



la gazzetta del **VRslot**



anno IX numero 354 - 6 ottobre 2008 - www.vrslot.it

> 1ª gara Silhouette

> 1ª gara GT AW

> infoclub

1ª Silhouette

3 x 934

Sono i numeri del podio della gara di apertura

Anche la prima del Trofeo Silhouette non smentisce l'andamento di questo inizio di stagione, in cui tutte le gare hanno registrato una partecipazione superiore all'anno scorso. Con la gradita presenza occasionale del padovano Eros, socio del VRslot nel 2003, i partenti toccano ancora una volta la soglia dei 20, numero che spartisce idealmente una gara "normale" da una "affollata".

Ma l'aspetto più rilevante della gara è tutto affidato ancora una volta al parco mezzi, che allinea una serie di vetture particolarmente affascinanti, dei veri mostri, che partendo dalle vetture di serie ne stravolgevano le forme fino a renderle quasi irriconoscibili. Lunedì scorso se ne contavano nove, con una massiccia presenza di Porsche, le 934 e le 935, seguite dalle BMW, con le M1 e le 320, quindi Ferrari BB e Daytona, Lancia Beta Montecarlo, Ford Capri e Toyota Celica. E ne mancano ancora molte all'appello, che speriamo di vedere in pista nei prossimi appuntamenti, quando, magari approdando alla Carrera, presumibilmente muteranno anche i valori in campo.

Fin dalle prove libere la sei corsie Ninco sembra premiare le vetture di casa propria,

le 934, ma anche le M1 Fly non sembrano soffrire particolarmente, pur penalizzate dalle ruote anteriori di diametro originale, come da recente modifica regolamentare.

Ma la novità più eclatante sembra essere la rinnovata competitività delle vetture a motore anteriore, dove alla già nota Capri Zackspeed di Franco si aggiunge la Daytona di Franco P., apparsa potenzialmente da podio.

La prima batteria celebra l'ennesimo derby fra "magna gati" e "tuti mati", è un mix di vecchie glorie e nuove speranze dello slot veneto occidentale, con il "filosofo del solco" (definizione bivalente) Giorgiotover, ultimo portacolori della Ferrari BB, contrapposto a un sestetto di più o meno nuove leve, compreso il debuttante assoluto Max, che attendeva con impazienza di portare la sua M1 sulla linea di partenza.

Sarà proprio la sua vettura a rischiare di accecare il malcapitato commissario, che già nella prima curva, due metri dopo il via, piroetta a una quota impensabile per un mezzo... terrestre; scherzi dell'emozione da debutto. Max purtroppo paga caro lo svarione, perché la sua vettura, dopo aver assaggiato il pavimento, accusa una serie di

inconvenienti dovuti proprio alla carambola; peccato, perché dopo un pit stop riparatore, dimostrerà di saperci fare, scendendo fino al limite dei 13 secondi netti. Ma non è l'unico a pagare dazio; la manche sarà presto decimata, con il subitaneo forfait di Riccardo, vittima di un motore che fa i capricci, di Giorgione, che peraltro corre con la vettura non in regola, e della guest star Eros, che rischia di macinare la trasmissione della sua fiammante 365 gialla. Si comporta piuttosto bene invece Stefano N. con la 935 K3 prestatagli all'ultimo minuto dall'inseparabile Riccardo, in vece della sua M1 recalcitrante. Ma ancora meglio fanno il rientrante Dade, pure lui in prestito di una Porsche, e soprattutto Eros G., che gira come un orologio, senza strafare, con occhio attento a quello che capita intorno, zigzagando fra capottoni, dritti e carambole di gruppo. Alla fine, nonostante tutto, sarà sesto, e scusate se è poco!

