

ΜΕ ΒΡΟΧΗ ΚΑΙ ΤΑ ΜΥΑΛΑ **ΣΤΙΣ**...ΛΑΣΠΕΣ!

Μπορείς να παρατήσεις τη θάλασσα και τη δροσιά της και να πιάσεις τα βουνά καλοκαιριότητα; Να στάξεις στον ιδρώτα συγκρατώντας το τετρακίνητο με τον ιμάντα για να κατέβει σιγά-σιγά την κατηφόρα του τρόμου και γύρω-γύρω να βουίζουν τα κουνούπια; Να τσαλαπατάς μέσα στις τσουκνίδες και να κάνεις λασπόλουτρα κάθε λίγα χιλιόμετρα; Να φτάνεις κατάκοπος το βράδυ στη σικνή και να φοβάς στον υνόσακο χωρίς να μπορείς να βάλεις μπουκιά στο στόμα σου από την κούραση; Αν έχεις απαντήσει θετικά στις παραπάνω ερωτήσεις, μάλλον ήσουν στο TAT του 2010!





Στη Hobby φέτος τα πράγματα ήταν πολύ δύσκολα και κανένα αυτοκίνητο δεν γύρισε αλώβητο.

Πιο βαθιά μέσα στο καλοκαίρι.

Είναι γεγονός ότι αρχικά φαίνεται λίγο παράξενο, ο μεγαλύτερος αγώνας Trophy στην Ευρώπη να γίνεται μέσα στον Ιούλιο. «Μα καλοκαιριάτικα;», θα αναρωτηθείς. «Χάθηκαν οι παραλίες;», θα σου πει η γυναίκα σου; Κι όμως!

Μια μόλις εβδομάδα πριν την εκκίνηση του αγώνα και οι οργανωτές ακόμα πάσχιζαν να ολοκληρώσουν τη διαδρομή και να απεγκλωβίζουν τα αυτοκίνητά τους από τη λάσπη και το βούρκο που φέτος είχε την τιμητική του. Βλέπετε, ο χειμώνας κράτησε φέτος μέχρι τον Ιούνιο και δέκα μέρες πριν τον αγώνα, η Ρουμανία πλημμύρισε απ' άκρη σ' άκρη. Ο Δούναβης, παρά τα αλλεπάλληλα φράγματα, καθ' όλο το μήκος του, είχε ξεπεράσει κατά πολύ τα συνηθισμένα όριά του και προσπαθούσε να πάρει πίσω ό,τι του ανήκε. Περνώντας τη γέφυρα μεταξύ Βουλγαρίας-Ρουμανίας ψάχναμε τα... νησάκια που πλέον ήταν καλυμμένα από το νερό του ποταμού. Η θερμοκρασία έχει πάρει τα πάνω της, 36+, και τα επίπεδα υγρασίας σε κάνουν να ιδρώνεις χωρίς να έχεις κουνήσει ούτε το μικρό σου δακτυλάκι. Εικοσιτέσσερις ώρες μετά το ξεκίνημά μας από την Αθήνα, φτάσαμε στην Deva. Το Defender έκαψε για μια ακόμα φορά απίστευτη ποσότητα καυσίμου.

Η γραμματεία...

...Ξεπέρασε σε μέγεθος φέτος κάθε προηγούμενο. Βέβαια, αυτό δεν είναι απαραίτητα καλό. Πλέον χρειάζεσαι ένα γεμάτο τετράωρο να καθαρίσεις από όλες τις διατυπώσεις, αν ξεμπερδέψεις εύκολα από τον τεχνικό έλεγχο, που πλέον στα συστήματα ασφαλείας είναι πολύ πιο απαιτητικός από άλλες χρονιές. Για να ολοκληρωθεί η δαιδαλώδης διαδικασία, ξεκινάς με ένα



Δύο από τους διοργανωτές που φροντίζουν για το γράψιμο της διαδρομής: ο Virgil (2070) της Extreme και ο Ionut της Hobby (2067).



Το ψάξιμο για τη διαδρομή δεν είναι απλά μέσα στο παιχνίδι: είναι ΤΟ παιχνίδι!



Ο Boros -νικητής του αγώνα- κοιτά το δεύτερο αυτοκίνητο της ομάδας, που αυτή τη φορά του δημιούργησε αρκετά προβλήματα.



