

Με την είσοδο της δεκαετίας του '80 πολλά πράγματα θα άλλαζαν. Και θα άλλαζαν πολύ γρήγορα, πολύ θεαματικά και πολύ θορυβωδώς. Δυστυχώς, στην πορεία του χρόνου οι αλλαγές αυτές, θα έφερναν και απώλειες.



Η εποχή του gr.B. σβήνει ζοφερά, στο τέλος του '86. Έτσι εικονίζεται το 205 T16 των J. Kankkunen – J. Pironen, μέσα στον φημισμένο Ταρζάν στο δρόμο για την νίκη τους, στο 33ο, μα την επόμενη χρονιά, το '87, αναδύεται η εποχή του gr.A. Εν αρχή άγωνα, και άνοστη. Εδώ οι Erwin Weber - Matias Feltz με Golf, στα ανηφορικά κομμάτια, στους Βωξίτες. Στο βάθος, μόλις που διακρίνεται ο Κορινθιακός.

Δυο συντελεστές ήταν εκείνοι που έδωσαν αυτή την βίαιη ώθηση. Πλούσιες παροχές στο χώρο από γαλαντόμους χορηγούς και τεχνολογικές εφαρμογές που κόμιζαν νέα δεδομένα. Στοιχεία αρκετά να βάλουν το παγκόσμιο πρωτάθλημα σε άλλες τροχιές. Κυοφορείται και η άποψη ότι η F.I.A. θορυβημένη με την επιταχυνόμενη άνοδο της δημοτικότητας των ράλυ, έμμεσα προστάτεψε και τον κορυφαίο θεσμό της, την F1. Όλες αυτές, τις αλλαγές, τις είδαμε, τις ακούσαμε, τις ζήσαμε και στο δικό μας Δ.Ρ.Α.

Τους δυο πρώτους αγώνες της δεκαετίας, το 27ο και το 28ο, τους κερδίζουν οι Ari Vatanen – David Richards. Είναι η πρώτη φορά που το ίδιο πλήρωμα με όμοιο αυτοκίνητο κάνει δυο διαδοχικές νίκες. Ως οδηγός το είχε πετύχει την διετία '62 – '63 ο Ευγένιος Bohringer, αλλά με άλλον συνοδηγό και άλλο αυτοκίνητο. Το '80 τελείται το καλύτερο, ίσως, Δ.Ρ.Α. όλων των εποχών, όσο μπορεί μια τέτοια κατάταξη να έχει κάποια ισχύ. Ας δούμε τα στοιχεία:

Έχει 2743 χλμ. μήκος, περιλαμβάνει 56 ε.δ. διαδρομές συνολικού μήκους 964 χλμ., αλλά το σπουδαιότερο είναι πως αποτελεί το πιο «πλήρες» Ακρόπολις από πλευράς συμμετοχών! Με 131, με 400άρες, με 160 J, με Celica, με Stratos - Chardonnet, με 504, με Escort - Sutton, και Merc, η οποία εμφανίζεται ύστερα από 26 χρόνια απουσίας με μάνατζερ τον Eric Waxenberger που το '64 είχε τερματίσει με μια 220 SE τέταρτος. Δεν λείπουν οι Ανατολικοί που έρχονται σε πλήρη σύνθεση (Lada, Polski, Wartburg, Trabant). Το σύνολο σχεδόν των κορυφαίων ράλυμεν και ομάδων βρίσκονται στην Ελλάδα και ασφαλώς δεκάδες ημεδαπά πληρώματα που έδωσαν την μάχη με το χρόνο.

Μάλλον ανέλπιστα η νίκη πηγαίνει στον A. Vatanen που οδηγεί τον αγώνα από την αρχή με μεγάλη ωριμότητα, σύνεση και ταχύτητα. Ανέλπιστα κυρίως διότι η ομάδα ήταν ιδιωτική, προερχόταν από δύο ολοκληρωτικές καταστροφές στην Πορτογαλία και ο Ari δεν ήταν από τα παιδιά που καταλάβαινε από τακτικές.



Ari Vatanen – David Richards στο τερματισμό του 27ου. Για πρώτη φορά η ράμπα του τερματισμού φεύγει από την Διον. Αρεοπαγίτου. Οι κερκίδες του Παναθηναϊκού σταδίου κατάμεστες από κόσμο, δίνουν μια εξήγηση αυτής της αλλαγής. Το ενδιαφέρον ενός ολοένα και μεγαλύτερου πλήθους, αναγκάζει τους διοργανωτές σε κινήσεις που αλλάζουν σημαντικά στοιχεία του χαρακτήρα του αγώνα. (φωτό: Φ.Φ/Γ.Κ.)

