



# la gazzetta del **VRSLOT**



anno X numero 396 - 5 ottobre 2009 - [www.vrslot.it](http://www.vrslot.it)

> **1ª gara Veteran P.**

> **1ª gara GT**

> **infoclub**

1ª Veteran Prototipi

## Domina Davide

*Il divieto di appesantimento non mette in crisi il campione in carica*

Il trofeo riservato ai Prototipi d'annata si apre così come si era chiuso nella scorsa stagione, cioè con il dubbio sulla competitività delle Fly nei confronti delle più veloci Sloter. Dalle prove libere non sembra che il divieto di appesantimento, previsto su queste ultime proprio da quest'anno, incida più di tanto sulle prestazioni, anche se rimane l'incertezza sulla tenuta di strada quando la pista si farà più "adesiva", incertezza che sarà dissolta solo a fine gara.

Pochi gli iscritti, complice anche la trasferta nel week-end di alcuni soci per partecipare alle gare di Slotlandia, manifestazione prevista come ormai consuetudine nei padiglioni fieristici di Novegro.

Due sole manche dunque per questa gara di apertura, che vede cimentarsi per primi i concorrenti meno assidui nella scorsa stagione, cioè quelli più attardati nella graduatoria finale.

Vi si aggiunge Matteo, nipote di Giulio, che se non ricordiamo male aveva già debuttato qualche anno fa in una precedente occasione in cui lo zio si era ricordato di avere un parente prossimo. Per lui si tratta di una prova generale, costellata da decine di uscite, come consuetudine per chi si avvicina al solco per le prime volte. Scontati quindi i brontolii dei compagni di



manche, che si vedono sfiorare frequentemente dal tracciante arancio-azzurro (una Porsche Gulf), quando non addirittura impallinati. Il clima comunque è buono, e nessuno ne fa un caso di stato.

La manche è peraltro piacevolissima, con un andamento piuttosto incerto, anche in conseguenza della pausa obbligatoria per ogni concorrente, come avviene per le batterie da sette. Inizialmente è Stefano P. a sfruttare le banane delle sua Lola Sloter (a proposito: si è optato anche stavolta per i 13 volt), ma ecco che a lui per primo tocca sperimentare quanto sia delicato l'equilibrio di queste vetture in assenza di pesi; è sul



**lunedì 5/10**  
**Classic ANSI**

**sabato 10/10**  
**domenica 11/10**  
**Campionato Italiano Rallyslot**

curvone sopraelevato che si vedono gli effetti più negativi, quando le uscite di pista provocano quasi sistematicamente l'intervento del Direttore di Gara, costretto a chiamare "ponte" per recuperare la vettura. Non è peraltro solo Stefano a pagare dazio in quel punto, sicuramente quello che mette maggiormente a dura prova gli

assetto di tutte le vetture; tocca spesso anche ad Eric e pure a Max, mentre il più disinvolto di tutti sembra proprio Ago, il più originale nella scelta della dotazione, la Ferrari 512M della Spirit. Condotto di gara ineccepibile, con poche uscite e senza cercare a tutti i costi il riscontro

cronometrico. È sua la leadership provvisoria al termine dei 18 minuti previsti, con più di un giro su Eric che è riuscito a rimontare il rivale più prossimo, Stefano P., che dal canto suo contiene il rientro di Max. Più in crisi Eugenio, con l'attenuante del pulsante che fa le bizzesse a causa della molla del grilletto che cede. Va tutta la nostra simpatia a Giorgione, che fa debuttare la Ferrari 275 rispolverata da MRRC, vettura datata al vero e anche nel progetto modellistico, e quindi sicuramente meno competitiva; fa eccezione il motore, che gli regala un vantaggio di mezzo metro in fondo al lungo rettilineo della sei corsie Carrera, dove peraltro Giorgio deve fare del suo meglio per fermare i cavalli...



