

Το 1970 έκαναν την αγωνιστική τους εμφάνιση τους οι δυο πρώ τες Alpine Renault A110 με Έλληνες οδηγούς. Αν θυμηθούμε ότι την ίδια χρονιά, ήταν η πρώτη φορά που η ομάδα της Διέππης ήρθε στον τόπο μας, η παρουσία των δυο «Ελληνικών» A110 ήταν ιδιαίτερα πρωτοποριακή. Ιδού και οι ιστορίες τους.

Το ΙΗ΄ Δ.Ρ.Α. έμελε να αναδείξει μια νέα τάξη πραγμάτων στο βραχείας, εξ' όσων αποδείχθηκε, ζωής Διεθνές πρωτάθλημα Κατασκευαστών. Έτσι, οι φαινομενικά λεπτεπίλεπτες μπερλινέτες από την Διέππη μετά την νίκη τους στο San Remo το πρώτο Σαββατοκύριακο του Μαρτίου, θα επικρατήσουν και στην Ελλάδα, κάνοντας μάλιστα το 1 – 2 με J. L. Therier & J. Vinatier.

Ο τίτλος θα παιχτεί στον τελευταίο αγώνα της χρονιάς στα λασπωμένα δάση της Βρετανίας, στα μέσα του Νοέμβρη, όταν από τις τρεις A110 και τις αντίστοιχες 911 θα τερματίσει μόνον η A 110 των A. Cowan – H. Cardno στην 5η θέση και η 911 των G. Larrousse – M. Wood στην 6η. Το Τσουφενχάουζεν θα κερδίσει τον τίτλο από τη Διέππη για δυο μόλις βαθμούς.



Εκκλησάκι, στενός ορεινός δρόμος και ο Νορμανδός Jean Luc Therier, χορεύοντας την A 110 στην πορεία του για την άνετη επικράτηση στο ΙΗ΄ Δ.Ρ.Α.

Σε ότι αφορά το Δ.Ρ.Α. εκείνης της χρονιάς, με τα 3.526 χλμ του, τις 20 ειδικές και τον πολύ σφιχτό ρυθμό του, η καθολική επικράτηση των A110 ήταν μια έκπληξη, διότι πολλοί ήταν εκείνοι που πίστευαν ότι τα σκληρά Ελληνικά χώματα θα τις έθεταν στο περιθώριο. Κι΄

όμως ολοκλήρωσαν και οι τρεις, την στιγμή που μόλις 13 πληρώματα από τα 82 που εκκίνησαν, επέστρεψαν στην Διον. Αρεοπαγίτου. Στην 6η θέση είχε τερματίσει η τρίτη Alpine του J.P. Nicolas με συνοδηγό την κα M. Veron, μια θέση μπροστά από το Kadett του «Σιρόκο» στην πρώτη του Ελληνική νίκη και την τελευταία του με Opel.

Μολοντούτο, υπήρξε μια A 110 που δεν κατάφερε να αντικρύσει την καρώ σημαία. Ήταν η πρώτη Ελληνική συμμετοχή στο Δ.Ρ.Α. με Alpine Renault. Πλήρωμα της οι

Κρητικός - Μέξης που εγκατέλειψαν από έξοδο ανεβαίνοντας από την Σπάρτη για τον τερματισμό. Ο ειδικός Τύπος της εποχής έκανε λόγο για λάθος τακτικής αφού ο οδηγός δεν παρέδωσε ποτέ το τιμόνι στον συνοδηγό, τακτική απαραίτητη τότε, ώστε να μπορέσει έστω και για λίγο να κοιμηθεί στο δεξί κάθισμα στις λίγες εύκολες απλές διαδρομές που υπήρχαν. Η κόπωση λύγισε τον οδηγό και χάθηκε ένας τιμητικός τερματισμός και μια σίγουρη πρώτη θέση ανάμεσα στα Ελληνικά πληρώματα.



