Στους περί μότορσπορ ιστότοπους έκανε την εμφάνιση της η είδηση, για τον θάνατο του David Sutton. Ο Βρετανός με το πολύ ιδιαίτερο στίγμα στο παγκόσμιο πρωτάθλημα ράλυ εγκατέλειψε τα εγκόσμια στα 81 του χρόνια. Γράφοντας για αυτή την ιδιαιτερότητα να θυμηθούμε ότι πριν από 40 χρόνια τον τίτλο στο WRC κατέκτησε μια ιδιωτική ομάδα. Ήταν μια μεταβατική εποχή, μια χρονική περίοδος ανάμεσα, όπου με αρκετή προσπάθεια, λίγη τύχη μπορούσε να συμβεί το αναπάντεχο. Και συνέβη.



Η αρχή έγινε εδώ στην Ελλάδα. Νίκη με τον άσο στις πόρτες του RS1800. Δεύτερη σερί μάλιστα, μετά το '80, μόλις ο δεύτερος μετά το '62 –'63 και τον Eugen Böhringer που το κατάφερε αλλά ο πρώτος με τον ίδιο συνοδηγό. Ari Vatanen - David Richards. Η εικόνα του Τ. Αρωνίτη, είναι από την 2η ε.δ. του αγώνα, Λουκίσια.

Το μπλε οβάλ, είχε αποσυρθεί από το τέλος του '79, τα τετρακίνητα από το Ingolstadt δεν είχαν ακόμα αποκτήσει τα εχέγγυα, το gruppo είχε αποκοιμηθεί, οι Φραντσέζοι με τα Talbot θα έπρεπε να είχαν κάτι πληρέστερο ως πρώτο πλήρωμα και η Datsun είχε αξιοπιστία αλλά δεν αρκούσε. Υπήρχε ένα κενό κορφής. Το οποίο κενό πληρώθηκε με τρόπο απίθανο, με έναν πετυχημένο όπως αποδείχτηκε συνδυασμό. Κάτι σαν full house. Με τους δυο David για δεκάρια (Sutton – Richards) και τρεις άσσους (Vatanen – RS 1800 – Rothmans).

Ο David Sutton θεωρείται αρχιτέκτονας αυτού του συνδυασμού. Κληρονόμησε τα αυτοκίνητα από το Boreham όταν το μπλε οβάλ σταμάτησε την επίσημη εμπλοκή του πρωτάθλημα. Εξαργυρώθηκαν έτσι τρόπον τινά, οι εξυπηρετήσεις που είχε κάνει το '78, προς το αγωνιστικό τμήμα του εργοστασίου, οι οποίες μπορεί να μην ήταν υπέρ του συνδικαλιστικού κινήματος των εργαζομένων, αλλά σε κάποιο βαθμό έσωσαν το αγωνιστικό του prestige.

Το υλικό συνεπώς υπήρχε, αλλά άνευ της χρηματοδότησης της British Tobacco και το ιδιαίτερα δημοφιλές, τότε, προϊόν της Rothmans, το εγχείρημα δεν θα είχε προοπτικές. Φρόντισε για αυτό ο έτερος Δαυίδ, ο Richards ένας οξυδερκής Βρετανός, που πέρα από το ρόλο να τιθασεύει τον οδηγό του από το δεξί κάθισμα, είχε δείξει ότι ξέρει να οσμίζεται με τέχνη το μονοπάτι του χρήματος.

Τέλος, πίσω από το βολάν, βρέθηκε ένα καθαρόαιμο Σκανδιναβικό ταλέντο, που στα 29 του χρόνια είχε αρχίσει να αντιλαμβάνεται τη χρυσή τομή ανάμεσα στην ταχύτητα, τη στρατηγική και το αποτέλεσμα. Τούτων των σημείων ευθυγραμμισμένων στο τέλος του 1981 ο Ari Vatanen έγινε παγκόσμιος πρωταθλητής. Κατοχύρωσε τον τίτλο στον τελευταίο αγώνα, το δύσκολο και απρόβλεπτο R.A.C. μέσα από 175 συμμετοχές, είκοσι από τις οποίες κορυφαίες, 65 ε.δ. που κέρδισαν 16 πληρώματα. Τερμάτισε δεύτερος, πολύ πίσω α πό το συμπατριώτη του H. Mikkola και το τετρακίνητο Quattro που μοιραία κυριάρχησε στις λασπωμένες συνθήκες.

