RASSEGNA STAMPA 2021

Rally
Campionato Italiano WRC

Aggiornata al 16 febbraio 2022

MOTORIONLINE

I numeri dei campionati italiani rally 2021: dai contatti sul web agli spettatori nelle gare

I dati della stagione 2021

di Luca Santoro

22 Dicembre, 2021

ACI Sport ha divulgato i dati relativi al 2021 dei **campionati italiani rally** titolati. I numeri principali della stagione appena conclusasi

Si è chiusa lo scorso mese la stagione 2021 dei campionati italiani rally sotto l'egida di ACI Sport, e che nel 2022 vivranno un assestamento che porterà a rivedere qualche format. La federazione intanto ha divulgato come di consueto i dati di fine anno che tracciano un bilancio quantitativo sul peso mediatico – e non solo – di queste competizioni. I numeri del CIR Sparco 2021 Partiamo dal Campionato Italiano Rally Sparco, che dalla prossima stagione avrà un appuntamento in meno ed acquisirà la dicitura "Assoluto" nel nome. Nel report di ACI Sport si legge che la copertura totale è stata di ben 70.000.000 contatti lordi lungo tutta la stagione, conteggiando quindi sia le semplici visualizzazioni, che le interazioni (erano più di 80.000.000 nella stagione del 2019). Di questi, 15.000.000 rappresentano i contatti sul fronte televisivo, con l'offerta di 36 ore trasmesse sulle televisioni dedicate (oltre la metà della copertura è riservata alla Rai). Ma son ben 520 le ore dedicate ece su MS Motor TV (su Sky) e MS Sport (sul digitale terrestre), e 530 per il re all'occhiello ACI Sport TV, canale sia in streaming che visibile su Sky. Spazio anche alle tv locali di quasi tutta Italia, escludendo Valle d'Aosta, Marche,

Abruzzo, Molise, Puglia, Basilicata e Sardegna: restano quindi 52 emittenti per 13 regioni, con 240 ore di trasmissione e una platea potenziale di 1.800.000 telespettatori. Sul fronte della stampa sia cartacea e web ACI Sport ha calcolato 5.000.000 lettori per ogni gara. Sul sito ufficiale dedicato al CIR si parla di 600.000 visualizzazioni per pagina, 810 contenuti pubblicati sui social ufficiali e 1.350.000 utenti unici raggiunti su Facebook e 280.000 interazioni per 422 post pubblicati, mentre su Instagram si parla di 450.000 impression, 55.000 reach e su Twitter di 120.000 visualizzazioni dei tweet. Sia su Facebook che su Instagram il genere maschile è quello maggioritario in termini di pubblico, quasi il 90% in entrambi i casi con una prevalenza nel target 25-44 anni su Facebook e 25-34 su Instagram. In quest'ultimo caso si difende bene la fascia 18-24, la cui utenza sfonda quota 22%. Infine, per quanto riguarda il pubblico presente alle gare, il totale complessivo tocca quota 238.000 persone, per una media di 29.800 spettatori per gara; la composizione vede al 69,3% uomini e un bilanciamento più o meno marcato tra le varie fasce d'età che vanno tra i 21 e i 45 anni; prevale di poco in particolare quella tra i 31 e 35 anni. I numeri del CIRT 2021 Dando un rapido sguardo ai dati del Campionato Italiano Rally Terra, nel 2021 i contatti lordi sono stati 21.000.000, 16 ore sulle tv nazionali e gli stessi numeri per quanto riguarda le tv locali (nonostante nel calendario ci fosse ad esempio il Rally dei Nuraghi e del Vermentino, che però in Sardegna non ha trovato una specifica copertura a livello locale). Dimezzati i lettori per appuntamento sulle varie testate cartacee e web rispetto al CIR, ovvero 2.500.000, mentre sono 150.000 le visualizzazioni sul sito dedicato di ACI Sport. Pressoché simili i rapporti uomini/donne su Facebook ed Instagram in rapporto al CIR, così come le fasce d'età più interessate. Gli spettatori in loco sono stati globalmente 105.000, 17.600 a gara. I numeri del CIWRC 2021 Infine, chiudiamo con l'ormai tramontato Campionato Italiano WRC, che il prossimo anno verrà soppiantato dal CIR Asfalto. Nel 2021 i contatti lordi sono stati addirittura più del CIRT, ovvero 31.000.000 (ma in questo caso parliamo di una competizione che ha avuto una gara in più rispetto al Tricolore Terra). 17 ore di trasmissione in chiaro sulle tv nazionali, 325 su ACI Sport TV e 3.000.000 di lettori per evento sulle testate cartacee ed online. Da notare l'ottimo dato relativo alla copertura Instagram sulla fascia 18-24 anni, che tocca quota 26,6% sul totale. Sul numero degli spettatori, infine, le presenze sono stato globalmente 130.000, 18.500 ad evento. Crediti Immagine di

Copertina: ACI Sport Motorionline.com è stato selezionato dal nuovo servizio di Google News,se vuoi essere sempre aggiornato sulle nostre notizie Seguici qui Vai al negozio Auto e Moto su Amazon. Tante offerte ti aspettano! (adsbygoogle = window.adsbygoogle || []).push({});

https://motorsport.motorionline.com/numeri-campionati-italiani-rally-2021/

Tutto Rally Più N° 12

Campionato Italiano WRC	Dicembre (pag. 84)

Trenta E LODE

I tre campioni italiani 2021 Giandomenico Basso, Paolo Andreucci e Luca Rossetti hanno un'età media di 49,7 anni e nella loro carriera hanno conquistato, complessivamente, trenta titoli. A volte, anche senza un supporto ufficiale hanno saputo fare la differenza sfruttando l'esperienza. Ascoltiamoli, tra presente e futuro, senza peli sulla lingua

Tutto Rally Più N° 12

Campionato Italiano WRC	Dicembre (pag. 85)

di **ANDREA NICOLI**

Il "vecchio" che avanza, anzi che non indietreggia. La stagione dei massimi campionati italiani rally si è conclusa con tre vincitori non più di primo pelo, che negli anni hanno saputo fare la voce grossa in Italia e all'estero. Sapete bene a chi ci riferiamo. Per quanto riguarda il Cir stiamo parlando del 48enne Giandomenico Basso, affiancato da Lorenzo Granai su una Skoda Fabia gommata Pirelli e targata Delta Rally; nel Cirt del 56enne Paolo Andreucci, insieme a Rudy Briani e a Francesco Pinelli su una Skoda Fabia-H-Sport gommata MRF; nel CiWrc del 45enne Luca Rossetti, navigato da Manuel Fenoli su una Hyundai i20-Brc gommata Michelin. Alle spalle di questi tre "totem" hanno chiuso alcuni giovani, ma non giovanissimi, che ci hanno provato fino alla fine prima di arrendersi. In questo caso stiamo parlando del 32enne Andrea Crugnola nel Cir, del 37enne Umberto Scandola nel Cirt e del 33enne Andrea Casella nel CiWrc. Anche se in modo diverso, i due portacolori di Hyundai Rally Team Italia hanno di che essere scontenti per aver solo sfiorato l'obiettivo di inizio anno, mentre il piacentino, della partita su una Fabia di Munaretto, può essere soddisfatto del secondo posto finale.

Tutto Rally Più N° 12

Campionato Italiano WRC	Dicembre (pag. 86)

Cir sottotono?

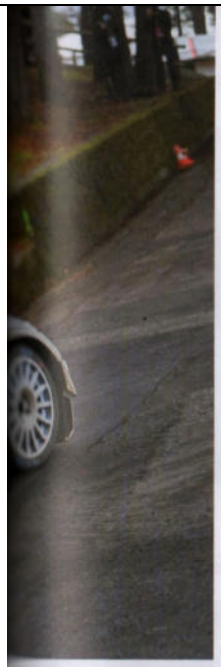
È indubbio che senza Andreucci, Campedelli e Scandola, tre protagonisti assoluti degli ultimi anni, il Cir, la serie principale, ha perso qualcosa. Se a ciò aggiungiamo le difficoltà e la sfortuna incontrate dall'ex campione italiano Crugnola e qualche passo falso del determinato Fabio Andolfi, per Basso arrivare al titolo è stato meno complicato che in passato. Come ci racconta nella sua intervista, il pilota trevigiano non ha mai avuto la necessità di dare sempre il 100% e questa condotta lo ha tenuto lontano dagli errori di cui si era reso protagonista nelle passate stagioni. Non è quindi un caso che il Cir si sia chiuso prima dell'ultimo round, per giunta a massimo coefficiente. Per raggiungere il risultato pieno, a Basso è bastato un buon team, assolutamente privato, una solida Fabia Evo e l'attenzione di Pirelli, che in una certa fase del campionato ha temuto il ritorno di Andolfi, l'unico rivale con gommatura Michelin. Proprio Andolfi ha dimostrato di essere ormai maturo per dire la sua in Italia. Pur correndo con una Fabia non Evo e per la prima volta al via nelle gare della massima serie, il pilota ligure ha dimostrato di poter tenere il passo dei più forti. Peccato per l'assenza, a causa di un problema di salute, al Targa Florio e per un paio di errori commessi al 1000 Miglia e al Due Valli. Il futuro, almeno in Italia, è però dalla sua parte. Qualcosa ha da recriminare anche Stefano Albertini. Il pilota lombardo, concreto sin dal Ciocco, ha poi pagato qualcosa al Sanremo, dove ha chiuso al quarto posto, e al Targa Florio, dove ha commesso un errore. Il finale di stagione è però stato tutto suo, con un grande 1000 Miglia e un Due Valli da scudiero di Basso. Budget permettendo, Albertini avrebbe anche potuto ambire a qualcosa di meglio, ma a onor del vero sulla terra per lui, che ha pochissima esperienza, sarebbe stata davvero dura.

Cirt duello infinito

Tra qualche anno, riguardando le classifiche finali del Cirt salterà all'occhio la differenza di solo mezzo punto tra il primo e il secondo. Ed è stato proprio un avvincente testa a testa quello tra il vincitore Paolo Andreucci e lo sconfitto Umberto Scandola. Una sfida tra piloti, che ha però anche visto una bella lotta tra vetture, con Skoda Fabia contro Hyundai i20, e un ancora più acceso scontro tra gommisti, con MRF contro Pirelli. Alla fine, entrambi i protagonisti del Terra hanno commesso dei pesanti errori - Andreucci nell'inaugurale Adriatico e Scandola nel conclusivo Liburna -, ma è stato proprio lo "zero" fatto segnare in una gara a coefficiente 1,5 a penalizzare definitivamente il veronese. Nonostante tre vittorie, contro le due di Paolo, Umberto ha infatti pagato pesantemente il problema nel rally toscano, vedendo svanire il titolo dopo essere stato al comando per tutta la stagione. Per tutti gli altri solo mezze soddisfazioni e poca continuità, visto che alla vigilia dell'ultima gara erano solamente Scandola e Andreucci a essere ancora in gioco. Ancora parecchi errori per Giacomo Costenaro e qualche risultato inferiore alle aspettative per Simone Campedelli, che ha chiuso sul terzo gradino del podio.

