

la gazzetta del

quattrocento



Gio
Fabio
Luca P.
Enrico F.
Stéfano M.
Roberto S.
Lambro
Marco B.
Federico
Franco P.
Davide
Emilio
Alvise
Giorgio
Franco
Ago
Valter
Marco
Helios
Pine
Cico
Bumpus
Giulio
Zezzet
Maurizio
Alessandro
Stéfano P.
Denis
Erzo
Gigi
Gorgiover
Giuseppe Z.
Francy
Mico
Luca D.
Franco D.
Stéfano N.
Cesare
Camillo
Paolo D.
Manuel
Andrea M.
Emanuele
Eros G.
Paolo M.V.
Eric
Giovanni G.
Riccardo M.
Mimmo
Alexander
Nicola
Eugenio
Alberto B.
Nicola M.
Giampaolo
Marco D.L.
Max

- > 1ª gara F.1 Classic
- > 2ª gara Silhouette
- > infoclub
- > 9 domande a...
- > facce da slot

1ª F.1 Classic Bellissime!

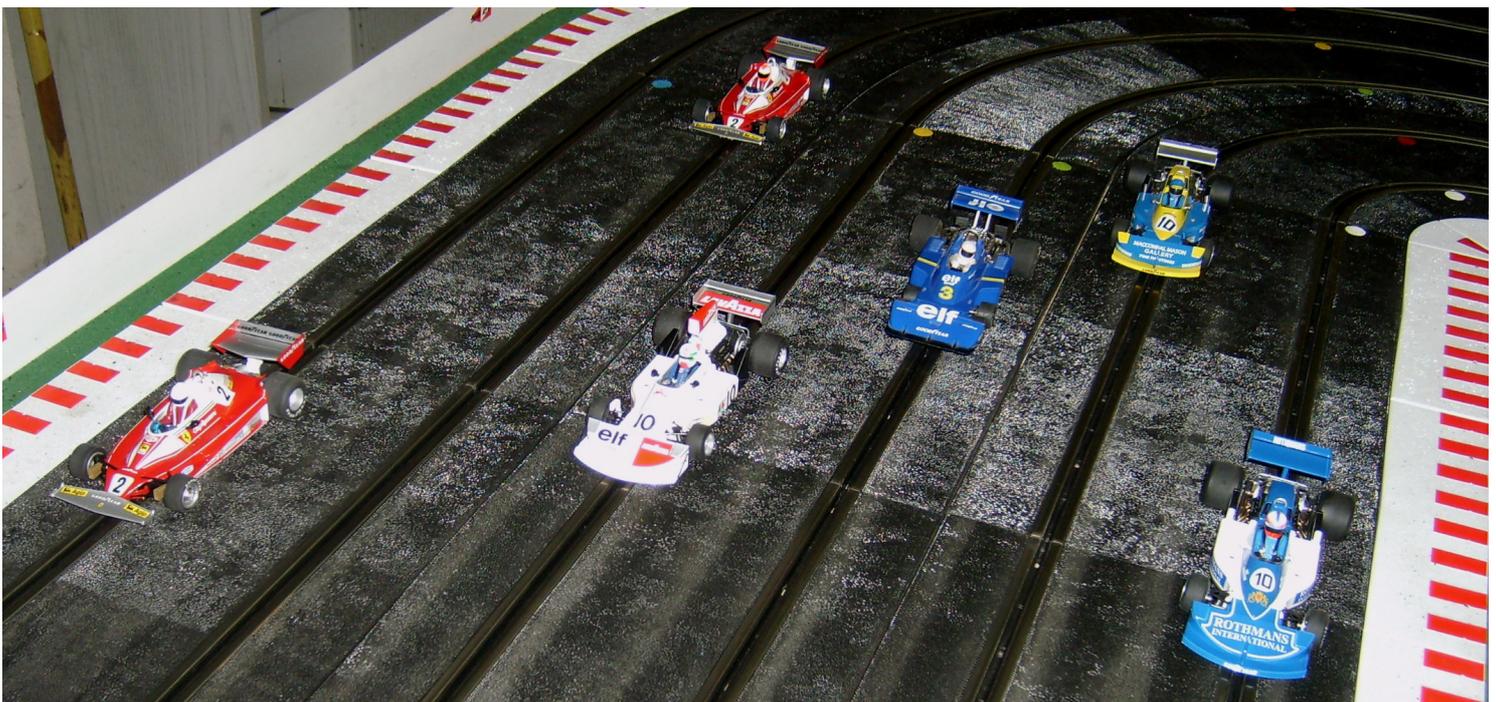
Giulio si conferma alla grande

La serata delle F.1 Classic è arrivata nel momento giusto, portando in dote ciò che si era già visto nel test della stagione passata: entusiasmo, modelli affascinanti e anche un ospite illustre, che crediamo si sia divertito, al di là del risultato.

Buona la partecipazione, ma con un unico neo: mancava la bellissima McLaren M23, anche perché Lambro, che ne possedeva una, dopo averla provata decideva di indirizzarla direttamente verso la vetrinetta dell'usato.

Come a dire che con queste come con altre vetture storiche ci vuole un minimo di masochismo...

In realtà poi la M23 in vetrina non c'è nemmeno arrivata, perché sulla strada ha



incontrato tale Giulio Vantini, che non ha saputo resistere alla tentazione di accaparrarsela.

Abbiamo detto della guest star della serata, e gli appassionati sanno già di chi stiamo parlando: Maurizio Ferrari ha un debole per le F.1, e già nella gara scorsa si era presentato con uno stock di repliche SCX/Scalextric, con un occhio di riguardo per quelle con le ruote in sovrannumero, dalla Tyrrell P34 con quattro ruote all'anteriore alla Williams con l'esuberante posteriore.

