

# la gazzetta del

# VRSLOT

anno XXII numero 911 - bre 2022 - [www.vrslot.it](http://www.vrslot.it)

> **1ª gara Veteran Prototipi**

> **2ª gara Silhouette**

1ª Veteran Prototipi

## Fede si prenota

con la seconda vittoria nel Trofeo Classic

Lunedì 7 novembre; è il momento di estrarre dalle vetrinette le vecchie glorie, le più datate nel repertorio di molti di noi. Veteran Prototipi, una definizione quasi casuale che ci tiriamo appresso fin dalla metà degli anni Novanta; se dovessimo applicare un criterio strettamente razionale dovrebbero riposare nelle rispettive scatole, con le loro ruote svergole, i telai storti e i motori approssimativi ed eterogenei. E invece siccome la nostra attività si basa innanzitutto sulla passione, ecco che le sport di fine anni 60 - primi 70 tornano ininterrottamente da 22 anni a solcare le nostre piste, siano esse Polistil, Scalextric, Carrera o Ninco.

pressoché nullo, ma il fascino delle vetture, anche se oggi surclassate dalle analoghe Classic Open, è ancora intatto, quantomeno per la maggior varietà dei mezzi.



Le fotografie, come sempre, raccontano di più e meglio di tante parole, nonostante i maledetti bollini che mortificano i cofani anteriori quando non i parabrezza.

Alcuni protagonisti inoltre trascurano le proprie ambizioni di classifica scegliendo modelli improbabili o perlomeno inconsueti: uno a caso, il nostro porschista incallito Paolo P., che mette in pista la Porsche 908 Flunder LH, che vediamo qui a destra col numero 5 sulla fiancata, dando nel contempo fiducia al giovane Marco S. affidandogli un altro gioiello, la 907LH di SRC, sempre in foto col numero 66. Le alette verticali che impreziosiscono la coda lunga di entrambe sopravviveranno sorprendentemente ai 24 minuti di gara! E che dire della 917 psichedelica del Cico?

Beh, insomma, ce n'è per tutti i gusti!

**lunedì 14/11**  
**DTM Carrera**  
**giovedì 17/11**  
**Classic**



Il "peso" agonistico di questa categoria, come di altre simili accorpate non a caso da qualche stagione nel Trofeo Classic, è





La gara con queste premesse passa quasi in secondo piano, ma non per tutti.

Ecco allora che già nelle prove libere scopriamo che contro il solito Federico non ci sarà nulla da fare, essendo l'unico in grado di scendere costantemente sotto al muro dei 13 secondi, che sulla Carrera potrebbe essere una chimera anche per alcune Classic Open...

Nel giro cronometrato però Fede non esagera, conscio del rischio che talvolta comporta scivolare nella batteria che si corre per prima, dove normalmente abbondano le uscite di pista.

### PROVE CRONOMETRATE

PILOTA		tempo
1 ALBERTO M.	FERRARI 512S SPIDER	13.360
2 FEDERICO	FERRARI 512S BERLINETTA	13.519
3 DAVIDE	FERRARI 512S BERLINETTA	13.711
4 AGO	FERRARI 512S BERLINETTA	14.074
5 MAURIZIO M.	PORSCHE 908	14.224
6 ANDREA C.	ALFA 33TT12	14.432
7 BRUKO	ALFA 33TT12	14.577
8 STEFANO P.	FERRARI 312PB	14.708
9 ANDREA B.	FERRARI 512S BERLINETTA	15.268
10 ROBY	FERRARI 512S BERLINETTA	16.173
11 CICO	PORSCHE 917LH	16.849
12 PAOLO P.	PORSCHE 908LH	17.640
13 ANDREA ING.	FERRARI 312PB	17.836
14 ENZO S.	CHEVRON B21	18.754
15 MARCO S.	PORSCHE 907LH	18.805

Ecco allora che la posizione al palo viene prenotata da un'altra Ferrari, quella spider di Alberto M. (qui a lato), accreditata da anni di prestazioni quantomeno da podio.

Nella manche dei più veloci gli faranno compagnia, oltre a Fede, anche le 512S di Davide ed Ago, e pure la bellissima Porsche 908/2 di Maurizio, che all'ultimo minuto ha dovuto rinunciare all'ennesima Ferrari per la rottura di un cerchio anteriore.



Non passi inosservata la prestazione delle due Alfa Romeo 33TT12, relegate in seconda batteria per un soffio, complice anche la tripla manche da cinque.

