



la gazzetta del **VRslot**



anno IX numero 345 - 2 giugno 2008 - www.vrslot.it

- > 7^a gara Veteran
- > model news
- > 5^a gara GT AW
- > 9 domande a...
- > "Lo slot e il destino..."
- > infoclub

7^a Veteran Prototipi **Vince il 2°**

A Davide non basta la vittoria per rimontare Giulio, che vince per la prima volta il Trofeo

Nella stagione 2003-2004, quella dell'inaugurazione del secondo diorama Rally, la specialità delle ruote scolpite riscosse un successo incredibile ed inatteso, superando per quattro volte quota 30 iscritti alle gare.

Se escludiamo però questo fenomeno particolare, dovuto alla novità delle gare su piste dedicate, nelle competizioni classiche, cioè quelle su tracciati multicorsa, non si era mai arrivati a 29 iscritti. È successo lunedì scorso, quando la partenza della gara di chiusura del campionato Veteran Prototipi è stata ritardata oltre l'orario normale per il protrarsi delle fasi di iscrizione e verifica. Fortuna che al banchetto delle misurazioni si sono adoperati con grande lena la coppia Cico-Giorgiotover, sorprendentemente efficace e meticolosa nell'espletare le funzioni di Commissari Tecnici.

Ad un certo punto si è dovuto dire stop, e qualche ritardatario è addirittura rimasto fuori, a far compagnia a coloro che avevano optato per una partita di "ciacole" o per una sessione di prove libere sulla Ninco.

Già, perché l'epilogo del trofeo dedicato ai Prototipi d'epoca è toccato alla sei corsie Carrera, chiudendo equamente la ripartizione fra i vari impianti: 3 gare sulla

Ninco, 3 sulla Carrera, e la "Targa Florio", su Scalextric a corsia singola.

Equilibrio che si riflette sulle dotazioni, che vedono una certa supremazia delle Sloter sulla pista teutonica, mentre sulla sei corsie spagnola le Fly risultano sicuramente più efficaci e sicure.

Ciononostante Bumpus è riuscito a vincere la gara di apertura con la Lola T280 sulla Ninco, così come Lucio ha fatto eccezione sulla Carrera, aggiudicandosi gara 3 con la Porsche 908/3. Ma una gara l'ha vinta anche Franco D., oltre a Giulio e Davide, contendenti al titolo fino all'ultimo. La Veteran si conferma insomma categoria equilibrata, con ampio e bellissimo parco mezzi, e quindi non stupisce che dopo otto anni non si registrino segnali di flessione nel gradimento.

Ma è il VRslot più in generale che "tiene", sconfessando il timore del "buco" che normalmente si verifica all'inizio dell'estate.

Ma veniamo alla gara, che aveva come tema principale la tentata rimonta di Davide nei confronti Giulio, leader in classifica generale con otto punti sul rivale, a scarti già conteggiati. Come dire che Davide avrebbe dovuto sperare, vincendo, di frapporre un altro concorrente fra sé e il vecchio compagno di scorribande slottistiche, chiudendo così a pari punti e pari vittorie il campionato.

Altri motivi di interesse erano radicati nel sabato precedente la gara, quando Riccardo M., Franco, e soprattutto Enrico F., giravano come caccia con le barchette Sloter, prenotando un risultato a sensazione nel lunedì successivo.

E Riccardo non smentirà le premesse, volando oltre la concorrenza nella manche di apertura, con la Ferrari 312PB acquistata pochi giorni prima. Tutti gli altri quattro si alternano all'inseguimento del fuggitivo, ma non c'è stato nulla da fare: troppo il divario

MODEL NEWS

Si fa notare per la bellissima livrea questa Courage Gulf prodotta da Spirit, che potrà essere impiegata nel prossimo campionato GT Light.



