



# la gazzetta del **VRslot**



anno X numero 386 - 18 maggio 2009 - [www.vrslot.it](http://www.vrslot.it)

> **5ª gara GT – GT HRS**

> **model news**

> **3ª gara Trofeo Club**

5ª GT - GTHRS

## Otto anni dopo

*Pine torna a vincere da maggiorenne.  
A Franco P. il Trofeo GT.*

Come ogni anno, quando la stagione climatica volge al bello, puntualmente si manifestano i sintomi della "saturazione da slot", che porta ad una riduzione nel numero dei partecipanti alle ultime gare in calendario. Accade così che una categoria fino ad oggi in ottima salute, come la GT, chiuda le ostilità con soli 11 concorrenti al via, ai quali vanno sommati un paio di irriducibili armati di HRS. Probabilmente in questa occasione ha giocato un ruolo determinante anche la trasferta del Triveneto a Conegliano, che ha tenuto lontani alcuni dei potenziali concorrenti proprio fra le Pro Level.

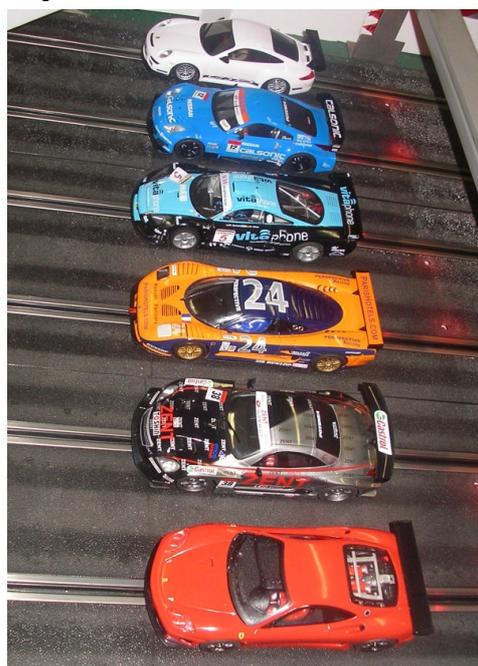
Inoltre il titolo del monarca Slot.it è già dalla scorsa gara nelle mani di Valter, che ha dominato la stagione con le sole eccezioni di gara due e quattro, quando a vincere furono Marco B. e Lambro, nella loro unica partecipazione al trofeo. Esperimento che quasi sicuramente si esaurirà con questa stagione, visto il numero assolutamente insufficiente dei contendenti.

Discorso opposto per la GT tradizionale, che attendeva proprio il quinto appuntamento per dirimere la questione fra Franco P. e Davide, separati alla vigilia da

un solo punticino. Tuttavia Davide già nel pregara si aggirava fra i tavoli scuotendo il testone, ben conscio di non potersi difendere sulla Ninco con la solita 575 Carrera, vincente sulla pista amica ma disastrosa sulla sei corsie spagnola; quest'anno erano infatti previsti due appuntamenti sulla Carrera e tre sulla Ninco.

In questa che è una delle categorie "originarie" del VRslot si registra una certa aria nuova, con la proliferazione dei modelli SCX, decisamente più performanti con le recenti motorizzazioni. Segnaliamo però ancora più volentieri l'esperimento di Andrea M., che ha messo in pista dopo anni dall'ultima apparizione la Saleen della Fly, che al vero vince tuttora nel mondiale FIA.

Proprio a questo proposito citiamo anche la proposta di radiare le Ninco dalla categoria, per riportare le vetture omologate più vicino al vero, fuggendo contemporaneamente il rischio di predominio, soprattutto sulla pista propria. La mozione, avanzata da più parti, sarà oggetto di discussione nella consueta riunione di fine stagione.



## MODEL NEWS

Finalmente in arrivo la Lola T70 MkII prodotta dalla Revell, che si presenta con una meccanica piuttosto simile a quella delle Fly e delle Sloter, quindi pronta per essere omologata fra le nostre Veteran.



In distribuzione anche la nuova GT Ninco, la Corvette C6.



