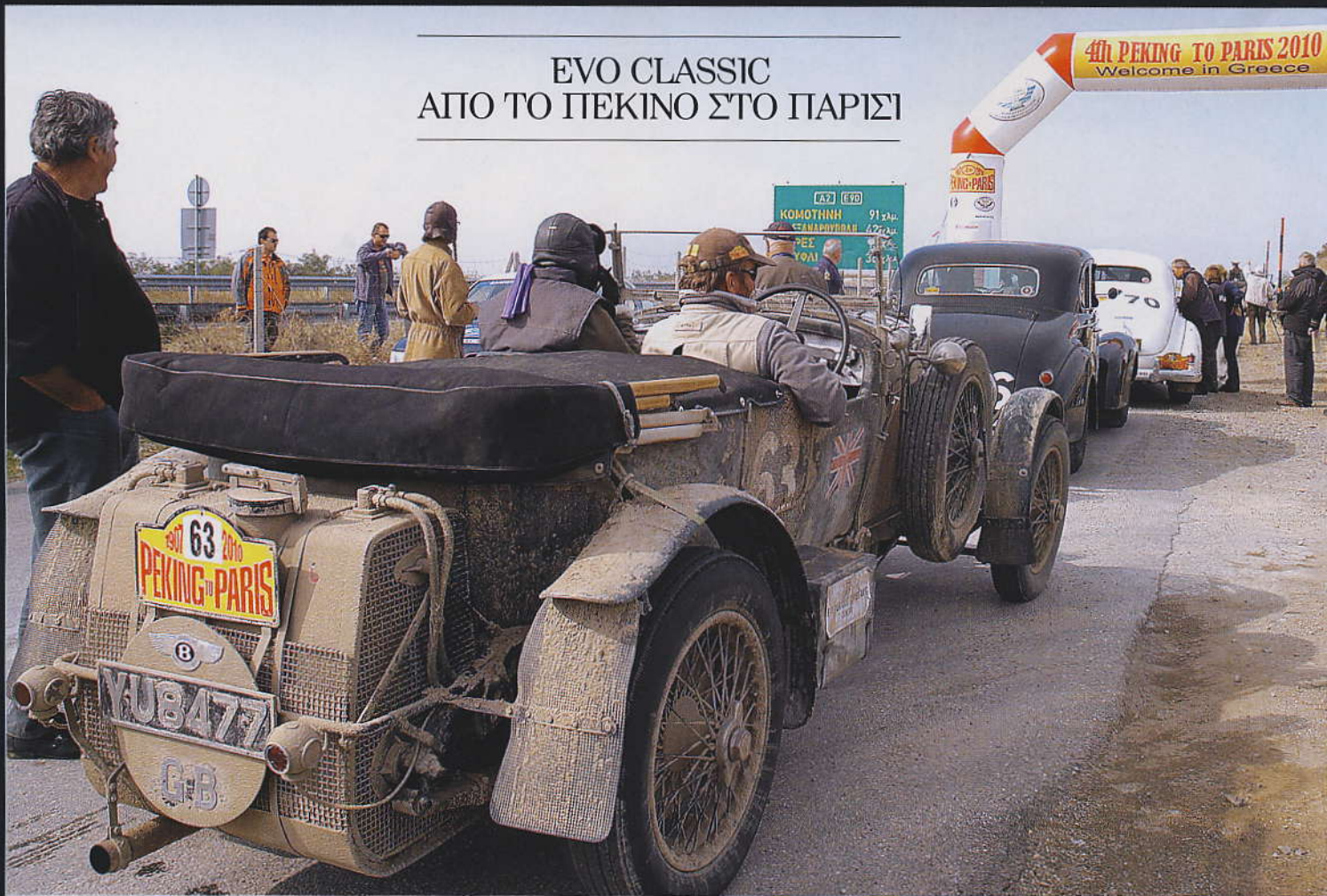


ΕVO CLASSIC ΑΠΟ ΤΟ ΠΕΚΙΝΟ ΣΤΟ ΠΑΡΙΣΙ



From hell to heaven

Το αποκαλούν δοκιμασία... Δεν είναι ένας απλός αγώνας, ούτε η κλασική έκφραση άνθρωποι και μηχανές στο όριο

Είναι κάτι παραπάνω! Είναι όλα μαζί και κατά μέσο όρο 70 ετών. Πώς λέμε παλιό καλό κρασί... Μιλάμε για παλιά δυνατά μοτέρ και απλές αναρτήσεις, σε πολλές περιπτώσεις ακόμα και φύλλα σούστας.

Η διαδρομή διέσχιζε την Κίνα, τη Μογγολία, τη Ρωσία, το Καζακστάν, το Ουζμπεκιστάν, το Τουρκμενιστάν, το Ιράν και την Τουρκία: 11.000 χιλιόμετρα σε βουνά, χωματόδρομους, περιέργες συνθήκες και μακριά από τον πολιτισμό. Τα υπόλοιπα κομμάτια έγιναν στην Ελλάδα, στην Ιταλία και στη Γαλλία, με τερματισμό στο Παρίσι μετά από συνολικά 14.360km.