Tutto Rally Più N° 12

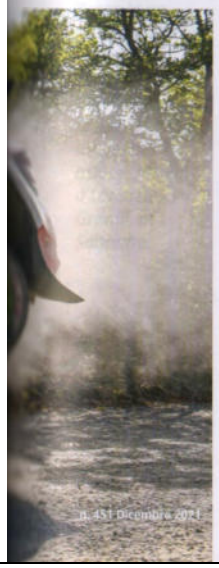
Campionato Italiano WRC	Dicembre (pag. 87)



Nel CiWrc a Rossetti basta una R5

Chiudiamo con il campionato che continua a vivere sul duello tecnico tra WRC e R5 e tra Michelin e Pirelli. Quest'anno a vincere è stata ancora una Hyundai i20, ma non più la WRC di Fontana, bensì la R5-Brc gommata Michelin di Rossetti. Durante la lunga stagione, composta da sette appuntamenti di cui solo cinque validi per la classifica, tutti hanno commesso qualche errore (vedi Rox al Salento, Pedersoli a Como e Fontana all'Elba), ma alla fine è stato il friulano a riuscire a unire affidabilità e concretezza. Alle spalle di Rossetti, altrettanto efficace, ma semplicemente un po' meno veloce dell'illustre rivale, troviamo Andrea Carella. Il piacentino è sempre arrivato a punti, ma gli è mancata una vittoria assoluta per potersela giocare fino alla fine. La maturità e il buon passo messo in mostra nel terzo anno completo nel CiWrc con una 4x4 è però di buon auspicio per i suoi programmi futuri. Per Pedersoli, invece, l'amarezza che in qualche momento decisivo la sua Citroën C3 abbia mancato in affidabilità, come ad esempio al Marca. Però, siamo sicuri che anche nel prossimo futuro tutti dovranno fare i conti con lui in questo campionato.

CAMPIONI ESPERTI *Giandomenico Basso e Lorenzo Granai impegnati al Ciocco, sopra. Sotto, Paolo Andreucci e Rudy Briani in gara al Crete Senesi. A destra, Luca Rossetti e Manuel Fenoli in azione al Friuli.*



Giovani che spiccano nella polvere

Nella stagione sullo sterrato sono arrivati buoni risultati dalle nuove leve. A fare bene è stato innanzitutto il boliviano Bruno Bulacia, 19enne fratellino dell'ex campione terra Marco. Il giovane Bruno, che ha gareggiato con una Fabia, è sempre stato nella zona podio e sicuramente si ricorderà dell'esperienza maturata nel Cirt quando l'anno prossimo raggiungerà il resto della famiglia nel Wrc. Buona anche la crescita di Enrico Oldrati nella prima stagione completa al volante di una R5. Il 26enne bergamasco ha finora disputato "solamente" 36 gare in carriera, ma grinta e determinazione non gli mancano e prossimamente potrà solo migliorare il pur buon quinto posto del 2021. Chiudiamo con Alberto Battistolli, il vincitore dell'ultima gara. Il figlio di "Lucky" ha solo 24 anni, ma ha già le idee ben chiare. Tra studio e rally Alberto si sta programmando al meglio e grazie al supporto della famiglia, di Basso e di un budget che gli permette di affrontare nella maniera migliore le gare, in futuro potrà alzare l'asticella delle sue ambizioni. I chilometri fatti in giro per l'Europa sono importanti, come lo saranno le scelte che farà anche con il supporto di Aci Team Italia. Doveroso spendere una parola anche per Tamara Molinaro. Anche lei giovanissima (24 anni) e con una quarantina di gare alle spalle, quest'anno ha seguito l'obiettivo del Cirt con una 4x4. Quasi scontata la vittoria in rosa, sicuramente meno quella nell'Under 25 e l'ottavo posto finale, frutto di una buona velocità e di una grande regolarità.

Tutto Rally Più N° 12

Campionato Italiano WRC	Dicembre (pag. 92)

LUCA ROSSETTI

Vincere senza stress

In carriera il pilota pordenonese ha vinto il Cir, l'Europeo, l'Irc, il Campionato Turco e il Terra. Di fatto, gli mancava il CiWrc. Quest'anno, dopo una stagione all'inseguimento, è arrivato anche questo titolo. Il friulano si è tolto qualche sassolino dalle scarpe, senza farsi condizionare dallo stress

Alla fine della stagione può essere sembrato facile, ma vincere un campionato, il suo nono in carriera, non è mai semplice. Dopo il modesto quarto posto del 2020, Luca Rossetti e Manuel Fenoli, insieme a Brc e alla Hyundai i20 gommata Michelin, puntavano alla corona nella serie aperta alle WRC. I rivali erano più o meno gli stessi della passata stagione e anche lo sviluppo tecnico sulle auto era stato poco significativo. Per ottenere il successo, Rossetti si è così giocato la carta dell'esperienza.

Luca, partiamo dalla consueta ultima domanda. Cosa farai da grande?

«Deciderò non prima di febbraio cosa fare. Ora sono troppo impegnato con le mie tre aziende e con una serie di progetti che, con mia grande soddisfazione, stanno partendo. Insomma, in questo periodo non voglio e non posso distrarmi con le corse».

Riformulo la domanda allora. Cosa ti piacerebbe fare nel 2022?

«Correre, guidare. Mettere a punto un'auto mi ha sempre dato soddisfazione. Mi piacerebbe poter gareggiare senza una pressione particolare, così, solo per divertirmi. Per come sono fatto, ho però una visione molto estrema e quindi se corro devo avere un obiettivo, piccolo o grande che sia. L'obiettivo del 2022 potrebbe essere quello di disputare tre o quattro rally all'estero. Magari gare che mi sono rimaste nel cuore, tipo Ypres, Vallese e Madeira. Oppure le Canarie, un rally che non ho mai fatto ma che, perlomeno dai filmati che ho visto, mi incuriosisce molto. Ma se ci fossero i giusti presupposti tecnici potrei anche più semplicemente rifare il CiWrc. Reputo invece troppo alto il livello di stress che comporta affrontare un Cir completo. mi è rimasto un po' di amaro in bocca nel 2019 con Citroën, ma adesso farei fatica a impegnarmi al 100% su questo tipo di obiettivo».

Nel CiWrc tira quindi un'altra aria...

«Sì, meno pesante, anche se voglio rimanere lontano da alcune polemiche che ogni tanto innesca Pedersoli. Ha un atteggiamento che non permette scambi di vedute. Non ho voglia di mettermi a fare discussioni con Luca sulle gare, sui regolamenti e sul solito discorso del livello di prestazioni delle R5 rispetto alle WRC».

Dunque meglio una WRC?

«Sicuramente, specialmente quelle di Pedersoli e Miele, mentre conosco meno quella di Fontana. Ho corso insieme a Perico il Rally di Monza con una C3 WRC e posso assicurarvi che è un'auto della madonna, davvero molto performante. Ad esempio quest'anno pensavo di essere più veloce a livello di vettura, ma in certe prove rispetto a una buona WRC c'è un abisso. Ho riguardato parecchi cameracar miei e dei miei avversari e in certe gare, come ad esempio il Salento, c'è tanta differenza a vantaggio delle WRC. Il divario tecnico mi ha spiazzato, ma non mi lamento, visto che alla fine è andata bene lo stesso».

Hai parlato del Salento.

È stato il momento più difficile della stagione?

«Se non il più difficile, è stato perlomeno l'incidente più secco della mia carriera (noi ricordiamo anche un 1000 Miglia disputato con una Peugeot 206 Gruppo N che, senza freni, finì in un dirupo a fine speciale, ndr). Non ho colpe per quanto accaduto. Stavamo tirando parecchio per non perdere il treno con il vertice e a un certo punto ho trovato un pietrone, che era caduto da un muretto a secco, a centro curva. Non ho potuto evitarlo: ci ha fatto da trampolino e siamo volati fuori a gran velocità».

Da una parte le WRC avevano problemi, ma dall'altra Andrea Carella continuava a portare fieno in cascina con la sua Skoda...

«Sì, è vero. Anche la formula del campionato, con due scarti, ha reso il tutto ancora più ingarbugliato. Per quel che mi riguarda ha pesato un po' la scelta di Hyundai Motorsport di portare la nuova i20 N Rally 2 in Friuli, dove tutto l'interesse era su Crugnola e dove io ho lasciato per strada qualche punticino. Poi, però, ho disputato un ottimo San Martino, una rally non proprio da R5. Volevo però riscattarmi dall'edizione dell'anno precedente in cui, a causa di un assetto deliberato troppo frettolosamente, avevo faticato molto. Per quanto riguarda Andrea Carella devo fargli ancora una volta i miei complimenti. È cresciuto molto dal 2020. In questa stagione non ha mai commesso errori grossolani e ha saputo gestire al meglio

Tutto Rally Più N° 12

Campionato Italiano WRC	Dicembre (pag. 93)

NON SOLO VOCAZIONE EUROPEA *In alto a sinistra, Luca Rossetti professa sicurezza durante una pausa del San Martino di Castrozza. Sopra, il pilota pordenonese impegnato, insieme a Manuel Fenoli, nel Trofeo Aci Como, l'appuntamento conclusivo del suo vittorioso CiWrc.*

le varie situazioni. Non ho l'idea pirandelliana che uno nasce e rimane sempre sullo stesso livello. E infatti Andrea è migliorato molto. È ancora abbastanza giovane e gli manca un pelo di esperienza per essere sempre al 100%. Però in alcune prove ho dovuto sudare per stargli davanti. Per quanto riguarda gli altri, mi aspettavo un Fontana più veloce, mentre Miele si è defilato subito e Pedersoli ha fatto quello che mi immaginavo».

Tu, Carella e Fontana con le Michelin e Pedersoli con le Pirelli. Cosa ci dici delle gomme?

