



la gazzetta del **VR Slot**



anno IX numero 356 - 20 ottobre 2008 - www.vrslot.it

- > **1ª gara GT/GT HRS**
- > **model news**
- > **2ª gara Veteran Prototipi**
- > **infoclub**

1ª GT/GT HRS

Franco P. Valter

Doppia vittoria nitida

La sesta settimana della stagione inaugura il trofeo "misto", che combina la GT Entry Level, quella tradizionale (che si disputa fin dal primo anno), con quella Pro, basata sulla meccanica HRS Slot.it. Una conferma in negativo da quest'ultima: troppo poche le adesioni, sicuramente in ragione delle difficoltà e dei costi di allestimento di queste vetture, che sulla carta invece avrebbero tutte le carte in regola per sfondare. Belle le carrozzerie, funzionale la meccanica, veloci (anche troppo...) i motori. I più, tuttavia, preferiscono restare sulle granturismo "di scatola", limitando al minimo gli interventi tecnici, magari con la sola sostituzione del motore NC5 con il più lento NC2; molti infatti si sono orientati sulla scelta Ninco, e anche questo fa storcere il naso ai puristi, perché purtroppo così si rinuncia alle GT vere, quelle cioè che nella realtà disputano il Campionato FIA, come le Corvette C6R, le Ferrari 575, le Maserati MC12, le Aston Martin DBR9, prodotte in scala ridotta da SCX, Carrera e Scalextric. Ma si sa, le Ninco vanno meglio, soprattutto sulla loro pista, o almeno questa è l'idea dominante.

Ancora sopra quota 20 i partenti a questa ouverture di campionato, con qualche arrivo dell'ultimo minuto, come quello di Andrea C., che non ha nemmeno il

tempo di salutare i presenti prima di inforcare il pulsante per il minuto di schieramento. Gli fanno compagnia il quasi debuttante Giovanni G., Riccardo M. e papà Franco D. con figlioletto Luca, volutamente retrocessi alla prima manche per questioni di orario. Che sia una forzatura lo si evince fin dal via, quando l'esperto Franco inizia a macinare giri su giri a tempo di record, doppiando a ripetizione la concorrenza, con il solo Riccardo che resiste al ritmo forsennato. Il duello più avvincente diventa allora quello fra Luca e Andrea, che dura fino all'ultima frazione, quando il secondo approfitta della corsia favorevole per consolidare la rimonta operata a metà gara. A Giovanni invece basta fare esperienza, come consuetudine per chi ha cominciato

eterno, manifestando evidenti segni di insofferenza funzionale. Di peggio riesce a fare solo Franco, che passa in un sol balzo dallo Slot alla Coppa Davis, forte delle

lunedì 20/10
Rally

giovedì 23/10
GT Light

MODEL NEWS

Sicuramente una fra le più affascinanti livree nella già numerosa famiglia delle BMW M1 Fly.



Ci spostiamo per una volta dalla produzione di grande serie per mostrare questa bellissima Matra 670, riprodotta in resina dalla Le Mans Miniatures.



racchette sventolate alla prima assistenza difettosa; tocca a lui stavolta il rito del distacco anticipato, e arrieverci alla prossima puntata. Il festival delle Ninco stavolta non ha successo, perché fra le anglewinder di Mirco, Stefano C. ed Eros G. ha ragione la SCX di Enrico F., che porta in testa alla classifica provvisoria la sua Aston Martin. Anzi no; alla fine davanti c'è ancora De Paoli senior, con buon margine peraltro.



1° RALLY PARALLELO

20 ottobre 2008

Masticano amaro comunque sia Stefano che Eros, che chiudono ambedue con la netta sensazione di aver sciupato un'ottima occasione, perché sia la Supra del primo che la 350Z del secondo marciavano su ottimi livelli; il primo, rivedendo il cronologico dei tempi, è stato addirittura il più veloce in assoluto, pena però l'eccessivo ricorso ai commissari di curva. Per dovere di cronaca registriamo anche i "ricorso ufficiale" di Eros, che lamentava la perdita di almeno un giro, di cui però non si è trovata traccia nel cronologico del Wincrono. Ricordiamo con l'occasione che il contagiri restituisce la serie completa dei tempi sul giro in forma di file .txt, dal quale si può risalire all'eventuale "salto" del giro, rilevando un tempo ragionevolmente doppio rispetto ad uno normale, cosa che viene segnalata anche durante la gara con un apposito richiamo.