Το αυτοκίνητο ήρθε με γαλλικές πινακίδες στην Ελλάδα, λίγες μέρες πριν τον αγώνα, και στις εικόνες το βλέπουμε στην λεωφόρο Αθηνών, τότε

[Καβάλας.](#)

στην πρώτη επαφή του οδηγού. Εκεί ήταν και είναι ακόμα οι εγκαταστάσεις των αδελφών Σαρακάκη, αντιπρόσωπων τότε της Renault που έφεραν την A110 για τον συγκεκριμένο αγώνα.



Σαρανταέξι χρόνια νωρίτερα οι διαφορές στις συνθήκες είναι περισσότερο από εμφανείς. Η διαμόρφωση του δρόμου, τα οχήματα που κυκλοφορούν, οι ρεκλάμες, οι ορεινοί όγκοι του Υμηττού και του Αιγάλεω, θυμίζουν τη διαφορετικότητα σε όσους έζησαν εκείνη την περίοδο και φέρνουν έναν άγνωστο κόσμο σε εκείνους που γεννήθηκαν αργότερα.

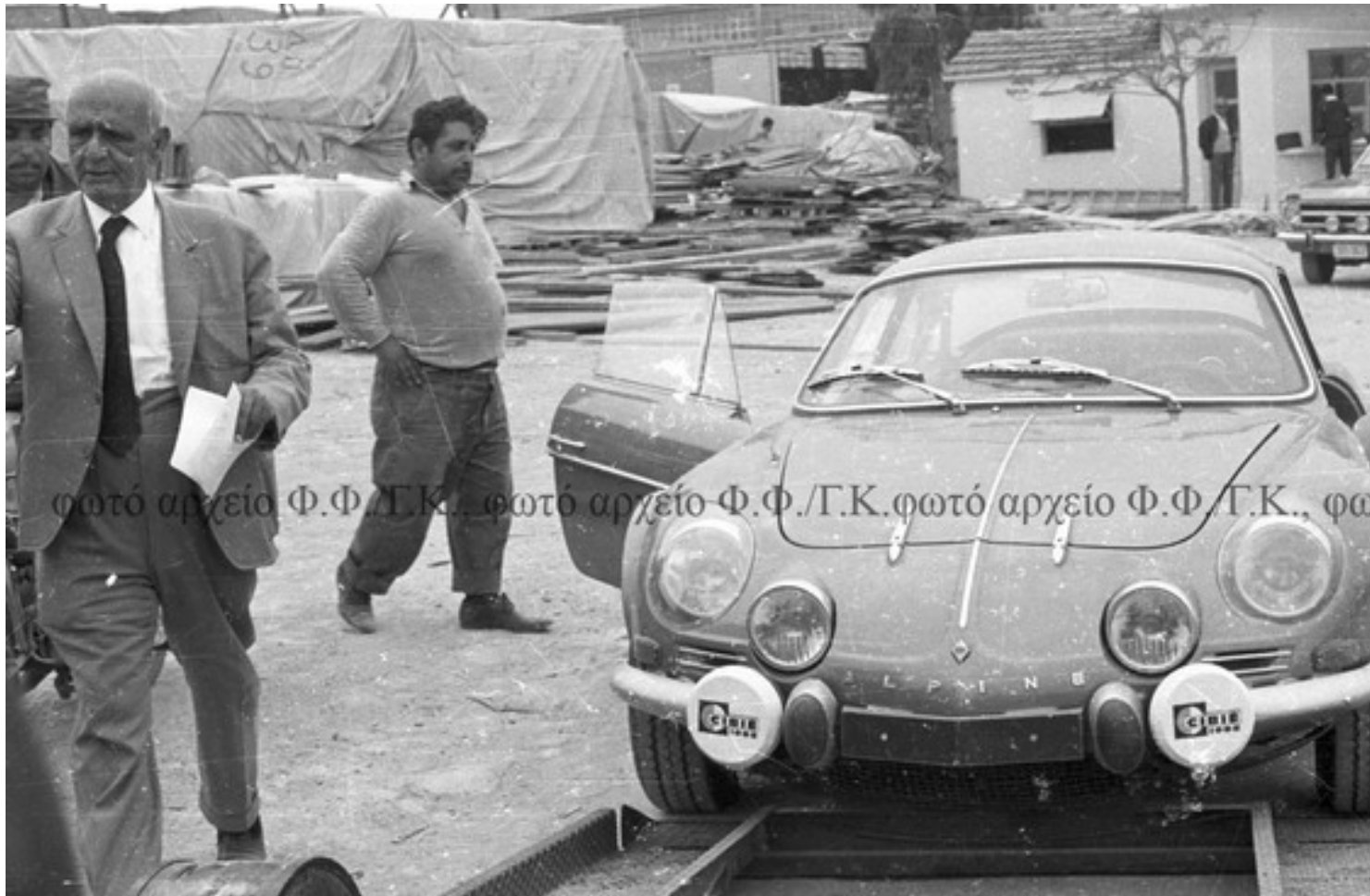


Ευτυχής ο Γιώργος Κρητικός στα πρώτα χιλιόμετρα γνωριμίας με την A110 που θα επιχειρούσε στο IH' Δ.Ρ.Α.

Λίγους μήνες αργότερα, στις αρχές του φθινόπωρου του '70, έφθανε και η επόμενη A 110 που οδήγησε Έλληνας η οποία έμελε να χρισθεί το πιο επιτυχημένο όχημα της δεκαετίας, μα και το πιο επιτυχημένο στην ιστορία των Ελληνικών αγώνων κάτω από συγκεκριμένα κριτήρια.

Στις εικόνες βλέπουμε τον Τάσο Λιβιεράτο να την παραλαμβάνει από το τελωνείο του Πειραιά.