«Michelin mi ha sorpreso molto con la mescola dura, veramente performante e facile da portare al limite. Ad esempio a Alba siamo stati molto competitivi, così come a San Martino e a Udine, gare in cui gare penso di aver avuto davvero un buon aiuto dalle gomme. Non conosco la concorrenza e non mi piace parlare di loro».

A parte il Campionato Sloveno, sei stato l'unico a portare a casa un titolo per Hyundai. Ti aspetti qualcosa da loro?

«No, niente. Non conosco e non mi sono chiare le strategie di Hyundai. Tutto quello che abbiamo raggiunto lo abbiamo conquistato con le nostre forze e la professionalità di Brc. Ho sempre detto che la i20 mi piace molto, ma non dimentichiamoci che è un progetto del 2016 e che nel frattempo sono cambiate tante cose. Magari un giorno mi chiameranno per provare la i20 N Rally2, ma nel frattempo guardo correre gli altri perché non ho mai guidato l'auto nuova».

Facciamo un paio di considerazioni generali. Perché vincete sempre voi della vecchia guardia?

«Mi verrebbe da rispondere perché non è uno sport per giovani. È veramente così. Storicamente, a livello di campionati nazionali sono sempre stati premiati i piloti esperti. Il rallysmo è una disciplina che si gioca sui piccoli dettagli e che cogli solo con l'esperienza. Al netto del talento, bisogna lavorare tanto. Noi non abbiamo i costruttori che ti danno una mano e quindi si devono fare tanti anni di gare per assimilare tutto. Di conseguenza siamo noi con esperienza a partire avvantaggiati sui giovani».

Dunque cosa consiglierei a un giovane?

«Gli consiglierei di stare in macchina il più possibile e di correre tanto. Però tutti sanno che il motorsport è costoso. È difficile dimostrare qualcosa dopo solo due o tre anni di gare e ciò anche se si ha talento. Mi ricordo che quando ero giovane avevo voglia di aggredire ogni curva, ma allo stesso tempo avevo paura di sbagliare. Adesso che ho esperienza, quando capisco di essere al limite tiro un pelo indietro il piede e non sbaglio. Sembra facile, ma questa si chiama esperienza e costa in termini di tempo e denaro. Aggiungo inoltre che i consigli che si possono dare dipendono dagli obiettivi che si hanno. Ad esempio Alberto Battistolli sta facendo un percorso giusto con l'Erc. Se vuoi andare a vincere all'estero, devi fare subito dell'esperienza internazionale, scegliendo il contesto in cui correre anche in base alle tue possibilità. Io ho sempre avuto il pallino dell'estero, ma quando ho avuto la possibilità nel 2004 con Citroën Junior Team, sono rimasto "incastrato" in Italia e non sono riuscito a fare il salto importante da giovane».

Alla fine sei contento di quello che hai fatto?

«Certo che sì. Ho corso tanto e con ottimi team e qualche titolo l'ho portato a casa. L'unico vero rimpianto è stata la stagione 2019 quando avevamo i numeri per vincere il Cir. Però il responsabile di Pirelli non ha creduto fino in fondo in noi e di conseguenza non siamo riusciti a portare a casa il risultato pieno». **AN**

Gazzetta dello Sport

Campionato Italiano WRC	22 settembre (pag. 47)

SPECIALE MOTORI

Tricolori rally, è una volata da brividi

Bottino pieno Ecco Pedersoli-Tomasi, tre traguardi e tre vittorie nel campionato italiano WRC 2021 BETTIOL

Al comando Per Umberto Scandola una grande occasione di rivincita nel campionato italiano Rally Terra BETTIOL

Nel campionato WRC Carella, Pedersoli, Rossetti raccolti in soli sei punti

Su Hyundai Mai R5 così vicina al titolo come quella di Rossetti-Fenoli BETTIOL

di **Daniele De Bonis**

Tre per uno. Come i piloti raccolti in 6 punti, Carella, Pedersoli e Rossetti, in lotta per il titolo nel campionato italiano WRC. Tre, come le vittorie stagionali del Pede ed Anna Tomasi, che con l'ultima al Rallye San Martino di Castrozza e Primiero fanno tre consecutive anche nell'albo della gara trentina. Tre come le possibili vittorie dello scudetto ispirato alle World Rally Car alle quali il bresciano, dopo la prima nel 2014 e l'ultima nel 2019, si è avvicinato con la nuova affermazione tra le Pale Dolomitiche. Faccia pure i suoi mille scongiuri con quel sorriso che nasconde consapevolezza. Una sfida, quella tra l'asfalto del "Manghen", della "Val Malene" e "Gobbera", che ha riequilibrato le sorti della stagione, ha lasciato in testa Andrea Carella ed Elia De Guio, ha dimostrato che Luca Rossetti e Manuel Fenoli possono davvero spingere la loro Hyundai i20 R5 oltre l'ostacolo, quasi al pari della favorita Citroen DS3 WRC di Pedersoli.

Leader Carella-De Guio su Skoda per una stagione senza errori BETTIOL

Costanza Era la trama già da inizio stagione, il duello tra le WRC e le R5, con i due Luca da principali interpreti e Corrado Fontana con la i20 nella versione World Rally Car a partire con lo scudetto sulla livrea. E così è stato, perché nei fatti sono stati il Pede, con le due vittorie in apertura e il Rox, con un successo ad Alba e mezzo in Friuli, a rimettere la questione in parità. Le sorprese sono arrivate da altri, perché Fontana si è tirato indietro troppo presto con una serie di risultati sfortunati, culminati poi nell'ultima a San Martino di Castrozza, con la foratura sul Manghen che ha cancellato le sue ultime chance per la volata scudetto. Il vero esclamativo sta sempre lì, in testa alla classifica, a fianco al nome di Andrea Carella. Il piacentino quest'anno è opportunista come non è mai riuscito ad essere in passato, concreto ed equilibrato. Cinque risultati da vertice e quattro podi conquistati su cinque presenze in campionato. Una costanza che gli vale la leadership e gli offre l'opportunità di guardare i due rivali affrontarsi a viso aperto, mentre aspetta l'occasione giusta.

Battaglia Oltre al vertice, va avanti la battaglia tra le R5 anche in chiave Logistica Uno-Michelin Rally Cup con Alessandro Gino e Daniele Michi, altro equipaggio rivelazione dell'anno, a farsi avanti sulla Skoda. Il cuneese ha centrato dalle partire del Passo Rolle la sua terza vittoria nel trofeo che lo porta a sfidare Fontana a casa sua per l'ultimo rally. Dietro le altre Fabia R5, quella di Giuseppe Testa sempre temibile e a tratti incontenibile, quella di Ivan Ferrarotti che sembra volersi scrollare di dosso una prima parte di stagione troppo sfortunata per essere vera, come Stefano Liburdi che invece anche a San Martino ha visto concretizzarsi un'altra trasferta da archiviare in fretta. Tra i top è tornato, stavolta anche lui su Skoda, Claudio Arzà. Altra bella novità di questo tricolore WRC.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

TEMPO DI LETTURA 2'20"

Scandola, Andreucci e Campedelli in lotta per il titolo della terra

Toscano Paolo Andreucci è pronto a giocarsi il titolo "in casa" BETTIOL

Scandola, Andreucci, Campedelli. Il ritornello è sempre quello, così da anni ormai. Già ai nastri di partenza s'intravedeva un campionato italiano Rally Terra ispirato dai colpi di quei tre professionisti che, di fatto, hanno movimentato l'ultimo decennio del rallismo nazionale. Quest'anno sono passati su terra, dall'Assoluto, ma non è cambiata la sostanza e a giocarsi il titolo sono sempre loro. Ora a fare un passo avanti è Umberto Scandola. La terza vittoria conquistata al Rally dei Nuraghi e del Vermentino, la prima con al fianco Danilo Fappani sulla Hyundai i20 R5, sa di "gameset...". Ma manca il "match". Quello se lo giocheranno nell'ultima gara con coefficiente 1.5, a novembre, la Liburna Terra.

Terzo posto Anche per Simone Campedelli resta una chance BETTIOL

Incognite Nulla infatti è scontato, tantomeno sulle strade bianche dove già nei precedenti cinque atti di questo campionato abbiamo assistito a tanti di colpi di scena. Vedi la prima curva della prima gara con Andreucci out. L'ultimo proprio in Sardegna, dopo una serie di avvicendamenti al comando del rally, quando sembrava finita ed invece è arrivato il ritardo al controllo orario, ad un passo dal traguardo, per Simone Campedelli e Gianfranco Rappa che ha fatto sfilare la loro Volkswagen Polo R5 in terza posizione e riportato Paolo Andreucci, Rudy Briani e la Skoda Fabia R5 sulla piazza d'onore. Così Scandola rimane l'uomo da battere, con 75 punti e una gara da scartare. Andreucci è secondo a 57,5 punti netti e potrà giocarsela sulla sua terra in Toscana. Campedelli da terzo, a 50 punti e anche lui con un risultato ancora da escludere, si lascia comunque aperto uno spiraglio per lo scudetto. In mezzo mettiamoci gli altri cento e più ingredienti di questo CIRT. La nota accentata è per i ragazzi dello sterrato che stanno crescendo, e in che modo, alle spalle dei tre top driver. Dalla prima alla quinta tappa i vari Bulacia, Oldrati, Battistolli se la sono giocata con i migliori e spesso, come nella sfida gallurese, sono riusciti a fare meglio anche degli esperti. I polverosi, gli affezionati alle strade bianche, che continuano a dare intensità a questa serie e completano costantemente le top ten di gara, come Massimiliano Tonso e Simone Romagna, entrambi a pieno ritmo dopo il rodaggio al volante delle Skoda Fabia, in grado di giocarsela anche con un gallurese doc come Giuseppe Dettori, stranamente in affanno sulle sue prove. Poi Zelindo Melegari, che si è andato a prendere la Coppa N4 con l'intramontabile Subaru Impreza. Conferme puntuali anche dalle ragazze: è il caso di Tamara Molinaro, altro talento in ascesa, vincitrice della Coppa ACI Sport femminile nel CIRT, e Rachele Somaschini, che una settimana prima si era portata a casa il trofeo nel CIR Sparco. Li rivedremo tutti nell'ultima sterrata di gala.

La classifica Così l'Assoluta CIRT: 1.Scandola 75; 2.Andreucci 57,5; 3.Campedelli 50; 4.Oldrati 32; 5.Bulacia 30; 6.Tonso 19; 7.Molinaro 18; 8.Romagna 15,5; 9.Bresolin-Dettori 14,5.

d.d.b.

