



la gazzetta del **VRSLOT**



anno IX numero 332 - 3 marzo 2008 - www.vrslot.it

- > **2ª gara Classic**
- > **model news**
- > **5ª gara Gruppo C**
- > **9 domande a...**
- > **infoclub**

2ª Classic **Basta un 1000**

Vittoria sorprendente di Franco P. con una Abarth TC1000 SCX

Più che una gara di slot, l'appuntamento con le Classic diventa sempre una rivisitazione storica, dove il piacere di esibire un modello di prestigio supera la valenza agonistica della competizione. Perché competizione resta, ma senza la pressione che spesso grava sulle gare più tecniche. Caso mai la sfida invece è quella di riuscire a portare a termine l'impresa, cioè di governare per tutto il tempo previsto una vettura che non vuole saperne di stare nel solco. Vale più per alcuni modelli che per altri, ma comunque il coefficiente di guidabilità medio è sempre piuttosto basso. Tuttavia nessuno si spazientisce. E anche questo è un valore aggiunto: nelle gare Classic, come in altre simili, ci si diverte sempre e comunque, e il livello di stress è praticamente nullo. Unico neo il relativo richiamo della categoria, che stenta a raggiungere il minimo indispensabile per una gara "ufficiale".



A conferma di quanto detto poc'anzi, Giulio, vincitore della prova di apertura,

rinuncia alla Jaguar Lightweight Revell in favore della Austin Healey Ninco, vettura che giaceva inutilizzata da tempo nella sua valigetta. Lo stesso fa Davide, terzo in gara uno, che azzarda addirittura la bellissima Lotus Cortina Revell, che palesa già a colpo d'occhio caratteristiche dinamiche preoccupanti.



A completare il parco chiuso, immortalato dalle foto di "Dade", Ago e Luca P., Ferrari, Abarth, Alfa Romeo, Cobra, con evidenti differenze di epoca e di categoria.

In termini prestazionali le diversità rimangono piuttosto marcate, nonostante i tentativi di rimedio formalizzati nelle schede di omologazione, che consentono alle vetture più penalizzate (normalmente le Revell, marchio molto presente nella categoria) l'appesantimento anche al di sotto del telaio. Alcune vetture poi dispongono del motore collocato anteriormente come al vero, complicando ulteriormente il bilanciamento. Discorso inverso per la Ninco, che sappiamo orientata maggiormente all'aspetto funzionale, e che dai regolamenti viene penalizzata con l'adozione forzata di motore NC1 (o NC8, pressoché equivalente).

Visto il ridotto numero dei partecipanti, si decide di disputare le prove cronometrate, che servono più per controllare la guidabilità in corsia bianca, una delle più critiche, che a determinare la griglia di partenza. Tuttavia, il minuto cronometrato chiarisce in anticipo quali sono i valori in campo, sia come tempi sul giro, sia come gestibilità del modello. Chi stenta a compiere un giro pulito normalmente prenota un piazzamento a... due cifre!

MODEL NEWS

Ora che se ne sono intuite le qualità dinamiche, diventa più appetibile la Porsche 935K3 della Fly, che vediamo in una nuova versione, già disponibile.



Nuovi colori anche per la Simca Rallye II della Revell, "pescata" sul sito di Aloy.



Versione privata della Porsche 908/3, ma non per questo meno accattivante. Peccato per i fari finti!



Ancora fra i prototipi dei primi anni settanta, una nuova 917, in serie limitata, sempre da Fly.



PROVE CRONOMETRATE

PILOTA		tempo
1 AGO	FERRARI TESTAROSSA N	14,299
2 BUMPUS	FERRARI 250GTO FLY	14,439
3 FRANCO P.	ABARTH TC1000 SCX	14,549
4 ENRICO F.	ALFA ROMEO GTAM FLY	14,653
5 GIULIO	AUSTIN HEALEY NINCO	14,840
6 DAVIDE	LOTUS CORTINA REVELL	15,064
7 MIRCO	ALFA ROMEO GTAM FLY	15,237
8 DADE	ALFA ROMEO GTAM TEAM	15,300
9 CICO	AC COBRA MRRC	15,797
10 LUCA P.	AC COBRA MRRC	17,031



