίζουν στην 4η θέση γενικής, πίσω από τον Τζώνου, τον Κ. Λυκούρη (με Opel αμφότεροι), και τον Τ. Περατικό (FIAT 1500) κερδίζοντας και την κλάση τους.

Την επόμενη χρονιά το '56 συμμετέχει με τον Νίκο Χρυσικόπουλο στο Δ' και χάνει μόνον από την εξωπραγματική 300 Gullwing των W. Schock - R. Moll. Λόγω της εξαιρετικής επίδοσης τον κάλεσε στην Γερμανία ο Karl Haan, δεύτερος τη τάξη στο εργοστάσιο, τον δεξιώθηκε και του ανέθεσε την αντιπροσώπευση των αυτοκινήτων στην Ελλάδα.

Μέχρι τότε, την αντιπροσωπεία είχε ένας Γερμανός με έδρα τον Βόλο, ο οποίος πουλούσε ένα πολύ περιορισμένο αριθμό αυτοκινήτων.



Σύντομα με σωστή οργάνωση, προβολή συνεπικουρούμενη από τις επιδόσεις των αυτοκινήτων στους αγώνες, η Ελλάδα έγινε η μόνη χώρα, όπου η DKW έκανε περισσότερες πωλήσεις από την VW. Νέα πρόσκληση από τον Haan που στο μεταξύ ήταν στην διοίκηση της VW και συζητάνε στο Βόλφσμπουργκ να αναλάβει και την αντιπροσώπευση της VW. «*Να το σκεφτώ λίγο*»

ήταν η απάντηση του Νίκι.

«Ήμουν λοιπόν ένα πρωί στο γραφείο μου στην Πανεπιστημίου και δέχομαι την επίσκεψη ενός κυρίου αρκετά μεγαλύτερου στην ηλικία. Δεν τον γνώριζα μου συστήθηκε. Ήταν ο

Πανός ο αντιπρόσωπος της VW, ο οποίος μου αποκάλυψε ότι γνώριζε την πρόταση που μου είχε γίνει και με παρακάλεσε να μην το κάνω διότι δεν είχε τίποτα άλλο και θα καταστρεφόταν. Έτσι αποφάσισα να μην προχωρήσω. Ακόμα δεν ξέρω αν έκανα καλά ή όχι.»

Αυτό που εμείς καταλαβαίνουμε σήμερα, είναι ότι μια άλλη απόφαση του Νίκι τότε, θα σήμαινε πιθανότατα και μια ολότελα διαφορετική εικόνα της αγοράς του αυτοκινήτου σήμερα.

Όπως και να είχε, στο τέλος της δεκαετίας του '50, αναγκάστηκε να παραχωρήσει την αντιπροσώπευση των D.K.W. καθώς το εργοστάσιο αποφάσισε να αλλάξει σε παγκόσμια κλίμακα τη διανομή και βρέθηκε αντιπρόσωπος του βρετανικού εργοστασίου Rootes, όπου συνάντησε και έναν συμπολεμιστή του από την Αλεξάνδρεια.

Ο [Στέφανος Ζάννος](#) εργάστηκε για κάποια χρόνια στην επιχείρηση του Νίκι που εισήγαγε και πουλούσε τα DKW και τα Rootes. Θυμάται το καλό, κεφάτο κλίμα που επικρατούσε. Στην αρχή, την αντιπροσώπευση είχε το τμήμα αυτοκινήτων της «Ραδιοφωνικής εταιρείας της Ελλάδος». Αργότερα ανεξαρτητοποιήθηκε και ονομάστηκε ΕΤΕΠΑ Α.Ε ή ΕΤαιρεία ΕΠιχειρήσεων Αυτοκινήτου.

Συνέχισε την εμπλοκή του με την εισαγωγή και εμπορία αυτοκινήτου. Όταν η βρετανική αυτοκινητοβιομηχανία άρχισε να παραπαίει, αντιπροσώπευσε τα Simca όπου καθώς θυμάται: «...και εκεί καλά επήγαμε.»

Δεν αξιοποίησε ποτέ την προσωπική γνωριμία που είχε με το Giovanni Agnelli και την αμεσότητα της επικοινωνίας μαζί του.

Από την ενεργό αγωνιστική δράση ο Νίκι, αποχώρησε σχετικά σύντομα. Το '61. Λίγο πριν τα 42 του χρόνια. Παρέμεινε πάντως, για λίγο ακόμα στο σπορ βοηθώντας όσους αγωνίζονταν με τα οχήματα που εισήγαγε. Έχει πολύ ενδιαφέρον η εξιστόρηση των λόγων που τον ανάγκασαν σε αγωνιστική απόσυρση:

«Τρέχαμε στο Ακρόπολις του '61. Μαζί με το φίλο μου τον Στέλιο το Μουρτζόπουλο. Ήταν νύκτα, και αν θυμάμαι καλά πρέπει να βρισκόμαστε σε ένα δύσκολο κομμάτι στην Πελοπόννησο, μάλλον στον Αχλαδόκαμπο. Ο δρόμος γλιστερός, το κομμάτι σφικτό, πρέπει να είχε και λίγο ομίχλη. Κάπου στο βάθος, στην απέναντι πλαγιά, έβλεπα κάποια φώτα. Κάποιος αγωνιζόμενος πήγαινε πραγματικά γρήγορα έως όταν η κίνηση των φώτων σταμάτησε και η δέσμη έμεινε ακινητοποιημένη στοχεύοντας σχεδόν τον ουρανό. Καταλάβαμε ότι είχε βγει από το δρόμο. Σε λίγα λεπτά φτάσαμε σε εκείνο το σημείο και αντικρίσαμε το Saab του Carlson να έχει κρεμαστεί σε ένα γεφύρι. Χωρίς δεύτερη σκέψη, κατεβήκαμε με τον Στέλιο, σπρώξαμε, βοηθήσαμε τον ογκώδη σε διαστάσεις και σπουδαίο σε επιδόσεις Σουηδό και βάλαμε το Saab πάλι στο δρόμο.

