



la gazzetta del **VR Slot**



anno X numero 371 - 2 febbraio 2009 - www.vrslot.it

- > 5ª gara Veteran P.
- > model news
- > 5ª gara Rally
- > 1ª Challenge BRM
- > infoclub

5ª Veteran Prototipi **Sempre + Sloter**

Podio monomarca

“Salgo per la prima volta sulla pedana che domina la pista grande. Mi hanno detto che sfiora i 50 metri; da qui, in effetti, si vedono tutti! Inserisco la presa del pulsante con un po' di timore; è la prima volta che vedo questo tipo di collegamento, e non vorrei rovinare qualcosa. L'emozione di veder scattare la mia fiammante Porsche 908 sul lungo rettilineo è forte, ma riuscirò ad affrontare la prima curva? In realtà la prima a sinistra è solo una leggera deviazione, ma è sufficiente a far scodare vistosamente il retrotreno della mia vettura. Quella che segue però è una curva vera e sarà meglio affrontarla a passo d'uomo, almeno la prima volta. A sinistra e a destra, quasi contemporaneamente, mi passano due frecce rosse; riesco a malapena a riconoscere la sagoma della Ferrari 312PB, che nella realtà incrociò appena le armi con la mia Porsche, antecedente di qualche anno. Breve raccordo, un'altra curvetta e poi un allungo di almeno quattro metri, ben di più del rettilineo principale della mia Polistil! La 180 gradi che segue passa sopra al rettilineo di partenza e solo dal comportamento della mia vettura mi accorgo che la curva è inframmezzata da piccoli pezzi dritti, probabilmente per consentire il completo superamento del

**lunedì 2/2
GT - GT HRS**

**lunedì 5/2
Silhouette**

tracciato sottostante. La discesa porta ad una curva che solo in seguito scoprirò essere a raggio crescente, come la famosa “parabolica” di Monza; troppo lontana per leggerne la geometria fin dalla postazione di guida. Ecco, ora il muso della 908 punta verso di me; una veloce “esse” destra-sinistra spezza un tratto che sembra abbastanza veloce, almeno a giudicare da come la affrontano quelli che mi stanno superando a ripetizione. Questo passaggio è più facile perché proprio sotto i miei occhi. La lunga curva a sinistra porta la mia Porsche a rivolgermi ancora i tubi di scarico. Questo sembra essere il tratto più difficile: i brevi rettilinei spezzano il ritmo, e le curve sono piuttosto secche. Ma come faranno questi a prenderle così velocemente? Sto andando troppo piano, e mi sono anche beccato una sportellata da una 917 coda lunga: credo di aver riconosciuto la numero 25 che corse a Le Mans nel 1970 o '71, non ricordo bene. Bellissima! Pensavo però che le corsie così distanziate non permettessero contatti fra le vetture, e invece mi sbagliavo. Ancora una curva di circa 120 gradi a sinistra ed eccomi di nuovo al via. Ho fatto un solo giro, probabilmente nel tempo che gli altri hanno impiegato a farne due, ma almeno non sono uscito! Riuscirò mai ad andare come loro?”

È la cronaca del primo approccio di uno di noi. Potrebbe essere Max, o Nicola M., o Giovanni G., per citare alcuni fra i soci più recenti. Molti si saranno immedesimati nelle stesse sensazioni ed alcuni hanno già risposto alla domanda conclusiva. Sì, sono riusciti ad andare come loro, e nemmeno impiegando troppo tempo. È una testimonianza di pura fantasia, ma serve a ricordare a tutti quanto sia importante seguire i “nuovi”, per aiutarli nelle inevitabili difficoltà iniziali. Ognuno di noi ha ricevuto qualche supporto dai più “vecchi”, fintanto che non ha imparato a reggersi sulle sue... spazzole. Ma è anche una riflessione sulla relativa facilità con cui si passa dal ruolo di

MODEL NEWS

Uno sguardo alla produzione artigianale, nella quale si distingue la Racer con questa stupenda Alfa 33.



Racer però si orienta anche al mercato della grande serie con un prodotto più economico caratterizzato dal nuovo marchio Sideways: la Riley.



Completamente diverso l'approccio di NSR, da sempre finalizzato all'aspetto prestazionale. Ecco la nuova Punto Abarth.



Per amatori questo modello della Ford Galaxie prodotto dalla Revell USA.





neofiti a quello di contendenti al vertice, come si è visto anche recentemente con Zzzet, ad esempio.

