

– NOVECENTO –



"Belle Époque".

Due parole in assonanza, in armonia l'una con l'altra.

Anni di grande ottimismo, di grandi iniziative,

di invenzioni che predisposero radici solide agli anni delle nostre vite.

La "Belle Époque", nata con grandi prospettive alla fine del diciannovesimo secolo

dopo un periodo buio di grande depressione,

si concretizzò ed ebbe il suo culmine con i primi del '900.

Primi del '900, il primo aereo e il fulmineo, rivoluzionario sviluppo della prima automobile nata nel 1896.

L'automobile, il nostro tesoro nel forziere più nascosto, quello del cuore.

'900 e 900, novecento gazzette del VRslot.

Marco, Busa.



Auguri Gazzetta!

100 di questi giorni, anzi, numeri.

Che cifra ragazzi 900! Facendo quattro conti al volo, vuol dire che da più di vent'anni questo "foglio" (agli inizi talvolta era proprio un solo foglio), racconta, informa, illustra, descrive, la vita di un club che nonostante alti e bassi, gioie e purtroppo anche dolori, continua a vivere grazie all'entusiasmo, la passione, la cocciutaggine di soci, vecchi e nuovi, animati tutti dalla stessa voglia di divertirsi.

Fino a qualche anno fa (16 per la precisione) l'unica gazzetta che "frequentava" era la "rosa", soprattutto quella del lunedì, ma ora non è più così, o meglio, c'è dell'altro, c'è una concorrente cui sempre più spesso dà la precedenza.

Cronache, classifiche, foto, novità, curiosità, suggerimenti, incantamenti, ecc., sempre con uno stile, una linea mantenuta stabile negli anni e con il pregio di non essere mai di parte, di citare sempre tutti senza scordare nessuno.

E questo grazie alla direzione impostata, portata avanti e trasmessa, dal suo primo redattore, padre e creatore che, dato il cognome, non poteva chiamarla diversamente...

The collage features several issues of the magazine 'la gazzetta del VRslot', each with a unique cover design and headline. The issues are arranged in a grid-like fashion, overlapping each other. Key elements include:

- Cover 1 (Top Left):** 'la gazzetta del VRslot' Anno XXII numero 124 - 23 maggio 2002. Headline: 'Lotta in famiglia'. Other text: 'BRM 1/24 2°', 'Rally Legend 3°', 'BRM 1/24 2°'.
- Cover 2 (Top Middle):** 'la gazzetta del VRslot' Anno XXII numero 125 - 30 maggio 2002. Headline: 'Largo ai giovani'. Other text: 'BRM 1/24 3°', 'Infoclub'.
- Cover 3 (Top Right):** 'la gazzetta del VRslot' Anno XXII numero 127 - 23 maggio 2002. Headline: '2° gara F1 Classic'. Other text: 'Lunedì 29/05 Rally Legend', 'venerdì 5/06 Classico 6°'.
- Cover 4 (Middle Left):** 'la gazzetta del VRslot' Anno XXII numero 128 - 30 maggio 2002. Headline: 'Quante novità!'. Other text: 'BRM 2°', 'GT Lins 5°', 'Model News'.
- Cover 5 (Middle Middle):** 'la gazzetta del VRslot' Anno XXII numero 129 - 6 giugno 2002. Headline: 'Cald...'. Other text: 'venerdì 25/06 Classico', 'venerdì 2/07 BRM 1/24'.
- Cover 6 (Middle Right):** 'la gazzetta del VRslot' Anno XXII numero 130 - 13 giugno 2002. Headline: 'Campionato Marche'. Other text: 'venerdì 27/06 Provo 1000', 'venerdì 04/07 Classico Open'.
- Cover 7 (Bottom Left):** 'la gazzetta del VRslot' Anno XXII numero 131 - 20 giugno 2002. Headline: 'Muscle Car 4°'. Other text: 'venerdì 26/06 BRM Lins', 'venerdì 3/07 Gruppo C'.
- Cover 8 (Bottom Middle):** 'la gazzetta del VRslot' Anno XXII numero 132 - 27 giugno 2002. Headline: 'Classico Open 5°'. Other text: 'venerdì 14/06 Rally VRP', 'venerdì 17/06 F1 Classic'.
- Cover 9 (Bottom Right):** 'la gazzetta del VRslot' Anno XXII numero 133 - 4 luglio 2002. Headline: 'Carnaro'. Other text: 'sabato 13 dicembre ore 15.30 - VRslot', 'venerdì 13/12 673', 'sabato 14/12 Gruppo C', 'sabato 19/12 Mercatone'.

The magazine covers feature various images of slot cars, racing tracks, and people. Some covers include detailed tables of race results and class rankings. The overall theme is the excitement and community of slot car racing.



8 maggio 2022

Come si fa a mettere su carta un'emozione, una passione? L'unica possibilità è raccontarla così come viene, per condividerla con tutti gli amici del VRslot. E allora andiamo, lasciamoci trasportare e condurre dalle dita sulla tastiera.

Imola 23 aprile 1982

Arrivare a Imola per la prima volta fu pazzesco.

Seguivo la F1 da cinque o sei anni, ed essere finalmente sul campo fu davvero un'emozione, una parentesi di passione nell'anno della naja.

Il GP di San Marino 1982 fu boicottato dalle squadre che allora facevano capo alla FOCA di Bernie Ecclestone, che per una diatriba con la FISA (oggi FIA) di Jean-

Marie Balestre, relativa a questioni di squalifiche e modalità di verifica del peso minimo delle vetture. Quindi in pista era presente circa la metà del parco auto iscritto al mondiale, ma alla fine io ero lì per le Rosse, finalmente per vedere dal vivo Villeneuve.

Parccheggiammo l'auto in centro Imola mentre le F1 già giravano per la prima sessione di prove libere, e ci sentimmo da subito catapultati nella dimensione "motore ON".

Il circuito abbraccia la cittadina Romagnola, e il rombo delle WING CAR dell'era turbo degli anni 80, invadeva fragorosamente tutte le viuzze interne, regalando adrenalina a mani basse.

Finalmente nel circuito, a ridosso delle reti del Tamburello (che era detta curva, ma di fatto era un prolungamento curvato del rettilineo) riuscii a vedere! Ma soprattutto riuscii a sentire, quel sordo sibilo che si trasformò alla velocità della luce in un rombo esplosivo, mentre la Ferrari C2 di Pironi passava in pieno. BUM!!!! Pazzesco, non avrei mai immaginato una sensazione di quel tipo; praticamente un aereo supersonico raso terra! Indimenticabile trauma che ancora oggi ricordo come fosse appena accaduto.

E via con il cuore in gola, la bocca asciutta, l'adrenalina e tutti i sensi tesi a percepire ogni singolo passaggio, ogni movimento in pista, ogni suono, ogni odore. Perché anche l'odore era parte integrante delle sensazioni, quel misto di gomma, olio e benzina che mi pareva meglio dell'ossigeno delle mie amate montagne!

