

> **Classic Open 1[^]**

> **GT3 NSR 1[^]**

> **Model news**

Classic Open 1[^]

Chaparral alla ribalta

B&B yankee gentlemen-drivers

Neanche il tempo di archiviare la Endurance, ed è già il momento di mettere in pista i Prototipi della Classic Open, forse oggi la massima espressione della produzione di serie, bastata su vetture degli anni 60/70.

Una produzione oggi totalmente made in Italy, con Slot.it, NSR, Thunderslot e Nonnoslot che riempiono lo schieramento al 100%. Un panorama quindi piuttosto variegato e multimarca, un presupposto che rende difficile equilibrare le forze in campo.

Ci si prova quest'anno con l'adozione di cerchi e gomme più alte sulle Thunderslot, per limitarne l'effetto magnetico. È presto per giudicare gli effetti, ma dalla prima gara sembra che le vetture di Giovanni Montiglio godano ancora di un

piccolo margine. Lo si evince dalle prove libere, e la conferma arriva dalle cronometrate, dove tutte le Thunderslot sono davanti alla prima Slot.it, la McLaren M8 di Davide.

Tutti si aspettavano la pole position di Federico, ma a sorpresa è Ulisse l'unico a scendere sotto gli 11 secondi, un tempo ragguardevole se si considera che le gomme sono assolutamente nuove e quindi non perfettamente "rotonde".

McLaren M6 ed Elva, Lola T70; c'è buona varietà di modelli fra i primi cinque, ma il meglio in termini di campionario si vede fra le Slot.it, con due Chaparral in bella mostra, quelle del Bruk0 e del Busa (B&B). Ma davanti a loro c'è un'altra sorpresa, La Ford GT40 di Andrea C., con un tempo ancora acerbo, ma che gli garantisce l'ultimo posto in prima batteria!

Dietro alle due mitiche vetture bianche

spunta invece la prima NSR, con un'altra GT40 stavolta di un

giallo sgargiante, che è quella del Cico, fortemente fidelizzato al marchio del compianto Salvatore.



L'altra è la Ford P68 di Enzo S., che è impegnato nel suo personale training di affiatamento, con la pista, con i mezzi e col pulsante, e che quindi deve accontentarsi di disputare una prova più "pulita" possibile. La Endurance comunque gli è già servita eccome!

Il rientrante Marco Z. (bentornato!), inespica, con la sua improbabile Matra arancione, in un'uscita nel giro secco, ma già si capisce che il dito è tutt'altro che arrugginito, a dispetto della prolungata assenza.

**lunedì 12/09
Rally
giovedì 15/09
GT LMS**

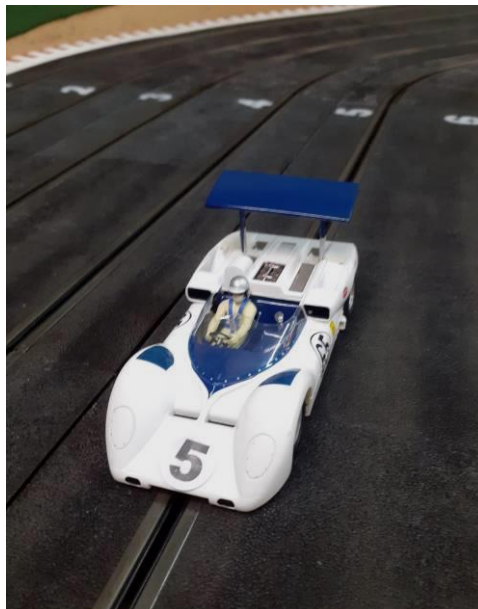


L'Alfa 33/3 di Bruno completa lo schieramento, ed è incredibile come la sua vettura disponga ancora del precario specchietto retrovisore dopo più di un anno di attività!



PROVE CRONOMETRATE		
PILOTA		tempo
1	ULISSE	MCLAREN M6A 10,922
2	FEDERICO	LOLA T70 11,189
3	GIORGIO S.	MCLAREN ELVA 11,318
4	MAURIZIO M.	MCLAREN M6A 11,365
5	ALBERTO M.	MCLAREN M6A 11,410
6	DAVIDE	MCLAREN M8D 11,444
7	ANDREA C.	FORD GT40 12,047
8	BRUKO	CHAPARRAL 2E 12,059
9	BUSA	CHAPARRAL 2E 12,147
10	CICO	FORD GT40 12,180
11	BRUNO	ALFA 33 13,398
12	ENZO S	FORD P68 13,851
13	MARCO Z.	MATRA 670 16,362
14	*MAX	MCLAREN M8D 19,420

Questi ultimi si fermano vicino alla pedana, perché già sanno che saranno i primi a risalirvi, con il Max (per l'ennesima volta ospite a noleggjo), che aspetta per quattro minuti il suo turno nella batteria da sette.



