



la gazzetta del **VRslot**



anno X numero 402 - 16 novembre 2009 - www.vrslot.it

- > **2ª gara Gruppo C**
- > **model news**
- > **2ª gara Veteran Prototipi**
- > **infoclub**

2ª Gruppo C **Pine da record**

Mai in discussione la vittoria, nonostante un ottimo Giulio

Non ce ne voglia Pine e nemmeno Giulio, che hanno disputato una gara al di sopra di tutti, con distacco rilevante.

Ma della gara di lunedì scorso ci piace ricordare e sottolineare un altro aspetto. Il motivo è sempre quello: la nostra attività è basata sulla competizione, ma ha come fine principale quello di riunire le persone, quello di creare un luogo di aggregazione dove poter trascorrere qualche ora nella maniera più piacevole possibile. È chiaro che tutto ruota attorno alla gara, ma spesso è il "contorno" a fare la differenza. E allora come trascurare un ritorno come quello di Roberto, che fin dagli anni settanta tutti ricordiamo come un amico sempre sorridente e mai sopra le righe; insomma quello che si dice un "gentleman driver". Uno come Roberto fa bene all'ambiente, perché lo riporta proprio alla sua essenza.

Se poi questi rientra dopo mesi di assenza, e dopo aver estratto il modello dalla valigetta (salvato dalle tarme per merito dell'olio canforato) riesce pure a disputare una gara di tutto rispetto, meglio ancora!

Roberto S. (mettiamocela stavolta la "esse" altrimenti si arrabbia), partito in prima

manche dopo aver fatto solo qualche minuto di prova (per colpa del pulsante da sistemare), si distrae alla meglio fra le inevitabili turbolenze della batteria di apertura, riuscendo ad arponare un nono posto che la dice lunga sulle sue qualità "digitali".

Speriamo che abbia raccolto sufficienti stimoli per continuare. A fargli compagnia fra i primi sette proprio il cugino Giorgio, sovrapponibile a Roby per molti degli aspetti sopracitati; perché i due consanguinei si rivedessero ci voleva proprio il VRslot!

Ma lasciamo quest'aura da "Carramba che sorpresa" per rientrare nel rigore della cronaca, che ci racconta appunto di una prima batteria piuttosto eterogenea, perché vi si allineano vecchie glorie e nuovi adepti, con aspettative ben diverse. Enzo, ad esempio, parte per primo solo perché la regola impone di stilare il line-up in base alla classifica della gara precedente, dove lui era assente. E infatti Vincenzino impiega ben poco a prendere il suo passo, basato su tempi inarrivabili per gli altri. Gli unici che tengono botta sono proprio Roberto e un sempre più convincente Raffaele, che sta risalendo la china dopo una lunga pausa. Per la verità a scendere sotto i 14 secondi, oltre a Enzo e a qualche puntata di Roberto, c'è anche il giovane Eugenio, che però, non conoscendo la

vettura (prestatagli in vece della sua nuova Mazda, già sinistrata), difetta un po' nella continuità. C'è anche Giorgio subito dopo i migliori, ma la sua Sauber (l'unica in gara) sembra ancora poco a punto.

Nelle retrovie il derby è fra Giorgiotover e Marco Z., il primo penalizzato da problemi tecnici, e il secondo dalla ruggine dovuta alla prolungata inattività. Ma anche lui sembra intenzionato a rifarsi.

La lotta più serrata, visto che Enzo è quasi imprendibile, è quella fra Roberto e Raffaele, che si rincorrono a lungo senza mai perdersi di vista; chiuderanno

MODEL NEWS

Carrera, fra le poche case dedite alla scala grande, lancia finalmente la compagna ideale per la bellissima Ferrari 330 P4: è la Ford GT40, per ora in questa particolare livrea azzurra.



Scalextric prosegue nell'intento di celebrare i momenti storici dell'automobilismo sportivo; è la volta del GP di Monaco del '92, che vede contrapposte la McLaren di Senna e la Williams di Mansell. In serie limitata.



