

Ha l'aria del bravo ragazzo. Statura media, veste casual ma con ricercatezza; quando parla gesticola per rendere più convincenti le parole. Che dalla vita abbia avuto tanto senza troppa fatica lo si vede e lo si capisce d'acchito ma forse questo non gli sta bene, lo intuisce e allora ti dà del tu. Non è di quelli che cercano l'emozione dei rally per avere motivo di conversazione con gli amici o per far colpo sulle ragazze; è di quelli che le cose quando le fanno le fanno per avere il massimo, dando il massimo. La vita viene affrontata a muso duro e così anche con le corse. Ha il buon senso di non pretendere tutto subito; sa che di sacrifici bisogna farne anche se l'assegno pronto non è un problema. Vuole imparare, solo allora potrà chiedere. Daniele Signori. Ha quasi un obbligo da rispettare. Ha vinto il Trofeo A 112 Abarth e il rito vuole che adesso sfondi, diventi qualcuno veramente, come chi lo ha preceduto. Nella dura legge dello sport bisogna sottostare a certe convenzioni, se si viene meno è la resa. Lui sta facendo le cose per bene, vinto il Trofeo gli è stata affidata una Ritmo g. N ad Aosta e sulla neve ha centrato il grosso risultato. Racconta Daniele.

"Avevo un'unica esperienza precedente sulla neve. Asiago, 2 o 3 anni fa, nel Trofeo Neve-Ghiaccio. Ad Aosta ho iniziato cauto, poi mi sono trovato subito bene con la macchina e con il fonfo per cui ho accumulato fiducia e i tempi sono saltati fuori.

— Chi ti aveva annunciato questa possibilità?

A MUSO DURO

**Daniele Signori: la tradizione lo vuole
(come detentore del Trofeo A 112 Abarth)
con un avvenire preconfezionato. Lui di suo
ci mette decisione e sicurezza.**



"Mi aveva telefonato Camerana (il responsabile del Trofeo n.d.r.) e successivamente Nini Russo e Fiorio mi hanno confermato la disponibilità della macchina".

— Hai già pensato al futuro?

"Certo. Verini mi ha proposto una Visa per far coppia con Caneva. Ma le condizioni non mi stanno proprio bene. È una macchina, la Visa, con la quale più di tanto non si può fare per cui preferirei magari non un gruppo B, qualcosa di più piccolo, ma che permetta di battersi per qualche titolo. A questo proposito sto

contattando una Ritmo g. N con il Jolly Club, una macchina che però dovrei gestirmi".

— Fino a qualche mese fa dicevi che il tuo scopo non era il professionismo, che correvi solo per diletto. Adesso sembra che i tuoi desideri siano altri.....

"È vero. Sono partito per puro divertimento, cercando però di fare le cose per bene. Trovandomi ad un certo punto a dover anche rischiare mi ci sono buttato e la cosa adesso sta diventando per me un'occupazione a tempo pieno. Vedi, con il 112 ho

fatto delle belle corse d'attacco, cercando il risultato pieno come lo scorso anno al Quattro Regioni o a Forlì; se uno non ha dei precisi indirizzi in testa certi rischi non se li va a cercare. Diciamo che in me sta nascendo il vero pilota".

— Trofeo A 112 oneroso. Luogo comune?

"Io sono convinto che sia poco oneroso. In fondo si corrono 10 internazionali, gare lunghe, bisogna provare adeguatamente, assistenze perfette, cionostante non si arriva a spendere grossissime cifre come magari un gruppo A da internazionale".

— Trofeo A 112 professionistico. Vero?

"Certo, almeno per un certo numero di piloti, quelli che mirano in alto. Io in prova trovavo sempre e solo i soliti nomi, che sono poi i primi dieci del Trofeo. Gli altri provavano il necessario e basta. C'è una grossa rivalità ma nella necessità ci si dà una mano, al contrario di quello che succede negli altri gruppi. Me lo confermano chi è uscito da questo campionato per accedere a quello più accattivante degli internazionali "veri".

— E i tuoi approcci con i rally?

"E un po' la storia di tutti coloro che amano questa specialità. Seguivo il S. Martino e mi entusiasmaivano i passaggi di Bettega con la 112. Appena avuta la patente andai sul Manghen a guardare e a imparare. Un anno dopo ho acquistato una 127 usata, ci ho messo il roll-bar, cinture di sicurezza e via alla Coppa Piave con la fidanzata Nicoletta. E da lì è nato tutto".

— C'è chi insinua che nel Trofeo viaggiano troppe macchine irregolari. E il caso De Paoli quest'anno è parso confermare questa tesi.



"Ma no! Le molle o il ripartitore di frenata non determinano il risultato. Nel caso De Paoli direi che è stata noncuranza da parte dell'interessato. Il pilota non è tenuto a sapere tutto della macchina con cui corre ma però si deve informare dal suo preparatore sui lavori che vengono svolti. Fa parte della professionalità, torniamo al discorso di prima. Forse a Piancavallo qualcuno ha cercato davvero di fare il furbo con i getti del carburatore. Quella sì era una modifica che innalzava le prestazioni della vettura"

— Chi ti ha insegnato a guidare?

"Alla scuola guida... Diciamo che il mio maestro è stato l'amico Spongia. Lui mi ha erudito sulla guida con il piede sinistro sul freno o come far girare la macchina sulla terra."

— E adesso la guida al limite ha ancora per te qualche segreto?

"Di imparare non si finisce mai. Comunque con la trazione davanti me la cavo".

— Vuoi spiegare ai lettori di R.R. come si guida una 112 Trofeo?

