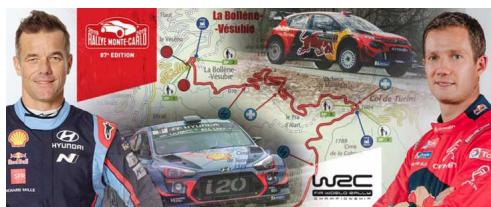


**Να ξεκινήσουμε τηλεγραφικά: 87ο rallye Monte Carlo. Ogier: ανέστησε Citroen. Meeke: αναγεννήθηκε. Loeb: έσβησε ένα ακόμα κεράκι του Jari Matti. Ott: ο τίτλος έρχεται. Yaris: μάλλον ένα βήμα μπροστά.**



Σε ότι αφορά τον τίτλο, αυτό το γαλάτικο Transparent, εις την νεολληνικήν διάφανο, θέλει να μαρτυρήσει ότι η σύγχρονη εποχή, έχει κάνει τα πάντα διάφανα. Δεν είναι κρίνα, μα όλα είναι στο φως με τα καλά και τα υπόλοιπα. Πάμε να τα δούμε αναλυτικότερα.

Ο τίτλος λοιπόν, έχει να κάνει με την υπερέκθεση όλων των πεπραγμένων. Κάμερες μέσα σε κάθε αυτοκίνητο των πρωταγωνιστών, κάμερες εναέριες, επίγειες, σε κάθε στοπ, σε κάθε εκκίνηση ειδικής, στα διοικητικά κέντρα των ομάδων, έχουν μετατρέψει το σπορ σε ένα ζωντανό θέαμα.

Είναι μια πελώρια επιχείρηση, στην αιχμή της τεχνολογίας, με υψηλά ποιοτικά κριτήρια, η οποία στην συγκεκριμένη χρονική στιγμή, έχει αρωγούς τέσσερις σπουδαίες ομάδες, μια νέα γενιά υπεραυτοκινήτων με πολυτάλαντα προικισμένα πληρώματα ως πρωταγωνιστές και ένα αγωνιώδες σενάριο που κρατά το ενδιαφέρον έως το τελευταίο δευτερόλεπτο, ή ακριβέστερα δέκατο του δευτερολέπτου.

Όλη αυτή η διαφάνεια, η υπερέκθεση το θέαμα και το δράμα, δημιουργούν ένα εκλεκτό προϊόν, απογειώνουν την δημοφιλία, προσελκύουν νέους θεατές – πελάτες και προσανατολίζουν το σπορ σε διαφορετικές νόρμες. Στο φινάλε, είπαμε, επιχείρηση είναι.

Σαράντα χρόνια νωρίτερα, όταν θεσμοθετήθηκε το πρώτο παγκόσμιο πρωτάθλημα οδηγών, ο εναρκτήριο αγώνας ήταν, παραδοσιακά το Monte. Το 47ο της ιστορίας. Σε όλον τον αγώνα τα Escort είχαν κυριαρχήσει. Πρώτα ο Hannu, έως ότου ένας τροχονόμος του έκοψε κλήση σε απλή διαδρομή διότι προσπέρασε με επικίνδυνο τρόπο αυτοκίνητο πολίτη, έτσι χρεώθηκε ποινή που τον έριξε στην 5η θέση. Ακολουθώντας ο **Bjorn** επικράτησε άνετα πάνω στην αρμάδα των 131 που το πάλευαν μεν, με Rohrl και Allen, άνευ αντικρίσματος δε.



Άλλες εποχές. Επισκευές στο δρόμο από τους τεχνικούς της Motorsport. Πάνω από το διπλό της πόρτας, η πόλη του ξεκίνησε το Escort του Bjorn. Χωρίς τέντες και motorhomes, δίχως ηλεκτρικά εργαλεία, με τους παραδοσιακούς σταυρούς κάτω από την χειμωνιάτικη λιακάδα του πριγκιπάτου.

Ξάφνου αναδεικνύεται το αυτσάιντερ. Ο «καραφλός μικρός βάτραχος». Αυτό ήταν το όχι και τόσο τιμητικό παρανόμι του Bernard Darniche, τουλάχιστον κατά τον Graham Robson που έχει επιμεληθεί μια σοβαρή δουλειά για τα Monte του παρελθόντος, στο βιβλίο του The Golden Age. Μικρός το δέμας όντως, караφλός επίσης και βάτραχος ένεκα η φραντσέζικη καταγωγή. Αγώνιζεται με Stratos, που ανήκει στον Γάλλο εισαγωγέα του Ιταλικού εργοστασίου. Σε μια εποχή που το ιταλικό κουπέ έχει ξεπεραστεί.