Οι 450άρες αποδεικνύονται βαριές, αργές, ακατάλληλες, ιδιαίτερα λαστιχοβόρες και μόνον ο Vic Preston jr. κατάφερε να τερματίσει 14ος. Οι T. Salonen – S. Harjanne φέρνουν δεύτερο το 160 J και πρώτο gr. 2 δείχνοντας την μεγάλη τους αξία, παρόντος του Takasi Uakabayasi επικεφαλής της Ιαπωνικής ομάδας στην πρώτη του παρουσία στην Ελλάδα, ενώ το πόντιουμ θα κλείσει το πρώτο 131, εκείνο του Alen.

Πολύ καλή επίδοση από τους Anders Kullang – Bruno Berglund που θα μπορούσαν να είχαν κερδίσει αν δεν αντιμετώπιζαν προβλήματα με τις ζάντες τους. Ο Timo Makinen, στα 42 του χρόνια πια, πάντα όμως εντυπωσιακός, 15 χρόνια μετά το πρώτο του πλασάρισμά του στη δεκάδα επανέρχεται με τερματισμό στην ίδια θέση (10ος) έχοντας δίπλα του τον Jean Todt. Πρώτος Έλληνας ο Γ. Μοσχούς αφού, στο τελευταίο του Ακρόπολις ο «Σιρόκο» με τον Μ. Μακρινό, θα δηλώσει συμμετοχή με αγωνιστική άδεια του πριγκιπάτου του Μονακό, κίνηση αναπόφευκτη αφού αμφισβητήθηκε η ακεραιότητα αυτού του ακέραιου και έντιμου ανθρώπου. Θα τερματίσει ένατος. Είναι ο δεύτερος και τελευταίος τερματισμός Stratos στον ελληνικό αγώνα. Μια σπουδαία καριέρα κλείνει άδοξα...

Η επόμενη χρονιά σηματοδοτείται από ένα γεγονός που έκανε ιδιαίτερη αίσθηση. Ήταν η πρώτη εμφάνιση αλλά και ο αποκλεισμός των Audi Quattro.



Πολλά σημαντικά ονόματα δεν κατάφεραν να κερδίσουν στο Δ.Ρ.Α. Είτε καταξιωμένοι πρωταθλητές, είτε εν δυνάμει, που η ζωή τους διακόπηκε εν δράσει. Όπως ο εικονιζόμενος εδώ Henry Toivonen, με τον Fred Gallagher δίπλα του, με το Talbot, στο Πλατανάκι του 28ου. Εγκατέλειψαν κατεβαίνοντας στην ανασυγκρότηση της Αθήνας, μέσα στην ασφυκτική Βίτωλη όταν έχασαν ένα τροχό. (φωτό: Τ.Α.)

Η ομάδα αλλά και το αυτοκίνητο που θα άλλαζαν τον χάρτη των ράλυ γνώρισαν την πίκρα του αποκλεισμού στην πρώτη τους παρουσία στα ελληνικά χώματα και πιθανότατα στερήθηκαν τη νίκη. Τόσο όμως επί του τυπικού όσο και επί του ουσιαστικού οι αγωνοδίκες με πρόεδρο τον Μωρίς Γκορμεζάνο είχαν το δίκιο με το μέρος τους. Ήταν μια απόφαση δύσκολη, σκληρή, ενδεχομένως αυστηρή αλλά τελικά δίκαιη.

Αφού λοιπόν οι οργανωτές δεν άφησαν τα Audi να ξεκινήσουν για το Πελοποννησιακό κομμάτι, μετά από έναν καθαρό αγώνα ο A. Vatanen με τον D. Richards έφθασαν στο Πόρο πρώτοι, αφήνοντας πίσω τους μια πληθώρα σημαντικών ανταγωνιστών. Ικανό αναμφίβολα το πλήρωμα του Escort, αλλά και τυχερό αφού ένα κομμένο ημιαξόνιο στο Γεράκι τους πέτυχε στο κατηφορικό κομμάτι και το επισκέυασαν μετά την ειδική.

Σε επίπεδο Ελληνικών συμμετοχών, ο Γιώργος Μοσχούς με τον Αλέξη Κωνσταντακάτο έκαναν έναν εξαιρετικό αγώνα, σαφώς μπροστά από τον Mehta, κοντά στο Salonnen, έφυγαν 4οι από την ανασυγκρότηση των Αθηνών, πίσω από τα μεγέθη των Vatanen, Alen, Bettega, για να υποχωρήσουν τελικά στην 6η θέση, στην Πελοπόννησο, χάνοντας από τους επαγγελματίες Frequelin και Mehta.