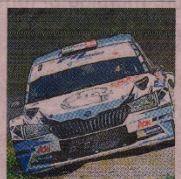
© RIPRODUZIONE RISERVATA

TEMPO DI LETTURA 2'20".

ALLA RIBALTA

Da Gino alla Micheletti quanti altri protagonisti

(d.d.b.) Tante storie nuove in questo CIWRC. Oltre ad essere serie cadetta, con spazio per vetture top e strade uniche al mondo, è occasione di ribalta in un campionato italiano. Assieme ad Alessandro Gino, tanti hanno fatto passi avanti come Sara Micheletti, che oltre al debutto su R5 si è portata via da San Martino la vittoria della Coppa femminile. Come Marco Oldani, dominatore di classe R3. Gli esordienti come Vincenzo Massa, di nuovo leader di R2, affiancato tra le due ruote motrici dal giovane Gabriele Recchiuti e un giovanissimo come Alex Lorenzato.



Rivelazione Alessandro Gino, leader per la Michelin ha fatto

VIVA LA GIOVENTÙ

Battistolli e Oldrati la nuova generazione

(d.d.b.) Il sapore vivace a questo CIRT arriva dai talenti, figli d'arte, pronti alla consacrazione. Che sia in un campionato italiano o addirittura nel Mondiale. Può starci Alberto Battistolli, veloce pilota di ACI Team Italia che a Barchidda ha trovato anche equilibrio. Può tornare in entrambi Enrico Oldrati, sempre calibrato tra testa e piede, quest'anno tra i top nazionali. Cauto in Sardegna anche il boliviano Bulacia, sulle orme del fratello Marquito. Novità come Mattia Scandola, settimo al debutto su R5: chapeau.

Talento Alberto Battistolli, 24enne promessa dell'ACI Team Italia BETTIOL

Gazzetta dello Sport

Campionato Italiano WRC	2 agosto (pag. 63)

SPECIALE TRICOLORI RALLY

SUZUKI

Che spettacolo sulle strade d'Italia

Favoriti Scandola e D'Amore in azione durante un rally sulla Hyundai i20 R5 BETTIOL

Sull'asfalto Luca Rossetti con la Hyundai i20 R5 impegnato nel Campionato Italiano BETTIOL

Scandola contro Andreucci Riparte da Arezzo la sfida per il titolo di re della terra

Pluricampione Paolo Andreucci (Skoda Fabia) 11 volte re italiano BETTIOL

di **Daniele De Bonis**

Finalmente si riparte. È durato un mese, o poco più, l'intervallo stagionale per il Campionato Italiano Rally Terra eppure è sembrata un'eternità. Ma la polvere sta per tornare e già nel prossimo weekend dal 6 all'8 agosto sarà spettacolo al Rally Arezzo Crete Senesi e Valtiberina: Gara giovane, alla sua quindicesima edizione, ma con strade sterrate ormai nel cuore degli appassionati. Otto tratti cronometrati per 84 km, raccolti in 557 km di percorso complessivo, attendono più di 100 vetture allo start per il quarto round tricolore.

Volata finale Numeri ad effetto per una sfida che di fatto lancerà la volata finale verso le ultime due, al Rally dei Nuraghi e Vermentino prima e alla Liburna Terra poi. Considerato anche l'ultima a coefficiente 1.5, sembra proprio che ne vedremo delle belle. I presupposti ci sono tutti, li hanno segnati i big del Terra a suon di traversi. Scandola, Andreucci, Scandola è stato il ritornello fino al giro di boa e probabilmente la sinfonia non cambierà di molto da qui alla fine. Hanno raccontato questo le prime tre uscite, quando il veronese ha dimostrato che sulle strade bianche può essere ancora l'uomo da battere. Il CIRT non era centrale tra i programmi con Hyundai, vero. Lo è diventato a forza di risultati. Ultimo il successo al San Marino Rally dove i "polverosi" hanno messo in fila anche quelli del CIR Sparco. Davanti a tutti c'era proprio Umberto Scandola, che insieme a Guido D'Amore sulla i20 R5 ha deciso la gara con gli scratch in apertura e chiusura. In mezzo il più classico dei duelli con Paolo Andreucci. Lo stesso che ha segnato l'ultimo decennio del rallismo nazionale si ripropone quest'anno nel Terra, con il garfagnino sempre sulla cresta dell'onda. Ennesima prova di un talento inesauribile che ha portato l'11 volte campione italiano a conquistare la prima vittoria extra asiatica per la MRF Tyres. Lo ha fatto dove meglio non poteva, al Rally Italia Sardegna nella tappa italiana del Mondiale. Poi ad un passo dal bis nel Piccolo Stato prima della penalità per un timbro errato a controllo orario che ha compromesso quel risultato, non di certo la stagione.

Duello infinito
Il veronese comanda dopo il bis a San Marino ma il garfagnino è lì Ora il Valtiberina

Ultimo passo Ora ci aspetta un finale intenso più che mai, dato che piedi e primi attori quest'anno nel CIRT non mancano. Manca invece ancora qualcosa a Simone Campedelli, come hanno dimostrato le prime sfide. Sempre a podio con la Volkswagen Polo R5, ancora a portata di vertice guardando la classifica, ma distante abbastanza in gara per sognare in grande. Nella lista dei top si è iscritto a suon di prestazioni anche l'esordiente boliviano Bruno Bulacia. Buon sangue non mente, il fratello del campione in carica Marquito è migliorato molto sulla Skoda e chissà se nel 2022 non vedremo anche lui al vertice. Tra i migliori spicca anche Tamara Molinaro. La ragazza terribile che, dopo un giro per l'Europa, sta incantando sui nostri sterrati e ormai ha preso casa nelle parti alte di questo CIRT.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

TEMPO DI LETTURA 2'30"

Ribaltone nella CIWRC Pedersoli rallenta Rossetti riapre la serie

In testa Andrea Carella in testa grazie a un secondo e due terzi posti BETTIOL

In tre mesi esatti, dal bello al cattivo tempo. A farlo è sempre Luca Pedersoli passato da dominatore a spettatore interessato, da bordo asfalto, del Campionato Italiano WRC. Gli erano bastate due gare per riprendersi lo scettro delle World Rally Car all'italiana. Elba prima e Salento poi, due tappe complesse, in più a coefficiente maggiorato, sembravano aver tracciato con due successi un solco tra il "Pede" e tutti gli altri. Ma «il rally è bello anche per questo» dicono a fine prova quando arrivano tutti tranne il leader di gara, che sembrava aver già vinto, rimasto bloccato tra i tornanti per un'inezia. È andata più o meno così anche per Pedersoli -Tomasi e la Citroën DS3 WRC, che dopo la prima prova al Rally di Alba e al Rally della Marca erano lanciati di nuovo verso una vittoria e uno strappo, probabilmente decisivo, in chiave scudetto. Tutto il contrario, il CIWRC è più aperto che mai. Primo, perché dalle parti di Cherasco non potevano che vincere Luca Rossetti e la BRC. Il friulano sulla i20 R5 cercava da un anno esatto, dal suo approdo in questa dimensione, il successo nel tricolore. Il team di casa aveva una nuova occasione per portare le Hyundai a comandare sugli asfalti del Cuneese. E scacco al re sia. La foratura nella fase più intensa della gara ha messo fuori gioco Pedersoli e offerto a Rossetti-Fenoli la chance di riaprire la serie in un colpo. Vittoria meritata quanto cercata, lo raccontano gli occhi e il sorriso al momento del brindisi di uno come il "Rox", che come suggeriscono i capelli argento ne ha vinte tante ma quest'anno ha l'opportunità di combinarla grossa. Perché corre su una R5 che, nonostante le performance, non è una WRC. Scontato ma doveroso ricordarlo. Perché potrebbe aggiungerebbe ad un palmares già invidiabile un titolo ambito, che hanno vinto in pochi, in modo clamoroso. Adesso pensare che questo dualismo, visto sin dalle prime battute di Campionato, si possa prolungare fino alla fine sembra quanto mai opportuno.

Tutto riaperto
Le ultime due gare hanno cambiato lo scenario. Fontana rigenerato. Che chance per le R5

Che chance A maggior ragione se si guarda alla prossima sfida al Rally del Friuli, quando probabilmente Pedersoli sarà assente e Rossetti, dopo aver saltato il Marca, avrà una chance a casa sua. Aggiunge pepe al tutto Andrea Carella, che mentre gli altri perdevano i pezzi non ha lasciato per strada neanche le briciole. Anzi le ha messe insieme e ci ha costruito la leadership assoluta. Il numero 1 dopo quattro round è ancora suo, non a caso, conquistato ad Alba con il terzo posto di campionato e l'ennesima prova di sostanza al volante della Skoda Fabia R5, affiancato da Elia De Guio. E se l'assenza prevista delle WRC in Friuli sarà un vantaggio per Rossetti lo sarà anche per lui. In tutto questo, rimangono appesi al "treno scudetto" anche i campioni in carica Corrado Fontana e Nicola Arena. Anche per loro il mondo è cambiato nel giro di due gare, con due vittorie sfiorate ad Alba e al Marca che se hanno lasciato l'amaro in bocca hanno offerto un rilancio in classifica. A tre rally dalla fine, sembra tutto un altro CIWRC.

d.d.b.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

TEMPO DI LETTURA 2'30"

CAMPIONATO ITALIANO RALLY TERRA

Ad agosto in Toscana La chiusura in novembre

Terzo Simone Campedelli BETTIOL

● CLASSIFICA ASSOLUTA CIRT, DOPO SAN MARINO: 1. Scandola 48 pt; 2. Andreucci 30,5; 3. Campedelli 30; 4. Bulacia 24; 5. Oldrati 10; 6. Molinaro 15; 7. Bresolin 14; 8. Dettori 12,5; 9. Tonso 12; 10. Somaschini 10.
● CALENDARIO CIRT 2021: 25-26 aprile; 28° Rally Adriatico; 3-4 giugno; Rally Italia Sardegna - 1ª tappa - coeff. 1,5; 25-26 giugno: San Marino Rally; 6-8 agosto: Rally Città di Arezzo-Crete Senesi e Valtiberina; 11-12 settembre: Rally dei Nuraghi e del Vermentino; 5-6 novembre: Liburna Terra - coeff. 1,5.

