



la gazzetta del **VRSLOT**



anno X numero 394 - 21 settembre 2009 - www.vrslot.it

> **1ª gara Silhouette**

> **1ª gara GT AW**

> **infoclub**

1ª Silhouette

Come sopra

Il campionato delle gruppo 5 riparte come era finito

La prova inaugurale del Trofeo Silhouette conferma la partenza a rilente della stagione, come ampiamente previsto già dalla chiusura dello scorso campionato. I motivi sono noti, ma forse vanno aggiunti altri fattori che esulano dal contesto slottistico. È pur vero che dopo una stagione record come quella passata non si poteva che aspettarsi un "rimbalzo" di stile borsistico, ma sicuramente il fenomeno non va sottovalutato.

In assoluto non sono comunque poche le 15 presenze di lunedì scorso, considerato poi che non sono tutti gli stessi che avevano partecipato alla gara SuperGT della settimana scorsa.



Se andiamo a scorrere la graduatoria del campionato Silhouette 2008-09, tolta la pattuglia vicentina (che ha inaugurato il proprio club giusto sabato) i top driver ci sono tutti, con Valter e Bumpus particolarmente agguerriti fin dalle prove libere, il primo armato della vecchia Beta Montecarlo, il secondo forte di una Moby Dick sempre più performante. Si nasconde invece Davide, che si limita a girare con la Toyota Celica MRRC, lasciando ferma la vettura da gara, la 512 BB che gli ha consentito di aggiudicarsi lo scorso campionato in un finale al cardiopalmo.

Non è da dimenticare nemmeno Ago, che nell'anno passato aveva avuto grosse soddisfazioni da una delle più veloci M1 viste in pista, e anche altri concorrenti sono pronti a salire sul podio se qualcuno dei "big" dovesse vacillare.

Si inseriscono nella manche di apertura anche Emilio, Andrea C. ed Eric, grazie alla consolidata tradizione dei prestiti, di cui beneficiano anche coloro che rinunciano alla propria vettura per problemi tecnici o comunque prestazionali.

Il primo responso della batteria d'esordio è l'andamento discontinuo della M1 di Stefano N., che alterna giri record a frequenti uscite di pista, forse in conseguenza del solito problema dello sfregamento delle ruote anteriori sul

passaruota. Gli altri quattro viaggiano nello stesso giro per circa metà gara, con Emilio comunque saldamente in testa, mentre Eric paga con qualche uscita di troppo il primo contatto col mezzo prestatogli per l'occasione. Discorso inverso per Andrea C., che proprio perché non conosce il mezzo, procede con maggiore cautela, aumentando il ritmo a mano a mano che aumenta la confidenza. Eugenio invece forse subisce la gara lunga, visto che stavolta si corre su un totale di 21 minuti, e dopo tre corsie cede al doppiaggio dei primi. La lotta più serrata è quella fra Eric e Andrea, che a gioco lungo vede prevalere la regolarità del secondo, che nel finale rischia addirittura di agganciare il Pier, vittima di una certa deconcentrazione proprio negli ultimi secondi. I primi tre comunque chiudono nello stesso giro, a testimonianza di una gara equilibrata.

Non sembra mettere in crisi le vetture la decisione di proseguire nell'esperimento dei 13 volt di alimentazione, voluto dalla stragrande maggioranza per evitare un eccessivo livellamento prestazionale.

Nella seconda batteria la sorpresa si chiama Enrico F., che viene gratificato dalla scelta di rinunciare alla Porsche 934 a favore della Beta Montecarlo. Nemmeno il velocissimo Pine riesce a mettergli il sale sulla coda, e solo qualche uscita di pista lascia adito alle residue speranze degli

**lunedì 21/9
Rally Classic
giovedì 24/9
Gruppo C**

inseguitori. Per un po' ci crede anche Gigi, che gode di un discreto vantaggio di allungo della sua BMW 320, pagando però pegno nei tratti guidati, dove emergono tutti i limiti funzionali del progetto Revell.

eccola di continuità l'azione di Riccardo, che potenzialmente viaggia su livelli record, almeno per quanto visto fino a quel momento.

