

Βγήκε από το όχημα, στο στοπ της τελευταίας ειδικής, έχοντας μια μεγάλη νευρικότητα, έτρεμε σχεδόν, με γκρίζους κροτάφους πια, κάποιες σταγόνες, ισορροπούσαν στις κόγχες των ματιών του, και μίλησε στα αγγλικά, για τα πεπραγμένα. Αυτή η μορφή του σύγχρονου μηχανοκίνητου αθλητισμού, λίγο πριν τα 45 του, επέστρεψε στο παγκόσμιο πρωτάθλημα ράλυ, σε έναν αγώ να φωτιά και επικράτησε.



Η συνέχεια ήταν ακόμα πιο συγκινητική. Όχι με την ελαστικότητα του παρελθόντος, ανέβηκε στην οροφή του νικηφόρου οχήματος, ενώ για τον συνοδηγό του, τα πράγματα ήταν πιο δύσκολα σε αυτό το θέμα. Λίγο στιγμές αργότερα, σκαρφάλωσε και ο συνονόματος, συμπατριώτης, πρωταθλητής, διεκδικητής και πρωτοπόρος στην μάχη του φετινού τίτλου. Αγκαλιάστηκαν και πανηγύρισαν με θέρμη, σε μια στιγμή Γαλλικού θριάμβου.

Ήταν το τέλος του πιο ενδιαφέροντα αγώνα, ράλυ του παγκοσμίου πρωταθλήματος της τρέχουσας δεκαετίας. Στην Ισπανία όλα αυτά, σε αναμέτρηση πάνω σε μικτή επιφάνεια, με τα πιο ισχυρά, πολύπλοκα, γρήγορα, αυτοκίνητα στην ιστορία του θεσμού.

Εναλλαγές στην κορφή, λοταρία στην επιλογή των ελαστικών λόγω του βροχερού καιρού, ανατροπές, έξοδοι, κλαταρίσματα, συνέθεσαν έναν απρόβλεπτο, έως τελευταίου μέτρου αγώνα. Grand-Guignol τω όντι, διότι σε μεγάλο βαθμό, παιζόταν και ο τίτλος, ανάμεσα σε τρία πληρώματα με τρία διαφορετικά αυτοκίνητα.

Η τύχη το έφερε και οι τρεις διεκδικητές θα πάνε στην Αυστραλία για την τελευταία

αναμέτρηση με μια ελαφρά υπεροχή του Γάλλου, έναντι του Βέλγου και τον Εσθονό να έχει μεν λιγότερες πιθανότητες, αλλά μαθηματικά μέσα στο παιχνίδι. Στο ίδιο κλίμα και η μάχη του τίτλου των κατασκευαστών όπου οι διαφορές είναι μικρές, ανατρέψιμες. Σπάνια, αν όχι μοναδικά αυτά τα γεγονότα. Τριπλή μάχη και στα δυο επίπεδα, έως τέλους.

Στο επίκεντρο, αυτός ο μικρός το δέμας Αλσατός, με εννέα παγκόσμιους τίτλους, ο οποίος πέντε χρόνια μετά την 78η νίκη του στο WRC, επιστρέφει για την 79η. Στο μεταξύ, έχει κερδίσει ειδικές στο Paris Dakar, έχει τερματίσει 2ος εκεί το 2017, έχει κερδίσει αγώνες στο WTCC, στο παγκόσμιο πρωτάθλημα Rallycross, στο FIA GT Series, έχει τερματίσει δεύτερος στις 24 ώρες του Le Mans, έχει κερδίσει στο Pikes Peak.

Για τους ονειροπόλους, κρατώ τις εικόνες της απονομής του 54ου ράλυ Καταλούνια, όπου ο πρόεδρος της Ομοσπονδίας αυτοκινήτου της Κένυα, προσέφερε τον καμπανίτη στο τρίτο πλήρωμα, ενώ ο υπουργός αθλητισμού της ίδιας χώρας έκανε την απονομή στους Evans - Barritt. Εννοώ ότι το επίπεδο εκπροσώπησης της Αφρικανικής χώρας, ήταν τόσο υψηλό, σε ένα δυσθεώρητο, για το Ελληνικό μέτρο, οικονομικό παιχνίδι που λέγεται WRC, τώρα που το περίφημο East African Safari, ή όπως αλλιώς θα λέγεται, επιστρέφει εν χορδαίς και οργάνοις στο καλεντάρι.