Τα γνωστά πράγματα από το «wrangler» του Boros



- ✓ Πλαστικό κάλυμμα καπό-ψυγείου σε σχήμα Wrangler. ✓ Σασί: ήταν κάποτε ένα Wrangler
- ✓ Βάρος: 1.500 κιλά έτοιμο για αγώνα
- ✓ Portal Volvo ✓ Μοτέρ VW 1.9 Turbo Diesel
- ✓ Αυτόματο ZF ✓ Transfer Toyota ✓ 35" λάστιχα
- ✓ Τρεις εργάτες, μπροστά, κέντρο με έξοδο μπροστά, κέντρο με έξοδο πίσω ή πάνω
- ✓ Ανεξάρτητα φρένα σε κάθε τροχό, έλεγχος από τη θέση του οδηγού
- ✓ Ρύθμιση ύψους ανάρτησης ανεξάρτητα σε κάθε άκρο και έλεγχος πίεσης ελαστικών



Οι κατηφόρες είναι αρκετές και φυσικά μεγάλες -ευτυχώς υπάρχουν και τα δέντρα!

Στο TAT με Fedima Sirocco



Οι απαιτητικές συνθήκες ενός Trophy φέρνουν στα όρια αυτοκίνητο και πλήρωμα. Τα πάντα πρέπει να δουλεύουν στο μέγιστο των δυνατοτήτων τους. Τελικά, όμως, το δύσκολο έργο της επαφής με το κάθε είδους έδαφος, πέφτει στα ελαστικά. Πρέπει να είναι μαλακά για να προσφέρουν πρόσφυση στη βρεγμένη πέτρα και ταυτόχρονα ισχυρά ώστε να αντέχουν στα κοπανήματα. Θα πρέπει ακόμα να αποδίδουν τα μέγιστα σε καταστάσεις χαμηλής πίεσης, αλλά και να μπορούν να ταξιδεύουν με 80 χλμ./ώρα σε σκληρούς χωματόδρομους και ενίοτε στην άσφαλτο. Να προστατεύουν τη ζάντα και να συνεργάζονται με τις αναρτήσεις. Να καθαρίζουν γρήγορα από τη λάσπη, για να είναι έτοιμα να «δαγκώσουν» ξανά και να βγάλουν το αυτοκίνητο από βούρκο. Σε αυτές τις καταστάσεις, η πλησιονότητα των οδηγών επιλέγει τα Fedima Sirocco.



Η επαφή με το νερό είναι συνεχής: ή βρέχει ή περνάς ποτάμι ή έχεις γίνει μούσκεμα από τον ιδρώτα.

φύλλο οδηγιών που περιγράφει κάθε λεπτομέρεια. Παρόλα αυτά και με τις συμμετοχές να ξεπερνούν κάθε προηγούμενο, η αναμονή μπροστά στα τραπεζάκια είναι μεγάλη. Τα κορίτσια της γραμματείας λιώνουν στη δουλειά, αλλά δεν κάνουν το χαμόγελό τους μέχρι αργά το βράδυ που καταφθάνουν και οι τελευταίες ομάδες. Γύρω βλέπουμε πολλά γνωστά πρόσωπα από τους παλαιότερους αγώνες, αλλά το μεγαλύτερο ποσοστό των φετινών συμμετοχών ήταν νέες ομάδες. Κοντά μεσάνυχτα, στον κεντρικό δρόμο της πόλης, κάνουμε βόλτα χαζεύοντας τα αυτοκίνητα που περιμένουν έτοιμα για την αυριανή εκκίνηση. Έτοιμα; Όχι και όλα! Αρκετοί είναι αυτοί που ακόμα παλεύουν να συμμαζέψουν τα συμμαζέψατα. Δυστυχώς, αυτοί δεν έχουν καμία ελπίδα εδώ. Ένα σωστά προετοιμασμένο όχημα που συνοδεύεται από μια καλή ομάδα υποστήριξης, με δυσκολία θα καταφέρει να βγάλει τον αγώνα, πόσο μάλλον αυτά που ακόμα... φτιάχνονται.

Η βαρετή διαδικασία της εκκίνησης...