Chiude indisturbato Enrico, con più di un giro sul Pine e due su Ricky, mentre Gigi scivola nelle retrovie a causa dell'aumentare del grip, che mette ulteriormente in crisi l'assetto della sua vettura. Dietro a lui il Cico, con una Lancia che tende eccessivamente al dritto.

Quando Emilio si cala nella postazione pc, tutto è pronto per l'ultima batteria, che vede un Max piuttosto agitato al confronto con i più titolati contendenti. Forse l'emozione gli gioca un brutto scherzo, o più probabilmente la sua M1 non è più quella che gli aveva consentito di ben figurare nel campionato scorso; fatto sta che la sua gara si traduce in un calvario, con frequenti soste ai box e prestazioni in calo. Niente paura Max, siamo solo agli inizi.

Poca fortuna anche per Ago, che oltre ad un'inspiegabile calo della sua BMW,

pesca nel mazzo degli imprevisi anche la carta più sfortunata, quella del filo di alimentazione staccato; pazienza, la carta finisce sotto al mazzo, e la prossima volta toccherà ad un altro!

Parte a fionda Valter, a conferma di quanto visto nelle libere di poco prima, ma Bumpus e Davide sono lì a ridosso, pronti ad approfittare del primo svarione. Che arriva puntualmente, solo che Valter nell'uscita probabilmente sporca anche le gomme, che da quel momento in poi non gli garantiranno più il grip necessario, nonostante la pista sia stata "collata" per l'occasione. La gara si riduce così ad un duello fra le due Carrera di Bumpus e Davide, ma mentre il primo ricorre più di una volta ai commissari, il secondo sembra viaggiare sul velluto.

È la replica della gara di epilogo dello scorso giugno, e in effetti nemmeno il nostro riconfermato Presidente riuscirà più ad impensierire il campione in carica, che chiude indisturbato lasciando il rivale ancora a quota 99 vittorie...

Con Valter in crisi, sul terzo gradino del podio sale Enrico F., che prenota così un posto in prima manche per gara due.