Ecco allora salire sulla pedana/tranello (in attesa di un volenteroso intervento di riparazione) il primo quintetto, che ai due Signorato (anche papà Enzo a nolo, ma dal Roby) affianca Paolo P., Andrea Ing. e il Cico.



Assisteremo in questa batteria ad una delle migliori prestazioni di Giovanni, che trova piena risposta in gara dalla sua psichedelica Porsche blu e bianca; le uscite di pista saranno solo quattro, e il passo di gara lo terrà in lizza per il podio anche durante la successiva batteria.



La lotta più avvincente per chi osserva da dietro i guardrail è però quella fra il giovane Marco e il... meno giovane Paolo.



I due catturano alternativamente il tifo dei presenti che, come consuetudine premia l'inseguitore più che l'inseguito. Allo scadere la spunta Paolo, ma con meno di mezzo giro di vantaggio su Marco, che disputa certamente la miglior prova da quando ha preso il pulsante in mano. Bravo!

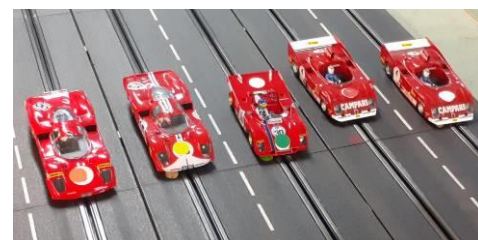
Molto più in difficoltà Enzo S. e Andrea Ing., alle prese con vetture precarie e/o acerbe, quindi votate al martirio dei possessori.

Nella batteria seguente domina il rosso, con tre Ferrari affiancate dalla coppia delle già citate Alfa Romeo. I cinque contendenti verso metà gara si ritroveranno in quattro, con la 312PB di Stefano P. che inizia a fare le bizze, costringendo il suo titolare a svariate soste ai box, fino al definitivo forfait.

Proprio le due Alfa si involano ben presto con il Bruko che tenta invano di tenere il passo di Andrea C., che in termini strettamente cronometrici è alla pari; la differenza la fanno le uscite di pista, ben 10 per Francesco, mentre rimangono a zero per il leader della provvisoria. Gara da incominciare!



Più staccati ma parimenti soddisfatti anche Roby e Andrea B., che non sfigurano affatto, tanto che nel dopogara sfoderavano sorrisi a 64 denti; sommati, si intende...





Nell'ultima manche la tensione sale, come consuetudine, e infatti nei primi minuti la chiamata "ponte" sarà piuttosto ricorrente. Federico, come ampiamente previsto, si mette in testa senza che nessuno possa nemmeno immaginare di tenerne il passo.

L'attenzione allora si sposta sugli altri, che a turno rilevano il ruolo di pretendente alla piazza d'onore.

Dopo pochi minuti si definisce anche la figura del primo inseguitore, che al tempo "monstre" di Federico (12" 713) risponde scendendo anch'egli al di sotto dei 13 secondi (12" 967). Verso metà gara però Alberto inizia il suo calvario, che lo porterà al ritiro, facendogli perdere il sorriso che normalmente lo contraddistingue. Anche per lui il tradimento ha la forma circolare di una ruota, che prima inizia a scivolare sull'assale, per poi cedere definitivamente. Gli altri tre, Ago, Davide e Maurizio M., se la giocano alla pari, anche se con caratteristiche diverse. Un po' più veloce Davide, più regolare Ago, mentre il mantovano cede nel finale, dopo essere rimasto agganciato per buona parte della gara.

Il secondo posto sarà allora di Ago, anzi no! Andrea Ing. dalla postazione pc (per la prima volta) si accorge solo all'ultimo minuto che dalla seconda manche spunta il suo omonimo con la "C.", che chiuderà nello stesso giro dei due Ferraristi (Ago e Davide) ma davanti a settori. Che gara Andrea!

Fede intanto incassa l'ennesima vittoria stagionale, un dominio che diventa sempre più trasversale, considerato che ormai spazia in quasi tutte le specialità.

Completa il podio Ago, un altro che in questa stagione si sta prendendo parecchie soddisfazioni anche extra rallystiche.