...ξεκίνησε κάτω από τον καυτό ήλιο της Κυριακής. Εδώ και χρόνια οι οργανωτές έχουν συνειδητοποιήσει ότι οι άνθρωποι που διατηρούν τον αγώνα στη ζωή, οι συμμετέχοντες, έρχονται εδώ για να γευτούν το βουνό, με το όλο νταβαντούρι της εκκίνησης να είναι μια επίπονη διαδικασία για αυτούς. Έτσι, φέτος προσπάθησαν και πέτυχαν να μειώσουν στο ελάχιστο το χρόνο αυτό. Ακόμα και η ανούσια κορδελιασμένη «ειδική» λίγο έξω από την πόλη, ήταν μια μικρή παιδική χαρά, ίσα-ίσα για να ξεκαρτάρει τις ιδιοκατασκευές, που, ούτως ή άλλως, δεν είχαν καμία ελπίδα στον αγώνα. «Μα, καλά», θα μου πείτε, «έρχεται κάποιος και κάνει τόσοσα έξοδα για να τρέξει με ένα χρέπυ;». Άβυσσος η ψυχική του ανθρωπώ που με μερικές φορές της αρέσει να τλαιπωρείται. Υπάρχουν δύο περιπτώσεις για να δεις τερματισμό ψηλά στην extreme στο TAT.

Η πρώτη: είσαι μια σχετικά έμπειρη ομάδα, με μερικά Trophy στο παλμαρέ σου, εξαιρετικούς πλοηγούς, έρχεσαι με ένα normal τετρακίνητο, εξοπλισμένο με cage, ελαστικά extreme mud, εργάτες, ποδιές και απλά λίγο ενισχυμένες αναρτήσεις, έχεις δεμένη ομάδα και προφυλάσσεις τα αυτοκίνητα. **Η δεύτερη:** είσαι μια πολύ έμπειρη ομάδα, πολυτάλαντη, έχεις πολλά ευρωπαϊκά Trophy στο ενεργητικό σου, ξέρεις τι θα αντιμετωπίσεις και με την εμπειρία αυτή, έχεις στήσει ειδικά αυτοκίνητα, όπου όλα τα μέλη της ομάδας τα γνωρίζουν απ' έξω και ανακατωτά και φυσικά, προφυλάσσεις τα αυτοκίνητα. **Τι δεν δουλεύει:** νομίζεις ότι έχεις μια έμπειρη ομάδα ή έστω κάποια έμπειρα μέλη και σκας μύτη στην Extreme με αδοκίμαστες ιδιοκατασκευές που συναρμολογείς μέχρι τελευταία στιγμή. Ταυτόχρονα, ξεκινάς με το γκάζι στο πάτωμα. Μάλλον δεν θα φτάσεις ούτε στο πρώτο camp.



Στο βουνό...

...παίζεται ο αγώνας και σύντομα είμαστε μέσα σε αυτό, as πάρουμε μια ιδέα: ξεκίνημα με τη διαδρομή της Extreme και το πρώτο χάσιμο έρχεται στα 3 χιλιόμετρα. Βρισκόμαστε μαζί με τις τέσσερις πρώτες ομάδες και αναζητούμε τη διεξοδο. Κάτι που έρχεται μετά από 20 λεπτά. Το έδαφος στεγνό, δεν δείχνει ότι θα προβληματίσει, αλλά... πίσω έχει η αχλάδα την ουρά. Λίγα χιλιόμετρα αργότερα έρχεται η πρώτη ουσιαστική κατηφόρα. Ένα ολάλομ ενδιάμεσα στα δέντρα, που θέλει πολύ θράσος και καλό στόχο ή δέσιμο πίσω. Οι δύο πρώτες ομάδες, το καθαρίζουν άνετα και μετά αρχίζει ο πόλεμος με τα δέντρα. Τα τσαλακώματα ξεκινούν εδώ, αλλά είναι νωρίς ακόμα, τα μεγαλύτερα θα έρθουν μετά. Εν τω μεταξύ, στο πρώτο μπερδεμα, οι υπόλοιπες ομάδες χάσανε περισσότερο από μιάμιση ώρα και αρκετοί εγκατέλειψαν εκεί -όπως μάθαμε το βράδυ στο camp. Το καλό παιχνίδι με το TAT δεν είναι μόνο η υπέροχη διαδρομή, αλλά και η σπαζοκεφαλιά του road book. Ειδικά οι συνοδηγοί ρίχνουν πολύ ιδρώτα εδώ! Η διαδρομή μετά την κατηφόρα μπαίνει σε πολύ πυκνό δάσος, γεμάτο λάσπη. Ακόμα και η πιο μικρή κλίση, είναι θέμα εδώ. Μάλιστα, λόγω των δύσκολων καιρικών συνθηκών που είχαν αντιμετώπισε ο Virgil και ο Rudel όταν σχεδίαζαν τη διαδρομή, φέτος δεν θα έχει αναφύρες του τρόμου -μόνο κατηφόρες! «Στόχος μου όταν σχεδιάζω τη διαδρομή είναι να μπορέσει ένα ικανό πλήρωμα να την βγάλει χωρίς εργάτη. Δεν θέλω να κάνουμε ένα winch game, αλλά να απολαμβάνεις οδήγηση κάτω από συνθήκες που ανεβάζουν την αδρεναλίνη», και έχει μόλις δόση στην Extreme! Μέσα στη διαδρομή της, βλέπεις κάθε λογής αντιμετώπιση σε υπαρκτά ή και... ανύπαρκτα εμπόδια. Ένα μικρό λοφάκι που είναι παιχινιάκι για μια ομάδα, για μια άλλη μπορεί να είναι γολγοθάς. Η διαχωριστική γραμμή μεταξύ τους είναι