Οι ίδιες εικόνες, φαίνεται να μαρτυρούν κάποια γεγονότα. Έτσι μετά τις διατυπώσεις, η Α110 ήταν αρκετά φαρδιά για να φορτωθεί στο τρέιλερ που υπήρχε διαθέσιμο. Ένας τρόπος απέμεινε να ανέβει στην Αθήνα. Οδικώς. Πίσω διακρίνεται και το κόκκινο Kadett με το οποίο ο Τάσος έκανε τα πρώτα του αγωνιστικά βήματα το 1968 συνεχίζοντας μέχρι τον Οκτώβρη του '70



Λίγες μέρες αργότερα θα έκανε το ντεμπούτο της στο τρίωρο Τατόι, τελευταίο αγώνα ταχύτητας της χρονιάς, τη βροχερή Κυριακή της 18ης Οκτωβρίου. Όπως μαρτυρά η σχετική [βιβλιογραφία](#) μεταξύ 58ου και 62ου γύρου θα βρεθεί επικεφαλής αλλά δεν θα καταφέρει να τερματίσει, εγκαταλείποντας με προβλήματα στην ψύξη του κινητήρα της.

Στις επόμενες πέντε εβδομάδες θα κερδίσει τόσο το Ε' ράλυ Αττικοβοιωτίας όσο και το 1.416 χιλιομέτρων Δασικό ράλυ. Ήταν οι απαρχές μιας σπουδαίας πορείας που θα τελειώνει μετά από οκτώ σχεδόν χρόνια τον Φλεβάρη του '77, πάλι με νίκες στη Ριτσώνα και στο Ι' Αττικοβοιωτίας. Σε αυτό το χρονικό διάστημα ο οδηγός της γαλάζιας με αρ. κυκλοφορίας 399 680, Α110, που αργότερα έγινε κίτρινη, αλλά και η άψογη ομάδα του, υπό την διοίκηση της τότε συζύγου Μαρίας, του πέτυχε 45 νίκες σε επίπεδο γενικής.

Διεκδικώντας μάλιστα και την ύψιστη διάκριση, τόσο στο 22ο ('75) όσο και στο 23ο ('76) Δ.Ρ.Α. περιοριζόμενη σε δυο δεύτερες θέσεις, καθώς υπέκυψε στην ανωτερότητα ενός Walter Röhrl και ενός [Harry Källström](#) αντίστοιχα, μα και των εργοστασίων που είχαν δίπλα τους.