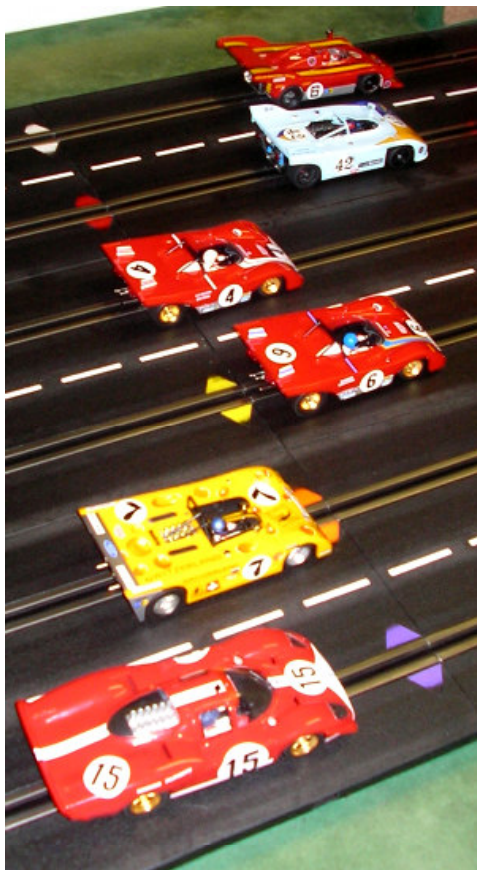
SCX rafforza la sua presenza nella categoria Turismo con queste due nuove versioni di vetture che partecipano al mondiale FIA WTCC.



prestazionale. Alla fine pesa l'esperienza di Stefano P., che in questa stagione è ormai diventato un... veterano delle Veteran. La sua Carrera 6 precede di un soffio la rossa coda lunga del figliolo, Alvise, che alla fine dei 15 minuti previsti riesce a domare la resistenza delle altre due vetture tipo Le Mans, la 908 spider di Manuel e la Ferrari di Dade.

Nella seconda manche Riccardo si gode, dalla staccata in fondo al rettilineo, lo spettacolo del sestetto successivo,

**lunedì 2/6
chiuso**
**giovedì 5/6
NASCAR**

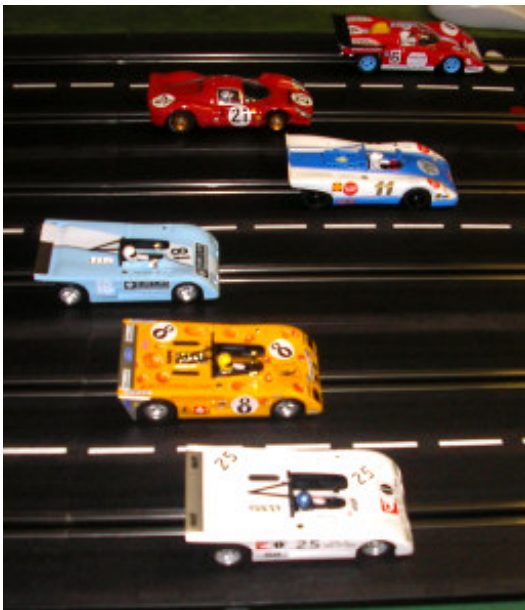


ferrarina gli consentirà di arrampicarsi esattamente a metà classifica, con buone premesse per la prossima stagione, quando probabilmente potrà ambire a risultati di maggior prestigio. Niente male nemmeno i compagni di trasferta Eros G. e Stefano C., mentre Davide M. deve accontentarsi di stare davanti al gruppo della manche precedente.

La disputa sale notevolmente di tono con la terza batteria, che risulterà anch'essa piuttosto eterogenea, soprattutto per "merito" della coppia dei C.T., che ancora non hanno trovato risposta certa ai quesiti sulla messa a punto dei rispettivi mezzi; sia la P4 di Giorgione, sia la 512M del Cico hanno infatti visto messe a punto più decorose nelle valigette di altri concorrenti, e speriamo di poter presto segnalare miglioramenti anche per loro.



sperando di guadagnare qualche altra posizione, cosa che puntualmente avverrà, a conferma del buon risultato. Prima di tutti cede il passo Luca P., la cui Lola oltre ai buchi dipinti sulla carrozzeria ne deve avere anche qualcun altro nel telaio, visto il disastro cui costringe il suo possessore da qualche gara in qua. La batteria comunque registra una notevole eterogeneità, anche perché la "guest star" per l'occasione si chiama Lambro, che prova a togliere la ruggine dalla vecchia Porsche 917/10 CanAm, vettura non più omologata da anni; il milanese ovviamente non si fa pregare nello stabilire le dovute distanze fra sé e i compagni occasionali, raggiungendo quello che sarebbe stato un buon 10° posto in classifica finale. Due parole vanno assolutamente spese però anche per Andrea M., che della pattuglia dei giovani vicentini è sicuramente il più rappresentativo. La sua nuovissima



Più avanti troviamo la sfida fra Peppe e Giampaolo, ambedue con qualcosa da recriminare in merito all'efficacia dei mezzi. Ma sono i primi due, accomunati dalla medesima vettura, a sorprendere: Enrico F. e Franco vanno in fuga fin dal via, e il loro distacco sale progressivamente. È tuttavia il primo a far mormorare i presenti: al di là dei cordoli è un continuo intrecciarsi di commenti sulla sua prestazione, che d'altronde era nell'aria, come già accennato,

fin dal sabato precedente. Enrico sfonda a più riprese il muro dei 14 secondi, anche se per farlo paga qualche uscita di troppo sul curvone spezzato sopra al ponte. Solo Franco viaggia su tempi comparabili, gli altri sono distanti anni luce.