La seconda manche si annuncia piuttosto ricca di contenuti agonistici, con il Pine che nelle prove libere ha spaventato la concorrenza girando al limite dei 14 secondi netti. Al solito Davide invece nel pregara non compie manco un giro, ma questo non gli impedisce di portarsi in testa quando il semaforo diventa verde; nei giri iniziali tiene

botta Riccardo, ma è proprio lui il primo a sperimentare le sensazioni provate in precedenza da Stefano P. con la Lola Slotter. Manco a dirlo il concorrente più temibile diventa allora il solito Giulio, compagno e rivale di Davide da sempre, soprattutto con le vetture storiche. Giulio si batte alla grande con la più efficace fra le Fly, nonostante non disponga più di un motore all'altezza dei primi. Anche Pine viaggia forte, ma come Riccardo paga un numero eccessivo di uscite, handicap che accomuna tutte le Slotter ad eccezione di quella del leader, che incappa nel primo out solo nella quinta frazione, quando il divario è prossimo ai due giri. Anche Giulio scava un bel solco fra sé e gli inseguitori, proprio Riccardo e Pine, che duelleranno fin sotto la bandiera a scacchi; sul podio sale Luca per una manciata di settori. Più staccato Enrico F., ma non tanto da indurlo ad abbandonare l'esperimento 917 coda lunga, che comunque darà il meglio sulla sei corsie Ninco, come già accaduto ad opera del Cico. Stranamente sottotono invece la prova del Gigi, che con la Lola T70 aveva lasciato intendere buone chance di miglioramento, tanto da indurlo a controllare il listato dei giri alla ricerca di qualche bug.

Nessuna sorpresa nel dopogara, con i Commissari che convalidano senza indugi il verdetto della pista.

*gazdav@libero.it*

C L A S S I F I C A			
P I L O T A			giri
1	DAVIDE	FERRARI 312PB SLOTER	74,60
2	GIULIO	PORSCHE 908/3 FLY	72,51
3	PINE	FERRARI 312PB SLOTER	70,91
4	RICCARDO M.	FERRARI 312PB SLOTER	70,76
5	AGO	FERRARI 512M SPIRIT	68,56
6	ENRICO F.	PORSCHE 917LH FLY	68,31
7	ERIC	PORSCHE 908 FLY	67,50
8	STEFANO P.	LOLA T280 SLOTER	66,73
9	MAX	PORSCHE 908 FLY	66,69
10	GIGI	LOLA T70 FLY	65,96
11	EUGENIO	PORSCHE 908 FLY	60,54
12	GIORGIOTOVER	FERRARI 275 MRRC	59,71
13	*MATTEO	PORSCHE 908/3 FLY	51,96

1<sup>a</sup> GT

# Pari!

*Finale a sorpresa*

La serata di giovedì conferma l'andamento stranamente altalenante di questa stagione, dove le presenze raddoppiano da un appuntamento all'altro. Per la prima volta si rivede un gruppetto di vicentini, probabilmente desiderosi di verificare fuori dal proprio club i progressi riscontrati fra le mura di casa; già dalle prove libere si intuisce che i quattro non scherzano, anche perché il fondo della Carrera non è poi così diverso dalla loro "nuova" Polistil.

La GT raccoglie da quest'anno anche i reduci dall'esperimento HRS, che non aveva mai raggiunto numeri tali da giustificare un trofeo a sé; ecco allora Marco



B. cimentarsi con una improbabile Porsche GT3 Scalextric prestatagli da Gigi (che cosa gli avrà fatto di male, povero Marco...), ma in prima batteria troviamo anche alcuni piloti intenzionati al rientro anticipato, come Marco e soprattutto Giorgio, uno dei big della categoria. A completare il quintetto, Eric ed Eugenio, fra i più assidui negli ultimi tempi.

corsie a Giorgio scappa qualche uscita in più, mentre Eric sembra disporre di un mezzo più sicuro; è lui quindi a mettersi in testa alla classifica provvisoria, mentre gli altri tre dei battistrada non vedono nemmeno la polvere, soprattutto se al deficit prestazionale si aggiunge anche la sfortuna di un guasto da antologia, come capita ad Eugenio che vede la vettura fermarsi sul

abbastanza distanti da quelli segnati dai leader. Tuttavia la manche è godibile, perché questi tre se la giocano nello spazio di un giro fino allo scadere dei 18 minuti, chiudendo nell'ordine. Un po' più attardato Federico, in prestito all'ultimo momento della Corvette di Franco D., mentre per Alessio il gap è molto più rilevante; forse ci vorrebbe un pulsante più proporzionato alle



Bastano pochi giri per leggere la storia di questa batteria, che diventa subito una questione privata fra Giorgio ed Eric; parte in testa il primo con la solita Honda Cartrix, ma quando Eric prende le misure alla sua Mosler Ninco si profila un duello serrato, che infatti durerà per tutto il tempo previsto. I due percorrono fianco a fianco parecchi giri, catturando l'attenzione dei molti presenti, ma dando anche l'impressione di marciare già a ritmo di podio. Nelle ultime

tracciato con la corona che slitta sull'assale della sua Scalextric. I due Marchi intanto corrono per il puro piacere di esserci, e tanto basta.