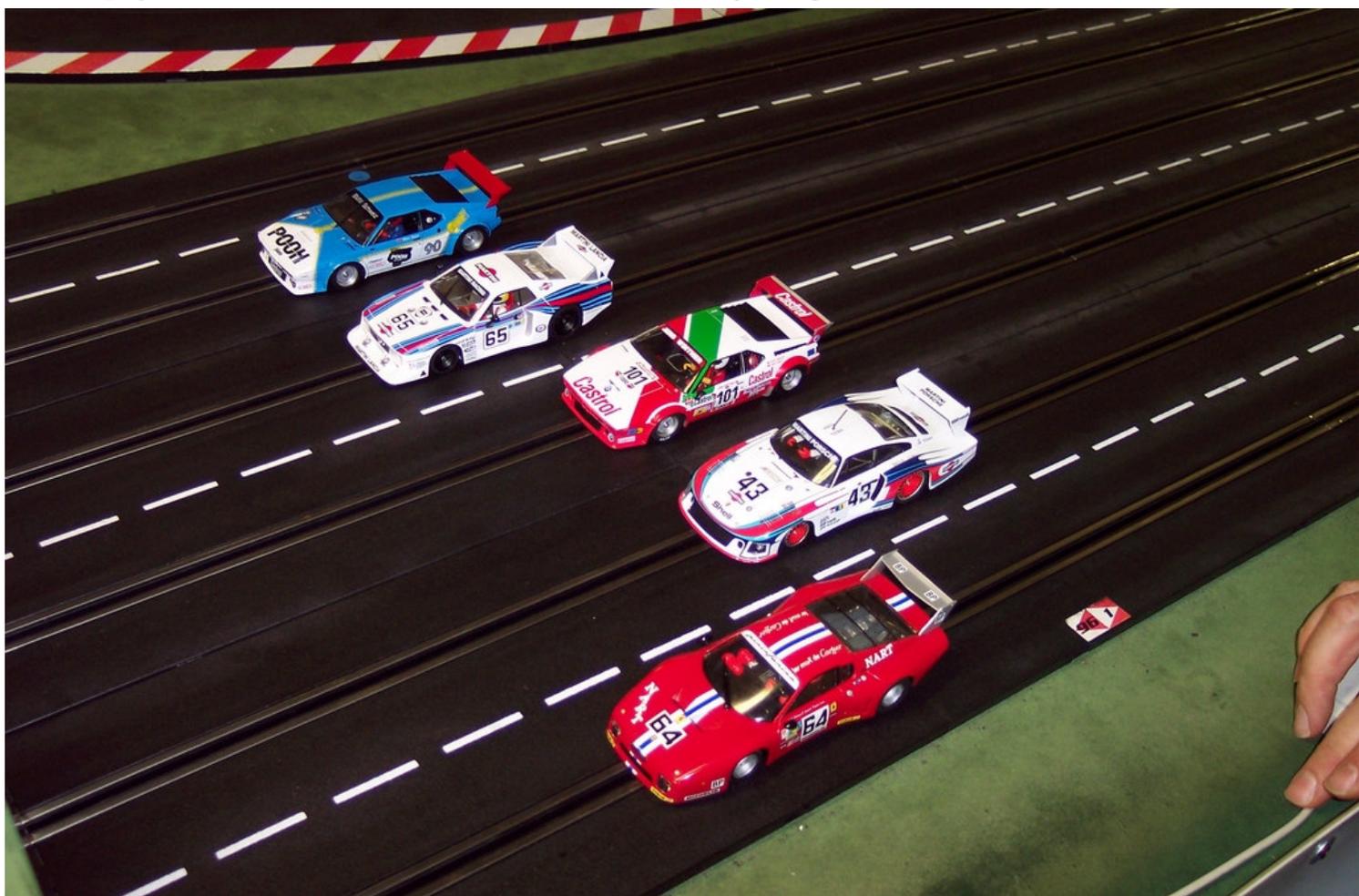
gazdav@libero.it

CLASSIFICA			
PILOTA		giri	
1	DAVIDE	FERRARI 512BB CARRERA	84,48
2	BUMPUS	PORSCHE 935 MOBY DICK	82,76
3	ENRICO F.	LANCIA BETA MONTECARL	82,33
4	PINE	BMW M1 FLY	81,07
5	RICCARDO M.	BMW M1 FLY	80,12
6	EMILIO	LANCIA BETA MONTECARL	79,67
7	VALTER	LANCIA BETA MONTECARL	79,64
8	ANDREA C.	BMW M1 FLY	79,48
9	ERIC	TOYOTA CELICA MRRC	78,75
10	GIGI	BMW 320I REVELL	77,46
11	EUGENIO	BMW M1 FLY	76,74
12	CICO	LANCIA BETA MONTECARL	74,75
13	STEFANO N.	BMW M1 FLY	72,60
14	AGO	BMW M1 FLY	72,50
15	MAX	BMW M1 FLY	43,00

1ª GT AW Meno di 50cm

Il distacco fra Lambro ed Alessandro

Ancora una quindicina di partecipanti per il secondo appuntamento settimanale, che prevede l'apertura del campionato riservato alle anglewinder Ninco. Il panorama delle vetture, che fino a qualche stagione fa vedeva al via le sole GT Japan, ora è decisamente più ampio, e anche la variabile della diversità fra le due piste incide ulteriormente sulle dotazioni dei pro-driver. Ecco allora il debutto della Ford GT,



per merito di Riccardo, che si allinea proprio in prima batteria a fianco dei fratelli Olivieri, di papà Piccoli e del "Giurassico", che l'anno scorso ha disertato spesso la categoria.