CAMPIONATO ITALIANO WRC

Prossimo appuntamento il 56° Rally del Friuli

● CLASSIFICA CAMPIONATO ITALIANO WRC: 1. Carella 46 punti; 2. Pedersoli 45; 3. Rossetti 33,75; 4. C.Fontana 27; 5. Testa 25,5; 6. Gino 22,5; 7. Arzà 14; 8. Ferrarotti 10,5;
● CALENDARIO CIWRC 2021: 16-17 aprile: 54°Rallye Elba (coeff. 1,25); 21-22 maggio: 53° Rally del Salento (coeff. 1,75); 12-13 giugno: 15° Rally Alba (coeff. 1,25); 9-10 luglio: 37°Rally della Marca; 20-21 agosto: 56°Rally Friuli VG-Alpi Orientali; 17-18 settembre: 41° Rallye San Martino di Castrozza (coeff. 1,25); 23-24 ottobre: 40° Trofeo ACI Como (coeff. 1,75)

Ex leader Luca Pedersoli BETTIOL

l'Automobile

luceverde RADIO ascolta la diretta

Ultimo aggiornamento 11 maggio 2021 09:18

Toyota Gr Yaris Rally Cup, tutto pronto.

VALERIO ANTONINI · 10/05/2021

E' stata presenta la versione da corsa della GR Yaris, che parteciperà al primo monomarca organizzato dal Toyota Gazoo Racing Italy, la "**GR Yaris Rally Cup**". Cinque gli appuntamenti in programma, tutti in Italia, che si terranno in concomitanza di eventi inseriti all'interno dei campionati rally 2021 di Aci Sport (CIR, CIWRC e CRZ).

Il programma

Si partirà il 12 e 13 giugno dal **Rally di Alba** (Cuneo), seguito il 23-25 luglio da quello di **Roma Capitale**, quindi il 4 e 5 settembre toccherà al **Rally della 1000 Miglia,** che parte da Brescia. Il 9-10 ottobre ci si sposterà a Verona per il **Rally 2 Valli,** per chiudere la

classifica il 30-31 ottobre con il **Rally di Modena**.

Saranno coinvolti numerosi team, tra i più importanti del panorama nazionale, che hanno scelto la GR Yaris Rally Cup e che andranno a contendersi il ricco montepremi di 300mila euro che sarà distribuito tra premi di gara e premi finali, con particolare attenzione ai Team ed ai piloti giovani.

Presentazione in Sardegna

La presentazione della GR Yaris da gara si terrà in occasione del **Rally Italia Sardegna - prova italiana del campionato del mondo "WRC"** - in programma dal 3 al 6 giugno.

La carrozzeria dell'auto da competizione riprende i colori ufficiali rosso, nero e bianco del **Toyota Gazoo Racing** ed è completata dagli sponsor del campionato: Pirelli, Kinto (il brand dedicato ai servizi di mobilità Toyota), Omp (fornitore ufficiale) e LoJack (azienda che effettua ricerche di veicoli rubati).

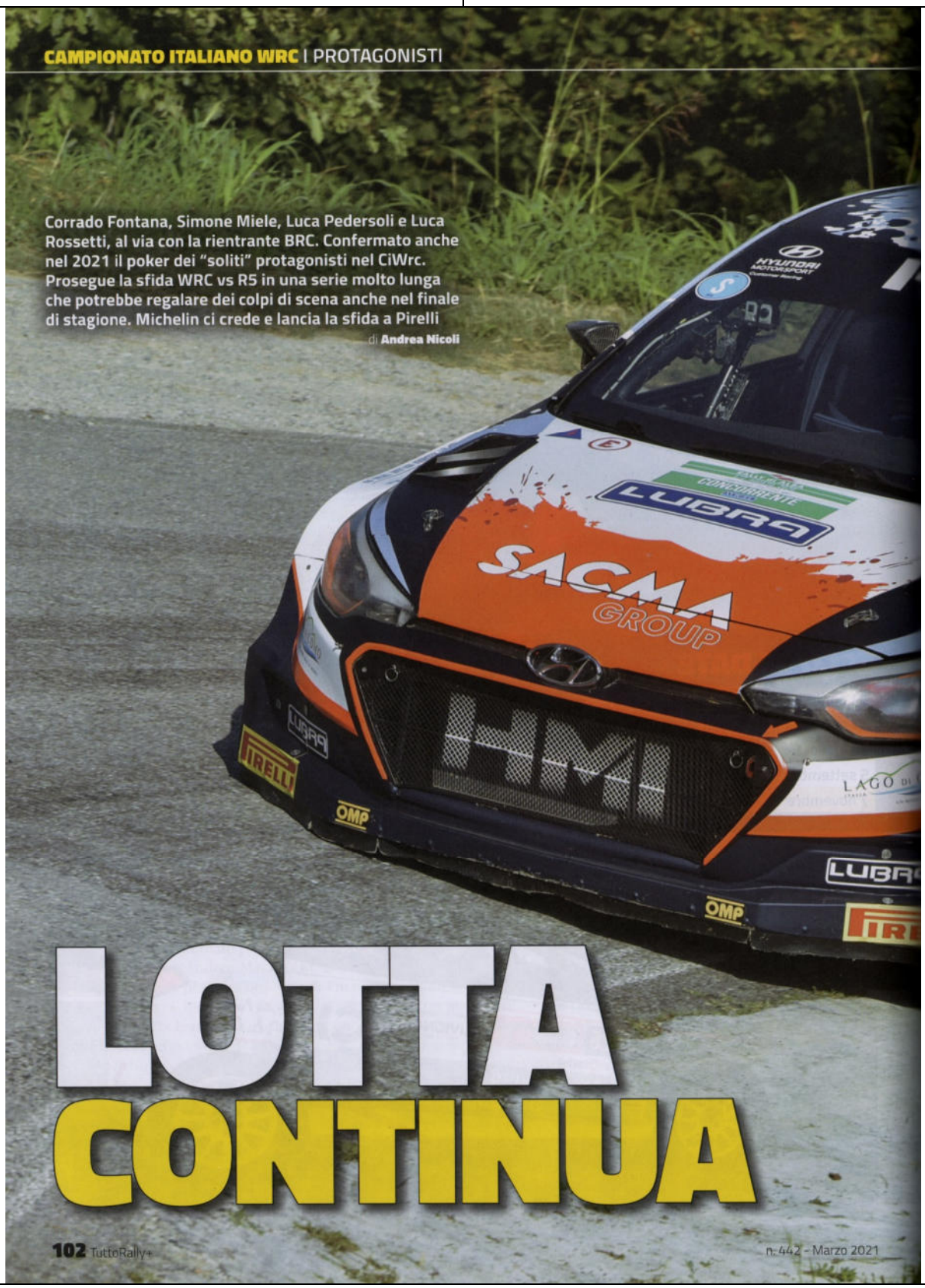
Non è stata stravolta

Il motore della GR Yaris è lo stesso **tre cilindri turbocompresso** da **1.6 litri** e **261 cavalli** che si ritrova sulla vettura stradale. Invariato è anche lo schema meccanico con trazione integrale e la carrozzeria della vettura, che però internamente è stata alleggerita e dotata di roll-bar, sedili da corsa, cinture racing e tutte le dotazioni di sicurezza necessarie per ottenere l'omologazione.

Tag Gazoo Racing · Gr Yaris Rally Cup · Toyota · Toyota Gr Yaris

Tutto Rally Più N° 3

Campionato Italiano WRC	Marzo (pag. 102)



Tutto Rally Più N° 3

Campionato Italiano WRC	Marzo (pag. 103)

CAMPIONE IN CARICA Corrado Fontana, qui ripreso in gara nella stagione 2020, deve difendere il titolo dall'assalto di tanti avversari di spicco.

Potremmo definirla l'alternativa. Il Campionato Italiano Wrc continua a garantire un'offerta di gare e visibilità interessante a molti piloti amanti dell'asfalto e ciò nonostante la decisa concorrenza del Cira e dell'Ircup. Quest'anno la Federazione ha dato fiducia a tanti rally premiando ben sette organizzatori (erano stati solo quattro ad aderire nel 2020, in piena crisi sanitaria) e definendo un campionato decisamente lungo, che parte ad aprile con l'Elba per chiudersi a ottobre con la new entry di Como. In mezzo rally molto attesi come Salento, Alba, Marca, Friuli e San Martino. Il regolamento del campionato, previa iscrizione, permette

Tutto Rally Più N° 3

Campionato Italiano WRC	Marzo (pag. 104)

la partecipazione a sei gare, con l'eventuale presenza anche nella settima, ma in forma "trasparente", mentre per la classifica finale valgono i migliori cinque risultati. Una formula che insieme a una variegata serie di coefficienti (1; 1,25; 1,75) renderà molto incerto il campionato fino alla fine. Di fatto chi potrà contare su un budget importante avrà parecchie chance di lottare anche dopo qualche ritiro. Tornando al concetto dell'alternativa, se il Cir parla molto Pirelli, il CiWrc è il principale tavolo da gioco su cui fa la voce grossa Michelin. Questo grazie a un ricco montepremi che cresce stagione dopo stagione e, nel caso di quest'anno, una nuova gamma di prodotti per l'asfalto asciutto che segue le rain presentate oltre un anno fa. Queste mosse del costruttore francese hanno creato interesse non solo nel confermato Rossetti, ma anche in Miele e nella famiglia Fontana.

WRC ANCORA PER POCO

In fondo è giusto chiamarlo CiWrc, anche se alla fine le vetture WRC al via sono sempre meno (4 o 5 o poco più), mentre il livello delle R5 e la qualità dei suoi piloti sale con regolarità. Anche uno dei protagonisti di questi anni, Luca Pedersoli, non ha ancora deciso se sarà al via con la sua ultima evoluzione della Citroën DS3 WRC presa l'anno scorso o con una delle Volkswagen Polo che aveva acquistato un paio di anni fa. «*La DS3 è molto più divertente e ti da delle grandi emozioni, ma vorrei fare almeno una gara con la Polo R5, per vedere come va a finire. Uso spesso una strada che è diventata la nostra prova test e*

ALTRI PRETENDENTI In questa immagiine, Simone Miele, che anche quest anno darà la scalata al titolo. In basso, Luca Pedersoli, ancora indeciso se partecipare al campionato con una WRC o una R5.