Anche la seconda batteria, articolata su sette concorrenti, soffrirà della difficile interpretazione della classifica, almeno fino all'ultima frazione. Prevalenza sulla griglia di partenza delle 934 Ninco, scelte da Stefano P e Giampaolo, mentre quella del Cico è una Fly, caratterizzata dalla motorizzazione trasversale a sbalzo, ben diversa dalle

lunedì 6/10
Rally Classic
giovedì 9/10
1:24



cugine in-line. E infatti Giovannone soffrirà le conseguenze della sua scelta, tribolando per 18 minuti nonostante la sua Porsche pesi come un ferro da stiro. Non va molto meglio a Gigi, che aveva ottenuto di meglio dalla 320 Revell, che non sembra digerire il grip della pista spagnola. La questione della leadership se la contendono Giampaolo e Franco P., con il primo avvantaggiato da una vettura più tradizionale, mentre bisogna sottolineare il coraggio e l'originalità della scelta del secondo, che porta la berlina Ferrari a livelli di eccellenza. I due lottano a lungo appaiati, ma poi la forbice si apre e Bonato senior punterà indisturbato al podio. Alle loro spalle si destreggia alla grande l'altro Franco, quello che ci fa compagnia fin dalla rifondazione del club, che gira su tempi record con l'unica Capri in pista, pure questa a motore anteriore; Franco riesce a domare anche la resistenza di un ottimo Mirco, in serata particolarmente positiva. Più staccata l'altra 934, quella di Stefano P., che forse deve ancora affiatarsi col mezzo.



La terza batteria avrà il compito di chiarire se sulla pista spagnola sarà ancora la M1 a dettar legge, o se si assisterà al predominio autoctono delle 934. Al via è Valter a guidare il gruppo, ma con Davide e Bumpus a pochi centimetri. La gara del campione in carica dura però pochi giri, perché alla prima uscita Davide decide di non voler affrontare una gara ad handicap, visto che nell'assistenza al tornantino interno rimane per mezzo giro nelle mani di due commissari che se lo scaricano a vicenda. Gara a cinque, dunque, con Ago che subentra presto a Bumpus nel ruolo di principale inseguitore del battistrada. Il rallista riuscirà nell'intento del riaggancio poco dopo metà gara, ma quando gli tocca la seconda corsia esterna paga il conto a Valter, che si riprende meritatamente la leadership. Nel frattempo si rifà sotto the President, che confida nel riaccredito finale di un giro perso dal Wincrono; Bumpus supera nel finale Ago, autore comunque di una gara bellissima, supportata dal tifo che premia indistintamente tutti gli outsider. Manca forse un pelo di convinzione nei suoi

mezzi ad Enrico per agganciare il podio, apparso alla portata sua e della bellissima Porsche 935 Fly; ma è un appuntamento solo rimandato, perché la vettura sembra a punto. Da dimenticare la prova di Giulio, che paga la stessa inefficienza della 320 di Gigi.

A fine gara, un'altra coda inattesa riguarda stavolta Bumpus, che prima gioisce per il recupero del giro perso dal contagiri, e poi viene mortificato da una rigorosa squalifica, reo di aver approfittato dei rinforzi alle colonnine di fissaggio della carrozzeria per alzare il muso della sua M1, a tutto vantaggio dello scorrimento delle ruote anteriori nel parafango.



La classifica corretta vede quindi sul podio un terzetto di Porsche 934 Ninco, cosa che chiarirà finalmente perfino a Valter i dubbi sulla competitività della vettura, almeno sulla pista amica.

gazdav@libero.it

CLASSIFICA			
PILOTA			giri
1	VALTER	PORSCHE 934 NINCO	81,65
2	AGO	PORSCHE 934 NINCO	80,41
3	GIAMPAOLO	PORSCHE 934 NINCO	79,71
4	ENRICO F.	PORSCHE 935 K3 FLY	78,11
5	FRANCO P.	FERRARI DAYTONA FLY	77,53
6	EROS G.	BMW M1 FLY	76,69
7	FRANCO	FORD CAPRI FLY	74,20
8	MIRCO	LANCIA BETA MONTECARL	72,46
9	GIULIO	BMW 320I REVELL	69,21
10	STEFANO P.	PORSCHE 934 NINCO	68,29
11	DADE	PORSCHE 934 NINCO	67,24
12	STEFANO N.	PORSCHE 935 K3 FLY	66,06
13	GIGI	BMW 320I REVELL	64,19
14	CICO	PORSCHE 934 FLY	62,53
15	MAX	BMW M1 FLY	62,42
16	EROS	FERRARI DAYTONA FLY	36,00
17	RICCARDO M.	BMW M1 FLY	11,00
18	DAVIDE	TOYOTA CELICA MRRC	4,00
19	BUMPUS	BMW M1 FLY	SQL
19	GIORGIOTOVER	FERRARI 512BB CARRERA	N.C.