E lo saranno anche i sei della manche che segue, che come minimo beccano mezzo secondo al giro sul passo di gara. Non ci fosse stato Enrico prima di loro, il rientrante Roberto si sarebbe fermato solo a mezzo giro dal leader provvisorio, l'ottimo Franco, ma, torniamo a ripetere, la sorpresa

sono i 61 giri e mezzo del capofila effettivo. Roberto comunque mostra che le falangi funzionano ancora a dovere, quanto basta per regolare la concorrenza diretta, che si chiama Fabio, Franco D., Mirco, Gigi ed Ago. Diversamente dalle precedenti, la quarta batteria risulta piuttosto compatta, e alla fine fra la P4 di Ago e la Lola dell'architetto ci sono meno di tre giri.

Ed eccoci ai primi sei, che in quanto a dotazioni non mancano di fantasia: si passa dalla 312PB di Davide, alle 908/3 di Giulio e Lucio, alla GT40 di Bumpus, alla 917 spider di Franco P., fino alla Carrera 6 di Valter, che purtroppo sarà il primo a cedere le armi, confermando la scarsa sintonia con una categoria che lo aveva sempre visto su ottimi livelli.

Anche Bumpus si roderà presto il fegato per aver rimaneggiato all'ultimo minuto una vettura che fino alla settimana prima girava al ritmo dei migliori. La Ford invece stavolta non rende, e i primi sono là davanti. E anche i secondi, che sono Lucio e Franco P., che lottano fianco a fianco per tutte le corsie, fin quando il primo non produce il forcing che lo collocherà subito a ridosso del podio. Mai così in alto nemmeno la 917 spider, vettura sicuramente trascurata fino ad oggi, nonostante le caratteristiche assolutamente favorevoli. Bravo Franco. Le scelte originali vanno sempre rimarcate.

La partenza in rossa frena un po' le ambizioni di Davide, che impiega quasi metà gara a rimontare su Giulio, complice qualche svarione. Poi però il vincitore di gara sei supera il rivale e si allontana, sempre con un occhio al contagiri, ben conscio dell'ottima prestazione di Enrico. Alla quarta frazione Davide è però già davanti anche nei suoi confronti, e a questo punto lui è impotente; l'attenzione si sposta allora su Giulio, che dal canto suo guida con circospezione e su tempi ragguardevoli.

La conferma alla chiamata dei settori: Giulio supera di mezzo giro Enrico, e col secondo posto suggella la conquista del Trofeo di categoria, titolo che lui stesso ci conferma di gradire più di ogni altro, anche perché vinto per la prima volta. Vittoria amara invece per Davide, che d'altronde il campionato l'ha perso in precedenza, non certo in questo finale di stagione.

gazdav@libero.it

C L A S S I F I C A			
PILOTA			giri
1 DAVIDE	FERRARI 312PB SLOTER		62,70
2 GIULIO	PORSCHE 908/3 FLY		61,91
3 ENRICO F.	LOLA T280 SLOTER		61,45
4 LUCIO	PORSCHE 908/3 FLY		61,13
5 FRANCO P.	PORSCHE 917 SPIDER FLY		60,70
6 FRANCO	LOLA T280 SLOTER		59,91
7 BUMPUS	FORD GT40 FLY		59,72
8 ROBERTO S.	LOLA T280 SLOTER		59,43
9 FABIO	PORSCHE 908/3 FLY		59,23
10 FRANCO D.	PORSCHE 908 FLY		57,69
11 MIRCO	PORSCHE 908/3 FLY		57,68
12 VALTER	PORSCHE CARRERA 6 FLY		57,59
13 ANDREA M.	FERRARI 312PB SLOTER		57,56
14 GIGI	LOLA T70 FLY		57,42
15 AGO	FERRARI P4 SCALEXTRIC		56,64
16 PEPPE	PORSCHE 917 SPIDER FLY		56,41
17 EROS G.	FERRARI 312PB SLOTER		56,00
18 RICCARDO M.	FERRARI 312PB SLOTER		55,83
19 GIAMPAOLO	LOLA T280 SLOTER		54,44
20 STEFANO C.	LOLA T280 SLOTER		54,42
21 CICO	FERRARI 512M SPIRIT		53,77
22 GIORGIOTOVER	FERRARI P4 SCALEXTRIC		53,69
23 DAVIDE M.	FERRARI 512S LM FLY		52,41
24 STEFANO P.	PORSCHE CARRERA 6 FLY		52,32
25 ALVISE	FERRARI 512S LM FLY		52,14
26 MANUEL	PORSCHE 908LH FLY		51,75
27 DADE	FERRARI 512S LM FLY		50,88
28 LUCA P.	LOLA T280 SLOTER		22,00
29 LAMBRO	PORSCHE 917/10 FLY		N.C.