"Non c'è un grosso segreto. Adesso il freno a mano si usa raramente o comunque è sempre soggettivo. Personalmente arrivo in curva il più forte possibile, dò un gran colpo con il sinistro sul freno e intraverso. Prima però si lavora sul ripartitore di frenata; sulla terra la frenata va regolata tutta dietro. In tale maniera frenando violentemente la macchina gira con il posteriore bloccato. Sull'asfalto la frenata va

Nella pagina accanto: Daniele Signori catturato in uno dei suoi momenti preferiti, la lettura di Rally Report. In questa pagina è con Ferfoglia impegnatissimo all'uscita di un tornante del 4 Regioni.

tutta avanti. Frenando il posteriore si alleggerisce, il carico passa tutto davanti e la macchina si può farla girare anche a grosse velocità. Queste malizie sono redditizie perché in queste macchine non c'è il servofreno. Sulla Ritmo che ho usato ad Aosta c'era il servofreno e in questo caso spostare tutta la frenata dietro non cambia la faccenda. La suddivisione dei pesi non risulta determinante".

— *Hai mai provato una trazione posteriore?*

"Ho provato una, Stratos a Aosta e devo confessare di non aver fatto una bella figura. Comunque penso sia più facile, la trazione dietro ha sempre meno reazioni negative rispetto a una tutto avanti".

— *Come trovi il rapporto umano nel giro dei rally?*

"È simile ad un qualsiasi rapporto che si instaura sul lavoro, nello sport, nel gioco. C'è da imparare sempre, proprio per questo lo considero positivo".

— *Ci sono lati negativi?*

"Chiaro! Non viviamo in un mondo di santi.

Comunque niente di cui scandalizzarsi. L'ambiente tutto sommato è bello. È bello per le compagnie, per le relazioni sociali. È anche vero che frequenti la data persona perché magari un giorno ti farà comodo, perché c'è uno scopo di fondo.

Ipocrisia... forse. Ma fa parte del gioco. Ci si comporta come in un qualsiasi ambiente di lavoro. Perché per la maggior parte degli habitués proprio di lavoro si tratta. Poi ci sono anche le amicizie disinteressate, come io e Spongia, per dirti. Con lui ho un rapporto bellissimo. Mi segue in corsa, mi fa da Direttore Sportivo, mi consiglia. Siamo amici veri".

— *Ti confidi solo con lui?*

"E con la mia ragazza. Un'altra persona molto

vicina è Dionisio. Ecco, pur essendo rivali in corsa siamo riusciti a diventare veri amici".

— *E con il tuo preparatore?*

"Sartori è da sempre il mio preparatore. Come della maggior parte di persone che corre in macchina dalle parti della Marca".

— *Economicamente...*

"Mi hanno dato una mano la Mocauto, la concessionaria lombarda che più aiuta i trofeisti, la Benetton indirettamente essendo sponsor della mia scuderia, la Piave Jolly Club e infine la ditta di casa: la Sidi".

— *Auguri!*

La schedina

Daniele Signori è nato a Maser (TV) il 6 Aprile 1958. Inizia a correre nel 1978 con una 127 g.I.

Parte con la sua ragazza come navigatrice. La prima corsa è la Coppa Piave. Una pipetta della candela non gli permette di finire. Seguono altre sette corse di seconda serie. È primo a Verona al Trofeo Benvenuti e Calzavara. Nel 1979 corre con una A 112 g. I. 70 CV nei nazionali. Vince il triveneto di classe e il triveneto come esordiente. Nel 1980 inizia l'avventura nel Trofeo A 112, con il navigatore Padoan di Cornuda. È ottavo alla Targa Florio, in Sardegna scoppiano tre ammortizzatori, si ritira all'Elba, al Ciocco tocca uno scalino e fora, a Forlì distrugge la macchina nella seconda speciale. Nella prima era a cinque secondi da Cinotto... A Sanremo è settimo e a Aosta quarto, dopo Zini, Spongia e Boni. Termina il campionato 14° e quarto degli Under 23.

E viene il 1981 ed è nuovamente Trofeo. In Sicilia con navigatore Ferfaglia sbatte quando è terzo.

A Forlì il navigatore diventa Gargiulo ed è sesto. A Piancavallo Ferfaglia mette fine alla ridda di navigatori e diventerà fisso. Finiscono quarti ad un secondo da Perugia, terzo. A Sanremo è quarto a due secondi da Spongia. Nell'ultima speciale tirano tutti e due alla morte. Stesso tempo. A S. Marino termina in testa la parte centrale della corsa. Vince Spongia e lui è secondo. Finisce il campionato sesto assoluto e primo degli Under in virtù anche di un ottavo all'Elba, di un decimo al Quattro Regioni (dove vince la sua prima speciale), un quinto al Ciocco e un quarto a Biella. Tra i tanti navigatori da ricordare: Montenesi, Banchieri, Zanella. E arriviamo al trionfale '82 nel Trofeo. In Sicilia vince alla grande. In Sardegna è secondo quasi senza provare a causa di un brutto botto con il muletto. All'Elba è terzo, bucando in speciale e perdendo due minuti; quarto al 4 Regioni dove ribuca quando è in testa. A Biella è terzo e si ritira al Ciocco dove esce senza riuscire a riportare in strada la macchina. A Forlì si rompe l'alternatore, a Piancavallo è secondo quando parte la centralina. Sanremo: termina secondo. Vince corsa (dopo la squalifica alle verifiche di De Paoli) e titolo al S. Marino.

RALLY
REPORT

RALLY REPORT