

## Quien paga las Copas

En estos días en que todo son parabienes para la Federación por haber llegado a nuestro particular François Delecour ( él también se remangaba el mono para conducir) a lo más alto de la Dacia Sandero, me ha venido a la cabeza lo que fueron las Copas de Promoción y lo que representan hoy en día.

Un servidor tuvo la oportunidad de correr, perdón de "participar", entre los años 1990 y 2005 gracias a las Copas llamadas entonces Monomarca. Por supuesto a nivel regional, que también eran buenísimas, pero que con sus premios y primas permitían a una gran parte de equipos - sobre todo a los que estábamos tiesos- poder correr muchos rallyes.

La implicación directa de las Marcas resultaba una garantía total para los que nos acercábamos por primera vez al mundo de la Competición. Los Concesionarios siempre estaban detrás echando una mano, ya que la propia Central impulsaba el deporte.

Los premios por Rallye y Finales eran sencillamente espectaculares y las temporadas podían sucederse subiendo escalones.

Todo eso ha cambiado hoy en día. Para empezar, son empresas externas y no las propias Marcas, las encargadas de sacar adelante las Copas y eso se nota.

Para participar en una de esos certámenes nacionales hay que pagar unos derechos de Inscripción que, en algunos casos como la Sandero, nos parecen un poco elevados ( 1.000 pavos) teniendo en cuenta el vehículo con el que correremos. Y los premios por prueba en ocasiones nos parecen un poco escasos ( que el tercero en un Rallye del Nacional como el Princesa se lleve 1 neumático y 200 euros, es patético. A Germán y Pablo seguro que les costó más de 10 veces eso). Y sin movernos de aquí, tengo que hacer otra crítica, el premio final de la Sandero es un caramelo envenenado. Dar como premio al ganador de la Sandero Cup poder testear un Clío Rallye 5 sin darle un apoyo económico para poder correr al año siguiente creo que es una tomadura de pelo.

La Peugeot Cup es más potente ya que te da un programa Oficial con un C3 R5. Está claro que esta Copa tiene otro nivel en todos los sentidos, tanto en el coche con el que se corre, lo que cuesta ( se habla de 66.000 €) y las prestaciones que tiene, así como el nivel monetario necesario para hacer un Campeonato con ellos.

La copa del pequeño Renault está bien, pero debe mejorar el escalón siguiente si se pretende que los equipos continúen en la marca. El nuevo Clío Rallye 5 ( preparación del antiguo R1) con motor casi de serie y cambio secuencial resulta más barato de adquirir ( 42.000), pero para alguien que pretende pasar de un Sandero a un Clío será en muchas ocasiones un salto al vacío. Desconozco las gestiones de la Federación para que el recién nombrado y vitoreado Equipo ganador de la Copa Nacional, se pueda sentar en 2021 y durante toda la Temporada en uno de esos nuevos Clíos, pero sería una auténtica pena que todo quedara en agua de borrajas o en flor de un día y que el esfuerzo que han hecho todos por llegar arriba, se quede muerto en los despachos ó sin pasta para ir a más.

La Andaluza es la única Territorial, que sepamos, que tiene este tipo de equipos. Es de agradecer, pero como la Española, hay que tener un plan de futuro. Porque yo siempre lo pienso, si el equipo no es muy bueno y no obtiene resultados, excusa perfecta para aparcarlo pero, y si es bueno y hay que seguir con ellos hasta arriba? Hay una provisión de fondos para seguir subiendo?. La teoría del caramelo envenenado.

**Cuidaros mucho**