



IL MONTE DEI GENTLEMEN 2026, L'ANNO DELLA SVOLTA

Per l'edizione numero 28 del Rallye Monte-Carlo Historique svoltasi dal 29 gennaio al 7 febbraio 2026 l'Automobil Club di Monaco ha introdotto importanti e significative novità al regolamento alzando il livello competitivo e segnando una svolta.

Rispettando le caratteristiche originarie della prima edizione del 1911, quando per promuovere il turismo invernale a Monaco, località principalmente frequentata nei mesi estivi, nacque il primo rally al mondo che vedeva la partenza dei concorrenti da diverse località europee, San Pietroburgo e poi anche da Tunisi, un'avventura su un percorso stradale spesso accidentato e lungo anche oltre 4000 km. prima di raggiungere il Principato.

Vera sfida di regolarità e resistenza per uomini e mezzi, si valutava l'affidabilità e il comfort delle auto, la loro capacità di percorrere lunghe distanze e la velocità media durante il percorso.

Nel 1953 con la creazione del campionato europeo la gara diventa di velocità assumendo le caratteristiche che oggi contraddistinguono il 'Rally' dalle altre corse automobilistiche. Nel 1973 diventa la prima gara del campionato Rally Championship appena istituito e per la particolarità delle condizioni meteo avverse tipiche del mese di gennaio, con sole, pioggia, neve, ghiaccio e nebbia anche tutte in un solo tratto cronometrato, hanno reso il rally di Monte-Carlo il più ambito da tutti.

Il Rallye Monte-Carlo Historique quindi si svolge nei criteri delle prime edizioni non di velocità ma di regolarità. Da regolamento possono partecipare auto il cui modello abbia partecipato ad una edizione dal 1911 al gennaio 1986 (da quest'anno) insindacabilmente selezionate e scelte dall'organizzatore, dotate di Passaporto Tecnico Storico FIA (HTP) o Passaporto FIA per Auto da Rally Storiche di Regolarità, equipaggio di due persone, pilota e copilota, entrambi in possesso di patente di guida e licenza sportiva. La quota d'iscrizione per il 2026 pari ad euro 6.800 comprendeva numeri e placche di gara, road book dell'itinerario, placca per un mezzo di assistenza, un premio assicurativo di responsabilità civile del concorrente nei confronti di terzi, gadget vari, due notti con colazione in Hotel di lusso a Monaco nella tappa finale e la partecipazione per l'equipaggio alla serata di Gala 'Remise des Prix' alla Salle des Etoiles dello Sporting Monte-Carlo in abito da sera 'Smoking' obbligatorio, ogni biglietto supplementare al prezzo di 500 euro.

Al gala finale dei festeggiamenti nessuno dei partecipanti vuole mancare, compresi quelli costretti al ritiro per guasto meccanico o incidente fan di tutto per esserci, una serata di grande festa per tutti con premiazioni al vincitore assoluto, in sala anche l'auto vincente lavata e lustrata, la squadra prima classificata, l'equipaggio femminile e l'ambita medaglia riservata ai primi 30 classificati.

La grande novità di questa edizione, che ha segnato la svolta della gara, ha riguardato lo svolgimento delle Prove di Regolarità: non più su strade aperte alla circolazione come negli anni scorsi bensì su strade chiuse al traffico, casco omologato obbligatorio in prova per i piloti i quali hanno potuto vivere la gara con maggiore sicurezza scegliendo la velocità da percorrere

tra 'alta' e 'media' in base all'età e alla cilindrata dell'auto, quest'anno addirittura fino ai 63 km orari che addirittura cambiava a metà in alcune prove per aumentare la difficoltà.

Sempre nel rispetto della sicurezza, chiusura della prova di regolarità a tutti i mezzi 2 ore prima e per chi a piedi massimo 30 minuti, salvo i 'Media' identificabili da una pettorina arancione con numero identificativo registrato al briefing dagli organizzatori e tenuti sotto stretto controllo dai severi commissari presenti sul campo a vigilare.

