



la gazzetta del **VRslot**



anno IX numero 362 - 1 dicembre 2008 - www.vrslot.it

- > **1ª gara Classic**
- > **model news**
- > **2ª gara GT-GT HRS**
- > **infoclub**

1ª Classic

Cobra!

Davide non si lascia sfuggire l'occasione di sfruttare la vettura migliore del lotto

Il genio italico da una parte, ben rappresentato da Ferrari, Alfa e Abarth, contrapposto alla tenacia anglosassone, che vede schierate le Jaguar e le Austin, con l'aggiunta di una vettura yankee tra le più belle mai prodotte: la Cobra.

Ecco una delle sfaccettature delle gare Classic, che oltre all'aspetto agonistico, sempre presente anche se si corresse con una... Isetta BMW, aggiungono il conflitto che si riscontra in ognuno dei protagonisti, fra la voglia di adoperare i modelli più affascinanti e la paura di rovinarli. Riproduzioni fantastiche che attraversano tutte le marche presenti sul mercato, che attingono alla storia dell'automobilismo proprio per catturare gli appassionati di auto, prima ancora che di slot.

Chiaro che queste nostalgie non riguardano i più giovani, quindi non c'è da stupirsi se il gruppetto dei vicentini meno... datati, lunedì sera se ne fregasse totalmente della gara in calendario, preferendo sgranchirsi le falangi sulla sei corsie Carrera.

Ne consegue il timore di trovarsi in numero insufficiente a disputare la gara, visto che quest'anno si è posto uno sbarramento minimo di dieci partecipanti.

lunedì 1/12
SuperGT

giovedì 4/12
Rally Classic



E invece no. Uno ad uno si è arrivati a riempire due batterie, nonostante le assenze di Bumpus, Gigi, Denis, per citare alcuni fra gli habitués della specialità.

Si è quindi tornati a disputare le prove cronometrate, pratica ormai quasi in disuso. Dei 12 partenti quasi la metà non riusciranno a concludere nemmeno un giro pulito, complice l'approssimativa messa a punto dei mezzi, peraltro ben diversi fra loro in quanto ad architettura e prestazioni. Alcuni si giovano di motorizzazioni esuberanti, come le Revell, le Carrera o le MRRC, altri fanno della tenuta di strada il loro punto di forza, e sono quindi penalizzate nel motore dai regolamenti, come le Ninco.

Nella scorsa stagione si era addirittura assistito alla vittoria di una Abarth TC1000 della SCX, ad opera di Franco P., mentre le altre due prove erano andate ad Ago con la

MODEL NEWS

Già in consegna l'attesissima Ferrari 250 Le Mans!



Ad integrare il già nutrito parco delle vetture Classic, la Jaguar C prodotta da Carrera.





Ferrari Testarossa Nino e a Giulio con la Jaguar E Type Lightweight della Revell.

Proprio Ago si ripete nel minuto cronometrato, con buon margine sulla GTAM di Franco P., che a sua volta stacca di tre decimi Giulio, a confermare che le gerarchie sono sempre quelle. E invece chi seguiva la sessione di qualifica non ha potuto non accorgersi che la pole position non sarebbe sfuggita alla Cobra MRRC di Davide se fosse riuscito a completare un giro sulla ostica corsia bianca, resa particolarmente adesiva dai recenti test con le GT Light.

La scena più comica, un altro aspetto immancabile di queste sfide improbabili, è la partenza di Enrico nel minuto cronometrato. Per rimediare alla cristallizzazione delle gomme della sua Alfa, il pittoresco protagonista aveva esagerato con i trattamenti, col risultato di sgommare per tutto il rettilineo prima di riuscire a raddrizzare la vettura; roba da dragster.

PROVE CRONOMETRATE

PILOTA		tempo
1 AGO	FERRARI TESTAROSSA	14,230
2 FRANCO P.	ALFA ROMEO GTAM FLY	14,636
3 GIULIO	JAGUAR E LIGHTWEIGHT	14,912
4 RICCARDO M.	ALFA ROMEO GTAM FLY	15,383
5 ALESSANDRO	ABARTH TC1000 SCX	15,436
6 DAVIDE	AC COBRA MRRC	15,439
7 ENRICO F.	ALFA ROMEO GTAM FLY	15,885
8 GIORGIOTOVER	FERRARI 250 GTO FLY	16,438
9 STEFANO P.	FERRARI 250 GTO FLY	17,344
10 CICO	AUSTIN HEALEY NINCO	19,179
11 STEFANO N.	FERRARI "UOVO" CARRE	20,091
12 MIRCO	JAGUAR XK120 NINCO	21,085