Questa divagazione ci viene suggerita dal fine gara di lunedì scorso, quando proprio Max andava raccontando a tutti quelli che incrociava di essere arrivato davanti a Valter, giustamente considerato uno dei "mostri sacri" del VRslot. E in effetti il suo undicesimo posto ha il sapore di una mezza vittoria, per uno che ha iniziato appunto pochi mesi fa. Ma se scorriamo la zona alta della classifica ne troviamo altri che solcano le nostre piste da poco tempo.

È un buon segnale.

Meno buone le considerazioni che si possono trarre dal quarto posto di Giulio. Proprio lui l'anno scorso con la 908 "corta" riusciva a reggere il passo delle migliori Sloter anche sulla Carrera, mentre quest'anno sulla sei corsie 1:24 il campione in carica non riesce a salire sul podio. Per contro, si sa, le cose si invertono sulla Ninco, dove le Sloter diventano più ostiche e le Fly si prendono la rivincita. Questo però porta i più agguerriti, come Franco P., a mettere in pista due vetture diverse sulle due piste. Segno evidente che la forbice prestazionale fra i due marchi si è aperta troppo. Bisognerà introdurre qualche variazione regolamentare, penalizzando la Sloter, che come si sa produce solo due modelli e quindi rischia di impoverire la categoria.

Quando si inseriscono i nomi nel pc ci si accorge che manca Roberto S., che proprio nelle Veteran stava ben figurando con un secondo posto provvisorio in campionato. Manca anche Bumpus, che ci aveva sorpreso nella prima gara con un'eclatante vittoria conseguita con la Ford GT40. In compenso ci sono sempre una ventina di

iscritti, con il rientro di Alberto P., di nuovo in gara dopo sei anni dall'ultima volta!

Incidente nelle verifiche per Eros, che purtroppo aveva deciso di imitare Franco P. andando a tornare i cerchi anteriori della sua Sloter, incappando nella inflessibile scure del duo Giulio - Cico; non ci preoccupiamo per il Cico, ma per Giulio, che sicuramente non sa che il vicentino oltre allo slot pratica la boxe... in scala reale! Eros manda giù a fatica e decide di sedersi a bordo pista a guardare i compagni di trasferta, senza neanche provare a sanare la sua Ferrari. Peccato, perché sarebbe partito coi primi.

Per primi invece partono in sette, con il ri-debuttante (non ributtante, attenzione) Alberto che scopre subito quanta differenza fa fra prove libere e gara. Il giovane studente di ingegneria infatti si accorge ben

presto che la sua Chevron, velocissima, con l'aumentare del grip è diventata quasi inguidabile, costringendolo a frequenti dritti. Non va meglio a Nicola M., che decide di aggiungere alla ridotta esperienza l'ulteriore variabile della vettura nuova di stecca, l'ennesima Ferrari 312PB. Alberto lotterà a lungo con Stefano N. di cui apprezziamo l'originalità della dotazione: non vedevamo in pista la Porsche 908 Flunder coda lunga dai tempi di Carlo Dai Fiori. Bella anche la Lola T70 abilmente personalizzata da Stefano M., che alla fine riuscirà quasi ad insidiare lo storico compagno di marca Gigi. Al di là delle sue stesse aspettative i quasi 66 giri compiuti da Stefano P., al debutto quest'anno con l'ultima delle Ferrari in versione Le Mans. Il duello che conta però è quello (indiretto, perché con la gara a sette c'è sempre un pilota in pausa) fra Riccardo e Franco, con quest'ultimo particolarmente in palla, forte di una Lola T290 con cui riesce a girare, unico a farlo, sotto ai 15 secondi. Riccardo ci prova fino alla fine, ma poi, nel tentativo di resistere, finisce per subire il doppiaggio.

Il valore della prestazione di Franco sarà confermato dal responso della seconda batteria, nella quale nessuno dei sette contendenti riuscirà ad andare oltre i 70 giri del "Doc". Ci va vicino Zzzet, che con un'altra Lola Sloter riesce a rintuzzare gli attacchi dell'amico Manuel, armato di una delle migliori Fly. Meno efficace del solito la Ferrarina di Andrea M., che dovrà accontentarsi di un decimo posto che non





aggiunge nulla alle sue ambizioni. Di Max e della sua contentezza abbiamo già detto: la metà classifica per lui è già un ottimo risultato e una conferma che la 908 è una buona vettura. Lotta serrata fra Mirco, Gigi e Cico, che si scambiano le posizioni per 18 minuti, per chiudere nell'ordine e nello stesso giro.