Passiamo alla "top six", almeno per quanto riguarda la GT Entry Level. Il campione in carica è Giampaolo, ma le prove libere hanno già suggerito che saranno da tenere d'occhio anche gli altri. In primis le Ninco di Franco P. e Giorgio, ma anche le SCX, con Ago accreditato di ottime chance. Fa da contorno anche stavolta Davide, la cui 575 non sembra più in grado di ripetere gli exploit di qualche tempo fa (come il pilota, peraltro...). Proprio Giampaolo è autore di una gara altalenante, vittima di un certo calo di concentrazione, tipica di chi ha già raggiunto il risultato grosso (sindrome di Raikkonen), ma anche di continui disturbi di captazione. Spazio quindi a quelli più motivati, con in testa un altro vicentino, Franco P., per il quale sembra proprio l'anno della definitiva consacrazione; da bordo pista un coro perenne di "Santo subito" accompagna la sua marcia immacolata, perché alla fine dei 18 minuti la sua gara sarà totalmente esente da "peccati", come lui stesso ci confesserà prima di congedarsi.

Più sporca la coscienza di Giulio, ma soprattutto quella di Ago, che sbaglia troppo a inizio gara, pregiudicando il risultato finale nonostante una bellissima rimonta. Neutra la prova di Giorgio, che non segna tempi di rilievo assoluto, ma non esagera nemmeno con le uscite, finendo decorosamente in sesta posizione assoluta.

Quando il semaforo diventa rosso per l'ultima volta, il Wincrono sancisce la vittoria del Franco con la P, che sopravanza di quasi un giro quello con la D, mentre quello... senza niente comanda ancora la classifica rovescia.

Segue un terzetto di Aston Martin SCX, fra le quali spicca quella di Giulio, autore ancora una volta di una prova di qualità. Giù dal podio invece la coppia del sabato, Ago-Enrico, che comunque prenotano fin d'ora un risultato migliore per le prossime gare.

Ennesimo "caso" in fase di verifica, dove non c'è la vettura di Franco D., che probabilmente non pensava di arrivare a podio, e quando si aprono le macchinine lui dorme già il sonno dei giusti. E invece è sbagliato, perché la Commissione Tecnica, composta da Giorgio e... Franco D. non può fare a meno di squalificarlo, come da regolamento e come approvato il giorno successivo dallo stesso doppio protagonista.

Corretto, come sempre.

CLASSIFICA GT			
PILOTA		giri	
1	FRANCO P.	NISSAN 350Z NINCO	84,20
2	GIULIO	ASTON MARTIN DBR9 SCX	82,04
3	AGO	ASTON MARTIN DBR9 SCX	81,67
4	ENRICO F.	ASTON MARTIN DBR9 SCX	81,43
5	GIORGIO	LEXUS NINCO	81,04
6	EROS G.	NISSAN 350Z NINCO	79,50
7	STEFANO C.	TOYOTA SUPRA NINCO	79,46
8	RICCARDO M.	FERRARI 360 NINCO	79,42
9	GIAMPAOLO	FERRARI 360 NINCO	79,11
10	DAVIDE	FERRARI 575 CARRERA	77,35
11	MIRCO	FERRARI 360 NINCO	76,58
12	ANDREA C.	FERRARI 575 CARRERA	74,12
13	LUCA D.	ASTON MARTIN DBR9 SCX	73,31
14	GIGI	VENTURI FLY	66,59
15	GIOVANNI G.	MOSLER MT900 NINCO	65,08
16	FRANCO	PORSCHE 997 NINCO	20,00
17	FRANCO D.	CORVETTE C6R SCX	SQL

Ah, dimenticavamo la GT HRS! Due corsie libere nella batteria Pro, ma lo spettacolo non manca, perché le vetture marciano alla grande, anche se il divario fra Valter, vero dominatore, e gli altri pare evidente fin dall'inizio. Ci prova Bumpus e ci prova anche Maurizio, mentre per Emilio si tratta più che altro di sgranchirsi il dito, con vettura e pulsante in prestito. La Maserati di Bumpus comunque accusa un grip decisamente inferiore rispetto alla Corvette del leader, ma anche la DBR9 del Mauri non regge il confronto: troppo elevato il gap prestazionale. La sfida eventualmente sta proprio fra loro due, ma alla fine chiuderanno nell'ordine, con Enrico che medita addirittura il ritorno all'altra classe.