Siamo alla Tosa, ma restiamo poco, vogliamo di più, e allora di corsa verso le acque minerali, sulla tribuna dove ti arrivano direttamente gli scarichi in faccia e il rombo in accelerazione ti squarcia lo stomaco e ti sfonda i timpani. Ricordo con simpatia il fragoroso e disastroso rumoraccio che la TOLEMAN (che di lì poco fu l'auto del debutto di Senna) produceva ad ogni cambio marcia, regalandoci la sensazione di approssimazione meccanica tipica di alcune soluzioni del tempo.

La seconda sessione di prove libere ce la vediamo dalla curva sud di Imola, la Rivazza.

Prima dal prato e poi giù a ridosso delle reti, che allora erano a pochi, davvero pochi metri dai cordoli. Così vicina da consentire di fare foto più che discrete con un modesto 50 mm montato sulla Canon di papà.

Ora ero finalmente lì per vedere lo stile di guida di Gilles, di sentirne la staccata al limite, giù in discesa, la parzializzazione in accelerazione e poi l'accelerazione del turbo Ferrari, quell'anno finalmente a posto.

Ricordo che sulla recinzione in cemento, all'esterno della Rivazza, oltre la via di fuga in ghiaia, vi era una scritta che non dimenticherò mai, soprattutto alla luce di quanto accadde poche settimane dopo: "KING GIL".

Era una scritta come tante fatta a mano da un appassionato, forse con una bomboletta rossa. Rimase per qualche anno a celebrare la memoria, oggi credo non ci sia più.

Non tutti amavano Villeneuve, e molte critiche ricevette soprattutto all'inizio della sua carriera in F1. Ma era unico, dava spettacolo, e non erano i suoi successi (pochi) a scaldare il cuore, erano le sensazioni che regalava, le emozioni. Sempre al limite, spesso oltre il limite. Un aviatore fu definito, come lo erano gli eroi impavidi del primo Novecento che solcavano i cieli con aerei tutto fuor che affidabili o sicuri.

Tonai a casa volando. Frastornato dalle emozioni che mai più avrei ritrovato con così tanta forza.

Ero soddisfatto e pronto a gustare il GP domenicale in tv, come da tradizione.

Ma non andò come speravo e come voleva Villeneuve. Lo spettacolo delle due rosse, con continui sorpassi e controsorpassi fu appassionante, ma dall'epilogo inaspettato: vinse Pironi, suo sfortunato compagno di

squadra dall'anno precedente. Ai suoi occhi, quella domenica di aprile nel GP di casa a Imola, si consumò un tradimento del suo compagno di squadra, che non rispettò un patto, e del Grande Vecchio che gli confermò il suo credo senza battere ciglio: "La Scuderia ha firmato una doppietta, non posso rimproverare il tuo compagno per avere vinto".

La dura realtà del Drake ferì profondamente l'uomo e gettò un'ombra scura sugli eventi tragici del successivo weekend di gara.

Nulla c'è da aggiungere alla storia nota degli eventi che seguirono da lì a 15 gg in quel maledetto 8 maggio 1982 a Zolder.

La sera della domenica rientrai in caserma con il cuore in pezzi, e pianis abbracciato ad un commilitone; e fu l'unica volta che mi capitò per un uomo che di fatto era un simbolo, di tutto ciò che non potevamo essere noi.

Era l'emozione dei miei vent'anni, l'esuberanza, la passione, l'emblema della mia generazione. E ci aveva lasciati. Sembrava che un mondo intero fosse definitivamente crollato, senza lasciare speranze.

La passione per la F1 e la Ferrari non si è mai spenta, ma il vuoto lasciato da quel piccolo immenso canadese, non si è mai più riempito, nemmeno con i più grandi della storia, che negli anni successivi ci hanno fatto vivere successi insperati e fatto versare lacrime di gioia.

Qualche mese fa, di nuovo a calpestare l'asfalto del circuito, ho ripensato a quei giorni. Ai giorni tristi che hanno cambiato la F1, e a tutti i piloti che ho amato e che sono scomparsi dopo Villeneuve.

- Riccardo Paletti su Osella in quell'assurdo via del GP del Canada dello stesso 1982
- Attilio Bettega in Corsica nel 1985
- Henry Toivonen in Corsica nel 1986
- Elio De Angelis su Brabham durante i test al Paul Ricard nel 1986 (ero in viaggio di nozze)
- Roland Ratzenberger su Simtek alla curva Villeneuve a Imola nel 1994
- Ayrton Senna su Williams alla curva Tamburello a Imola in quel tragico, indimenticabile week end di maggio 1994
- Michele Alboreto durante i test per la 24 di Le Mans nel 2001
- Jules Bianchi su Marussia a Suzuka nel 2014 in quell'assurdo acquazzone.

Tutti piccoli pezzi di cuore che non si possono scordare.

Ma quel vuoto che riempii di lacrime nel 1982 non si rimarginò più.

Oggi sono 40 anni da quel giorno e il ricordo è vivo e indimenticato.

Uso per concludere le stesse parole che scrisse Enzo Ferrari sul suo libro "Piloti che gente..." nel capitolo dedicato a Villeneuve: "Io gli volevo bene".

Ricordarlo ancora con così tanto affetto un po' stempera la tristezza di quel tempo!

Salut Gilles!

Ago





Aston Martin DB/2 – “Beautiful car” a Le Mans

Correva l'anno 1951...

Molti di noi non erano ancora nati, e come sappiamo Le Mans a quel tempo rappresentava per i principali costruttori di automobile un evento tecnico/sportivo di primaria importanza.

Aston Martin schierava una serie di vetture DB2, fra le quali tre esemplari del medesimo team (24, 25 e 26), color “British racing green”, differenziate dal colore del caratteristico radiatore a forma di cappello di Napoleone (rispettivamente rosso, blu e giallo).

Le Aston Martin emettono per me un fascino particolare, in particolare la DB2, per purezza, eleganza, essenziale e sviluppo armonico delle linee e delle proporzioni.

Come sappiamo l'ispirazione viene stimolata dalla visione delle foto dell'epoca e dalla lettura degli articoli. È scattata quindi in me la molla, e dato che su e-bay si trovano tutt'ora in vendita kit relativamente economici del modello, ho deciso per l'acquisto di tre carrozzerie.

Le scocche in resina sono molto grezze e grossolane. Richiedono quindi accurate lavorazioni manuali per eliminare le parti in eccesso e per mantenere regolari dimensioni e adeguate simmetrie.

Il telaio, che uso spesso per le mie realizzazioni, è un monotrave PCS che viene poi completato con componentistica Slot.it e ruote a raggi BRM. Con la realizzazione della scocca, particolare attenzione deve essere dedicata alla centratura delle ruote rispetto al profilo passaruota/parafango. A questo proposito è importante considerare come regola di base che tutte le lavorazioni possono essere realizzate solo nella fase di predisposizione iniziale della scocca grezza, e quindi prima della verniciatura. In sostanza dopo la verniciatura non rimane altro che l'assemblaggio dei componenti predisposti.

Per gli interni ho impiegato semplice cartoncino color nero deformato e piegato secondo la conformazione dell'abitacolo, mentre i piloti sono repliche/duplicazioni e fusioni provenienti da kit precedenti. L'allestimento esterno, quali fanali, maniglie, fibbie chiusura cofani, tergicristalli, sono stati acquistati da nostro amico Gigi (Micro Macro).

