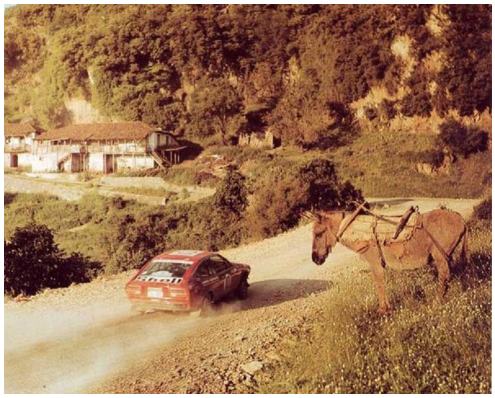
Το '74 ο αγώ νας δεν γίνεται, υποκύπτοντας στις πιέσεις της ενεργειακής ύφεσης. Σε αυτό το χρονικό διάστημα ο τόπος ζει μια τεράστια αλλαγή και ο ελληνισμός δέχεται ένα αντίστοιχο τραύμα. Έτσι το πρώ το μεταπολιτευτικό Δ.Ρ.Α. διεξάγεται το '75.

Με 46 αλλοδαπές συμμετοχές και 42 Ελληνικές. Με έξι ελληνικές μέσα στις δέκα πρώ τες, αλλά και δέκα συνολικά μέσα στους 14 που τερμάτισαν. Καλή χρονιά για τα ελληνικά χρώ ματα που ευτύχησαν μετά από 20 χρόνια να δουν ελληνικό πλήρωμα στην δεύτερη θέση.



Στην πρώτη και καλύτερη βρέθηκε ο Γερμανός Walter Rohrl, στην παρθενική του νίκη στο θεσμό. Στην εικόνα από μια σύντομη στάση, έναν αστραπιαίο τεχνικό έλεγχο της Ascona, σε εκείνες τις μέρες των σφικτών απλών και των ελεύθερων service, αντικρίζουμε και την μορφή των αγώνων της εποχής. Τους ανθρώπους του συνεργείου ημίγυμνους, τον οδηγό με καμπάνες, το μηχανικό με το σταυρό στο χέρι.

Οδηγώντας πέρα από γρήγορα και έξυπνα, ο Γερμανός οδηγός, υπόδειγμα συγκροτημένου, μετρημένου και ατρόμητου χειριστή βάζει τις βάσεις μιας μεγαλειώδους καριέρας.

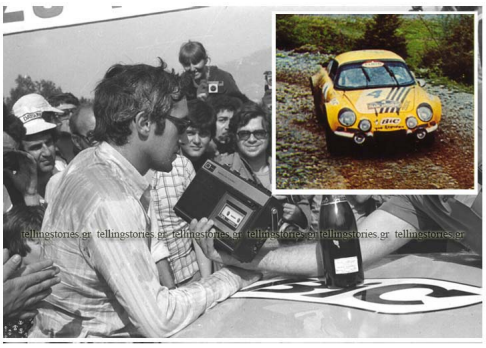


Με ένα ακατάλληλο αυτοκίνητο για ράλυ και πολύ περισσότερο για ράλυ Ακρόπολις, ο **Γιώργος Μοσχούς** τερμάτισε στην 7η θέση το ’75. Η εικόνα βέβαια παραπέμπει και αλλού. Στο γνήσιο Ελληνικό φόντο με πρωταγωνιστή, το συμπαθές τετράποδο, το οποίο στην ελληνική ύπαιθρο, ήταν κάτι πολύ παραπάνω από ότι ένα καλό αυτοκίνητο σε ένα Δ.Ρ.Α. Αδίκως, μάλιστα, αναφέρονται στο όνομά του όταν θέλουν να κακοχαρακτηρίσουν κάποιον άνθρωπο.



Το Δ.Ρ.Α. της δεκαετίας του ΄70 δεν άφησε πριμαντόνες να επικρατήσουν. Ειδικά το, σε μεγάλη έκταση λασπωμένο, 22ο. Ήρθαν τότε οι, περιφανείς και εξώκοσμες από την γείτονα χώρα, Stratos. Μακριά από την εικόνα του αυτοκινήτου ράλυ. Ένα πρωτότυπο, εντυπωσιακό στην όψη και στον ήχο. Τρείς ήρθαν εκείνη την πρώτη χρονιά. Με δυο Ιταλούς οδηγούς και ένα Σουηδό. Καμιά δεν έφτασε πολύ μακριά. Στην εικόνα ο Lele Pinto, κατεβαίνει το χωμάτινο, τότε, κομμάτι της κατατακτήριας Δεκέλειας. (φωτό Τ.Α.)

Ίδια τύχη είχε και η μοναδική γαλάζια Α 310. Ένα ογκώδες σε σύγκριση με την προκάτοχο κουπέ από την Διέπη, που δεν κατάφερε ούτε στο ελάχιστο να ακουμπήσει στις επιδόσεις της Α110. Προηγήθηκε κάποια στιγμή, ο εικονιζόμενος εδώ στο Μακεδονικό λασπωμένο κομμάτι J. Ragnioti, αλλά η αξιοπιστία του στέρησε τον τερματισμό. Έτσι η νίκη πήγε σε ένα ταπεινό, πλην όμως άθραυστο Datsun. (φωτό: Φ.Φ/Γ.Κ.)