Un bravo a Valter, che riesce sempre a preparare mezzi all'altezza della situazione.

gazdav@libero.it

CLASSIFICA GT HRS		
PILOTA		giri
1	VALTER	CORVETTE C6R 97,24
2	BUMPUS	MASERATI MC12 93,44
3	MAURIZIO	ASTON MARTIN DBR9 92,51
4	EMILIO	CORVETTE C5R 86,49

2ª Veteran Prototipi Tocca a Davide

Cambia la pista, cambia il risultato

La velocissima sei corsie Carrera apre le porte ai prototipi storici, offrendo qualche chance in più alle Slotter, che soffrono invece sulla sei corsie spagnola.

Ma a noi, parlando di marche, piace di più evocare il vero Campionato Marche, quello che celebrava appunto la supremazia di una casa costruttrice rispetto all'altra, e non tanto dei piloti. In quegli anni, peraltro, questa specialità raccoglieva consensi anche maggiori della formula uno, per cui i piloti quasi sempre si cimentavano in ambedue le categorie. Guardando il parco mezzi, ci sembra corretto datare le nostre gare-replica nel 1971, ultima stagione in cui si corse senza limiti di cilindrata. Dall'anno successivo, infatti, la federazione internazionale decise che il campionato si sarebbe disputato con motori limitati a 3000 cc, cosa che provocò il ritiro della Porsche, che vide nel provvedimento una decisione avversa alle loro 917.

Ecco quindi che nel 1971 si potevano vedere ancora tutte le 5000, con 512 e 917 in testa, ma anche le neonate 3000, come la Ferrari 312PB, che avrebbe dominato la stagione successiva. Ma in circolazione c'era ancora qualche Ford GT40, vettura che aveva dato il meglio di sé qualche anno prima, e ci piace anche pensare che qualche nostalgico partecipasse ancora con le Ferrari P4, in realtà ormai tecnologicamente superate, ancorché introvabili.

A completare il panorama, le Porsche "piccole", le 908/3, più adatte a circuiti tortuosi (le ricordiamo vincitrici al Nurburgring e alla Targa Florio), le Chevron e poi le Lola, per la quale vale lo stesso discorso della Ferrari, che alla imponente T70 stava affiancando la T280, che avrebbe in seguito accolto diverse motorizzazioni.

Questa la visione nostalgica della gara di giovedì scorso. In realtà ai più poco importa di queste rievocazioni; conta la sfida, la competizione, e per queste tutte le categorie vanno bene. Questa seconda prospettiva è quindi incentrata sul duello



zzz...
idea: facciamo una classifica squalificati!

Fly-Sloter, che a tutt'oggi non vede ancora un vincitore definitivo. Tant'è che l'anno scorso il trofeo l'ha vinto Giulio con la Porsche 908/3, mentre nel 2006/07 aveva dominato Davide con la 312PB; ma allora si correva sulla Polisti, più simile alla Carrera che alla Ninco.

Ecco quindi Valter passare in questa occasione dalla Ferrari 512S alla 312PB, Franco P. dalla 917 spider alla Lola T280, mentre Bumpus, vincitore della prova di apertura, decide all'ultimo momento di rimanere sulla GT40, scartando l'opzione Slotter.

La manche di apertura ospita il neosocio Giovanni G., che non sapeva nemmeno della gara ma aveva appena acquistato una Lola T70; accanto a lui in una sfida a sette il veterano Giorgiotover con la P4, il compagno di Commissione Cico con la bellissima 917 "lunga", quindi Marco Z. con la GT40 "stretta", Manuel con la 908 "corta" e Mirco con la Lola "piccola". Chiude Stefano N., che con la Chevron completa un ventaglio di vetture tutte diverse, per un colpo d'occhio veramente eclatante. Un doppione per la verità c'è: è la 908/3 di Giulio, retrocesso in prima batteria per aver saltato la gara di apertura.