I cristalli rappresentano purtroppo la parte più difficile da realizzare. La qualità dei vetri in acetato termoformato è molto scadente, e quindi si deve ricorrere agli appositi fogli A4. Per realizzare i radiatori anteriori a forma di cappello di Napoleone ho utilizzato delle buste con trama a listelli longitudinali, individuate per caso in una cartoleria.

Per rendere onore a tanta bellezza, le tre gemelle sono state collocate in un box scala 1/18.

Non si tratta ovviamente di vetture ad alte prestazioni, ma vi posso assicurare che girare in pista anche a bassa tensione, è un modo per evocare e rivivere emotivamente “in cantina” quella belle époque.





Curiosità

Da che cosa deriva il nome Aston Martin?

Aston Martin è una casa automobilistica britannica nata nel 1913. Martin deriva da Lionel Martin, uno dei fondatori della casa automobilistica, mentre Aston deriva dalla cronoscalata Londra - Aston Clinton, alla quale partecipò una delle prime vetture.

In ricordo di quella vittoria, fu deciso di rinominare il veicolo "Aston Martin".

Gianni F.A.





Un "terrone" al VRslot

Fin da piccolo ho sempre associato il modellismo alle mie passioni; è stato così da piccolissimo con la storia del West e la mia simpatia per gli indiani, poi con la seconda guerra mondiale e in particolare con l'aviazione.

Ho montato più di 200 modelli 1/72, per esplodere poi con l'automobilismo degli anni '70/'80, quando non perdevo una telecronaca sia del Mondiale Marche prima, che della F1 poi; addirittura arrivavo ad audio registrarli i G.P. per riascoltare la cronaca di Poltronieri con il sottofondo del rombo dei motori...

Poi a Rieti, mia città natale, c'era e c'è ancora la Rieti - Terminillo, gara in salita che all'epoca era sempre valida per il Campionato Europeo della Montagna, e questa si viveva in maniera totale: tre giorni in tenda in montagna con gli amici per seguire dalle prove libere fino alla domenica della gara.

La passione per l'automobilismo mi portò automaticamente allo slot con la prima pista montata in modo stabile nella mansarda di un amico, con il suo bel plastico per rendere il tutto più simile alla realtà.

Approfondendo la conoscenza dello slot di allora, però, ebbi una forte delusione perché i modelli che correvano nelle piste "serie" poco somigliavano a quelle vere; erano delle cose mal colorate che viaggiavano come missili, e così abbandonai questa passione.

Solo per caso, nei primi anni 2000, sul web feci una grande scoperta: il "metallo" c'era sempre ma adesso c'era anche un mondo slot che mi piaceva, con modelli molto belli e dettagliati nei particolari: la "plastica"!

Circa una decina di anni dopo scoprii, tramite il forum di Tuttoslot, che a Verona c'era un club meraviglioso che rispecchiava totalmente il mio ideale di slot, perché univa la competizione al modellismo e alla rievocazione, dettagliata, delle mie gare preferite, quelle appunto degli anni '70/'80. Aspettavo con ansia il lunedì per leggere "la Gazzetta del VRslot" e mi dicevo sempre: una volta vado su a vedere.

Il caso ha voluto che mi trasferissi poco lontano, a Vicenza, e subito venni a vedere ciò che da anni sognavo.

L'impatto fu bello come previsto: fui accolto da Davide con grande gentilezza, e iniziai a frequentare come "ospite". Poi, sempre come ospite, nell'inverno del 2019 partecipai al "Giro d'Italia", una delle mie gare preferite, e decisi di diventare socio; aderii al club nel febbraio del 2020



e a marzo arrivò il covid...

Tutto chiuso!

Piano piano siamo ripartiti, e la stagione 2021/22 è stata la prima "piena", seppure in parte condizionata dalla pandemia.

Che dire, mi sono divertito tantissimo, ho fatto una bella scorpacciata di gare, frequentando quasi tutte le categorie ma concentrandomi soprattutto sulle categorie Rally e sulle Storiche.

Non sono un grande competitivo e non ne ho nemmeno le doti, però ci sarò sempre, perché il VRslot rappresenta per me l'ideale, perfetto connubio tra la passione per l'automobilismo e quella per il modellismo.

Paolo P.





Estate 1982 – 4 aprile 2022

Cari amici, nel mese di dicembre 2019 scrissi una storiella anni '80 a metà tra la formulauno e una misurata confessione. Credo sia divertente, mi auguro possa essere di piacevole lettura.

Cherchez la femme

Prologo

Estate 1980

Marseille, Toulon, Le Castellet, Circuit Paul Ricard. L'avventura che non si dimentica: l'invito ufficiale del Team Lotus con relativo pranzo al tavolo di Colin Chapman, Mario Andretti, Elio De Angelis, pagine di storia dell'automobilismo.

Sulla griglia di partenza nomi illustri: Gilles Villeneuve, Alain Prost, Nigel Mansell, Carlos Reutemann, René Arnoux... e tal Keke Rosberg, campione del mondo 1982 e padre di quel Nico che trentaquattro anni dopo avrebbe vinto il mondiale battendo nientepopodimeno che il "moro" Lewis Hamilton.

Ma non è questa l'annata attraverso la quale oggi vorrei condurre la vostra curiosità.



Cuori infranti

Estate 1982

Il mio amico ed io. Abbandonati senza indugio dalle nostre fidanzate.

Depressi, appiccicati per la calura, deboli per l'inappetenza da amore perduto. Insonnia.

Con l'approssimarsi dei trent'anni una delusione sentimentale può avere conseguenze quasi letali, una mezza catastrofe.

Tutti al mare.

Due naufraghi.

Il vicino ferragosto senza prospettive contribuiva ad aggravare il nostro smarrimento. Una immediata, breve, ma rigenerante vacanza avrebbe potuto essere l'unica medicina. Estate, spiagge, Costa Azzurra.

Vi chiederete, proprio Costa Azzurra, per due ruderi umani, una meta più vicina no?

A due passi dalla Costa Azzurra, 25 luglio, G.P. di Francia, il ritorno. Che ne dite adesso?

Meglio che rimanere a Verona a piangere soverchiati dall'afa, dalla desolazione dei condomini mezzi vuoti e dei quattro alberi poco refrigeranti dell'Arsenale, o ustionati dal sole soffocante sui sassolini grigi e roventi del lido di Torri, che si infilavano sempre tra il costume e l'inutile, fastidiosa reticella destinata alle due sfere di cristallo.

Un'escursione in Lessinia? Ah beh, quella te la raccomando: amena, ricca di storia, il patrimonio naturale, il "Lessinia Festival" il Baldo a ovest, il Carega a nord, la "reunion" dei New Trolls a Santa Viola; tutto bello



per carità, ma i Lessini, nemmeno le stelle alpine (protette), per vederle devi arrampicare tre ore prima di arrivare al "Fraccaroli", graffiato tra due invadenti siepi di mughi asfissianti che tolgono le poche energie che ti rimangono.

