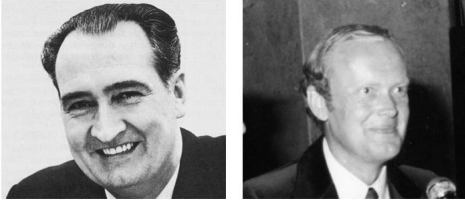


Από την [προηγούμενη ανάρτηση](#) που ανέμειξε τα γεγονότα του φετινού rallye Monte Carlo, με εκείνο προς τεσσαρακονταετίας, προέκυψαν δυο ονόματα.



Του Peter Ascroft, του Bjorn Waldegaard μα και της [εποχής του ς](#). Η προβολή όλων αυτών στην μέρες μας, φέρνει αξιοσημειώτες παρατηρήσεις.



Ο Σουηδός [Bjorn Waldegaard](#) , είναι ο πρώτος παγκόσμιος πρωταθλητής ράλυ. Στη χώρα μας και στο Δ.Ρ.Α., έχει αφήσει ιδιαίτερο αποτύπωμα διότι αφενός έχει καλύψει το χρονικό διάστημα από το '65 που μας πρωτοήρθε με VW, έως το '88 που κατέφθασε με GT-4, αφετέρου έχει κατακτήσει τον αγώνα δυο φορές ('77 & '79 με Escort). Τέλος με την ταχύτητά του και τον φαντεζί τρόπο οδήγησης είχε κερδίσει την εκτίμηση, αν όχι την καρδιά των θεατών.

Ας μην λησμονηθεί και η άφιξή του με MKI, το 2006, στη fiesta του Ολυμπιακού σταδίου

Αν στις μέρες μας, γκουγκλάρεις το όνομά του θα προκύψουν 68.200 αποτελέσματα σε 0.59 δευτερόλεπτα. Την ίδια στιγμή, αν γκουγκλάρουμε το όνομα του Kalle Rovanperä, θα δούμε

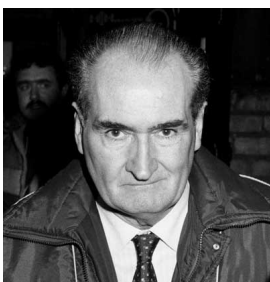
523.000 αποτελέσματα σε 0.41 δευτερόλεπτα.

Σε τι συμπέρασμα μας οδηγούν αυτές οι ενδείξεις; Ότι η πραγματικότητα χωρίζεται σε δυο περιόδους. Σε αυτή πριν το διαδίκτυο, και σε αυτή μετά το διαδίκτυο. Ο Kalle που γεννήθηκε στον 21ο αιώνα, που έγινε εθνικός πρωταθλητής στα 17του, που συμμετέχει κυριολεκτικά εξ απαλών ονύχων στο W.R.C., για τους χρήστες του διαδικτύου είναι πιο γνωστός, ενδεχομένως και πιο δημοφιλής από έναν παγκόσμιο πρωταθλητή.

Ένας νέος με πρόσωπο προεφηβικό και κατά πως φαίνεται πληθωρικότατο ταλέντο πίσω από το βολάν, είναι οκτώ φορές γνωστότερος από έναν εμβληματικό, τουλάχιστον στις προηγούμενες γενιές οδηγό και τιτλούχο σε παγκόσμιο επίπεδο. Με αυτόν τον τρόπο ερμηνεύεται και το αποτέλεσμα γκάλοπ, περιοδικού τινός, αυτοχαρακτηριζόμενο ως «τμήμα του νεοελληνικού πολιτισμού» (και έτσι ακριβώς είναι - all the way), το οποίο, προ ετών είχε διεξάγει σφυγμομέτρηση για την ανάδειξη του πιο δημοφιλούς Έλληνα οδηγού στο Δ.Ρ.Α.

Στο σύνολό τους οι ψήφοι, ήταν 1.498, οι περισσότεροι εκ των οποίων είχαν το όνομα ενός ικανού και λαμπρού χειριστή ο οποίος όμως, σε τίποτα δεν είχε συγκεντρώσει το επίπεδο των αποτελεσμάτων, ούτε και το πλήθος των συμμετοχών, που είχαν πετύχει παλαιότεροι οδηγοί.

Ας σημειωθεί ότι, το γκάλοπ έγινε με προεπιλογές και ας τεθεί υπόψιν ότι είχαν αγνοηθεί οι δεκαετίες του '50 και του '60. Αυτά για την αξιοπιστία του διαδικτύου και ...όχι μόνον. Πολλά περισσότερα επ' αυτών, από τον Μάρτιο του 2011 εδώ: [Acropolis rally 2011.Τα αναμενόμενα.](#)



Πάμε στον Peter Ashcroft τώρα. Τις ημέρες που τελείτο το 87ο rallye Monte Carlo, συμπληρώθηκαν 11 χρόνια από τον θάνατό του, στη Νότια Καρολίνα στα 79 του χρόνια.

Είχε γεννηθεί στο Preston του Lancashire και περιγράφεται ως ένας από τους πιο αγαπητούς και οικουμενικώς αποδεκτούς διευθυντές αγωνιστικών ομάδων.

Όταν η Ford εγκαινίασε το αγωνιστικό τμήμα στο Boreham το 1963, ο Ashcroft ήταν ένας από τους πρώτους μηχανικούς που βρέθηκε εκεί, εργαζόμενος στο τμήμα έρευνας και εξέλιξης. Για δύο χρόνια αποσπάστηκε στη Ford Κολωνίας δουλεύοντας πάνω στα Capri, πριν επιστρέψει στο Boreham για να βρεθεί το '72, επικεφαλής του αγωνιστικού τμήματος του [μπλε οβάλ](#) στο Ηνωμένο Βασίλειο.

Κορυφαίες του στιγμές οι παγκόσμιοι τίτλοι των οδηγών το 1979 με τον Björn Waldegård και το 1981 με τον Ari Vatanen, αλλά και το πρωτάθλημα κατασκευαστών το '79

Με το τέλος της πρώτης εποχής των Escort, ο Ashcroft εργάστηκε σε αναπτυξιακά προγράμματα, συμπεριλαμβανομένων των RS 1700T, RS 200, Sierra 4x4, Cosworth Sierra και της RS Cosworth Sierra πριν αποσυρθεί από την εταιρεία το 1992 στην ηλικία των 64 ετών.

Μεταφέροντας την σύγκριση ανάμεσα στον Ashcroft και τον τρέχοντα επικεφαλής της Motorsport που δεν είναι η εργοστασιακή ομάδα της Ford, η αναλογία της παρουσίας τους στο διαδίκτυο παραμένει σχεδόν ίδια, δηλαδή περίπου 441.000 ευρώματα για τον M. Wilson και 57.000 για τον Ashcroft.

Άλλη μια ένδειξη, ότι ο κόσμος, μα και το παρελθόν, χωρίζονται πλέον στο χρονικό διάστημα πριν και μετά την λειτουργία του διαδικτύου.