Novità anche sulle auto partecipanti che oltre al numero di gara ben evidente su portiere e parabrezza, hanno visto le targhe sia anteriore che posteriore nascoste da un grande adesivo e su quella posteriore apposto ben visibile il numero di gara, come nel mondiale WRC.

Questa novità ha reso la gara più competitiva, molto più sicura e principalmente ha messo ogni partecipante sullo stesso piano agonistico, si è evitato agli equipaggi il rischio di trovarsi in piena prova l'auto del postino, il furgone delle consegne, camion o mezzi agricoli che avrebbero compromesso la propria prestazione a favore di chi avesse trovato la strada libera.

Le condizioni meteo, con addirittura una bufera di neve nell'Ardeche, non hanno tradito le aspettative mettendo a dura prova auto, piloti ed assistenze. Mai come in questa edizione la scelta di montare gomme termiche o chiodate è stata decisiva per affrontare le 18 prove. Lunghe al massimo 15 chilometri, alcuni brevi tratti erano coperti da neve e dal classico 'Verglas', numerose auto sono uscite di strada e solo grazie all'intervento dei ragazzi della 'compagnia della spinta' organizzati con corde e forza di braccia hanno permesso loro di concludere la prova.

28 Nazionalità e 38 marche di auto rappresentate fra i 244 equipaggi che hanno superato le verifiche e sono stati ammessi alla gara, col numero 1 è partito l'ex pilota di Formula 1 Takuma Sato su un'Honda Civic RS del 1975 restaurata e preparata appositamente per la gara Monegasca da 30 studenti dell'Honda Technical College, soprannominata "Sunset" non è rimasta incolume alla guida vivace ed impetuosa del pilota nipponico giungendo nel Principato vistosamente danneggiata nella carrozzeria, postumi di un cappottamento, ha concluso 169°.

Le due Citroen Dyane partecipanti hanno entusiasmato tutti i francesi al loro passaggio con tanto di selfie ricordo ad ogni controllo orario.

Anche Bruno Saby, vincitore del Monte 1988, assiduo partecipante all'Historique, non è mancato a questa edizione, a bordo di una Renault 5 turbo del 1980 col numero 38 a causa di problemi meccanici è stato costretto a saltare parecchie prove nella fase iniziale accumulando parecchi punti di penalità. Non è però mancato il calore del pubblico che lo ha accolto ed acclamato come una star, in particolare al controllo timbro a 'La Remise', tappa immancabile di ogni edizione col saluto della famiglia Jouanny e la caratteristica 'tarte aux pommes' donata, quest'anno, ad ogni pilota da Yvette mentre Yves faceva gli onori di casa.

Chapeau all'equipaggio col numero 260, ultimo numero di gara, il signor Pohl James e la signora Mordenti Joyce, partiti per primi insieme ad altre cinque auto da John O'Groats, punta estrema più a nord della Scozia, hanno percorso 1987 chilometri prima di concludere la tappa di concentramento a Valence, a bordo dell'auto più datata, la Sunbeam Talbot 90 del 1952 con la quale Sir Stirling Moss e John Cooper parteciparono all'edizione del 1953 concludendo sesti assoluti su oltre 350 partecipanti.

Tre giorni dopo la partenza dei primi equipaggi dalla Scozia sono partiti tutti gli altri concorrenti, da: Bad Homburg (862 km.), Monaco (558 km.), Barcellona (869km.), Torino (482 km.) e Reims (648 km.). Arrivati tutti a Valence, tappa conclusiva dell'itinerario di concentramento, dopo una notte rigenerativa, il rally è entrato nel vivo con l'avvio della tappa di 'classificazione', seguita da quella 'comune' e poi giunti a Monaco da quella 'finale' con le ultime due prove fra cui il passaggio sul Col de Turini decisivo ancora una volta a stabilire il vincitore dell'edizione 2026: l'equipaggio del pilota già campione spagnolo rally 1996 Luis Climent Asensio e Carles Jimenez Valls su BMW 323i numero 103.