Ακολουθώντας συνεχίσαμε και εμείς. Όταν την επόμενη μέρα τερματίσαμε ανάφερα το γεγονός στον αγωνιστικό διευθυντή της Roots, N. Garrard ο οποίος εκνευρίστηκε και μου είπε ότι έπρεπε να τους σπρώξουμε να πάνε πιο βαθιά και όχι να τους βοηθήσουμε. Είναι αντίπαλοι! Μου είπε σε οργίλο ύφος.

«You should kill them, not help them» μου είπε με δόση υπερβολής θέλοντας να τονίσει την ορθότητα του λόγου του.

Ήταν η στιγμή που κατάλαβα ότι δεν είχα μέλλον στο σπορ. Το πράγμα πήγαινε αλλού.

Ήταν όλα, τόσο αντίθετα στην έννοια του fair play που είχα στο μυαλό μου. Δεν είχε καμιά έννοια να συνεχίσω να τρέχω.»

Ήταν και το τελευταίο Ακρόπολις του Νίκι. Τερμάτισε στην 32η θέση σε έναν αγώνα με φτωχά αποτελέσματα για τις ελληνικές συμμετοχές. Έκλεισε έτσι ένα κύκλο σημαντικών επιδόσεων σε επίπεδο ράλυ Ακρόπολις. Κανείς Έλληνα, δεν κατάφερε ποτέ, τόσο καλά αποτελέσματα στην ίδια μονάδα χρόνου. Αναλυτικά:

1955. 4οι γενικής, 1οι κλάσεως με τον Ζουρίδη

1956. 2οι γενικής, 1οι κλάσεως A/5 και 1οι Έλληνες με τον [Ν. Χρυσικόπουλο](#)

1957. 3οι γενικής, 1οι κλάσεως A/6 και 1οι Έλληνες με τον Ν. Πετρόπουλο

1958. 7οι γενικής, 2οι κλάσεως A/4 και 3οι Έλληνες με τον Σ. Ζάννο

1959. 3οι γενικής, 2οι κλάσεως A/5 και 1οι Έλληνες με τον Σ. Μουρτζόπουλο

1960. 5οι γενικής, 2οι κλάσεως A/3 και 1οι Έλληνες με τον Σ. Μουρτζόπουλο

1961. 32οι γενικής, 7οι Έλληνες με τον Σ. Μουρτζόπουλο

Στατιστική για oscar, με 7 συμμετοχές, 7 τερματισμούς, 3 podium, 5 τερματισμούς στην πεντάδα, ενώ στους κορυφαίους του τερματισμούς έχασε από τους συνδυασμούς W. Shock – Gullwing, J.P.Estager – Ferrari, W Levy – Auto Union. Τι άλλο να έκανε;

Στο ερώτημα ποιους οδηγούς της γενιάς του ξεχωρίζει απαντά: *«Ο Νίκος Χρυσικόπουλος ήταν πολύ καλός και ο Νίκος Μοσχούς. Ειδικά ο μεγάλος αδελφός του*

[Γιώργου](#)

*,
κεντούσε»*

Ο Ζάχος; ρωτώ.

«Μπα! Ο Ζάχος ήταν αλλού καλός»

απαντά.



Ο Νίκι δεν ήταν, δεν είναι μια συνηθισμένη περίπτωση, Έλληνα, επιχειρηματία, αγωνιζομένου. Προερχόμενος από μια δυνατή αλλά δοκιμασμένη οικογένεια, κόσμησε με λεπτότητα τους χώρους στους οποίους βάδισε. Στα 95 του, με την χαρακτηριστική κομψότητα που πολύ λίγοι άρρενες έχουν ακόμα στη χώρα μας, οδηγεί με άνεση και ασφάλεια αλλά και γκρινιάζει διότι έχει σταματήσει το σκι εδώ και πέντε χρόνια. Επισκέπτεται καθημερινώς το γραφείο του, εκτός από τους θερινούς μήνες, τότε που ξεκαλοκαιριάζει στην αγαπημένη του Μύκονο.

Την επισκέφθηκε για πρώτη φορά το '26, έχει σπίτι από το '56 και δεν υπάρχει καλοκαίρι που να μην περάσει αρκετές μέρες κοντά της. Μάρτυρας και μια η μπρούτζινη επιγραφή που υπάρχει στο γραφείο του. I d' rather be in Myconos. Τέτοια εποχή θα την χαιρεται ανάμεσα σε παιδιά, εγγόνια, δισέγγονα.

Δεν ξέρω ποιες εικόνες να τοποθετήσω πρώτες. Τις μαυρόασπρες με τον τριαντάρη Νίκη, ευθυτενή άψογα ενδεδυμένο, λαμπερό ή τη σημερινή, ενός 95άρη με μορφή βιβλική με τα λευκά μαλλιά και γένια, τη βαθιά βραχνή φωνή και πάντα κομψή εμφάνιση.

Προσανατολίζομαι προς τις δεύτερες, κυρίως διότι είναι πιο σπάνιες. Διότι πόσοι συνομήλικοι του υπάρχουν, με τόσο και τέτοιο παρελθόν, με τόσο ισχυρή συνείδηση, λειτουργικοί και συζητήσιμοι;