



la gazzetta del **VRSLOT**



anno IX numero 364 - 15 dicembre 2008 - www.vrslot.it

- > gara F.1 Classic
- > model news
- > 9 domande a...
- > infoclub

F.1 Classic

Una sera all'alba

Giulio è il primo campione 2008-2009

Circuito del Fuji, ai piedi dell'omonimo vulcano. Gran Premio del Giappone di formula uno, ultimo appuntamento della stagione 1976.

Niky Lauda porta il numero uno sul muso della Ferrari 312T2, per aver vinto il mondiale l'anno precedente, rompendo l'astinenza della rossa che durava ormai da anni, e sanando lo smacco subito nel '74, quando Clay Regazzoni si era visto sfilare il titolo all'ultimo momento, ad opera del "Rato" Emerson Fittipaldi, su McLaren.

È l'alba in Italia quando dalle tapparelle ancora abbassate iniziano a filtrare le luci azzurine dei televisori ancora privi del colore. Il popolo ferrarista attende la conferma del miracolo, quello operato dai

medici ma soprattutto dal protagonista stesso, proprio Lauda, scampato al rogo del Nurburgring e tornato in gara un mese dopo, nel Gran Premio di Monza. Giusto in tempo per difendere la leadership nel mondiale, seriamente minacciata dalla McLaren (sempre lei...) del pittoresco James Hunt. Lauda la stagione l'aveva proprio dominata, mortificando anche le aspirazioni del suo compagno di squadra, lo scanzonato italo-svizzero, che medita già di cambiare aria. Poi lo schianto della Nordschleife, misterioso quanto terribile, che fa tornare alla mente lo spettro di antichi malefici, che hanno spesso tagliato la strada alla scuderia emiliana nella sua ancor breve storia agonistica.

La fortuna dunque deve qualcosa al pilota austriaco e alla Ferrari. E invece no: a complicare le cose, in quel pomeriggio, nella terra del sol levante, diluvia. Lauda, ovviamente, corre con la mente ancora offuscata dalla tragedia sfiorata, che lo ha segnato anche visibilmente. Pochi giri di una gara partita in una nuvola d'acqua e il campione in carica si ritira, consegnando di fatto il titolo nelle mani del rivale.

Capitolo amaro per i tifosi in rosso, ma anche i ricordi più tristi a distanza di tanto tempo acquistano il sapore più gradevole della nostalgia.

Che piacere, dunque, rievocare quella stagione memorabile, mettendo in pista

MODEL NEWS

Dopo Revell-Monogram, anche Scalextric riproduce la Lotus Cortina, che al vero tenne a battesimo il giovane Jim Clark. Speriamo almeno sia più sfruttabile del modello della casa americana, già omologato nella Classic.



Sempre dalla casa britannica, la versione Test della Peugeot 908 Le Mans.



Molto più originale la scelta della Spirit, che va a ripescare l'imponente BMW 635 CSI. Purtroppo l'epoca e la categoria ne rendono difficile l'omologazione in una delle attuali categorie.



Fly intanto prosegue nello sfruttare al massimo i suoi stampi, come quello particolarmente riuscito della R5 Turbo.





proprio le vetture che si giocarono il mondiale, dalla Ferrari 312T2 alla McLaren M23, passando per la March 761 senza trascurare la stravagante Tyrrell 6 ruote.

Giovedì sera, per i più giovani fra coloro che hanno inforcato il pulsante, forse sarà stata una gara come le altre, magari con qualche chance in più di fare bella figura, vista la formula assolutamente nuova. Ma per coloro che in quella mattina di 32 anni fa erano davanti alla tv, cosa volete che conti il risultato? Se così non fosse avremmo assistito ad un derby fra le March prodotte dalla Fly, nettamente più veloci della concorrenza; invece no, non mancavano né la McLaren né la Ferrari prodotte da Scalextric, e nemmeno la Tyrrell recentemente replicata dalla SCX.

La gara secca forse ha tenuto lontano molti soci del VRslot, che hanno preferito attendere gli eventi per decidere, magari l'anno prossimo, di acquistare uno di questi stupendi modelli. Tuttavia la sei corsie Ninco ha quasi riempito per tre volte tutte le corsie, dando ragione a chi aveva scommesso sull'iniziativa. Il diciottesimo sarebbe stato Lambro, ma quando il "ditone" si è accorto di non avere limato abbastanza il pick-up della sua McLaren (le Scalextric hanno la lama troppo spessa per il solco Ninco), ha preferito infilarla direttamente nella vetrina dell'usato...

Atteggiamento opposto per il redivivo Alberto B., che non ha esitato a cimentarsi nonostante la sua vecchia Ligier (uno stampo Scalextric Spain di molti anni fa) disponesse di un motore con le calamite di legno, e di gomme più Stone che Fire!