I PROBABILI PRINCIPALI ISCRITTI

EQUIPAGGIO	AUTO	TEAM	PNEUS
Corrado Fontana - Nicola Arena	Hyundai i20 WRC	HMI	Michelin
Luigi Fontana - Giovanni Agnese	Hyundai i20 WRC	HMI	Michelin
Luca Pedersoli - Anna Tomasi	Citroën DS3 WRC	Vieffecorse	Pirelli
Simone Miele - Roberto Mometti	Citroën DS3 WRC	DreamOne	-
Luca Rossetti - Manuele Fenoli	Hyundai i20 R5	BRC	Michelin
Andrea Carella - Enrico Bracchi	Skoda/Hyundai R5	-	-
Stefano Liburdi - Andrea Colapietro	Skoda Fabia Evo R5	MS Munaretto	Michelin
Corrado Pinzano - Marco Zegna	VW Polo R5	PA Racing	Pirelli
Lorenzo Grani - Chiara Lombardi	Skoda Fabia R5	Maranello Corse	Michelin
Rudy Andriolo - Manuel Menegon	Skoda/Ford	-	-
Alberto Roveta - Nicolò Gonnella	Skoda Fabia Evo R5	Balbosca	Michelin
Paolo Menegatti - Cristian Cracco	Skoda Fabia Evo R5	MS Munaretto	Michelin
Efrem Bianco - Dino Lamonato (*)	Skoda Fabia Evo R5	DP Autosport	Michelin
Paolo Benvenuti - Jasmine Manfredi (*)	Skoda Fabia R5	Gima	Michelin
Felice Re - Mara Bariani (*)	VW Polo R5	HK Racing	Pirelli
Giorgio De Tisi - Rudy Pollet (*)	-	-	Pirelli
Matteo Daprà - Fabio Andrian (*)	-	-	Pirelli

(*) Solo in alcune gare

Tutto Rally Più N° 3

Campionato Italiano WRC	Marzo (pag. 105)

IL CALENDARIO

17-18 aprile **54° Rallye Elba (LI)** coeff. 1,25 **Organizzatore:** Aci Livorno Sport (www.rallyelba.com)
15-16 maggio **53° Rally del Salento (LE)** coeff. 1,75 **Organizzatore:** Automobile Club Lecca (www.rallydelsalento.eu)
12-13 giugno **15° Rally di Alba (CN)** coeff. 1,25 **Organizzatore:** Cinzano Rally Team (www.rallyalba.it)
10-11 luglio **36° Rally della Marca (TV)** coeff. 1 **Organizzatore:** Scuderia Motorgroup (www.rallydellamarca.com)
21-22 agosto **56° Rally del Friuli Venezia Giulia Alpi Orientali (UD)** coeff. 1 **Organizzatore:** Scuderia Friuli (wwwrallyalpiorientali.it)
18-19 settembre **41° Rally San Martino di Castrozza e Primiero (TN)** ceff. 1,25 **Organizzatore:** San Martino Corse (www.rallysanmartino.com)
23-24 ottobre **40° Trofeo Aci Como (CO)** coeff. 1,75 **Organizzatore:** Automobile Club Como (www.rallycomo.com)

cronometro alla mano in discesa sono leggermente più veloce con la R5, mentre in salita la WRC è davanti, anche se veramente di poco. Questo per dire che spesso le sensazioni non vanno di pari passo con quello che dice il cronometro. La velocità di percorrenza delle curve, la reattività dell'assetto sullo sconnesso, l'evoluzione degli ammortizzatori sono tutti aspetti a favore delle nuove R5. Certo, in partenza o all'uscita di un tornante quando spari tre marce con la WRC è tutta un'altra cosa, ma ormai non è solo questo a fare la differenza, E poi i costi sono a favore delle R5. Adesso però voglio rimettermi in forma fisicamente al 100%. Poi deciderò quando partire per puntare al campionato 2021» ci racconta Pedersoli. Chi ha deciso, o meglio ha confermato la presenza con una R5 è Luca Rossetti, che vuole togliersi grosse soddisfazioni dopo le ultime due stagioni - nel Cir 2019 con la C3 e nel CiWrc 2020 con la i20 - che non lo hanno soddisfatto fino in fondo. Il friulano ha sempre molta determinazione e voglia di far bene e nonostante i tanti impegni di lavoro ha deciso di proseguire in questo campionato con la Hyundai R5. Quest'anno però non userà più una i20 della Friulmotor, ma bensì un'esemplare della BRC capitanata da Gabriele Palmintesta. Anche il ritorno del team di Cherasco, già impegnato nell'Erc e in pista nel Wtcr con le Hyundai ufficiali, è una bella notizia che alzerà il livello qualitativo del campionato. A oggi, insieme a Pedersoli e Rossetti dobbiamo tenere d'occhio pure la solita sfida per il titolo tra il campione in carica Corrado Fontana, che comincia a pensare anche a un futuro in chiave R5 non esclusivamente Hyundai, e il rivale Simone

Tutto Rally Più N° 3

Campionato Italiano WRC	Marzo (pag. 106)

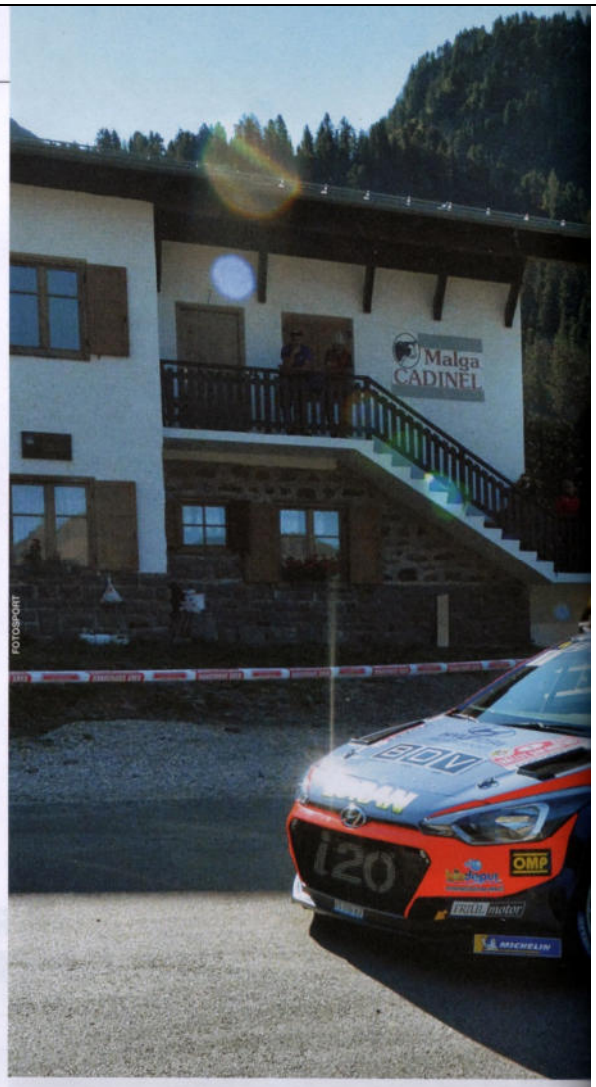
Miele, ormai pronto a mettere la sua firma nell'albo d'oro della serie. Per loro, due confermatissime auto di famiglia, cioè la Hyundai i20 e la Citroën DS3 WRC, che conoscono molto bene dopo tre anni di presenza al top nel campionato. Il livello tra i due piloti è molto equilibrato e ancora una volta la differenza potrebbe arrivare dall'affidabilità delle vetture; e da questo punto di vista l'auto coreana in alcuni frangenti è parsa più delicata. Sulla seconda Hyundai WRC della HMI - oltre alla precedente 3 porte in officina - sarà al via in alcune gare il sempreverde Gigi Fontana. Chissà se una volta fatta la patente troveremo in qualche rally anche il giovanissimo nipote Matteo, magari sulla R5 o anche su una più piccola R2B. Sarebbe una bella storia di una grande e importante famiglia di super appassionati. Non vedremo invece al via nella serie nazionale Mauro Miele, il papà di Simone, perché impegnato in una serie di gare del Mondiale WRC-3 con l'ultima vettura arrivata in Dream One Racing: la Skoda Fabia Evo R5.

R5 OCCHIO ANCHE AI PILOTI LOCALI

Il CiWrc ha perso Andrea Nucita passato al Cir, ma ha confermato la presenza del veloce Andrea Carella, vice campione assoluto nel 2020. Proprio il piacentino potrebbe essere l'ago della bilancia e probabilmente diventare la spina nel fianco di Luca Rossetti. Intrigante anche l'idea di vedere Carella su una Hyundai, magari quella della PromoRacing di Gianfranco Caranci. L'altra scelta è la Skoda Fabia Evo del team MS Munaretto che già conosce bene. Nei prossimi giorni la decisione. Attenzione poi al campione 2019 Corrado Pinzano, che sta definendo in queste ore la possibilità di fare un po' di gare con la Volkswagen Polo della PA Racing. Il piemontese ha più volte dimostrato di essere veloce e se tra impegni di lavoro vari troverà spazio per esserci con continuità non è sicuramente uno da sottovalutare. Dietro a questi nomi si apre un ventaglio di forti piloti che negli anni hanno animato la serie. Paliamo di Alberto Roveta, Efrem Bianco, Paolo Menegatti, Lorenzo Grani, Stefano Liburdi, Rudy Andriolo, Francesco Bettini, Leopoldo Maestrini, Paolo Benvenuti, Matteo Daprà e Felice Re. Per tutti loro la possibilità di dare una zampata nella gara di casa, ma con un po' di budget in più, e qui diventa importante il montepremi della Federazione e dei partner tecnici, si possono mettere insieme tre o quattro gare e poi magari giocarsela.

WRC TRA CIR E CIWRC

Concludiamo con una considerazione sulle altre WRC presenti in Italia. Per queste vetture nel 2021 si apre la possibilità di correre anche nel Cir, anche se in forma trasparente, oltre che nel CiWrc e nell'Irc. Per i gentleman driver che negli anni hanno corso sporadicamente con queste vetture si apre dunque una possibilità in più per fare delle gare vicino casa e ai loro sponsor. Ci riferiamo a piloti come Paolo Porro, Walter Gentilini, Gianluigi Niboli, Alessandro Gino, Giorgio De Tisi: l'eventuale presenza è sempre molto gradita e gli appassionati ringraziano.



FOTOSPORT

Tutto Rally Più N° 3

Campionato Italiano WRC	Marzo (pag. 107)

ROX E GLI ALTRI
In questa immagine, Luca Rossetti, uno dei papabili al titolo 2021. In basso, da sinistra, Rudy Andriolo e Andrea Carella. Sotto a destra, Paolo Porro.

