RASSEGNA STAMPA 2019

RASSEGNA STAMPA AGGIORNATA AL

12 dicembre 2019

Auto Sprint N° 46

Campionato Italiano WRC	12/18 novembre 2019 (pag. 48)

PRIMO PIANO

1000 Miglia torna nel Cir

ERA DAL 2013 CHE LA GARA BRESCIANA NON FACEVA PARTE DEL TRICOLORE. ANDIAMO A SCOPRIRE TUTTE LE NOVITÀ PER IL 2020

di Daniele Sgorbini

Tornerà a fer tappa a Brescia, dopo sette anni, il Campionato Italiano Rally. Il rientro nel calendario del Cir del Rally 1000 Miglia è infatti la novità più rilevante uscita dalla riunione della Giunta Sportiva dell'Aci, che la scorsa settimana ha assegnato le validità per le gare titolate dei rally italiani della prossima stagione. Dentro il 1000 Miglia dunque (l'ultima edizione valida per il Tricolore fu quella del 2013 con la vittoria di Alessandro Perico, ndr) e fuori il Rally del Friuli, che dopo essere salito dal CIWrc al Cir proprio quest'anno, si appresta a ritornare nella serie cadetta. Per il resto solo conferme nel calendario del massimo campionato, con nove gare disponibili e sette risultati utili da sommare. Il Cir del prossimo anno partirà come di consueto con il Ciocco, cui seguiranno il 1000 Miglia e il Targa Florio. Poi il Rally d'Italia (con partenza da Olbia e successivo trasferimento ad Alghero), per il quale viene confermata la formula vista quest'anno, sia per quanto riguarda la suddivisione in Gara 1 e Gara 2 sia per il coefficiente 0.75 per ciascun delle due frazioni.

Alla Sardegna seguirà il Rally di Roma Capitale (giudicata come gara meglio organizzata del Cir 2019), poi il Sanremo che torna così a disputarsi nel mese di settembre e infine Due Valli e Tuscan Rewind, con quest'ultimo ancora a coefficiente 1.5. Sul Tuscan pende, formalmente, il giudizio, visto che deve ancora disputarsi: per questa ragione il calendario varato dalla Giunta prevede anche la riserva assegnata al San Marino. Proprio per quanto riguarda le gare su terra si trovano le maggiori novità: il calendario passa da cinque a sei gare, con cinque risultati utili. Entrano il Rally dei Nuraghi e del Vermentino (allo studio agevolazioni per rendere meno onerosa la trasferta in Sardegna, che fa il paio con quella per il Rally d'Italia) e il Coppa Liburna, mentre esce il Nido dell'Aquila. Per il Tricolore Terra la prima tappa del Rally d'Italia avrà ancora coefficiente 1.5; confermati nella serie l'Adriatico, il San Marino e il Tuscan, con il giudizio sulla miglior gara ancora da definire in attesa proprio di quest'ultimo. Nel Campionato Italiano Wrc il Rally di Alba è stato giudicato il migliore della stagione appena andata in archivio, ma nel 2020 il coefficiente 1.5 spetterà al Salento e al San Martino di Castrozza.

Conferme anche per Elba e Marca Trevigiana, oltre che per il Friuli. Anche in questo caso sono cinque i risultati utili a fronte di sei gare in totale. La Giunta Sportiva ha dato il via libera anche alla Coppa Rally di Zona, indicando la miglior gara per ciascuna delle nove zone (riconoscimento non solo simbolico, visto che offre anche l'iscrizione a calendario e il rinnovo gratuiti della licenza di organizzatore) e confermando il Rally di Como quale sede della Finale Nazionale, dopo il gran successo in termini di numeri registrato dall'edizione da poco andata in archivio.

Auto Sprint N° 46

Campionato Italiano WRC	12/18 novembre 2019 (pag. 49)

ECCO COME SARÀ LA STAGIONE DEI RALLY ITALIANI NEL 2020

CIR	
43° Rally Il Ciocco e Valle del Serchio (asfalto)	
44° Rally 1000 miglia (asfalto)	
104° Rally Targa Florio (asfalto)	
Rally Italia Sardegna-1ª tappa (terra)	0,75
Rally Italia Sardegna-2ª e 3ª tappa (terra)	0,75
Rally Roma Capitale (asfalto)	
67° Rally di Sanremo (asfalto)	
38° Rally Due Valli (asfalto)	
11° Tuscan Rewind (terra)	1,5
Gara di riserva: Rally San Marino (terra)	
JUNIOR	
44° Rally 100 Laghi (asfalto)	
Rally Italia Sardegna-1ª tappa (terra)	1,5
Rally San Marino (Terra)	
Rally Roma Capitale (asfalto)	
38° Rally Due Valli (asfalto)	
11° Tuscan Rewind	1,5
CIWRC	
53° Rally Elba	
53° Rally del Salento	1,5
37° Rally Marca Trevigiana	
15° Rally di Alba	
56° Rally del Friuli Venezia Giulia	
40° Rally San Martino di Castrozza	1,5
TERRA	
18° Rally dei Nuraghi e del Vermentino	
27° Rally dell'Adriatico	
Rally Italia Sardegna [1.tappa]	1,5
48° Rally San Marino	

12° Coppa Liburna	
11° Tuscan Rewind	
CRZ ZONA 1	
Rally di Alba	1,5
Rally Valli Cuneesi	1,5
Rally Lana	1,5
Rally del Rubinetto	1,5
Rally Il Grappolo	
Rally Città di Torino	
CRZ ZONA 2	
Rallye Sanremo e Rally Leggenda	1,5
Rally 1000 miglia	1,5
Rally della Lanterna	1,5
Rally dei Laghi	
Camunia Rally	
Coppa Valtellina	
CRZ ZONA 3	
Rally Due Valli	1,5
Rally della Marca	1,5
Rally S.Martino di Castrozza	1,5
Rally Benacus	1,5
Rally della Valpolicella	
CRZ ZONA 4	
Rally del Friuli VG	1,5
Rally della Carnia	1,5
Rally Bellunese	1,5
Dolomiti Rally	
Rally di Scorzè	
CRZ ZONA 5	
Rally Adriatico	1,5

Rally San Marino	1,5
Rally Salsomaggiore Terme	1,5
Rally Città di Modena	1,5
Rally Alto Appennino Bolognese	
CRZ ZONA 6	
Rally Il Ciocco	1,5
Rally Elba	1,5
Rally degli Abeti	1,5
Rally Città di Pistoia	
Coppa Città di Lucca	1,5
Rally di Reggello	
CRZ ZONA 7	
Rally di Roma e di Pico	1,5
Rally Salento	1,5
Rally Terra di Argil	1,5
Rally del Molise	1,5
Rally del Matese	
Rally Città di Casarano	
CRZ ZONA 8	
Targa Florio	1,5
Rally del Tirreno	1,5
Rally di Caltanissetta	1,5
Rally dei Nebrodi	
Rally Valle del Sosio	
CRZ ZONA 9	
Rally dei Nuraghi e del Vermentino	1,5
Rally Terra Sarda	1,5
Rally Parco Geominerario della Sardegna	
FINALE NAZIONALE	
Rally di Como	

CIR, STAFFETTA UDINE-BRESCIA
Dopo diverse stagioni con validità per il CiWrc, dalla prossima annata il 1000 Miglia torna a far parte del Cir, prendendo il posto del Rally del Friuli

Tutto Rally Più N° 11

Campionato Italiano WRC	Novembre 2019 (pag. 24)

VERE PROVE IN TELEVISIONE

Punteggi rivisti, maggiore spazio alle ex R1 che si chiameranno in maniera diversa e magari anche un montepremi nella serie su asfalto. Anche i tanto attesi calendari potrebbero portare delle novità per gli organizzatori più lungimiranti. In TV le speciali in linea

di **A.N.**

È novembre ma saranno giorni caldi. Come da tradizione, prima della fine dell'anno la Commissione Rally assieme ai dirigenti della Federazione sta lavorando sulla prossima stagione. Per ora è ancora difficile azzardare alcune certezze ma si può sicuramente parlare di una nuova linea guida. Proprio partendo dalla Commissione Rally, mai tanto operativa come negli ultimi mesi, ci sarà una valorizzazione delle gare meritevoli. Una vera - e sottolineiamo vera - promozione sul campo perché tutti hanno capito che piloti e organizzatori non possono fare a meno gli uni degli altri. Facile immaginare anche una sorta di rotazione, Elba, Udine, Lecce e Como sono sempre alla finestra in attesa dell'ultimo incontro della Giunta. Anche per il campionato su terra si è ritornati sui passi, quelli di inserire anche un paio di gare corte ma sempre ben volute dai piloti ed ecco che si ritorna a parlare del Liburna o del Val D'Orcia con coefficienti diversi. Verrà poi valutata una diversa assegnazione dei punteggi nelle due gare del CIR condivise con i calendari internazionali, vedi RIS nel WRC e Roma Capitale nell'ERC. Il numero delle gare rimarrà quello del 2019, cioè 9 nel CIR (calcolando la Sardegna in due gare distinte), sei del CIWRC e probabilmente sei nel CIRT, anche se questo campionato al momento stenta a trovare un buon numero

Tutto Rally Più N° 11

Campionato Italiano WRC	Novembre 2019 (pag. 25)

Nell'altra pagina, Christian Merli, il forte scalatore in gara a Como.
Sopra, Daniele Settimo, a sinistra, con Enrico Gelpi, presidente Aci.

di partecipanti. Confermatissima anche la finale di Coppa Italia in una gara autunnale da definire, mentre, tornando al CIR, si sta ripensando a una prova spettacolo televisiva che sia veramente di appeal. Un'altra novità sarà legata all'allineamento ormai necessario alla regolamentazione FIA a partire dalla suddivisione delle classi e dei relativi nuovi numeri. Un passo importante anche sulla pressione che faranno i nuovi costruttori come Renault che ha pronta una nuova Clio R1. Proprio nell'ambito delle vetture più vicine alla serie bisognerà valutare come procedere tra omologazioni nazionali e non. Sarebbe un peccato non tenere conto del buon lavoro di Suzuki e dell'arrivo di nuove vetture come la Fiesta e la Clio e a tale riguardo si sta valutando di ridisegnare l'ordine di partenza portando le R1 (iniziamo a chiamarla RC5) più avanti. Sempre a riguardo delle nuove auto, via libera alle R4 Kit anche se il mercato non è mai decollato e presto potrebbero arrivare nuove vetture ribattezzate R3 con motori vicino alla serie ma con la trazione integrale. In ultimo, si sta valutando di inserire un montepremi in denaro per gli iscritti al CIRA, limitando parecchio l'iscrizione ai piloti che hanno già vinto un rally del CIR o che siano arrivati anche solo nei primi tre. Premi in denaro che potrebbero arrivare anche nelle Zone perché una delle linee che ha sempre sposato Daniele Settimo - presidente della Commissione Rally ACI Sport - e quella di tenere viva l'attività di base in ogni regione. La finale al Trofeo ACI Como è piaciuta e già si sta pensando di strutturarla ancora meglio. Per quanto riguarda i programmi di ACI Team Italia è ancora tutta da valutare a partire dagli shot out del Super Corso Federale. Gli ultimissimi risultati di Andolfi nel WRC2 e la sfida finale tra Pollara e Testa lasciano aperte ancora tante strade e qualche perplessità, e dunque nel prossimo giro di selezione si cercherà di capire chi realmente avrà le capacità agonistiche e economiche per affrontare in maniere concreta un programma completo. Sarebbe un peccato lasciare ai box le Fiesta R2 che sono state acquistate, assieme ai ricambi e ai motorhome, per un programma triennale nell'Italiano Junior. Anche nel 2020 una variabile potrebbe arrivare dai trofei di casa Peugeot che hanno attirato qualche giovane verso questa seconda opportunità verso il professionismo. Un'altra novità arriva dall'organizzazione della prova televisiva. Abbandonato il poco affascinante progetto della prova spettacolo spesso inserita in un parcheggio di scarso interesse (alcuni la terranno ma senza TV), la federazione e gli organizzatori stanno cercando qualcosa di decisamente più agonistico in ogni rally. Un pezzo di prova vera in linea o anche in città ma in stile WRC, su strade larghe e veloci con ostacoli che aumentano lo spettacolo. La prima prova test ci sarà già al Tuscan di quest'anno e poi ci rivediamo al Ciocco del 2020, rally confermato come apertura del prossimo CIR.