Un altro cofanetto, questa volta dedicato al preparatore inglese Alan Mann, con la Lotus Cortina e la Escort MK1 finalmente in versione pista.



Poteva mancare nel catalogo Scalextric una versione stradale della celebre Mini?



nell'ordine a quota 73 , con mezzo giro di distacco.

Altrettanto avvincente risulta la lotta al vertice della seconda batteria, che vede Davide prevalere su Franco D. con la complicità di un cedimento prestazionale sulla sua Porsche. I tempi del leader sono di valore assoluto, ma la Jaguar vincente lo scorso anno (prestatala da Giulio, passato alla XJR12) non sembra gradire le nuove coperture, manifestando un'eccessiva tendenza al dritto. Morale: Davide si porta in testa ma con un margine inadeguato ai tempi segnati in tutte le corsie. Troppe uscite.

Ben più staccati gli altri, con Franco che perde parecchi giri, col rischio di farsi riassorbire dagli inseguitori. Primo di questi Gigi, che però brontola all'indirizzo della sua 956, che gli aveva concesso ben altre soddisfazioni in un passato anche recente. Poco contento anche Andrea C., che fa un passo indietro rispetto alla gara di apertura, pagando la messa a punto approssimativa della sua Lancia (una capatina dai "santoni" non guasterebbe...). Chiudono il gruppo degli scontenti Eric e Stefano N., quest'ultimo penalizzato da un avvio disastroso, altrimenti la sua classifica sarebbe stata ben diversa.

Nel pregara si era già visto il passo dei migliori, quindi la "fast heat" parte con un occhio di riguardo verso i soliti Valter, Pine e Giulio, accreditati delle migliori chance. Valter però, dopo un avvio promettente, punteggiava la sua prestazione con una serie di uscite che pesano sul risultato finale, dove subirà il sorpasso di Riccardo e Maurizio. Dietro di lui solo Giampaolo, che fa quel che può con un mezzo non all'altezza. Davanti, invece, Pine viaggia ad un ritmo inarrivabile per tutti, compreso Giulio, che pure non commette alcun errore nell'arco dei 18 minuti, cosa che normalmente garantisce la vittoria. Vittoria che non sfugge invece a Luchino, che ormai ha preso la strada della definitiva consacrazione fra i "grandi" del VRslot (terzo "25" stagionale).

Absolutamente di rilievo la prova di Riccardo, primo portacolori Lancia a causa dell'assenza del Bumpus, che lo aveva preceduto sulla Ninco. Ricky dovrà cedere il podio a Davide per un solo settore...

A quota 76 giri anche Maurizio e Valter, autori di un finale rocambolesco, che li vedrà staccati di una sola lunghezza a favore del primo.

Peccato per l'assenza del Lambro, che continua a non gradire il fondo della Carrera, stavolta però decisamente mitigato dell'ottimo grip delle nuove coperture.

gazdav@libero.it

CLASSIFICA			
PILOTA		giri	
1	PINE	PORSCHE 956	79,87
2	GIULIO	JAGUAR XJR12	78,92
3	DAVIDE	JAGUAR XJR9	76,78
4	RICCARDO M.	LANCIA LC2	76,77
5	ENZO	PORSCHE 956	76,37
6	MAURIZIO	PORSCHE 956	76,32
7	VALTER	JAGUAR XJR12	76,31
8	GIAMPAOLO	PORSCHE 956	75,37
9	ROBERTO S.	PORSCHE 956	73,52
10	FRANCO D.	PORSCHE 956	73,46
11	RAFFAELE	PORSCHE 956	73,09
12	GIORGIO	SAUBER MERCEDES	72,88
13	GIGI	PORSCHE 956	72,51
14	ANDREA C.	LANCIA LC2	71,66
15	EUGENIO	PORSCHE 962	71,20
16	ERIC	PORSCHE 956	70,67
17	STEFANO N.	LANCIA LC2	69,15
18	GIORGIOTOVER	JAGUAR XJR9	66,57
19	MARCO Z.	PORSCHE 956	65,20