πολύ μικρή και αρκεί μια λάθος κίνηση για να αρχίσουν τα ζόρια. Μαθαίνεις πολλά εδώ και σε πολύ λίγο χρόνο. Τα νερά τρέχουν από παντού, τα κουνούπια θέλουν να σε πάρουν για μεσημεριανό στη φωλιά τους, οι ουρζίκες (τσουκνίδες) είναι θάμνοι ολόκληροι που πρέπει να μπει μέσα να βρεις το δρόμο ή να δέσεις στο δέντρο πίσω τους. Και οι εργάτες, όταν γίνει το λάθος και πρέπει να δουλέψουν, ξεπετάνε τα μοτέρ για πλάκα. Ήρθε και η βροχή τις επόμενες ημέρες. Το γλυκό έδεσε! Πίσω στο camp, οι Εγγλέζοι, που εγκατέλειψαν στο πρώτο χάσιμο, παραπονιούνται ότι δεν έβρισκαν ένα σηματοδεδειμένο δέντρο. Η αλήθεια είναι ότι ούτε εμείς το είδαμε, αλλά, όπως και οι περισσότεροι, βρήκαμε τη διαδρομή και συνεχίσαμε. Για κάποιον που θα έρθει πρώτη φορά, αυτό φαίνεται αταίριαστο. Ωστόσο, το σκηνικό είναι στημένο με τέτοιο τρόπο εδώ και όλοι το απολαμβάνουν. Όσο πιο μεγάλο είναι το χάσιμο τόσο πιο πολύ μπαίνεις μέσα στο δάσος! Ο Virgil αποφασίζει ότι μιας και φέτος είναι πολλά τα νέα πληρώματα που δεν έχουν συνηθίσει, τα road book των επόμενων ημερών θα έχουν πλέον και συντεταγμένες GPS, όπου υπάρχει μαρκαρισμένο δέντρο. Κάτι που δεν δημιουργούσε πρόβλημα στην οργάνωση, καθώς τα road book κάθε μέρας τυπώνονται λίγες ώρες πριν την εκκίνηση. Κάποιος δουλεύει όλη τη νύκτα. Χαμός και στα service, ειδικά στις ομάδες που έχουν πολύπλοκες κατασκευές. Δεν υπάρχει ξεκούραση. Κάθε επόμενη μέρα είναι πιο δύσκολη από την προηγούμενη. Δεν μπορείς να αφήσεις το κουσουρί που έβγαλε το αυτοκίνητο στη διαδρομή για όταν θα επιστρέψεις σπίτι. Αν δεν το μαζέψεις, δεν θα φτάσεις εκεί. Με τη συμμετοχή της ομάδας του Ούγγρου Boros, η πρώτη θέση τα τελευταία χρόνια ήταν κλεισμένη. Η εμπειρία του, όχι μόνο στο TAT, αλλά και σε άλλα ευρωπαϊκά Trophy, του δίνει την άνεση και τη σιγουριά του νικητή από τα α-



Ο Bucur πρωταγωνίστησε με διαφορά στην Hobby μέχρι την τελευταία μέρα, όπου τελικά μια μηχανική βλάβη του χάλασε το παιχνίδι.