1ª GT AW

Valter... anzi no

Un'altra squalifica in coda alla gara delle anglewinder Ninco

La GT AW è omai lontana parente della GT Japan che raccoglieva tre soli modelli angle winder Ninco. Oggi vi si allineano anche Ferrari, Ascari, Lamborghini, Mosler, Megane, contribuendo ad incrementare l'attrattiva di una categoria che unisce i pregi del monomarca alle buone caratteristiche funzionali.

La risposta in un numero: 26. Tanti erano i convenuti alla gara di apertura del Trofeo, giovedì scorso. Mancavano purtroppo due big della categoria, Enzo e Marco B., che hanno sempre contribuito a mantenere alto il livello tecnologico della categoria. Perché non si può nascondere che, nonostante gli intendimenti originali, un mezzo ben preparato fa la differenza.

Una Ninco AW nella valigetta ce l'hanno tutti, e perciò anche Paolo D. e Nicola M. non hanno scuse, e saranno "costretti" al debutto proprio nella prima batteria, che accoglie coloro che nella scorsa stagione non hanno raccolto punti. Fra i nuovi anche Emanuele ed Eric, mentre per Marco, Stefano P. e Manuel si tratta di riprendere il filo del discorso dove l'avevano lasciato qualche mese fa. Marco, per la verità, la sei corsie spagnola non la conosce quasi, ciononostante si distrae piuttosto bene con la sua gialla Ferrari, superato solo dalla sorpresa della serata, Eric, che porta al debutto della categoria la Megane, facendo strabuzzare gli occhi a più di un osservatore.

La gara, come spesso accade per la manche uno, mette a dura prova i commissari di curva, ma alla fine si vedono solo sorrisi, e questo è ciò che conta.

Anche la seconda batteria conta sette concorrenti, con una predominanza di vicentini; proprio fra questi ultimi si gioca la partita, con Andrea, Eros e Franco P. che rimangono a vista per tutti i diciotto minuti, anche se alla fine il break lo piazza il primo, che conferma il suo personale trend positivo, tanto che in classifica sarà addirittura quinto! Anche la Mosler di Eros si destreggia alla grande, mentre per Franco P. c'è da sottolineare la scarsa dimestichezza con le categorie Pro Level, che comunque non gli ha impedito di esprimersi alla grande.



Nella terza manche il divario fra il più veloce, Emilio (a nolo da Valter) e il più lento, Gigi (al debutto con una Gallardo pressoché nuova), è piuttosto evidente, anche perché Luigino incontra più di una noia tecnica lungo la strada. Non va molto meglio a Franco, afflitto per giunta da una fastidiosa congiuntivite che lo obbliga a guidare con gli occhiali da sole; nonostante gli ammiratori sostengano che proprio per questo abbia fatto la sua gara migliore, noi dal "Doc" ci aspettiamo qualcosa di più.

Ci prova Giampaolo ad inseguire Emilio, che gira a suon di record, ma deve accontentarsi di aggiudicarsi il derby interno, quello col fratello Fabio, che dal canto suo regola un sempre più competitivo Ago.

In prima manche Davide sta lì solo per dimostrare che ormai con la vettura di scatola non si va più da nessuna parte. La gara così la fanno in cinque, anche se la sfida che conta riguarda la coppia Lambro Valter, con il milanese che parte alla grande seguito dal finanziere volante che ha il pregio di tener duro, riuscendo a rimontare verso metà gara, complice anche qualche inciampo in assistenza del rivale. Valter comunque vince senza dar adito a recriminazioni, tantomeno per gli altri tre rimasti in gara, cui tocca il ruolo di comprimari.

