Από το ζοφερό κλίμα του τόπου δύσκολα θα ξέφευγε οτιδήποτε. Μέσα σε αυτή τεράστια αγκύλη δεν θα μπορούσε να λείπει ούτε το ράλυ Ακρόπολις, που βιώ νει την δική του κρίση.

Η κρίση του, και «μεγάλου εθνικού μας αγώνα» αποκαλούμενου, είχε ξεκινήσει προ μνημονίων. Έτυχε, μόνον, να εκδηλωθεί μαζί με αυτά. Δεν θα μπορούσε να υποστηριχτεί οτιδήποτε άλλο, πέραν της άποψης ότι στο σημείο που φθάσαμε την ευθύνη φέρει η Λέσχη. Στο ξεψύχισμα του «Ακρόπολις», ανέλαβε τις τύχες του σπορ η Ομοσπονδία και πέρα από όλα τα άλλα, που μπορεί ή πρέπει να κάνει, προσπαθεί να κρατήσει εν ζωή τον αγώνα.

Με την μάχη χαρακωμάτων που ανορθόδοξα κρατεί ακόμα, ανάμεσα στην νεκρή αλλά όχι θαμμένη Λέσχη και την σθεναρά αντιστεκόμενη και φιλόδοξα εργαζόμενη Ομοσπονδία, οι απώλειες είναι δεδομένες. Έτσι το «Ακρόπολις» δεν διεξήχθη το 2010, ενώ το '13 ήταν η τελευταία χρονιά που βρέθηκε στο πιο ψηλό θεσμικό ράφι.

Από την επόμενη χρονιά, και με αρκετές θυσίες, ρίσκα και τολμηρές πρακτικές, κατάφερε να κρατηθεί στο Ευρωπαϊκό πρωτάθλημα. Για κάποιους αυτό είναι αποτυχία. Για άλλους κατόρθωμα. Για μερικούς, η επιθυμία να επιστρέψει στο WRC είναι μεγαλοϊδεατισμός. Για άλλους αναγκαιότητα.

Ξεπερνώντας το ερώτημα: *«ποιο WRC;»* που ποτέ δεν θα είναι ανεπίκαιρο, ειδικά για τους γνωρίζοντες στοιχειώδη ιστορικά στοιχεία και προχωρώντας με βήματα περισσότερο επιχειρηματικά και λιγότερο νοσταλγικά, ο τρόπος να επανέλθει Ελληνικός αγώνας στο καλεντάρι του Παγκοσμίου είναι ένας. Το χρώμα του χρήματος.

Η F.I.A. και ο προμότερ θέλουν κάποιο μισό εκατομμύριο γιούρος για να τον ανεβάσουν στο πάνω ράφι. Απέναντί του, θα βρεθεί η γείτων Τουρκία και η αχανής Κίνα. Για την γείτονα

χώρα, που το καλοκαιράκι ο Σουλτάνος μπορεί να στήσει κανά πραξικόπημα ακόμα για να εκκαθαρίσει το υπόλοιπο του στρατού που δεν πρόκαμε από το περσινό «κίνημα», που θέλει να επαναφέρει την θανατική ποινή, δεν είναι πολύ πρόθυμοι οι της F.I.A.

Στην Κίνα, αυτό το εξοντωτικό για την οικονομία, υβρίδιο του κομμουνιστικού καπιταλισμού, όπου ακόμα εκτελούν μαζικά εξ επαφής με μια σφαίρα στον κρόταφο, το έχουν δοκιμάσει και δεν προχωρά. Ελλαδάρα λοιπόν που κατέχει τις τεχνογνωσίες, που έχει το το βάθος, αλλά δεν έχει μία. Στην Κύπρο π.χ. ο οργανισμός Τουρισμού προσέφερε 300.000 €, συν τα έξοδα μετάβασης των αυτοκινήτων από την Ιταλία, συν τα έξοδα του ελικοπτέρου.

Στην Ελλάδα λίγες μέρες πριν το αγώνα έψαχναν εναγωνίως τον επίτροπο να βάλει την υπογραφή του για να εκταμιεύσει τις λίγες δεκάδες χιλιάδων ευρώ της περιφέρειας. Στην Ελλάδα που δεν καταφέραμε να κάνουμε μια συνέντευξη Τύπου πριν τον αγώνα, για πολύ σοβαρούς λόγους, καταφέραμε όμως να ασκήσουμε τις συνήθεις επιπόλαιες κριτικές.

Σαν ερωτήσεις τον πρόεδρο της Ομοσπονδίας τι θα ήθελε, θα σου απαντήσει: «καθαρές λύσεις». Πως το ερμηνεύει η ταπεινότητα μου; Να κατανοήσει η πολιτεία τι μπορεί να της προσφέρει πράττοντας τα δέοντα, και να τελειώσει η περιπέτεια με το βαρίδι Ε.Λ.Π.Α. Τίποτα από τα δύο δεν είναι εύκολο.

Το ράλεϋ της Ακροπόλεως της δεκαετίας του '50, που έγινε Δ.Ρ.Α. την δεκαετία του '60 και διαμαντόπετρα στο δακτυλίδι του Παγκοσμίου την δεκαετία του '70, παλεύει τώρα να μην χαθεί. Ας μην σκοντάψει, κι άλλο, σε πρόθυμους ημεδαπούς προβοκάτορες.