20° RALLY CITTÀ DI SCORZÈ
Scorzè Corse asd
4/5 agosto 2023

rallyslalom...e oltre

Un veni vidi vici incredibile, una vittoria che ha consegnato a Marco Signor la qualificazione alla finale di Coppa Italia e la palma del vincitore per la prima volta a Scorzè, peraltro nell'edizione più difficile della gara veneziana. Il pilota trevigiano ha fatto il colpaccio guidando la sua Skoda Fabia-Sama Racing con accanto Daniele Michi, che per la prima volta in assoluto gli dava le note, e al termine di una gara segnata pesantemente dalla pioggia che il venerdì sera ha ricoperto tutto il territorio metri ha piazzato cinque secondi fra sé e il friulano, scappando al primo posto con quasi dieci secondi di vantaggio dopo sette chilometri di gara. Bravi non si è arreso nemmeno un po' e ha continuato a spingere, ma il trevigiano è stato un metronomo impressionante. La vittoria in tutte le prove disputate gli ha permesso di tenere sempre adeguatamente a distanza il friulano, peraltro rallentato da un problema al turbo nell'ultima prova speciale quando però il risultato era irrecuperabile.

della gara. Quell'acquazzone ha segnato doppiamente il rally: perché i "taglia" hanno buttato in strada una quantità indicibile di fango (e i danni sono stati mitigati dagli antitaglia sistemati dall'organizzazione) e perché in molti si sono fatti sorprendere dalla pioggia già nella prima prova, la spettacolo allestita come da tradizione all'interno dell'ex base missilistica della frazione scorzetana di Peseggia.

Fra loro ci sono stati Filippo Bravi ed Enrico Bertoldi, secondi assoluti e anche loro matematicamente qualificati per la finale del Lazio del 29 ottobre. La pioggia scrosciante che si è rovesciata sui primi due chilometri di gara li ha tratti in inganno e, usciti di qualche centimetro dalla sede stradale, hanno pattinato su un prato zuppo d'acqua con la loro Hyundai i20-MRC Sport. Danni nessuno, secondi persi quattro, ma è stato sulla prima prova del sabato (la PS3 Preganziol dopo l'annullamento della PS2 Fassinaro) che Signor ha costruito la vittoria. In quei cinque chilo-

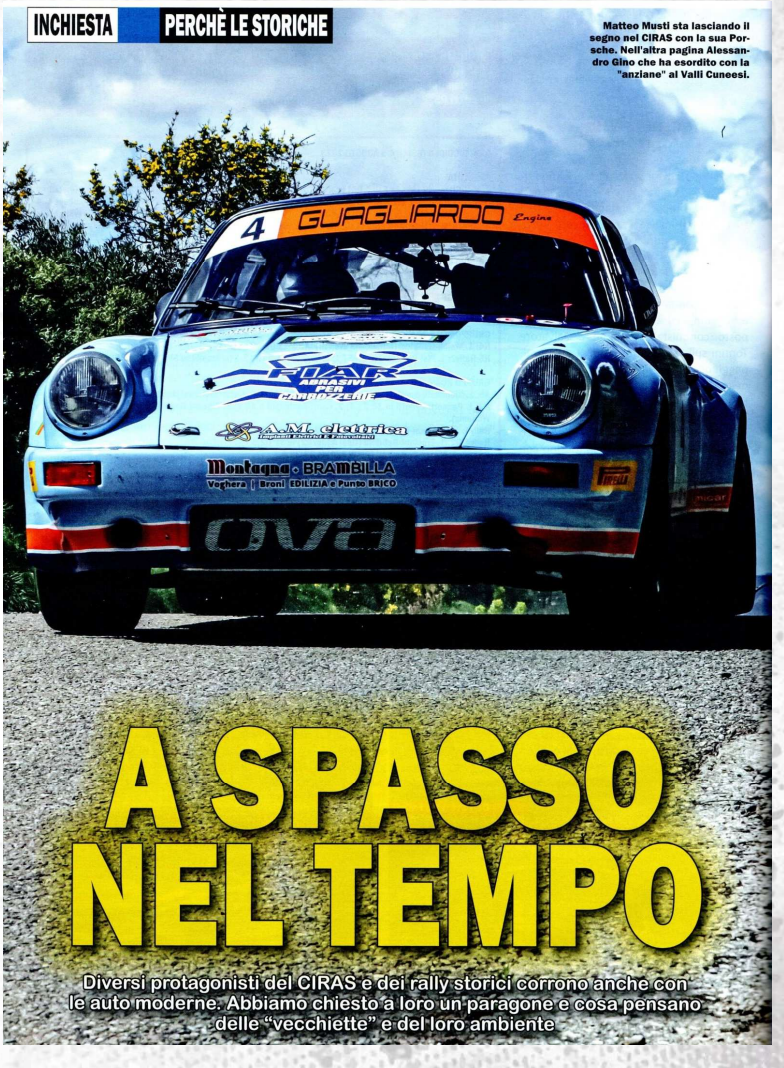
Signor-Michi, nell'altra pagina, non hanno lasciato spazio agli avversari. A cominciare da Bravi-Bertoldi, qui in azione. Sotto Pasa-Puppato che hanno completato il podio assoluto.