2ª Veteran Prototipi Sempre + Pine

Vince anche con la Porsche 908

Il passaggio dalla Carrera alla Ninco non giova alla Veteran Prototipi, che si arena ancora sulla quota di due manche appena. Per una categoria che ha sempre raccolto le preferenze degli slottisti veronesi, sembrerebbe un segnale inequivocabilmente negativo, ma si sa, questa è una stagione di passaggio, che assomma varie criticità, dovute ai motivi più diversi, già affrontati anche su questo foglio. Intendiamoci, quello che da noi è un'eccezione, quasi dovunque è la regola, e fintanto che si possono disputare le gare il

problema non c'è.

Gare avvincenti, peraltro, perché anche giovedì il risultato è stato in bilico fino all'ultimo, con un'alternanza al vertice di almeno quattro piloti. Diciamo subito che sulla pista spagnola si sono visti gli effetti della penalizzazione regolamentare che grava da quest'anno sulle Slotter, perché nella scorsa stagione Davide era riuscito a vincere anche sul fondo ruvido con la 312PB; la stessa vettura, priva di pesi, lo ha fatto tribolare fino ad un opaco settimo posto. Buon per le Fly, che, come tutti sappiamo, sono ben più numerose, e quindi torneranno a ricoprire il ruolo di protagoniste che avevano fin dagli esordi della categoria. C'è da dire anche della Ferrari 512M della Spirit, che nelle capaci mani di Ago è stata anche in testa, lasciando intravedere la possibilità di una prima eclatante vittoria.

Partiamo però dalla prima manche, che allinea eccezionalmente anche Valter, in quanto assente nella gara di apertura. Il Finziere volante la fa da padrone, segnando tempi record su tutte le corsie, e trovando resistenza nel solo Eugenio, protagonista della migliore gara della sua ancor breve carriera slottistica. Ciononostante Valter gli rifila cinque giri nei 21 minuti di gara, per non parlare dei distacchi inflitti agli altri cinque. Può dirsi tuttavia soddisfatto anche Raffaele, che intuisce nella sua gialla Ferrari 512S, le qualità palesate ormai parecchi anni fa; il Lele, tornato ufficialmente nei ranghi, alla fine era contento di sé e della macchina, e in effetti, tolta un po' di ruggine, è facile pronosticare per entrambi un ritorno agli antichi splendori.

Un po' meno convinto Roberto S., che



vede nella sua Porsche 908/3 la sintesi delle difficoltà tipiche della pista Ninco: il grip eccessivo, che porta a frequenti dritti imprevedibili. La medicina è solo una: appesantire! Buio pesto anche per l'altra Sloter in gara, la Lola di Stefano P., che riesce a mettersi alla pari di Alessandro e davanti a Giorgiotover solo perché questi ultimi incontrano i problemi tecnici più svariati.

Snocciolando la composizione delle due manche notiamo ancora una volta l'eterogeneità delle dotazioni: sono ben otto le vetture diverse in pista, a tutto vantaggio dello spettacolo.

Nella manche dei sei più veloci entra anche Max, perché Stefano si è retrocesso volontariamente per questioni di orario. Promosso sulla carta ma non in pista, visto che in gara ne combinerà di tutti i colori, finendo per infastidire anche i vicini di corsia (chiedere a Giulio...); vale ancora una volta il consiglio di rifarsi, per la messa a punto, alle esperienze altrui, rivolgendosi ai più esperti.