5^a GT AW

Duello finale

Valter succede a Bumpus nell'Albo d'oro

Quando giugno è alle porte, ogni serata è come una finale. Non fa eccezione la quinta e ultima prova del Trofeo GT AW, che doveva decidere chi l'avrebbe spuntata fra Valter ed Enzo, con quest'ultimo costretto a vincere per recuperare i tre punti che li separano in classifica.

Manca purtroppo ancora una volta Lambro, che aveva inaugurato la stagione con una vittoria, ma che quest'anno di appuntamenti ne ha saltati parecchi, e mancano anche i fratelli Giampaolo e Fabio, che proprio nella gara scorsa erano arrivati vicino al podio; tuttavia gli iscritti sono quasi una ventina, a conferma di un finale di stagione piuttosto atipico.

Ampio anche il parco mezzi, dove manca solo la Porsche 997 per completare la gamma delle vetture omologate.

Si allineano per la prima volta Riccardo M. e Stefano N., che ormai non perdono occasione per aumentare velocemente il loro bagaglio di esperienza, sfruttando anche i noleggi quando non dispongono di vetture adeguate.

In ognuna delle prime due batterie si apre la forbice fra il battistrada e gli inseguitori, ma mentre nella prima Alessandro crea un discreto margine fin da subito, nella seconda Marco B. trova in Gigi un ottimo antagonista, forte della Supra della Scuderia Montanariello. Ci piace però ancora una volta sottolineare la prova di due debuttanti stagionali, Franco P. ed Andrea M., che, pur divisi dalla differenza anagrafica, sono accomunati dalle ottime prestazioni che anche l'osservatore meno attento non ha potuto fare a meno di notare. Il primo addirittura è già approdato alla vittoria in tre occasioni, ma anche per il secondo non è difficile pronosticare un'imminente affermazione. Questa volta però Andrea ha dovuto lottare fino all'ultimo con un compagno di trasferta, Stefano C., che in silenzio si è attaccato ai suoi tubi di scarico fino a rischiare di beffarlo nel finale. Le lunghe serate di prove libere stanno dando i loro frutti, evidentemente. Sorprende anche Mimmo, che raramente fa capolino in sede al di fuori del sabato pomeriggio, ma stavolta la sua Mosler gli permette di lasciarsene dietro più d'uno, battagliando addirittura con Alessandro per qualche tratto.

Sembrano piuttosto in crisi invece le Gallardo, che i "big" hanno già battezzato negativamente, teoria che le prestazioni di Mirco ed Alessio sembrano confermare.

Suspense prima del via della "top six", dove si allineano due Mosler, due Ascari, una Supra e una Nissan. Dura poco proprio quest'ultima, che Davide usa così come te la vende la Ninco, ma che stavolta non riesce nemmeno a portare a fine gara. I due contendenti al titolo invece nobilitano la sfida girando su tempi di valore assoluto, sempre l'uno a tiro dell'altro; parte forte Enzo, ma Valter ha il merito di non demoralizzarsi, e dopo qualche corsia riesce ad approfittare di una distrazione del rivale per infilargli. Per la fretta di recuperare, Enzo sbaglia di nuovo, ed ora, approdato alle corsie meno favorevoli, non avrà più possibilità di recupero. Nonostante una bianca a tempi di record, Enzo deve arrendersi alla condotta autorevole di Valter, che porta a casa la vittoria e prenota l'ennesimo "quadretto" di settembre, quando si celebreranno le consuete premiazioni. Enzo non se la prende più di tanto, anche perché la stagione per lui è stata comunque ricca di soddisfazioni. Bumpus, che dopo le prove libere non sperava nemmeno di insidiare la coppia di testa, approda al massimo risultato possibile, superando un Giorgio cui il vento di scirocco sembra fare effetto al contrario. Pochi settori li dividono, e non è troppo lontano nemmeno Emilio, che sfruttava il "muletto" di Valter come spesso ha fatto in questa stagione relativamente disimpegnata.