Proprio Enrico però si prende la sua rivincita nella manche di apertura, che dominerà senza problemi per tutta la gara, impostata su 24 minuti di durata. A ravvivare la sfida qualche contatto coi rivali, impegnati come tutti a remare contro

tendenza al dritto, al ribaltamento, alla sbandata delle loro vetture. Il divario fra le corsie porterà ora l'uno ora l'altro dei contendenti ad alternarsi nel ruolo di inseguitori, ma la leadership di Enrico non sarà mai in discussione. Alla fine è Mirco a spuntare dalla mischia, battendo la resistenza di Giorgiotover, partito a rilento ma poi piuttosto in rimonta, nonostante l'ingranaggio chiedo pietà per tutta la gara. Nota di merito per Stefano N., che adottava la Ferrari "Uovo" della Carrera, vettura più alta che larga, e che per lunghi tratti era riuscito a tenere il passo, prima di soccombere nelle corsie più infide.



I quasi 94 giri di Enrico sembrano promettere un approccio al podio anche dopo il via della seconda e ultima manche, perché i sei protagonisti non sono per niente esenti da esercitazioni di geometria, come tangenti e secanti piuttosto... seccanti. Il passo tuttavia è più veloce, soprattutto per Davide, che fin dai primi minuti abbatte la soglia dei 14 secondi, ripetendosi in tutte le corsie. Tuttavia le frequenti uscite del leader, soprattutto nelle curve strette, tengono in gara sia Franco P. che Giulio, staccati di un giro dopo tre corsie. Nella seconda metà di gara non cambia la musica, con Giulio che deve remare contro

una vettura velocissima ma ingestibile in curva, mentre il vicentino deve far fronte ai problemi di assetto che accomunano tutte le "avant", non escluso il capoclassifica. Molto meno "leggibile" la prova di Ago, che sembrava accreditato delle migliori chance, vista la sicurezza mostrata in prova. Il suo passo non è dei migliori, ma evidentemente anche sotto il profilo dell'assetto la macchina deve aver sofferto più del previsto. Fa quello che può Alessandro, con una "seicento" (nuova di stecca) che stenta a scendere sotto i 15 secondi. Riccardo invece probabilmente paga un po' di stress da gara, perché la sua Alfa sembrava a livello delle migliori.



Alla fine nessuno riesce ad insidiare la vittoria di Davide, ottenuta malgrado i riti voodoo inscenati a bordo pista dagli avvoltoi di turno, compresi Valter ed Emilio, che ringraziamo per il contributo in postazione pc.

Secondo Franco P., che non manca un'occasione a costo di montare le catene da neve per venire al VRslot in compagnia dell'inseparabile Mirco, arrivando immancabilmente a podio. Terzo il re della specialità, Giulio (cinque trofei nell'Albo

d'oro delle Classic), che ancora dopo le cronometrate sfogliava la margherita per decidere se cambiare o meno vettura, fra le tante di cui dispone in valigetta.

Chiudiamo ricordando a tutti che quest'anno il campionato Classic si chiuderà con la "Mille Miglia", che vedrà le vetture della categoria impegnate in una gara a tappe su tutte le piste del VRslot, secondo la modalità di gara tipo rally.

gazdav@libero.it



CLASSIFICA		
PILOTA		giri
1 DAVIDE	AC COBRA MRRC	98,02
2 FRANCO P.	ALFA ROMEO GTAM FLY	97,20
3 GIULIO	JAGUAR E LIGHTWEIGHT	95,04
4 AGO	FERRARI TESTAROSSA	94,19
5 ENRICO F.	ALFA ROMEO GTAM FLY	93,65
6 RICCARDO M.	ALFA ROMEO GTAM FLY	91,53
7 MIRCO	JAGUAR XK120 NINCO	91,43
8 ALESSANDRO	ABARTH TC1000 SCX	87,13
9 GIORGIOTOVER	FERRARI 250 GTO FLY	83,50
10 CICO	AUSTIN HEALEY NINCO	81,43
11 STEFANO N.	FERRARI 166MM "UOVO"	78,28
12 STEFANO P.	FERRARI 250 GTO FLY	75,38

2a GT GTHRS

Davide, mache Eros

*Prosegue il forcing della corrente dell'est.
Marco B. vince fra i Pro*

Si sperava che la categoria GT HRS potesse raccogliere tutti gli specialisti dello slot più tecnico, coloro insomma che non si accontentano di acquistare un modello e metterlo in pista, magari tribolando oltre misura. La categoria, tra l'altro, unisce il meglio delle due filosofie, cioè una meccanica assolutamente efficiente abbinata alla carrozzeria preferita, scelta liberamente fra i modelli in commercio. Il massimo quindi. Però c'è un neo, altrimenti non si spiega il perché di una risposta così scarsa all'appello; il tasto dolente è la relativa difficoltà di assemblare un mezzo finito, adattando la carrozzeria secondo le norme dettate dal regolamento nazionale, ricorrendo cioè abbondantemente a cutter e lima. Probabilmente al di là del costo relativamente superiore al modello di serie,

tutto sarebbe sanato dalla possibilità di acquistare i modelli finiti, ma nessuno si è mai fatto avanti in questo senso.