La prima batteria allinea sette concorrenti, compreso l'ultimo arrivato Stefano P., che infila nello slot la sua Ferrari 430 Scalextric senza averci fatto neanche un giro. Prima però tocca agli altri sei, fra i quali proprio Franco P., che corre con occhio attento alla classifica di campionato, cercando cioè di evitare rischi eccessivi. Franco è sempre al top, ma stavolta trova pane per i suoi denti nella giovane coppia Manuel - Zezet e nel silenzioso Giorgio, tutti manco a dirlo armati di Ninco. È Manuel a portarsi davanti a tutti al pronti via, ma i distacchi restano sempre risicati, fin quando Giorgio, con la sua Porsche inusitatamente bianca, non decide di abbandonare la compagnia, arrivando perfino a doppiare

*Piste, macchinine, gare, campionati, tutto diventa banale quando ci si trova di fronte ad avvenimenti tristi, con i quali non vorremmo mai doverci confrontare. Un abbraccio a Nicola M., per la perdita del papà.*



tutti. La sfida più avvincente si consuma però proprio nella settima frazione, quando il count-down scandisce gli ultimi secondi. Manuel Franco e Zezzet sono raggruppati nello spazio di tre metri quando il primo sbaglia la staccata in fondo al rettilineo; ormai sembra fatta per Franco, ma nella 180 gradi di ritorno (quella delle penetrazione, per intendersi) esce anche Potoni senior, ma tutto viene congelato dal relais, che decreta la graduatoria finale a suo vantaggio, con pochi settori sui due conterranei.

Peccato per Andrea, sulla cui Saleen cede un cerchio, mentre Riccardo, dopo aver dovuto rinunciare alla vettura di prima scelta, brontola anche all'indirizzo della seconda, guadagnando anzitempo la corsia dei box. Meglio del solito la 430 di Stefano P., ancora lontana però dalle migliori contendenti.

Il tempo di chiamare gli ultimi sei, compresa la coppia Valter - Bumpus armata di HRS, e si parte per i 21 minuti finali. Il duello fra le due Pro Level volge subito a favore di Valter, che mette poco meno di un giro in ogni frazione fra sé e il rivale, correndo solo il rischio di deconcentrarsi per manifesta superiorità. Bumpus d'altronde lamenta da sempre lo scarso grip del suo mezzo, senza riuscire a spiegarsene il motivo.

CLASSIFICA GTHRS		
PILOTA		giri
1 VALTER	CORVETTE C6R	110,19
2 BUMPUS	FERRARI 550	104,61



CLASSIFICA GT HRS						TOTALI	
2008/2009	13/10/08	27/11/08	02/02/09	12/03/09	11/05/09	SCARTO	
	1	2	3	4	5		
1 VALTER	25	17	25	17	25	109	109
2 BUMPUS	20			20	20	60	60
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

Fra gli altri quattro si stacca subito, come previsto, la Ferrari di Davide, che nonostante le modifiche dell'ultimo momento non regge il confronto con la concorrenza, che stavolta è rappresentata da un trio di SCX. La new age della GT vede, oltre al solito Ago, anche un'altra DBR9, quella del Pine, e la Corvette di Mirco, tutte e tre egualmente competitive. Pine però sbaglia pochissimo, mentre il pur velocissimo Ago incappa in qualche svarione di troppo, soprattutto nella seconda metà di gara, quando il grip della sua berlinetta sembra venire meno. Un po' falloso anche Mirco, che forse ha perso troppo tempo prima di scegliere la vettura, non riuscendo a provare a sufficienza. Nel finale sale in cattedra il giovane Luca, che stacca la concorrenza anche nei confronti della manche precedente, dove Giorgio aveva chiuso con largo margine. Piazza d'onore per quest'ultimo, mentre Ago stavolta deve accontentarsi dell'ultimo gradino del podio. Chi si accontenta più che

volentieri è sicuramente Franco P., cui bastava arrivare davanti a Davide per vincere il suo secondo trofeo al VRslot; il quarto posto basta e avanza.



A fine gara Pine viene festeggiato col più classico dei sollevamenti forzati, come vuole la tradizione, tradizione cui era scampato a suo tempo in ragione della giovane età, e degli organi in fase di sviluppo...