Scontato il superlavoro dei commissari, che d'altronde cercano di dare il meglio in previsione di quanto dovranno ricevere più tardi. Tuttavia i momenti di caos si sprecano, e il povero Giulio, ancora in rodaggio nella postazione pc, faticherà non poco a gestire i 18 minuti di gara. Sfiando il pulsante come fosse di cristallo, Davide riesce a controllare al meglio la Cortina, che allunga sui rettilinei per poi rallentare a passo d'uomo nei tornanti. Quanto basta per lasciarsi alle spalle un quartetto di sciamannati, che spesso lo affiancano e lo superano, ma altrettanto frequentemente rettificano il tracciato maliziosamente disegnato proprio dal leader. Il suo omonimo, "Ganassa" Dade, si spinge addirittura sotto il muro dei 14 secondi (suo il miglior giro in gara), con la vettura favorita sulla carta (GTAM Teamslot). La pista Ninco però è di... plastica, e così il simpatico alfista avrà il suo da fare per contenere l'esuberanza del mezzo, per la verità rimediato all'ultimo minuto dopo un pregaro alquanto tribolato. Sprazzi di competitività assoluta anche per Mirco e Luca P., ambedue con vetture "avant", quindi piuttosto scorbuciche. Mai come la Cobra del Cico, che svirgola imbrozzarrita ad ogni uscita di curva, nonostante il motore depotenziato proprio per l'occasione. Con un rosario ininterrotto, il corpulento Giovanni inscena, in anticipo sui tempi, una rappresentazione tratta dal suo vangelo apocrifo, osservando scrupolosamente tutte le tappe dell'ennesimo calvario. Ma non è che gli altri si risparmiino, tanto che Giulio ad un certo momento dovrà pigiare sul tasto "ponte" per riordinare le idee...

Terminata la prima lettura... cioè, la prima manche, il secondo quintetto si appresta a cimentarsi con vetture altrettanto variegata. Capita infatti di vedere una 600 che dà la birra ad una GTO, almeno nei minuti iniziali. La TC1000 del Franco biancorosso, infatti, conferma quanto promesso, e si colloca là davanti senza commettere errori. Uscite più numerose per Ago ed Enrico F., che pure tengono un

passo almeno da podio, mentre Giulio paga un handicap evidente in rettilineo, dove la sua Austin sembra ingranare le... ridotte. A metà gara il duello che si profila al vertice è quello fra il rimontante Bumpus e il coriaceo vicentino, che sembra svilupparsi sui binari di un certo equilibrio. Sbaglia di più, però, il nostro Presidente, e sbagliando finisce per pagare anche un'assistenza infelice, che probabilmente determina il break definitivo. I due finiranno abbastanza vicini, ma senza che Franco avverta un effettivo pressing dell'inseguitore.



CLASSIFICA		
PILOTA		giri
1 FRANCO P.	ABARTH TC1000 SCX	71,21
2 BUMPUS	FERRARI 250GTO FLY	71,13
3 GIULIO	AUSTIN HEALEY NINCO	69,21
4 AGO	FERRARI TESTAROSSA N	68,41
5 DAVIDE	LOTUS CORTINA REVELL	68,18
6 DADE	ALFA ROMEO GTAM TEAM	65,65
7 LUCA P.	AC COBRA MRRC	63,50
8 MIRCO	ALFA ROMEO GTAM FLY	63,26
9 ENRICO F.	ALFA ROMEO GTAM FLY	63,17
10 CICO	AC COBRA MRRC	56,35

Quando si era deciso di accorpare le Abarth alle Classic, molti avevano pensato che le "piccolette" sarebbero sparite dal nostro panorama slottistico, invece Franco P. ha dimostrato che, almeno per la TC1000 SCX, la partita è assolutamente aperta. Ci ha messo del suo, comunque, il vincitore, che ormai possiamo annoverare senza dubbio fra i ditoni del VRslot!

