

Las Copas

Ya me imagino que no pensareis que vamos a hablar del vodka con naranja ni del gin tonic, sino que mi rollo de hoy va a ir dedicado a las Copas de Promoción que hemos vivido en nuestra Andalucía desde que un servidor anda metido en esto. Vaya por delante que soy, he sido y seré un acérrimo defensor de las Copas, con premios, sin premios, con ayudas y sin ellas, como muestra el hecho de que mi actividad como participante siempre la realicé encuadrado en una de ellas.

En esta época en la que apenas si queda alguna, es el momento de hacer un poco de memoria y contar cómo hubo otro tiempo en el que participar en rallyes era como mínimo soportable para el bolsillo.

Mi primer contacto con el entonces mejor llamado mundo de las Copas Monomarcas, fue en 1990 cuando se puso por primera vez en marcha la Copa Seat Marbella de Asfalto de Andalucía. La marca española que el año anterior ya disponía de una Copa de Tierra Nacional decidió organizar estos certámenes a nivel Regional y resultó un auténtico éxito. En toda España llegó a haber casi 200 Seat Marbella GL ó GLX de 45 CV que se ponían en 8 ó 9 más para correr y que contaban con un Kit fabricado por Seat realmente de carreras. Cambio cerrado, suspensiones, kit de seguridad y neumáticos súper anchos formaban el equipamiento de un coche muy barato y del que en Andalucía llegó a haber hasta 15 inscritos en uno de los rallyes; aquí abajo como lo de los coches pequeños no lo llevamos bien fuimos la Comunidad que menos inscritos tuvo, llegando en Cataluña a haber más de 30 equipos.

La Copa era genial y el hecho de que a cada Rallye bajaran dos personas de Seat Sport a verificar, con piezas y asesoramiento de todo tipo fue un auténtico lujo. Fue un coche sencillo de mantener pero complicado para hacer tiempos y, sobre todo, al año siguiente comprobamos cómo existían grandes diferencias entre unos coches y otros (como el chiste de la cirugía al cocodrilo).

Pero la Copa estrella de los últimos 25 años ha sido la que se celebró en Andalucía entre el 90 y el 94: la Challenge Citroën. Ahí no había Kit, podías correr con los Ax Sport ó GT (el GTI ya llegó al final) y en Grupo N ó A, había una Copa Nacional increíble, pero yo os hablo de la de Andalucía. Era una Copa que incentivaba los mejores puestos en la scratch y tenía buenos premios entre los AX, pero extraordinarios si quedabas entre los 5 primeros de la General. Hoy sería impensable pero en aquellos años, nosotros nos manteníamos siempre en el top ten (6º, 7º, etc.) con un mísero AX GT de 100 Cv pero preguntarle a Eusebio Frías que con el AX Sport Gr A de Teruel se llevó para su casa del año 92 casi 500.000 pesetas de aquellas. Además Citroën Competición te ayudaba si tenías un golpe facilitándote piezas ó regalándote una carrocería si la hostia había sido de ponerse de moda.

También por aquellos años comenzó la Copa Clio de Rallyes. Los 16 válvulas y los Williams de Grupo N llevaron la promoción a la marca del rombo hasta el año 98. Mª Carmen y yo echamos carreras con una unidad de Duvaz Sport los años 96 y 97 hasta que su propietario lo vendió en Septiembre del 97.

Nos hemos dejado atrás el Desafío Peugeot Regional que inició su andadura también a principios de los 90 y ahí sí que cambiaron su modelo y su preparación a lo largo de los años. 205 Rallye, 309 GTI, 205 GTI, 106 Rallye y por último 206 XS prolongaron una Copa hasta 2007 en el que el RACC tomó el testigo al abandonar la competición regional la marca del león.

Tampoco me quiero olvidar del paso fugaz de la Copa Fiat por Andalucía también en los compases de los 90 con los Punto Grupo N de los que aún queda alguno por nuestra Región.

Pues bien tras este revival, hemos llegado a la realidad pura y dura. Principios de 2012 + 1 y nos hemos quedado más huérfanos que nunca. El Volante RACC de Andalucía acaba de desaparecer debido a causas obvias, el Racc va a cerrar de aquí a un mes todas sus Oficinas en nuestra región mandando al personal a su casa y la Copa Colombes, con todos mis respetos, nunca ha sido un certamen que haya apostado de verdad por los pilotos y siempre ha habido un interés comercial, completamente lícito, pero siempre subyacían las ventas de sus productos.

La Copa Rallycar Hankook que se avecina para este año tampoco es nada del otro mundo, ya que lógicamente obliga a adquirir neumáticos de dicha marca pero a 200 pavos el neumático, con un primer premio de 100 euros + 2 neumáticos en cada rallye la verdad no nos parece para tirar cohetes.

Nos consta que la Federación anda rompiéndose la cabeza intentando crear una nueva Copa de Promoción para los más pequeños, pero como no la patrocine el Corte Inglés me parece que está muy complicado. Y es que ya no hay quien apueste por este deporte, si no es a cambio de que le compres algo; no existe como antes una cuestión de imagen, de prestigio ó de cierto nivel.

Las marcas de automóviles no parecía que buscaran vender más coches cuando creaban una Copa, ni el RACC vender más seguros ó más viajes, la competición automovilística siempre ha estado muy bien vista y mejoraban su imagen de marca activa y joven. Estaba claro al final que sí que tenía relación con el Departamento Comercial y si no vendes no hay dinero para publicidad y mucho menos para carreras.

Hoy en día habrá que buscar un producto que se venda solo para poder hacer una Copa, pero, lo más importante, que el que esté detrás sea un *tiffosi* de los rallyes, porque si no la era de las Copas de Promoción ha pasado a mejor vida. Me duele mucho, pero este es un deporte caro y de seguir así pronto nos veremos corriendo slaloms y cronometradas porque a ver quién va a ser el guapo que va a disponer de 1.000 pavos para correr un Rallye, eso con un chicharrillo, porque si hablamos de un Mitsu R4 ó un S2000 échate a temblar.

Mientras haya, seguiremos viéndonos en las cunetas