Nella prima frazione il più accreditato sembra Giulio, l'unico a scendere ripetutamente sotto i 12 secondi, ma la sua 908 "corta" non fa sconti, e soprattutto nelle curve strette mostra tutti i suoi limiti. È la volta allora di Ago, che come dicevamo porta la 512M a livelli di eccellenza, prima di incontrare gli stessi problemi di tenuta che accomunano gran parte dei partecipanti. Ne sembra quasi esente il Pine, che prima della gara ha seguito il consiglio di Davide scartando la Sloter a favore della più sicura 908 Fly. Quando la pista "attacca" i problemi aumentano, mentre le vetture più sicure (quelle cioè con il retrotreno più "libero" di scodare) danno il meglio; e così Luchino strada facendo mette in riga tutti, andando a rimontare anche nel confronto indiretto con Valter, che studia ossessivamente il wincrono dalla postazione di Direttore di corsa.

Brontola ma fa la sua gara anche Eric (4°!), con la più veloce delle 917 mai vista in pista, fin dal suo esordio. Speriamo che insista, perché la vettura lo merita.

Valter, che ricorda perfettamente dove si era fermata la sua vettura, battezza la vittoria del Pine ancora prima dell'epilogo, e infatti il contagiri sancisce un'altra affermazione di Luca, confermando un trend assolutamente positivo.

gazdav@libero.it

CLASSIFICA		
PILOTA		giri
1 PINE	PORSCHE 908	100,33
2 VALTER	PORSCHE 908/3	100,21
3 GIULIO	PORSCHE 908/3	99,38
4 ERIC	PORSCHE 917	95,58
5 EUGENIO	PORSCHE 908	95,47
6 AGO	FERRARI 512M	95,27
7 DAVIDE	FERRARI 312PB	94,34
8 RAFFAELE	FERRARI 512S SPIDER	93,72
9 ROBERTO S.	PORSCHE 908/3	92,30
10 STEFANO P.	LOLA T280	90,21
11 ALESSANDRO	PORSCHE 908/3	90,21
12 GIORGIOTOVER	FERRARI 512S LM	87,38
13 MAX	PORSCHE 908	78,17

Infoclub



Dal 1958 al 1968 sulle Prealpi veronesi si disputò una delle gare automobilistiche più veloci d'Europa, che ancora oggi suscita ricordi ed emozioni a coloro che ebbero la fortuna di parteciparvi, anche solo come spettatori.

È il caso del giornalista veronese Danilo Castellarin, che in occasione del cinquantenario della prima edizione (2008) ha pubblicato un libro che raccoglie statistiche, racconti e aneddoti della corsa lessinese, corredati da un'affascinante galleria fotografica.



Si era in pieno boom economico, e le corse automobilistiche rappresentavano la voglia di rinascita e di progresso dopo gli orrori della guerra. Proprio le località toccate dalla gara in salita scoprivano in quegli anni la loro vocazione turistica; quale occasione migliore per farsi conoscere?

La Stallavena-Bosco si snodava su un percorso di 15 chilometri, sul quale negli ultimi anni si arrivò a superare la media di 140 km/h, con punte massime superiori ai 250. Nacque sulle ceneri della "Salita delle Torricelle", soppressa nel '57 dopo un grave incidente. Purtroppo, nemmeno la Stallavena-Bosco ebbe lunga vita, forse per l'eccessiva pericolosità del tracciato, anche in relazione alle notevoli velocità raggiunte.

Nel suo piccolo, il VRslot cerca di far rivivere le gesta dei piloti che subirono il richiamo della gara veronese, creando, per quanto possibile con una pista costruita solo per l'occasione, un'atmosfera celebrativa, fatta di passione e di un pizzico di nostalgia.

Cogliamo l'occasione per ringraziare Danilo Castellarin per la sua opera di costante sostegno a tutto quanto si attiene al mondo dello sport automobilistico, senza trascurare nemmeno la piccola realtà della nostra associazione.

Ricordiamo che la gara è valida quale prima prova del Trofeo Classic, e quindi soggetta al regolamento specifico della categoria, scaricabile dal sito www.vrslot.it.

gazdav@libero.it