Οπλισμένος με γνώση, αυτοπεποίθηση και Michelin κάνει μια επίθεση διάρκειας το τελευταίο βράδυ και από τα έξι λεπτά και 27 δευτερόλεπτα που τον χώριζαν από τον πρωτοπόρο Σουηδό, κερδίζει 9 εταπ σερί και κατεβάζει τη διαφορά στο ένα λεπτό 31 δευτερόλεπτα. Απομένουν άλλες δυο εταπ μόλις 35 αγωνιστικά χιλιόμετρα και τελικά κερδίζει τον αγώνα με 6 δευτερόλεπτα.

### On the rocks

Και τότε ξεσπά το σκάνδαλο με τις πέτρες. Το Escort του Bjorn που άνοιγε τον αγώνα, στην τελευταία ειδική βρέθηκε μπροστά σε πέτρες που του έκλειναν το δρόμο. Ο Hans λύθηκε κατέβηκε, άνοιξε δρόμο, και συνέχισαν. Η Ford διαμαρτυρήθηκε αλλά δεν υπήρχε τρόπος να αποδειχθεί οτιδήποτε. Εξάλλου ο αγώνας χάθηκε το βράδυ όταν τα Dunlop δεν είχαν τρόπο να ανταγωνισθούν τα γαλλικά πατούμενα του Ιταλικού κουπέ και τις γνώσεις του Darniche.



Οδήγησε εκείνη τη νύχτα στις Άλπεις ο Bernard Darniche. Ήταν καταγιστικός. Αλλά εάν οι πέτρες δεν είχαν φράξει το δρόμο των Σουηδώ ν, είναι πολύ αμφίβολο αν θα κέρδιζε

Τούτη η μικρή ιστορία, δεν θα είχε καμιά πιθανότητα να συμβεί σήμερα. Είναι όλα τόσα ελεγχόμενα, τόσο ορισμένα και αντίστοιχα τόσο καθαρά. Σήμερα που ο [Ogier](#) απέδειξε ότι δεν είναι τυχαία ότι καλύτερο, ακόμα, στο χώρο. Έβδομη νίκη στο πριγκιπάτο, έκτη διαδοχική, με τρία διαφορετικά αυτοκίνητα. Μόνον ένας Γερμανός θα μπορούσε να είναι καλύτερος στο πλήθος των αυτοκινήτων, (131 το '80, Ascona το '82, 037 το '83, Quattro το '84), αλλά «μόνον» με τέσσερις νίκες. Ο Walter Rohrl. Πως μπορεί να είναι τυχαίο, ότι στην πρώτη εμφάνισή του ο Ogier ξανάφερε την νίκη στη Citroen. Και τι τιμή να κερδίσει κυριολεκτικά στο σπίτι του, αφού ο πρωταθλητής είναι από την Gap. Τα δάκρυά του, ένδειξη ότι γίνεται και καλύτερος, πιο ευαίσθητος άνθρωπος στα 35 του.

Ο έτερος Γάλλος, ο [Αλσατός](#) πολυνίκης, ήρθε δρομαίως μετά την 15ημερη ταλαιπωρία και διάκριση του Dakar, οδήγησε μόλις μια μέρα το νέο του κορεάτικο όχημα, παρασπονδία

από τα Γαλλικά χρώματα μετά από μια 20ετία τιμών και τίτλων, και για λίγο δεν ανέβηκε στο βάθρο ένα μήνα πριν τα 45α γενέθλιά του.

Ο Καβάφης έχει το ποίημα «Κεριά». Εκεί παρομοιάζει τα μελλούμενα σαν μια σειρά από αναμμένα κεριά και τα παρελθόντα σαν μια σειρά από σβησμένα κεριά. Ο Αλσατός έσβησε ένα ακόμα κερί από τα πολλά του Jari Matti στο δρόμο του για τον τίτλο, που φαίνεται ότι ποτέ δεν θα βρεί, ακριβώς όπως και το συμπατριώτη του, Mikko. Στο φετινό Monte ο Seb άφησε τον Jari Matī πέμπτο και παραπονεμένο. Οι Φιλανδοί έχουν να δουν τίτλο από το 2002. Ποτέ στο παρελθόν δεν μεσολάβησαν περισσότερο από τρία χρόνια ανάμεσα σε τίτλους των Σουόμι. Αυτοί οι Γαλάτες...