**lunedì 2/11
GTAW**
**giovedì 5/11
Trofeo Club**

Maurizio poi ha anche provveduto a migliorare la motorizzazione della vettura già impiegata la scorsa stagione, e il risultato si è visto.



Al solito però la gara si è giocata sulle uscite di pista, che in alcuni momenti hanno richiesto chiamate di ponte in quantità; sul piano prestazionale la March Fly ha mostrato ancora notevole margine, nonostante il divieto di appesantimento, anche se i tempi marcati da Giulio nel dopo gara con la McLaren hanno alimentato qualche dubbio...



In prima batteria fra i sette partenti c'è un'altra sorpresa, perché il "TecnoBaffo" ha ceduto alla tentazione di tornare ad inforcare il pulsante, nonostante le difficoltà intrinseche nella categoria. Raffaele non ha

peraltro sfigurato, riuscendo a tenere un passo almeno pari ad alcuni contendenti. La dicitura "N.C." che compare in classifica è dovuta unicamente al fatto che correva con la stessa vettura di Giorgiotover, con buona pace dei regolamenti...

In prima manche le difficoltà maggiori le scopre Ago, la cui Ferrari palesa un rotolamento vergognoso, faticando addirittura in rettilineo! Di meglio riesce a fare Marco, ma la sua in compenso inciampa col pick-up nel solco. Magari provarle una sera prima...

La gara si riduce così ad un monarca March, con la sola eccezione della Tyrrell di Eugenio, rispolverata anch'essa proprio per l'occasione; poco motore ma buona tenuta, che consente al più vecchio dei due Olivieri di fare una buona figura.

La leadership provvisoria se la giocano allora Maurizio, Franco D. e Federico, con quest'ultimo che a sorpresa riesce a prevalere strada facendo. Provano a resistere i due esperti antagonisti, ma alla fine Fede riesce a prendere il largo, con il merito di tenersi fuori dalle carambole.

