

Due è meglio di uno. Il Campionato Italiano Gran Turismo, che per il terzo anno ha riproposto la formula della doppia serie, è stato terreno di dominio Audi Sport Italia. Prima con Riccardo Agostini e Lorenzo Ferrari, sul trono della Sprint. Quindi calando il terzo asso Mattia Drudi, che ha completato l'equipaggio leader, poi rivelatosi vittorioso anche nell'Endurance. Due titoli sue due: impresa che fino ad ora non era mai riuscita a nessun altro e che si è di fatto concretizzata a 21 minuti dal termine della stagione. Ovvero nella fasi conclusive dell'ultima gara di Monza, quando è stato proprio Drudi a compiere un capolavoro sotto la pioggia, con le gomme da asciutto, andando a raccogliere i frutti del lavoro svolto dai suoi compagni di squadra e una vittoria decisiva. Tre successi, sommando quelli di Pergusa e Vallelunga, nel campionato di durata per la R8 Lms Gt3 numero 12; la stessa con cui Agostini e Ferrari si sono imposti a Imola nel campionato Sprint, raccogliendo anche due secondi piazzamenti, andando sempre a punti e chiudendo nella classifica davanti a tutti. Agostini, Drudi, Ferrari o in ordine inverso. Poco cambia in realtà. Conta invece che il magnifico trio della squadra guidata da Ferdinando Geri ed Emilio Radaelli è la conferma che il vivaio del Gt tricolore è di alto livello.

**ORA COME ORA
MI SENTO
D'AVVERO PIÙ
A MIO AGIO
A GUIDARE L'AUDI
CHE A RESTARE
SEDUTO
SUL DIVANO
DI CASA...**

MATTIA DRUDI



**L'AUDI R8 LMS N°12 SI È
PRESA TUTTA LA SCENA**

La stagione del Tricolore Gt Endurance è stata contrassegnata dall'Audi R8 Lms Gt3 numero 12 condotta da Ferrari-Drudi e Agostini

**MATTIA DRUDI
Primo titolo
della carriera**

Primo titolo per Mattia Drudi, quello conquistato assieme a Agostini e Ferrari nel Gran Turismo Endurance. Suona strano anche se è vero. Perché il riminese (23 anni) ha vinto un po' ovunque. Ma mai prima di adesso si era laureato campione.



Dal gennaio 2019 è pilota ufficiale Audi, impegnato contemporaneamente su più fronti. Undici weekend consecutivamente in pista per lui, da agosto e novembre. Ma non è il record, visto che lo scorso anno, con una stagione super compressa, è stato impegnato per 12 settimane di fila; addirittura prendendo parte contemporaneamente alle gare di Zandvoort del Gt World Challenge Europe e alla 24 Ore del Nürburgring, la prima per lui, che ha terminato con un sesto piazzamento. Stacanovista del volante, Drudi ha completato solo nel 2021 ben 23 weekend di gara a cui vanno aggiunte una quarantina di giornate di test reali e al simulatore di Formula E. Solo quest'anno è sceso in pista con 20 differenti telai della R8 Lms Gt3, disputando la serie continentale di Sro sia Endurance che Sprint, l'Intercontinental Gt Challenge e il campionato tricolore di durata, prendendo parte anche ad alcuni round della Nürburgring Langstrecken Serie che si svolge sul tracciato della Nordschleife e dell'Adac Gt Masters, facendo anche un'apparizione a Portimão nell'European Le Mans Series con una Ligier Lmp3 dell'Eurointernational. Decisivo il suo apporto per la conquista della corona nel Gt italiano.

- Da uno a cento, quante erano le possibilità a Monza di volare fuori in quegli ultimi giri decisivi, con il bagnato?

«Senza dubbio direi 110. Se avessimo corso su un'altra pista, come Mugello o Imola, sarebbe stata un'impresa quasi impossibile. A Monza dovevo passare indenne la prima variante e la Roggia. Poi si sopravviveva... A Lesmo, in Ascari e in Parabolica non pioveva moltissimo. Ho preso comunque tanti rischi. Se ci fermavamo il pericolo era che la Ferrari tornasse davanti, perdendo non solo la vittoria, ma anche il secondo posto e il titolo. Allora abbiamo deciso di proseguire con le gomme da asciutto. Il team ha mandato in pista la seconda vettura (quella divisa da Daniel Mancinelli, Vito Postiglione e Filip Salaquarda, ndr) con le coperture rain, per sondare la situazione. Inizialmente nei loro confronti non perdevo molto; solo negli ultimi minuti ero davvero più lento, di almeno tre o quattro secondi al giro. Ma non facendo il pit-stop potevo ormai contare su un bel margine da amministrare. L'unico rischio alla fine era la possibilità che entrasse la safety car, che però non c'è stata. Dopo la sfortuna dello scorso anno è arrivato così questo successo».

- Impresa oltre ogni limite o cos'altro?

«Diciamo che su quella macchina ormai ci vivo. Mi sento più a mio agio a guidare la Audi che a restare