Ο πρώτος αγώνας έγινε το 1907. Ακολούθησε το 1997 ο δεύτερος για τον εορτασμό των 90 χρόνων. Το 2007 αποφάσισαν να γιορτάσουν τα 100 χρόνια. Τελικά μετά το 4ο Ράλι Πεκίνο-Παρίσι έγινε θεσμός. Τώρα θα μου πείτε, όλα αυτά γιατί?

Γιατί πολύ απλά υπάρχουν άνθρωποι γύρω μας που δεν έχουν προβλήματα και αποφασίζουν να δημιουργήσουν μερικά, ή έχουν πολύ ελεύθερο χρόνο και θέλουν να περάσουν 35 μέρες στο κρύο, στη βροχή, σε σκηνές στα οροπέδια της Μογγολίας και στο Ουζμπεκιστάν. Αντί για παράδειγμα να ψάχνουν τρόπο να καλύψουν τις ανάγκες του σπιτιού ή πως θα πληρώσουν το ενοίκιο, ψάχνουν στο χάρτη που υπάρχει το πλησιέστερο αεροδρόμιο ή τέλος πάντων κάποιος χώρος όπου θα προσγειωθεί το ιδιωτικό τους αεροπλάνο με τα ανταλλακτικά της ανάρτησης από την αντίκα του παππού τους που κλάταρε στις λακούβες-κρατήρες του Ιράν. Πάντως πρέπει πραγματικά τα πληρώματα να τα ειδαν όλα, αφού το πέρασμά τους στην Ελλάδα τους θύμιζε πώς είναι ο πολιτισμός.

Το βράδυ στο εντελώς νέο πεντάστερο ξενοδοχείο

της Θεσσαλονίκης το θέμα συζήτησης όλων ήταν το "ευτυχώς που φτάσαμε στην Ευρώπη!"...

Από τη μια το spa του ξενοδοχείου γέμισε ασφυκτικά και από την άλλη άλλοι δούλεψαν όλη νύχτα στο υπόγειο garage του ξενοδοχείου για να τοποθετήσουν τα ανταλλακτικά που τους περίμεναν στον ειδικά διαμορφωμένο χώρο. Ενα parking βγαλμένο από το όνειρο του κάθε συλλέκτη που σέβεται τον εαυτό του και τα αυτοκίνητά του.

Απίθανη ρητινούχα επιφάνεια ώστε να μη δημιουργείται σκόνη από τις διελεύσεις. Παστέλ χρώματα στους τοίχους σε συνδυασμό με καρδ σημαίες και ατάκες διάσημων οδηγών της F1.

Ο καιρός χάλασε τις όμορφες εικόνες από την Ελλάδα που θέλαμε να κρατήσουν οι διαγωνιζόμενοι από όλες τις ηπείρους. Οι ειδικές διαδρομές ακρίβειας στα χωριά της Χαλκιδικής, του Ολύμπου και της Καλαμπάκας είχαν όλες ίδιο χρώμα: γκρί-

Το μεγαλύτερο μοτέρ,
με κυβισμό 14.500cc



VAUXHALL: Τερμάτισε πρώτος στα Προπολεμικά



BUICK ROADSTER: Τρίτος στα Προπολεμικά



ANADOL: Δεύτερος στην κατηγορία Κλασικά 1961-75



ζο, μουντό, ομιχλώδες και υγρό.

Τέλος καλό για τα 85 αυτοκίνητα και πληρώματα που πρόλαβαν το φέρι στην Ηγουμενίτσα χάρη στη συμβολή των διοργανωτών από τη Θεσσαλονίκη M.R.O.E (Motor Rally Organization Events), την ελληνική -ειδικά συμβεβλημένη για τον αγώνα- οδική βοήθεια και φυσικά την Εγνατία Οδό, ένα από τα λίγα έργα που έχουμε να θαυμάζουμε και να νιώθουμε Ευρωπαίοι.

Όσοι από εσάς έχετε αρχίσει να σκέφτεστε μια συμμετοχή στον πιο σκληρό αγώνα κλασικών αυτοκινήτων στον κόσμο και να νιώσετε την εμπειρία να οδηγείτε 45 μέρες σε έρημο της Κίνας, σε βουνά της Μογγολίας και να διασχίσετε τους ιστορικούς δρόμους του μεταξίου, αρχίστε προετοιμασία από τώρα. Το επόμενο είναι πάλι σε τρία χρόνια και η συμμετοχή κοστίζει μερικές δεκάδες χιλιάδες ευρώ. **e**



SL 280 EVO CAR: Τρίτο στη κατηγορία Κλασικά 1961-75 στο ελληνικό κομμάτι