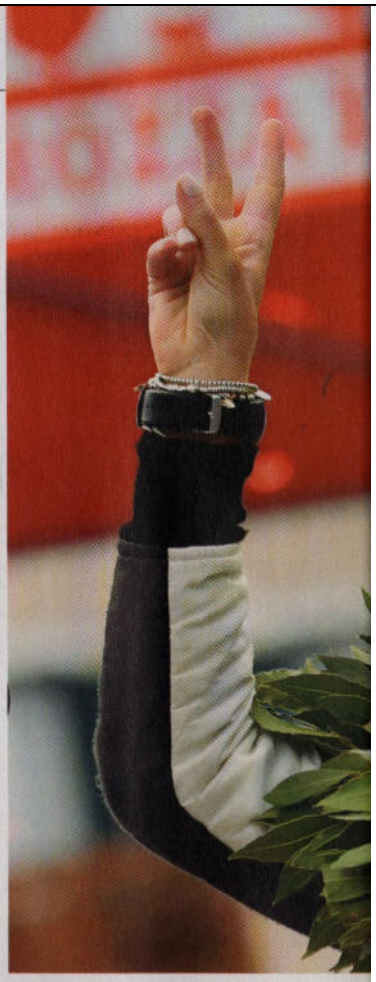
Tutto Rally Più N° 11

Campionato Italiano WRC	Novembre 2019 (pag. 30)

IL SOGNO DI UNA BIMBA

Sulle spalle del padre andava a vedere i rally della Marca e di San Martino e fu là che la copilota trevigiana decise che un giorno anche lei avrebbe corso in auto. Ora si gode il titolo italiano conquistato al fianco di Luca Pedersoli

intervista raccolta da **Annalucia Berardi**



Ed è così che Anna Tomasi, la navigatrice di Vittorio Veneto, in provincia di Treviso, finalmente ha potuto scrivere il suo nome nell'albo dei campioni che annovera già quello di altri bravi navigatori del nord est. Prima di lei, qualche anno addietro, nel 2013, quando non era ancora nato il campionato dedicato alle world rally car, in Piazza Bra a Verona, al Rally Due Valli, il friulano Paolo Cargnelutti assaporò la vittoria con immensa emozione; poi fu la volta, nel 2016, del veneto Patrick Bernardi dopo un combattuto Rally Aci Como. Il successo per Anna è arrivato alla fine di una lunghissima lotta - a suon di decimi di secondo - al Rally di San Martino di Castrozza, appuntamento conclusivo del Campionato Italiano Wrc 2019. Luca Pedersoli e Anna Tomasi su Citroën DS3 WRC della Vieffecorse sono stati dunque i vincitori.

Finalmente la vittoria, cosa ti senti di dire?

«Per me è stato un traguardo importantissimo. Dopo anni di una vita divisa tra corse e lavoro, i sacrifici fatti sono stati compensati e premiati. La vittoria della gara d'esordio a Brescia - il Mille Miglia dello scorso marzo - ha dato l'input giusto al campionato. A seguire, il terzo posto sull'isola d'Elba, la vittoria al Rally della Marca Trevigiana ed il secondo posto ad Alba, su un podio che abbiamo condiviso con Sebastien Loeb. Siamo arrivati a San Martino di Castrozza motivati e con il passo giusto. Sono nata in una famiglia dove i motori non sono mai mancati. Questo campionato è stato un turbinio di emozioni. Marca e San Martino sono gare che da piccola andavo a vedere in spalla a mio papà. È stato lì che ho deciso che anch'io un giorno avrei corso in macchina. Vincere queste due gare importantissime ha significato realizzare un sogno. All'Elba però non avevamo un set up perfetto per l'asfalto isolano, molto scivoloso. Le cose si sono complicate al Rally del Salento, con uno zero pesante, poi il resto è storia».

Come è scaturito il connubio con Luca Pedersoli e quali sono i rapporti dentro e fuori l'abitacolo?

«Tutto è iniziato nel 2016, quando Luca mi contattò per disputare assieme a lui il Rally Mille Miglia, in quanto il suo fido navigatore Matteo Romano aveva preso altre strade. Accettai di navigarlo, ed eccomi qua.

Tutto Rally Più N° 11

Campionato Italiano WRC	Novembre 2019 (pag. 31)

UN SORRISO ELOQUENTE
Tutta la felicità di Anna Tomasi, che con Luca Pedersoli ha vinto il tricolore nel campionato delle world rally car. Nel 2020 si replica.

Il sodalizio si rivelò subito perfetto, anche se devo riconoscere che alcune volte non è stato proprio facile gestire tutto; Luca è molto impulsivo e durante le gare il lato difficile del carattere emerge. Conoscendolo, ormai capisco quando non è il momento, lo lascio sfogare e riprendiamo poi con calma. Tutto sommato il nostro è un rapporto abbastanza equilibrato, ci siamo tanto divertiti durante la stagione e le gioie sono arrivate».

Perché a suo tempo hai declinato un nostro invito a rispondere ad alcune domande dedicate al sessismo, vero o presunto nei rally?

«Perché nei miei confronti non ho mai riscontrato alcuna discriminazione, penso che se si è professionali, svolgendo il proprio compito con cura, le qualità alla fine ti verranno riconosciute».

Secondo te non esistono differenze tra maschi e femmine in questo sport?

«A mio avviso l'unica differenza sta nella forza fisica. Sotto gli altri aspetti, anzi, a mio avviso le donne sono più precise e determinate».

Come va con i colleghi maschi?

«Con i navigatori maschi l'approccio è positivo, perché penso che a volte un confronto sia fondamentale. Li osservo attentamente per carpire anche qualche segreto».

Come sei riuscita a conciliare il lavoro con le corse?

«Non è stato semplice, ma la passione e la determinazione mi hanno portato a laurearmi campionessa. Le cose poi non sono così inscindibili, perché mi occupo di diritto sportivo. I rally tante, troppe volte, vengono bersagliati dai media per la loro presunta pericolosità. Il buon senso, come in tutte le cose deve prevalere. Inoltre, mi è capitato più volte di occuparmi dei litigi tra genitori durante le gare sui karting dei figli. Si insultano, si offendono, insomma non si tratta proprio di un bell'esempio da trasmettere ai loro pargoli».

Hai già un'idea di cosa farai nel 2020?

«Dicono che squadra che vince non si cambia... affiancherò ancora Luca Pedersoli e saremo nuovamente presenti nel CiWrc».

Annuncio chiu ogle
Nascondi annuncio Pe annu

I NUMERI DI UNA CACCIA AL TITOLO VINTA DA LUCA PEDERSOLI

0 Commenti / in Edicola / da RS e oltre

Annuncio chiuso da G
Nascondi annuncio
Perché questo annunci

Luca Pedersoli e Anna Tomasi hanno sbancato il Campionato Italiano WRC 2019 anche se per il titolo sono rimasti in lizza in tre sino all'ultima gara, dove al via il leader della graduatoria era Simone Miele. Per il

ATTIVA ORA

Cerc

RS E OLTRE

comasco un'ottima stagione – unico a punti in tutte le gare e sempre a podio – che lo inviterà sicuramente a riprovarci.

Per il bresciano un trionfo nobilitato dai numeri. E' lui ad aver vinto più gare di tutti 1000 Miglia, Marca e San Martino di Castrozza oltre ad essere stato il migliore dei pretendenti al titolo anche ad Alba (terzo alle spalle di Loeb e Sarrazin). Ed è sempre lui ad aver vinto più prove speciali di tutti: 22 su 53 contro le 9 di Simone Miele, le 8 di Marco Signor e le 7 di Corrado Fontana, con poi Corrado Pinzano e Stephane Sarrazin (escludendo dai conti Sebastien Loeb ad Alba) unici in stagione ad aver messo davanti a tutti una R5.

I NUMERI DEL CIWRC

Numeri ampiamente positivi quelli del CIWRC 2019, che ha avuto un incremento di partecipanti in tutte le gare tranne che al Salento (-8 verificati) con maxi aumento ad Alba (+63) ed un saldo totale stagionale di +81.

GARE 6

NEWSLET

Unisciti agli altri 134.659 iscritti

Inserisci l

Tutto Rally Più N° 10

Campionato Italiano WRC	Ottobre 2019 (pag. 98)

VERDE E TRICOLORE
La corona d'alloro griffata con il nastro tricolore è l'esatta sintesi del titolo del quale Luca Pedersoli e Anna Tomasi vanno fieri al termine di una stagione nel corso della quale non sono mancate le difficoltà. Ma il finale di campionato ha messo in luce la loro grande determinazione.

CAMPIONE DI

A 48 anni Luca Pedersoli torna a vincere un campionato italiano rally con la sua DS3. Ci racconta il perché delle sue scelte: il CiWrc, la DS3, Anna Tomasi e la Vieffecorse. Un passato ambizioso, una pausa rigenerante e la voglia di rimettersi in gioco. Il futuro tra una WRC evoluta, il ruolo di team manager con le sue nuove VW Polo e la voglia di riprovarci a Montecarlo

Intervista raccolta da **Andrea Nicoli**

Ogni pilota è un personaggio a modo suo, qualcuno come Luca Pedersoli ancora di più. Luca oltre ad aver un buon piede destro ha un'ottima visione delle gare e nei tanti anni di corse si è sempre gestito professionalmente in auto e fuori. Alla base, tanta passione ma anche un ego molto forte che all'apparenza può sembrare poco simpatico. Poi, parlandoci e conoscendolo meglio, si capisce che l'autostima è la sua arma vincente. Fatta questa premessa personale abbiamo ripercorso con il vincitore del CiWrc 2019 la stagione dove è stato protagonista e dall'attualità siamo più volte scivolati agli anni passati per capire dalla storia sportiva del bresciano il perché di alcune scelte attuali.

Luca all'inizio dell'anno eri indeciso su quale campionato seguire poi hai scelto il CiWrc e la scelta è stata vincente, ti aspettavi questo risultato?

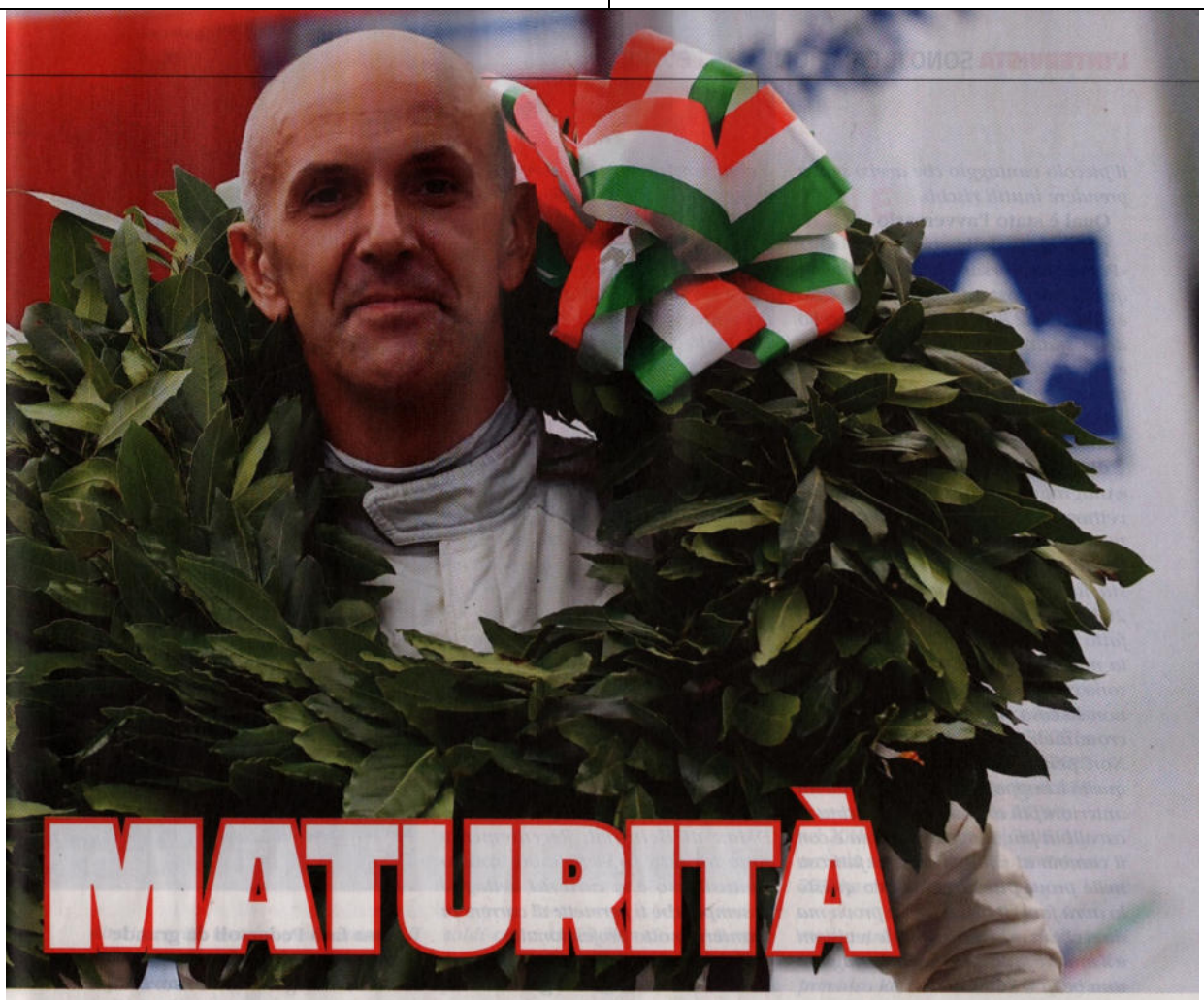
«Quando inizia una stagione parti sempre con l'obiettivo di vincere e per questo mi ero preparato bene fisicamente e avevamo rialzato al meglio la DS3. Sono andato al 1000 Miglia curioso di vedere dove eravamo concretamente con le prestazioni, sapendo che almeno altri tre piloti avrebbero puntato alla vittoria. Lì ho capito che il livello del campionato era cresciuto parecchio ma sono riuscito a stare davanti a Miele, Signor e Fontana prima che si ritirasse».

E da lì hai scelto di lasciar perdere l'idea dell'IrCup?

