



la gazzetta del **VRSLOT**



anno X numero 377 - 16 marzo 2009 - www.vrslot.it

- > **2ª gara Classic**
- > **model news**
- > **4ª gara GT/GT HRS**
- > **infoclub**

2ª Classic

100

Con l'affermazione nelle Classic Davide è il primo a raggiungere le tre cifre nel numero di vittorie

Che cosa spinga un ristretto manipolo di appassionati a mettere in pista delle vetture che nella maggior parte dei casi non vogliono saperne di starci, bisognerebbe chiederlo ad ogni singolo protagonista.

Sicuramente il motivo dominante è la passione per le vetture d'epoca, ricche di un fascino che la tecnologia moderna, guidata quasi esclusivamente da criteri economici, ha dovuto sacrificare. La risposta più bella sta però ancora una volta nelle scelte dei partecipanti alla categoria Classic, sempre più variegata e originali.

Ecco allora apparire la bellissima Aston Martin DB5, che Cico presta senza indugio a Max, nonostante le incognite proprie di un incontro... al buio. Giovannone preferisce tenere per sé la Mustang della Revell, che in quanto ad incognite...

Giulio purtroppo rinuncia alle nuovissime Jaguar della Autoart, che imbroccano forzatamente la strada della vetrina, ma rimane fedele alla casa del giaguaro rispolverando la fida Lightweight, rimaneggiata al punto da diventare competitiva addirittura fino alla vittoria (non dimentichiamoci che è una Revell).

Premio fantasia per Fabio, che punta sulla "cavalleria" installando un motore Slot.it sulla TC1000 della Reprotect! Scelta originale, non c'è che dire. Più conservativo Denis, che impiega la versione standard prodotta da Altaya/SCX.

Va sul sicuro Davide, che si ripresenta con la vincitrice di gara uno, la stupenda Cobra della MRRC, vettura velocissima ma un po' precaria, tanto che, fino ad oggi, ha funzionato solo nelle sue mani.

Gli risponde Bumpus, unico pilota della mitica GTO, finemente riprodotta dalla Fly in una delle sue migliori realizzazioni. Meno classic ma comunque bellissime le GTAM scelte da Enrico F., Riccardo M. e Alessandro, un altro modello superbo della casa spagnola, sempre con motore anteriore così come al vero.

Stefano N. sfida le leggi della fisica ostinandosi con la Ferrari "Uovo" della Carrera, talmente alta e stretta da sembrare fuori scala. Dovrebbe essere parente della 166MM di Luca P., al solito piuttosto addomesticata dalla Ninco nelle proporzioni, per agevolarne l'impiego in pista. Altrettanto sicure dovrebbero essere le Testarossa di Giampaolo e Ago, ancorché frenate dal motore NC1/NC8, come da regolamento.

Dieci vetture diverse su 14 partenti, come a dire che i più del risultato se ne fregano. Di queste, due sono americane, due inglesi, e ben dieci italiane, con la Ferrari a fare la parte del leone.

Con la pre-iscrizione "telefonica" di Alessandro, si compongono due manche da sette, con Max che si allinea per la prima volta nella categoria. Proprio lui animerà lo spettacolo sfrecciando davanti a tutti nei rettilinei, per poi remare nelle curve più strette della sei corsie Ninco. La scena tuttavia è dominata da Bumpus, che già nelle prove libere aveva impressionato per i tempi che riusciva a segnare con la sua Ferrari yankee (bianca e blu); in gara riesce

MODEL NEWS

L'abbiamo vista in anteprima lo scorso fine settimana allo stand della Fantasyland, la nuova Lotus Ninco per la GT AW.



Nuovo anche lo stampo SCX della Ferrari 599, però si tratta di un modello stradale.



Decisamente più racing questa ennesima versione della R5 Maxi.



Diversa almeno nei paraurti tronchi la nuova livrea della R8 Gordini, sempre da SCX.



**lunedì 16/3
Silhouette
giovedì 19/3
GTAW**

a fare anche di meglio, ma talvolta rimane intrappolato nelle mischie che animano la prima manche. Giampaolo si batte come un leone con la sua Testarossa... gialla, ma il motore NC1 non gli consente di andare oltre i 70 giri. La classifica si sgrana progressivamente sempre di più, con Fabio che si prende qualche soddisfazione col suo "bogon", dando la paga alle due 166 di Luca e Stefano, mentre l'altra Abarth, quella del Denis, più piano di così non potrebbe andare...