Nell'ultima batteria c'è tutta la storia vecchia e nuova delle categoria: si passa dalla Ferrari 512S di Valter (la prima vettura Classic della Fly assieme alla Porsche 908), alla 512M Spirit di Ago, per arrivare alla 908/3 di Giulio, vettura che ormai parecchie stagioni fa spodestò le Ferrari dall'olimpico della categoria. Ultime arrivate le Slotter, con le Ferrari di Davide e Franco P. affiancate dalla Lola di Enrico F.. Cinque vetture diverse, insomma. Peccato che fin dal via si intuisca che contro le Slotter le Fly stavolta non potranno nulla, anche perché né quella di Valter né quella di Giulio sembrano disporre di motori all'altezza della situazione. Anche Ago si difende, e il settimo posto finale suona già come un premio. Particolarmente deluso invece Valter, che d'altronde già prima del via manifestava uno spirito puramente decubertiano, conscio della scarsa competitività della vettura; strano perché

Valter ci ha abituati a ben altro. Anche Giulio però correrà in difesa, scendendo fino al limite del 14 e mezzo mentre la concorrenza si avvicina ai 14 netti. Per il podio si capisce già dal via che Franco dispone della vettura più a punto; poi il vicentino aggiunge la consueta attenzione nella guida, senza esagerare e limitando al minimo le uscite. Leggermente più lento Davide, che in più macchia la sua gara con troppe uscite, nel tentativo di reggere il passo di chi lo sta insidiando per il campionato. Fino a metà gara i due restano a tiro, ma poi qualche uscita sul ponte finisce per pesare sulla rimonta abbozzata da Davide, che scende coi tempi fino ad infrangere il muro dei 14 secondi. Franco controlla e se la ride...

Ma c'è da dire anche di Enrico, che però ricalca gli stessi errori di Davide, o forse dispone di un mezzo egualmente bizzoso. Enrico parte addirittura in testa, segnando tempi di rilievo assoluto, ma poi deve accontentarsi del terzo posto, fallendo a più riprese il riaggancio di Davide.

Ancora una vittoria nitida di Franco, avvalorata oltretutto da un motore che non è nemmeno fra i migliori, come si rileverà dalle verifiche post gara. Ora la lotta per il Trofeo si fa serrata, anche se il vicentino

con due mezzi diversi ma sempre al top, dispone di carte migliori per giocarsela su tutte e due le piste. A dirimere la questione ecco che arriva la Targa Florio, che agguincerà suspense al campionato.

gazdav@libero.it

CLASSIFICA		
PILOTA		giri
1	FRANCO P. FERRARI 312PB	74,12
2	DAVIDE FERRARI 312PB	73,30
3	ENRICO F. LOLA T290	72,23
4	GIULIO PORSCHE 908/3	70,72
5	FRANCO LOLA T290	70,16
6	ZEZZET LOLA T290	69,70
7	AGO FERRARI 512M	69,54
8	RICCARDO M. PORSCHE 908	68,89
9	MANUEL PORSCHE 908/3	68,79
10	ANDREA M. FERRARI 312PB	67,75
11	MAX PORSCHE 908	67,14
12	VALTER FERRARI 512S SPIDER	66,89
13	STEFANO P. FERRARI 512S LM	65,95
14	MIRCO LOLA T290	65,84
15	GIGI LOLA T70	65,76
16	STEFANO M. LOLA T70	65,57
17	CICO PORSCHE 917	65,55
18	ALBERTO P. CHEVRON B21	62,44
19	STEFANO N. PORSCHE 908 FLUNDER LH	62,33
20	NICOLA M. FERRARI 312PB	53,40

5ª Rally

Due anni dopo

Torna al successo Davide

Con la quinta gara Rally il Campionato della specialità compie il giro di boa, ma si tratta inoltre della 38ª gara stagionale, quindi la boa segna anche la metà del calendario 2008-09. Tempo di bilanci quindi. Per quanto riguarda il movimento rallistico, i 21 partecipanti di giovedì confermano il buon stato di salute, conseguenza diretta della scelta operata quando si è deciso di dare una svolta regolamentare. Valore aggiunto della categoria le piste sempre nuove, le cosiddette "kit", che richiamano parecchia curiosità e voglia di cimentarsi. È stato così anche per questa gara, dove la PS 1/4 era stata preparata con grande cura da Alessandro ed Ago, inserendo molti elementi di novità. Innanzitutto i dislivelli accentuati dal fatto che la pista scendeva con ripidi tornanti fino al pavimento, per poi risalire in un tratto montano dove compariva anche la neve, evocando il celebre Col de Turini. Quindi la lunghezza inusitata, che ha portato alcuni concorrenti a sfiorare i 2 minuti sui 2 giri previsti. La speciale era appena sporcata in alcuni tratti, mentre sulle due PS classiche aveva nevicato abbondantemente.