IL PODIO DEGLI ULTIMI 5 ANNI

2020	1° C.Fontana-Arena (Hyundai WRC) 2° Carella-Bracchi (Skoda R5) 3° S. Miele-Mometti (Citroën WRC)
2019	1° Pedersoli-Tomasi (Citroën WRC) 2° S. Miele-Mometti (Citroën WRC) 3° Signor-Bernardi (Ford WRC)
2018	1° Albertini-Fappani (Ford WRC) 2° C. Fontana-Arena (Hyundai WRC) 3° Sossella-Falzone (Ford WRC)
2017	1° Albertini-Fappani (Ford WRC) 2° Signor-Bernardi (Ford WRC) 3° Porro-Cargnelutti (Ford WRC)
2016	1° Signor-Bernardi (Ford WRC) 2° Pedersoli (Citroën WRC) 3° Porro (Ford WRC)

FOTOSPORT

IL REGOLAMENTO IN SINTESI

Percorso: durata 36-48 ore, una tappa, 80-100 km di prove speciali (minimo 6 e almeno 3 diverse).
Iscrizione: obbligatoria a un costo variabile da 585 a 1.300 euro (330-685 euro per gli under 23) in base alla classe di appartenenza della vettura. La cifra vale come pagamento per tassa d'iscrizione all'ultima gara.
Pneumatici: 12.
Stranieri: solo gli iscritti al campionato prendono punti, gli altri sono trasparenti.
Punteggio gara: 15-12-10-8-6-5-4-3-2-1. I non iscritti al campionato non prendono, ma tolgono punti.
Classifica finale: 5 risultati utili su un massimo di sei partecipazioni.
Montepremi: 15.000 euro al vincitore (solo licenziati ACI o Fams), più il ricco trofeo Michelin con oltre 170mila euro e una gara premio con una vettura N5.

Auto Sprint N° 7

Campionato Italiano WRC	16/22 febbraio (pag. 60)

RALLY ITALIANI

Il colore dei soldi

COME CORRERE GRAZIE AI PREMI IN DENARO NELLE GARE DI CASA NOSTRA, MAI COSÌ RICCHE DAL PUNTO DI VISTA DEI MONTEPREMI

di Daniele Sgorbini

Quelli bravi a leggere i fondi di caffè e le Cassandre sempre in servizio, già da settimana vanno profetizzando che quella alle porte sarà una stagione estremamente difficile a Rallylandia. La stagione della pandemia che ancora non vuol finire, le tante incertezze tra chiusure e riaperture, la crisi economica che ha pestato duro sul mercato dell'auto e sul mondo dell'impresa in generale contribuiscono senz'altro a tinteggiare di scuro tutto il quadro. Eppure non è tutto nero, anzi mai come in questo momento qualcosa si muove e molti hanno deciso di puntare forte proprio sui rally italiani, mettendo sul piatto cifre importanti per dare una mano all'attività di piloti e team. Montepremi in denaro come non se ne vedevano da tempo, assegni con tanti zeri, soldi reali e materiale tecnico che se ben gestiti possono davvero aiutare a chiudere il budget per la stagione, soprattutto in un periodo in cui alcuni costi si sono abbassati, sia per il chilometraggio davvero ridotto delle gare, sia per il mercato del noleggio, dove con un discutibile gioco al ribasso è ormai possibile trovare davvero di tutto.

400.000 euro un palio per le serie Tricolori

Un montepremi "rafforzato": così lo hanno definito gli uomini di Aci Sport presentandolo alla fine di gennaio. Le somme di denaro in palio per chi deciderà di cimentarsi nei campionati rally promossi dalla Federazione sono cresciute rispetto all'anno passato e la cifra totale – proposta dalla Commissione Rally e approvata dalla Direzione Sportiva Automobilistica dell'Aci - supera il tetto dei 400.000 euro complessivi. La crescita più importante si osserva nell'ambito del Campionato Italiano (che visti i chiari di luna all'orizzonte ne avrà senz'altro biso-

Auto Sprint N° 7

Campionato Italiano WRC	16/22 febbraio (pag. 61)

gno, ndr) visto che chi succederà nell'albo d'oro a Andrea Crugnola, vincitore dello scudetto 2020, si metterà in tasca un assegno da 40.000 euro. La cifra non è certo abbastanza per coprire le spese necessarie ad affrontare un Tricolore al vertice, ma rappresenta comunque un aiuto importante, in un momento storico nel quale anche poche migliaia di euro possono fare la differenza nel tenere in equilibrio budget sempre più tirati. La crescita in questo caso è sostanziale, perché il premio destinato al vincitore del Cir 2020 era di 15.000 euro. Corposa anche la cifra messa in palio nel Campionato Italiano Rally Asfalto, composto dalle gare catramate del Tricolore e che nelle ultime stagioni ha sempre riscontrato un discreto successo a livello numerico tra i piloti privati che corrono con le vetture R5. Per lo scudettino riservato agli asfaltisti la Federazione ha infatti stanziato 60.000 euro in totale, con

CI SONO IN BALLO 400 MILA EURO

Sopra il campione italiano in carica Andrea Crugnola in azione con la Citroen nel 2020. Quest'anno il varesino è in procinto di passare alla Hyundai, mentre i montepremi riservati al Tricolore 2021 ammontano a un totale di 400 mila euro. In alto a destra Albertini vincitore del Trofeo Asfalto 2020

40.000 euro destinati al vincitore assoluto, 15.000 euro per il secondo e 5.000 per il terzo. Attenzione, perché sulla carta questi premi sono cumulabili con quelli destinati al vincitore del Cir assoluto, dato che gli unici vincoli posti per la partecipazione al Campionato Asfalto sono quelli relativi ai risultati conseguiti in precedenza (no a chi ha già vinto una gara del Cir, no a chi ha goduto di una priorità Fia, sì a chi ha già vinto il Cira in precedenza ma non ha chiuso tra i primi 3 dell'assoluta nel Cir). Non è tutto, perché il vincitore di ogni singola gara del Tricolore Asfalto avrà diritto all'iscrizione gratuita in quella successiva, oltre a otto pneumatici (che scendono a quattro per il secondo e il terzo di ogni gara). Soldi veri anche per le Due Ruote Motrici sempre nell'ambito del Cir Asfalto, con 10.000 euro al vincitore, 7.000 al secondo e 3.000 al terzo, oltre a un assegno da 15.000 per il miglior under 25, purché partecipi l'anno dopo al Campionato Italiano Junior. Per quest'ultimo è confermato il premio importante in palio per il vincitore, che quest'anno sarà di 75.000 euro e destinato a pianificare un programma in ambito internazionale per la stagione successiva. A proposito: Andrea Mazzocchi e Silvia Gallotti, che hanno vinto lo Junior nel 2020, stanno cercando proprio in queste settimane di imbastire il loro programma sportivo per quest'anno: scartata l'ipotesi di prendere parte allo Junior Wrc, per loro si fa largo l'ipotesi di schierarsi al via dell'Europeo, probabilmente con la nuova Ford Fiesta Rally 3. I premi in denaro non verranno però distribuito solo nel Cir, visto che sono stati confermati anche per le altre serie "minori". Così il migliore del Campionato Italiano Wrc porterà a casa 15.000 euro, la stessa cifra messa in palio al vincitore del Terra (serie cui sembrano nuovamente interessati sia Simone Campedelli sia Paolo Andreucci, ndr) e ancora tanti soldi sono stati messi in palio nella Finale Nazionale della Rally Cup, che nel 2021 sarà ospitata dal Rally Città di Modena. Tanto per cominciare il vincitore assoluto intascherà 10.000 euro, mentre 2.000 andranno al migliore di ogni classe. Il piatto forte è

Auto Sprint N° 7

Campionato Italiano WRC	16/22 febbraio (pag. 62)

però quello in palio per i più giovani, con 20.000 euro che andranno sia al miglior under 25 in assoluto, sia al miglior under 25 tra le 2Rm, con entrambi i premi destinati alla partecipazione al Tricolore Junior per la stagione 2022. A tirar le somme dunque il montepremi totale messo in palio da Aci Sport per i rally 2021 tocca i 402.000 euro tra premi diretti e tasse di iscrizione scontate.

L'IRC alza la posta per il ventennale e mette in palio 240.000

Venti edizioni da celebrare e un montepremi gonfio come non mai: il comitato organizzatore dell'International Rally Cup, con la confermatissima collaborazione di Pirelli, ha infatti messo assieme una cifra davvero importante, destinata a chi vorrà cimentarsi nella serie "alternativa", che quest'anno vede in calendario cinque gare (Piancavallo, Taro, Casentino, Appennino Reggiano e Bassano). Per la classifica assoluta finale del campionato sono stati stanziati 100.000 euro. Di questi 40.000 andranno al primo (dunque esattamente la stessa cifra destinata al vincitore del Cir), 30.000 sono in palio per il secondo, 20.000 per il terzo e 10.000 infine per il quarto. I premi in denaro non riguardano però solo la classifica assoluta, visto che sono stati istituiti riconoscimenti concreti anche per i vari raggruppamenti. Tutto nuovo quello destinato alle Due Ruote Motrici, nato dall'accorpamento di alcune classi a trazione anteriore (Super 1600, R3, Rally 4 e A7) e che destinerà 20.000 euro al primo classificato, 10.000 euro al secondo e 5.000 al terzo. Il montepremi destinato alle categorie Super 2000, N4 ed R4 è invece vincolato al raggiungimento di un numero minimo di iscritti: nel caso fossero almeno in cinque a giocarsela, allora potranno spartirsi i riconoscimenti che assegnano 10.000 al vincitore, che scendono a 5.000 nel caso i partecipanti fossero almeno tre. Classifica e soldi dedicati anche alle vetture di classe R2 (a proposito, Peugeot Italia ha confermato il Trofeo Competition Pro, destinato proprio all'IRC, ndr) tra le quali il migliore si porterà a casa 18.000 euro, con 10.000 destinati al secondo e altri 7.000 per il terzo. Spazio (e soldi) anche per le classi minori, visto che il raggruppamento che mette assieme N2, A5 ed R1 promet-

Auto Sprint N° 7

Campionato Italiano WRC	16/22 febbraio (pag. 63)

te di assegnare 10.000 al vincitore, 5.000 al secondo e 3.000 al terzo. L'IRC inoltre riconosce premi in denaro anche ai team, con 3.000 per la prima squadra classificata, 2.000 alla seconda e 1.000 alla terza.

