

Africa Eco Race

Ελληνική συμμετοχή στο κλασικό Paris-Dakar



27 Δεκέμβρη 2011 – 9 Γενάρη 2012

Θανάσης Παλάσκας – Παναγιώτης Ζαχαρίου

Mitsubishi Pajero V20 MIVEC Rally Raid T1

Ελληνική Συμμετοχή στο Africa Eco Race



Τέλη του 2011 θα πραγματοποιηθεί ένα όνειρο 30 και βάλε ετών μίας ελληνικής ομάδας: η συμμετοχή σε έναν αγώνα από το Παρίσι στο Dakar. Πρόκειται για τον αγώνα που διατηρεί το χαρακτήρα του κλασικού Dakar και έχει κερδίσει την εκτίμηση των Ευρωπαίων ιδιωτών που δεν μπορούν να ανταποκριθούν στα έξοδα του αγώνα της Νότιας Αμερικής.

Η ομάδα:

Οδηγός: Θανάσης Παλάσκας

Συνοδηγός: Παναγιώτης Ζαχαρίου

Μηχανικός: Θοδωρής Νέστωρας

Αυτοκίνητο: Mitsubishi Pajero V20

MIVEC Rally Raid T1

Υποστήριξη: Service ένα VW

Syncro, 4 άτομα ομάδα

Χορηγός επικοινωνίας:

Τετρακίνηση Mag



Οι άνθρωποι

Θανάσης Παλάσκας



Γεννήθηκε στην Αθήνα το 1961.
Από το 1975 κάτοικος Γερμανίας.
Σπουδές στην Γερμάνια και επιστροφή στην Ελλάδα το 1984.
Το 1990 θητεία στο Πολεμικό Ναυτικό και το 1991
επιστροφή στην Γερμάνια.
Από το 1994 συνέχεια μεταξύ Ελλάδας και Γερμανίας.
Μόνιμη επιστροφή στην Γερμανία το 1999.
Παντρεμένος από το 1990. Έχει δυο παιδιά, ένα αγόρι και
ένα κορίτσι.

Παναγιώτης Ζαχαρίου

Γεννήθηκε στην Αθήνα το 1959.
Κάτοικος Βούλας.
Ασχολείται με την ενοικίαση σκαφών. Σα skipper γνωρίζει
πολύ καλά το Navigation με GPS.
Παντρεμένος. Έχει δύο παιδιά, ένα αγόρι και ένα κορίτσι
επίσης.



Οι συμμετοχές στους Αγώνες



Το 1987 συμμετείχαν στο **2ο OFF ROAD RALLY GREECE**. Εγκατέλειψαν μετά την τελευταία ειδική, στην απλή για τον τερματισμό! Τερμάτισαν 2οι στο πρωτάθλημα Ελλάδος το 1988, πρώτοι Έλληνες στον **3° OFF ROAD RALLY GREECE** και τέταρτοι γενικής επί 110 συμμετοχών!

Συμμετοχή σε αρκετούς αγώνες στο εξωτερικό, όπως το **BAJA ITALIA 2009**, όπου δυστυχώς εγκατέλειψαν μετά την δεύτερη μέρα από δίσκο αμπραγιάζ και ενώ βρισκόταν στην μέση της κατάταξης επί 60 συμμετοχών.

Τερματισμός στο **5 Days VODAFONE TRANSIBERICO 2009** (Ισπανία και Πορτογαλία, 3900Km αγώνα), 27οι στους 60 εκκινήσαντες, μετά από πολλά προβλήματα.

Αντίπαλοι και στις περιπτώσεις με κορυφαίες συμμετοχές: Gadsin, BMW



X-Raid Team, Mitsubishi, Bowler, κλπ. Οι χρόνοι της συμμετοχής ήταν πάντα ανάμεσα στους πρώτους ιδιώτες.

Συμμετοχή στο **Evia Rally Raid** το 2011 όπου εγκατέλειψαν στην πρώτη ειδική. Θα συμμετάσχουν επίσης στο **Cooper 24 Ώρες Off Road 2011** πριν το Africa Eco Race.



AFRICA ECO RACE 2012



Η πραγματική συνέχεια του Paris-Dakar! Ο αγώνας ξεκινά από τη Γαλλία και τερματίζει στο Dakar, διασχίζοντας το Μαρόκο και τη Μαυριτανία, ακριβώς όπως ο κλασικός αγώνας 4X4 που καθιέρωσε τα Rally Raids σε όλον τον κόσμο.