Il grande divario sui tempi di percorrenza fra la prova kit e le altre ha determinato la



selezione, che è avvenuta effettivamente sulla speciale rinnovata.

PS1 – Rallykit (2 giri sx)

Proprio uno dei “papà” del tracciato fa le spese per primo delle difficoltà; in realtà però sembra sia la vettura di Ago a non funzionare, quando per primo affronta il percorso. La Focus si ferma a più riprese, soprattutto nei tornanti in pendenza, e il vincitore di gara 4 prevede già di non poter replicare. Nel primo gruppetto, che è composto stavolta da sette concorrenti come gli altri due, manco a dirlo è Alessandro a stupire, rifilando ben 8 secondi al più immediato inseguitore, Stefano P.. Ma nel secondo gruppo Davide sorprende tutti togliendo altri 5 secondi, disputando una prova perfetta, senza alcuna uscita. Successivamente solo Giulio si inserisce fra i due, dimostrando di essere uno dei migliori interpreti delle piste “vergini”.

PS1: 1° Davide 2° Giulio 3° Alessandro

PS2 – Trattoria da Momi (4 giri sx)

Quando il secondo gruppo affronta la “Momi”, il primo ha già finito il primo giro, quindi Alessandro è già pronto ad inserire i dati al pc. Proprio scrivendo i tempi successivi Ale si accorge che gli avversari più temibili stavolta non sono nel suo gruppo, ed infatti anche nella seconda PS saranno Giulio e Davide a sopravanzarlo. Il secondo crono però lo segna Denis, che nonostante l’influenza ha deciso di

presenziare, anche per mostrare a tutti la sua nuova realizzazione, una 131 Abarth che al vero corre il Rally 2Valli nei primi anni 80. Fantastica!

PS2: 1° Giulio 2° Denis 3° Davide



PS3 – Chiesanuova (2 giri sx)

Fra i già citati solo Davide tiene botta nella terza speciale, che assiste al forcing di Enrico F., ultimo portacolori della SCX; terzo

Ago, che ormai non ha nulla da perdere, dopo aver accumulato un ritardo irrecuperabile nella prova di apertura. La percezione netta tuttavia è che la gara si vinca nella PS kit, anche perché le altre due si disputano su pochi giri, e i ritardi sono minimi, almeno fra i migliori.

PS3: 1° Enrico F. 2° Davide 3° Ago

PS4 – Rallykit (1 giro sx)

Quando inizia il secondo giro, dopo aver pulito gomme e spazzole, si sa già che non si potrà correre la settima PS (che sarebbe stata la terza sul percorso kit), per ragioni di orario. Quindi le cartucce bisogna spararle tutte e subito. Ciononostante Alessandro non riesce a migliorarsi rispetto ad un’ora prima, complice qualche uscita. Non ne è indenne stavolta neanche Davide, tuttavia il suo crono sarà più basso di due secondi e mezzo rispetto al primo passaggio. Ancora meglio farà Giulio, roba di decimi, che di errori ne conterà solo uno. Nuovo acuto di Denis, ma le speranze di podio sono già piuttosto vane. Poco dietro troviamo Federico, Alessandro e Paolo M.V., che stupisce tutti per la redditività del suo stile di guida, regolare e apparentemente blando, ma premiato dal cronometro! Il settimo posto finale, ottenuto con la vecchia Corolla Ninco, è risultato di rilievo, e crediamo che il simpatico animatore dei forum di Tuttoslot.it sia d’accordo.