Ίδου και η τάξη του '82. Το group B συντάσσεται και συγκροτεί σιγά – σιγά μια νέα γενιά

υπεραυτοκινήτων, τα οποία στην κορύφωση τους, ζήτημα είναι αν μπορούσαν να τα σπρώξουν στα όριά τους, 4 – 5 οδηγοί σε όλον τον πλανήτη. Στην εικόνα τα αυτοκίνητα των πρωταγωνιστών του 29ου Δ.Ρ.Α. στο Γαλατάκι, περιμένουν το ferry «Αίας» για να φτάσουν στο Φάληρο και από εκεί στον τερματισμό.

Οι τρεις τετρακοσάρες, ένα πανέμορφο rally car που είχε την ατυχία να πέσει πάνω στα quattrο, στο κατώ του οποίου είναι ακουμπισμένο ένα μπουκέτο άνθη, κίνηση αβρότητας για τις νικήτριες. (φωτό: Φ.Φ/Γ.Κ.)



Έφεραν την επανάσταση στα ράλυ του παγκοσμίου, έκαναν υπερεπιδόσεις, και έφεραν τις πρώτες γυναίκες στο ψηλότερο σκαλοπάτι του rodium. Στην εικόνα οι M. Mouton – F. Pons ανεβαίνουν στην Αλυκή με τον μπροστινό εσωτερικό τροχό τους στον αέρα το '82. Υπερτροφodότηση και τετρακίνηση ανέτρεψαν ολοκληρωτικά τα δεδομένα. (φωτό: Τ.Α.)



Μια και μοναδική φορά συνέβη. Νίκη σε ένα αμιγώς γυναικείο πλήρωμα. Έστω και με ένα αυτοκίνητο που υπερείχε των άλλων. Εξάλλου δεν ήταν οι μόνες με quattro. Κι' έτσι μπροστά από τον [Αλέξανδρο Δαρδούφα](#), ο Βαγγέλης Γιαννόπουλος εκλεκτός σε αρκετές εκλογικές αναμετρήσεις, και υπουργός σε αντίστοιχες κυβερνήσεις απονέμει τα έπαθλα στις νικήτριες του 29ου. (φωτό: Τ.Α.)

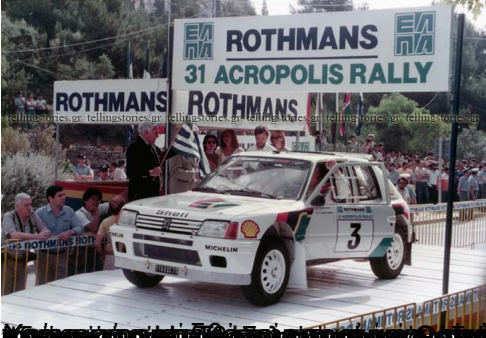


Ίδου κάτι που ανήκει αμετάκλητα στο παρελθόν. Ο Attilio Bettega με τον M. Perissinot παλεύουν με την 037, πάνω στη χωμάτινη ε.δ. Μετέωρα. Στον οδηγό δεν περισσεύουν παρά 23 μήνες ζωής, μέχρι το την Κορσική του '85 και το δυστύχημα με μια άλλη 037. Στο δεξί κάθισμα ο Maurizio θα βγει αλώβητος, αλλά θα σταματήσει τους αγώνες και 19 χρόνια αργότερα, τον Δεκέμβριο του '04, θα υποκύψει σε μακροχρόνια αρρώστια, λίγο πριν τα 53 του χρόνια. Τέλος, ο δρόμος ασφαλτοστρώθηκε και το Δ.Ρ.Α. δεν ξαναπέρασε από εκεί. (φωτό: Φ.Φ/Γ.Κ.)

Είναι γνωστό ότι ο Jean Ragnotti πριν στραφεί ολοκληρωτικά στο motorsport ως επαγγελματίας οδηγός, ντουμπλάριζε πρωταγωνιστές του κινηματογράφου όπως οι συμπατριώτες του Alain Delon και Jean-Paul Belmondo. Έτσι κέρδισε και το προσωνύμιο κασκαντέρ. Δεμένος σφικτά στο άρμα της Ρεζί, βοήθησε τα μάλα σε εξέλιξη, σε επιτυχίες, σε προβολή.



ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΡΑΣΗΣ 2014-2020 (ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΡΑΣΗΣ 2014-2020)



ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΡΑΣΗΣ 2014-2020 (ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΡΑΣΗΣ 2014-2020)



ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΡΑΣΗΣ 2014-2020 (ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΡΑΣΗΣ 2014-2020)