Che la chiave di lettura della gara sia tutta lì lo sanno anche i sei che seguono, ma ciononostante i 18 minuti successivi non saranno privi di momenti caotici. Giorgione alterna fasi di competitività assoluta a momenti di amnesia slottistica, mentre Marco B. dentro di sé brontola di cerchioni circolari, di ingranaggi che ingranano e di assetti assettati.

Più di tutti però rema Davide, che per quanto sprema la sua Ferrari, la migliore delle Scalextric, si ferma ad un secondo dai tempi dei contendenti più efficaci. Manco a dirlo fra questi spicca Giulio, campione in carica, che sembra disporre di una vettura di altra categoria; in effetti però il merito è

tutto del pilota, che sa adeguarsi prontamente alle deficienze della vettura (non è una battuta) rimanendo costantemente vicino al limite della vettura senza mai oltrepassarlo. Le sue uscite si contano sulle dita di una mano, mentre per gli altri non bastano neanche sommando quelle dei piedi...



Il rivale più diretto, Bumpus, alla fine si becca sei giri, così come Maurizio F., che parte un po' guardingo ma poi si invola fino alle soglie del podio. Per il terzo posto alla fine ci sarà ressa, perché Federico salirà fino alla piazza d'onore, mentre a quota 83 finiranno in quattro.

Vedremo se basterà il trasferimento sulla Carrera per rimescolare le carte.

gazdav@libero.it

CLASSIFICA			
PILOTA		giri	
1	GIULIO	MARCH 761 FLY	89,49
2	FEDERICO	MARCH 761FLY	85,05
3	BUMPUS	MARCH 761FLY	83,56
4	MAURIZIO	MARCH 761FLY	83,15
5	*MAURIZIO F.	TYRRELL P34/2 SCX	83,10
6	FRANCO D.	MARCH 761 FLY	83,07
7	DAVIDE	FERRARI 312T2 SCALEX	80,09
8	MARCO B.	MARCH 761 FLY	79,38
9	EUGENIO	TYRRELL P34/2 SCX	78,37
10	GIORGIOTOVER	MARCH 761 FLY	75,53
11	MARCO	FERRARI 312T2 SCALEX	68,16
12	AGO	FERRARI 312T2 SCALEX	65,28
13	RAFFAELE	MARCH 761 FLY	N.C.