PS4: 1° Giulio 2° Davide 3° Denis

PILOTA	MODELLO	pista	PS 1	PS 2	PS 3	PS 4	PS 5	PS 6	TOTALE	DIFFER.
			rallykit 2 giri SX	t.momi 4 giri SX	chiesan 2 giri SX	rallykit 2 giri SX	t.momi 4 giri DX	chiesan 2 giri DX		
TEMPO IMPOSTO			117,565	46,328	34,686	114,111	45,041	33,549		
1'	DAVIDE	MITSUBISHI NINCO	87,905	35,900	26,638	85,497	34,950	25,789	4' 56" 679	
2'	GIULIO	PEUGEOT 307 NINCO	90,501	35,500	27,740	85,423	35,680	26,387	5' 01" 231	04",552
3'	ALESSANDRO	FORD FOCUS NINCO	92,897	36,680	26,963	94,257	36,530	29,523	5' 16" 850	15",619
4'	DENIS	FORD FOCUS NINCO	102,212	35,510	26,804	92,413	36,070	32,144	5' 25" 153	08",303
5'	FEDERICO	PEUGEOT 307 NINCO	106,126	36,820	27,179	93,661	34,110	28,714	5' 26" 610	01",457
6'	MARCO B.	SUBARU NINCO	101,294	41,200	29,112	95,098	36,900	27,855	5' 31" 459	04",849
7'	PAOLO M.V.	TOYOTA COROLLA NINCO	96,954	43,510	29,114	94,259	40,430	27,458	5' 31" 725	00",266
8'	FRANCO	SUBARU NINCO	98,491	40,640	29,960	100,427	37,930	27,225	5' 34" 673	02",948
9'	MARCO	SUBARU NINCO	104,810	40,040	28,988	92,551	40,000	28,697	5' 35" 086	00",413
10'	MIMMO	FORD FOCUS NINCO	98,898	37,920	29,412	108,381	36,880	26,327	5' 37" 818	02",732
11'	STEFANO P.	SUBARU NINCO	100,735	44,180	27,580	104,139	36,640	26,159	5' 39" 433	01",615
12'	GIUSEPPE Z.	CITROEN C4 NINCO	105,943	43,120	28,696	97,249	36,460	28,987	5' 40" 455	01",022
13'	ALVISE	FORD FOCUS NINCO	105,423	37,060	27,410	105,283	35,220	30,780	5' 41" 176	00",721
14'	AGO	FORD FOCUS NINCO	117,769	41,170	26,786	96,632	37,000	25,472	5' 44" 829	03",653
15'	GIGI	PEUGEOT 307 NINCO	101,140	41,180	29,375	105,058	40,070	29,391	5' 46" 214	01",385
16'	BUMPUS	CITROEN C4 NINCO	113,664	38,640	29,323	102,370	37,070	27,419	5' 48" 486	02",272
17'	FRANCO P.	FORD FOCUS NINCO	109,187	44,080	26,881	111,521	34,880	26,501	5' 53" 050	04",564
18'	LUCA P.	FORD FOCUS NINCO	122,388	38,640	28,389	104,991	41,190	26,357	6' 01" 955	08",905
19'	ENRICO F.	MITSUBISHI SCX	117,217	39,960	26,620	118,858	40,570	27,794	6' 11" 019	09",064
20'	STEFANO N.	FORD FOCUS NINCO	113,247	54,380	32,510	106,847	40,500	30,977	6' 18" 461	07",442
21'	MIRCO	CITROEN C4 NINCO	141,051	44,660	33,343	105,629	36,090	26,994	6' 27" 767	09",306



PS5 – Trattoria da Momi (4 giri dx)

I passaggi sulle ultime due speciali non sembrano poter aggiungere nulla alla classifica, che è già ben delineata. Con Davide sempre fra i primi, sulla Momi è Fede stavolta a dir la sua, rimarcando che

anche con la nuova 307 ci sa fare. Dal gruppone spunta anche Franco P., come a dire che lui non perde occasione per mettersi in luce, pista o rally che sia.

PS5: 1° Federico 2° Franco P. 3° Davide

PS6 – Chiesanuova (2 giri dx)

Nell'ultima PS Giulio non tenta nemmeno l'assalto al gradino più alto del podio, anche perché la lunghezza della PS non lo consente; e poi il "baronetto" non gradisce lo sporco, anche se i tempi poi non sono per nulla distanti dai migliori. E il migliore stavolta è Ago, che riesce a chiudere in bellezza, al contrario di come aveva cominciato. Il leader controlla con un buon secondo tempo, mentre il terzo tempo tocca a Stefano P., in serata piuttosto opaca.

PS6: 1° Ago 2° Davide 3° Stefano P.

Dopo questa quinta gara la sensazione è che Ale il campionato ce l'abbia in pugno, anche perché in una serata no ha comunque ottenuto un buon podio. Caso mai una riflessione se la merita Davide, sul quale in molti hanno osservato che con una Ninco decorosa fin da inizio stagione avrebbe potuto giocarsela come qualche anno fa.