Va in archivio dunque anche questo trofeo, che ricordiamo essere il più seguito nell'ambito delle categorie Pro Level.

gazdav@libero.it

CLASSIFICA VETERAN PROTOTIPI	2007/2008							TOTALI	
	01/10/07	08/11/07	03/01/08	04/01/08	03/03/08	14/04/08	26/05/08	SCARTO	
1 GIULIO	14	17	20	25	25	20	20	141	127
2 DAVIDE	20	14	13	20	20	25	25	137	124
3 BUMPUS	25	15	12	13	17	12		94	94
4 FRANCO D.	17	25	11	11	14	9		87	87
5 LUCIO	15	13	25	13		15		81	81
6 VALTER	13	20	17	8		7		65	65
7 FRANCO P.			7	17	17	14		55	55
8 FABIO		2	12	12	15	10		51	51
9 GIAMPAOLO		7	1	15	10	13	1	47	47
10 ROBERTO S.	10	11	14				11	46	46
11 AGO	12	9	9	8	11	4		44	44
12 EMILIO		10	8	11	14			43	43
13 GIORGIO	8	4	10		15			37	37
14 GIGI			1	10	6	12	5	34	34
15 LUCA D.	3	12	4	9				28	28
15 STEFANO P.	5	3	4	6	2	8	1	29	28
17 FRANCO			15			13		28	28
17 ENRICO F.		8	3			17		28	28
19 CICO		5	1	1	4	10	1	22	22
20 GIORGIOTOVER	6			9	5	1		21	21
21 PEPPE				7	9	3		19	19
22 ENZO	11	6						17	17
23 ALESSANDRO				14				14	14
23 LUCA P.				7	1	5	1	14	14
25 ALVISE				5	7	1		13	13
26 MARCO	7			3				10	10
27 CESARE	9							9	9
27 MARCO B.		9						9	9
27 DAVIDE C.			6	3				9	9
27 MIRCO			1			8		9	9
31 STEFANO					6			6	6
31 ANDREA M.						6		6	6
33 MAURIZIO			5					5	5
34 CESCO	4							4	4
34 ALESSIO M.					4			4	4
36 EROS G.				1	2			3	3
37 ALBERTO B.			2					2	2
37 PATRICK				2				2	2
37 DAVIDE M.				1	1			2	2
40 MATTEO			1					1	1
40 JACOPO			1					1	1
40 RICCARDO M.					1			1	1
40 STEFANO C.					1			1	1
40 MANUEL					1			1	1
40 DADE					1			1	1
46 LAMBRO					0			0	0

C L A S S I F I C A		
PILOTA		giri
1 VALTER	MOSLER MT900	94,08
2 ENZO	MOSLER MT900	93,39
3 BUMPUS	TOYOTA SUPRA	90,73
4 GIORGIO	ASCARI	90,55
5 EMILIO	ASCARI	89,69
6 MARCO B.	NISSAN 350Z	87,62
7 ALESSANDRO	ASCARI	87,33
8 GIGI	TOYOTA SUPRA	87,10
9 FRANCO P.	ASCARI	86,25
10 FRANCO D.	HONDA NSX	85,25
11 ANDREA M.	NISSAN 350Z	82,59
12 STEFANO C.	ASCARI	82,49
13 FRANCO	FERRARI 360	81,28
14 MIMMO	MOSLER MT900	78,53
15 RICCARDO M.	TOYOTA SUPRA	74,42
16 MIRCO	LAMBORGHINI GALLARDO	74,36
17 ALESSIO M.	LAMBORGHINI GALLARDO	72,74
18 STEFANO N.	NISSAN 350Z	66,21
19 DAVIDE	NISSAN 350Z	43,00