Come se non bastasse incontri sempre un escursionista quasi in costume da bagno, e saltella anche, da una pietra all'altra con scarpette da atletica che pesano un quinto dei tuoi maledetti scarponi da professionista dei sentieri, mai un temporale che, come dicono i cugini vicentini, ti faccia esclamare "go caro".

Ecco, i Lessini possono farti sentire ridicolo anche se sei attrezzato come si deve. I Lessini, con tutto il rispetto, non sono certo le Dolomiti, e d'estate mosche e pappataci, ci pensate, non ti sollevano certo il morale se il morale ce l'hai sottotraccia.

Insomma, facciamola breve, spinti più dalla disperazione che dall'entusiasmo, la F1 ci parve la strada più curativa e il miglior integratore per la nostra salute mentale precaria, quasi compromessa.

Il fratello del mio amico, mosso da compassione, ma anche lui incallito feticista del "motor race", decise di unirsi a noi. Non appena superati indenni traffico, gallerie, viadotti e ponti... di Genova Sampierdarena, impietosito da due compagni di viaggio taciturni e con lo sguardo smarrito oltre il tergiacristallo, si rese conto, suo malgrado, che avrebbe dovuto assumersi l'ingrato ruolo di assistente sociale.

Negli anni '70 e '80, durante le prove di venerdì e sabato, il biglietto d'ingresso alle tribune era "a buon mercato", quindi spettacolo garantito.

Km.1,8.

Mistral Straight, per i tracciati di allora il rettilineo più lungo della stagione. I giornalisti che ogni anno si davano appuntamento alla fine della ligne droite di Le Castellet, ancor oggi raccontano in cronache nostalgiche che "The Magic" fu l'unico a tenere il "piede giù" alla staccata di Signes a trecento e passa km/h.

Impareggiabile Ayrton.

Come due anni prima la scelta ricadde sulla tribuna all'interno del tratto misto veloce prima del traguardo, anche perché era acusticamente nella posizione ideale per tre giorni di "pure sound", motori aspirati e turbocompressi erano contemplati, a braccetto, dai regolamenti, per noi musica paradisiaca. Ai giovani soci del nostro sodalizio, vorrei ricordare che, ad essere magnanimi, i sistemi di sicurezza di quegli anni di sicuro avevano ben poco, infatti, a gara appena iniziata, Jochen Mass e il nostro Mauro Baldi pensarono bene di prendersi per mano e di proseguire per la tangente all'ingresso della "Signes", infilandosi nelle reti di protezione, che per l'appunto di protettivo avevano quasi nulla. Dopo averle divelte e abbattute come fossero state tesserine del domino, il tedesco scelse di planare in mezzo alla tribuna proprio fronte la nostra, portando con sé la sua March Cosworth e facendo terra bruciata prima di commissari di percorso poi di spettatori. Estratto a fatica dalla sua monoposto rovesciata e in fiamme, lesioni alle vertebre e carriera finita in F1 non gli impedirono, negli anni a seguire, di dimostrare il suo talento nelle maggiori corse di durata.



Sulle zolle dissodate della tribuna naturale, dodici feriti, nessun cadavere.

Raro e significativo filmato, per il brivido digitare "1982 Paul Ricard Mass and Baldi full crash live French GP rare footage".

C'eravamo illusi. Come sempre succede in questi casi, a motori spenti, in astinenza "dall'ossigeno puro" che si respirava nei circuiti, ripiombammo nei tranelli autodistruttivi delle pene d'amore, così, ahinoi, i successivi cinque giorni ci sorpresero inerti e abulici, infingardi e poco ciarlieri, in riva al mare, ospiti di un lussuoso hotel ben al di sopra delle nostre tasche.

Tornammo a casa senza un quattrino, ma intenzionati a riposizionarci nella normalità, non guariti ma fiduciosi, poco convinti, ma consapevoli di essere riusciti a trasformarci in pochi giorni da pallidi e barcollanti cittadini a turisti con il morale così così. Alla faccia dell'allegria! Sai che miglioramento! Direte voi. Vero, ma almeno con un po' di tintarella che non guasta mai e che aiuta a ritrovare il coraggio di guardarsi allo specchio con il proposito di infilarsi tra le braccia di una nuova avventura.

Infine, cosa non trascurabile, per qualche giorno, rimase con noi come un morbido massaggio il medicamentoso sibilo di motori Matra, Cosworth, BMW, Hart e Ferrari. Tutto vero.

Non sono in grado di dirvi se da tutto questo io possa arrogarmi il diritto di trasmettere una piccola lezione di vita, ci vuole altro. Potrei però proporvi un umile parallelo, come si faceva annaspando e controvoglia con la Divina Commedia e con altri insopportabili, noiosissimi classici rifiutati dalle nostre ribellioni sui banchi di scuola, e di cui, forse, solo ora riusciamo a riconoscere i valori.

Il dolce parallelo, il dulcis in fundo, è a portata di mano, varcata la soglia del nostro Club.

Lunedì e giovedì, venti e trenta, ventiquattro. Quali sono le sofferenze di giornate burrascose? Alle prese con i meandri della quotidianità, a volte reduci da trattative con banche insensibili, gli ausiliari della sosta, i no tav i sì tav i ma vedremo tav, i vari "se sei... digiti uno... se vuoi... digiti due... se vai a quel paese digiti tre", figli indisciplinati, mogli o fidanzate o compagne "senza cuore"; quando ci capita di aver dovuto affrontare e risolvere uno o più di questi impicci, una serata di vita sociale può bonificare il nostro spirito e trasformare le espressioni truci e rassegnate di prima serata nei rilassati e salutari sorrisi della mezzanotte.

À la prochaine, alla prossima.



Marco. Da quattro decenni e un lustro anche Busa.

Appendice per l'estate.

Alternativa economica ai Caraibi, Indie, Isole Cook, paesi Scandinavi o altre mete esotiche e di tendenza.

Se siete buoni escursionisti, avete moglie e figli ispirati che vi seguano con amore e passione, armatevi di zaini tecnici, adeguata attrezzatura e... gamba allenata.

Ortisei (Orticelli), passo Sella, rifugio Toni Demetz, Sassolungo, rifugio Vicenza, Sassopiatto, Alpe di Siusi con "soste pasticceria" in malghe a vostra scelta, Denti di Terrarossa, rifugio Principe, rifugio Vajolet (inizio anello), torri del Vajolet, rifugio Re Alberto, Roda di Vaèl, rifugio Vajolet (chiusura anello), Catinaccio d'Antermoia, laghi d'Antermoia, val Duron, Campitello di Fassa.

Un ottimo farmaco dopo mesi non facili.

Per sette giorni indimenticabili sarete rapiti da sguardi paradisiaci su luminosi nuovi orizzonti.





Marco B. ci invia un recente sunto autobiografico caratterizzato dal suo tipico approccio esistenziale, goliardico, ironico, graffiante, comico e... vedete voi cos'altro. Ecco, uno così nella corsia accanto può essere destabilizzante, tanto quanto una Chaparral in mezzo ai prototipi degli anni sessanta!

Brevi cenni autobiografici

Emmebi nasce nella capitale nel rigido inverno dell'anno domini 1953.

