

Quién paga las Copas?

Este que vamos a tratar hoy es un tema muy manido del que ya he hablado en multitud de ocasiones, pero no por ello debemos dejarlo atrás. Me refiero a las Copas de Promoción (ó como queramos llamarla) en rallyes.

En el certamen Nacional, que nos pilla un poco más lejos, siguen las marcas de toda la vida como Renault y Peugeot así como Hyundai que siempre apostó por las Copas – desde el Pony pasando por el Accent y el Coupé - habiendo desaparecido este año la Toyota GR, cuyos coches dieron algún que otro problema.

Pero no he venido a hablar de si la Requetefea lo hace bien ó mal ó si las marcas desean seguir apostando por la Promoción, sino de algo más cercano, nuestra querida y no por eso poco tratada Copa FAA.

Libreme Dios de ponerle pegas a la creación de una Copa Andaluza en Rallyes, algo necesario y hasta imprescindible para poder seguir un Campeonato que cuesta un huevo sin apoyo económico. Ya sabemos que en los últimos años la que se entiende debe ser la especialidad TOP – que dicen los tontos – de nuestro automovilismo deberían ser los rallyes.

Pero si analizamos el interés de los aficionados y las listas de inscritos – en el primer rallye de la Temporada no hemos llegado a 30 coches en la salida sumando las dos Regularidad- es obvio que estamos pasando por el peor momento del que debería ser el Campeonato Automovilístico más importante de la región.

Con un piloto que no se aburre de ser campeón de su barrio año tras año – en 2025 le surgió un carrerista que lo mandó directamente al segundo puesto – un puñado de Rallye 5 y un par de Suzukis, los Rallyes en nuestra región están agotados. La falta de tiempo, de dinero, de tener un vehículo al día total ó las tres cosas sumadas, nos llevan a esta situación, a la que hay que sumar la competencia feroz de los Rallycronos, pero de todo esto no vengo a hablar.

Yo sé positivamente que en esta vuestra Federación hay gente que sabe de carreras, pero de prestaciones de coches y de extensiones de homologación deben andar cortitos. Entiendo que una Copa debe tener numerosos ingredientes para hacerla atractiva.

Que haya premios en metálico – fundamental – que haya un seguimiento por parte del Organizador de la Copa – que sí que lo hay – y por último, algo que parece haberse olvidado, que haya igualdad mecánica y aquí es donde la cagada es mayúscula. Qué mejor ejemplo que el rallye que se está corriendo este fin de semana – Almanzora – donde nos encontramos con dos Clio Sport Grupo N (200 Cv), dos Suzuki N3 Turbo (160/170 Cv), un 208 1,2 Turbo (unos 130 Cv), un Fiesta 1.6 N3 (140 Cv) y un Polo (que no sé si pasará de 100 Cv). (que no está en la lista que publica la FAA).

Además de estos coches inscritos en la prueba almeriense, en esta peculiar Copa se puede participar también con un Citroen Saxo (160 Cv a tope de Grupo A) ó un Clio 16 v Grupo N (poco mas de 140 Cv).

De verdad alguien que tenga un poco de idea de las prestaciones de estos coches puede llegar a pensar que todos estan en igualdad de condiciones para ganar la Copa en cualquier Rallye del Andaluz?.

Se supone que el principio básico de un Certamen de este tipo es la igualdad ó al menos, la aproximación en prestaciones, a fin de intentar acercar al máximo a los equipos participantes. Y este principio está bastante lejos de cumplirse.

No entro – libreme Dios – en la rapidez de los conductores que cada uno corre lo que sabe ó lo que puede, sino que mi pensamiento va dirigido a los creadores de esta Copa y la admisión de los vehículos.

Cómo se puede comparar las prestaciones de un Clio Sport tope Grupo N con una ficha de homologación tan extensa que incluye hasta caja cerrada de crabots, ó un Suzuki última generación, con un Saxo ó un Clio 16v de hace 20 años?. Cómo podemos echar a pelear a un león con un gato?.

Vuelvo al principio y me parece genial que si no hay empresas – que esa es otra cuestión – que apoyen la creación de una Copa, sea la propia FAA quien asuma el reto. Pero el Comité Organizador ha mirado para otro lado a la hora de admitir tal diversidad de coches. Y este año puede darse hasta que un participante en esta Copa acabe un Rallye en el podium absoluto.

Y otro pensamiento en voz alta es el Calendario escogido y que este año se remarca bien en el Reglamento. En 2026, los rallyes que no sean Coeficiente 5 ó más no puntuarán para la Copa FAA; o traducido al Calendario, se corre un rallye en Marzo y otro a principios de Mayo y ya. . . hasta mediados de Octubre sin rallyes y despues en 45 días, cuatro rallyes (viva España y Jerez!)

Veo lógico hasta cierto punto que se limiten los premios en metálico en función del número de inscritos, pero al ser una variable tan destacada y siendo una Copa de Promoción, no me parece de recibo que si en una prueba solo hay 3 equipos no se lleven ni un euro cuando el parasol y la gorrita la han tenido que llevar puesta.

Señores “rallyeros “ de esta vuestra querida Federación, estudiar con un poquito de cariño y simpatía esta Copa, cuyos principios son muy válidos pero cuya elección de los posibles aspirantes resulta de todo punto nefasta. Y se lo dice alguien que participó en 4 Copas Monomarca y fue responsable de Prensa de otras 2 más.

Como siempre, sabéis que esta es mi opinión y no deja de ser una más. Nunca escribo pensando en pontificar ni en tener razón, intento solamente exponer lo que veo y leo. Intento contrastar todo lo que puedo y os juro que nunca tengo mala intención.

Nos veremos en las cunetas.