[gazdav@libero.it](mailto:gazdav@libero.it)

CLASSIFICA GT		
PILOTA		giri
1 PINE	ASTON MARTIN DBR9 SCX	99,13
2 GIORGIO	PORSCHE 996 NINCO	96,49
3 AGO	ASTON MARTIN DBR9 SCX	96,28
4 FRANCO P.	NISSAN 350Z NINCO	95,42
5 ZEZZET	LEXUS NINCO	95,35
6 MANUEL	MOSLER MT900 NINCO	95,30
7 MIRCO	CORVETTE C6R SCX	95,11
8 DAVIDE	FERRARI 575 CARRERA	92,19
9 STEFANO P.	FERRARI 430 SCALEXTRIC	88,14
10 ANDREA M.	SALEEN S7 FLY	65,00
11 RICCARDO M.	FERRARI 360 NINCO	59,20

CLASSIFICA GT						TOTALI	
2008/2009	13/10/08	27/11/08	02/02/09	12/03/09	11/05/09	SCARTO	
	1	2	3	4	5		
1 FRANCO P.	25	17	20		15	77	77
2 DAVIDE	8	25	25	11	11	80	8
3 AGO	15	15	12	20	17	79	12
4 GIAMPAOLO	9	14	17	12		52	
4 MIRCO	7	12	13	15	12	59	7
6 ZEZZET	11	13	10	9	14	57	9
6 GIORGIO	13	15		20		48	
8 EROS G.	12	20	14			46	
9 FRANCO D.	20			25		45	
9 ENRICO F.	14	5	9	17		45	
11 GIULIO	17	7	7	13		44	
12 PINE		0	14	25		39	
13 RICCARDO M.	10	8		10	8	36	
13 ANDREA M.		11	11	5	9	36	
15 MANUEL		9	8	13		30	
16 STEFANO P.		6	6		10	22	
17 GIGI	4		3	7		14	
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 GIORGIOTOVER		4				4	
24 FRANCO	2		2			4	
24 ALBERTO P.			4			4	
24 CICO				4		4	
28 ALESSIO		3				3	
29 FEDERICO				0			

Giustizia la concorrenza a suon di giri veloci

Si temeva che la concomitanza col passaggio della 1000 Miglia, quella in scala uno a uno, potesse ridurre il numero dei partecipanti alla prova conclusiva del Trofeo Club al di sotto della soglia minima, la faticosa doppia cifra. E invece i molti appassionati che si sono effettivamente recati in centro città per osservare le "vecchie signore" dell'automobilismo, sono stati sostituiti da altri che hanno preferito la scala ridotta trentadue volte. Salutiamo così, uno fra tutti, il debutto assoluto di Giorgio S., che pur arrivando ultimo, come era prevedibile, non ha per nulla sfigurato, subendo solo le corsie più difficili, ma giocandosela alla pari con i compagni di batteria.

Proprio nella prima manche, ridotta a quattro piloti per l'arrivo fuori tempo massimo di un altro deb (Gianfranco S.), c'è da segnalare la prestazione di rilievo di Giulio Francesco, il piccolo degli Olivieri, che strapazza, oltre al fratello Eugenio, anche l'ormai esperto Emanuele, con il quale ha battagliato per tutti i 18 minuti.

Nella seconda batteria l'osservato speciale è il Pine, che nelle prove libere mette in mostra le sue qualità di guida segnando i tempi migliori, almeno nelle corsie più veloci. Già, perché c'è da dire che le sei Megane della Ninco non brillano per omogeneità di rendimento, con differenze anche marcate nella velocità in rettilineo (si è optato ancora per i 13 volt), ma soprattutto nel comportamento in curva, dove alcune risultano molto più critiche di altre; accade così che la vettura verde, correttamente posizionata sulla corsia omocroma, risulti molto più facile ed efficace delle altre, mentre la gialla, egualmente veloce, manifesta invece un comportamento in curva particolarmente ostico, con impuntamenti e saltellamenti continui. Se ne evince che serve una guida veloce ma anche attenta, perché le berlinette francesi sono lì pronte a disarcionarti, soprattutto nei primi giri successivi al passaggio da una corsia all'altra.

Fatto sta che il Pine si comporta più che bene pure in gara, scendendo anche al di sotto del muro dei 14 secondi (in verde, ovviamente), rimontando lo svantaggio patito nelle prime corsie, le peggiori. Cerca di resistergli Andrea M., partito invece nelle

migliori, ma c'è poco da fare, il vicentino riuscirà appena ad evitare il doppiaggio. All'inizio peraltro era stato Fabio ad andare in testa, e c'era rimasto per qualche corsia, suscitando la malcelata rabbia del fratellone Giampaolo, partito col piede sbagliato. I due finiscono nell'ordine, precedendo Gigi, al rientro dopo un lungo periodo di assenze forzate.