CLASSIFICA GT AW						TOTALI		
2007/2008						SCARTO		
	04/10/07	22/11/07	25/01/08	31/03/08	29/05/08			
	1	2	3	4	5			
1 VALTER	20	15	25	20	25	105	15	90
2 ENZO	14	25	20	17	20	96	14	82
3 BUMPUS	13	12	12	25	17	79	12	67
4 GIORGIO	15	17	15	10	15	72	10	62
5 MARCO B.	11	13	14	8	13	59	8	51
6 ALESSANDRO	17	11	10		12	50		50
7 FRANCO D.	9	14	11		9	43		43
8 LAMBRO	25		17			42		42
9 DAVIDE	7	9	5	13	1	35	1	34
10 GIULIO	12	20				32		32
11 GIGI		2	9	9	11	31		31
11 EMILIO			5	12	14	31		31
13 FRANCO	8		1	11	6	26		26
14 LUCA D.		10	13			23		23
15 GIAMPAOLO		7	15			22		22
16 FABIO		5	14			19		19
17 AGO		4	7	7		18		18
18 ENRICO F.		8	8			16		16
18 FRANCO P.			6	10		16		16
20 ANDREA M.				4	8	12		12
21 STEFANO M.		6	5			11		11
22 HELIOS	10					10		10
23 ROBERTO S.	6		3			9		9
24 STEFANO C.				1	7	8		8
25 STEFANO P.	3	1	2			6		6
25 EROS G.				6		6		6
25 MIMMO	1				5	6		6
28 PAOLO P.	5					5		5
28 MIRCO			2	3		5		5
30 CESARE	4					4		4
30 RICCARDO M.					4	4		4
32 ALEXANDER		3				3		3
32 MANUEL				3		3		3
32 ALESSIO M.				1	2	3		3
35 ALVISE	2					2		2
35 MARCO Z.	1		1			2		2
35 CICO		1	1			2		2
38 LUCA F.	1					1		1
38 LUCA P.				1		1		1
38 DADE					1	1		1
38 STEFANO N.					1	1		1

9 domande a... Giuseppe Z.



Nome, età e due parole sulla tua professione.

Giuseppe Zampieri, 43 anni, impiegato.

Come e quando hai saputo dell'esistenza del VRslot?

Ne avevo sentito parlare da tempo, ma a fine 2007 due amici di Vicenza si sono iscritti... Li ho seguiti...

Anche Franco "Maxpayne" comunque ha fatto la sua parte.

Com'è stato l'impatto?

Estremamente positivo: vari tracciati, tante gare tra cui scegliere, competitività al giusto livello senza esasperazioni, ma soprattutto tanta gente simpatica.

Quali gli aspetti più positivi di questa attività?

Coniuga la vecchia passione per l'automobilismo da competizione in scala 1:1 con il divertimento "praticabile". Inoltre permette anche al mio bimbo di imparare un po' di sana competizione.

Cosa pensa la tua compagna del tuo hobby?

"Ma è proprio necessario andare fino a Verona per giocare con le macchinette?"

Di conseguenza: "Me raccomando, va pian par strada!!!"

Per te conta di più il risultato o esserci comunque?

Senz'altro esserci, ma se arriva anche il risultato torno a casa più contento.

Le tue categorie preferite?

Finora ho corso solo rally e non immaginavo di divertirmi così. Ora però vorrei provare anche la velocità: Silhouette e Veteran Prototipi.

Cosa non digerisci proprio?

Che mi si rompano i telai nella sede delle boccole posteriori.

Vorresti proprio toglierti la soddisfazione di...

Vincere (e chi non lo vorrebbe) un rally, ma la vedo dura visto il livello della concorrenza.

Ciao e grazie.

"Lo slot e il destino dell'uomo"

Ovvero: Adamo, Eva e le piste elettriche digitali

Quinta puntata

Comunque sia, l'Onnipotente fece avere al suo figlio prediletto il materiale per la bisogna, ed il buon Adamo in breve tempo modificò la pista, eliminando quelle che lui (ma anche l'autore di queste pagine) considerava "diaboliche evoluzioni del concetto paradisiaco di pista elettrica".

Finito il lavoro si mise ad esercitarsi pregustando già il momento in cui avrebbe finalmente avuto ragione dell'avversaria, che fino a quel momento gli aveva dato del gran filo da torcere, se non sonore mazzate slottistiche.

Eva passava da quelle parti per caso e vedendo la pista in configurazione totalmente analogica si bloccò per osservarla bene. Nella sua ottica non c'erano più quelle fantastiche congiunzioni di corsie che tante soddisfazioni e tanti allori gli avevano procurato.

Evocò nella sua mente, comunque preveggente, immagini di disastri annunciati.

Pearl Harbour, Caporetto, Dunkerque, praticamente le disfatte più grosse della storia scorrevano di fronte a lei. ed inoltre, essendo cosciente che comunque Pirro (e le sue vittorie) sarebbe stato un figlio dei suoi figli, la faccenda non gli andava proprio giù, per cui si rivolse ad Adamo con un perentorio: "Tesoro, se pensi di aver fatto una furbata, hai sbagliato tutto, io con questa cavolo (inteso come ortaggio) di pista, NON CI GIOCO PIU'!".