I 73 giri e mezzo incasellati da Bumpus al termine della prima batteria sembrano un limite inarrivabile per i sette che devono cimentarsi nella seconda manche. E in effetti al pronti-via si ha l'impressione che il passo non sia quello del leader provvisorio, complice anche la notevole turbolenza dei protagonisti, invidiosi del caos generato dai primi sette. Nei minuti iniziali è Enrico a portarsi in testa, unico a marcare 12 giri con partenza da fermo, come già il suo omonimo prima di lui. Dalla seconda frazione comincia la rimonta di Davide, frenata però dai molti errori pagati nelle corsie in cui il grip accentuato mette in crisi le vetture più leggere. Non è esente da svarioni nemmeno Giulio, che brontola all'indirizzo della sua veterana, minacciandola di esilio in qualche remota pista casalinga...

Ago riesce quasi a riagganciare l'inseparabile Enrico, che gli resisterà per pochi metri, mentre l'Alfa di Riccardo rimane nel mezzo fra i migliori e le retrovie, dove scivolano irrimediabilmente Alessandro e Cico, vittime degli assetti precari delle rispettive dotazioni.

Nelle ultime due frazioni Davide compie l'insperato sorpasso, non quello sugli avversari diretti, che sono già da tempo alle sue spalle, ma quello su Bumpus, che mastica amaro dalla postazione di direttore di gara; due corsie pulite, senza errori, gli consentono di scrivere per due volte 13 sul wincrono, completando in 18 minuti 74 giri abbondanti, quasi uno in più del rivale diretto.

La cosa non sarebbe particolarmente rilevante se non ci fosse in ballo una questione privata fra i due, una sfida decennale nemmeno tanto tacita su chi per primo avrebbe varcato la soglia delle 100 vittorie. La spunta Davide, ma bisogna ricordare che Bumpus paga un periodo negativo, costellato di squalifiche "cavillose" e di oscuri malefici tecnici.

Se avesse vinto lui la seconda gara Classic, ora sarebbero a 99 pari...

gazdav@libero.it

CLASSIFICA			
PILOTA			giri
1	DAVIDE	AC COBRA MRRC	74,21
2	BUMPUS	FERRARI 250GTO FLY	73,33
3	GIULIO	JAGUAR E LIGHTWEIGHT R	72,52
4	ENRICO F.	ALFA ROMEO GTAM FLY	70,21
5	GIAMPAOLO	FERRARI TESTAROSSA NIN	70,15
6	AGO	FERRARI TESTAROSSA NIN	70,06
7	RICCARDO M.	ALFA ROMEO GTAM FLY	68,33
8	FABIO	ABARTH TC1000 REPROTEC	66,32
9	LUCA P.	FERRARI 166MM NINCO	64,45
10	ALESSANDRO	ALFA ROMEO GTAM FLY	64,37
11	STEFANO N.	FERRARI 166MM UOVO CAR	61,09
12	DENIS	ABARTH TC1000 SCX	59,60
13	CICO	FORD MUSTANG REVELL	58,37
14	MAX	ASTON MARTIN DB5 CARRE	56,34

4ª GT - GT HRS Lambro/Franco

Prima vittoria stagionale per De Paoli senior

La serata dedicata al quarto appuntamento "misto" Entry/Pro Level è stata condizionata da un disdicevole preambolo. Durante le prove libere, nella fase di passaggio da una corsia all'altra, Lambro non si è accorto che la vettura di Marco B. doveva ancora essere spostata dalla corsia. Risultato: la nuovissima Mercedes CLK HRS di cui il Giurassico andava fiero tanto da scendere nel seminterrato con un sorriso girocollo, si è fracassata ai piedi della bacheca, non senza seminare briciole di carrozzeria. Il povero Marco, che avrebbe volentieri evitato di incrementare la sua collezione di pezzi (nel vero senso della parola), stavolta non ha retto al dolore, e dopo qualche tentativo di recupero infruttuoso ha dato forfait. Mestamente ha preso la strada di casa anzitempo, accompagnato dalla compassione dei presenti...

Purtroppo il fattaccio ha condizionato anche la manche delle HRS, ancora una volta ridotta al minimo, con i soli Valter, Bumpus e Lambro protagonisti. Franco D., vista la tristezza di queste sfide spesso ridotte a duelli, stavolta ha optato per un downgrade, recuperando la Corvette C6R SCX che già gli aveva dato soddisfazioni.