*assistenze
maldestre...*



*mai fansi
coinvolgere*



*queste
son macchine!*



quasi quasi



testacoda



coccole

summit



Ronfaele



Paddock

Si cambia

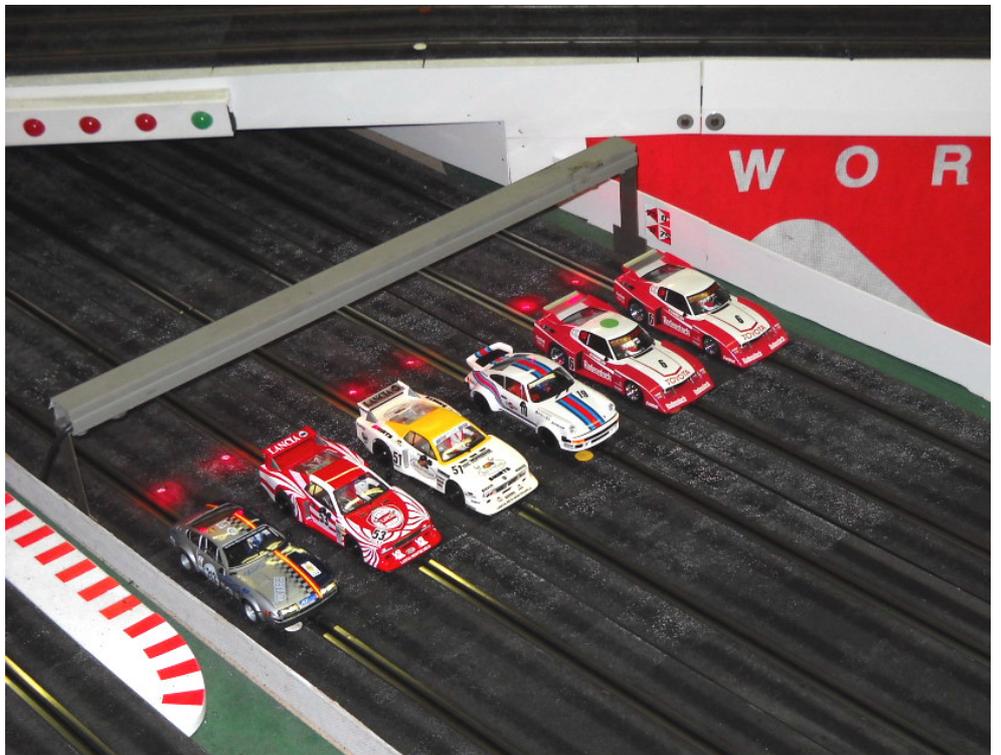
Sulla Ninco tocca a Bumpus su BMW M1

Dopo l'ouverture stagionale sulla Carrera, la Silhouette approda alla sei corsie Ninco, mettendo a dura prova soprattutto le vetture che, per regolamento, non possono giovare della zavorra. Cambiano relativamente anche le gerarchie, perché se sulla 50 metri teutonica le Carrera riescono sempre dire la loro, sui 40 metri scarsi di provenienza iberica né la 512BB né la Moby Dick possono ambire al podio. Tant'è vero che il pur fedelissimo Davide abbandona la coda lunga modenese a favore della Celica MRRC, sicuramente accreditata di qualche chance in più. In mezzo a questo dualismo si pone la solita M1, vettura per ogni evenienza, in grado di affermarsi su tutti i fondi, a dispetto di ogni revisione regolamentare.

Dei 19 partecipanti sono sette le vetture bavaresi, e alcune, come quelle di Bumpus e Pine, sicuramente annusano già dalle prove libere odore di vittoria. Ma c'è anche il solito Valter, che ha il merito di non aver abbandonato la Beta Montecarlo, nonostante qualche difetto di assetto da sempre palesato da questo modello.



I primi sette a partire sono accomunati dall'assenza in gara uno, con in più un paio di nipoti di Giulio, che avrà modo di incrociarli nei 18 minuti di gara. Qualcuno potrebbe osservare che gli incroci si trovano solo su alcuni tracciati da rally, ma si sa, i neofiti riescono a disegnare le traiettorie più



fantasiose, facendosi beffe del solco predisposto.

La prima batteria sarà infatti piuttosto movimentata, mettendo a dura prova i commissari di percorso, soprattutto quelli in stato comatoso, come il corpulento Enrico, cui tocca proprio il tratto più delicato, nei pressi del ponte. Al termine della fatica invocava il turno lavorativo serale...

In questo bailamme spunta proprio Giulio, la cui Beta, nonostante le difficoltà croniche, è l'unica a viaggiare sotto i 13 secondi. Per qualche corsia gli tiene testa Federico, proprio con un'altra Lancia prestatagli dal Cico, ma alla fine anche Fede dovrà arrendersi alla superiorità del battistrada. La lotta più serrata, nonostante le pause tipiche della manche a sette, è quella fra Giorgiotover e Stefano P., che rimangono a vista per tutto il tempo, con un leggero cedimento del secondo nel finale; è

un continuo elastico, anche perché, mentre la 934 Ninco è mortificata dall'NC2, la Daytona è esaltata dal Fly Racing. Fra i magnifici sette c'è anche Yul Brinner, al secolo "Baffo" Raffaele, che riassume la Toyota vincente qualche anno fa, scoprendo però quanto possa arrugginire un modello riposto in cantina...

Intanto gli eredi di Giulio si fanno le ossa, con qualche proposito per il futuro.