CLASSIFICA				
	PILOTA		giri set	
1	(+1) FEDERICO	FERRARI 512S BERLINETTA	110	19
2	(+4) ANDREA C.	ALFA 33TT12	104	25
3	(+1) AGO	FERRARI 512S BERLINETTA	104	3
4	(-1) DAVIDE	FERRARI 512S BERLINETTA	103	54
5	(=) MAURIZIO M.	PORSCHE 908	102	13
6	(+1) BRUKO	ALFA 33TT12	101	71
7	(+4) CICO	PORSCHE 917LH	100	61
8	(+2) ROBY	FERRARI 512S BERLINETTA	96	52
9	(=) ANDREA B.	FERRARI 512S BERLINETTA	94	61
10	(+2) PAOLO P.	PORSCHE 908LH	86	59
11	(+4) MARCO S.	PORSCHE 907LH	86	11
12	(+2) ENZO S.	CHEVRON B21	80	61
13	(=) ANDREA ING.	FERRARI 312PB	80	11
14	(-13) ALBERTO M.	FERRARI 512S SPIDER	RIT	
15	(-7) STEFANO P.	FERRARI 312PB	RIT	

Che dire, in conclusione, di questa stagione che ci regala una serata migliore dell'altra?

Davide



CLASSIFICA CLASSIC							TOT.		
2020/2021	DATE							SCARTO	TOT.
	03/11/2022	07/11/2022	17/11/2022	23/01/2023	20/02/2023	29/04/2023	29/04/2023		
	1	2	3	4	5	6	7		
1 FEDERICO	26	25						51	51
2 ANDREA C.	15	20						35	35
3 MAURIZIO M.	17	14						31	31
4 DAVIDE	13	15						28	28
5 BRUKO	11	13						24	24
6 ALBERTO M.	20	1						21	21
7 AGO		17						17	17
8 ROBY	4	11						15	15
9 RICCARDO Z.	14							14	14
10 BOGO	12							12	12
10 CICO		12						12	12
12 ULISSE	10							10	10
12 ANDREA B.		10						10	10
14 MOLI	9							9	9
14 PAOLO P.		9						9	9
16 GIGI	8							8	8
16 MARCO S.		8						8	8
18 STEFANO P.	7	0						7	7
18 ENZO S.		7						7	7
20 BRUNO	6							6	6
20 ANDREA ING.		6						6	6
22 ALE	5							5	5
23 MARCO Z.	3							3	3



## 2ª Silhouette Toyota Celica!

Prima vittoria della vettura made in Japan



La Toyota Celica Turbo Gr.5 per chi scrive riporta alla memoria gli esordi dello slot veronese, quando ci si trovò al Motor Expo raggruppati attorno ad una Polistil 4 corsie con il patrocinio di Autosprint.



Sono passati 43 anni, ma ci sono almeno due motivi validi per ricordare quell'evento: il primo è proprio la vettura, vincente oggi come allora (la seconda da sinistra, stretta fra la Renault di Antonello e la Porsche 935 di Beppe, sulla linea di partenza della manche finale), il secondo è che sul podio, assieme al sottoscritto, c'è un personaggio che ancora oggi, dopo una pausa di oltre trent'anni, solca le piste di casa nostra.

Chi lo riconosce?



Non dovrebbe essere difficile, ma tolgo d'impaccio i meno fisionomisti svelando l'identità del secondo da sinistra, il nostro simpaticissimo Andrea B., anche lui fatalità in gara giovedì scorso con la medesima vettura!





Tre batterie a corsie piene, quindi, con Alberto M., penalizzato da un'uscita all'ultima curva nel giro secco, che promette di rifarsi nei 24 minuti di gara. La sua M1 appare infatti velocissima come sempre, e i tempi raccontano di una media che veleggia attorno ai 12 secondi "bassi".

Prova a reggerne il passo Stefano P., con vettura analoga che sarà ben presto alleggerita dalla perdita dell'alettone, ma i cinque giri rimediati a fine gara parlano chiaro a favore del mantovano. Buona comunque anche la gara di Piccoli Senior, che nello score finale raggiunge la settima riga.

Non è lontano nemmeno Andrea B., che delle doti della Toyota Celica Turbo è il primo scopritore; solo un numero maggiore di uscite di pista gli impediscono di stare lì con Stefano, chiudendo staccato di un paio di tornate.

Chiudiamo il capitolo nostalgico, e passiamo ad oggi, cioè alla vivace serata della scorsa settimana, quando ci siamo trovati in 18 per il secondo appuntamento con le silhouette.

Rientra finalmente il nostro "Busa", dopo una pausa forzata che lo ha tenuto lontano dal seminterrato per quasi un mese. Si presenta ben agguerrito, con una Ford Capri nuova, preparata durante la lunga pausa.