Χρονοδιάγραμμα Αγώνα

16 Μάη 2011	Άνοιγμα Συμμετοχών
31 Ιούλη 2011	Κλείσιμο Πρώτης Περιόδου Συμμετοχών
15 Νοέμβρη 2011	Κλείσιμο Συμμετοχών
27 Δεκέμβρη 2011	Τεχνικός Έλεγχος
28 Δεκέμβρη 2011	Σαλπάρισμα για Μαρόκο
29 Δεκέμβρη 2011	Άφιξη στο Μαρόκο - Εκκίνηση
8 Ιανουαρίου 2012	Τερματισμός Dakar - Σενεγάλη

Κατηγορίες

Στον αγώνα συμμετέχουν αυτοκίνητα T1 και T2, μοτοσικλέτες μέχρι 450 κ.εκ. και πάνω από 450 κ.εκ., ATVs, φορτηγά της κατηγορίας T4 και οχήματα της κατηγορίας Open. Οι Παλάσκας/Ζαχαρίου θα συμμετάσχουν με ένα Mitsubishi Pajero V20 στην κατηγορία T1. Είναι ουσιαστικά η πρώτη φορά που ελληνικό πλήρωμα συμμετέχει με αυτοκίνητο σε αγώνα του είδους.

Συμμετοχές

Κορυφαία συμμετοχή είναι αυτή του Jean Louis Schlessler με το γνωστό buggy που έχει πρωταγωνιστήσει πολλές φορές σε αγώνες στη Β. Αφρική και βέβαια το Dakar. Από εκεί και πέρα μια σειρά από Bowler και Desert με ικανούς οδηγούς αποτελούν μια δύσκολη πρόκληση.



Mitsubishi Pajero V20 MIVEC Rally Raid T1



Η ενδιάμεση ουσιαστικά κατάσταση ανάμεσα στα V20 και το εκπληκτικό Pajero Evo είναι το αυτοκίνητο της ομάδας. Φορά τον V6 κινητήρα των 3.5 λίτρων με τον κωδικό 6G74 και το σύστημα Mitsubishi Innovative Valve Timing and Electronic Lift Control (MIVEC), στην πρώτη του ουσιαστικά εμφάνιση. Στην απλή έκδοση ο κινητήρας αποδίδει 208 PS και 313 Nm,

ενώ σαν MIVEC έφτασε στους 264 ίππους και τα 324 Nm! Είναι ο πρώτος κινητήρας direct injection της Mitsubishi. Για αγωνιστική χρήση έχει δεχθεί την περιποίηση της Rally Art με την ονομαστική του ισχύ να πλησιάζει τα 300 άλογα! Ο συγκεκριμένος έχει εξελιχθεί από τη Faster στο Παρίσι, επίσημο προμηθευτή και της X-Raid Team!

Η εισαγωγή περνά μέσα στην καμπίνα και καταλήγει σε ένα χειροποίητο snorkel. Χειροποίητα είναι και τα δύο χταπόδια της εξαγωγής που καταλήγουν σε ελεύθερη εξάτμιση. Τα ηλεκτρικά, μετά από μία φωτιά στην Πορτογαλία, είναι πλέον... ελληνικά, φτιαγμένα από το μετρ του είδους Λιμνιό! Το χειρόφρενο είναι υδραυλικό και το τιμόνι εξελιγμένο. Ο Θοδωρής Νέστωρας, που συντηρεί πλέον το αυτοκίνητο στην Ελλάδα, άλλαξε την τρόμπα νερού του κινητήρα με ηλεκτρική για καλύτερη απόδοση στις υψηλές θερμοκρασίες ενώ με ηλεκτρικό αλλάχθηκε και το βεντιλατέρ του ψυγείου νερού.