Alla tenera età di anni otto, come successe a S. Francesco d'Assisi con gli animali, scopre la sua vera vocazione: lo Slot.

Riceve in regalo la sua prima pista ed inizia a giocare, ma siccome all'epoca, le poche macchinine prodotte avevano le ruote larghe come i pick-up di adesso ed i pick-up erano semplici chiodi, la guida è quasi impossibile.

Inoltre l'unico pulsante dell'epoca, lo Scalextric, ha una molla talmente dura che ci vuole il pollice di Schwarzenegger per spingerlo; per cui lui, piccolo e tenero bambino di anni 8, si specializza in vituperi e sproloqui al limite della bestemmia da manovale, dapprima in vari dialetti italiani, e successivamente in vari idiomi, fra cui il sanscrito, il pashto, l'yiddish e lo swahili.

Solo l'intervento di un padre autoritario, a suon di sonori scapaccioni, lo salva da una sicura dannazione eterna e dalla dichiarazione di un anatema a suo carico (primo caso nella storia per un minore di anni 14) promulgato dalle più alte cariche dello Stato Pontificio.

La sua passione per lo scrivere, già evidente ai tempi della scuola media inferiore, e la sua conoscenza dell'Arma dei Carabinieri, lo portano alla stesura del manualetto *"Paradossi poco ortodossi - da: Pesa di più un chilo di paglia o di ferro? a L'angolo retto bolle a 90 o 100 gradi?"*.

Il consiglio di classe dei professori lo legge, e decide di regalargli la licenza media "ad honorem", tanto da cavarselo in fretta dalle scatole.

L'adolescenza è un altro periodo particolarmente fertile dell'autore.

I suoi ormoni esplodono, ed avendo assimilato in pieno i detti del suo mentore Totò fra cui citiamo: *"La donna è mobile ed io mi sento un mobiliere"* e *"Al mondo ci stanno tante donne, ma non tutte ci stanno"*, scrive il leggendario *"Nove mesi per uscire, una vita per rientrare"* vera bibbia esistenziale del sesso forte.

All'età di 18 anni si iscrive alla facoltà di Ingegneria dell'Università di Padova, e dopo appena un paio d'anni propone il suo primo progetto, tanto ambizioso quanto inutile, dal titolo: *"Calcoli per la sopraelevazione dell'isola di Manhattan su monopilastro"*. Alcuni professori lo plaudono, gli altri vogliono linciare.

Non cessa comunque di occuparsi di cultura generale e slot in particolare, e fra i numerosi scritti ricordiamo il variegato *"Pistilli, Piste e Pistacchi"* ovvero *"Dissertazioni floreali, slottistiche e sulla frutta secca"* che spazia in vari angoli dello scibile umano.

La sua altra passione, la musica, gli fa comporre numerose canzoni e serenate a basso costo, per amici timidi (bisogna considerare che eravamo ancora negli anni '70, e quindi queste boiate funzionavano ancora), arrivando alla stesura di un vero e proprio musical dal titolo *"Quatto quatto in un posto coatto"* del quale scrive soggetto, testi e musica.

Per un breve periodo resta affascinato dalla politica e scrive *"La politica, ovvero l'arte di impedire al cittadino di farsi gli affari propri"*.

Alcuni conoscenti lo leggono e consigliano allo stesso di dedicarsi ad una sicura carriera politica di successo.

L'autore però, specchiandosi, nota che la somatica ed i tratti del suo viso sono radicalmente diversi da quelli del suo fondoschiena, per cui, non avendo la caratteristica essenziale di un politico, dove le due parti anatomiche devono essere identiche ed intercambiabili, decide di desistere dal progetto.

Scriverà comunque, negli anni successivi, uno dei suoi libri capolavoro dal titolo *"Nivor Dooh"* (sarebbe Robin Hood alla rovescia).

Il tomo è un manuale politicamente scorretto, nel quale si spiega come rubare ai poveri per dare ai ricchi.

L'autore parte infatti dal ragionamento, sempre politicamente scorretto, che se uno è povero, un po' fesso

deve pur esserlo, quindi è più facile rubargli qualcosa; mentre i ricchi sono sicuramente più furbi, perché hanno fatto i soldi alle spalle dei poveri. Quindi, siccome nella vita è meglio stare sempre dalla parte dei vincenti, è fatalmente sbagliato fare quello che faceva il verde eroe di Nottingham. Meglio stare con il potere e il capitale. Comportandosi così non si incorre in persecuzioni da parte della giustizia, qualsiasi efferata azione si compia, legale o no. In pratica esprime a chiare lettere il concetto, ancora più esteso, del detto *“nella lotta quotidiana fra te ed il mondo, stai dalla parte del mondo”*.

Il libro viene messo all'indice, e scompare rapidamente dai canali distributivi, sebbene a circa trent'anni dalla sua stesura si narra che ogni uomo politico di statura, ancor oggi, conservi una copia di *“Nibor Dooh”* nella sua valigetta segreta, indipendentemente dal credo e dal colore politico di appartenenza.

Deluso dal comportamento della censura, l'autore decide di richiedere lo “status” di apolide.

Potrebbe anche spuntarla, ma per sua sfortuna la commissione che esamina il suo caso è composta in parte da parenti stretti dei suoi ex professori, sia delle medie che dell'università, per cui, conoscendo le gesta del soggetto, gli buttano il passaporto in un trinciadocumenti, riducendolo in innumerevoli striscioline, e non contenti, ne fagocitano gran parte.

Demoralizzato, l'autore non scrive per diversi anni, e si dedica all'esercizio di quelli che lui stesso definirà *“Test per l'accrescimento rapido della razza umana”*.

Ovviamente, si intende accrescimento in termini di popolazione, e non di statura.

Riprende l'attività di scrittore con piccoli testi dedicati alla cucina nostrana, fra cui il più famoso resterà *“Come fracassare i marroni in minuscoli pezzettini”*, celebre testo per la preparazione della crema di castagne.

Successiva a questa collana, seguendo la sua smodata passione per le lingue, scrive un testo di protesta in arabo moderno, dal titolo *“Mha ana takallham al italeya?”*, che tradotto vuol dire *“Ma che parlo italiano?”*.

Nel libro, si dimostra che non solo una medaglia ha un minimo di due facce, ma quello che per alcuni può essere “un punto di vista” per altri è “la vista di un punto”.

Nell'ultima decade del secolo scorso, compare un nuovo saggio dal titolo: *“Concetti entropici dell'esistenza moderna – da “Il ghiacciaio in fiamme” a “democratici di sinistra” passando per “La grande fuga del cavallo morto” e “l'uomo nudo con le mani in tasca”*. Nel testo l'autore dimostra scientificamente, come l'idiozia umana possa rendere manipolabile l'uomo stesso, indipendentemente dal suo livello culturale.

Reinserito e realizzato nella nuova rinascita che lo slot sta vivendo, l'autore recentemente riprende la sua attività di saggista-narratore, scrivendo numerosi micro romanzi fra cui citiamo *“Quesiti sui siti, di slottisti stupiti da post rincretiniti”*, *“Accadde a Soragna”*, *“I maghi delle piste: da Salvatore Noviello a Diego Armando Maradona”*, nel quale non parla solo di hobby stupefacenti come lo slot, ma anche di stupefacenti senza hobby, ed il più recente *“Lo slot ed il destino dell'uomo”*.