E visto che siamo in tema di marche e modelli, sottolineiamo anche la buona varietà, con ben sette tipi diversi; oltre alle due Toyota non mancano ovviamente le famigerate BMW M1 (sei), le quattro Ford Capri, la Ferrari 512BB di Ago che va a fare il paio con quella ben nota di Andrea C., per chiudere con la Ford Mustang di Gigi e la obsoleta Porsche 935 Fly di Ale, tanto bella quanto precaria.

Le prove cronometrate risultano meno scontate del previsto, perché al buon tempo registrato quasi subito da Davide, rispondono prima Bianco e poi Enzo, che regola tutti con un perentorio 12" 392, ottenuto apparentemente senza nemmeno forzare.

Approdano in prima manche anche Federico, Ago e Busa, con tempi molto ravvicinati, ma appena al di sotto dei 13 secondi.



L'altro Andrea, quello approdato al VR Slot con l'appellativo di Ing., giusto perché avevamo esaurito ogni altra possibilità di

identificazione, paga come consuetudine lo scotto di una vettura praticamente "di scatola".



Ale fa quello che può, e anche di più, con un mezzo che minaccia di ribaltarsi ad ogni curva (perdendo ben presto l'alettone anch'essa), mentre il giovane Marco ha il suo bel da fare con una BMW appena estratta dalla vetrinetta. Tutta esperienza.



Alberto guarda quindi alle batterie seguenti sperando in una sfida turbolenta, che lo favorisca magari per l'approdo al podio.

La manche successiva però si rivela piuttosto tranquilla ed equilibrata, con una lotta al vertice che coinvolge tre se non quattro contendenti. Inizialmente è la Capri Jagermeister di Giorgio S. a dettare il passo, con tempi significativi anche se non paragonabili a quelli di Alberto poco prima.

Alcuni errori in più del nostro rubicondo compagno di solco penalizzano però le sue ambizioni, e Giorgio già in gara mastica amaro per aver smontato la sua vettura nei giorni precedenti, finendo per peggiorarne le prestazioni...

Ecco allora spuntare dalle retrovie prima Gigi e poi Andrea C., che se la giocano sul filo del decimo, con continui sorpassi e controsorpassi.







Ci sarebbe anche la Beta Montecarlo del Roby, sul risultato del quale però pesa un avvio al rallentatore, che si traduce in un giro di handicap; nel finale però è quello che sbaglia meno di tutti, e quando il relè stacca la corrente i settori di svantaggio dal Gigi saranno solo 21. Sullo score dello "Zio" però pesa una sf...ortuna ben poco cieca, perché un bollino staccatosi durante la gara finisce proprio sotto le sue spazzole, e prima di accorgersi del problema il buon Gigi perderà parecchi secondi.

Resta da raccontare della gara opaca di Ulisse, che rimpiange di aver scartato la sua Mustang in cambio della Capri HRS prestatagli dal Roby, che in gara non si rivelerà particolarmente rapida.

Due Capri, una Ferrari e una Toyota diversificano non poco lo scenario e anche la gamma cromatica.



Il fanalino di coda della manche tocca ad Enzo S., una prestazione che non siamo riusciti a decifrare, vuoi per il pulsante mal regolato, vuoi per una vettura ancora da sgrezzare.

Quanto basta per dare il via libera ad Andrea C., che da quel momento viaggia quasi indisturbato (se consideriamo che lui sbaglia poco o nulla) verso quello che alla fine sarà un buon ottavo posto, che tuttavia forse non lo soddisfa particolarmente.



Il colpo d'occhio sulla linea di partenza dell'ultima batteria è sorprendente, quantomeno perché le BMW M1 sono solo due...

A dispetto delle aspettative di Alberto, ancora leader della provvisoria, fra i primi sei solo Federico abbandona il campo, nonostante una partenza promettente, che lo vede al secondo posto nei primi minuti. È l'unico che lamenta problemi di aderenza, che a metà strada lo porteranno al ritiro.

Al pronti via scatta in testa Davide, e li rimarrà fino alla fine. I distacchi tuttavia sono sempre risicati, ma lo sono anche le uscite di pista, almeno fra i primi. Enzo infatti si mantiene sempre nello stesso giro del leader, anche se verso metà gara il ritardo raggiunge i nove secondi. È quello il momento in cui tutti si accorgono che c'è un



altro contendente per il podio, e forse anche di più. Ago arriva a meno di un secondo da Enzo, segnando tempi assolutamente sovrapponibili a quelli dei primi due.