«Όλα τα λεφτά» όμως, κυριολεκτικά και σε απόδοση, είναι η μετάδοση. Το κιβώτιο είναι ένα βάρι, σειριακό της SADEV που στοιχίζει κάποια 35.000 ευρώ! Της ίδιας είναι και το βοηθητικό, που έχει αντικαταστήσει τη Super Select μετάδοση του απλού V20. Η διαφορά; Εδώ δεν έχουμε ένα ελεύθερο κεντρικό διαφορικό, αλλά μία μετάδοση 50-50, όπως αυτή της προηγούμενης έκδοσης L40, για λόγους αξιοπιστίας, αλλά και οδικής συμπεριφοράς. Είναι άλλωστε γνωστό ότι όλοι οι χρήστες V20 έτρεχαν με κλειδωμένο το κεντρικό διαφορικό επειδή η πρόσφυση και η επιτάχυνση με την μόνιμη τετρακίνηση Super Select δεν ταίριαζε σε αγωνιστικές συνθήκες. Ενισχυμένος και ο πίσω άξονας, που έχει φαρδύνει με ειδικές



προσθήκες και μεγαλύτερα ημιαξόνια, αντί των κλασικών, γνωστών μας, προσθηκών στα άκρα. Το μπλοκέ πίσω προέρχεται από normal V20 και «κλειδώνει» σε ποσοστό 45%.

Η ανάρτηση είναι της FOX με 8 αμορτισέρ coil over γύρω-γύρω, πλήρως ρυθμιζόμενα. Τα εμπρός



ψαλίδια, πάνω και κάτω, είναι χειροποίητα. Εμπρός υπάρχει μία ειδική γέφυρα που ενώνει τα δύο άκρα και στηρίζει τα αμορτισέρ, περνώντας πάνω από τον κινητήρα. Τα ελαστικά είναι αγωνιστικά, kevlar, της BF Goodrich, στις γνωστές, χαρακτηριστικές, 16άρες ζάντες της Speed Line. Τα φρένα είναι της AP-Racing, με 4πίστονες δαγκάνες εμπρός και 2πίστονες πίσω.

Το αυτοκίνητο φορά roll cage προδιαγραφών T1 της FIA, bucket καθίσματα της Sparco πλέον, ζώνες της Sabelt. Το πλήρωμα φορά φόρμες της Sparco και κράνη Peltor. Το ταμπλό είναι ιδιοκατασκευή, με τα περισσότερα συστήματα να βρίσκονται στη μεριά του συνοδηγού. Εμπρός στον οδηγό υπάρχει μόνο ένα στροφόμετρο. Στο κέντρο κυριαρχεί ένα πάνελ πληροφοριών και οι

ασφάλειες, ενώ εμπρός από τον συνοδηγό υπάρχουν δύο terratrip και θέσεις για GPS και συστήματα παρακολούθησης, καθιερωμένα πλέον στους αγώνες Raid. Τα πλαϊνά παράθυρα έχουν αντικατασταθεί από πλαστικά, με συρόμενα ανοίγματα και εξαεριστήρες. Πίσω από τα καθίσματα βρίσκεις την αυτόματη πυρόσβεση της OMP και τη jell μπαταρία.





Ανάμεσα στο χώρο του πληρώματος και το «χώρο αποσκευών» υπάρχει ένα μεταλλικό χώρισμα, όπως επιβάλλουν οι κανονισμοί, μια και πίσω βρίσκεται το ντεπόζιτο ασφαλείας των 370 λίτρων, για μία αυτονομία 1000 χιλιομέτρων! Μαζί του ζουν οι δύο ρεζέρβες, που επιτρέπει ο κανονισμός και βελτιώνουν την κατανομή βάρους, οι εργαλειοθήκες και βέβαια ο γρύλος

τύπου «λατέρνας», για γρήγορες αλλαγές ελαστικών. Ένα φτυάρι και μία ανάλαφρη ράγα εδάφους είναι στερεωμένα στην πίσω πόρτα. Τα πάντα δείχνουν τοποθετημένα με ιδιαίτερη προσοχή στη λεπτομέρεια, την λειτουργικότητα, την ασφάλεια και την ευκολία χρήσης από το πλήρωμα.





Επικοινωνία

Υπεύθυνος Επικοινωνίας

Γιάννης Αθανασίου

Terra Magna

Μελισσίων 43, 15126 Μαρούσι

Τηλ./Fax: +30 210 6149119

g.athanasiou@tetrakinisimag.gr

www.tetrakinisimag.gr

κιν.: +30 693 2450634

Team Manager

Θανάσης Παλάσκας

Τηλ.: +49 8151 959778

Fax : +49 8151 959779

a.palaskas@yahoo.de

κιν.: +49 1755 288277