Σέβεντιζ, όπως έχει καθιερωθεί στην νεοελληνική. Χωρίς να αυθαιρετήσουμε πολύ, αν ισχυριστούμε ότι για το Δ.Ρ.Α., ήταν η πιο καλή, η πιο ζουμερή, η πιο ισόρροπη δεκαετία, δεν θα έχουμε πέσει πολύ έξω και σίγουρα τούτους τους χαρακτηρισμούς, δεν μπορεί να προσελκύσει καμιά άλλη δεκαετία με περισσότερη ακρίβεια.



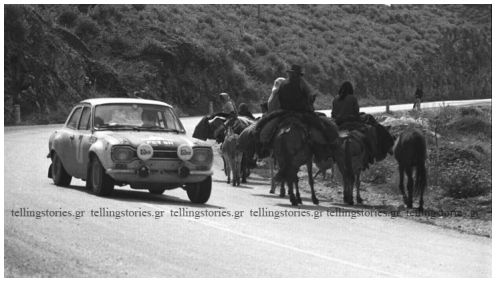
Ο Νορμανδός Jean Luc Therier στο ΙΗ΄ Δ.Ρ.Α.(1970) υπερστρέφει την Α 110, περνώντας από χωριό του νομού Ηλείας σε σφιτκή απλή (φωτό Φ.Φ./Γ.Κ) και ο Τάσος «Σιρόκο» Λιβιεράτος, με το 160 J, στο 24ο (1977) διασχίζοντας γοργά μια άδεια από τροχοφόρα αλλά γεμάτη από θεατές Καρδίτσα, στο μεγάλο κομμάτι Καλαμπάκα ΙΙ – Αθήνα (φωτό Ν.Σ.Ζ.) .

Ας δικαιολογήσουμε, λοιπόν, όλα τα παραπάνω, ανιχνεύοντας τη δεκαετία σε δύο συνέχειες, με πλούσιο αρχειακό υλικό και σχόλια.

Έχουμε κατ' αρχάς, αγώνες με διάρκεια. Από 2.600 χλμ το ’75 μετά τις επιπτώσεις της ενεργειακής κρίσης, έως τα 2.974 του ’79 μα και τα 3500 χλμ. των αγώνων από το ΄70 έως το ’74. Αλλά και αγώνες με ταχύτητα. Οι σφικτές απλές έδιναν ένα γρήγορο, συχνά λαχανιασμένο τέμπο. Αγώνες με στρατηγική, καθώς ο χρόνος για επισκευές ήταν ελάχιστος δεν ήταν δυνατόν ένα πλήρωμα να πηγαίνει παντού και πάντα οριακά. Σχεδίαζε τι θα χαρίσει και που θα ορμήσει.

Επίσης είχαμε αγώνες με μεγάλο πλήθος συμμετοχών, αποκορύφωμα οι 203 του ‘77, γεωγραφικά απλωμένους σε όλη την Ελλάδα, από τον Όλυμπο έως το Μαίναλο, με ποικιλία, με ανατολές με δύσεις, με ολονύκτια σκέλη, με 51 διαφορετικές ειδικές το ’76, με 58 το ’79.

Αγωνιστικά, ήταν σαφώς η πιο αμιγής δεκαετία. Ένα αυτοκίνητο που κέρδιζε το ’70, πρωταγωνιστούσε το ’76, ενώ επιπροσθέτως ήρθε και η ώρα για λαμπρές ελληνικές εμφανίσεις. Τέλος, ο ίδιος ο τόπος ακόμα βαστούσε. Η φτώχια ήταν αξιοπρεπής, και το γοητευτικό παλιό δεν είχε σβήσει μέσα σε ένα αδιάφορο καινούργιο.



Βουκολική ελληνική σκηνή. Τα μουλάρια, αποτελούσαν ακόμα το ΄70, ένα βασικό μέσο επικοινωνίας και μεταφορών στις δυσπρόσιτες περιοχές της ελληνικής επαρχίας, συναντούν ένα βρετανικό rally car, με αρκετές δεκάδες καθαρόαιμους ίππους μέσα στο καπώ του, που βιάζεται να προλάβει το επόμενο σταθμό ελέγχου χρόνου στο ΙΗ’ Δ.Ρ.Α. (’70).

Οδηγός του ο Γάλλος Jean Fancois Piot, συνοδηγός του ο συμπατριώτης του ο Jean Todt. Στα 24 του τότε, ο J.T. ασφαλώς δεν φανταζόταν, ότι θα έφτανε τριανταεννέα χρόνια αργότερα στο ύπατο αξίωμα της F.I.A., ύστερα από μια θαυμαστή καριέρα στην Peugeot και στην Scuderia Ferrari. (φωτό: Φ.Φ/Γ.Κ.)



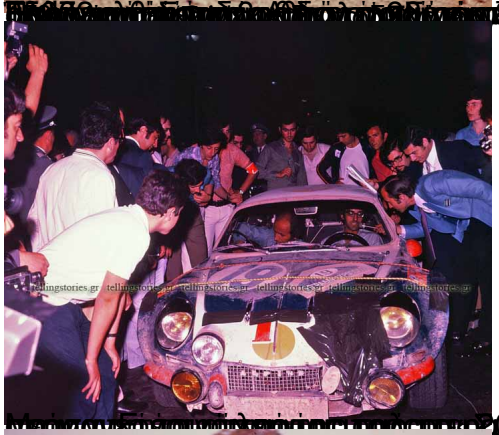



19ÈME
RALLYE INTERNATIONAL
"ACROPOLIS"
CHRONOMETRAGE LONGINES

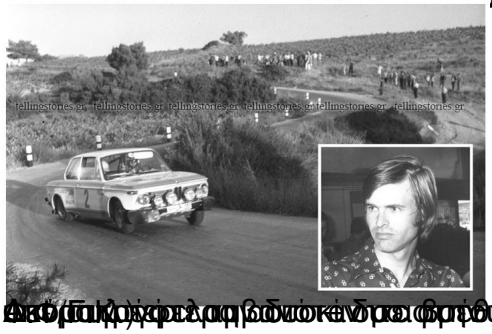


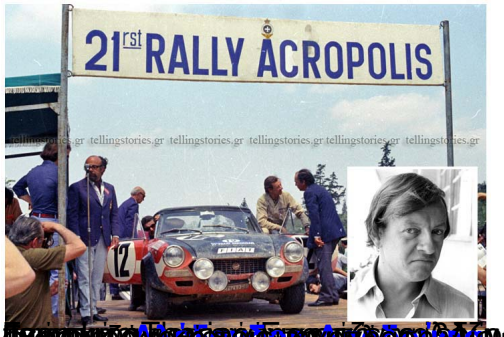

ΕΛΠΑ
1971
ΡΑΛΛΥ ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ










21rst RALLY ACROPOLIS


acropolis rally 1973
21