È inoltre autore della serie di avventure marine di *“Capitan Ciccì”*, e fra le altre, riprendendo la sua passione di assaggiatore, scrive numerosi ricettari con lo pseudonimo di *“Nonna Flavi”*, e sempre con questo nickname una originale guida a ristoranti e pizzerie gourmet dal titolo *“Aminonmetolmiapalcul”*. Sembra un titolo in lingua azteca ma in realtà è l'esposizione di un chiaro concetto di sopravvalutazione di tanti esercizi di ristorazione sparsi nel paese, che ricevono recensioni immeritate a fronte di preparazione di potacci immangiabili e comunque indigesti a priori.

In previsione di uscita futura, si annovera una autobiografia dal titolo *“50 anni fra gli psicopatici”*, che raccoglierà aneddoti, episodi, situazioni curiose e quanto altro può capitare solo a chi si occupa di Hifi a livello professionale.

Finito di stampare nel 2021
Copyright “Edizioni Fortunate Man”

Marco B.



A112, dove A sta per antidoto

Una riflessione per questo numero speciale.

Il covid ha sicuramente segnato negativamente il nostro ambiente (come tutto il resto d'altronde), ma la cosa positiva che ho notato è che lo zoccolo duro ha mantenuto alta la voglia e soprattutto la passione.

Alcuni soci hanno voluto fortemente tener vivo il tutto anche a porte chiuse, ma hanno, se possibile, anche incrementato la passione, contagiando gli altri; questo ha fatto molto piacere a me e a tutti coloro che ci hanno creduto.

Siamo pronti a raccogliere sfide sempre nuove, nuovi soci ma soprattutto i ritorni di chi ha sofferto maggiormente questo lungo periodo di crisi.



Il 2022 è un anno iniziato anche per me non proprio positivamente, ma forse è solo un anno di cambiamenti.

Questa A112 in scala 1:24 (BRM) è la mia ultima creazione, che chiude un'era, sperando di trovare presto nuovi stimoli.

Alessandro





Il primo "giro di pista" al VRslot

Con grande piacere ho colto l'invito a scrivere alcune riflessioni in occasione della pubblicazione del novecentesimo numero della Gazzetta del VRslot; devo dire che l'invito mi ha sorpreso e fatto sentire anche un po' orgoglioso perché, essendo uno degli ultimi arrivati al Club, sinceramente non mi sarei aspettato di avere questa possibilità.

Essendo appunto fresco di prima iscrizione, le mie riflessioni non possono che riguardare la mia "fase di inserimento" nella vita del Club, fase che probabilmente è ancora peraltro di là dal ritenersi conclusa.

Solitamente in queste occasioni si corre il rischio di cadere in considerazioni dal sapore retorico; assicuro che quanto leggerete non sono delle semplici frasi di circostanza.

Sin dall'inizio tutti i componenti di questa grande famiglia si sono prodigati nel farmi sentire ben accolto, sia i membri più gioviali e affabili, che quelli un po' più ruvidi e taciturni.

In gara, quando soprattutto all'inizio le mie uscite di strada erano frequenti e a volte rovinose, o le mie assistenze erano alquanto maldestre, nessuno mi ha mai dato la benché minima possibilità di pensare di non essere il benvenuto; nelle occasioni in cui mi è capitato di sbagliare, non sono mai pervenute critiche ma solamente consigli e suggerimenti.

Anche dal punto di vista della preparazione delle macchine e delle tecniche di guida, sia da parte dei piloti più regolari in pista, che dai veri e propri "manici", nessuno ha lesinato in dritta alla nuova "burba" per migliorare; in qualche occasione alcuni componenti del Club si sono anche prodigati per consentirmi di partecipare alle gare prestandomi le auto, nonostante che, specie all'inizio, la mia guida fosse alquanto spigolosa!

Ho avuto inoltre la possibilità di contribuire ad alcuni numeri della Gazzetta partecipando al commento di due gare Rally; devo dire al riguardo che è un'esperienza molto stimolante e anche in parte impegnativa, che mi ha fatto riflettere sul grande impegno che viene profuso dai membri del club che settimanalmente si accollano l'onere della stesura e impaginazione.

Se posso quindi fare un primo bilancio di questa mia iniziale esperienza al VRslot, non posso che essere molto contento, perché ho la sensazione e la speranza che si stiano ponendo le basi per nuove, positive conoscenze e magari, perché no, amicizie sincere.

Voglio concludere riassumendo l'intento di queste mie riflessioni con un sincero GRAZIE a tutti i membri del Club.

Andrea "Ing"





" + "

E siamo alla 900...

La 800 sembra sia uscita l'altro giorno e invece a separarle ci sono circa tre anni, occupati in buona parte da una "piccola" distrazione pandemica che, anche a causa della impossibilità di vedersi, ha allontanato molti soci.

E allora l'ideale sarebbe se questo doppio zero da cui si riparte ancora una volta servisse a chiudere un capitolo ricco di ansie, separazione e distacco per aprirne un altro caratterizzato da maggior vicinanza, serenità e piacere di stare assieme. Per tornare a concentrarci un po' di più sul nostro hobby e sul nostro ambiente.

A dare nuova linfa ci sono un bel gruppetto di soci, freschi freschi, carichi di entusiasmo, di curiosità, di voglia di crescere e di contribuire (cosa che non guasta mai anche nei soci più "datati", ma che spesso si assopisce un po' nel tempo, e allora tocca ai nuovi dare la carica).

Il contributo si è visto già in questo periodo estivo: chi si è applicato come modellista per ridare lustro alle piste rally storiche, chi come tuttofare per la riorganizzazione degli spazi nel seminterrato, chi aiuta anche sotto il profilo organizzativo. Il prossimo conto tondo per la Gazzetta, tra circa un paio di anni, di zeri ne avrà tre...

"Miiiiille!"

Come ripeteva un collega ingegnere ben più noto e competente di me. L'augurio è quindi che questo tempo che ci separa da quel traguardo serva per tornare più uniti, più sereni, più numerosi...

Insomma... più!

Bruk0



Che traguardo!

900 pubblicazioni!

Un numero del genere non si ottiene per caso, lo si ottiene con il giusto mix di componenti che hanno reso il VRslot e la sua gazzetta una perla.

Sì, una perla rara, quella di un gruppo che è stato capace di rinnovarsi negli anni, mantenendo viva la passione, l'impegno e la volontà di trovarsi e condividere del tempo assieme, uniti da questa passione che sono le slotcar in tutte le loro declinazioni di stile.

Felice di farne parte, ringrazio personalmente chi *"ce ne mette un po' di più"*, perché, anche se apparentemente semplice, arrivare alla pubblicazione settimanale della nostra amata gazzetta prevede che qualcuno doni il proprio tempo e il proprio impegno.

Auguri gazzetta, auguri VRslot.

Riccardo Z.





La Gazzetta e il VRslot

900 numeri di storie raccontate, storie mai raccontate, momenti belli e momenti meno.