In realtà poi Enzo, nel tentativo di smarcarsi da Ago e di rimontare su Davide, sprema la sua Capri Wurth fino al limite dei 12 secondi netti (12" 084), limite solo sfiorato dal 12 e 1 basso di Davide e ancora più staccato dal 12" 259 di Andrea. È tuttavia proprio quest'ultimo a stupire tutti, sia per la vettura impiegata, sia per la qualità del suo "indicizzare". Bravo Ago!



Nelle corsie finali Davide gestisce visibilmente il vantaggio, a scampo di complicazioni, e infatti sia lui sia Enzo (che rimonta fino a soli cinque secondi di ritardo) si limiteranno ad un solo errore.



Piazza d'onore per Enzo, dunque, raggiunto sul podio da un sorprendente Ago. Ma è ancora una sorpresa?



Rimane da raccontare della prestazione del Bianco, solo apparentemente in sordina, perché di fatto la sua gara è stata sempre a tiro di Ago, quindi a ridosso dei primi.



Più staccato il Busa, che può essere comunque soddisfatto, sia del sesto posto (davanti a lui si infila Alberto), sia in assoluto della prestazione, ottenuta un po' "a freddo" a causa dei malanni di stagione.

Una gara quindi solo apparentemente poco combattuta, con rare uscite di pista e con distacchi molto ridotti.

Davide



PROVE CRONOMETRATE			
	PILOTA		tempo
1	ENZO	FORD CAPRI	12.392
2	BIANCO	BMW M1	12.480
3	DAVIDE	TOYOTA CELICA	12.536
4	FEDERICO	BMW M1	12.934
5	AGO	FERRARI 512BB	12.939
6	BUSA	FORD CAPRI	12.991
7	ULISSE	FORD CAPRI	13.547
8	ANDREA C.	FERRARI 512BB	13.599
9	GIGI	FORD MUSTANG	13.832
10	GIORGIO S.	FORD CAPRI	13.872
11	ROBY	LANCIA BETA MONTECARLO	14.230
12	ENZO S.	BMW M1	14.948
13	MARCO S.	BMW M1	15.599
14	ANDREA B.	TOYOTA CELICA	15.897
15	ALBERTO M.	BMW M1	16.884
16	STEFANO P.	BMW M1	17.460
17	ALE	PORSCHE 935	17.727
18	ANDREA ING.	LANCIA BETA MONTECARLO	17.890

CLASSIFICA			
	PILOTA		giri set
1	(+2) DAVIDE	TOYOTA CELICA	115 88
2	(-1) ENZO	FORD CAPRI	115 44
3	(+2) AGO	FERRARI 512BB	114 44
4	(-2) BIANCO	BMW M1	113 77
5	(+10) ALBERTO M.	BMW M1	113 66
6	(=) BUSA	FORD CAPRI	108 66
7	(+9) STEFANO P.	BMW M1	108 3
8	(=) ANDREA C.	FERRARI 512BB	107 22
9	(=) GIGI	FORD MUSTANG	106 69
10	(+1) ROBY	LANCIA BETA MONTECARLO	106 47
11	(-1) GIORGIO S.	FORD CAPRI	106 9
12	(+2) ANDREA B.	TOYOTA CELICA	106 6
13	(-6) ULISSE	FORD CAPRI	104 47
14	(+4) ANDREA ING.	LANCIA BETA MONTECARLO	95 7
15	(+2) ALE	PORSCHE 935	89 16
16	(-4) ENZO S.	BMW M1	88 21
17	(-4) MARCO S.	BMW M1	84 37
18	(-14) FEDERICO	BMW M1	RIT

CLASSIFICA SILHOUETTE						TOT.	
2020/2021	26/09/2022	10/11/2022	29/12/2022	27/02/2023	04/05/2023	SCARTO	TOT.
	1	2	3	4	5		
1	ENZO	21	21			42	42
1	DAVIDE	17	25			42	42
3	ALBERTO M.	14	14			28	28
4	FEDERICO	25	0			25	25
5	ANDREA C.	12	11			23	23
6	ULISSE	13	6			19	19
6	ROBY	10	9			19	19
8	AGO		17			17	17
9	ERIC	15				15	15
9	BIANCO		15			15	15
11	BUSA		13			13	13
12	ANDREA ING.	7	5			12	12
12	STEFANO P.		12			12	12
14	MAURIZIO M.	11				11	11
14	ENZO S.	8	3			11	11
16	GIGI		10			10	10
17	CICO	9				9	9
18	GIORGIO S.		8			8	8
19	ANDREA B.		7			7	7
20	BRUNO	6				6	6
21	ALE		4			4	4
22	MARCO S.		2			2	2