Risultato: ancora quattro partenti.

Fortuna che la specialità è stata accorpata alla GT tradizionale, altrimenti il campionato sarebbe stato abortito fin da subito. Tuttavia anche stavolta è stata gara vera, anzi è stata una delle manche più belle, nonostante le due corsie vuote, perché, come al solito, si è deciso di isolare i "marziani" dagli altri. Era partito a cannone Marco B., ma poi Franco D., prendendo confidenza col mezzo appena approntato, lo aveva superato sfruttando la corsia favorevole fino a sfiorare il doppiaggio. Con Valter un po' in crisi per la partenza in corsia bianca, fra le più scivolose, i due continuavano la sfida a distanza fino all'ultima frazione, quando il gap non superava il mezzo giro. I tre minuti finali vedevano Franco tentare una strenua difesa in corsia bianca, con Marco a rosciargli decimi dalla gialla centrale. Proprio nel momento del sorpasso Franco incappa anche in un'uscita in fondo al rettilineo, cosa che comunque non incide sul risultato, ormai chiaramente nelle mani del Giurassico, che ha avuto il merito di crederci dando il massimo anche nelle corsie meno vantaggiose. Terzo Valter, accortosi troppo tardi che il risultato era ancora alla sua portata, nonostante un avvio difficoltoso. Purtroppo a volte ci si dimentica che una gara su sei corsie è lunga e varia...

Per Cico poco più di un volenteroso approccio alla categoria, con una Callaway troppo "saponetta" per poter reggere il passo, non si sa se per le gomme sfortunate o per l'assetto approssimativo.

CLASSIFICA GT HRS		
PILOTA		giri
1 MARCO B.	ASTON MARTIN DBR9	73,90
2 FRANCO D.	FERRARI 550	73,69
3 VALTER	CORVETTE C6R	72,71
4 CICO	CORVETTE CALLAWAY	60,71

Quando si è corsa la manche delle Slot.it, in 17 avevano già disputato la sfida delle GT classiche, quelle che vengono appunto cannibalate per le HRS.

La prima gara di campionato si era corsa sulla Ninco, per cui c'era una certa curiosità di vedere se e come avrebbero potuto cambiare le cose. Fin dalle prove libere si era però intuita una variabile mancata: Franco P., infatti, vincitore sulla sei corsie spagnola, andava come un missile anche in versione deuthsland, avendo rimpiazzato la Nissan 350Z con una

Marcos doverosamente equipaggiata col motore Fly racing. Più altalenanti le prestazioni di tutti coloro che avevano scelto di perseverare, e fra questi Giulio e Ago, giunti in gara uno alle spalle del vincitore e di Frano D., passato a... miglior categoria.

Vediamo com'è andata.



La prima manche accoglie il ritorno, speriamo non occasionale, di Christian, che accetta volentieri una M3 a nolo per tentare di ricordarsi come si sgrilletta un pulsante. Gli fanno compagnia il pacchetto Piccoli con papà Stefano armato della bellissima MC12 Scalextric e Alvise della più consueta Supra Ninco, Alessio con vettura analoga e Giorgiotover con 360 in prestito, perché la sua SCX proprio non vuole saperne. Cambio vantaggioso, comunque, perché la Ninco prelevata dalla cassetta di Mirco va alla grande, almeno fino a quando Giorgione non la molla sul pavimento, come crediamo faccia con tutte le vetture che gli capitano in mano, probabilmente per testarne la robustezza. Ecco perché Giorgio in gara dovrà accontentarsi di superare Christian e Alessio, mentre la Piccoli family si invola verso posizioni più ragguardevoli, con Alvise ben davanti a tutti.