«No, non solo per la vittoria a

Tutto Rally Più N° 10

Campionato Italiano WRC	Ottobre 2019 (pag. 99)



MATURITÀ

Brescia. Gli organizzatori dell'IrCup mi avevano fatto una proposta economica importante per correre da loro, anche superiore a quella del 2017, ma memore di come era andata quell'anno ho valutato che non c'erano i requisiti giusti per correre».

Cioè?

«Lo staff è composto da grandi appassionati, Loriano Norcini è una brava persona ma in alcuni edizioni dell'IrCup sono sorte molte polemiche, forse solo quando ho corso io tutto è stato tranquillo. Non ho vinto ma mi sono congratulato con i miei rivali e ho girato pagina. Dall'altra parte il CiWrc è un campionato che si basa su gare molto blasonate, ha un ottimo ritorno d'immagine da parte della Federazione e poi volevo giocarmela con delle WRC ben guidate e qui mi sono tolto le mie soddisfazioni contro avversari tosti e leali».

Ripercorriamo e analizziamo sinteticamente com'è andata la stagione?

«Al 1000 Miglia volevo riprendere dimestichezza con la vettura perché sapevo che eravamo in quattro sullo stesso livello ed è andata bene. È stato un rally tirato, lo ha dimostrato anche Fontana che per tenere il passo ha picchiato. La vettura andava bene e le gomme anche. Invece all'Elba abbiamo commesso un grave errore di valutazione. Ci siamo presentati con lo stesso assetto di Brescia e nella prima tappa abbiamo perso troppo tempo. Siamo poi intervenuti e nella seconda è andata meglio, abbiamo vinto anche la prova più lunga, ma ormai in gare così brevi e tirate recuperare un minuto è impossibile. Poi è arrivata la piccola mazzata del Salento. Nelle prime prove eravamo davanti anche se per pochi secondi, poi quando sono arrivate le nuvole ho azzardato una scelta di gomme che si è rivelata pessima e sono uscito dal podio. Forse, con il senno di poi, in quel momento avrei dovuto dare ragione a Anna, la mia navigatrice. Al Marca è andato tutto per il meglio e anche ad Alba sono stato il primo tra i piloti italiani. Il fondo era insidioso è ho preferito fare la gara sui miei avversari. Il recente San Martino è stato un altro rally tirato e vissuto sul filo dei secondi, ma penso di aver dimostrato di saper gestire al meglio

Tutto Rally Più N° 10

Campionato Italiano WRC | **Ottobre 2019 (pag. 100)**

il piccolo vantaggio che avevo senza prendere inutili rischi».

Qual è stato l'avversario principale della stagione?

«Per me l'avversario più pericoloso è quello più costante e in questo caso è stato Miele. Ripeto, alzando il livello della sfida è più facile commettere errori e altri piloti in corsa per il titolo li hanno fatti, Simone no».

Hai vinto pur avendo una vettura meno evoluta di Miele e Fontana?

«Anagraficamente parlando la mia vettura è più anziana di quelle dei piloti che hai ricordato. Parlando della DS3, all'inizio dell'anno avevo provato sia la mia auto sia una versione 2016 come quella di Miele e avevo fatto una scelta. Ti rispondo che tra la mia vettura e quella di Simone ci sono circa 200.000 euro di differenza, non so cosa vogliano dire in termini cronometrici ma qualcosa ci sarà. Non penso mezzo secondo al km, quello è troppo, ma la sua auto ha un anteriore più moderno, una decina di cavalli in più, maggiore coppia e con il cambio al volante è meno faticosa nelle prove più lunghe. Tutto questo lo avrà favorito in qualche prova ma direi che la mia auto, dopo le revisioni e il motore fatto da Citroën Racing, era una bella WRC».

Perché sei legato a Citroën?

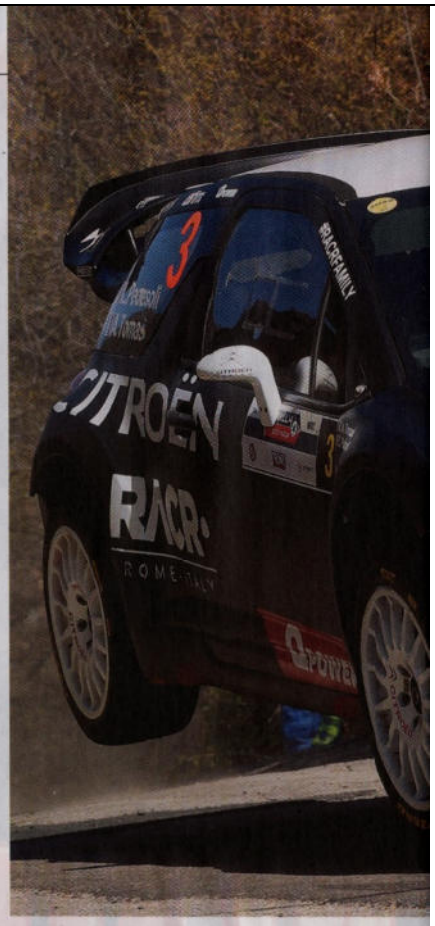
«Li ho conosciuti un po' di anni fa grazie alla collaborazione che avevo con Magneti Marelli e con la squadra ufficiale ho corso anche il rally mondiale in Sardegna con Loeb, Hirvonen e Neuville chiudendo decimo assoluto. Mi piace il loro modo di lavorare e come realizzano le vetture da corsa. Sono auto molto sportive, costruite addosso al pilota e che ti danno un grande piacere di guida, sia la C4 sia la DS3. Anche la Focus era veloce, molto veloce, ma non sembrava una vera e propria auto da corsa. Alla fine penso che ci siano poche Citroën in Italia solamente perché i costi dei ricambi e dei rialzi sono più elevati proprio perché hai un rapporto con una casa ufficiale e non vai a prendere ricambi e componenti fatti da altre aziende come penso capiti con Ford».

In un grande risultato contano anche il navigatore e il team?

«Da quando ero rientrato nei rally nel 2009 ho corso con Matteo Romano, un amico e un valido professionista. Poi Matteo ha lavorato alcuni mesi negli USA per conto di Mopart e stavamo anche imbastendo un progetto nel rallycross. Quando è stato chiamato a lavorare in Pirelli abbiamo selezionato un nome nuovo tra vari navigatori e abbiamo scelto Anna, avvocato di Vittorio Veneto, una ragazza con esperienza anche nel WRC, tante motivazioni e passione visto che la famiglia ha anche una scuderia. Nel caso della Vieffecorse di Brescia è stato proprio Roberto Buratti il responsabile del team a farmi tornare la voglia di correre nel 2009, dopo alcune delusioni passate. Con la sua struttura abbiamo corso con la Peugeot 206 WRC presa in Spagna e poi ho fatto qualche anno con le Citroën di PH Sport e della DMax di Beltrami. Recentemente sono tornato in Vieffe e ho trovato l'entusiasmo e la cura nel dettaglio di sempre che ti permette di correre in maniera molto professionale».

Chiudiamo con le gomme, da Michelin a Pirelli grazie anche a Matteo Romano?

«Qualcuno me lo ha detto ed è ridicolo pensare che Pirelli dia pneumatici particolari in un campionato dove è leader indiscussa. La mia è stata solo ed esclusivamente una scelta tecnica. Penso che in questo momento e su queste vetture, Pirelli abbia la gomma più veloce e ti dirò di più: nell'ultima gara di San Martino Miele ha chiesto a Pirelli che le gomme venissero estratte a sorte prima del via. Benissimo, ero così tranquillo e ho comunicato che avrei preso quelle rimaste sul camion. Il problema vero è che nel nostro sport c'è poca umiltà e tanti dicono che non fanno i tempi per le gomme, per il navigatore o per qualche altro motivo. Bisognerebbe lamentarsi meno, fare autocritica e curare di più la preparazione delle gare».



Cosa farà Pedersoli da grande dopo questo risultato?

«Adesso mi godo la vittoria ma vorrei rimanere nel CiWrc. Aspetto con curiosità i calendari ma la competitività di questo campionato e la bellezza di questi rally è quello che cercavo. Miele mi ha già detto che ci sarà e penso anche Fontana. Stesso discorso penso per Signor e se poi arrivasse anche una quinta vettura il campionato è già fatto. Ecco magari mi piacerebbe avere una DS3 più evoluta, magari una 2016, e se dovessero quagliare alcune cose non è detto che possa riuscirci».

E le VW Polo R5 che hai acquistato?

«L'idea iniziale era quella di fare un team con dei giovani, mi stimolava l'idea di portare la mia esperienza in una squadra per far crescere dei ragazzi. Al momento non ho avuto un supporto da parte di Volkswagen e a

Tutto Rally Più N° 10

Campionato Italiano WRC	Ottobre 2019 (pag. 101)

CHI È

Luca Pedersoli è nato a Gavardo, in provincia di Brescianel il 16 marzo 1971. Di professione imprenditore, ha debuttato nel Trofeo 500 al Rally del Ciocco nel 1996. Al debutto ha vinto la classifica esordienti mentre nel 1997 si è imposto nel Trofeo Cinquecento davanti a Giandomenico Basso. Nel 1998 ha vinto il 2RM nel Cir su Renault Mégane. Quindi, nel 1999 e 2000 è stato collaudatore nello sviluppo della Fiat Punto Super Kit Car in Fiat con l'ingegner Limone. In campo agonistico è arrivato 11° Assoluto al Rally di Montecarlo con la Toyota Celica della Grifone. Dopo il Trofeo Fiat Punto Kit del 2001, ha guidato la Peugeot 306 Maxi con la quale nel 2004 ha chiuso secondo nel Campionato Europeo mentre in Italia, dopo una pausa dal 2006 al 2008 ha vinto il Trofeo Rally Asfalto nel 2010 e nel 2011. Rientrato in pianta stabile in un campionato, ha vinto il CiWrc nel 2014, ha rallentato nel 2015, è arrivato secondo nel 2016 mentre nel 2017 ha chiuso terzo nel IrCup.

dire la verità non ho avuto ancora il giusto tempo per seguire come si deve il progetto. Ho siglato un accordo con la PA Racing e con loro cominceremo a far girare le auto che devono diventare un mezzo di lavoro. Con Vieffecorse, che è un team con altre caratteristiche continuerò a fare il mio programma, con quest'altro affronterò i noleggi in maniera più commerciale».

E tu non hai voglia di provare una R5 e metterti magari in gioco in una gara del Cir?

«Più che a quello sto pensando di fare una gara del Mondiale. Magari il Monte-Carlo, un rally dove ho dei bei ricordi. Certo, sono passati molti anni dalla mia partecipazione e la preparazione richiederà molta attenzione».

Un sogno nel cassetto?

«La vita mi ha regalato tanto e penso di essere stato molto fortunato. Nei primi anni ho guadagnato molti soldi con i trofei Fiat che mi hanno permesso di andare avanti senza pesare sulla famiglia. Pensa che con quei soldi avevo comprato assieme a un collega anche un prato vicino al lago. Il proprietario lo vendeva perché in mezzo c'era un pilone della corrente. Lavorando in banca avevamo saputo che, tempo un paio d'anni, l'Enel avrebbe interrato tutto e il valore del terreno è raddoppiato. Con quei soldi ho continuato a correre. Nel 1997 avevo cominciato molto bene vincendo nel Trofeo Cinquecento davanti a Giandomenico Basso, poi ho fatto il collaudatore per Fiat sviluppando la Punto Super1600, ho sfiorato il Campionato Europeo contro l'ufficiale Simon Jean Joseph. Come tanti, a un certo punto ho pensato di provare a fare il pilota professionista, ma non ho mai avuto il coraggio di fare il salto nel vuoto. Non sono come Gigi Galli che aveva messo tutto quello che disponeva nelle corse. Forse in quei momenti ha prevalso la razionalità e ho preferito continuare anche a lavorare».

Vuoi dedicare il titolo a qualcuno?

«Lo dedico a mio papà scomparso l'anno scorso. Un padre che mi è stato sempre molto vicino ma senza farsi mai notare. Sapeva quello che facevo, conosceva i miei tempi ma anche quando veniva a vedermi in prova speciale si metteva lontano, quasi defilato per non farsi vedere. Una presenza fissa ma non invasiva, dunque diversa dagli tanti genitori che rovinano i figli. Papà che vorrebbero girare il volante ma che alla fine quando vanno alle gare e arrivano al parco assistenza creano solo distrazioni ai propri figli».

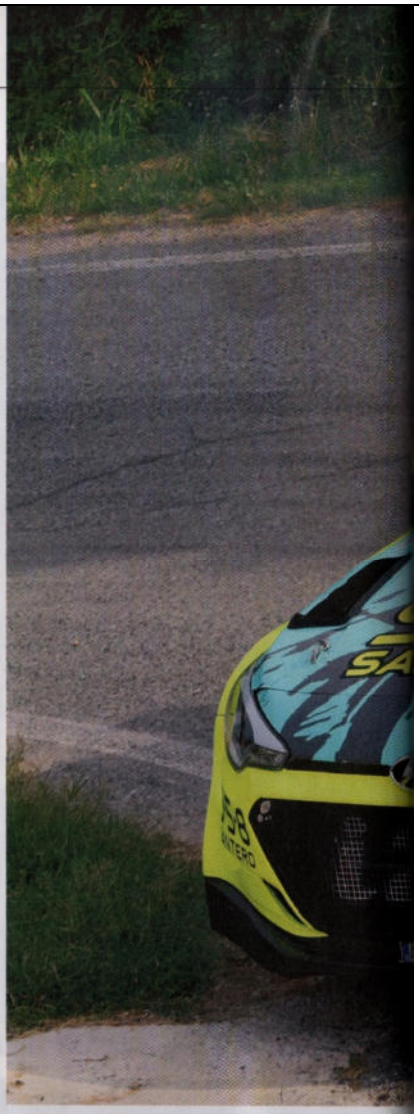
Tuo papà correva?