Το camp...

...αντίθετα με τις προηγούμενες χρονιές, φέτος ήταν ένα. Αυτό αυτόματα σε προετοιμάζει για κάτι πιο οργανωμένο, ενώ παρέχει τη δυνατότητα στα service των ομάδων να είναι σε ένα σημείο, κάτι που συνεπάγεται και μειωμένα έξοδα. Μην ξεχνάμε ότι ένα από τα μεγάλα από του TAT είναι η υπέροχη camp του. Ναι, φέτος ήταν πιο μεγάλο, ήταν σε ένα σημείο, όχι όμως ωραίο και τακτοποιημένο όπως τις προηγούμενες χρονιές. Η συγκέντρωση τόσων πολλών οχημάτων και ανθρώπων σε ένα χώρο δημιούργησε προβλήματα που σίγουρα δεν τα περίμεναν οι οργανωτές, γεγονός που ενισχύθηκε και από το ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των ομάδων ήταν πρωτοεμφανιζόμενοι και ασυνήθιστοι στις απαιτητικές συνθήκες του αγώνα.

ποδύτηρια. Φέτος, πάντως, παραλίγο να το χάσει, καθώς δεν απόφυγε τα λάθη και ταυτόχρονα η βελγική ομάδα του Dominique Schoonenburg ήρθε άρτια προετοιμασμένη και ήταν ταχύτερη.

Πάντως, η απίστευτη ψυχραιμία του Boros κυριάρχησε. Χαρακτηριστικό είναι ένα συμβάν που περιέγραψε ο Logy, ο σκηνοθέτης του DVD TAT που ήταν μπροστά: «Είμαστε στο τελείωμα μιας απότομης κατηφόρας που καταλήγει σε ένα κομμάτι κάθετης πλαγιάς που πρέπει να κατέβουν οι ομάδες. Φτάνει ο Boros και σταματά οριακά το αυτοκίνητο στην άκρη. Κατεβαίνει, βάζει την οδοντογλυφίδα στο στόμα και ακουμπά τον αγκώνα του στη ρίζα ενός κομμένου δέντρου, με το γνωστό, χαλαρό του τρόπο, κοιτώντας κάτω και περιμένοντας το πλήρωμα από το δεύτερο αυτοκίνητο της ομάδας για να συζητήσουν πώς θα κατέβουν. Ξαφνικά, το δεύτερο αυτοκίνητο κυλά -δεν είχαν δέσει καλά το χειρόφρενο- πέφτει πάνω σε αυτό του Boros, το οποίο φεύγει στην πλαγιά και αρχίζει να μετρά τούμπες. Τρέχω να πάρω το βίντεο, βλέποντας το αυτοκίνητο να είναι μια μπάλα στην πλαγιά και να κουνουρβαλά. Πριν καταλαγιάσει η σκόνη, γυρνά πίσω και βλέπω τον Boros να παραμένει χαλαρός στη ρίζα του δέντρου και στη συνέχεια, ατάραχος, να κατεβαίνει μαζί με τους άλλους για να επαναφέρουν το αυτοκίνητο και... να συνεχίσουν! Δεν νομίζω ότι άλλο αυτοκίνητο θα είχε βγει αλώβητο από τέτοιο πέσιμο. Και αυτός ο Boros είναι απίστευτα ψυχραιμος, ούτε μια φορά δεν τον είδα να ανεβάζει πίεση ή έστω να βιαστεί!». Πράγματι, το βράδυ στο camp, το αυτοκίνητο του Boros δεν φανόταν να είχε τραβήξει κάποιο ιδιαίτερο ζόρι!

Αυτό και ένα ακόμα τουμπάρισμα του δεύτερου



Η Dacia είχε κατεβάσει επίσημα ομάδα με τα νέα Duster.



Οι ομάδες που πρωταγωνιστούν είναι πλέον, από πλευράς υποστήριξης, σε άλλο επίπεδο.