Ci sarebbe molto da rileggere, la Gazzetta è il libro di storia del VRslot, con le battaglie epiche iniziate sulla Polistil 4 corsie al De Stefani, passando per la Montecarlo Scalextric e la Carrera, fino alla Ninco nelle sue numerose versioni, senza scordare le gare a suon di prove speciali sulle Momi e Chiesanuova (restaurate proprio durante l'estate), la magnifica opera quale è la Ponte Grande (l'Università del Rallyslot), fino alle imprese extra club tra gare di durata come le 24 ore, le gare digitali e Rally, che hanno visto trionfare i ragazzi del VRslot in diverse occasioni.

Sarebbe bello poter scrivere tutto proprio delle imprese compiute in giro per l'Italia e per l'Europa, ma ne verrebbe fuori un libro.

Mi accingo a prendere parte alla mia 20esima stagione. La magia dello slot come Hobby ha preso fin da subito il sopravvento su tutto il resto; c'era il confronto con "i grandi" nelle serate di apertura, e le prove il sabato.

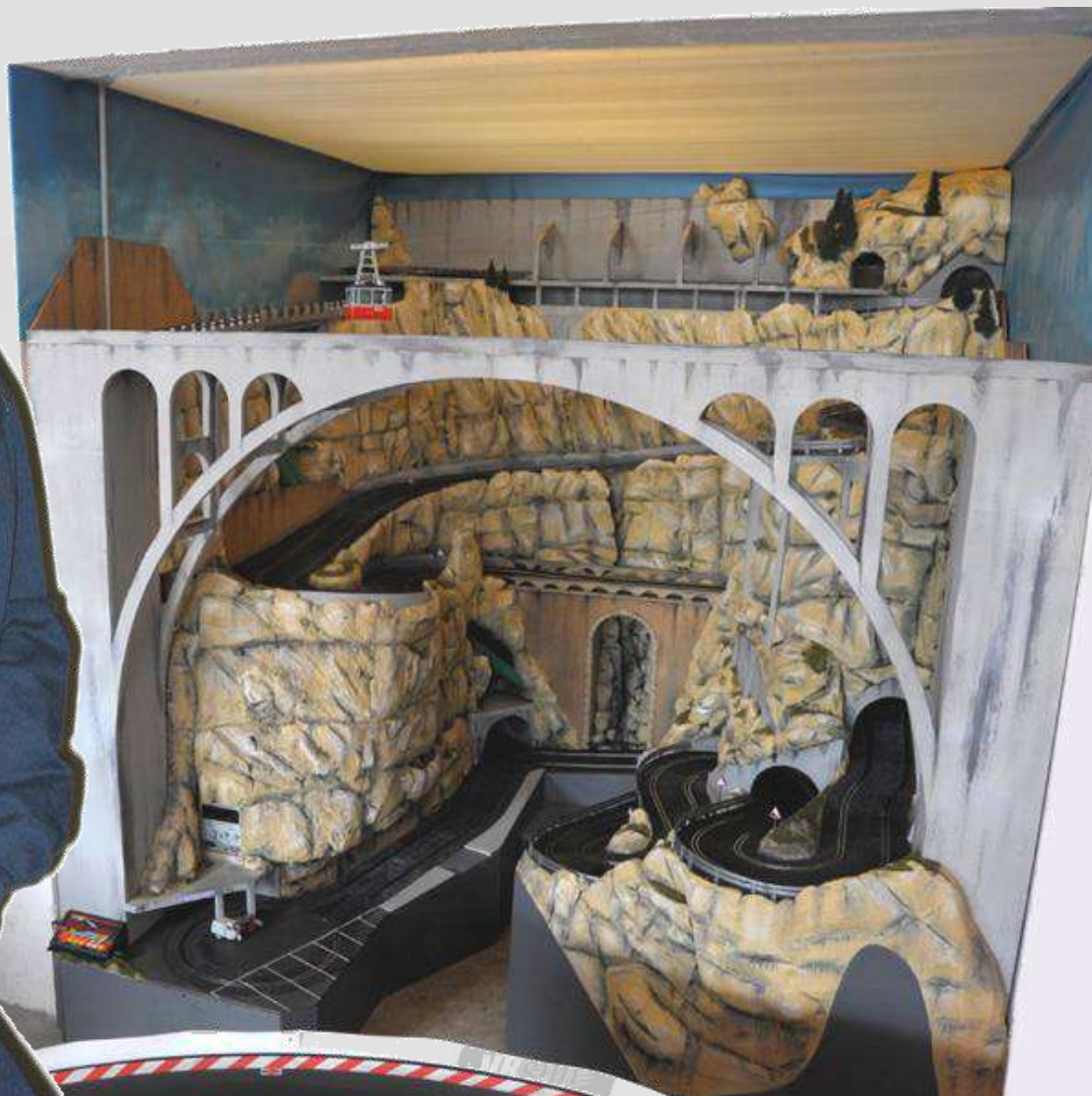
Per molti, me compreso, il VRslot è una seconda casa se non addirittura una seconda famiglia: devo molto a persone ancora presenti e ad altre passate, che mi hanno aiutato nella crescita personale.

Oggi si vedono tante persone iscriversi, comprare di tutto e di più, anche materiali al top, per poi sparire dopo pochi mesi.

Forse stiamo prendendo la direzione sbagliata? Forse dovremmo sederci al tavolo e capire come mai le persone non vengono più attratte dalla bellezza delle slotcar?

La certezza è solo una: finché il VRslot continuerà a vivere, Verona sarà uno dei punti di riferimento di questa passione.

Federico





Rovistando nell'immenso archivio del VRslot, che contiene decine di migliaia di file, ho ripescato uno scritto dei primi anni di attività dopo la rifondazione del club. Non riesco a ricordare di averlo già pubblicato o meno, ma ho deciso di correre il rischio; magari sarà anche l'opportunità per rivolgere un pensiero a chi oggi avrebbe potuto farci ancora compagnia.

Si chiude con una riflessione che faccio ancora mia, nonostante tutto.

Una sera del 2004

È quasi ora di cena e ricordo a Lilly che dovrei essere al club per le otto. Mangio velocemente qualcosa incalzato dal piccolo (4 anni, come il VRslot...) che mi chiede

se esco anche stasera. Con un po' di rimorso gli spiego che vado a trovare i miei amici, ma lui colpisce nel segno puntualmente chiedendomi se porto con me le "macchinine"...

La mezz'oretta di superstrada che mi separa da S. Martino serve almeno a decontrarmi, dopo la consueta indigestione di stress della giornata lavorativa.

Ancora nel parcheggio incontro Luigi, che sta uscendo dalla sua agenzia di pubblicità, e che si lamenta di non essere più riuscito a farci visita, magari col figlio Pietro, che ha già partecipato con entusiasmo a qualche gara serale.

Quando apro la porta del seminterrato mi stupisco ancora una volta della fortuna di aver trovato un locale così adeguato alle nostre esigenze, grazie all'interessamento di Marco che conosceva i proprietari.