Αν λοιπόν, υπάρχουν πολίτες που πιστεύουν ότι η Ελλάδα μπορεί να ελπίζει για το παγκόσμιο, ας σκεφτούν τον τρόπο, αφού θυμηθούν κατ' αρχάς, ότι το χρέος του Δημοσίου προς την Ομοσπονδία μένει σταθερό από το '14, για κάποια σκάρτα 180 χιλιάδικα. Σταθερή επίσης και η αδιαφορία των κρατικών θεσμών για τον αγώνα. Δικαιολογημένη σε μεγάλο βαθμό, για μια χρεοκοπημένη χώρα που αδυνατεί να ορίσει την τύχη της.

Λίγες ώρες αργότερα, κι ενώ στο Μεξικό ήταν απόγευμα, το πορτοκαλί μονοθέσιο με το νούμερο 14 εγκατέλειπε. Ο σκηνοθέτης γύρισε το πλάνο στο μποξ της ομάδος όπου ένας απογοητευμένος 77χρονος Μεξικάνος, κουνούσε το κεφάλι του εκφράζοντας τα συναισθήματά του. Ήταν ο Jo Ramirez, ένα κομμάτι της ιστορίας του μότορσπορ.

Παιδί δεκαμελούς οικογένειας, σπούδασε μηχανολόγος μηχανικός, και παρά την αντίθετη γνώμη του πατέρα, εγκατέλειψε την πατρίδα του το 1960, ακολουθώντας τον Ricardo Rodríguez στην ευρωπαϊκή του πορεία στην Ferrari. Όταν ο νεαρός συμπατριώτης του έγινε μύθος εγκαταλείποντας τα εγκόσμια, εργάστηκε στην Lamborghini, στην Maserati για να βρεθεί αργότερα στην Αγγλία.

Πριν φτάσει στην McLaren, πέρασε από τις Tyrrell, Fittipaldi-Copersucar, Shadow, ATS και Theodore. Στην McLaren πήγε το 1983, δεκατρία χρόνια αργότερα από τότε που ο Bruce είχε αφήσει τον μάταιο κόσμο μας. Αποσύρθηκε μετά από 18 χρόνια, το 2001. Εργάστηκε ως συντονιστής της ομάδας σε εκείνα τα ένδοξα χρόνια, συνεργαζόμενος με τους Niki Lauda, Alain Prost, Ayrton Senna, Mika Häkkinen, David Coulthard. Οι δυο τελευταίοι, όταν αποχώρησε του δώρισαν μια Harley-Davidson Road King. Ο Ron Dennis τον προέτρεψε να μην γράψει κάτι σαν αυτοβιογραφία. Εκείνος, μετά από 479 G.P., 116 νίκες, 10 πρωταθλήματα οδηγών, 7 κατασκευαστών, εξέδωσε τα απομνημονεύματά του.

Στην Αδελαιίδα τον Νοέμβριο του '93, ο Ayrton σημειώνει την τελευταία του νίκη με την McLaren, είχε ήδη υπογράψει με την Williams, μια εποχή κλείνει ανεπιστρεπτί τον κύκλο της, και στο γκαράζ της ομάδας η ατμόσφαιρα είναι φορτωμένη. Ο Jo Ramirez αναλύεται σε λυγμούς. Ότι ασφαλώς θα έκανε και λίγους μήνες αργότερα, την πρωτομαγιά του '94 στην Imola.

Χθες, στην πατρίδα του, έβλεπε με λύπη την ομάδα των θριάμβων του να ταλαιπωρείται από αλληπάλληλα προβλήματα, να ταλαιπωρεί τον καλύτερο, ίσως, πιλότο του grid που έχει μορφή του δυο μόνον GP πριν αποχωρήσει. Πολλοί πιστεύουν ότι ο Fernando από το Ονιέδο, άξιζε πολλά παραπάνω από όσα πήρε στην F1. Αν είναι έτσι, ας κερδίζει τα 500 μίλια στην Ινδιανάπολη ώστε να πετύχει κάτι που μόνον ένας, ο Graham Hill, έχει καταφέρει. Πρωταθλητής F1, νικητής στις 24 ώρες του Le Mans, νίκη και στην Ινδιανάπολη.