Che la prestazione di Eric e Giorgio sia di notevole peso specifico lo si evince dall'andamento della batteria successiva, dove i pur ottimi Bumpus, Alessandro e Maurizio non riusciranno nemmeno ad avvicinare il risultato dei suddetti, come si evince anche dai responsi cronometrici,

sue manone...

Si scende di tono nella terza batteria, dove il solo Andrea M. riuscirà a battersi a livello dei migliori, con un occhio sempre al wincrono, per verificare la posizione rispetto ai due leader della prima manche. Nonostante un'ottima prova, il più "grande" dei Micheletto si fermerà alle spalle di Eric e Giorgio, nonostante il notevole divario fra sé e i compagni di manche. Il migliore fra gli inseguitori è Gigi, la cui Maserati è

sembrata più pimpante del solito, ringalluzzita forse dal survoltaggio, ormai consueto nelle categorie Entry Level. Due giri più indietro Stefano P. riesce a contenere le ambizioni di un altro vicentino, Manuel, con una Mosler non particolarmente a punto. Chiudono gli allegri eroi Cico e Giorgiotover, due presenze che se anche non lasciano sempre il segno nelle classifiche, sanno lasciarlo nello spirito dell'ambiente, con la loro carica di simpatia.

Ed eccoci all'ultimo sestetto, orfano del campione in carica Franco P., cui probabilmente bastano e avanzano le due serate al Palladio. Già dal via si intuisce che fra questi più di qualcuno marcia a ritmo di vittoria; le tre Ninco soprattutto sembrano in grado di portarsi in testa, con Eros che viaggia al passo di 12 giri per corsia, assolutamente in linea col capoclassifica. Bene anche Franco D., la sua azione però pecca un po' di continuità, probabilmente per la lunga assenza dalle piste; stesso discorso per Giampaolo, che confessa a voce alta la difficoltà di prendere il ritmo, dopo mesi di inattività. Piuttosto discontinua invece la prestazione di Ago e Riccardo, che alternano giri velocissimi a qualche uscita di troppo, vanificando gli sforzi profusi. Una saponetta la 575 di Davide, che fino all'anno scorso gli garantiva il podio, almeno sulla Carrera.



Nell'ultima corsia, la blu, il wincrono registra il sorpasso virtuale del vicentino nei confronti del leader provvisorio. La conferma quando il relais stacca corrente, e la classifica si compone automaticamente sulla schermata finale del software; in testa c'è proprio Eros, ma scendendo di una riga ci si accorge che Eric somma lo stesso numero di giri e settori. Una incredibile vittoria a pari merito! Peraltro tutti e due sono alla prima affermazione, un aspetto positivo per gli interessati, ovviamente, ma anche per l'ambiente, che non può che giovarsi di questa alternanza in vetta alle classifiche. Immaginiamo la soddisfazione dei due, ma soprattutto per Eros, che torna al suo club sventolando una prestazione di valore

assoluto, soprattutto perché ottenuta in trasferta. Ora gli toccherà partecipare a tutto il campionato...

Sul podio anche Giorgio, forse con un pizzico di amarezza per la vittoria sfumata. Con una partenza più convinta anche Andrea M. (4°) avrebbe potuto salire il primo gradino, a conferma della supremazia delle Ninco, nonostante la penalizzazione del motore NC2.