Per Adamo fu una doccia fredda, e fu in quella occasione che lo stesso si rivolse all'Onnipotente con quella che la storia, magari apocrifia e non canonizzata, riporta come "L'arringa di Adamo".

"Signore, guarda questa mia compagna, è bastato solo mettere in forse la sua presunta quanto vanesia superiorità in questo spettacolare Hobby che è lo slot, che ha tirato fuori il peggio di sé".

"Prima già con tutte quelle scusette del mal di testa e il "da fare"; adesso si permette di dire stop all'unico vero divertimento, a parte il "moltiplicarsi" naturalmente, che hai concesso alla razza fatta a Tua immagine e somiglianza".

"E non se ne può più!!!".

"Bisognerebbe porre rimedio a ciò, tipo, non potresti magari creare altre tre Eve in alternativa a questa? Mi sembra che quattro donne per ogni uomo sia una proporzione giusta, ed in questo frangente potrei essere un antesignano di un paio di teorie fondamentali della storia dell'uomo, tipo la romana "Divide et impera" e la teoria evoluta del Maxibon Motta ovvero: "Quattro gust is meglio che one!".

"In addendo a tutto ciò l'essere donna, in quanto tale, potrebbe essere ulteriormente perfezionato, dotandolo dell'uso di due sole parole in sequenza e cioè: "Sì Padrone!".

La perfezione di questo teorema sarebbe implicita al fatto che, solo cambiando una consonante, si può renderlo praticamente universale, in futuro, su tutto il pianeta e cioè:

“Sì Badrone!” nel caso di Eva o Eve nere o afro-americane e “Sì Padlone!” nel caso di Eva o Eve gialle o comunque asiatiche!”

“Perfetto, no?!?”.

L’Onnipotente non sembrò però gradire molto l’arringa di colui che aveva creato (in teoria) a sua immagine e somiglianza, e rispose perentorio.

“A parte il fatto, Adamo, che se ti togliessi altre tre costole per creare altrettante Eve, tu assumeresti la postura tipica di Quasimodo, il gobbo di Notre Dame, perdendo cioè la totalità del tuo sex-appeal, e di conseguenza ponendo a rischio la prosecuzione della specie”.

“Ma poi, questa storia delle quattro mogli per ogni uomo non esiste proprio, e se la mia futura concorrenza la vorrà usare come trovata pubblicitaria per far preferire altre religioni monoteistiche alla nostra, è un problema loro”.

“La legge n. 9 delle dieci che farò pubblicare fra tanti anni da uno dei miei figli, tale Mosè, (casa editrice Monte Sinai) recita: “Non desiderare la donna d’altri”.

“Così è e così deve restare”.

Adamo subì questa doccia fredda, ma per lui, a dimostrazione di una pessima giornata, le rogne non erano ancora finite.

In lontananza sentì chiamare “Adamooo, Adamuccio caroooo”.

Era Eva che lo chiamava, ma il suo istinto di sopravvivenza, innato come lo sono le branchie per un pesce, gli diceva che quando un essere femminile rimpicciolisce o vezzeggia i nomi (Adamuccio nello specifico) e/o antepone o postpone “caroooo”, seguono sicuramente Grosse Grane con le G maiuscole. Ed infatti...

Eva era salita su un albero di mele, l’unico accidente di albero che l’Onnipotente aveva detto di lasciare in pace e, soprattutto, di non mangiarne i frutti.

Invece no, lei, la perfida, si rivolse al suo compagno con un sorrisino malizioso, proclamando “Adamuccio bello, guarda che bella mela, dolce, succosa, prodotta senza fertilizzanti nocivi per l’uomo e non geneticamente modificata. Se ne mangi una insieme a me giuro che giocherò con te con la pista e non avrò più mal di testa per tutti i secoli dei secoli”.

Adamo reagì con fermezza: “Lascia stare quella mela Eva, non è cosa, e poi perché proprio una mela? Potremmo mangiare dei fichi”.

“Sì capisce” replicò Eva “proprio i fichi, che con il fatto che non hanno più foglie che li proteggono, ed un giorno finalmente dovrai spiegarmi perché passi tanto tempo a strapparle e bruciarle, sono tutti marci perché troppo esposti al sole o beccati dai corvi”.