La disputa sale di tono nella seconda manche, dove il pur velocissimo Eric sembra però segnare il passo nel confronto indiretto con Giulio. Invece verso metà gara si capisce che la 935/K3, ottimamente preparata, può farcela, anche perché al suo proprietario non manca il ditone. Il pur ottimo Max, secondo alla fine alle spalle della Porsche, accuserà quasi quattro giri di distacco, nonostante il buon vantaggio sugli inseguitori. Primo fra questi Gigi, arrivato





disarmato ma con un contratto di noleggio in tasca; la Daytona preparata dal Cico non è neanche male, e infatti lo "zio" riesce almeno a pettinare il suo patron, più Stefano N. ed Eugenio. Quest'ultimo per la verità stava assolutamente ben figurando, quando un problema tecnico lo ha fermato per un'intera frazione; diversamente non gli sarebbe sfuggito almeno l'ottavo posto.

Ed eccoci ai primi sei, con un bel punto di domanda su chi si guadagnerà i 25 punti in palio. I più lesti al via sono Valter e Pine, che hanno già il dito caldo per aver provato a lungo prima della gara. Ma da dietro arriva il solito Bumpus, che dopo una partenza guardinga inizia a macinare giri veloci in tutte le corsie. Per contro Valter, che in quanto a responsi cronometrici non è secondo a nessuno, paga la cronica precarietà della Beta, collezionando una lunga serie di uscite, almeno nella fase centrale della gara.



In testa si alternano Pine e Bumpus, ma anche Davide regge il passo, nello stesso giro dei battistrada. Riccardo invece imita

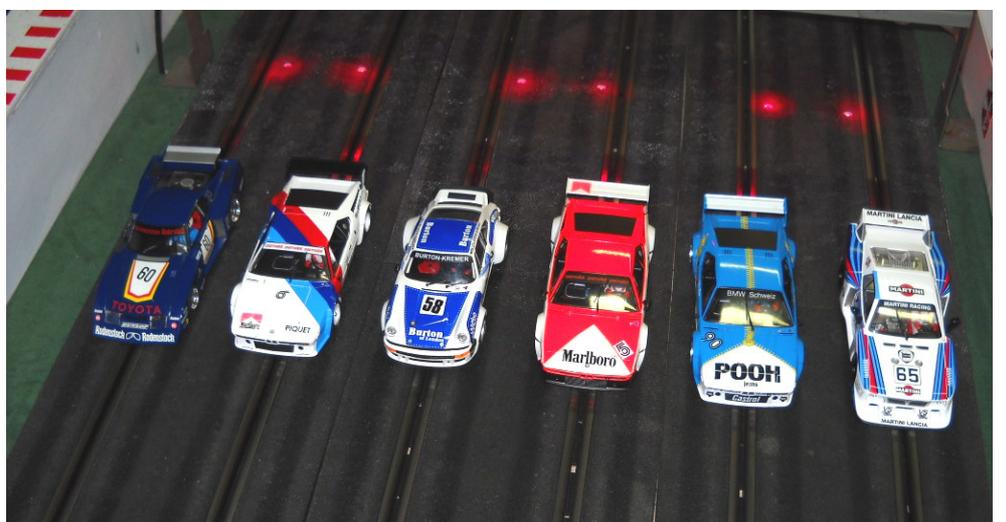
Valter, intervallando giri record ad un numero eccessivo di uscite.

Nella seconda metà di gara i primi sbagliano pochissimo, e i tempi si equivalgono. Risale Davide ma senza riuscire a riagganciare Pine, mentre Enrico davanti controlla sornione. Ce n'era un altro di Enrico in gara, ma chissà perché gli girava storta fin dal Carosello, e infatti la sua 934 raggiungerà solo quota 8 prima di riguadagnare la valigetta...