«No, faceva il panettiere ma aveva tanta passione e rispetto per tutte le persone, compresi i piloti».

Tutto Rally Più N° 9

Campionato Italiano WRC	Settembre 2019 (pag. 50)

WORLD RALLY CAR ADDIO



Bello, vivace e appassionante, ma per quanto? Il Campionato Italiano WRC vive di ottima salute ma si potrà ancora chiamarlo in questo modo vista la continua emorragia delle vetture di vertice. Abbiamo chiesto un parere agli organizzatori delle gare, tutti soddisfatti ma che si aspettano qualcosa di nuovo, quasi certamente nel 2021

di **Andrea Nicoli**

Non si è ancora conclusa la stagione del CiWrc 2019 ma tanti, noi compresi, ci chiediamo quale potrà essere il futuro di un campionato che a breve rischia di diventare una "riserva" per pochissime world rally car trasformandosi un valido campo di battaglia per le più recenti R5. Mediamente sono state 6/7 le WRC presenti in questa stagione, San Martino escluso, (al momento che vi stiamo scrivendo ma difficilmente potrebbero essere più di 8, ndr), ancora meno il numero delle stesse auto presenti nel campionato "parallelo" l'IrCup.
Sono lontani i tempi dove al Rally del Casentino (IrCup 2015) si contavano 16 supercar o all'Elba, Marca e San Martino (CiWrc 2017-2018) con 11/12 presenze. Per contro, si è passati da pochi esemplari di R5 degli anni scorsi a ben 25 presenze quest'anno a Alba, 19 al 1000 Miglia e 17 all'Elba. In poche parole, le R5 rischiano di offuscare le WRC. Le meno tecnologiche R5 sono sempre più veloci e rimangono più economiche da noleggiare, oltre che più immediate da portare a un certo livello rispetto alle WRC 1.600, vetture che nel frattempo cominciano ad avere alcuni anni di anzianità. Se nel CiWrc il podio rimane terreno di conquista per le vetture di vertice, nell'International Rally Cup è completamente l'opposto, se pensiamo che nelle 11 gare delle tre ultime stagioni ben 10 rally sono state vinti da una R5. Indubbiamente, chi ha il budget e la fortuna di guidare una world rally car difficilmente ci rinuncerà ma fino a quando ci saranno ricambi e team pronti a investire per allungare decorosamente la vita di queste fantastiche vetture? Tecnicamente parlando, lo step successivo di questo campionato poteva traslare verso le WRC Plus ma qui il discorso si fa delicato. A oggi le vetture disponibili, vendute a team privati, sono pochissime, limitate a qualche Ford Fiesta e una Citroën C3, ma a che prezzi... Oltre i 6-700mila euro necessari per l'acquisto di un esemplare usato, bisogna mettere in preventivo un minimo di ricambi oltre a meccanici e ingegneri che sappiano gestire le complessità di questi prototipi, senza tralasciare l'aspetto assicurativo e relativa franchigia in caso di incidente. Per il rally di Monza si parlava di un costo chilometrico di 1.000 euro a km per le Fiesta Plus M-Sport del

Tutto Rally Più N° 9

Campionato Italiano WRC	Settembre 2019 (pag. 51)

FUTURO CON LE R5...? La Hyundai i20 di Ole Christian Veiby con la quale il pilota norvegese ha corso ad Alba. La riduzione delle WRC nel campionato potrebbe in futuro creare un doppione con il Cir, viste le numerose vetture al via della categoria R5.

team di Valentino Rossi, immaginiamo anche solo la metà, ma chi può realmente permetterselo. E ne vale la pena? Al Rally di Alba la nostra federazione ha ufficialmente aperto le porte alla prima Plus ufficiale, la Hyundai i20 di Loeb, ma in termini di classifica era trasparente. Sempre ad Alba pare che un paio di piloti abbiano chiesto di poter correre con una Plus ma per ora la nostra federazione, seguendo le direttive internazionali, non lo ha permesso perché queste vetture possono essere guidate solo da piloti che corrono con squadre ufficiali. Per ora.

Come evitare un doppione, anzi un triplone? A settembre è previsto un primo incontro tra organizzatori, Aci Sport e qualche rappresentante dei piloti per discutere la fisionomia dei campionati futuri. È ancora presto per anticipare quali potrebbero essere le novità e, specialmente per il 2020, è facile immaginare che non ci saranno particolari scossoni. Ma nel 2021? Pensiamo che proprio per quella stagione il pericolo di estinzione delle WRC sia quanto mai concreto e ci troveremmo così con tre campionati Cir, CiWrc e IrCup pressoché simili per quanto riguarda i km di gara, le vetture e i piloti che a questo punto sceglieranno dove correre in base al tipo di gare, calendario ed eventuale montepremi. Certo nel Cir rimarrà qualche gara su terra ma, ad esempio, anche la stessa presenza del Cira all'interno del campionato maggiore potrebbe venire messa in discussione e magari dirottata nel CiWrc, che a questo punto dovrebbe per lo meno cambiare denominazione.

Parlando con qualche organizzatore si è anche palesata l'ipotesi di unire le forze tra CiWrc e IrCup, in questo caso attingendo a un paio di gare tra quelle più frequentate e amate dai piloti come il Taro e il Casentino. Il primo problema sarebbe però gestire e far convivere due partner tecnici come Pirelli e Michelin. La prima, da anni attiva in maniera molto decisa nell'IrCup e la seconda nel CiWrc, entrambi con un ricco montepremi che premia specialmente le classi medio-piccole. Il secondo problema è la quantità di gare. Ormai è chiaro che la maggior parte dei piloti, escludiamo gli ufficiali o i semiufficiali, nella migliore dell'ipotesi può impegnarsi in 4-5, massimo 6 gare in un anno e proporre un calendario ancora più ampio avrebbe poco senso.

Tutto Rally Più N° 9

Campionato Italiano WRC	Settembre 2019 (pag. 52)

FASCINO MONDIALE Un'immagine del Rally 1000 Miglia. Una delle suggestioni alla base del campionato dedicato alle world rally car era proprio la possibilità di vedere le auto del Mondiale Rally. Nell'altra pagina, Corrado Fontana quest'anno all'Elba.

Cosa pensano gli organizzatori

Durante le ferie di Ferragosto abbiamo rintracciato alcuni degli organizzatori per chiedere cosa pensano del loro rally, del campionato CiWrc e cosa si aspettano per le prossime stagioni. L'ACI Brescia, quello di Livorno e di Lecce, la scuderia Motorgroup, il Cinzano Rally Team e la San Martino Corse sono tutti soddisfatti della situazione sia per la quantità sia per la qualità degli equipaggi al via e per il 2020 non vedono grossi problemi. Alcuni potrebbero cambiare scenario e passare nel Cir, il Salento con buone probabilità e San Martino che ci vorrebbe provare, mentre per il 2021 sono molte le perplessità per tutti

RALLY 1000 MIGLIA (BS) - ACI BRESCIA

Camilla Romano - Segreteria Organizzativa

Il rally è una nota d'orgoglio

Quest'anno il 1000 Miglia ha aperto il campionato e, nonostante qualche difficoltà, vedi annullamento di parecchi km di prova speciale della vigilia, ha dimostrato la buona salute della serie. Camilla Romano fa il punto sul presente e sul futuro: *«La storia del Rally 1000 Miglia è legata in modo importante al Campionato Italiano Wrc Aci Sport, al quale abbiamo aderito fin dalla prima stagione. Come per tutte le specialità e le discipline anche il CiWrc ha vissuto momenti più o meno popolari, ma continua a confermare la sua qualità richiamando ottimi piloti e garantendo una spettacolarità e un confronto sportivo sempre molto accesi: basti pensare che al Rally 1000 Miglia 2019 i primi tre piloti hanno chiuso in poco più di 15 secondi dopo quasi 100 km di prove speciali».* **Verrebbe da dire che a Brescia è facile raccogliere un valido elenco partenti vista la passione e il numero di scuderie presenti sul territorio ma non bisogna cullarsi sugli allori passati...** *«L'edizione 2019 del rally bresciano ha contato un numero di iscritti ragguardevole, essendo anche appuntamento di apertura, supportato dalla forte passione e dal coinvolgimento degli appassionati bresciani, sia dentro che fuori dagli abitacoli, che non si sono limitati a correre e hanno fornito dettagli e spunti di riflessione per poter migliorare in ottica 2020. I numeri del Rally 1000 Miglia sono dettati dal fatto che la tradizione rallystica bresciana è un valore aggiunto della gara, un aspetto che consente quindi al Rally 1000 Miglia di essere sempre un evento di riferimento, non solo perché parte di un campionato, ma proprio perché per molti parteciparvi rappresentano un prestigio e una nota d'orgoglio».* **Qual è il vostro giudizio sul campionato?** *«Secondo noi il CiWrc è un campionato di ottimo livello e permette alle vetture WRC di gareggiare. La specialità a livello mondiale sta attraversando un periodo di transizione e con la modifica dei regolamenti FIA WRC previsti per il 2022, anche le serie nazionali come il CiWrc subiranno sicuramente dei cambiamenti. Questa potrebbe essere sicuramente un'importante chiave di lettura anche per il Rally 1000 Miglia del prossimo futuro».*

Tutto Rally Più N° 9

Campionato Italiano WRC	Settembre 2019 (pag. 53)

RALLYE ELBA (LI) - ACI LIVORNO

Marco Fiorillo - Vice presidente Aci Livorno

Serve una selezione

Marco Fiorillo

Altro rally e altro polo dove la passione non ha confini. All'Elba si è sempre respirato un clima particolare e i simpatici "ultras" toscani dei rally difendono la specialità e la gara che ha sempre un fascino particolare. Tra gli organizzatori all'interno dell'Aci locale anche Marco Fiorillo, direttore di gara e membro della Commissione Rally. **Presente e futuro del rally elbano?** *«Il presente e il recente passato sono positivi. Piace ai piloti, piace al pubblico e le prove speciali rimangono di grande livello. Anche l'amministrazione locale è soddisfatta del lavoro che svolgiamo e anno dopo anno cerchiamo di portare delle migliorie a un format definito nelle ultime edizioni. Per il futuro dovremmo fare i conti con un'evoluzione delle vetture che limiterà sempre più la presenza delle WRC, ma vorrei sottolineare anche il fatto che due campionati analoghi sono probabilmente troppi. CiWrc e IrCup propongono due serie simili che indeboliscono il risultato finale e disorientano parecchi piloti. Bisognerebbe cercare di formare un importante campionato unico che possa mantenere un buon livello di presenze».* **Sempre il problema dei troppi rally?** *«Quando un organizzatore ha un rally con solo una cinquantina di iscritti fatica a chiudere il bilancio e inevitabilmente la cura generale dei dettagli è inferiore e non può investire per il futuro. Alcuni giocano la carta di unire due se non tre rally in contemporanea tra moderno, nazionale e storico, l'Elba no. Io personalmente non sono d'accordo e anche all'interno della federazione non caldeggio questa situazione. Anche i rally storici hanno bisogno di una visibilità e di un'organizzazione attenta alle diverse esigenze e alla fine si rischia di non dare il giusto spazio né a uno né all'altro campionato. Ripeto se non si riesce o non ci sono i presupposti per raggiungere un certo numero di iscritti bisognerebbe lasciar perdere».* **Vi trovate bene nel CiWrc o vorreste tornare nel Cir?** *«Nessuno rifiuta il Cir e il blasone che ha il principale campionato nazionale, la stessa isola sarebbe felice di poter riavere i protagonisti della specialità ma non ci troviamo male nel CiWrc. Siamo però curiosi di capire come si potrà evolvere il campionato tra qualche mese e se ci saranno delle diversificazioni con le altre serie».*

RALLY DEL SALENTO (LE) - ACI LECCE

Aurelio Filippi Filippi - Presidente Aci Lecce

Torniamo nel Cir

Aurelio Filippi Filippi

Assieme al Targa Florio il Rally del Salento rappresenta la tradizione delle corse su strada nel Sud Italia. Negli ultimi due anni è tornato nel CiWrc seguendo la logica delle alternanze dopo aver festeggiato, nel 2017, la 50ª edizione nel Cir. Al vertice della piramide organizzativa composta da molti collaboratori di esperienza come la segretaria di manifestazione Lia Perilli troviamo il presidente dell'Aci di Lecce Aurelio Filippi Filippi. **Presidente, anche quest'anno il Rally del Salento ha dimostrato di potersi ritagliare uno spazio importante a livello nazionale?** *«Sì siamo contenti della risposta degli equipaggi e del pubblico che segue sempre con grande passione le corse nella zona salentina. Chi conosce il Salento ha il piacere di tornare mentre chi viene per la prima volta rimane affascinato dalle zone e favorevolmente colpito dalla passione di questa terra».* **Spesso cambiate le location che ospitano la partenza e l'arrivo come Lecce, Melpignano e quest'anno Gallipoli.** *«Cerchiamo di spostarci per garantire una buona visibilità a tanti comuni della nostra terra che negli anni ha saputo ritagliarsi il giusto spazio a livello turistico nazionale ma anche per differenziale un percorso di per sé unico a livello nazionale».* **Quale potrà essere il 2020 per il vostro rally?** *«Probabilmente abbandoneremo il CiWrc per tornare nel Cir. Nel prossimo autunno ci ritroveremo a parlare con la federazione ma l'obiettivo rimane quello di tornare a occupare uno spazio nel principale campionato italiano».* **Una notizia dunque, questo a discapito magari della parte del rally storico?** *«No, abbiamo deciso di continuare anche con la sezione storica alla sua terza edizione. Anche se non è facile portare tante vetture a disputare il Rally del Salento il pubblico locale ha manifestato un grande interesse per le vetture che hanno fatto la storia della specialità. Lavorando bene anche con alcuni club e scuderie vogliamo arricchire questa parte dell'evento e crescere anche in questa direzione».*

Tutto Rally Più N° 9

Campionato Italiano WRC	Settembre 2019 (pag. 54)

R5 IN AUMENTO
Il fenomeno della crescita del numero di R5 nei rally del campionato dedicato alle world rally car è evidente. Nella foto, la Hyundai i20 di Riccio-Rocchi al recente Rally di Alba.