Il campionato vede ancora Giulio in testa, ma Bumpus con un altro secondo posto lo insidia da vicino (-2 punti), quindi l'ultima gara avrà il sapore di un vero e proprio spareggio.

gazdav@libero.it

5a Gruppo C

Star track

Prestazione galattica di Enzo, dominatore quest'anno nelle categorie Pro Level

Più d'uno i motivi di interesse per il quinto appuntamento del trofeo riservato alle Gruppo C, categoria costruita attorno ai modelli prodotti da Slot.it, quindi un monarca di fatto. Emerge una certa voglia di togliere alla Porsche quella supremazia che viene confermata anche in ambito nazionale, ma che da noi ha trovato qualche timida eccezione. Poi c'è il timore, fondato peraltro, che il lanciatisimo Enzo ammazzi anche questo campionato, visto che tre delle quattro gare disputate sono state dominate proprio dal decano. Infine c'è la nuova variabile "fondo", visto che la Carrera è stata recentemente trattata per aumentarne il grip, cosa che ha provocato alcune variazioni prestazionali.



Con 17 piloti iscritti si opta per una gara da 4 minuti, bypassando le prove



956 è più di 962, lo dice Fabio, che ha la meglio sullo zio Gigi nonostante la matematica: a fine gara sarà l'ultimo della carica dei 102 (giri), che occuperanno dal settimo al decimo posto in classifica.

Poco prima dello start dell'ultima batteria ci si accorge che nella lista degli iscritti... manca Alessandro! Il tempo di ricordare al pc che a comandare siamo sempre noi, ed ecco che il vincitore accetta un settimo concorrente oltre ai sei previsti. Al via Marco B. e Davide sfruttano a dovere le corsie centrali, ma è un fuoco di paglia; il tempo che serve ad Enzo per scaldare le candele, ed ecco che la sua Porsche comincia a macinare giri sul filo dei 13 secondi netti. Quando toccano a lui le corsie favorevoli, il

cronometrate. Griglia basata sulla prova precedente, che costringe coloro che avevano saltato gara quattro a partire nelle retrovie. Serata vivace comunque giovedì, perché oltre ai concorrenti sulla "pista grande" ci sono altrettanti soci o visitatori impegnati sulle piste libere, caratteristica che pensiamo differenzi il nostro club da molti altri.

Ma torniamo alla gara.

Doppia saga familiare nella prima batteria, dove si consuma l'ennesimo conflitto generazionale. Fa particolarmente piacere rivedere il duello fra papà Franco e Luca, che rientrano dopo lo spavento per l'incidente sciistico; con le slot, al massimo, De Paoli junior rischia di prendersi un pestone dal vicino di corsia... (tutto sta nel non sportellare gente del calibro di Giancarlo).

L'altro duello "edipico" è quello fra Alvis e Stefano P., che stavolta volge largamente a favore del figlio, forte di un mezzo decisamente superiore. Risultato inverso nella saga precedente, dove Franco rimediava subito ad una partenza incerta, salutandoci Luca ad ogni doppiaggio: alla fine il piccolo accusava sette saluti...

Fa da contorno alla doppia sfida il Cico, che, tanto per cambiare, litiga con la vettura (stavolta tocca alla Sauber) fino a quando deciderà di sradicare la magia dalla presa.



La seconda manche, sempre da cinque, risulterà la più eterogenea, perché il divario fra primo e ultimo alla fine sarà rilevante. Non per demerito del rientrante Franco, che chiude con un onorevole 13° posto, ma per "colpa" di due vecchie volpi, Bumpus e Giulio, armati il primo della più classica delle 956 e il secondo dell'unica Jaguar in lizza, per giunta praticamente di serie. È questo il leitmotiv della seconda manche, che assiste ad un duello equilibrato fino all'ultima frazione, quando Giulio deve cedere le armi al rivale, cui tocca una corsia paracentrale.

crono scende fino al 12 e 6, mentre tutti gli altri si fermano come minimo mezzo secondo oltre. La lotta più avvincente diventa allora quella per la piazza d'onore, che vede salire le quotazioni di Giampaolo. Il talentuoso vicentino supera tutti i rivali diretti, ma deve arrendersi contro il duo che ora sogghigna a bordo pista. Pochi settori bastano infatti a Giulio per scavalcarlo, mentre per Bumpus si tratta di un margine prossimo al giro. Enzo invece è di un altro pianeta, e a fine gara tornerà a casa col teletrasporto. Mezzo passo falso per Valter, l'unico ancora in grado di mettere i bastoni fra le ruote del galattico, ma ormai, con un perentorio quattro a uno, a due gare dall'epilogo, i giochi sembrano fatti.