gazdav@libero.it

C L A S S I F I C A		
PILOTA		giri
1 EROS G.	NISSAN 350Z NINCO	72,32
ERIC	MOSLER MT900 NINCO	72,32
3 GIORGIO	HONDA NSX CARTRIX	71,74
4 ANDREA M.	NISSAN 350Z NINCO	71,03
5 FRANCO D.	HONDA NSX NINCO	70,90
6 BUMPUS	ASTON MARTIN DBR9 SCX	70,81
7 GIAMPAOLO	FERRARI 360 NINCO	70,80
8 ALESSANDRO	FERRARI 360 NINCO	70,57
9 AGO	FERRARI 360 SCX	70,11
10 MAURIZIO	ASTON MARTIN DBR9 SCX	69,68
11 RICCARDO M.	ASTON MARTIN DBR9 SCX	69,14
12 GIGI	MASERATI MC12 SCALEX	68,92
13 FEDERICO	CORVETTE C6R SCX	66,81
14 STEFANO P.	CORVETTE C6R SCX	66,16
15 MANUEL	MOSLER MT900 NINCO	65,92
16 DAVIDE	FERRARI 575 CARRERA	65,80
17 MARCO B.	PORSCHE GT3 SCALEXTR	64,74
18 CICO	CORVETTE C6R CARRERA	63,11
19 MARCO	NISSAN 350Z NINCO	62,13
20 GIORGIOTOVER	FERRARI 360 SCX	61,43
21 ALESSIO M.	NISSAN 350Z NINCO	61,05
22 EUGENIO	NISSAN 350Z SCALEXTRIC	54,00

## ..... Infoclub

Ci siamo, nel prossimo week-end si terrà l'avvenimento clou dell'anno, il Campionato Italiano Rallyslot, che come ormai tutti sanno, si terrà proprio a Verona. Ecco il programma dettagliato fornitoci da Marco B.:

### Campionati Italiani di Rally Slot Verona il 10 e 11 Ottobre 2009 Arsenale di Verona, Piazza Arsenale

L'Arsenale è vicino al centro ma facilissimo da raggiungere ed è adiacente al ponte di Castelvecchio seguendo direzione "centro" sia dal casello di Verona Nord, percorrendo la tangenziale che porta in città, che quello di Verona Sud.

Esiste possibilità di parcheggio custodito a pagamento all'interno dell'Arsenale, ma è anche possibile parcheggiare al di fuori dell'area stessa.

### Orario e programma

Sabato 10

- ore 8.30 apertura
- ore 9.00 inizio verifiche 2WD
- ore 9.30 partenza prima PS 2WD

ore 12.00 verifiche categoria IRC  
ore 14.30 partenza prima PS IRC

Domenica 11

- ore 8.30 apertura
  - ore 9.30 inizio verifiche 4WD
  - ore 10.00 partenza prima PS 4WD
- Al termine della gara 4WD premiazioni di tutte le categorie.

### Iscrizioni

La quota di iscrizione per ogni concorrente è di €15,00 ciascuna per le gare 2WD e 4WD, e di €10,00 per la categoria IRC.

È obbligatoria la tessera ANSI; ricordo a tutti che la tessera segue la stagione di gare e non l'anno solare, per cui dopo i C.I. velocità del giugno scorso tutte le tessere sono scadute e vanno rinnovate per la stagione 2009/2010. Il costo è di €10,00 e comprende anche la copertura assicurativa in tutti gli eventi ANSI per il titolare della tessera stessa.

### Regolamento particolare di gara

Il campionato si svolge su otto diverse piste; il totale delle prove speciali è di 16 per ogni categoria, cioè si corre 2 volte su ogni pista. Le gare 2WD ed IRC si corrono su asfalto. La gara 4WD si corre su neve.

Pulsanti con resistenza fissa o selezionabile delle seguenti marche e modelli:

Parma Economy - Parma Sebring - Parma Turbo, MB con resistenza fissa intercambiabile, NSR ECO ed altri NSR a resistenza fissa, FLY, SCX, MRRC, NINCO. Vietati i pulsanti elettronici e/o autocostituiti. Unica regolazione permessa su tutte le marche ed i modelli è il freno regolabile.

Le gomme vengono fornite dalla organizzazione e precisamente: solo le gomme posteriori per le gare 2WD ed IRC, nella misura 19x10.

Come da regolamento le anteriori sono libere ma devono ricoprire completamente il cerchio e avere diametro minimo di 17 mm. Per la gara 4WD l'organizzazione fornisce 4 gomme uguali della misura 19x10.

**Ricordiamo a tutti che giovedì 8 l'apertura del club non è garantita, in quanto sarà in corso l'allestimento dei locali dell'Arsenale. A questo proposito ricordiamo che c'è bisogno dell'apporto di tutti, durante il week-end, ma anche e soprattutto nelle giornate di giovedì e venerdì. Fin da giovedì mattina saremo impegnati nel montaggio delle piste e nell'allestimento degli stand; i referenti sono Alessandro (347 5616073) e Bumpus (340 6795719).**