Ma come spesso accade negli ultimi tempi, il dopogara riserva qualche sorpresa; la vettura di Valter, che appariva veloce ma non troppo, registrava un regime eccessivo, quanto basta per far scattare la squalifica, senza che il protagonista recriminasse più di tanto, visto che in quest'inizio di stagione è toccato a molti...

I 25 punti allora li eredita Lambro, che in gara, comunque, non aveva certo demeritato.

gazdav@libero.it

CLASSIFICA		
PILOTA		giri
1 LAMBRO	HONDA NSX	92,53
2 BUMPUS	TOYOTA SUPRA	90,12
3 EMILIO	MOSLER MT900	90,11
4 ALESSANDRO	FERRARI 360 MODENA	88,67
5 ANDREA M.	MOSLER MT900	88,51
6 GIAMPAOLO	MOSLER MT900	88,06
7 EROS G.	MOSLER MT900	87,01
8 FRANCO P.	PORSCHE 997	86,64
9 GIORGIO	ASCARI	86,50
10 FABIO	MOSLER MT900	85,17
11 AGO	PORSCHE 997	84,13
12 ENRICO F.	NISSAN 350Z	83,49
13 ERIC	RENAULT MEGANE	82,51
14 DAVIDE	NISSAN 350Z	81,46
15 STEFANO C.	MOSLER MT900	81,44
16 MARCO	FERRARI 360	80,53
17 MARCO Z.	HONDA NSX	80,26
18 RICCARDO M.	PORSCHE 997	79,67
19 FRANCO	FERRARI 360 MODENA	79,11
20 MANUEL	MOSLER MT900	77,44
21 STEFANO P.	NISSAN 350Z	76,35
22 EMANUELE	NISSAN 350Z	74,49
23 PAOLO D.	NISSAN 350Z	71,13
24 GIGI	LAMBORGHINI GALLARDO	70,66
25 NICOLA M.	PORSCHE 997	61,10
26 VALTER	MOSLER MT900	SQL

infoclub

La Commissione Tecnica Rally ci invia il calendario delle gare con il relativo fondo:

22 Set 08	asfalto
20 Ott 08	asfalto
20 Nov 08	terra
29 Dic 08	neve
29 Gen 09	neve/asfalto
2 Mar 09	terra
2 Apr 09	terra
4 Mag 09	asfalto
1 Giu 09	asfalto

Un po' in ritardo rispetto all'evento, giunge in "redazione" la mail di **Marco B.** relativa alle gare di **Slotlandia** di qualche settimana fa, con tanto di foto a corredo. Pubblichiamo il tutto ben volentieri.



Ti invio in allegato le auto con le quali si è corso a Slotlandia.

Metto in risalto soprattutto la sorpresa che mi hanno fatto i ragazzi del Milano 90 che hanno dipinto sia il muletto Audi che la Nissan con la quale si è poi corso, mettendo il logo del nostro prestigioso club accanto al loro. Il lavoro è impreziosito dal fatto che accanto ai nomi dei quattro piloti c'è la bandierina della città, e cioè il giallo-blu accanto al mio nome.

Ci siamo classificati decimi in mezzo ad una agguerritissima compagnia che comprendeva come sempre i top-driver del centronord; purtroppo ormai tutte le gara Slot.it si corrono con la "disgrazia" P 5 la gomma più di xxxxx della storia dello slot, e questo ha condizionato la performance di parecchi piloti che non amano l'assenza di grip su piste veloci, compresi i miei due (abbiamo corso in tre) bravissimi compagni di squadra.

Con La 917 abbiamo fatto una bellissima gara, con Lambro e Valter, senza aver provato l'auto, e se non avessimo avuto problemi alle spazzole che ci hanno procurato due stop forzati ed un rallentamento, saremmo arrivati tra i primi sei; è stata lo stesso una splendida esperienza con una macchina bellissima e incredibilmente performante. Marco B.