Στη μάχη δεν κατάφερε να μπει ο προπορευόμενος μέχρι τότε στην βαθμολογία του πρωταθλήματος, Guy Fréquelin. Όταν εγκατέλειψε από αντλία καυσίμου το Lotus Talbot που οδηγούσε, βρισκόταν στην 7η θέση, που δεν του πρόσφερε τους απαιτούμενους βαθμούς για να κατακτήσει τον τίτλο, εφόσον ο Vatanen τερμάτιζε δεύτερος, πράγμα που συνέβη.

Η Θαυμαστή πορεία της ομάδας που διηύθυνε ο Sutton, είχε ξεκινήσει με μια 2η θέση στη Σουηδία, νίκη στην Ελλάδα, νίκη στη Βραζιλία, αλλά και στην πατρίδα του Ari, τις περίφημες χίλιες λίμνες, καθώς και συλλογή πολύτιμων βαθμών στο Σαν Ρέμο (πρώτη νίκη γυναικείου πληρώματος Mouton - Pons) και στην Ακτή Ελεφαντοστού. Εννοείται ότι στις μέρες μας, είναι αδιανόητο να κερδίσει ε.δ. πλήρωμα μη εργοστασιακής ομάδας, πόσω δε μάλλον αγώνα, ή ακόμα περισσότερο τον τίτλο.

Ρητορικό συνεπώς το ερώτημα, για το ποια εποχή ήταν πιο ενδιαφέρουσα. Να αναφερθεί μόνο ότι πριν σαράντα χρόνια, βαθμολογήθηκαν 63 οδηγοί μέσα στους οποίους τρεις Έλληνες (Γ. Μοσχούς, Κ. Αποστόλου, Π. Μοσχούτης), και 14 κατασκευαστές. Διοργανώθηκαν 12 αγώνες όπου επικράτησαν εννέα διαφορετικοί νικητές, οι οποίοι οδήγησαν αυτοκίνητα επτά διαφορετικών κατασκευαστών. Με τις περισσότερες συμμετοχές στο Monte (263), λιγότερες στο Côte d'Ivoire (51). Με περισσότερα από 6.000 χλμ. των εκατοντάδων διαφορετικών ειδικών διαδρομών, την ώρα που τόσο το Σαφάρι και ο αγώνας στην Ακτή Ελεφαντοστού δεν είχαν ε.δ.

Και κάτι ακόμα. Όλα τούτα με αυτοκίνητα που τα έβλεπες στους δρόμους του κόσμου. Αυτά, ας θυμηθούμε με αφορμή την απώλεια του D. Sutton.

υ.γ. Κοινά σημεία, σε αυτό που συνέβη το ΄81, υπάρχουν με εκείνο που έγινε το '17. Όπου πάλι τα αυτοκίνητα του μπλε οβάλ κυριάρχησαν και στους δυο μάλιστα τίτλους, αλλά τα δεδομένα ήταν αρκετά διαφορετικά. Το πρωτάθλημα έχει 13 αντί για 12 αγώνες, με πολύ μικρότερη διάρκεια και ακόμα λιγότερες ε.δ. Πηγαίνει δυο φορές στην Ν. Αμερική, αλλά αντί για Βραζιλία σε Μεξικό, ενώ η Αργεντινή παραμένει σταθερή, επισκέπτεται και την Αυστραλία, αλλά αδιαφορεί για την Αφρική. Λείπει ο δικός μας αγώνας, το Δ.Ρ.Α., ενώ φιγουράρει στο καλεντάρι το απολύτως άχρωμο, αδιάφορο ράλυ της Γερμανίας. Ο αγώνας με τις περισσότερες συμμετοχές είναι η Κορσική (78, ενώ ονομάζεται Che Guevara Energy Drink Tour de Corse, τι σχόλιο χωράει άραγε εδώ;). Ο αγώνας με τις λιγότερες συμμετοχές είναι της Αργεντινής με μόλις 22.

Οι ομάδες μετέχουν με τρία αυτοκίνητα, βαθμολογήθηκαν 26 οδηγοί, προφανώς κανείς Έλληνας και τέσσερις ομάδες. Τον τίτλο κατέκτησε ο Sébastien Ogier τον πέμπτο σερί στα 34 του χρόνια με δυο νίκες μια εγκατάλειψη και πόντους σε όλους τους υπόλοιπους αγώνες, ενώ ο δευτεραθλητής Thierry Neuville 29 χρονών τότε μπορεί να πέτυχε τέσσερις νίκες αλλά δεν έδειξε την απαιτούμενη σταθερότητα. Τέλος η η ομάδα του Sutton, έστω και με τα χρήματα της British Tobacco, είχε πάρα πολλά να ζηλέψει από την M-Sport η οποία διαχειρίστηκε πολλαπλάσιους προϋπολογισμούς και κυρίως υπήρξε εργοστασιακό υβρίδιο.