

Il 2001. Il versiliese da tempo non riesce ad imbastire un programma completo in un campionato tricolore, pur avendo dimostrato di andare sempre forte: «Vi rendete conto che per disputare un CIR completo ci vogliono un miliardo e 300 milioni circa? E dove li troviamo? Personalmente ho il budget per disputare, con una WRC di livello elevato, tre, al massimo quattro gare. Forse nel TIR me la caverei con due gare in più. Sto comunque facendo delle valutazioni circa le mie presenze: se dovessi correre con una WRC saranno sporadiche e baderei di volta in volta al risultato fine a se stesso. Potrei raggiungere un accordo con la Procar, con cui ho corso ultimamente; con loro potrei puntare anche alla trasferta a Madeira, sfruttando gli ingaggi degli organizzatori per poi finire al Motor Show ed al "Ciocchetto". Comunque, senza sponsor; se non ci sono i soldi si sta a casa. Proseguire con la sola speranza di trovare qualche appoggio non serve a nulla. Infine c'è un'altra ipotesi: con il budget necessario per quattro gare con una WRC potrei disputare la stagione tricolore in Super N».

«Era meglio il Due Ruote Motrici - sbotta **Claudio Caselli**, "principe" dell'Eiba nonché campione italiano Gruppo A nel campionato cadetto che ha lasciato posto al TIR - in quel campionato anche un privato con poche disponibilità poteva mettersi in luce. Credo di essere l'esempio più lampante. Adesso, i "poveri" come me non hanno più possibilità di aprirsi spazi, con quello che costano le WRC». Quindi, cosa farai quest'anno? «Devo ancora decidere. Dovrei contare nuovamente sull'appoggio del Treviso Rally Team e dei miei soliti sponsor; credo che riuscirò a fare quattro gare del TIR su asfalto, ovviamente, con la Megegne dell'Autorel, più il Rally

**Un budget insufficiente a disputare l'intero programma di campionato o di trofeo con una WRC può rivelarsi adeguato ad una intera stagione con il Gruppo N, nella foto. In basso da sinistra, Cavallini e Gregis.**



dell'Eiba, per provare la macchina. Dispongo di un budget che non arriva a cento milioni». Quindi, presenze sporadiche; e qualora ci fosse qualche soddisfazione? «Non so cosa dire. Anche perché l'anno scorso, per vincere il titolo, ci siamo "mangiati" qualcosa del budget di quest'anno; in sostanza, parliamo sapendo che ci sarà da soffrire. Correre è sempre più difficile; se non succede qualcosa, i rally li seguirò su Internet. Ma che sofferenze!». Strana situazione, quella di **Tobia Cavallini**. Soldi ce ne sono, lo sponsor è importante e come tale pretende che il suo pilota disponga del meglio che c'è sul mercato. Il pilota toscano è balzato agli



onori delle cronache al Motor Show: «Quando sali su una WRC non ci vorresti più scendere - dice - ma nel mio caso, purtroppo, sono vincolato alle esigenze della Sony. Per fare tutto il CIR con una WRC dell'ultima generazione ci vuole un budget di cui non disponiamo. Siamo vicini, ma manca qualcosa. Dobbiamo decidere: o si corre con un modello meno recente di WRC, oppure potremmo optare per il campionato in Super N dove i costi sono minori e saremmo in grado di disputare una stagione senza farci mancare nulla. È ovvio che se la scelta dipendesse da me, preferirei disputare meno gare, ma con una WRC».

Dopo la vittoria nel Trofeo Terra '98, **Michele Gregis** ha avuto un paio di stagioni di transizione, un po' per il lavoro, un po' per i costi sempre più alti, anche per le gare ad una tappa come quelle su terra: «Stiamo andando verso un punto di non ritorno - sentenzia il medico dentista bergamasco - i costi sono sempre più alti e la possibilità di reperire sponsor è inversamente proporzionale e io si vede da quanti piloti, anche tra i big, riescono a concretizzare qualcosa di soddisfacente. Per me

anche quest'anno il... piango, nel senso che ho un budget per disputare 3 o 4 gare nel Trofeo Terra con una WRC '99, magari inserendo nel programma una gara a due tappe. Sto parlando con la Procar, probabilmente ci accorderemo. Sono con loro dal '97, mi hanno sempre dato il massimo, con le loro vetture mi sono fermato una sola volta per guasto meccanico, ci troviamo bene, ma capisco che anche per loro è sempre più difficile venirmi incontro. La terra mi piace, mi ha dato molte soddisfazioni, non correrei da nessun'altra parte, forse solo nel mondiale con una Gruppo N, così per avere un giorno, qualcosa da raccontare». Azzardiamo un'ipo-



tesi: dopo quattro gare nel TIT sei in lotta per il titolo. Come ti comporteresti? «Il cuore mi suggerirebbe di dare fondo alle mie risorse, ma a che scopo? Potrei disputare una gara in più ma non ha senso, anno dopo anno, spendere di tasca propria. No, credo che poi avrebbe il sopravvento la ragione; ho 45 anni, una bella famiglia, la mia professione e, in fondo, dentro di me non brucia più quel fuoco che porta a fare pazzie».