Inizialmente sembra che proprio la vettura debuttante debba prendere il sopravvento, ma poi è proprio Marco a produrre la rimonta decisiva, superando prima Eugenio, che viaggia nella scia di Riccardo. Non troppo attardato anche Stefano P., che lascia il fanalino di coda a Giulio Francesco, piuttosto in debito di messa a punto della sua GT Jap.

Alla fine domina la Ascari di Marco B., con responsi cronometrici prossimi ai 14 secondi netti.

Al via della seconda batteria parte forte Davide, in prestito del muletto dal Lambro, ma dopo pochi giri si capisce già che il ruolo della lepre spetta di diritto ad Alessandro, che nonostante la corsia rossa, sempre la meno veloce, si porta in testa marcando tempi di valore assoluto. È tuttavia nel prosieguo della gara che Ale strabilia tutti, arrivando addirittura a segnare un inavvicinabile 13 e 3, mentre per tutti gli altri scendere sotto i 14 è utopia.

Alessandro prende quindi il largo, ma nel finale paga una fase di rilassamento, con qualche uscita di troppo. Davide deve invece guardarsi dalla rimonta del piccolo Emanuele, che non sembra nemmeno necessitare dei consigli di papà Lambro, visto che il dito buono ce l'ha comunque. Più in ombra Gigi ed Enrico F., con qualche dubbio sull'efficacia delle gomme "pescate" nel pregara.

Dubbio che diventa certezza per il povero Enzo, che rema fin dal via con una coppia di gomme inguardabili, per cui nella manche dei "big" gli toccherà il ruolo di cenerentola. Agli antipodi Lambro, che sale in cattedra da par suo, avvalorando il titolo apparso sulla scorsa gazzetta: "L'anno del Lambro". La conferma verrà dal finale.

Ci prova il Pine inizialmente a tenerne il passo, ma poi sono Valter e Bumpus a rientrare in gioco, approfittando di un calo del leader, che comunque non sbaglia quasi mai, al contrario degli inseguitori.

Il clou della serata al conteggio dei settori, quando ci si accorge che Lambro la spunta per... una sola lunghezza, mortificando il povero Ale, che rimpiange il finale un po' incerto.

Appendice a sorpresa all'atto delle verifiche, quando Enzo si accorge che Valter, ufficiosamente terzo, monta un

assale cavo al posteriore; squalifica doverosa, con l'interessato che si giustifica con la mancata conoscenza della norma. Fa niente, scarto bruciato.

gazdav@libero.it

CLASSIFICA			
PILOTA		giri	
1	LAMBRO ASCARI	76,88	
2	ALESSANDRO ASCARI	76,87	
3	BUMPUS TOYOTA SUPRA	75,84	
4	PINE MOSLER MT900	75,22	
5	DAVIDE NISSAN 350Z	74,14	
6	EMANUELE MOSLER MT900	73,30	
7	MARCO B. ASCARI	73,01	
8	RICCARDO M. FORD GT	72,30	
9	EUGENIO HONDA NSX	71,53	
10	GIGI LAMBORGHINI GALLARDO	71,28	
11	STEFANO P. NISSAN 350Z	70,72	
12	ENRICO F. NISSAN 350Z	70,67	
13	ENZO HONDA NSX	69,77	
14	GIULIO FRANC LAMBORGHINI GALLARDO	65,74	
15	VALTER MOSLER MT900	SQL	

.....Infoclub

Il piccolo calendario su carta verde consegnato ai soci presenti all'Assemblea Generale contiene alcuni errori; potete chiederne la versione corretta, che si differenzia per il colore bianco.

Un anticipo della locandina che andrà a presentare la manifestazione che si terrà all'Arsenale nel prossimo ottobre, con la partecipazione dei più importanti club nazionali della specialità.

Contiamo ovviamente sull'apporto di tutti i soci, sia per quanto riguarda l'allestimento degli stand nei giorni precedenti, sia per l'assistenza richiesta negli orari di apertura. È scontato l'auspicio di una nutrita partecipazione alle gare da parte dei nostri.

gazdav@libero.it



CAMPIONATO ITALIANO RALLYSLLOT **VRslot**