Che le vetture siano da interpretare lo conferma la prestazione del Bumpus in terza batteria: il nostro Presidente la gara la perde proprio in corsia verde, uscendo a ripetizione quando doveva produrre il forcing. Peccato perché diversamente avrebbe sopravanzato il Pine, che invece gli rimane davanti per soli 8 settori. Molto bene anche Enzo, che interpreta la gara come suo solito, evitando di cercare i temponi, e basandosi sulla regolarità. Stesso discorso per Maurizio, che non poteva aspettarsi molto di più, avendo provato poco ed essendo ormai giustamente avvezzo più alle piste dell'Orange che a quelle del VRslot. Attardati Eros e Manuel, che pagano con gli interessi la scelta di non sfruttare per intero il turno di prove libere riservato ad ogni partecipante.

Nella fast heat c'è da sottolineare la prima volta di Andrea C., forte del nono posto ottenuto in gara due; il silenzioso frequentatore della tarda serata (viene al club quando stacca dal lavoro) interpreta la competizione alla grande, rimanendo addirittura in corsa per il podio fino ad una corsia dal termine. Inspiegabilmente però la sua rincorsa termina proprio in arancione, dove Andrea, che fino a quel momento è uscito pochissimo, infila una serie di dritti che gli fanno perdere un giro.

Va anche peggio a Valter, che grosso modo ricalca lo stesso andamento; lui peraltro era in corsa per il campionato, ma le sue aspirazioni si spengono in gialla, dove trova una vettura, come anticipato sopra, piuttosto difficile da interpretare. Addio sogni di rimonta su Davide, che invece fa gara guardinga, alla luce di una pessima partenza in bianca, dove chiude quasi doppiato. Proseguirà quindi con cautela, evitando di peggiorare la situazione, e tenendo d'occhio i rivali diretti, proprio Valter e Franco P.. Ma anche Franco non sembra in serata di grazia, e dopo essersi preso una sportellata proprio da Davide non riuscirà più a rimontarlo, consegnando pure lui le armi a favore del rivale diretto.

Sbaglia molto meno degli altri Zezzet, che già in gara due se l'era giocata fino alla fine con Franco e Davide; il giovane vicentino, in questa stagione di consacrazione non deve dimostrare più nulla, e questo secondo posto suona come un'ulteriore conferma. Peccato per l'assenza nella prima di campionato.

Assenza che pesa anche sul campionato del Lambro, pure lui latitante nella prova di apertura sulla Ninco. La sua è una prestazione da incorniciare, costruita sui responsi cronometrici ma anche sul massimo controllo del mezzo, evidenziato dalla notevole capacità di adattamento alle sei diverse vetture. I tempi segnati in verde sono una conferma della sua imbattibilità, almeno nella serata di giovedì scorso. Lui stesso al termine ci ha confidato di gradire molto meno l'altro senso di marcia, e infatti in gara due era arrivato sesto.

Il campionato così quest'anno se lo riporta a casa Davide (per la sesta volta), succedendo proprio al Lambro, che d'altronde per confermarsi avrebbe necessariamente dovuto vincere nella gara in cui è stato assente.

gazdav@libero.it

C L A S S I F I C A		
PILOTA		giri
1 LAMBRO		73,52
2 ZEZZET		72,13
3 PINE		71,79
4 BUMPUS		71,71
5 DAVIDE		71,68
6 FRANCO P.		71,39
7 ENZO		71,18
8 ANDREA M.		70,89
9 FABIO		70,72
10 ANDREA C.		70,67
11 VALTER		70,41
12 MAURIZIO		70,13
13 GIAMPAOLO		70,11
14 GIGI		69,33
15 EROS G.		68,74
16 MANUEL		67,74
17 GIULIO FRANCESCO		67,30
18 EMANUELE		66,74
19 EUGENIO		63,60
20 GIORGIO S.		62,56

CLASSIFICA TROFEO CLUB				TOT.
	2008/2009			
	27/10/08	06/01/09	14/05/09	
	1	2	3	
1 DAVIDE	20	25	14	59
2 FRANCO P.	17	20	13	50
3 VALTER	25	12	8	45
4 LAMBRO		13	25	38
5 ZEZZET		17	20	37
6 ANDREA M.	14	9	11	34