RALLY DELLA MARCA (TV) - SCUDERIA MOTORGROUP
Gigi Brunetta

Il futuro è con le R5

Gigi Brunetta

Partiamo con un bilancio sulle ultime edizioni? *«Siamo molto contenti del nostro rally e continueremo a lavorare su tanti piccoli dettagli senza intaccare l'anima e lo spirito di passione e professionalità che abbiamo consolidato negli anni. Rimarremo sicuramente in questo campionato che riteniamo molto vivace e con un ottimo ritorno di immagine sul territorio e non solo».* **Non avete fatto un pensiero di puntare al Cir?** *«Per entrare nel Cir ci mancherebbero i soldi per organizzare un rally con uno standard elevato simile a quello che facciamo oggi. Ho calcolato che il costo organizzativo è di circa 1.000-1.200 euro a km e per organizzare bene una gara di questo campionato servirebbero ancora 45-50.000 euro. Forse perderemo qualche WRC ma ormai abbiamo visto che saranno le R5 ad animare la gara con vetture sempre più competitive ora disponibili anche a prezzi interessanti. Ci sentiamo spesso anche con alcuni organizzatori dell'IrCup, un'altra serie che negli anni ha dimostrato di avere un buon passo ma non ci sentiamo in concorrenza con loro».* **Cosa si può fare per mantenere vivo l'interesse del campionato?** *«Adesso stiamo lavorando anche per portare due main sponsor non solo nel Marca ma nel CiWrc. In accordo con la federazione questi sponsor potrebbero alimentare un montepremi importante per accrescere l'appetibilità dei piloti. Già quest'anno abbiamo dato un piccolo contributo ai migliori, premiandoli con dei buoni benzina della Panta, ma vorremmo andare oltre».* **Alcuni organizzatori si giocano la carta di 2 o 3 gare in una, voi invece no, come mai?** *«Sono sempre stato contrario a questo aspetto. L'eventuale beneficio di qualche iscrizione in più con un rally nazionale o uno storico distrae dall'obiettivo principale e aumenta i rischi che possa succedere qualche imprevisto o contrattempo. Voglio seguire al 100% il rally principale senza lasciare nulla al caso».*

RALLY DI ALBA (CN) - CINZANO RALLY TEAM
Gilberto Calleri

Plus? Abbiamo lanciato il sasso...

Gilberto Calleri

Ecco la gara che nel 2019 ha ospitato Loeb, ritagliandosi uno spazio davvero speciale nel panorama nazionale. **Quale sarà il futuro del CiWrc?** *«Nell'immediato penso non cambierà niente anche se in Italia saranno rimaste solo una decina di WRC, ma è giusto cominciare a farsi delle domande. Una volta, come alternativa al Cir c'era il campionato Due Litri che ho frequentato parecchio, una serie che vedeva molti iscritti e epiche battaglie tra Renault e Peugeot ma adesso mancano anche le vetture. Si è generato un buco di modelli, ormai si restringe tutto tra le R5 e le R2. Mancano delle trazioni anteriori più potenti e le 4x4 Gruppo N che una volta riempivano le gare; forse, anche da questo punto di vista, le federazioni internazionali dovrebbero intervenire. A me, personalmente, andrebbe bene allargare il campionato da 6 a 8 gare lavorando anche con un paio di gare dell'IrCup ma non di più perché non ci sono più tanti piloti che possono permettersi un calendario così esteso. Se poi guardo al CiWrc, alla fine dei conti non ha portato tanti piloti iscritti alla serie nella nostra gara di Alba e dunque bisogna lavorare bene sul territorio per tenersi stretti i quelli che da anni seguono le singole gare».* **Senza dimenticare i piccolini?** *«Sì è vero. A tale riguardo abbiamo anche abbassato la tassa di iscrizione alle auto più piccole, forse troppo visto il quantitativo di adesioni* (Calleri sorride mentre lo racconta, ndr.)*».* **Guardando l'altra estremità dei partecipanti pensi che potrebbe arrivare qualche WRC Plus?** *«Noi abbiamo lanciato il sasso ma al momento, oltre all'aspetto economico, ci sono delle limitazioni regolamentari per i piloti che devono essere ufficiali. Chissà, magari in futuro questa regola cambierà ma nella migliore delle ipotesi non aspettiamoci più di 1/2 o forse 3 auto se non*

Tutto Rally Più N° 9

Campionato Italiano WRC	Settembre 2019 (pag. 55)

IL CONFRONTO WRC/R5

Abbiamo voluto riepilogare gli ultimi cinque anni dei sei rally che hanno composto il calendario 2019. Nelle colonne: a sinistra sono le WRC presenti al via e a destra le vetture di classe R5. In rosso le edizioni dove il rally aveva altre validità. Nell'ultima riga anche un confronto con il Rally del Casentino, uno degli appuntamenti più seguiti dell'IrCup, l'altra serie nazionale aperta alle vetture WRC.

CiWRC	2015		2016		2017		2018		2019	
	WRC	R5	WRC	R5	WRC	R5	WRC	R5	WRC	R5w
Rally 1000 Miglia	8	1	10	7	9	8	11	10	7	19
Rallye Elba	IRC 9	2	5	5	11	12	CIR 0	20	5	17
Rally del Salento	5	2	6	4	CIR 0	6	7	7	6	7
Rally della Marca	7	1	7	9	11	8	11	8	7	13
Rally di Alba	NAZIONALE 0	6	NAZIONALE 5	7	NAZIONALE 4	11	NAZIONALE 5	14	7 (1 Plus)	25
Rallye S.M. Castrozza	9	4	8	5	12	9	11	7	...	...
IRC										
Rally Casentino	16	4	10	11	7	10	4	15	4	9

ci saranno dei sensibili tagli di costi sull'usato dei team ufficiali». **Per la serie la fame vien mangiando, punterete al Cir?** *«No, nel 2020 sicuramente no. L'ingresso nel CiWrc ci ha dato grosse soddisfazioni ma ci sono tante cose che dobbiamo migliorare. Vivendo la gara dall'interno mi sono accorto che si può fare meglio e spero anche che il territorio si renda conto dell'interesse che abbiamo portato con il rally. È sempre molto difficile lavorare con le amministrazioni locali che forse pensano che organizzando i rally si diventa ricchi mentre le spese, prima, durante e dopo la gara, sono sempre enormi».*

RALLYE SAN MARTINO DI CASTROZZA E PRIMIERO (TN) - SAN MARTINO CORSE

Cristian Marin

Crediamo nella rotazione

Cristian Marin

San Martino Corse e Motorgroup, cioè Cristian Marin e Gigi Brunetta un mix di passione e competenza che lavora su un territorio che ama i rally. **Cristian organizzare un rally tra San Martino di Castrozza e Primiero è meno difficile che da altre parti?** *«Questo non lo so ma sicuramente posso dire che da queste parti i rally fanno parte della tradizione e la gente vive la gara e tutto il contorno con tanta passione e la passione permette di superare tanti ostacoli. Un esempio, è l'organizzazione della prova spettacolo nel paese di San Martino di Castrozza; qualche piccolo disagio non preoccupa i villeggianti, anzi. Non sono così tecnico come il nostro collaboratore Gigi Brunetta che segue i rally più direttamente del sottoscritto, posso solo dire che siamo pronti a sederci a un tavolo con la federazione per analizzare i vari aspetti e per dare il nostro contributo per mantenere l'ottimo livello raggiunto negli ultimi anni».* **San Martino vuol dire anche storico, per voi è un valore aggiunto?** *«Sì ed è quello che vuole la gente in queste valli ed è anche un'opportunità per tanti amici e piloti di poter correre o anche semplicemente rivedere le auto che hanno fatto la storia di questo rally negli anni 70. Siamo consapevoli che non è facile far convivere le esigenze dei piloti del rally moderno con lo storico ma ci teniamo ad avere queste due gare in contemporanea. Sempre rimanendo in questo ambito quest'anno abbiamo deciso di aggiungere un altro evento al rally vero e proprio. Nel week end successivo al rally ci sarà il primo Lancia Stratos World Symposium un raduno internazionale aperto all'icona dei rally».* **Avete pensato anche a un futuro nel Cir?** *«Non nego che ne abbiamo parlato anche recentemente. Perché no. Valuteremo bene il progetto e ne parleremo con la federazione. Se si profila la rotazione vorremmo essere presenti e proporci anche noi. Credo nella meritocrazia e se lavoreremo sempre bene come negli ultimi anni perché non provare ad entrare nel principale campionato nazionale?».*

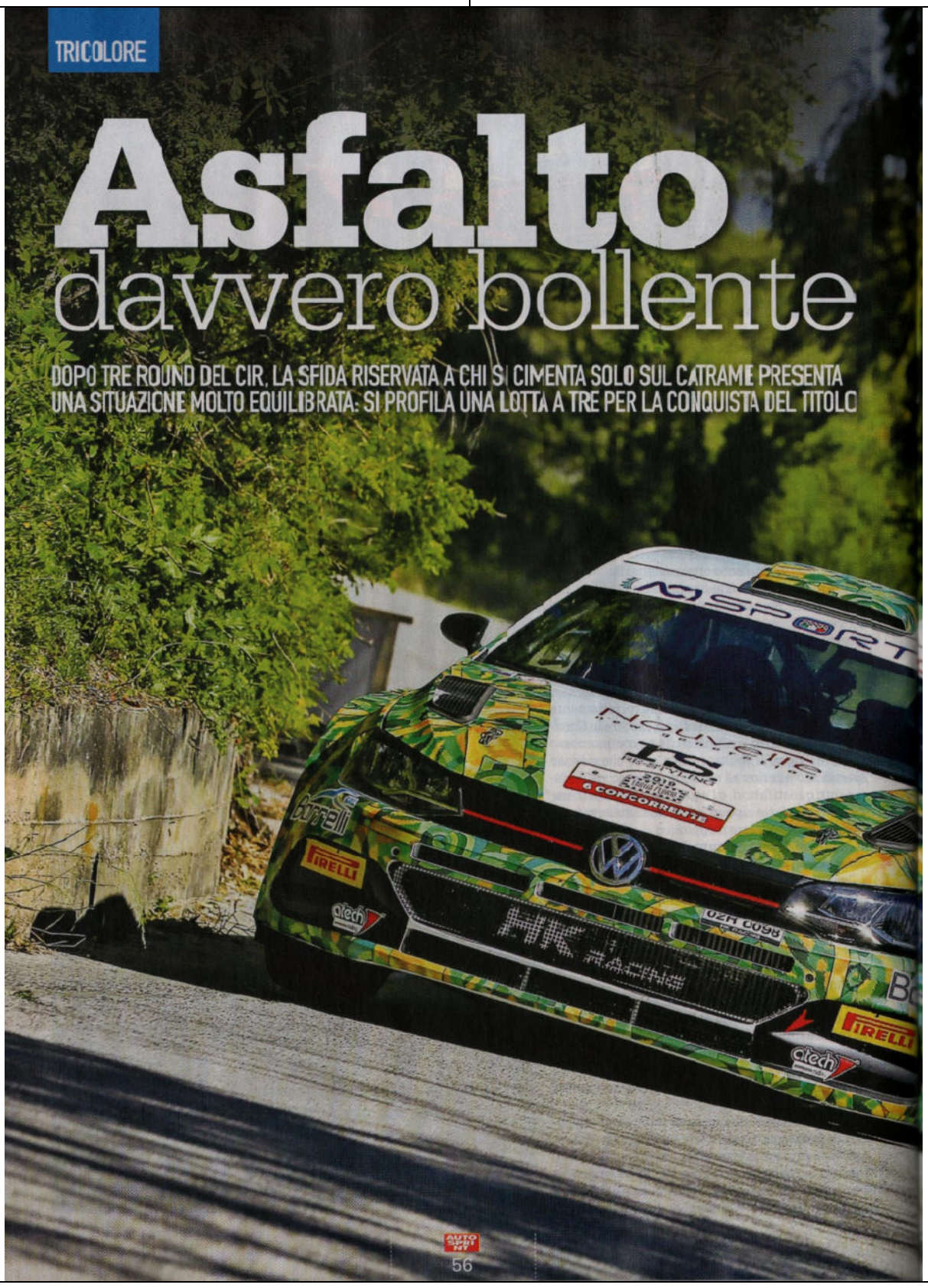
Auto Sprint N° 21

Campionato Italiano WRC	21/27 maggio 2019 (pag. 56)