Diciamo subito che la manche dei Pro ha visto il dominio del Lambro, probabilmente agevolato dalla pesca delle gomme migliori, ma non senza il merito di aver guidato al massimo. Ci ha provato Bumpus, che sperava nel colpaccio dopo aver recuperato la Ferrari 550 ex Cico, ma il grip riscontrato in gara non è stato pari a

quello del vincitore. Men che meno Valter, che ad un certo punto ha addirittura staccato la magic, sfiduciato dalla resa delle sue coperture, che hanno vanificato il lavoro di messa a punto del suo mezzo, normalmente molto performante. Valter comunque può consolarsi con la vittoria del campionato in anticipo di una gara, affermazione che porta a 22 i trofei vinti al VRslot, limite che sarà sicuramente incrementato prima della fine della stagione.

CLASSIFICA GT HRS			
PILOTA			giri
1	LAMBRO	ASTON MARTIN DBR9	91,22
2	BUMPUS	FERRARI 550	89,12
3	VALTER	ASTON MARTIN DBR9	72,12



CLASSIFICA GT HRS						TOTALI	
2008/2009						SCARTO	
	13/10/08	27/11/08	02/02/09	12/03/09			
1 VALTER	25	17	25	17		84	84
2 BUMPUS	20		20			40	40
2 FRANCO D.		20	20			40	40
4 MARCO B.		25				25	25
4 LAMBRO				25		25	25
6 MAURIZIO	17					17	17
7 EMILIO	15					15	15
7 CICO	15					15	15

Per prime comunque sono partite le GT tradizionali, con una manche da cinque che raccoglieva gli assenti alla gara scorsa. Tutti a bocca aperta nel vedere il magnifico comportamento in pista della Corvette di Franco D., che giro dopo giro confeziona una prestazione da incorniciare, con il cronometro che si avvicina preoccupantemente ai 12 secondi del tempo di interdizione del wincrono. Ai quattro compagni di manche non resta che subire i continui doppiaggi, con Riccardo, il più veloce, staccato alla fine di oltre 8 giri.



Buona la prova di Nicola, che con la McLaren prestatagli da Maurizio riesce a sopravanzare Cico e Federico, quest'ultimo fuori classifica per la vettura non omologata.

La sfida sale di tono nella manche successiva, ma nessuno dei cinque piloti in lizza riuscirà a togliere la leadership a Franco. Ci va vicino Enrico F., pure lui armato di SCX, una velocissima Aston Martin nemmeno parente di quella di scatola. Qualche uscita di troppo incide però sulla sua prestazione, anche perché la sua vettura è più veloce ma meno sicura di quella del leader provvisorio.

Molto concentrato e molto efficace il Pine, che conferma la volontà di inserirsi al vertice in tutte le categorie, anche perché la sua dotazione tecnica è passata da 0 a 100 in poco più di un mese. Degna di nota la prova di Giulio, che rinuncia alle sue Aston Martin (SCX e Scalextric) per tornare a sgranchire la vecchia Marcos gialla, che gli aveva regalato grandi soddisfazioni nei primi campionati GT2. Il sesto posto finale va oltre ogni previsione. Il duello alla pari fra Gigi e Manuel, che calzano la medesima ciabatta (la MC12 Scalextric), vede primeggiare il più giovane, con vettura appena sfornata.



L'ultima batteria raccoglie i migliori sei della gara disputata in febbraio sulla Carrera. Che la pista Ninco sia diversa lo si evince dalla resa della 575 di Davide, che dopo aver vinto le ultime due gare non riuscirà ad andare oltre l'ottavo posto sulla pista spagnola. Sale in cattedra Ago, che invece si batte alla grande su entrambi i tracciati, ma che sulla Ninco sembra godere di maggiori chance; primo dall'inizio alla fine, anche se non basterà a scalzare Franco dal gradino più alto del podio.

Grande comunque la gara di Ago, e grande anche quella di Mirco, con la prima vettura non SCX, la Ferrari 360 della Ninco.

Mirco semina tutti i rivali conterranei, a cominciare da Giampaolo, vittima delle gomme, ma anche il velocissimo Zezett, armato di Toyota Supra GTJ.



Sfortunato Andrea M., vittima di inconvenienti non meglio precisati, che hanno ammutolito la sua vettura dopo una ripartenza.