Sopra i 100.000 euro anche il montepremi per le N5

Nasce invece dalla vulcanica mente di Alfredo "Dedo" De Dominicis il nuovo trofeo dedicato alle vetture N5, una categoria portata in Italia lo scorso anno proprio dal pilota e imprenditore abruzzese. Dedo, che ha messo in piedi la struttura di riferimento per le N5 in Italia, ha deciso di alzare ulteriormente la posta per una categoria nella quale crede ciecamente, dando il via a due campionati distinti che prevedono entrambi premi sostanziosi. Il primo e più importante è il Campionato Tricolore N5, composto da tre gare su asfalto e tre su terra, prese dalle serie Tricolori più importanti. Il nuovo campionato prevede in calendario il Sanremo, l'Adriatico, il San Marino, Roma, il San Martino di Castrozza (come Roma a coefficiente 1.5, ndr) e il Liburna (a coefficiente 2) mentre il Targa Florio è stato inserito come riserva. Per ogni gara sono previsti premi in denaro, con il vincitore di ciascun appuntamento che si porterà a casa 5.000 euro in contanti e 60 litri di benzina da competizione, al secondo andranno 2.500 euro più 60 litri di benzina, mentre gli assegni per il terzo e quarto saranno rispettivamente da 1.000 e 500 euro, con i 60 litri di benzina che verranno assegnati anche al quinto, al sesto e al settimo in tutti i rally di campionato. Mica è tutto, perché il montepremi aumenterà automaticamente del 30% se si supereranno i 15 partenti. Oltre al Tricolore, "Dedo" ha pensato anche a una serie alternativa e dal calendario decisamente più elastico, dando vita al Campionato Open, che permette di marcare punti – attribuendo coefficienti diversi in base al tipo di gara – in tutte le gare italiane, cronoscalate comprese. Il regolamento contempla che si possano portare sino a 6 risultati utili e prevede di distribuire i premi a fine stagione, in base alla classifica assoluta. Al vincitore andranno 10.000 euro oltre a 300 litri di benzina, 4.000 e 120 litri sono in palio per il secondo, 3.000 e 60 litri per il terzo e poi via a scalare sino alla decima posizione. In più Michelin ha già confermato un montepremi dedicato alle N5 all'interno della sua Cup, che prevede tra l'altro di distribuire 7.000 euro al vincitore nel CiWrc e 5.000 al migliore delle Zone di Rally Cup.

IRC CON 240MILA EURO SULLA BILANCIA

Sopra De Tommaso re dell'IRC: la serie continuerà anche quest'anno a essere dotata di un montepremi da 240 mila euro. Ma cifre davvero discrete di sono anche nel Trofeo Suzuki, Tricolore Junior e nella serie riservata alle rivoluzionarie R5

Altri soldi in arrivo dai Trofei di Marca

Le prime a rispondere "presente" sono state Suzuki e Peugeot, che hanno già confermato il via libera ai propri trofei rally anche per il 2021. La prima – che quest'anno ammetterà al via del Trofeo anche la nuova Suzuki Swift Hybrid svezzata nel 2020 da Simone Goldoni – lo scorso anno ha messo in palio 90.000 euro, una cifra decisamente importante se rapportata ai bassi costi di gestione richiesti dalle vetture di categoria R1, mentre l'altra si appresta a far debuttare anche nel Peugeot Competition la 208 Rally 4 che nel 2020 ha regalato l'ennesimo titolo a Paolo Andreucci. Anche per Renault si attende la conferma del Trofeo. Un caso, anche quello dei monomarca, in cui l'aiuto ai piloti è più che concreto e viene erogato in moneta sonante. ●

CAMPIONATO	PREMIO VINCITORE	SECONDO PREMIO	TERZO PREMIO
CIR	€ 40.000,00		
CIR ASFALTO	€ 40.000,00	€ 15.000,00	€ 5.000,00
CIR ASFALTO 2RM	€ 10.000,00	€ 7.000,00	€ 3.000,00
CIR ASFALTO 2RM (U.25)	€ 15.000,00		
CiWrc	€ 15.000,00		
CiRT	€ 15.000,00		
FINALE RALLY CUP	€ 1.000,00		
FINALE RALLY CUP CLASSI	€ 2.000,00		
FINALE RALLY CUP (U.25)	€ 20.000,00		
FINALE RALLY CUP 2RM (U.25)	€ 20.000,00		

DATA STAMPA
www.datastampa.it
Bresciaoggi
Dir. Resp.: Maurizio Cattaneo
Tiratura: N.D. Diffusione: 16000 Lettori: 80000 (0002019)
12-NOV-2021
da pag. 36 /
foglio 1
Superficie: 18 %

AUTOMOBILISMO Il rally brianzolo da giovedì 18

Albertini, a Monza una chance mondiale

Guiderà una Hyundai ufficiale: «Andrò al massimo»

> **Una sorpresa molto piacevole condurre una vettura così prestigiosa**
> **Stefano Albertini**
> Pilota bresciano di rally

●● Il talento di Stefano Albertini è pronto a illuminare il prestigioso palcoscenico dell'Aci Rally di Monza, ultima tappa del Campionato del Mondo Rally 2021. Il pilota di Vestone, affiancato dall'inseparabile navigatore Danilo Fappani, sarà al via della gara brianzola con una Hyundai ufficiale.

La chiamata è arrivata direttamente dalla casa ufficiale coreana pronta a mettere in posta due nuovissime Hyundai I20 N Rally2. Per l'occasione la Hyundai Motorsport Costumer Racing ha voluto al volante proprio la coppia fresca vincitrice del Campionato Italiano Rally Asfalto: «Essere chiamati da Hyundai è un motivo di vanto e orgoglio nonché una piacevolissima sorpresa - racconta Albertini-. Per noi significa molto poter salire su una vettura così prestigiosa, gommata Pirelli, assaporando l'opportunità di metterci alla prova con un marchio prestigioso».

Albertini ha vissuto una stagione dai due volti nel Campionato Italiano Rally. Un inizio e una fine scoppiettanti con alcuni podi e soprattutto la vittoria nel 1000 Miglia. Nel mezzo un'assenza pesante per mancanza di budget. A maggior ragione la chiamata della Hyundai rappresenta l'ennesima vittoria di un pilota veloce e vincente, affidabile e metodico, troppo frettolosamente scaricato dalla Peugeot nel 2014: «Arrivo da un finale di Campionato Italiano pieno di soddisfazioni e voglio sfruttare al meglio questa nuova opportunità - la specifica di Albertini -. Vogliamo ricambiare chi ha creduto in noi con una buona prestazione».

La tappa mondiale non spaventa il due volte campione italiano Wrc: «La tipologia delle prove che affronteremo mi piace e su questo fondo riesco a esprimermi al meglio. Ci saranno molte cose nuove da conoscere e cercherò di farlo il più velocemente impegnandomi al massimo. Non vedo l'ora di salire al volante della nuova I20 N Rally2».

Oltre alla coppia Albertini-Fappani al via del rally lombardo, sull'altra Hyundai I20 N ci saranno i vicecampioni italiani Andrea Crugnola e Pietro Ometto. I due equipaggi italiani correranno con RedGrey Team, squadra estone che con Hyundai ha maturato un'importante esperienza nelle gare internazionali.

L'Aci Rally di Monza inizierà da giovedì 18. Previste 16 prove speciali con 254,46 chilometri di tratti cronometrati più 422,48 di trasferimenti (totale 676,94). ● **F.P.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

***Stefano Albertini**, 35 anni: a Monza correrà con una Hyundai ufficiale*

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 2019

GIORNALE DI BRESCIA
Dir. Resp.: Nunzia Vallini
www.datastampa.it
Tiratura: 29557 - Diffusione: 28366 - Lettori: 306000: da enti certificatori o autocertificati
31-MAR-2021
da pag. 49
foglio 1
Superficie: 7 %

Pedro e la Hyundai: sfida all'Italiano Wrc

Rally

■ Ci sarà anche Massimo Pedretti («Pedro») al via del campionato italiano Wrc e guiderà una Hyundai i20 R5 del Brc Racing Team, grazie alla preziosa regia del Team principal di Hyundai Motorsport Andrea Adamo.

«Tutto è nato da una telefonata di Adamo - dice Pedro -, quando è venuto a sapere che per motivi di salute e lavorativi non avrei potuto proseguire il mio impegno nel Mondiale rally. Dato che abbiamo avuto modo di frequentarci durante la mia esperienza nella serie iridata, mi ha proposto di correre con una delle loro vetture nell'italiano Wrc. Conoscendo la serietà e la professionalità del Team Brc ed il loro curriculum, e sapendo anche di poter contare sul supporto di Hyundai Motorsport, non ho potuto che accettare con entusiasmo questa proposta».

Affiancato come sempre da Emanuele Baldaccini, il pilota bresciano in questo 2021 sarà quindi al via di sei appuntamenti del prestigioso campionato nazionale: Elba, Salento, Alba, Friuli Venezia Giulia Alpi, San Martino di Castrozza e Primiero e, per chiudere, il Trofeo Aci Como. Oltre a questi sei appuntamenti, correrà altre gare il cui calendario è in via di definizione.

«Non vedo l'ora di poter effettuare i primi test con quella che sarà la mia compagna di avventura nel Ciwrc 2021 - conclude Pedro -. Colgo l'occasione per ringraziare Malcolm Wilson, della Ford, per la bellissima esperienza sportiva ed umana degli ultimi anni nel mondiale». // A. S.

2019 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE

CORRIERE DI COMO

26-GEN-2021
da pag. 10
foglio 1

Dir. Resp.: Mario Rapisarda

www.datastampa.it

Tiratura: 0 - Diffusione: 3711 - Lettori: 31000: da enti certificatori o autocertificati

Superficie: 4 %

Automobilismo

Tricolore Wrc 2021 Premio di 15mila euro

Quindicimila euro di premio al pilota che vincerà il Campionato italiano Wrc, la serie di cui nel 2021 farà parte anche il Rally Aci Como-Etv, in programma i prossimi 23 e 24 ottobre. Il riconoscimento economico è stato approvato dalla Direzione sportiva automobilistica di Aci su proposta della Commissione rally, capitanata dal siciliano Daniele Settimo, *nella foto*. Ai vincitori delle classifiche delle varie serie tricolori è stato destinato un montepremi totale di oltre 100mila euro.

Sport

Il successo del Rowing Winter Challenge:

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ACI - AUTOMOBILE CLUB ITALIA