Proprio lui, ma non è certo una sorpresa, detterà il ritmo per tutta la gara, lamentando però un calo di efficienza del motore, forse a causa dell'olio assorbito dalla bronzina lato carboncini. Tuttavia la sua gara è pressoché perfetta, con qualche uscita dovuta più alle interferenze esterne che ad errori suoi. I tempi però scendono solo in un'occasione sotto ai 15 secondi, il che fa pensare ad un rallentamento della pista. Molto equilibrata la sfida fra gli altri, con il solo Giovanni a pagare dazio per dovere di... anagrafe slottistica. Ci preme sottolineare l'ottima prova del Cico, che prosegue sulla strada dell'originalità, portando avanti la preparazione della 917 coda lunga, che forse sulla pista teutonica accusa meno problemi che altrove. Mirco precede Giorgiotover, anche lui votato alla sperimentazione con la P4 Scalextric, che ha ragione all'ultimo settore della coeva GT40 di Marco Z.. Più involuta la prova di Stefano N., che stenta a riconoscere la Chevron che lo aveva fatto sperare in ben altri risultati.

Dalla seconda manche i più attenti si aspettano una conferma dell'ottima prestazione di Giulio. Tuttavia sia Roberto che Enrico si portano velocemente sul

passo del campione in carica, sopravanzandolo di quasi un giro in proiezione finale. Sulla strada dei due portacolori Lola, accomunati anche dall'identica livrea, c'è però la corsia arancione, che presenta un impercettibile scalino all'imbocco del rettilineo, assolutamente irrilevante per tutti gli altri. Per i nostri sarà un calvario di uscite, che finiranno per pregiudicare la concentrazione e la gara stessa. Apriamo una parentesi a questo proposito per precisare che a fine gara si è intervenuto sulla pista per smussare lo spigolo effettivamente presente, ma il problema è comunque addebitabile alla vettura, che come tutte le Slotter soffre di uno scarso pescaggio del pick-up, anche abbassando al limite le gomme anteriori; ovviamente, però, se si montano spazzole sottilissime l'assetto peggiora...

Chiusa la parentesi, e chi ha orecchi da intendere... ponga prontamente rimedio.



Comunque alla fine la spunta Roberto, che sembra aver imboccato una stagione di soddisfazioni, anche se davanti c'è ancora Giulio. Una conferma da Andrea M., che chiude non distante da Enrico, mentre i compagni di trasferta finiscono più attardati.

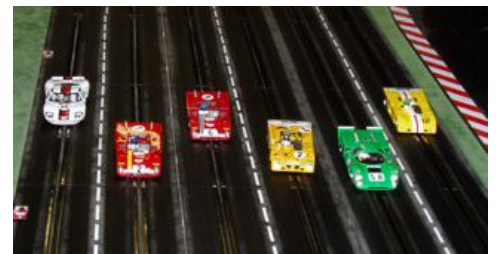


I tempi di Roberto e soprattutto di Enrico sono però ben migliori di quelli di Giulio, il che smentisce le previsioni di Valter, che teorizzava sul rallentamento della pista. Proprio lui masticherà amaro per non aver seguito il consiglio di Davide, che gli sconsigliava l'utilizzo della Ferrarina Slotter a favore della 908/3 Fly, più sicura della prima. La sua gara si interrompe bruscamente nella seconda frazione,



quando decide di averne abbastanza. Proprio con la stessa vettura Davide invece si invola fin dal via, con Franco P. che tenta in tutti i modi di restargli alle calcagna. La resistenza dura circa una frazione, poi si capisce che il leader non lo raggiungerà nessuno: tempi record a ripetizione e uscite ridotte al minimo sono le sue credenziali. Alle sue spalle comunque è gara vera, perché oltre a Franco, che consolida sempre più la sua posizione, c'è anche un ottimo Bumpus, che sprema al massimo la GT40. E anche Gigi non è da meno, anche se la Lola T70 è sicura ma non certo veloce. Della partita sarebbe anche Enzo, non fosse per la famigerata corsia arancio, o meglio per le spazzole ribassate; comunque è facile pronosticare il decano fra i primissimi nelle prossime occasioni.