Για δεύτερη συνεχή χρονιά το ίδιο ελληνικό πλήρωμα, οι «Σιρόκο» - Μ. Ανδριόπουλος, με το ίδιο αυτοκίνητο τερματίζουν δεύτεροι. Η Α110 δεν είναι γαλάζια πια, αλλά κίτρινη, όπως φαίνεται στην ένθετη εικόνα (φωτό Ν.Σ.Ζ.) από τη λασπωμένα Φουρνά. Ο οδηγός στην ράμπα του τερματισμού βρεγμένος από τον καμπανίτη απαντά σε ερωτήσεις των εκπροσώπων του Τύπου, μετρημένος και σοβαρός όπως πάντα. (φωτό: Φ.Φ/Γ.Κ.)

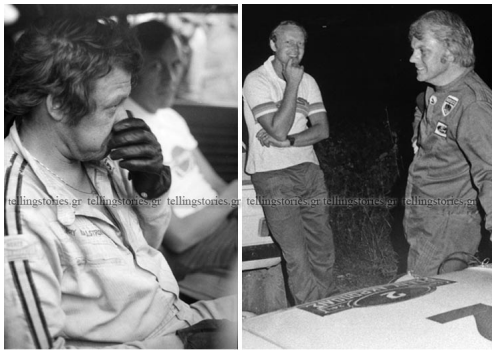


Ο Μιχάλης Κούμας από την Κύπρο, μας είχε έλθει το ’75 και η τρίτη θέση που κατέλαβε ήταν ευχάριστη έκπληξη. Οδηγούσε ένα λαδί Colt Galant. Στα φτερά του είχε μια παράσταση από την αιμάσσουσα πατρίδα του, εικόνα πολύ διαδεδομένη εκείνη την εποχή, μετά την τουρκική εισβολή. Την επόμενη χρονιά μας ξανάρχεται, με το ίδιο αυτοκίνητο και με το ίδιο μήνυμα, όπως διακρίνεται στην ένθετη εικόνα. Ξεκινά δυναμικά κατά πως μαρτυρά και η εναερία φάση στην ειδική Λουκίσια, αλλά δεν θα καταφέρει να τερματίσει. (φωτό: Φ.Φ/Γ.Κ.)



Μιλώντας όμως για εναέριες περιπέτειες, στον αγώνα του ’77, στην κατατακτήρια ειδική της Δεκέλειας, υπήρχε δίπλα στη λίμνη ένα ανάχωμα και όσα πληρώματα περνούσαν πιο σβέλτα, απογειώνονταν. Συγκέντρωσε πολλά βλέμματα αυτό το σημείο καθώς και την προσοχή των φωτογράφων. Το πιο εντυπωσιακό κι ψηλό άλμα το έκανε ο πρεσβύτερος συμμετέχων.

Στα 63 του χρόνια ο Τζώνυς, ένα τέταρτο του αιώνα μετά το Α’ Δ.Ρ.Α. στέλνει στα ουράνια την Ascona του. Τρείς μέρες αργότερα στο στοπ της ειδικής Βούρβουρα, κατάκοπος (ένθετη εικόνα - φωτό Ν.Σ.Ζ.), επιστρέφει μετά από 2759 χιλιόμετρα στον τερματισμό, 9ος γενικής, δεύτερος ανάμεσα στους Έλληνες.



Η πρώτη πελοποννησιακή ετάπ, στο 24ο Δ.Ρ.Α. το ’77, ήταν το ασφάλτινο Αλεποχώρι. Το κομμάτι από την Αθήνα μέχρι εκεί, ήταν άνετο χρονικά και παρά τις προγραμματισμένες επισκευές, οι περισσότεροι έφθασαν πολύ νωρίτερα. Στο χρόνο μέχρι την είσοδό τους στο κοντρόλ, την ώρα που έδυε ο ήλιος, τον σπατάλησαν συζητώντας, χαριτολογώντας.

Αριστερά, ο νικητής του 23ου, **Harry Kallstrom** , μια ιδιαίτερη φιγούρα των αγώνων, στο δεξιοτίμονο 160 J. Δίπλα του ο Claes Billstam. Γνήσιο Σκανδιναβικό ταλέντο ο αποκαλούμενος και Sputnik λόγω της ταχύτητας του, Σουηδός οδηγός, πρωταθλητής Ευρώπης τα προηγούμενα χρόνια, άνθρωπος μαζεμένος, σχεδόν ντροπαλός.

Δεξιά οι οδηγοί των Escort που μονοπώλησαν τις δυο πρώτες θέσεις. Μετά από 12 χρόνια από την πρώτη εμφάνισή του στα Ελληνικά χώματα με VW, ύστερα από απόπειρες με 911, με δύο – δυο, με Stratos, ήρθε η στιγμή να πανηγυρίσει πολύ δικαιωματικά ο **Bjorn Waldegaard** .
Ο
Roger Clark
μετά την νίκη του το ’68, εννιά χρόνια αργότερα θα βρεθεί για μία ακόμα χρονιά, μετά το ’66 και το ’69 στην δεύτερη θέση.
(φωτό: Τ.Α.)