TRICOLORE

Asfalto davvero bollente

DOPO TRE ROUND DEL CIR, LA SFIDA RISERVATA A CHI SI CIMENTA SOLO SUL CATRAME PRESENTA UNA SITUAZIONE MOLTO EQUILIBRATA: SI PROFILA UNA LOTTA A TRE PER LA CONQUISTA DEL TITOLO



Auto Sprint N° 21

Campionato Italiano WRC	21/27 maggio 2019 (pag. 57)

di Daniele Sgorbini

Scorri le prime righe della classifica e ti accorgi che la faccenda è ancora più tirata che nell'Assoluto. A leggere solo il tabellone, parrebbe che il Campionato Italiano Rally Asfalto, la serie "cadetta" del CIR riservata a chi si cimenta solo sul catrame, sia decisamente in equilibrio. Una mezza verità, perché senza il ritiro del Ciocco, Andrea Crugnola ne sarebbe il padrone assoluto, ma con tre gare già andate in archivio e dunque mezzo campionato già disputato, è a tutti gli effetti lotta ravvicinata al vertice, tra Rudy Michelini che ha conservato l'attico della classifica anche dopo la trasferta in Sicilia, tra Crugnola e tra Stefano Albertini. Tre piloti diversissimi per origini ed ambizioni, che si trovano ora in lotta per un titolo che vale comunque uno scudetto. Al suo secondo anno di vita, il campionato che ha raccolto l'eredità del Trofeo Rally Asfalto, conferma di essere decisamente amato e pure ben frequentato. Con otto equipaggi iscritti alla serie, il CIRA è fondamentale per mantenere elevato il livello degli elenchi iscritti nelle gare del giro Tricolore e nelle ultime due stagioni ha fatto la differenza nello spostare un poco più in alto l'asticella delle R5 al via. Riservato ai piloti che non hanno mai vinto una prova del Tricolore o che non abbiano mai goduto di una priorità Fia, permette di fatto di giocarsi un pezzo di nobiltà anche a chi non avrebbe i mezzi – soprattutto tecnici ed economici – di farlo alla pari con i top players dell'Italiano. Anche se, a dirla tutta, a gente come Crugnola o Albertini essere considerati in lotta "solo" per lo scudetto del catrame, va probabilmente assai stretto. Il primo sarà infatti al via anche in Sardegna, per giocarsi le proprie chance pure nell'Assoluto. Per la trasferta sulla terra sarda, il varesino mollerà la solita Polo per salire sulla Skoda Fabia con cui ha viaggiato forte all'Adriatico. Probabile invece che non ci sia Albertini, mentre è sicura l'assenza di Michelini che si dedica, appunto, esclusivamente all'asfalto. Assenze che, unite a quelle degli altri attori in pianta stabile del CIRA, peseranno parecchio sui numeri del nostro Rally Mondiale in versione Tricolore. ●

CRUGNOLA ALL'INSEGUIMENTO
Con la Polo, Andrea Crugnola occupa la seconda posizione nel Trofeo Asfalto dove è il favorito per la conquista del titolo

LA CLASSIFICA
La classifica del Campionato Italiano Rally Asfalto dopo 3 gare (restano Roma, Friuli e Due Valli):
1. Michelini 32 punti 2 Crugnola 30; 3. Albertini 27; 4. Fusco 21; 5. Silardoni 18; 6. Fazzini 14; 7 Scatoon 5; 8. Frofeta 4.

Auto Sprint N° 21

Campionato Italiano WRC	21/27 maggio 2019 (pag. 58)

TRICOLORE

Stefano **Albertini**

Asfaltisti
sotto ai riflettori

DA MICHELINI A CRUGNOLA: DA ALBERTINI A RUSCE E GILARDONI ANDIAMO A VEDERE CHI SONO I PROTAGONISTI

MICHELINI-PERNA 32 PUNTI

Secondo al Ciocco, secondo ancora al Sanremo e terzo al Targa Florio. Non ha ancora assaggiato il gusto dolce della vittoria, ma in compenso nelle prime tre gare del campionato Rudy Michelini non è mai sceso del podio. E tanto basta, al pilota toscano della Skoda Fabia by PA Racing, per guardare ancora tutti dall'alto. Dalla prima stagionale Rudy si sarebbe aspettato qualcosa in più, considerando che in passato al Ciocco era salito due volte sul podio assoluto. Non è accaduto, complici un inizio di gara poco brillante e un'asticella che quest'anno si è alzata ulteriormente. A Sanremo gara complicata dalle condizioni meteo in continuo cambiamento e da scelte di gomme non felici, anche se l'argento finale gli ha permesso di salire in testa al campionato. Novità importanti infine in Targa Florio, con il passaggio dalle Pirelli alle Michelin, in una gara che al vertice è stata dominata proprio dal gommista milanese.

CRUGNOLA-OMETTO 30 PUNTI

Inutile girarci attorno: dopo quanto fatto vedere al Rally del Ciocco, chiuso purtroppo da Crugnola con un pugno di mosche in mano, il pilota varesino può giustamente essere considerato un candidato forte anche alle prime posizioni dell'Assoluto. Che al momento non occupa perché pesa enormemente quello zero nella prima casella, ma che a livello di velocità pura ha ampiamente dimostrato di poter meritare. Del resto se si vanno a mettere in fila le speciali vinte, si vede facilmente che non c'è storia tra Crugnola e il resto della truppa: 27 per il driver della Polo R5 (seguito in gara da un consigliere speciale come può essere Andrea Aghini) su un totale di 41 prove speciali disputate. E dire che, prima della Targa Florio, Crugnola non era pienamente a suo agio con la R5 di Wolfsburg, poi completamente rivoluzionata nell'assetto per eliminare il sottosterzo congenito e adattarla alle esigenze delle nostre strade.

Michele **Perna**

ALBERTINI-FAPPANI 27 PUNTI

Terzo nel Tricolore riservato agli asfaltisti, Stefano Albertini è un altro di quelli che ambisce a un posto ancora di prestigio nell'Assoluto. Dopo aver vinto per due volte il titolo del CIWrc, con la Ford Fiesta Wrc della Tam Auto, il pilota di Vestone ha scelto lo stesso team per salire su una Skoda Fabia e ripresentarsi al via dell'Italiano. Ha fatto bottino pieno al Ciocco, dove, approfittando del ritiro di Crugnola, ha chiuso primo tra gli iscritti al CIRA. Rally di Sanremo invece da dimenticare, visto che è precipitato

Auto Sprint N° 21

Campionato Italiano WRC | **21/27 maggio 2019 (pag. 59)**

in classifica e fuori dai punti a causa di una foratura e del tanto tempo perso nella mini-ronde notturna. Bilancio del Targa Florio infine dai toni agrodolci: in Sicilia ha chiuso 5. assoluto e secondo del CIA, col rimpianto che, senza qualche sbavatura, avrebbe forse potuto attaccare la quarta piazza di Ciandomenico Basso, anche se nulla sarebbe cambiato per la classifica del Tricolore Asfalto.

RUSCE-FARNOCCHIA/VOZZO 21 PUNTI

Tutto nuovo per Antonio Rusce in questa stagione. Nuova la squadra, nuova la vettura, visto che il pilota emiliano ha lasciato la Ford Fiesta per correre con Volkswagen Polo e a partire dal Targa Florio nuovo anche il navigatore, con la fine della collaborazione con Sauro Farnocchia e l'inizio di quella con Marco Vozzo, già "ex" di Andrea Nucita. Ha iniziato bene al Ciocco, cogliendo subito il podio di categoria, dopo una gara tutta in progressione. Positivo anche il Sanremo, gara quest'anno assai complicata dal meteo incerto, che Rusce è riuscito a concludere dopo tre anni di ritiri, perdendo una posizione nel finale per una scelta di gomme poco felice, ma comunque portando a casa altri punti. I termini di punti il Targa Florio è stato quello che ha invece reso meno, complice anche una foratura rimediata incocciando una pietra in traiettoria.

GILARDONI-EONATO 13 PUNTI

Cambiamenti importanti anche per Kevin Gilardoni, passato in questa stagione dalle coperture Pirelli alle Michelin. Per lui e per il ligure Corrado Fonato un inizio abbastanza promettente al Ciocco, dove però nel finale di gara si è presentato qualche piccolo problema nell'erogazione del propulsore, con cali di potenza che non gli hanno permesso di spingere come avrebbe voluto. Problema che si è ripresentato anche al Sanremo, ma che è stato completamente risolto al Targa Florio, dove Gilardoni ha ottenuto il suo miglior risultato stagionale e in assoluto anche la sua miglior prestazione da quando corre nel CIR al volante di una vettura a trazione integrale. Il 7° posto assoluto agguantato in Sicilia (4° tra gli iscritti al CIFA), diventa così un nuovo punto di partenza in vista della seconda parte della stagione, che per gli asfaltisti riprenderà a luglio col Rally di Roma.

DETTAGLIO PROVE SPECIALI

PILOTI	VETTURA	PNEUMATICI	GARA	PS VINTE
Crugnola	Vw Polo	Pirelli	Ciocco	8
Alberini	Skoda Fabia	Michelin	Ciocco	4
Michelini	Skoda Fabia	Pirelli	Ciocco	1
Rusce	Vw Polo	Pirelli	Ciocco	1
Crugnola	Vw Polo	Pirelli	Sanremo	7
Alberini	Skoda Fabia	Michelin	Sanremo	3
Crugnola	Vw Polo	Pirelli	Targa Florio	12
Alberini	Skoda Fabia	Michelin	Targa Florio	3
Razzini	Skoda Fabia	Michelin	Targa Florio	1
Michelini	Skoda Fabia	Michelin	Targa Florio	1

Antonio Rusce

Kevin Gilardoni

Tutto Rally Più N° 4

Campionato Italiano WRC	Aprile 2019 (pag. 16)

FONTANA CI PROVA

L'obiettivo, dopo la seconda piazza dello scorso anno, a soli tre punti da Albertini, è uno solo: vincere l'edizione 2019 del CiWRC. Questo il programma stagionale di Corrado Fontana e Nicola Arena che si presentano ancora al via con la Hyundai i20 WRC della HMI. Il driver lariano sarà al via di tutti gli appuntamenti stagionali.

Tutto Rally Più N° 2

Campionato Italiano WRC	Febbraio 2019 (pag. 143)

PUNTO DI PARTENZA

Sabato 19 gennaio si è tenuta a San Martino di Castrozza (TN) l'ormai consueta **riunione** (nella foto) di inizio stagione tra gli attori presenti, a vario titolo, sulla scena del CiWRC. Promossa da San Martino Corse e Motor Group come occasione di confronto, scambio di idee e di proposte per migliorare ancora la massima serie nazionale su asfalto quella di quest'anno è stata la quinta edizione di "CiWRC a modo mio", un'iniziativa di successo grazie alla profonda collaborazione tra organizzatori e piloti. Si è parlato ovviamente del calendario con la nuova entrata del Rally di Alba e della migliore distribuzione del campionato che adesso prevede circa un mese di distanza tra un appuntamento all'altro. Si sono poi analizzate le singole gare e le loro novità come i cambi di percorso per alcune o le nuove location di partenza, tipo quella del Marca che partirà da Montebelluna. Si è poi discusso della possibilità di istituire dei montepremi (probabilmente in buoni benzina) per andare incontro, soprattutto, alle vetture delle classi minori. Ci sarà un premio destinato ai piloti over 50 mentre per la classifica femminile si potrà concorrere anche se il navigatore è un maschio. Nel corso dell'incontro poi sono venute fuori altre richieste e osservazioni come il problema dei pochi controlli nelle ricognizioni ed anche sulle vetture sia in gara sia dopo il traguardo. Sotto questo punto di vista Luciano Tedeschini, presente in rappresentanza della Federazione, ha annunciato che AciSport ha intenzione di acquistare un numero maggiore di strumenti per i controllo della regolarità dei turbocompressori.