Grande la soddisfazione finale di Franco, ma tutto il podio era particolarmente trionfante, anche per aver portato sugli scudi un marchio normalmente bistrattato, soprattutto a causa della motorizzazione deficitaria.



Il campionato è ancora aperto nonostante manchi Franco P., ritiratosi in aperta polemica con la Commissione Tecnica; il primo, conteggiando lo scarto, è proprio lui, e chissà che questa non sia la molla giusta per far marcia indietro.

La "finale" comunque rimane aperta, perché si disputerà ancora sulla Ninco, dove proprio il leader è costretto a difendersi per la scarsa resa della sua vettura.

gazdav@libero.it

CLASSIFICA GT		
PILOTA		giri
1	FRANCO D.	CORVETTE C6R SCX 84,67
2	AGO	ASTON MARTIN DBR9 SCX 83,60
3	ENRICO F.	ASTON MARTIN DBR9 SCX 82,70
4	MIRCO	FERRARI 360 NINCO 80,50
5	PINE	ASCARI NINCO 80,35
6	GIULIO	MARCOS FLY 79,49
7	GIAMPAOLO	FERRARI 360 NINCO 79,20
8	DAVIDE	FERRARI 575 CARRERA 78,47
9	RICCARDO M.	LAMBORGHINI GALLARDO 77,35
10	ZEZZET	TOYOTA SUPRA NINCO 75,36
11	MANUEL	MASERATI MC12 SCALEXTR 74,02
12	GIGI	MASERATI MC12 SCALEXTR 71,72
13	NICOLA	MCLAREN GTR NINCO 68,38
14	ANDREA M.	NISSAN 350Z NINCO 68,11
15	CICO	CORVETTE C5R FLY 66,38
16	FEDERICO	AUDI TT NINCO N.C.

CLASSIFICA GT					TOTALI	
2008/2009	13/10/08	27/11/08	02/02/09	12/03/09	SCARTO	
	1	2	3	4		
1	FRANCO P.	25	17	20		62
2	DAVIDE	8	25	25	11	69
3	AGO	15	15	12	20	62
4	EROS G.	12	20	14		46
5	FRANCO D.	20			25	45
6	GIAMPAOLO	9	14	17	12	52
7	MIRCO	7	12	13	15	47
7	ENRICO F.	14	5	9	17	45
9	GIULIO	17	7	7	13	44
10	ZEZZET	11	13	10	9	43
11	GIORGIO	13		15		28
11	RICCARDO M.	10	8		10	28
13	ANDREA M.		11	11	5	27
14	MANUEL		9		8	17
15	GIGI	4		3	7	14
15	PINE			0	14	14
17	STEFANO P.		6	6		12
18	ALVISE		10			10
19	GIOVANNI G.	3		5		8
19	STEFANO M.			8		8
21	ANDREA C.	6				6
21	NICOLA				6	6
23	LUCA D.	5				5
24	GIORGIO TOVER		4			4
24	FRANCO	2		2		4
24	ALBERTO P.			4		4
24	CICO				4	4
28	ALESSIO	3				3
29	FEDERICO				0	

.....Infoclub

Di ritorno dal Model Expo, la famiglia Olivieri quasi al completo è piombata al VRslot per ritrovarvi le piste abbandonate sette anni fa. Papà Antonio per ora ha iscritto i figli Giulio Francesco ed Eugenio, ma prossimamente magari rivedremo anche lui col tasto in mano...

La 3h Endurance GT Slot.it prevista per sabato scorso non ha raccolto un numero sufficiente di equipaggi, probabilmente per lo scarso tempo di preavviso dato proprio da questo foglio. Le vetture, infatti, avevano bisogno dell'impianto luci, e non tutti hanno fatto a tempo ad installarlo. L'appuntamento è però solo rimandato, perché l'iniziativa di Alessandro ha comunque raccolto un certo entusiasmo.

Come molti sapranno e come accennato nella cronaca, Franco P. ha deciso di ritirarsi dall'attività agonistica, in conseguenza alla squalifica accusata nella scorsa gara NASCAR. Franco teneva a rendere note le sue motivazioni con una lettera che abbiamo reso pubblica esponendola in bacheca. Ovviamente speriamo che Franco cambi idea, anche se per ora non sembra proprio dell'avviso.

gazdav@libero.it