La chiara vittoria di Bumpus, più perentoria di quanto non dica il distacco, getta una nuova luce sul campionato, che si era aperto con un'affermazione disarmante di Davide. E non è detto che la sfida rimanga ristretta a loro due, perché sia Pine che Valter meditano propositi di vendetta.

gazdav@libero.it

CLASSIFICA			
PILOTA			giri
1	BUMPUS	BMW M1 FLY	84,45
2	PINE	BMW M1 FLY	84,23
3	DAVIDE	TOYOTA CELICA MRRC	83,74
4	VALTER	LANCIA BETA FLY	83,22
5	RICCARDO M.	BMW M1 FLY	83,08
6	ERIC	PORSCHE 935 FLY	81,33
7	GIULIO	LANCIA BETA FLY	79,38
8	MAX	BMW M1 FLY	77,64
9	FEDERICO	LANCIA BETA FLY	76,34
10	GIGI	FERRARI DAYTONA FLY	75,72
11	GIORGIOTOVER	FERRARI DAYTONA FLY	74,03
12	STEFANO P.	PORSCHE 934 NINCO	73,21
13	STEFANO N.	BMW M1 FLY	72,47
14	EUGENIO	BMW M1 FLY	66,11
15	RAFFAELE	TOYOTA CELICA MRRC	66,03
16	*MATTEO	TOYOTA CELICA MRRC	59,68
17	*LUCA	FERRARI 512BB CARRE	58,41
18	ENRICO F.	PORSCHE 934 NINCO	8,00
19	CICO	BMW M1 FLY	SQL





Gazzetta n.400... anno n.10... la cifra tonda del nostro appuntamento settimanale coincide proprio con la posa della prima pietra del nostro sodalizio, avvenuta esattamente 9 anni fa

quando il 31/10/2000 Davide Gazza (e chi se non lui?), socio n.1, versava le prime 175.000 lire nelle casse dell'appena partorito VRslot. Dei 12 soci fondatori ne sono rimasti meno della metà, ma tanti si sono poi aggiunti con passione ed entusiasmo, consentendoci una continuità che è sopravvissuta anche ad eventi "drammatici" (chi si ricorda il trasloco della Polistil, segata a metà e fatta sparire per un buco e poi ricomposta... perfettamente funzionante, avrà avuto l'impressione di assistere ad uno spettacolo del mago Silvan).

Giovedì scorso, dopo aver concluso il duello con il bravissimo Pine ho fatto una riflessione proprio sulla sua presenza: si è iscritto nel 2002 quando non aveva ancora 14 anni, per un anno ha maramaldeggiato sotto lo pseudonimo di "Luchino" vincendo gare nelle categorie più tecniche, per poi sparire, trascinato dalla tempesta ormonale, fino a quando a 21 anni ha deciso di riprendere con lo slot.... e ci ha trovati lì! Non so voi, ma più che le pance ed i capelli che ingrigiscono a me fanno sempre impressione e compiacimento le trasformazioni a cui assistiamo vedendo i nostri soci under diventare senior (per i maligni non è perché aumenta la quota di iscrizione...). La continuità però non è una dote innata ma è qualcosa che si conquista con l'impegno e la passione; l'obiettivo dichiarato all'inizio di questo decimo anno era di spingere più sul promozionale per allargare la base dei partecipanti.

Il primo appuntamento dei Campionati Italiani Rally, se da un punto di vista tecnico ed agonistico della manifestazione è stato riuscitissimo, con grande apprezzamento da tutti gli addetti ai lavori a livello nazionale, sotto il profilo promozionale ad oggi non ha dato granché, ma le occasioni per farci vedere ancora non mancheranno.