Totalmente diverso il discorso di **"Pucci" Grossi**, che dopo un 2000 a dir poco disastroso affida i suoi nuovi spiriti alla Toyota Corolla della ceka JM Engineering, che dalla seconda gara fornirà all'albergatore riminese un esemplare di provenienza Toyota Sweden, dotata delle ultime evoluzioni. A differenza dell'amico-rivale Gregis, lui dispone di tutto il budget per disputare la stagione su terra. Ad inizio anno aveva anche parlato con Procar, ma i costi della squadra pistoiese non erano molto accessibili per disputare tutta la serie. Non che la soluzione scelta sia un ripiego, tutt'altro, solo che certi parametri sono valutabili in altre cifre. Grossi ha anche l'appoggio della Pirelli, interessata alla Corolla, storicamente "calzata" Michelin e sarà interessante vedere i riscontri cronometrici sul campo, ma la curiosità è un'altra e ce la spiega lui stesso: «Appena usciti i calendari e visti i vari chilometraggi, ho fatto un calcolo ed ho poi iniziato a contattare i miei sponsor, coinvolgendoli più da vicino, chiedendo loro un piccolo sforzo in più in maniera tale di farli diventare "main sponsor", ognuno in una singola gara. In questo modo ce l'ho fatta, grazie anche all'aiuto della Errepi Racing. Credo di aver costruito un bel gruppo, dove ognuno farà la sua parte per raggiungere il risultato». Grossi parte dunque con stimoli rinnovati e l'entusiasmo di chi è alle prime armi, la sua idea non è poi così malvagia. Ma quanti possono coinvolgere i propri sponsor, chie-



**Una delle voci di spesa più consistenti del programma stagionale continua ad essere costituita dalle gomme, sopra. Sotto, "Pucci" Grossi, il quale è riuscito a reperire il budget per disputare in condizioni di estrema competitività il Trofeo Italiano Terra.**



dendo loro uno sforzo maggiore, quando molti invece riducono gli stanziamenti? E la Coppa Italia? Rispecchia lo stesso "trend", naturalmente rapportato ai costi ed alle vetture per lo più utilizzate. Con una A7, una duemila preparata, con la quale si può anche vincere un rally, non crediate di voglia poco. «Come molti altri, credo, in Coppa Italia, non ho il budget per fare l'intera stagione in Toscana - dice l'aretino **Daniele Segantini**, uno dei migliori specialisti nel "Granducato" delle "tuttoavanti" duemila - al massimo ho i soldi per 4 o 5 gare, più il "Casentino", la gara per me di casa, con una Kit duemila a... voler stare proprio larghi. D'altro canto, una

gara con una A7 competitiva, volendo correre come intendo io, senza farsi mancare nulla, dalle ricognizioni all'assicurazione, costa circa 20 milioni, lasciando fuori la franchigia, che con mio fratello Paolo, lasciamo sempre fuori dal conto economico, facendo "finta" di non disporre di quei soldi. Si potrebbe correre con vetture più piccole, ma per me sono meno gratificanti, una A7 è divertente e permette di arrivare molto in alto. È ovvio che con le nuove regole dei punteggi la nostra classe è meno papabile per la vittoria di Coppa Italia, ed allora cerco almeno il "risultato" gara per gara e basta. Il budget ce lo gestiamo io e mio fratello per due attività ben distinte, con vetture comunque "care". Una volta terminato il programma, ad ottobre, calcoliamo cosa è rimasto sperando di aver usato il meno possibile la franchigia e contendo anche sull'ulteriore aiuto degli sponsor, che per fortuna ci appoggiano, ed allora si cerca di correre uno "sprint" o, come nel 2000, il "Ciocchetto". No, si corre se ci sono i soldi, andare alla cieca non fa dormire tranquilli. Dopofutto deve rimanere un divertimento».

## LE CONCLUSIONI

Dunque, il budget questo sconosciuto, diremmo. Anzi, dicono i piloti. In effetti dalla voce di coloro che abbiamo ascoltato, traspare, anzi affiora, la sempre più evidente difficoltà per continuare l'attività ad un certo livello; ma anche se andassimo a indagare nelle classi più piccole, ovviamente con i dovuti rapporti, le cifre, stiamone certi, non sarebbero mai basse, specie con l'avvento della regolamentazione del Super N, che porta dei miglioramenti, ma anche... portafogli più vuoti. Tutto questo genera però un lato positivo: molti, viste le difficoltà di avere un rapporto continuativo con gli sponsor, si impegnano a lavorare per dar loro risalto ed immagine in modo professionale. Quando si dice che bisogna fare di necessità virtù...