

RALLY ASFALTO

Il confronto

Nel "Bel Paese" dove tutto è sempre in crisi, il mondo dei rally si prende il lusso di avere due campionati che sono l'uno la fotocopia dell'altro: l'ufficialissimo Trofeo Rally Asfalto e la "solitaria" International Rally Cup. Entrambi si svolgono ad una fascia di piloti che potremmo definire "gentilmeni", conduttori non professionisti. Entrambi si corrono su asfalto. Entrambi hanno, circa, lo stesso chilometraggio di prove speciali. Entrambi hanno, più o meno, gli stessi costi. E soprattutto, in entrambi questi campionati si può ancora correre con le World Rally Car. Che cosa è, dunque, che li differenzia, che in qualche modo invoglia i piloti a prediligere una serie piuttosto che l'altra? Quali sono le contraddizioni dell'uno e dell'altro campionato? Quali è, in sostanza, il migliore?

Cominciamo con il Trofeo Rally Asfalto, che di fatto, rispetto al CIR, è una sorta di campionato cadetto. Intendiamoci, non è come nel calcio dove chi vince la serie B sale automaticamente in serie A. Qui chi vince resta dove è, ammesso che abbia i soldi, e la voglia, per andare avanti. Nel TRA si vincono gloria, priorità e qualche passaggio televisivo, che non guasta mai. Al via di queste gare ci sono mediamente un'ottantina di equipaggi nonostante la tassa di iscrizione cara e salata: 990 euro, saliti quest'anno a 1200 euro.

L'International Rally Cup, pur rimanendo con un formato simile al TRA, è nella realtà tutta un'altra cosa. Sostituita perché ci sono premi in denaro - «I soldi non sono tutto» - attacca Piero Stora da poco nominato coordinatore della serie - e con i piloti che partecipano al campionato instauriamo un rapporto stretto, di mutua collaborazione. Sono loro la nostra prima risorsa. Facciamo il possibile per andare incontro alle loro esigenze e a quelle dei team, ci teniamo in contatto un paio di lunedì dopo la gara, quando chiediamo il parere sull'organizzazione della manifestazione.

L'International Rally Cup è giunta al quarto anno di vita. Da una posizione di netto rifiuto da parte della Federazione, la serie si è trasformata in un campionato accettato, ma non certo ufficializzato. Tanto è vero che i vincitori dell'IRC non hanno nessun riconoscimento dalla Cipa, non viene attribuita loro nessuna priorità. «È un peccato» - prosegue Piero Stora - «perché la validità tecnica di un Corrado Fontana, campione IRC, non è certo da meno rispetto a quella di David Oldrati, campione del TRA. Sarebbe giusto che Fontana, proprio perché campione IRC, ottenesse la priorità».

Torniamo a parlare dei premi in denaro che quest'anno, a fine stagione, saranno elargiti ai vincitori dell'IRC: il montepremi totale è attorno ai 145 mila euro, con 110 mila euro in denaro e il resto distribuito a forniture di gomme e nastri.



IRC

Corrado Fontana vincitore, per la seconda volta, della serie "privata"

Strade parallele

International Rally Cup e Trofeo Rally Asfalto, due campionati quasi fotocopia. Ecco perché preferire l'uno o l'altro

di Pietro Gasparri



Piero Stora

Sarebbe giusto che la Cipa riconoscesse al Campioni IRC almeno una priorità nazionale. Non capisco perché non accada. In fondo la validità di David Oldrati non è minore di quella di Corrado Fontana.

“

David Oldrati e la sua Peugeot 206 Wrc campioni 2009

TRA