La sfida di classifica è basata per 24 minuti sul duello fra le due vetture di Jim Hall, che per lungo tempo vedrà prevalere il Bruko, autore anche di tempi ragguardevoli (11"4).

Busa impiega qualche minuto in più a prendere il passo giusto, ma poi anche i suoi rilievi cronometrici saranno prossimi all'11 e mezzo.

È uno spettacolo, perché i due sbagliano poco, e perché il margine è sempre inferiore al giro; nel finale Francesco perde qualche secondo, e Marco non si fa pregare per approfittarne.

I minuti finali li vedono quasi affiancati, ma sono proprio le ultime uscite a decretare il successo del Bruko, con il Busa colpevolmente fermo dopo l'ultima uscita, convinto che non ci sia più nulla da fare; in realtà Francesco commette un altro errore, che presumibilmente avrebbe potuto capovolgere il risultato!



Alle loro spalle Marco Z. conferma quanto di buono mostrato in prova, mentre il Cico accusa qualche passaggio a vuoto, perdendo concentrazione e finendo attardato; Giovanni sa fare di meglio, ma è solo la prima gara.



Bruno sembra accontentarsi di una prova regolare, ma è sicuro che anche lui riprenderà quota strada facendo.

Problemi di pulsante frenano le ambizioni del Max, che sappiamo essere pilota veloce; ci auguriamo di vederlo in pista con assiduità, e i risultati arriveranno.

Per Enzo si tratta ancora di apprendistato, suo e della vettura, ma già si vedono passi avanti.



Largo ai primi sette, per una manche che si annuncia imprevedibile.



Partono forte Federico e Davide, mentre passano solo pochi secondi prima di vedere le uscite degli inseguitori; nei primi quattro minuti tutti pagano dazio, escluso il campione in carica, che anche se più lento della concorrenza, riesce a chiudere la corsia in testa.



Fede però ha un passo più veloce di uno o due decimi, e impiega poco a rimediare, fintanto che non incapperà in un incidente sotto al tunnel, che gli costa lo stallonamento di una gomma posteriore; per il successivo pitstop paga poco più di un giro, ma è quanto basta per perdere la leadership e anche un po' di concentrazione.

Ulisse, Alberto, Giorgio e Maurizio sono tutti velocissimi, ma gli errori non si contano, soprattutto se si guida la vettura di un altro...

Dopo una serie di "Noooo... nooo... nooo..." qualcuno suggerisce a Maurizio che la sua M6 è un'altra, una vicenda che inevitabilmente andrà ad arricchire la già nutrita aneddotica del VRslot, sotto la voce "11° Comandamento – Non guidare la slot d'altri". Il paio lo farà poi dimenticandosi di inforcare il pulsante al momento della ripartenza dopo un cambio corsia...

Bisogna però ammettere che la fortuna lunedì non è stata dalla sua parte, essendosi trovato almeno una decina di volte una vettura avversaria davanti di traverso.

Quasi peggio riesce a fare Alberto, che con un mezzo velocissimo ma ostico assomma un numero eccessivo di errori, ben 16!

Più contenuti ma sempre numerosi gli svarioni di Ulisse, autore del giro più veloce. Con queste credenziali non sappiamo se il terzo posto gli possa bastare.

Più regolare Andrea C., che chiude con un notevole quinto posto davanti al primo della seconda manche (Bruk0), con soli 7 break al passivo; tanta roba per uno che corre senza la minima cura né per la vettura, né per il pulsante (ancora il 25 ohm Parma!).



Scivolano nelle retrovie invece sia Maurizio che Giorgio, con la netta percezione di aver sciupato parecchio. C'è tutto il tempo per rifarsi, comunque.

La lotta al vertice vede la risicata rimonta di Federico, con Davide impegnato a controllare le uscite, due alla fine, una sola realmente colpevole. Fede nel finale perde un po' di concentrazione e finisce per commettere ancora qualche errore di troppo, ma la situazione era ormai compromessa.

A bocce ferme la sensazione è che abbia vinto il più controllato, non il più rapido.

Alla prossima la conferma o la smentita, magari con la ricomparsa dei molti assenti.