rallyslalom...e oltre

MATTEO MUSTI: GRAZIE PEPPINO

"Conoscendo in modo approfondito entrambi i contesti, posso definirli come due discipline diverse. In passato sono riuscito a guidare tutte le WRC 2000 con grande soddisfazione e conquistando ottimi risultati, con tanti sacrifici, partecipando a quattro-cinque gare di campionato senza effettuare test. Andando avanti mi sono reso conto che stavo facendo fatica nel tenere posizione e velocità in gara a causa della mancanza di feeling con l'auto. Correndo con Tam-Auto, quando era ancora tra noi Peppino Zonca, ho preso in considerazione la possibilità di correre con le storiche. È stato lui a suggerirmelo, nel momento in cui stavo cercando una valida alternativa alle WRC, macchine che potessero darmi le stesse emozioni sia come guida che come potenza; una valida alternativa che ho sposato partecipando al Tricolore storico e che ha confermato quelli che erano i presupposti. Qualcuno la definisce come una pensione per i piloti ma i dati smentiscono questo accostamento in quanto l'età media di un campionato storico è in linea con quello moderno. Molti giovani si sono avvicinato alle vetture storiche, provando la libidine di saggiare le prestazioni di vetture come la Porsche, un'auto che ha 300 cavalli e 950 chili di peso, 45 chili Newton coppia di potenza. Non è un'alternativa alle moderne ma una specialità dove le vetture sono diverse, senza elettronica, dove puoi ancora inventarti qualcosa e dove serve del coraggio per portarle al limite. È un contesto che ti permette di avere l'auto di proprietà, di tenerla ancora in garage accudendola come una moderna, con aggiornamenti annuali che prima non erano disponibili. Se prendiamo l'esempio delle Porsche, che sono il riferimento della classifica assoluta, parliamo di vetture nuove, con ricambi nuovi che rientrano nella fiche dell'epoca ma pur sempre nuovi, prodotti con materiali moderni. Anche le gomme sono migliorate nelle prestazioni così come gli assetti. Le macchine vengono studiate in modo più maniacale rispetto al passato, sono molto più competitive e questo fattore si denota dove abbiamo la possibilità di fare un confronto con le vetture di riferimento moderne: la differenza è minima. Recentemente, sono tornato al volante di una vettura moderna: gli automatismi – se parliamo di staccata o percorrenza in curva – hanno richiesto un riadattamento da parte mia, sono dieci anni che corro in pianta stabile con vetture storiche, mi viene difficile riabituarmi a questa tipologia di guida. Quello che è certo è che il Campionato storico è competitivo quanto il moderno; quello che fa la differenza è il fattore costi che nel contesto storico è inferiore. E poi vengono proposte gare che hanno fatto la storia del nostro motorsport come il Rallye Sanremo, il Rallye Elba, il Costa Smeralda e la Targa Florio. Ripercorrerle con queste auto regala un ritorno al passato da pilota ufficiale".

INCHIESTA | PERCHÈ LE STORICHE



Matteo Musti sta lasciando il segno nel CIRAS con la sua Porsche. Nell'altra pagina Alessandro Gino che ha esordito con la "anziane" ai Valli Cuneesi.

A SPASSO NEL TEMPO

Diversi protagonisti del CIRAS e dei rally storici corrono anche con le auto moderne. Abbiamo chiesto a loro un paragone e cosa pensano delle "vecchiette" e del loro ambiente