“Va bene” tentò Adamo “Prendi qualche banana, è un frutto stupendo, contiene potassio che regola la pressione arteriosa, fa bene alla vista, e nel tuo caso specifico potrebbe addirittura esserti utile in momenti nei quali io sono stanco e/o depresso”.

“Macché banana e banane, mangiamo una mela punto e basta, e poi vivremo per l’eternità giocando con le piste elettriche”.

“Me l’ha consigliato un esserino lungo e viscido, tanto tanto simpatico e convincente” replicò Eva indicando un serpentello che si allontanava.

“Brava!” reagì Adamo, al quale però l’idea di giocare per l’eternità con la pista, finalmente analogica, cominciava ad intrigare parecchio.

“E tu vai a fidarti di un tizio, se così si può chiamare, che va in giro vestito da serpente e che ti suggerisce di compiere un misfatto inaudito, come se noi fossimo dei “polli” qualsiasi. E chi era?!? Francesco Amadori forse?”.

“E magari aveva pure la lingua biforcuta”.

“A parte che la storia della lingua biforcuta, in altri frangenti, mi intrigherebbe assai, ma lasciamo perdere” rispose Eva “Ma no, guarda, ho un suo biglietto da visita dove c’è scritto:

S. Atana, tentatore e lusinghiere, via degli Inferi 666”.

“Mi ha detto che ha lavorato per anni come angelo, ma poiché aspirava a qualcosa di più, si è messo in proprio con un suo ufficio ed inizia or ora la carriera da indipendente”.

“Senti Eva, a me questa storia della mela non sfagiola proprio; rovistando nella preveggenza è un frutto che evoca solo disgrazie”.

“Prendi ad esempio la povera Biancaneve, solo per avere accettato una stupida mela, peraltro senza il bollino Melinda, ci stava rimettendo le penne, e se non fosse stato per il provvidenziale intervento dei fratelli Grimm, che si sono inventati il solito principe che passava per caso da quelle

parti, la poveretta sarebbe ancora defunta nella sua bara di cristallo swarovski, provocando così per millenni il pianto dei bambini di tutto il mondo”.

“Proprio di tutto il mondo no!” rispose Eva.

“Perché no? Sto parlando di bambini” fece Adamo.

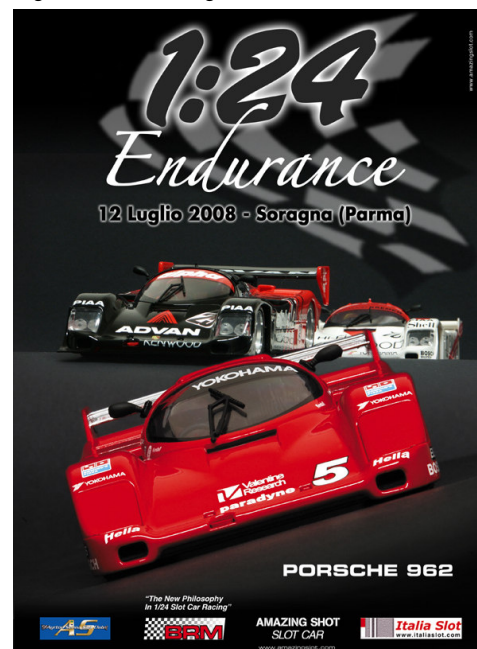
“Appunto!” ribadì Eva “I bambini giapponesi piangono solo per le disgrazie dell’Imperatore Hirohito e della sua famiglia, e di Biancaneve non gliene può fregare di meno”.

Continua...

Marco B.

.....infoclub

Giovedì sera, grazie agli accordi con Marco B., abbiamo avuto l’opportunità di testare a fondo tutta la recente produzione 1/24 di **B.R.M.**, portata in sede proprio da **Francesco**, uno dei soci di questa casa. In molti si sono avvicinati alla guida delle Porsche 962, non senza qualche sonoro contatto, molto più consueto nella scala grande, ma senza andare oltre la perdita di qualche appendice aerodinamica. Ricordiamo che proprio attorno a questi modelli ruoterà anche l’anno prossimo la nostra 1:24, che avrà sicuramente il suo campionato, come già quest’anno. Sempre con queste vetture a Soragna il prossimo 12 luglio si terrà una gara Endurance.



Ricordiamo la data della **pizza di fine stagione**: l’appuntamento è per **giovedì 12 giugno** alle ore 20 alla “Pizzeria Trattoria Alla Sorgente”, in via Pontara Sandri 8, a poche centinaia di metri dal casello di VR Est, per agevolare i soci vicentini, nella speranza che vengano numerosi.