Davide

CLASSIFICA				
PILOTA			giri set	
1	(+5)	DAVIDE	MCLAREN M8D	128 39
2	(=)	FEDERICO	LOLA T70	126 72
3	(-2)	ULISSE	MCLAREN M6A	125 27
4	(+1)	ALBERTO M.	MCLAREN M6A	120 63
5	(+2)	ANDREA C.	FORD GT40	118 73
6	(+2)	BRUK0	CHAPARRAL 2E	118 51
7	(-3)	MAURIZIO M.	MCLAREN M6A	118 36
8	(+1)	BUSA	CHAPARRAL 2E	118 23
9	(-6)	GIORGIO S.	MCLAREN ELVA	115 36
10	(+3)	MARCO Z.	MATRA 670	114 70
11	(-1)	CICO	FORD GT40	109 40
12	(-1)	BRUNO	ALFA 33	105 70
13	(+1)	*MAX	MCLAREN M8D	98 43
14	(-2)	ENZO S.	FORD P68	98 24

GT3 NSR 1^

Cambia il mezzo...

...ma non il risultato!

La seconda di questa stagione offre uno scenario di altri tempi, con una ventina di soci nel seminterrato, dei quali ben 17 iscritti alla gara GT3.



Nella bella fotografia del parco chiuso, visto poco anche durante la stagione scorsa. Tanto di cappello, dunque. spicca la novità della stagione, la McLaren 720S, sapientemente preparata dal solito Federico, autore nelle libere pre-gara di tempi inferiori al 10 e mezzo.

Ci si appropria quindi al giro cronometrato con la certezza del risultato, ma a sorpresa invece spunta Davide, che sprema il massimo dalla sua ormai vetusta Corvette C6; sarà l'unico a scendere sotto gli 11", con il più che sorprendente Riccardo a precedere anche lui il predestinato, Federico.

Un tempo prossimo agli 11 secondi lo stampa anche Alberto, mentre gli altri due che andranno a completare la prima batteria (Busa e Bogo) sono già nettamente staccati.

Occorre sottolineare che sia Riccardo che Bogo sono assenti dalle piste da molto tempo, e che soprattutto il secondo si è

visto poco anche durante la stagione scorsa. Tanto di cappello, dunque.

PROVE CRONOMETRATE		
PILOTA		tempo
1	DAVIDE	CORVETTE C6R 10.815
2	RICCARDO Z.	ASTON MARTIN VANTAGE 11.014
3	FEDERICO	MCLAREN 720S 11.091
4	ALBERTO M.	CORVETTE C7R 11.153
5	BUSA	ASTON MARTIN VANTAGE 11.467
6	BOGO	MERCEDES AMG 11.738
7	MARCO Z.	CORVETTE C6R 12.437
8	ANDREA B.	MERCEDES AMG 12.468
9	ENZO	CORVETTE C7R 12.676
10	MARCO D.L.	PORSCHE 997 GT3 13.042
11	ULISSE	CORVETTE C7R 13.112
12	STEFANO D.L.	MERCEDES AMG 13.428
13	BRUNO	CORVETTE C7R 13.499
14	STEFANO P.	CORVETTE C6R 14.880
15	GIGI	AUDI R8 15.221
16	ENZO S.	BMW Z4 15.870
17	MAURIZIO M.	CORVETTE C6R 16.812

Scivolano in seconda batteria un paio di nomi "pesanti", Enzo e Ulisse, che promettono di rifarsi nei 18 minuti di gara.

Fanno loro compagnia nella manche di mezzo i rientranti "D.L.", sparsi fino a ieri sui voli di mezza Europa (o in procinto di).



Ma sarà proprio la terza batteria a regalarci uno dei motivi più eclatanti, con lo Zio Gigi autore di una prova assolutamente consistente, nella quale rintuzza ripetutamente i reiterati attacchi del buon Maurizio M. (detto Saila, "La-menta"), che stavolta se la prende con i problemi di captazione alla sua Corvette.

Niete da fare, comunque. È la serata di 3M (Mister Micro Macro), che nella classifica finale risalerà fino ad un ragguardevole nono posto, proprio davanti al mantovano, grazie anche alle sole tre uscite, contro le 12 del rivale.

Fatica Stefano P. a prendere le misure alla vettura prestatagli da Ago, dovendo cedere nel finale anche a Bruno, al solito non velocissimo ma estremamente regolare. Merce rara.