Ο Kris, επιτέλους γέλασε, στην πρώτη του κιάλας επαφή με την νέα του ομάδα, μετά την περσινή χρονιά που θέλει να ξεχάσει. Στην απόλυτη δοκιμασία της τελευταίας ετάπ, όπου η κόντρα ήταν οξύτατη για όλους, τους την πήρε, κέρδισε πόντους αυτοπεποίθησης, ανέδειξε το Yaris, πήρε και τους έξτρα βαθμούς.

Για τον Ott όλα δείχνουν ότι είναι εν αναμονή πρωταθλητής. Δεν είναι που σε ωμή ταχύτητα μάλλον είναι λαμπρότερος όλων, δεν είναι που οδηγεί το πιο ισόρροπο τούτη τη στιγμή όχημα. Είναι που κερδίζει μια ειδική με όλους μέσα και εντονότατο συναγωνισμό, και μόλις φθάνει στο στοπ, είναι σαν να γυρίζει από ψώνια. Όταν φροντίσει τα μικρά του αποπήματα θα το πάρει. Ο Tomi ψώνισε από το πάνω ράφι.

Το αυτό για το Yaris. Στην ασφαλτο δείχνει ξυράφι. Στο χιόνι της Σουηδίας και αργότερα στο Μεχίκο θα δούμε και τα υπόλοιπα. Όταν εμείνεται η μάχη της κορφής, ανάμεσα σε Ogier και τον Βέλγο, με διαφορές δεκάτων σε εταπ εικοσάρες, ο Ott ήταν εύκολα μπρος. Όσο ταλεντάρια και να είναι, χωρίς εξοπλισμό δεν γίνεται.

Για τον Βέλγο τι να γραφεί; Έχει μια έφεση στην κακοτυχία. Αν δεν χανόταν πολύ πιθανόν να είχε επικρατήσει. Είναι κορυφαίος σε ωμή ταχύτητας, είναι έμπειρος, έχει καλό υλικό, οι λεπτομέρειες του λείπουν και το γεγονός ότι έχει έναν Seb μπροστά του και τον Ott απέναντι.

Τα πρώτα δείγματα, μας έδειξαν ότι το '19, θα είναι μια μάχη μεταξύ Ogier, Neuville, Tanak. Ότι περίπου περιμέναμε με την επιφύλαξη του αν η Citroen θα ήταν ανταγωνιστική. Η

ομάδα που ανέδειξε τον περσινό πρωταθλητή, η ομάδα του M. Wilson δεν δείχνει να έχει τα εχέγγυα να παλέψει. Ο Wilson που υπήρξε protege του Peter Ashcroft, του επικεφαλής της Ford σε εκείνο το επεισοδιακό Monte Carlo του '79.



Οι υπόλοιποι 13 αγώνες, στο φετινό μακρύτερο πρωτάθλημα της ιστορίας, θα φέρουν θέαμα, δράμα και την μεγαλύτερη τηλεοπτική προβολή που γνώρισε ποτέ το σπορ. Είναι μια νέα εποχή σε ένα χώρο τόσο διάφανο που ποτέ δεν ήξεραν τόσοι πολλοί, τόσα πολλά, τόσο άμεσα. Εννοείται πως η παροχή δεν είναι δωρεάν. Είναι पेγιέ, σε κανάλια συνδρομητικά.

Κάποιοι όμως, εννοούν να νοσταλγούν άλλες εποχές. Τότε που το Monte είχε 30 ετάπ και όχι 9 επαναλαμβανόμενες, τότε που είχε 286 συμμετοχές, υπερδιπλάσιο μήκος ε.δ., χωρίς service park, δίχως super rally και τα ρέστα. Ε! βρισκόταν βέβαια και κάποια πέτρα στον πρώτο, που άλλαζε το τελικό αποτέλεσμα, όπως συνέβη το '79 στον Bjorn, αλλά και το '67 στον Timo Makinen.

Αλλά και το '68, σωρός χιονιού που είχε πεταχτεί από θεατές στην μέση στεγνού οδοστρώματος μετά από τυφλή στροφή, έστειλε εκτός δρόμου την A110 του Gerard Larousse που ερχόταν τέρμα γκάζι πάνω σε ρέισιν ελαστικά. Διεκδικούσε την νίκη ανάμεσα από τις 911 του Vic Elford και του Paoli Toivonen. Η νίκη πήγε στο Βρετανό allrounder.