Quello che semmai più preoccupa è un certo atteggiamento che si sta diffondendo all'interno del club, dove sono sempre di più i soci che "tagliano" certe categorie limitandosi ad altre, togliendo partecipanti

alle gare in calendario. Questo comportamento, oltre ad avere un effetto contagioso con danno reciproco, va nella direzione contraria allo spirito che ci si sforza di creare, dove la gara è un momento di divertimento che non deve sempre privilegiare il risultato. Se poi qualcuno non viene perché non ha modo e tempo di preparare la vettura per la categoria, non si preoccupi: per la gara Silhouette di giovedì sono saltati fuori in breve almeno 5 o 6 noli di qualità, che hanno consentito a chiunque fosse capitato lì per caso di avere macchina e pulsante per 18 minuti di adrenalina. Parlo per me, ma credo che molti possano identificarsi nelle mie impressioni: si torna a casa dal lavoro, spesso stanchi e stressati, ed il divano davanti alla televisione funziona come il canto delle sirene per Ulisse, ma alla fine se vince il divano resta l'impressione di una serata sprecata. In certe sere è addirittura mia moglie che, vedendomi particolarmente "immusonato", mi invita ad andare fuori perché "se sei così, che tu ci sia o non ci sia è lo stesso". Quando invece dopo la cena si afferra la valigetta e si sbarca al club, vada come vada la gara di turno, si spara qualche c... ata, ci si scambiano idee ed opinioni su questo e quel modello, è un po' come azzerare rogne e pensieri con benefici influssi sul sonno notturno e sull'umore nei giorni successivi. Se ben interpretato, il Club può dare più di quanto chieda!

Bumpus

9 domande a... Maurizio Ferrari



Nome, età e due parole sulla tua professione.

Maurizio Ferrari, 47 il due novembre, socio fondatore di Galileo Engineering, la ditta dietro il marchio Slot.it.

Come e quando hai scoperto lo slot?

Con la pista Policar, a 5-6 anni. Quella ancora con i pulsanti gialli che emettevano fumo, e le F1 'a sigaro'.

Quali gli aspetti più positivi di questa attività?

È una domanda difficile, ma probabilmente il fatto che il mio hobby, riscoperto a fine anni '90, sia diventato il mio lavoro, è impagabile. A parte questo, e quello che sto per dire forse è vero per molti imprenditori, la cosa bella è potere tramutare le proprie idee in realtà. La trasformazione di un sogno in una cosa concreta. Quando riuscirò a fare la Chaparral 2J, insomma, avrò realizzato uno dei sogni di un bambino a cui 35 anni fa diedero un modello di un'auto con due grandi ventilatori, che gli parve in quel momento la macchina più bella del mondo.

Cosa pensa la tua compagna del tuo hobby?

Parli dello sci? Perché da quando lo slot è diventato il mio lavoro, ho dovuto cercare un hobby e sono tornato a correre sulle piste, cosa che avevo fatto fino a 25 anni... Mia moglie è un'ottima sciatrice ed apprezza (a parte quando mi portano via in elicottero o all'ospedale). Per te conta di più il risultato o esserci comunque?

'Primum ire' – innanzitutto esserci. Bisogna sempre mettere le cose nella giusta prospettiva. È una fortuna essere qui ed esserci adesso. Poi si cerca di dare il massimo.

Le tue categorie preferite?

Classic F1, of course. In generale mi piace correre con tutto, amo la competizione perché è sempre uno stimolo al miglioramento di se stessi.

Cosa non digerisci proprio?

Chi disprezza il lavoro altrui, i prepotenti, i palloni gonfiati. E i dopati. Vorresti proprio toglierti la soddisfazione di...

Di soddisfazioni sul lavoro me ne sono tolto molte. Credo che me ne toglierò altre, ma non ti posso dire quali...

Come e quando hai saputo dell'esistenza del VRslot?

Non so, lo conosco da qualche anno e non ricordo come l'ho saputo (da Roberto Addia, 7 – 8 anni fa N.d.R.).

Com'è stato l'impatto?

Come vedi, ci torno ogni volta che posso! Lunga vita alle F1 Classic.

facce da slot