Sarebbe bastato il ritorno di Alberto, uno dei padri fondatori del VRslot oggi impossibilitato a presenziare per cause professionali, per dare lustro all'evento, ma

un'altra graditissima visita ha conferito ulteriore patos ad una sfida già interessante per i contenuti modellistici. Richiamato dalla grande passione per le F.1, ha deciso di trascurare i 120 km che separano la sua Reggio da Verona, armato di Tyrrell sei ruote estratta dal cilindro della sua vasta collezione tematica. Avere Maurizio da noi è già cosa eccezionale, vederlo correre con una vettura non Slot.it poi...

La serata inizia con una sessione di prove cronometrate, decisa per evitare di combinare le batterie secondo un ordine improvvisato, visto che non esistono precedenti di categoria. Il minuto cronometrato avvalorava la tesi della supremazia Fly, nettamente più performanti grazie ad un miglior assetto e soprattutto alle gomme più morbide.

La pole position non sfugge a Valter, grande conoscitore della sei corsie Ninco, che però non aveva mai provato la March, gentilmente prestatagli da Nicola un'ora prima della gara. Giusto per mortificare Emilio, che la vettura l'aveva invece comprata per tempo, provandola adeguatamente ed intensamente fino a... perderne l'alettone! Seguono due piloti che prenotano un ruolo da protagonisti, avendo provato a lungo le vetture e con ottime sensazioni in prospettiva della gara. La prima monoposto diversa è la Ferrari T2 di Davide, che precede la Tyrrell di Maurizio, non veloce ma sicura. Più arretrata la prima delle McLaren, quella di Stefano N., undicesimo, mentre ad Alberto tocca per forza il fanalino di coda.

Accreditato virtualmente di un tempo da metà schieramento, ad Alessandro, che arriverà più tardi, viene lasciato un posto in seconda batteria, mentre Federico parte subito nella prima, saltando le prove cronometrate.

PROVE CRONOMETRATE

	PILOTA		tempo
1	VALTER	MARCH 761 FLY	12,036
2	EMILIO	MARCH 761 FLY	12,100
3	LUCIO	MARCH 761 FLY	12,303
4	GIULIO	MARCH 761 FLY	12,509
5	MARCO B.	MARCH 761 FLY	12,557
6	BUMPUS	MARCH 761 FLY	12,571
7	RICCARDO M.	MARCH 761 FLY	12,610
8	DAVIDE	FERRARI 312T2 SCALEX.	12,903
9	MAURIZIO F.	TYRRELL P34/2 SCX	13,278
10	GIORGIOTOVER	MARCH 761 FLY	13,378
11	STEFANO N.	MCLAREN M23 SCALEX.	13,491
12	ALESSANDRO	FERRARI 312T2 SCALEX.	
13	NICOLA	MARCH 761 FLY	14,198
14	PAOLO D.	MCLAREN M23 SCALEX.	14,831
15	DENIS	TYRRELL P34/2 SCX	15,044
16	ALBERTO B.	LIGIER SCX	17,034
17	FEDERICO	MARCH 761 FLY	

È proprio lui ad involarsi al pronti-via, inseguito da Denis con la sei ruote riedita da Altaya. Il duello tiene banco per metà gara, poi la supremazia della March Rothmans mette la parola fine sulle speranze dell'inseguitore. Più serrata la sfida fra Alberto e Paolo, con il secondo più veloce ma anche più fallosso. Alberto fa quel che può con una Ligier che appare abbastanza sicura ma troppo lenta in rettilineo. I due si superano più volte, ma alla fine sarà il vecchio portacolori dello Slot Club Catena ad avere la meglio. L'entusiasmo di Nicola dura invece quattro giri, quel che basta per mettere alla prova la sua proverbiale tolleranza.



Nella seconda batteria c'è quasi tutto il campionario della categoria; ce lo sottolinea Maurizio stesso, evidentemente gratificato dal solo fatto di esserci. Maurizio peraltro ce la mette tutta, disputando una gara assolutamente regolare, con uscite ridotte al minimo. Troppa però la differenza velocistica con la concorrenza, che in rettilineo gli ruba almeno un metro. La leadership se la giocano infatti Riccardo e Davide, con il primo che lamenta qualche assistenza penalizzante, mentre il secondo, ben conscio dei rischi che potrebbero portare una carambola con questi mezzi, cerca di evitare grane viaggiando con circospezione. Davide prende il comando nonostante un dubbio sul conteggio dei giri tenga in sospeso la prestazione di Riccardo.

Molto bene anche Giorgiotover, che disputa la sua miglior gara della stagione, mentre né Ale né Stefano N. sembrano essere particolarmente soddisfatti delle proprie Scalextric. Buona parte della gara però si gioca fuori dalla plancia di comando, con i commissari di curva nel ruolo di protagonisti. Soprattutto Alberto, cui tocca la postazione più critica, sarà costretto ad un superlavoro che probabilmente gli avrà fatto ridimensionare, a confronto, il peso di una intera giornata da dirigente d'azienda. Molti i momenti di caos, con pezzi di F.1 seminati dovunque, e vetture aggrovigliate con frequenza disarmante. Tuttavia, a parte qualche ritiro, la serata viaggia sui binari del piacere, soprattutto quello di essere protagonisti di un evento particolare.