Tutto Rally Più N° 1

Campionato Italiano WRC	Gennaio 2019 (pag. 78)

CHI VIENE E CHI VA

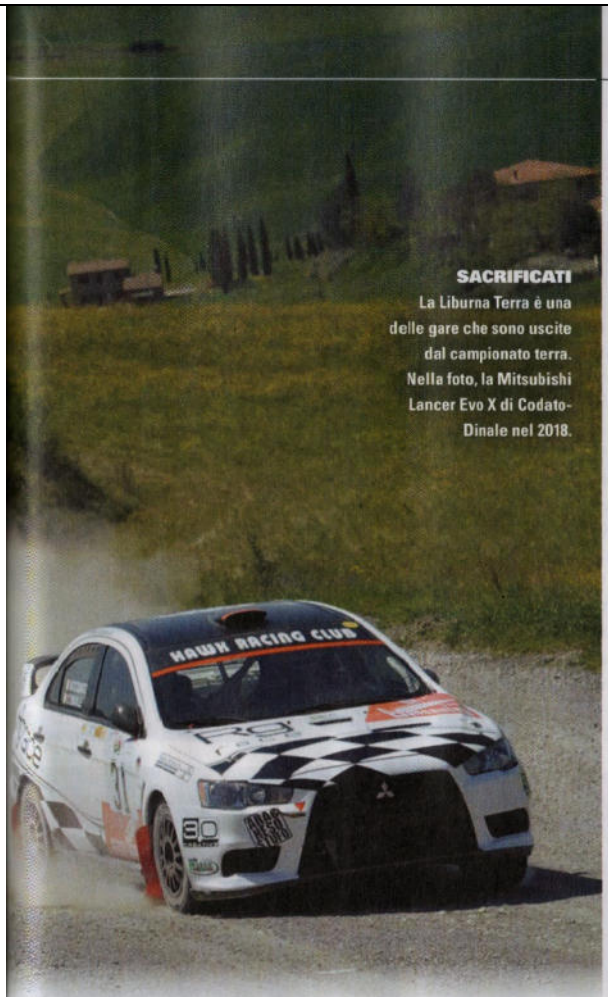
Il quadro dei rally in Italia nel 2019 è stato modificato. Ci sono debutti, uscite e ritorni. Tante novità, a partire dal mondiale che diventa protagonista nel Cir e nel Cirt, ma anche un nuovo Junior, la finale di Coppa Italia, la Supercoppa WRC e il Trofeo Tradizione Terra per le storiche. Abbiamo ascoltato gli organizzatori che hanno vissuto i principali cambiamenti

di **Andrea Nicoli**

Il calendario dei rally del 2019 non ha vissuto una rivoluzione ma sicuramente un bel rimescolamento di carte, specialmente nell'ambito delle gare su terra. Verso la fine di ottobre erano emerse le prime news e a metà dicembre sono arrivate le prime certezze e proprio alla vigilia di Natale qualche ritocco sulle gare dei tre principali campionati rally nazionali: Cir, CiWrc e Cirt. Nuove date, cambiamenti di campionato, inserimenti e qualche arrivederci. Sempre tenendo valido il concetto della rotazione delle gare in base alla meritocrazia organizzativa come ha spesso sottolineato Daniele Settimo, presidente della Commissione Rally di Aci Sport. Buona parte delle novità sono state innescate dall'inserimento del Rally Italia Sardegna in due campionati nazionali. Il nostro mondiale torna dunque ad ospitare gli iscritti al Cir e quelli del Cirt e lo fa in maniera pesante vista la sua importanza e i km delle prove in palio. Inizialmente il Rally Italia Sardegna, per gli equipaggi tricolori, avrebbe dovuto avere una valenza doppia. Due gare in una con due classifiche separate. La prima calcolata venerdì sera dopo il prologo e la prima tappa, la seconda sommando i tempi della seconda e terza tappa domenica pomeriggio. Doveva essere così sia per il Cir, sia per il Cirt ma dopo il malcontento dei terraioli la giunta ha deciso in "Zona Cesarini" di modificare il regolamento come segue: una sola gara a coefficiente 1,5 per gli iscritti al Cirt che correranno esclusivamente giovedì e venerdì, sempre due gare per il Campionato Italiano Rally. Un po' più complicato il calcolo dei punti per le due gare del Cir. In Sardegna il vincitore di ogni sezione non guadagnerà 15 punti come negli altri rally del campionato ma solo 7,5 moltiplicati per un coefficiente 1,5. In poche parole 11,25 che diventano 22,5 se lo stesso equipaggio vince anche la seconda gara. Di conseguenza, gli altri equipaggi a scalare. Preparate le calcolatrici.

Tutto Rally Più N° 1

Campionato Italiano WRC	Gennaio 2019 (pag. 79)



SACRIFICATI La Liburna Terra è una delle gare che sono uscite dal campionato terra. Nella foto, la Mitsubishi Lancer Evo X di Codato-Dinale nel 2018.

Da 8 a 9 gare. Partiamo dal campionato più blasonato il Cir. Riagganciandoci a quanto detto sopra, l'arrivo del Rally Italia Sardegna ha di fatto lasciato il calendario sempre su 8 trasferte ma ha dilatato il numero di gare e la relativa possibilità di prendere punti a 9. Nove gare di cui tre su terra e cinque su asfalto: Ris 1, Ris 2 e Tuscan Rewind assieme a Ciocco, Sanremo, Targa Florio, Roma (europeo), Friuli e Due Valli. Nove gare con il Tuscan in coda a coefficiente 1,5 e sette risultati utili con due scarti. La serie perde l'Elba, passato al CiWrc, l'Adriatico e San Marino solo nel Cirt e assieme al Rally Italia Sardegna ritrova il Friuli proveniente dal CiWrc.

Junior trasversale. Molta cura e attenzione al calendario del nuovo Campionato Italiano Junior, diventato un monomarca Ford Fiesta R2B, riservato ai soli under iscritti alla serie di Aci Sport (come potete leggere sempre all'interno di questo numero). Qui il programma prevede 3 gare su asfalto, Sanremo, Roma (Europeo) e Udine e 3 ma sarebbe più corretto dire 4 gare su terra, cioè Adriatico, Ris 1, Ris 2 e Tuscan. Coefficienti simili al Cir e cinque risultati utili su sette gare.

CiWrc 6 gare in pochi mesi. La serie su asfalto aperta alle WRC vede due novità o per lo meno due cambi rispetto al 2018. Ritorna l'Elba dopo un anno nel Cir e debutta sul palcoscenico nazionale Alba. Gli spazi sono stati lasciati liberi dal Friuli "promosso" nel Cir e da Como che va a inaugurare la nuova era della Coppa Italia con una gran finale unica di fine anno. Nell'insieme, un panorama di gare interessanti e ricche di tradizione, magari un po' troppo concentrate in certo periodo dell'anno visto che tra maggio e luglio si disputano 4 delle 6 gare in calendario. I risultati validi saranno sempre 5 (uno scarto) ma quest'anno ben tre rally, Elba, Salento e San Martino avranno il coefficiente 1,5.

Cirt con sei gare differenti. Nel momento in cui stavamo per chiudere queste pagine il panorama è cambiato ma andiamo per ordine. La serie mantiene in esclusiva i rally dell'Adriatico e di San Marino e dunque per godere di una sfida tra i piloti del Cir e quelli del Cirt bisognerà aspettare fine anno con il Tuscan Rewind. Come dicevamo sopra il Ris mondiale, per gli iscritti al Cirt, sarà composto solo dal prologo e dalla prima tappa di venerdì ma nonostante tutto avrà un peso specifico importante perché questa gara come il Tuscan hanno un coefficiente 1,5. Una sorta di premio per chi investirà tempo e denaro per l'impegnativa trasferta isolana. La Sardegna, per contro, perde il Vermentino, probabilmente proprio per non "obbligare" i partecipanti a una doppia trasferta sull'isola.

Per il 2019 la federazione ha deciso di impostare il Cirt solamente con gare di circa 100 km di prove speciali escludendo dal campionato italiano rally brevi come erano stati in passato il Liburna Terra, il Val d'Orcia e il Nido dell'Aquila. Però proprio quest'ultimo è stato richiamato last minute per offrire qualche opportunità di terra in più e per occupare uno spazio morto nel calendario del campionato a fine settembre. Questa gara dovrebbe avere come la maggior parte delle altre il coefficiente 1, anche se probabilmente gli organizzatori non riusciranno a ritagliare più di 70-80 km di prove speciali. I risultati validi per il computo della classifica finale saranno cinque.

Finale di Coppa Italia. Tutto in un sabato o poco più. Chi vi scrive ricorda da ragazzino il Rally delle Valli Imperiesi del 1982, quando ho avuto la fortuna di assistere a uno spettacolo composto da oltre 230 vetture al via con almeno 40 vetture da assoluto tra Porsche, Stratos, 131 e anche la prima 037 al debutto nazionale, pronte a giocarsi il podio in una notte. Allora la gara ligure era una delle tre finali che raggruppavano i migliori rallysti delle varie zone. Nel 2019 sarà impossibile ricreare quel clima ma è bello pensare di avere al Rally di Como almeno un terzo di piloti che hanno combattuto nei vari rally nazionali della Penisola. Sempre a Como, assieme a questa gara ci sarà anche una sfida ribattezzata Supercoppa WRC e anche in questo caso ci aspettiamo di vedere la maggior parte delle world rally car presenti sul territorio pronta a sfidarsi in un gara unica, senza calcoli e senza coefficienti.

Trofeo Tradizione Terra. Una notizia forse più per il nostro "fratellino" Grace ma importante anche per noi. Nel 2019 prenderà il via una nuova serie per le auto storiche solo su fondo sterrato voluta fortemente dal gruppo di lavoro che fa tramite a Federico Ormezzano. Dovrebbe chiamarsi Trofeo Tradizione Terra e si correrà al Val Tiberina, Liburna, Adriatico, Balcone delle Marche e Tuscan.

Tutto Rally Più N° 1

Campionato Italiano WRC	Gennaio 2019 (pag. 80)

RALLY ITALIA SARDEGNA

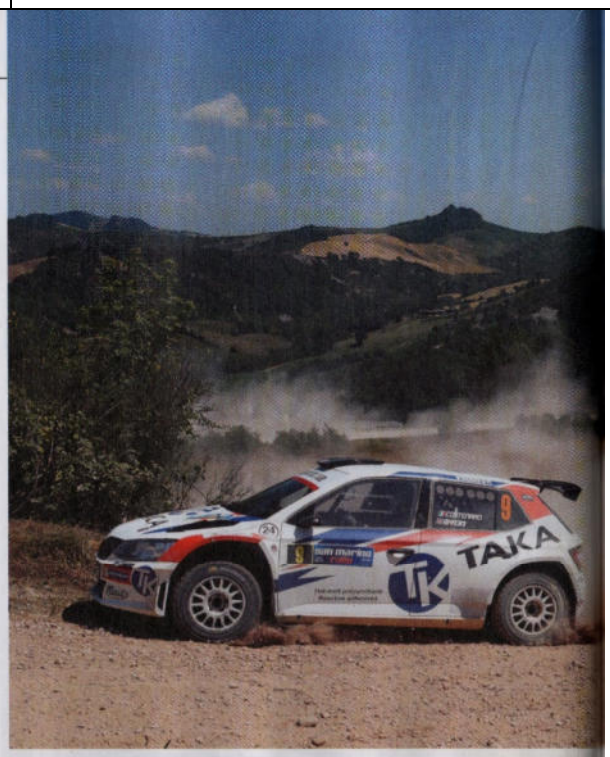
Riecco gli italiani

Parola a Antonio Turitto, direttore generale: *«Trovo giusto che ci siano anche gli italiani, che si possono confrontare alla pari con i colleghi stranieri. Se fossi un pilota sarei contento dell'opportunità. Correre costa e lo si sa e pertanto non ne farei una questione di budget. La libertà della Fia in tema di agevolazione sui pneumatici ha reso la cosa possibile. Per i partecipanti Aci Sport ha studiato una diversa attribuzione dei punti e indubbiamente un maggior beneficio a chi affronterà una trasferta così importante e più impegnativa delle altre. L'ammontare della tassa di iscrizione non è stata ancora decisa ma cercheremo di venire incontro alle esigenze dei team e delle auto più piccole. Dobbiamo superare un problema con il parco assistenza e il parco chiuso notturno che ora può ospitare solo 60 vetture e noi stimiamo circa 65-75 iscritti totali nel 2019. Assieme al comune di Alghero abbiamo però localizzato nuove aree e questo ci rinfranca. Il percorso sarà abbastanza simile ma non uguale. Bivi, strade secondarie, raccordi ci permettono, sul medesimo territorio, di trovare tante varianti alla prova originale. Ma, ripeto, il valore aggiunto sarà una grande sfida, prove molto belle e un gran ritorno mediatico».*

TUSCAN REWIND

Alternativi alla Sardegna?

Non aveva dubbi quattro anni fa quando ha preso in mano la gara e non ne ha neanche ora. Lui è Gabriele Casadei: *«Da noi si corre in luoghi stupendi, dove ci sono state sfide mondiali. Non conosco le motivazioni sulla promozione da parte della federazione, ma penso che abbiano pesato anche i km della gara e delle prove speciali. Nel 2018 avevamo una prova di 24 km e tutti i piloti sono stati entusiasti. Anche la data di effettuazione, che per noi era abbastanza obbligata per problemi con il territorio fortemente turistico, si è ben inserita nel calendario dei vari campionati. Ma non ci poniamo limiti. Stiamo pensando anche a qualcosa che possa essere un'alternativa al mondiale in Sardegna. I vari campionati facilitano in nostro lavoro perché ci permettono di avere un budget superiore da reinvestire nella gara. Se guardiamo l'anno appena concluso il Cir è cresciuto parecchio sull'asfalto con il Cira ma non possiamo dire lo stesso del Cirt. Con il Tuscan vogliamo dare il nostro apporto a questo settore. Poi, tutte e tre le serie potranno beneficiare del massimo investimento in termini organizzativi e di sicurezza. Non dimentichiamoci che le gare su terra hanno la variabile dei costi dati dal ripristino delle strade. Nell'edizione del 2018 è piovuto parecchio e siamo dovuti intervenire con dei lavori importanti dopo la gara e questo è un aspetto importante sul bilancio finale. Infine, le storiche: proprio in questi giorni sta prendendo forma il Trofeo Tradizione Terra, il campionato sterrato a loro riservato e la nostra gara ne farà parte. Saranno due eventi a sé stanti ma abbastanza vicini tra loro e intervallate da un'oretta. Un format già sperimentato quest'anno, e in altre gare che organizziamo».*



Tutto Rally Più N° 1

Campionato Italiano WRC	Gennaio 2019 (pag. 81)

UN RIPIEGO
Ecco un'immagine del San Marino Rally, un'altra delle gare che escono dal Cir e che fanno parte solo del campionato terra. In basso nell'altra pagina il Tuscan.