Ο ορισμός του Transilvania Adventure Trophy

Με το 47% της έκτασης της χώρας να καλύπτεται από φυσικά, αδιατάρακτα οικοσυστήματα, τις βροχές να μην αφήνουν το έδαφος να ηρεμήσει, τον αγροτικό πληθυσμό να ζει ακόμα στα βουνά με μεθόδους και τρόπους που σε φέρνουν τουλάχιστον 100 χρόνια πίσω και όλα αυτά σε έναν τόπο που το όνομά του και μόνο φέρνει στο μυαλό παράξενους ήξεις, ομίχλη και δαιμόνια, δεν είναι τυχαίο ότι το Transilvania Adventure Trophy συγκεντρώνει τους περισσότερους συμμετέχοντες σε Trophy επί ευρωπαϊκού εδάφους!

Το TAT ξεκίνησε τη δεκαετία του '90, αλλά τότε διοργανωνόταν στη διπλανή Ουκρανία από Αυστριακούς οργανωτές. Συγκέντρωνε την αφρόκρεμα της εκτός δρόμου κίνησης από την κεντρική Ευρώπη, μέχρι που η ουκρανική μφάρια αποφάσισε να... βάλει χέρι στο παιχνίδι και ο αγώνας σταμάτησε. Το 2002 διοργανώθηκε από το Off Road Club Romania ο πρώτος αγώνας TAT στον τόπο καταγωγής του.

Αποτελούσε μέρος του κυπέλλου Rally Raid της Ρουμανίας και η μορφή του ήταν αρκετά πιο χαλαρή. Σιγά-σιγά, διαμορφώθηκαν οι αγώνες Trophy στη Ρουμανία και δημιουργήθηκε το κύπελλο Trophy. Ο αγώνας αποτελούσε σημαντικό μέρος αυτού του κυπέλλου, μετρώντας με πολλαπλάσιο συντελεστή, μέχρι και το 2007. Χρόνο με το χρόνο, άρχισε να διαφοροποιείται από τους άλλους του επάθλου, ενώ το ότι σημαντικές συμμετοχές από το εξωτερικό λάμβαναν μέρος και καθόριζαν τη γενική, έφερε τη ρήξη με τους τοπικούς συμμετέχοντες.

Το 2008 πραγματοποιήθηκαν τις ίδιες ημερομηνίες δύο αγώνες: το TAT και το Buzeu. Το TAT απολάχθηκε από τις προστριβές που προερχόντουσαν από το επάθλο και

αυτόματα πέρασε σε άλλο επίπεδο. Το 2009, ο αγώνας -εδραιωμένος πλέον- άρχισε να μεγαλώνει, σε όλες τις διαστάσεις. Ήταν η πρώτη φορά που οι συμμετοχές έκλεισαν λίγο μετά από όταν άνοιξαν στις αρχές της χρονιάς. Ο αγώνας πραγματοποιείται κάθε χρόνο γύρω από την πόλη της Deva. Το χαμηλό υψόμετρο των γύρω βουνών (μέγιστο 1.400 μ.) και το ομαλό ανάγλυφο αποτελούν ιδανικό μέρος. Ταυτόχρονα, οι τοπικοί φορείς βοηθούν με κάθε τρόπο, ενώ σημαντική είναι και η εγγύτητα της πόλης με την κεντρική Ευρώπη (λίγες ώρες από τα σύνορα με την Ουγγαρία).

As αναφέρουμε εδώ και κάποια στοιχεία για τις κατηγορίες του αγώνα. Υπάρχουν δύο: η Extreme και η Hobby. Η Extreme προορίζεται για αυτοκίνητα εξαιρετικά προετοιμασμένα και κατ' ελάχιστο, πρέπει να υπάρχει roll cage και εργάτης. Από την άλλη, στην Hobby μπορεί να συμμετάσχει οποιοδήποτε τετρακίνητο, χωρίς ιδιαίτερες απαιτήσεις προετοιμασίας. Όλα τα οχήματα πρέπει να έχουν άδεια και πινακίδες κυκλοφορίας, καθώς επίσης να είναι νόμιμα για κυκλοφορία στο δρόμο. Στον αγώνα δημιουργούνται ομάδες που αποτελούνται από δύο πληρώματα (οχήματα), με δύο άτομα το κάθε πλήρωμα (τέσσερα ανά ομάδα).