Nemmeno il tempo di appoggiare la valigetta e la porta cigola nuovamente per l'arrivo di Valter, che percorre la dozzina di metri che lo separa dalla "sua" postazione con l'immane sorriso "armato" (all'epoca portava l'apparecchio), che non lo abbandona mai per più di qualche minuto, nemmeno in piena polemica.

Ripassa metodicamente le quattro corsie della Polistil insistendo particolarmente sulla 1, che in passato gli è costata qualche affermazione.

"Ciao Gazza!" ...ma allora c'è anche Nicola, che spesso condivide con Valter la trasferta da Borgo Milano. Il tempo di estrarre i "ferri" e anche lui innesta la magic, sulla pista in legno però. Immagino gli piaccia il fischio del gruppo 12, così simile ai 27 che dominavano la scena oltre vent'anni fa, quando già giocavamo assieme. Dopo tutto questo tempo anche lui è papà tardivo come me, anzi di più, ma da quello che mi dice il suo nuovo ruolo non lo ha per nulla messo in crisi. Faccio due o tre volte F1-invio sul pc del contagiri



prima che arrivi Cesare, la cui simpatia unita all'assidua presenza fa sembrare di averlo con noi da parecchi anni. Quando apre la valigetta osservo la sua ricca dotazione di macchinine, totalmente dettata da criteri passionali, con una netta prevalenza di vetture rally, attuali e d'epoca. Occupa un tavolo diametralmente opposto a quello di Valter (e anche gli orientamenti lo sono), e per tutta la serata magari non si incroceranno mai. Dopo pochi turni sulla "Momi" mi chiede se voglio provare la sua 307 Ninco, che gli sta regalando parecchie soddisfazioni. Non se la prende assolutamente se strappo un crono migliore del suo, anzi, non manca lui stesso di sottolineare il presunto divario che a suo dire ci separa. In realtà, anche lui si è reso conto che ormai il gap, quando c'è, si è ridotto a meno di un decimo...

Nel tavolo accanto, Gigi sta poggiando il suo fardello multiplo che comprende anche la ricambistica e gli accessori. Il volto tirato e stanco mi fanno pensare che qualche volta preferirebbe tornarsene a casa, dopo una decina di ore passate in negozio. Ma poi basta pungolarlo con qualche commento ironico e subito ritorna il Gigi di sempre, pronto al sorriso e alle schermaglie dialettiche.

Una microvaligia gialla e una blu indicano che è arrivato anche il Lele, d'altronde nell'aria si sta già diffondendo l'inconfondibile odore degli additivi per gomme di cui custodisce gelosamente la formula. Naturalmente si piazza subito accanto a Valter per incalzarlo con le sue classiche, strategiche provocazioni verbali, che termineranno solo a notte inoltrata...

Un sibilo lacerante e continuo è il segno della presenza di Gabriele, che appena aperto il comodino che funge da valigetta finisce di rodare al banco la sua ultima creatura. Il fischio si interrompe solo perché gli servono anche le gomme tornite, e l'alimentatore è uno solo. Forse prima di rientrare al Cerro riuscirà a fare un paio di giri...

Passo vicino al Lambro che confabula con Giorgio, e non posso fare a meno di percepire qualche frase relativa alle loro colorazioni preferite per le vetture: basta un mio veloce intervento per alimentare una disputa che si trascina da anni senza che nessuno cambi idea, anche se non capisco come facciano ad andare d'accordo uno che corre con le macchine nere e uno che preferisce le tinte multicolori fluorescenti.

Magie della comune passione...

È passata poco meno di una mezz'ora e il ronzio dei neon appena accesi è ormai largamente sovrastato dal vociare della nostra gente, che svicola più o meno freneticamente fra tavoli e piste come in un labirinto.

Per un attimo tolgo gli occhi dallo schermo del pc per controllare chi devo scrivere nel file di gara, e mi accorgo che siamo già in tanti; mi scopro come sempre a sperare che ne arrivino ancora, anche se so benissimo che in più di una ventina l'organizzazione scricchiola, e gestire il tutto senza fare le ore piccole diventa faticoso.

E mi ritrovo a provare un'intima soddisfazione, che forse è il motore di tutto.



Davide

Pronti... via!

È sempre un'emozione partire con la nuova stagione di gare, non tanto per la competizione, quanto per l'aspettativa di ritrovarsi ancora tutti nel seminterrato, dopo la lunga pausa estiva, in cui molti si sono totalmente estraniati dallo slot.

L'Albo d'Oro è lì a ricordarci che questa è la ventitreesima stagione agonistica, e i pochi che resistono dall'esordio potranno realizzare che è un lasso di tempo che equivale mediamente ad un terzo della nostra vita attuale...

bando alle nostalgie e sotto con le notizie importanti.

Si inizia, come d'obbligo, con la **Cerimonia dei Quadretti**, anche quest'anno opera di Ago, a premiazione della passata stagione. Giovedì prossimo ci troveremo in sede anche per illustrare le (poche) variazioni regolamentari e il nuovo calendario, con qualche novità eclatante.

Intanto iniziamo col botto, una nuova **Endurance** con la consueta formula da tre ore, confidando stavolta nelle gomme giuste, a scampo di polemiche.

Sabato prossimo arriveranno anche i consueti amici dalle provincie limitrofe, a suggellare questa festa dello Slot, che in realtà è l'essenza stessa del nostro stare insieme, per qualche ora di puro divertimento.

Davide

giovedì 1/09
Assemblea
sabato 3/09
Endurance

VRslot - 2022/2023

gio 01 set 22			ASSEMBLEA GENERALE E PREMIAZIONI			pista/e	verso
sab 03 set 22	ENDURANCE	1 ^A	Nin/Car				
lun 05 set 22	CLASSIC OPEN	1 ^A	Ninco	sx			
gio 08 set 22	GT3 NSR	1 ^A	Ninco	sx			
lun 12 set 22	RALLY	1 ^A	Rally				
gio 15 set 22	GT LMS	1 ^A	Ninco	sx			
lun 19 set 22	GRUPPO C	1 ^A	Ninco	sx			
gio 22 set 22	RALLY LEGEND	1 ^A	Rally				
lun 26 set 22	SILHOUETTE	1 ^A	Ninco	sx			
gio 29 set 22	DTM CARRERA	1 ^A	Carrera				
lun 03 ott 22	TT 1:24	1 ^A	Carrera	sx			
gio 06 ott 22	RALLY	2 ^A	Rally				
lun 10 ott 22	MUSCLE CAR	1 ^A	Carrera	sx			
gio 13 ott 22	GT LMS	2 ^A	Ninco	dx			
lun 17 ott 22	GT3 NSR	2 ^A	Ninco	dx			
gio 20 ott 22	RALLY CLASSIC	1 ^A	Rally				
lun 24 ott 22	GRUPPO C	2 ^A	Carrera	dx			
gio 27 ott 22	CLASSIC OPEN	2 ^A	Ninco	dx			
lun 31 ott 22	RALLY LEGEND	2 ^A	Rally				
gio 03 nov 22	F1 CLASSIC	1 ^A	Ninco	sx			

12 squadre
Gruppo C a squadre
centocinquantesimi
sabato 3 settembre ore 15:30 - 18:30
VRslot