CLASSIFICA		
PILOTA		giri
1 ENZO	PORSCHE 956	107,63
2 BUMPUS	PORSCHE 956	105,53
3 GIULIO	JAGUAR XJR9	104,89
4 GIAMPAOLO	PORSCHE 956	104,72
5 VALTER	SAUBER MERCEDES	104,14
6 MARCO B.	PORSCHE 956	103,38
7 ALESSANDRO	PORSCHE 956	102,77
8 DAVIDE	LANCIA LC2	102,63
9 FRANCO D.	PORSCHE 956	102,59
10 FABIO	PORSCHE 956	102,14
11 GIGI	PORSCHE 962	100,70
12 GIORGIO	PORSCHE 962	99,28
13 FRANCO	PORSCHE 962	98,55
14 LUCA D.	PORSCHE 956	95,92
15 ALVISE	LANCIA LC2	95,59
16 STEFANO P.	SAUBER MERCEDES	88,39
17 CICO	SAUBER MERCEDES	46,00

9 domande a... Marco D.L.

Nome, età e due parole sulla tua professione.

Marco Di Loreto 44 pilota comandante di aerei aviazione civile.

Come e quando hai saputo dell'esistenza del VRslot?

Più o meno a gennaio 2007, dopo aver comperato una pista elettrica ed aver iniziato a frequentare i vari forum di argomento slottistico, sono incappato in un certo "Max Payne" e da lì a venire al club è stato un attimo.

Com'è stato l'impatto?

Caloroso ed accogliente; mi sono sentito subito come nel garage di casa.

Quali gli aspetti più positivi di questa attività?

Nessuno ci guadagna e quindi tutti gareggiano e si confrontano per passione, divertimento e puro spirito sportivo.

Cosa pensa la tua compagna del tuo hobby?

?

Per te conta di più il risultato o esserci comunque?

Per il momento sono il dito più lento di Verona e dintorni, quindi per me già esserci è una gran cosa.

Le tue categorie preferite?

Ancora non lo so; slottisticamente parlando sono ancora un bambino e guardo più alla bellezza del modello che alle sue caratteristiche tecniche.

Cosa non digerisci proprio?

Digerisco tutto, tranne il mio fegato, che evito accuratamente di mangiare.

Vorresti proprio toglierti la soddisfazione di...

Non ho sassolini nelle scarpe da togliere, almeno in questo ambiente.

.....infoclub

L'ultima volta che avevamo visto Marco "Mala" eravamo ancora ospiti del centro De Stefani; dopo un fitto scambio di mail è tornato a farci visita giovedì scorso, quando il suo carattere particolarmente flemmatico gli ha consentito di... alzare il sopracciglio per la sorpresa di trovare il club così diverso da come lo aveva lasciato, almeno in quanto a piste. Speriamo di riaverlo con noi.

Nel frattempo acquistiamo un altro nuovo socio, **Paolo D.**, cui seguirà probabilmente anche il figlio Matteo. Benvenuti a tutti e due.

Alessandro lancia una nuova iniziativa, che vedete presentata dalla locandina in basso: si tratta di una gara a squadre della durata di 3 ore, da disputarsi con le Classic ANSI a coda lunga. Si intende disputare la gara con soli sei equipaggi, quindi occorre affrettarsi per prenotare un posto, visto che un paio di squadre si sono già fatte avanti, quella di Ale (Porsche 917), ovviamente, e quella di Ago (Ferrari 512S). Per ulteriori informazioni rivolgersi direttamente ad Alessandro (alessandro.negri0@alice.it).

gazdav@libero.it



VR Slot

3H ENDURANCE

FERRARI VS PORSCHE

SAIBATO 29 MARZO 2008 - ORE 15.00

PISTA CARRERA

Modelli ammessi:

FERRARI 512S CODA LUNGA

PORSCHE 917 CODA LUNGA

PORSCHE 908 CODA LUNGA

REGOLAMENTO CLASSIC ANSI 2008

cerchio e gomma forniti dal club

carrozzeria non basculante

SOLO 6 SQUADRE

MINIMO 3 PILOTI PER SQUADRA

6 manche da 29' con cambio corsia da 1'