SAN MARINO RALLY

Vogliamo tornare nel Cir

La delusione è palpabile e con essa la voglia di rientrare. Lo dice Paolo Valli senza mezzi termini: *«A noi avrebbe fatto piacere poter continuare nel Cir, abbiamo una tradizione che va dalle prove del Sanremo Mondiale, all'europeo passando per il Marlboro Rally e il Cir. La nostra è sempre stata una gara impegnativa ma anche una bella palestra per i giovani. Andare nel 2019 nel "Terra" è un po' una forma di ripiego ma contiamo di tornare quanto prima nel massimo campionato. Non avendo ricevuto una motivazione ufficiale penso che quest'anno l'Aci abbia concepito in forma diversa il campionato inserendo il rally mondiale e questo ha spostato molti equilibri. Io come tanti abbiamo qualche remora sulla decisione di andare in Sardegna e l'ho fatto presente al presidente Sticchi e a Marco Ferrari. Però non è corretto giudicare a priori. C'era anche il bisogno di intraprendere nuove strade e si è giocata anche questa opportunità che mi auguro dia buoni risultati. Ci chiedono che progetti abbiamo per il 2019. Ebbene, vogliamo fare una bella gara come in passato, mantenendo uno standard elevato. Non abbiamo mai avuto problemi e anche i report di valutazione sono stati positivi. Nel dettaglio, riproporremo la partenza da Riccione nella sera di venerdì e poi stiamo definendo tre belle prove da ripetere tre volte il sabato».*

RALLY DELL'ADRIATICO - IL NIDO DELL'AQUILA

Non trovo spiegazioni...

L'organizzatore della gara che è uscita dal Cir, Oriano Agostini, associa la prudenza a qualche frase buttata là... *«Io, come altri organizzatori, non ho avuto una spiegazione ufficiale da parte della federazione sui cambiamenti in atto ma ho la sensazione che la decisione fosse stata presa da tempo. Mi pare ci sia stata la volontà di dare più spazio al rally mondiale per dare una mano a questa gara ma anche per provare a vedere cosa sarebbe successo nel movimento rallystico. Una scelta che non può essere giudicata a priori e forse doverosa per cercare di innescare un processo inverso dei piloti verso le gare. Di sicuro non sarà facile per i piloti trovare i soldi per correre in questa gara. Gli stessi team parlano che con il nuovo calendario il budget necessario per disputare il campionato crescerà del 25%, ma la vetrina è indubbiamente molto interessante per chi avrà degli sponsor. Mi preoccupa l'uscita dal Cir perché si rischiano problemi economici. L'Adriatico è la prima gara del campionato e da qui capiremo come partirà la stagione. Non vorrei iniziare in salita però. Infine, per quanto riguarda Il Nido dell'Aquila, nella riunione prima di Natale si è sentita la necessità di riequilibrare un po' il campionato. Pe chi non potrà o non vorrà andare in Sardegna si è aggiunta l'opportunità di correre al Nido, in una data che dovrebbe essere a fine settembre».*

RALLY DEL FRIULI

Rieccoli

Gli organizzatori friulani guidati da Giorgio Croce tornano nel Cir e sono soddisfatti: *«Sono contento di aver fatto questa scelta perché nel Cir siamo stati una vita. Però mi è piaciuto molto anche il CiWrc un campionato ben popolato di belle auto e piloti di razza. La nostra gara può contare sul rapporto con Città Fiera, il centro commerciale che ci ha ospitato nel 2018 e che si è dimostrata una scelta vincente e la direzione del centro ha voluto puntare sulla visibilità che il massimo campionato nazionale può garantire. Questa è una sorta di cittadella commerciale con 9 milioni di visitatori all'anno e loro credono nel rally. Spero che i piloti e i team siano tolleranti nel dover fare qualche km da Cividale a Udine, per contro riusciremo a garantire spazi e visibilità importanti. Posso già anticipare che la gara sarà sempre su due giorni con un prologo e alcune prove nella prima giornata e poi una parte più impegnativa il secondo giorno. Vorrei mantenere la prova nel paese di Gemona anche come tributo alla cittadinanza, per noi friulani un simbolo ben preciso dopo la tragedia dell'ultimo terremoto e la forza della ricostruzione. Aspettiamo poi le novità televisive per cercare di creare una bella prova spettacolo sulla falsariga di quella che abbiamo organizzato in passato in piazza I Maggio a Udine. Sempre a Udine voglio avere il palco di arrivo, molto suggestivo e apprezzato da tutti, magari con l'aiuto di qualche sponsor e della regione. Infine, Anche nel 2019 l'Alpi Orientali sarà una tappa del Campionato Europeo di specialità. Le vetture partiranno prima del rally moderno come ho sempre voluto e saranno parte attiva di un grande spettacolo».*

Tutto Rally Più N° 1

Campionato Italiano WRC | **Gennaio 2019 (pag. 82)**

RALLY ELBA

Accetto l'alternanza

Sebbene il popolo elbano non abbia gradito, la gara esce dal Cir e torna nel CiWrc. Su questo, Marco Fiorillo è perentorio: *«Torniamo nel CiWrc un campionato estremamente interessante che accetto di buon grado proprio per quella forma di alternanza prevista già dai tempi del Salento. Il popolo elbano con i suoi fedelissimi tifosi non l'ha presa benissimo per una questione di prestigio, ma speriamo in futuro nell'alternanza che passerà attraverso la meritocrazia come promesso dalla precedente commissione. Del resto, la location, le prove, la notte, la difficoltà di un percorso che ha fatto la storia dei rally sono un aspetto importantissimo. Anche la prova televisiva da tanti criticata non mi trova così d'accordo perché ha dimostrato di fare classifica. Nel 2019 dovremmo riuscire a proporre un'altra prova storica l'Innamorata ai piedi di Capoliveri e ancora le prove in notturna: il percorso rimane il nostro valore aggiunto».*

RALLY DI ALBA

Convinti di fare bene

Una regione come il Piemonte si meritava una gara valida per un campionato tricolore per un fatto di equilibri territoriali e per un fattore legato al numero dei praticanti. Ecco Gilberto Calleri: *«Nel 2015 siamo ripartiti come rally nazionale senza validità ma già l'anno successivo abbiamo fatto richiesta per entrare nel CIWRC. Da una parte non ci speravamo perché con un calendario con solo sei appuntamenti era difficile trovare spazio, per contro il nostro rally ha sempre avuto una media di 120 iscritti con una punta a 150 vetture. Lo stesso giudizio dei piloti ma anche degli osservatori è sempre stato positivo. Ci stiamo preparando con cura e attenzione anche se il precedente Coppa Italia non era molto differente dall'odierno CiWrc. Passeremo da 100 a 120 km di prove speciali con anche una PS da 22 km, ci giochiamo la carta del nostro parco assistenza a 200 metri dal centro storico di Alba, la partenza dall'affascinante piazza Ferrero e la prova spettacolo serale con tribune e fuochi d'artificio. Il comune di Alba ci permette di convivere con la città ma dobbiamo proporre uno spettacolo sempre di alto livello. Siamo ambiziosi e convinti di poter fare bene. Non ci fermeremo al CiWrc ma se ci sarà l'opportunità proveremo ad arrivare fino al Cir nei prossimi anni».*

LIBURNA RALLY

Roma ha voluto così...

Laura Lombardi non crede che sia stato un problema di chilometraggio all'origine della decisione della federazione di estromettere la gara dal campionato italiano su terra: *«Non è stata una scelta nostra degli organizzatori o dell'Aci Livorno dal quale dipendiamo ma dalla Federazione che ha voluto impostare il Cirt in un altro modo. Non penso che il chilometraggio sia stato l'elemento fondamentale nel togliere la validità ad alcune gare su terra. In fondo anche grazie alle nostre gare più compatte ed economiche abbiamo dato la possibilità a tanti piloti di correre sulla terra. L'anno prossimo si è deciso di privilegiare la gara mondiale ma adesso è affrettato dare dei giudizi su questa scelta. Penso che solo alla fine sarà possibile fare delle riflessioni su questo progetto. Il Liburna è sempre stata particolare sia nel Cirt sia nel Raceday, ma molto apprezzata per la qualità della prova di Ulignano del vecchio mondiale, ma anche il riordino a Peccioli e la partenza nel centro di Volterra. Non mi sento di pensare su quello che potrà succedere nei prossimi anni ma in passato, anche senza la validità del Cirt, abbiamo sempre avuto una media di iscritti molto alta. Le scelte federali con l'obiettivo di dare maggior lustro al mondiale è importante e per chi ha un budget alto è una ghiotta occasione. Per gli altri ci saranno delle opportunità diverse. Noi eravamo anche pronti ad inserire una terza prova per allungare il percorso, vorrà dire che la terremo in serbo per il futuro».*

Tutto Rally Più N° 1

Campionato Italiano WRC	Gennaio 2019 (pag. 83)

ARRIVEDERCI
Tra quanti sperano che sia un arrivederci e non un addio ci sono gli elbani che auspicano in un ritorno nel Cir della gara, a sinistra, mentre in Sardegna si spera che il Vermentino, sopra, rientri nel Cirt 2020.

RALLY DEI NURAGHI E VERMENTINO

Speriamo nel 2020...

Ufficialmente non hanno avuto nessuna comunicazione sul perché sono usciti dal campionato, ma è evidente che siano state fatte delle scelte diverse. Gli organizzatori dicono di continuare ad avere fiducia ma che non sanno cosa dire. Loro non pretendono nulla e il loro motto è "prima diamo e poi chiediamo". Il rapporto ispettivo del 2018 era ottimo e quest'anno continueranno a organizzare la gara. Poi, dice Andreino Menicucci...: *«Speriamo nel 2020. Del resto, abbiamo una storia. Siamo sempre stati attivi nell'organizzazione di eventi o nel supporto di gare fin dal rally di Costa Smeralda europeo degli anni 80-90. Io ero presidente della Pro loco di Berchidda e il paese è diventato il fulcro logistico di tante gare. Poi assieme ai miei ragazzi abbiamo voluto fare qualcosa di più. Per 14 anni abbiamo organizzato una gara su asfalto che già nel 2003 contava su 63 iscritti che non sono pochi in Sardegna. Poi siamo passati alla terra. All'inizio l'asfalto era più economico per noi e per i partecipanti ma dopo 15-16 edizioni abbiamo voluto cambiare. Siamo 120-130 persone quasi tutte del paese e abbiamo iniziato a lavorare per entrare nel campionato italiano e con un po' di sacrifici ci siamo riusciti. Ogni anno abbiamo investito quello che guadagnavamo e siamo diventati autosufficienti in termini di segreteria, commissari, verificatori, ma anche di tutto quello che serve dalle pese alle radio».*

TROFEO ACI COMO

Siamo stati sacrificati

Uscire da un campionato tricolore non fa mai piacere e a dirlo, senza mezzi termini, è Paolo Brenna: *«Non ci aspettavamo di rimanere fuori. Io che da anni lavoro molti mesi all'anno sulla gara ho vissuto personalmente male la notizia. Ci avevano detto già da un paio d'anni della probabile rotazione delle gare ma non pensavamo di essere coinvolti direttamente già nel 2019. Posso dire fin d'ora che continueremo a lavorare sodo per ritornare almeno nel CiWrc già a partire dal 2020. Negli ultimi anni è stata una gara che è piaciuta molto e tanti piloti sono venuti a Como per giocarsi il campionato. Alla fine forse è stata proprio la data in calendario a condizionare il nostro futuro. Mi spiego meglio. Con la nascita della finale di Coppa Italia serviva un rally importante a fine stagione, il più in là possibile. Questo per portare i piloti a correre dopo aver disputato le gare di zona e sulla carta Como era la gara che garantiva le migliori qualità. Per contro, noi non potevamo spostare la nostra data perché la gara si svolge attorno al lago e ha delle limitazioni in base al turismo internazionale di stagione. Da sportivo e appassionato posso dire di sì, vedo bene la Coppa Italia. Ma lo scopriremo solo durante l'anno quando avremo il reale polso della situazione sui piloti che ci tengono a questo titolo. Noi ci metteremo sempre lo stesso impegno, la gara piace e terremo lo stesso format. Pensiamo solo di accorciare la nostra lunga prova di 30 km per rientrare nelle nuove norme ma per il resto sarà simile alle passate edizioni. Inoltre, ecco due novità: con la federazione abbiamo deciso di organizzare in testa al rally principale una sfida tra tutti quelli che vorranno correre con una world rally car. Qualche km in meno ma una bella occasione per un'interessante sfida agonistica nazionale. Confermato il rally storico. Poi, l'Aci Como organizzerà anche una nuova gara aperta alle vetture elettriche in aprile».*