Nella seconda manche si rinnova la sfida che nella stagione scorsa decise il campionato, con Giampaolo che prevalse di pochi punti su Davide. Stavolta però il vicentino parte svantaggiato, perché assente da qualche tempo. In più sulla sua 360, dopo un contatto proprio con Davide, si sgancia l'assale posteriore, facendogli perdere tempo per la riparazione. Davide invece è l'unico a scendere sotto i 15 secondi sul giro, cosa che si traduce in un certo margine sui compagni di manche. Nonostante le disavventure, è comunque Giampaolo il primo inseguitore, che però alla fine accuserà tre giri di distacco. Ancora più ampio il divario degli altri, con Mirco in testa, dotato della NSX Scalextric, l'unica mai vista in giro. Poco efficace il trio Ninco che segue, con Andrea davanti a Manuel e Riccardo.



La terza manche raggruppa i migliori sei di gara uno, con Franco P. in testa. In testa però al pronti via ci va Ago, la cui Aston Martin SCX non è velocissima ma almeno gode di un assetto efficace. Non così quella di Giulio, che oltre ad uscire di più, ha un motore che fa venir voglia di staccare il pulsante ad ogni rettilineo.

Rema anche Enrico F., la cui BMW non sembra marciare come in altre occasioni; beninteso, la berlina della Fly non è accreditata come le GTJ Ninco, che infatti si portano davanti, con Eros quale migliore interprete. Fra lui, Franco ed Ago si gioca la vittoria di manche, che non coincide però con l'assoluto, perché per quello la proiezione dà ancora avvantaggiato Davide.



La gara comunque è avvincente, perché Franco è il più veloce, ma Eros non sbaglia mai, quindi si assiste a continue rimonte fra i due vicentini, con Ago che nelle ultime frazioni inizia a perdere contatto.

Allo scadere del diciottesimo minuto Eros conserva una manciata di settori sull'arrembante Franco P., con Ago attardato di un giro tondo; Stefano C. invece rimane nel mezzo fra i battistrada e i... sofferenti Giulio ed Enrico.

La vittoria comunque va nettamente a Davide, che però accusa un rendimento particolarmente altalenante fra Ninco e Carrera, cosa che depone a favore di Franco P. in prospettiva campionato.

Giusto risalto va dato al primo podio di Eros G., che succede all'amico "Zezet" (Stefano C.) sulla ribalta della stagione 2008/2009.

Chi sarà il prossimo?

gazdav@libero.it



CLASSIFICA GT		
PILOTA		giri
1 DAVIDE	FERRARI 575 CARRERA	70,30
2 EROS G.	NISSAN 350Z NINCO	68,78
3 FRANCO P.	MARCOS FLY	68,62
4 AGO	ASTON MARTIN DBR9 SC	67,79
5 GIAMPAOLO	FERRARI 360 MODENA N	67,40
6 STEFANO C.	TOYOTA SUPRA NINCO	66,15
7 MIRCO	HONDA NSX SCALEXTR	66,12
8 ANDREA M.	NISSAN 350Z NINCO	65,21
9 ALVISE	TOYOTA SUPRA NINCO	65,12
10 MANUEL	MOSLER MT900 NINCO	62,69
11 RICCARDO M.	PORSCHE 997 NINCO	62,40
12 GIULIO	ASTON MARTIN DBR9 SC	61,89
13 STEFANO P.	MASERATI MC12 SCALE	60,70
14 ENRICO F.	BMW M3 GTR FLY	58,56
15 GIORGIOTOVER	FERRARI 360 MODENA N	58,29
16 CHRISTIAN	BMW M3 GTR FLY	57,04
17 ALESSIO M.	TOYOTA SUPRA NINCO	56,19

.....infoclub

Relativamente alla recente modifica del regolamento Rally Classic, torniamo a precisare che la possibile adozione dei cerchi Slot.it riguarda solo le vetture Fly, con l'obbligo di riciclare la pastiglia interna del cerchio originale Fly.

La Commissione Tecnica Rally

Siamo entrati nel mese delle festività, quindi ci caliamo dello spirito natalizio per ringraziare ancora una volta quelli che contribuiscono alle iniziative del VRslot, a cominciare dalla **Commissione Rally**, che smentisce tutti coloro che avevano pronosticato scarso successo per le nuove regole della specialità, costruendo piste sempre più belle e supportando adeguatamente gare e regolamenti. Quindi menzione speciale per i Responsabili del sabato, con **Ago** in testa, che tra l'altro si è prodigato per la raccolta differenziata. Infine un grazie ai fotografi, in primis **Stefano P.**, del quale si sente la mancanza quando si apre una gazzetta priva di colore (se non è la cartuccia della stampante...). Chiudiamo con **Paolo M.V.**, che pubblica regolarmente il nostro bollettino sul sito www.tuttoslot.it contribuendo a far conoscere il nostro sodalizio. Dimenticavamo **Cesco**, che pur non avendo il tempo di frequentare cura il nostro sito rispondendo "presente" ogni volta che serve.