Davide chiude in corsia bianca siglando un crono di 14 e 4, inarrivabile per la concorrenza, e torna alla vittoria per la prima volta in questa stagione.



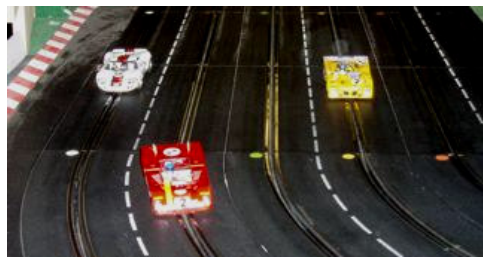
Immane la suspense in fase di verifica, dove un gruppetto di avvoltoi segue famelico le operazioni di controllo del regime di rotazione dei motori. Ne fa le spese ancora una volta Bumpus, che rimane sconcertato nello scoprire l'incremento rilevato sul motore che lui stesso aveva controllato prima della gara scorsa. Rimane giusto nel limite lo Slotter di

Franco P., così come il Fly di Giulio (entrato in verifica dopo la squalifica di Bumpus) mentre quello di Davide gira 2000, 2500 giri meno degli altri...



Un ringraziamento ad Emilio per il lavoro in postazione pc e a Giorgione per le foto.

gazdav@libero.it



CLASSIFICA

PILOTA		giri
1 DAVIDE	FERRARI 312PB SLOTER	72,42
2 FRANCO P.	LOLA T290 SLOTER	71,23
3 GIULIO	PORSCHE 908/3 FLY	69,30
4 ROBERTO S.	LOLA T290 SLOTER	68,58
5 GIGI	LOLA T70 FLY	67,15
5 ENRICO F.	LOLA T290 SLOTER	67,00
7 ANDREA M.	FERRARI 312PB SLOTER	66,81
8 ENZO	LOLA T280 SLOTER	66,28
9 EROS G.	FERRARI 312PB SLOTER	65,55
10 STEFANO C.	LOLA T280 SLOTER	64,80
11 CICO	PORSCHE 917LH FLY	64,17
12 MIRCO	LOLA T290 SLOTER	62,30
13 GIORGIOTOVER	FERRARI P4 SCALEXTR	60,43
14 MARCO Z.	FORD GT40 FLY	60,00
15 MANUEL	PORSCHE 908/3 FLY	59,24
16 STEFANO N.	CHEVRON B19 FLY	58,55
17 GIOVANNI G.	LOLA T70 FLY	52,09
18 VALTER	FERRARI 312PB SLOTER	35,00
19 BUMPUS	FORD GT40 FLY	SQL

infoclub

Torniamo sulla kermesse rallistica nazionale per mostrarvi il podio delle 2WD, dove si riconosce il nostro **Marco B.**, secondo classificato.



Da Alessandro riceviamo anche altre foto corredate da un commento sulla trasferta.

Ecco le foto. Non sono molte e la maggior parte sono della ps1, quella che ci ha fatto perdere da subito il contatto con i primi. Le nostre auto e quelle di pochi altri uscivano ad ogni curva, quelle dei piloti di casa no!

Le gomme rally Ninco tassellate diametro 20mm si sono rivelate assolutamente inadatte su quella ps, mentre nelle altre prove abbiamo segnato tempi buoni, a volte anche migliori dei primi.

Le Polistil sporche sono insidiosissime, figurati passandoci tra i primi.

Quasi tutti hanno corso anche il sabato, con 5 passaggi su ogni prova; avevamo chiesto di partire indietro ma con i numeri alti hanno fatto partire i piloti della zona, che trovando pista pulita...

Al riordino per il secondo giro si è partiti in ordine di classifica; abbiamo attaccato guadagnando posizioni, ma non è servito a molto, anche perché poi la direzione gara ha deciso di non effettuare il terzo passaggio (per problemi di tempo, erano le 16), quindi ci siamo fermati a 12 delle 18 prove previste.

Ciao, Alessandro



A proposito di rally, come avrete visto dalla locandina in prima pagina, proprio stasera va in scena il primo degli "eventi" stagionali, il **Rally Parallelo**, che ci auguriamo raccolga un gran numero di slottisti. Buon divertimento!

gazdav@libero.it