Κάθε μέρα πραγματοποιείται μια διαδρομή και νικήτρια ομάδα είναι αυτή που θα την ολοκληρώσει στον ταχύτερο χρόνο. Οι χρόνοι κάθε μέρας αθροίζονται και γναινει ο τελικός νικητής στο τέλος του αγώνα. Η διαδρομή είναι προκαθορισμένη και οι ομάδες πρέπει να περάσουν από όλα τα σημεία της, ακολουθώντας τις οδηγίες του road book, που σχεδιάζεται με την ελληνική εφαρμογή TrailMaster Adventure!



Το Pintz 6X6 έτρεχε στη Hobby. Ακόμα και αυτό τα βρήκε σκούρα από τη λάσπη

Αποτελέσματα						
EXTREME 2010						
1n	03a	Csaba Boros + Eigner Mihaly	HU	Jeep Wrangler	2295	
	03b	Magyar Szilárd + Kovács Krisztián	HU	Mercedes G	2295	
2n	02a	Dominique Schoonenburg + Bertrand Lebrun	BE	LR Defender 90	2308	
	02b	Antoine Reul + Benoit Reul	BE	LR Defender 90	2308	
3n	22a	Gabi Nicolae + Valentin Capota	RO	Nissan Proto	2534	
	22b	Dan Kiraly + Barny Kiraly	RO	LR Tomcat	2534	
Hobby 2010						
1n	75a	Maurillio Zani + Ioana Nistor	IT/RO	LR Defender 90	1464	
	75b	Sorin Parvulescu + Pedro Pinto	RO/PT	Mercedes G	1464	
2n	66a	Andrei Museteanu + Alexandru Bojica	RO	Mercedes G	1474	
	66b	Adrian Floricescu + Valentin Alexandroae	RO	Toyota HDJ 80	1474	
3n	81a	Hidisan Ciprian+ Lazar Paul	RO	Toyota LC	1506	
	81b	Gavriila Ciprian + Costa Cosmin Cristian	RO	Range Rover	1506	

ου αυτοκινήτου της ομάδας, την τελευταία μέρα, παραλίγο να στοιχίσει τον αγώνα στους Ούγγρους. Ωστόσο, η διαφορά που είχαν σε δύο από τις ετάπ του αγώνα, τους έδωσε μια οριακή ανάσα 13 βαθμών και μαζί και την πρώτη θέση.

Πάντως, τα πράγματα θα μπορούσαν να έχουν εξελιχθεί αρκετά διαφορετικά, καθώς για πρώτη φορά βρέθηκε ομάδα που συναγωνίστηκε στα ίσα την ουγγρική. Τα Land Rover των Βέλγων ήταν άρτια εξοπλισμένα, προετοιμασμένα και κυρίως αξιόπιστα, με αυτό του Dom να διαθέτει και τετραδιεύθυνση. Και το κυριότερο... όχι απλά δούλευαν, αλλά ήξεραν και πώς να τα χρησιμοποιήσουν. Του χρόνου η μάχη θα είναι μεγαλύτερη. Από 'κει και πέρα, η τοπική ομάδα του Gabi πήρε την τρίτη θέση, θέση την οποία κρατούσε μέχρι την τελευταία μέρα η βελγική ομάδα του Gonzo με τα σχεδόν νορμάλ Buggy Ittis. Ήταν για πρώτη φορά φέτος που οι περισσότεροι αγωνιζόμενοι της Extreme έβλεπαν κάθε μέρα το camp έχοντας κάνει τη διαδρομή -αντί να εγκαταλείπουν όπως τα προηγούμενα χρόνια- και γι' αυτό χαρακτηρίστηκε εύκολη.

Στην Hobby...