Bastano pochi giri dell'ultima batteria per capire che qui il gioco si fa duro. I più accorti e fortunati sono Giulio e Lucio, che riescono a star fuori dai guai che invece coinvolgono gli altri quattro protagonisti. Giulio sarà l'unico a marcare 14 giri con partenza da fermo, scendendo quasi subito sotto i 12 secondi, limite impensabile nella batteria precedente, dove Riccardo aveva staccato un fastest lap di 12 e 4.

Lucio tuttavia non desiste, e fino a metà gara il gap è ancora inferiore al giro. Anzi,

ad un certo punto, complici le difficoltà sulle corsie esterne, il margine di Giulio si ridurrà a non più di un paio di metri, ma poi nel finale il "baronetto" produrrà il forcing che lo porterà a mettere due giri tondi fra sé e il primo inseguitore. Lucio, dal canto suo, nel finale dovrà guardarsi dai rimontanti Valter e Bumpus, tralasciando i propositi di vittoria per non rischiare di vedersi sfuggire anche il podio. Forse quando scatta il diciottesimo minuto, chi mastica più amaro è Valter, cui resta il rammarico di aver mancato la piazza d'onore per un soffio.

In questa serata di dicembre viene assegnato quindi il primo Trofeo della stagione 2008-09, che vede Giulio scrivere per l'undicesima volta il proprio nome nell'Albo d'Oro del VRslot. E conoscendo la sua passione per le auto storiche, possiamo immaginare quanto abbia apprezzato essere il primo vincitore di questa categoria, ancorché disputata in prova unica.



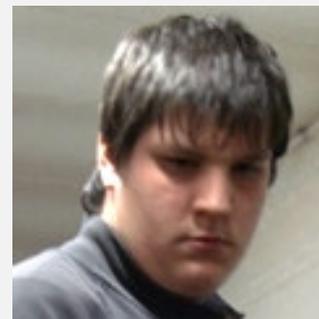
Poco importa se in quella mattina d'autunno il campionato lo vinse una McLaren; qualche deroga in scala ridotta possiamo tollerarla!

gazdav@libero.it

CLASSIFICA		
PILOTA		giri
1 GIULIO	MARCH 761 FLY	84,42
2 LUCIO	MARCH 761 FLY	82,48
3 VALTER	MARCH 761 FLY	82,13
4 BUMPUS	MARCH 761 FLY	80,47
5 EMILIO	MARCH 761 FLY	80,28
6 DAVIDE	FERRARI 312T2 SCALEX.	79,51
7 RICCARDO M.	MARCH 761 FLY	79,03
8 MAURIZIO F.	TYRRELL P34/2 SCX	78,06
9 GIORGIOTOVER	MARCH 761 FLY	77,34
10 FEDERICO	MARCH 761 FLY	75,27
11 ALESSANDRO	FERRARI 312T2 SCALEX.	71,48
12 DENIS	TYRRELL P34/2 SCX	71,10
13 STEFANO N.	MCLAREN M23 SCALEX.	65,65
14 ALBERTO B.	LIGIER SCX	62,68
15 PAOLO D.	MCLAREN M23 SCALEX.	62,34
16 MARCO B.	MARCH 761 FLY	54,00
17 NICOLA	MARCH 761 FLY	4,00



9 domande a... **Alessio M.**



Nome, età e due parole sulla tua professione.

Alessio, 16 anni, sono uno studente.

Come e quando hai saputo dell'esistenza del VRslot?

Esattamente un anno fa da un amico.

Com'è stato l'impatto?

Fin da subito eccezionale, soprattutto con i soci.

Quali gli aspetti più positivi di questa attività?

Si può staccare la spina dalla vita di tutti i giorni.

Cosa pensa la tua compagna del tuo hobby?

Purtroppo niente... sono single!

Per te conta di più il risultato o esserci comunque?

Sicuramente... esserci, indipendentemente dal risultato.

Le tue categorie preferite?

GT Light, Silhouette, GTAW, F1 Classic.

Cosa non digerisci proprio?

Non poter essere presente a tutte le gare.

Vorresti proprio toglierti la soddisfazione di...

Battere mio fratello, Andrea M.!

.....**infoclub**

Salutiamo i nuovi soci **Italo** e **Alan**, che vengono fin da Malè (Tn) per dar sfogo alla passione per lo slot. Buon divertimento!

Riportiamo l'appello di **Nicola** che ci informa sull'iniziativa portata avanti con **Maurizio** principalmente per far rinascere il "metallo".

Orange Condor Slotracing è nato dalla voglia di far rinascere a Verona un luogo dove praticare lo slot in metallo e non solo. Chiunque volesse venire a trovarci sarà il benvenuto, metteremo a sua disposizione una pista in legno a 4 corsie e una light 1/24 per provare la velocità pura che solo i modelli in metallo ti possono dare.

Categorie: 1/24 Light - 1/24 Prod. - BRM - Plafit
<http://orangecondor-slotracing.webnode.com/>