Με την είσοδο της δεκαετίας του ’80 πολλά πράγματα θα άλλαζαν. Και θα άλλαζαν πολύ γρήγορα, πολύ θεαματικά και πολύ θορυβωδώ ς. Δυστυχώ ς, στην πορεία του χρόνου οι αλλαγές αυτές, θα έφερναν και απώ λειες.




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 άγονη, 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 Έλλην ο Γ. Μοσχούς αφού, στο τελευταίο του Ακρόπολις ο «Σιρόκο» με τον Μ. Μακρυνό, 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 επισκεύασαν 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 Salonen, 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.



Ιδού 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 τρείς τετρακοσάρες, ένα πανέμορφο rally car που είχε την ατυχία να πέσει πάνω στα quattro, στο καπώ 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 podium. Στην εικόνα οι M. Mouton – F. Pons ανεβαίνουν στην Αλυκή με τον μπροστινό εσωτερικό τροχό τους στον αέρα το ’82. Υπερτροφοδότηση 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.)



Ιδού 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 Ragniotti 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.



Το ’83, στο 30ο ήρθε στην Ελλάδα με το δύσκολο 5 maxi. Με συνοδηγό τον Jean-Marc Andrié, δεν κατάφεραν να τερματίσουν, καθώς μέσα στη Συκέα (9η ε.δ.) έχασαν έναν τροχό. Στα Λουκίσια όμως, από όπου και η φωτό, έκαμαν αυτό το θεαματικό πέρασμα εκεί που η διαδρομή, είχε ένα υψομετρικό σκαλοπάτι. Το καλύτερό του αποτέλεσμα στην Ελλάδα ήταν το ’79, στο 26ο Δ.Ρ.Α., όταν με το 5άρι τούρμπο, τερμάτισε στην 4η θέση. (φωτό: Φ.Φ/Γ.Κ.)

Εντυπωσίασε μέχρι να εγκαταλείψει ο A. Vatanen μαζί με τον T. Harryman και το επαναστατικό 205, στο 31ο Δ.Ρ.Α., το ’84. Λίγους μήνες αργότερα θα φλερτάριζε με το μοιραίο σε εκείνο το τρομακτικό ατύχημα στην Αργεντινή, που σε μεγάλο βαθμό θα άλλαζε τις οπτικές της ζωής του, αλλά όχι και την φλόγα που είχε για τους αγώνες.



Χαρακτηριστικό της εικόνας, είναι ότι έχουμε ήδη φτάσει σε μια εποχή, όπου το όνομα του χορηγού τοποθετείται, πάνω από το όνομα του αγώνα. Πρωτόγνωρο επίσης για την τρέχουσα τάξη των πραγμάτων η διαφήμιση και δημόσια προβολή των προϊόντων καπνού.

Φτάνουμε στην τελευταία χρονιά του group Β. Ότι έχει συμβεί στην Πορτογαλία, στην Κορσική, ότι έχουν φέρει οι θάνατοι των θεατών, του Bettega, και οι απώλειες εκείνης της χρονιάς ο H. Toivonen και ο Sergio Cresto, στην ουσία σφραγίζουν το τέλος μιας εποχής. Οι εξώκοσμες ιπποδυνάμεις, τα εξωτικά αυτοκίνητα, χτισμένα με τεχνολογικά πρωτόλειες εμπνεύσεις, ωθούν την αρχή του σπορ στην κατάργησή τους, παρά την τεράστια δημοφιλία τους.



Στην εικόνα από το κύκνειο άσμα της κατηγορίας στην Ελλάδα, τον Μάιο του ’86, στο 33ο οι M. Biasion T. Siviero, στο δρόμο για το πρώτο τους podium στο Δ.Ρ.Α. με τη δύστροπη S4, δεύτερη πίσω από το επίσης ανατέλλον άστρο του Juha Kankkunen με 205 T16 και μπροστά από τον B. Saby επίσης με 205 T16. Εδώ, στον επίπονο Ταρζάν που μάλιστα κέρδισαν με χρόνο 27΄:17΄΄. (φωτό: Τ.Α.)

...σε 48 ώρες η συνέχεια με τίτλο: Η τελευταία δεκαετία του αιώνα