...από την άλλη, περιμένεις να είναι πιο απλά τα πράγματα, αλλά έχεις χάσει από χέρι. Ο Ionut, που φροντίζει τη διαδρομή για αυτή την κατηγορία, έχει το δύσκολο έργο να συνδέει διαδρομές που θα περνάνε χωρίς κατηφόρες που να απαιτούν δέσιμο, μιας και τα αυτοκίνητα

εδώ θα είναι πιο normal. Ωστόσο, καθώς με τα χρόνια ο συναγωνισμός ανεβαίνει, η διαδρομή θα πρέπει να βγάζει νικητή με κάποιον τρόπο. Εν τω μεταξύ, μιας που οι συμμετοχές στην Extreme είναι περιορισμένες και ταυτόχρονα η διαδρομή δύσκολη, αρκετοί με οχήματα extreme τρέχουν στην Hobby. Οπότε φτάσαμε φέτος η διαδρομή της Hobby να είναι το ίδιο δύσκολη με τη διαδρομή της Extreme του 2008!

Απίθανα στενά δρομάκια, ξεχασμένοι δασικοί που έχουν φυτρώσει και μια μανία του Ionut για τις πλάγιες κλίσεις, έδωσαν ρέστα. Ναι, η διαδρομή κινούταν σε δρόμο, αλλά... τι δρόμο!

Ήρθε και η βροχή που έριξε από το βράδυ της δεύτερης μέρας και ξεκίνησε το πατινάζ. Ακόμα και μέσα στο camp έπρεπε να χρησιμοποιείς μπλοκ για να μετακινήσεις στο επίπεδο εδαφος! Η επιφανειακή σκόνη έγινε μια απίστευτη γλίτσα που δεν μπορούσες να σταθείς όρθιος με τα πόδια. Τα ελάχιστα βράχια που είχε στη διαδρομή δεν έβγαιναν χωρίς μπλοκ μπρος-πίσω, ενώ ακόμα και σωστά προετοιμασμένα αυτοκίνητα που τα προηγούμενα χρόνια έτρεχαν στην Extreme, φέτος βρήκαν το μάστορά τους στην Hobby. Αμ οι ταχύτητες; Εδώ είναι σαφώς πιο μεγάλες. Ένας αγωνιζόμενος της Extreme όταν καταβαίνει στην Hobby έχει στόχο πάντα τη θέση. Έτσι, καθώς το έδαφος είναι λίγο πιο light, τα χιλιόμετρα ανεβαίνουν και σε αυτό βοηθά και το road book που δεν απαιτεί τόσο πολύ προσα-

νατολισμό, μίρρες και πυξίδα.

Η λάσπη ήταν πανταχού παρούσα, αλλά ειδικά την τρίτη μέρα σε ένα σημείο που υπήρχε μια διασταύρωση, είχε δημιουργηθεί μια τεράστια γούβα με βούρκο - λάσπη, που κόλλησε μέχρι και το 6X6 Pintz που έπαιρνε μέρος! Πανζουρλισμός. Μα, βρε παιδί μου, όλοι να θέλουν να μπουν μέσα. Σε λίγο δεν έπεφτε καρφίτσα εκεί, χάλασαν και δυο εργάτες και το πολύχρωμο καρβάνι έκανε ώρες να ξεφύγει!

Κανένα αυτοκίνητο δεν κατάφερε να βγάλει φέτος την Hobby χωρίς ζημιές και κυρίως φαναριζοδουλίες. Εδώ οι διαφορές και στα πρώτα τρία πληρώματα ήταν μικρές, με τη μεϊκή ομάδα (Ιταλία / Ρουμανία / Πορτογαλία) του Maurillio Zani να παίρνει τη νίκη κυριολεκτικά την τελευταία στιγμή από τον εξαιρετικά συμπαθή Bucur Milanovici που συνήθως πρωταγωνιστεί στην Extreme. Τελικά, μια μηχανική βλάβη την τελευταία μέρα τον έβγαλε εκτός παιχνιδιού.

Κιόλας;

Αν είσαι λάτρης της περιπέτειας, το TAT θα το αγαπήσεις με πάθος, θα δεχτείς τις δυσκολίες και τα τερτίπια του και θα επιστρέψεις για να χαρείς τη φύση της Ρουμανίας. Όπως λένε και οι περισσότεροι παλιοί συμμετέχοντες -που γυρνάνε και τα υπόλοιπα Trophy της Ευρώπης- αν έπρεπε να κάνουν ένα μόνο αγώνα τη χρονιά, αυτός θα ήταν της Τρανσυλβανίας. Εσύ θα μείνεις απ' έξω του χρόνου; ■