Ancora un grazie agli organizzatori, e soprattutto ai preparatori della PS kit, veramente stupenda a detta di tutti.

gazdav@libero.it



Challenge BRM 3 millimetri

Inaugurazione dell'Orange Condor Slotracing



L'evento di questa lunga settimana di slot è l'inaugurazione dell'Orange Condor Slotracing, avvenuta in grande stile sabato scorso nella sede situata a Cadidavid. Maurizio, Nicola e Gabriele si sono dati da fare e sono riusciti a ristrutturare la quattro corsie Tecnoslot tanto da renderla irriconoscibile, anche se il lavoro più grosso ha riguardato il locale, che dovrebbe presto ospitare anche una pista Ninco. La gara inaugurale era valida quale prima prova del Challenge BRM 1:24, che ha richiamato una trentina di appassionati del nord Italia. Buona anche la partecipazione dei nostri, che vedeva oltre ai tre ospiti, la presenza di Enzo, Valter, Bumpus, Davide, Stefano P., Luca P.. Dopo i 16 minuti delle batterie i migliori dei nostri erano Enzo, terzo, Bumpus, sesto, e Valter settimo. Alla finale accedeva il solo Enzo, come ci racconta Lucio Cocchi, che ringraziamo per il contributo.

CLASSIFICA BATTERIE

PILOTA	giri
1 DAPRETTO	125,50
2 OLIVA	123,74
3 MONTANARIELLO	123,58
4 CRIPPA	123,51
5 COCCHI	123,44
6 GIACOMINI	121,34
7 PASOLINI	120,44
7 BERTANI	120,44
9 FORTUNATI	115,58
10 QUINTILI	113,33
11 MARCOLINI	112,65
12 CIANSEREN	112,64
13 DENTI	111,34
14 BIGNOTTI	109,04
15 COMINI	108,60
16 ZANETTI	106,43
17 STICCO	106,06
18 BERTI	105,58
19 FOLLONI	102,57
20 MARAN	101,23
21 PAGANOTTO	97,44
22 CARAMAZZA	92,60
23 MELIOLI	90,01
24 BIANCHI	79,01
25 GAZZA	74,01
26 GUARINO	19,01
27 TURRINI	7,01
28 PICCOLI	0,01

"Gara con ormai inusuale finale a 4 tra i migliori delle batterie, ma il risultato non cambia: in testa è sempre Dapretto, sia pure

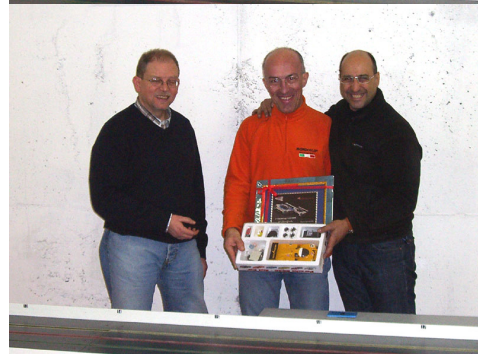


con un finale allo spasimo che lo vede superare Walter Oliva di soli 3 millimetri, dopo lunghe discussioni anche sul metodo di misurazione di questo risicato distacco. Nessuna polemica, comunque, il secondo classificato incassa sportivamente la sconfitta anche perché, pur essendo sempre stato il più veloce nei tempi sul giro, non ha saputo capitalizzare il vantaggio e sprecava troppo con inutili uscite di pista."

Lucio Cocchi

CLASSIFICA FINALE

PILOTA	giri
1 DAPRETTO	127,05
2 OLIVA	127,05
3 MONTANARIELLO	124,49
4 CRIPPA	121,49



infoclub

Nella cronaca si accennava al bilancio di mezza stagione; ebbene mai si era arrivati ad ottenere un così alto livello di partecipazione alle gare. Dopo 38 appuntamenti in calendario su 75, la media dei partecipanti supera quota 20, numero largamente superiore ai migliori degli anni passati. E anche le presenze sono rilevanti, perché nel seminterrato si contano ogni sera quasi 30 appassionati, fra soci e visitatori. E nuovi o vecchi soci continuano ad affluire, come nel caso di **Alberto P.** e **Luca "Pine"**, tornati a far parte del VRslot ben 6 anni dopo.

Ci fa compagnia invece ininterrottamente da molti anni **Alessandro**, che proprio con la prova rally raggiunge quota **300** nelle gare disputate al VRslot.

gazdav@libero.it