Il quinto della terza manche è l'Enzo con la "S", ma per lui vale e varrà ancora per un po' di tempo il principio dell'apprendistato. La GT3 peraltro non è la categoria dall'approccio più immediato.

Sotto coi prossimi sei, con i due top driver Enzo e Ulisse a scommettere sulla propria rimonta. Stessa vettura, stesse ambizioni.



È una sfida interminabile e molto serrata, con distacchi sempre inferiori al giro, che si conclude a favore del decano solo grazie alla "gara perfetta", zero errori (o forse uno, non conteggiato da IST). Ulisse dal canto suo di uscite ne somma solo due, ma sul fronte cronometrico paga uno o due decimi

al rivale, quindi il riscato mezzo giro di distacco è già tanta roba.

Nella loro manche fa bella figura anche Andrea B., che senza strafare prosegue nel suo personale proposito di miglioramento. Sarà sopravanzato di poco da Maurizio e Gigi, ma per noi è "SI"!



Marco Z. (sì, l'avrete notato nel canonico selfie a sinistra) galleggia nel mezzo, con una Corvette che probabilmente è esattamente nelle stesse condizioni della gara scorsa, disputata un paio di anni fa...

I primi sei si affacciano alla plancia di guida con la certezza di fare da comprimari a Federico, che si invola già dai primi secondi per non essere più ripreso; anche con questa nuova McLaren il suo passo è impensabile per la concorrenza (10"3 il miglior giro, contro il 10"7 del miglior avversario...). Ovviamente Fede ci mette il resto con il dito, che è di quelli di prima grandezza.

La sorpresa si chiama invece Riccardo, a lungo secondo e addirittura sotto gli 11" in corsia 2. E c'è anche un'ombra che non lo molla mai (altrimenti che ombra sarebbe...), che risponde al nome, anzi al soprannome di Bogo, sempre in scia prendendo anzi confidenza strada facendo.

I due si fanno beffe del poleman Davide, che a causa delle gomme troppo basse paga pegno almeno una decina di volte sotto al ponte, dove la vettura spancia. Solo nel finale, nelle corsie che non risentono di questo problema, riesce a metterci una pezza, rimontando dal nono posto al quarto.

Anche Alberto infatti non è esente da errori, e proprio nell'ultima corsia cede a Davide anche la medaglia di... cartone.

Sul podio infatti saliranno, oltre al Predestinato, i due protagonisti della seconda manche, Enzo ed Ulisse, ben più veloci, anzi più regolari, di Davide e compagnia.

Gara da incorniciare comunque per Riccardo, Bogo e Gigi, che ricorderanno a lungo i clamori di questa notte di fine estate.

Davide

CLASSIFICA			
PILOTA			giri set
1	(+2) FEDERICO	MCLAREN 720S	100 43
2	(+7) ENZO	CORVETTE C7R	96 70
3	(+8) ULISSE	CORVETTE C7R	96 25
4	(-3) DAVIDE	CORVETTE C6R	94 53
5	(-1) ALBERTO M.	CORVETTE C7R	94 10
6	(-4) RICCARDO Z.	ASTON MARTIN VANTAGE	93 52
7	(-1) BOGO	MERCEDES AMG	92 70
8	(-3) BUSA	ASTON MARTIN VANTAGE	91 5
9	(+6) GIGI	AUDI R8	89 73
10	(+7) MAURIZIO M.	CORVETTE C6R	88 76
11	(-3) ANDREA B.	MERCEDES AMG	88 4
12	(-5) MARCO Z.	CORVETTE C6R	83 70
13	(-3) MARCO D.L.	PORSCHE 997 GT3	81 7
14	(-1) BRUNO	CORVETTE C7R	80 54
15	(-1) STEFANO P.	CORVETTE C6R	80 41
16	(-4) STEFANO D.L.	MERCEDES AMG	77 7
17	(-1) ENZO S.	BMW Z4	65 24

MODEL NEWS



Terza versione per la mitica Ferrari 312 B2 di Policar (Slot.it), stavolta con Mario "Piedone" Andretti alla guida. Ancora più iconica la versione 1974 della Lotus 72 con alettone decisamente a sbalzo (quanto durerà?). Imperdibili!



Alla 1000 km del Nurburgring del 1971 Siffert e Bell parteciparono con questa bellissima Porsche 908/3, caratterizzata da una sola freccia sulla sinistra del corpo vettura, dipinta nei classici colori Gulf. Da NSR, in cofanetto numerato per la serie Historic Line.

