

la gazzetta del

VRSLOT

anno XXIII numero 938 - 22 maggio 2023 - www.vrslot.it

- > 7ª gara Classic Open
- > 7ª gara GT3 NSR
- > Endurance
- > 9 domande a...

7ª Classic Open

2° ma 1°

Gara ad Ulisse, Trofeo a Davide



Lunedì scorso quando ci si è contattati prima di inserire i nomi nella lista dei partecipanti all'ultima gara del Trofeo Classic Open, in seguito a qualche defezione last minute si è profilato nuovamente lo spettro del full round robin, ovvero della tripla gara a sette.

Ne ha fatto le spese il Bruk0, che era sceso nel seminterrato per provare la Gruppo C in vista della Endurance in compagnia del Bogo; minacciato fisicamente e psicologicamente, Francesco si è piegato al volere dei più, ed ha accettato oborto collo il nolo doc di Enzo, una peraltro ottima McLaren Elva Thunderslot.

In 22 si è quindi approdati al più agevole format delle quattro manche, due da cinque e due a corsie piene.

Saltano quindi anche questa volta le prove cronometrate, una tendenza quasi costante in questo finale di stagione agonistica, che riporta in pista anche qualche desaparecido, come Marco D.L. (assente giustificato in quanto pilota di linea) e Bumpus (assente ingiustificato in quanto pensionato). Si rivede anche Giorgio S., pure lui trattenuto al lavoro dagli inevitabili turni dovuti alla professione di macchinista ferroviere. Era atteso il rientro di Ciman, che all'ultimo ha invece dovuto rinunciare.

lunedì 22/5
prove libere

giovedì 25/5
GT LMS
-carrera-





Non c'è stato nemmeno il tempo di uno sguardo compiaciuto al parco chiuso, perché si è scelto l'azzardo dei 4 minuti per corsia, a rischio di sfiorare la faticosa soglia della mezzanotte.

Si contano comunque 11 Thunderslot (ancora più competitive sulla Carrera), 5 NSR e 5 Slot.it.



Subito in pedana i primi cinque, che secondo regolamento seguono la classifica di campionato in ordine inverso; è un mix di esperti e meno esperti, anche se non sapremmo dove collocare Andrea Z., che già maneggiava il pusante fra la fine degli anni 70 e i primi 80, per riprenderlo in mano solo poche settimane fa.

Gli fa da contraltare l'omonimo Andre, che il tasto l'ha scoperto solo in questa stagione, non avendo però nessuna esperienza pregressa (per ragioni di anagrafe).

Per Marco D.L. la gara è un'opportunità per riscoprire la pista, la macchina, il pulsante, tutte cose nuovamente apprezzate dopo mesi di lontananza forzata; a dispetto di un'Alfa 33 realmente di scatola, la sua gara può considerarsi positiva e a tratti anche piuttosto veloce.

Progressi anche per Andrea Z., che involontariamente conferma quanto l'approccio alla Carrera sia meno ostico rispetto alla Ninco, o almeno al nostro "Toboga".

Andre fa da spola fra la retroguardia e la prima linea, e a tratti sarà addirittura in lotta per la leadership, quando favorito dalle corsie più interne. Poi dovrà ragionevolmente cedere il passo, perché i due rivali più accreditati dimostrano ben altra dimestichezza col tracciato.

Sono Bruk0 ed Emilio, con il primo che impiega oggettivamente un po' di tempo per impadronirsi del mezzo (abbiamo temuto non volesse più restituirlo ad Enzo a fine gara...), considerato poi che non aveva nemmeno il suo pulsante elettronico, e che quindi si è dovuto adattare all'MB rally, dotato solo delle consuete regolazioni omologate.





Inizialmente quindi è il Pier ad involarsi, ma con 24 minuti sul cronometro c'è tutto il tempo per assistere alla rimonta di Francesco, che abbatte prima del leader il muro simbolico dei 12 secondi.

Emilio ha il merito di non disunirsi troppo quando vede che il rivale rinviene alle sue spalle, riuscendo a contenere più di lui le uscite di pista (7 contro 11) e quindi approfittando dei secondi persi per chiudere davanti con mezzo giro di vantaggio.



Anche la terza batteria lascia inizialmente vuota la corsia blu, allineando sotto al ponte le ambizioni di Andrea B., Andrea Ing., Enzo e Marco S., e infine Roberto S..

Nella trincea del pc scende Federico, che dovrà ricorrere a più di un "ponte" per gestire quella che sarà la batteria più turbolenta delle quattro.



Togliamoci subito la curiosità sull'esito dell'ormai storica faida Signorato, registrando il colpo di coda di papà Enzo, che con la P68 NSR stavolta contiene l'esuberanza generazionale di Marco, impegnato a gestire una MKIV quasi nuova.



I tre più rapidi rimangono piuttosto distanziati, con Andrea B. che riesce a mortificare Roberto S., in un duello dal sapore antico.

Sulla prestazione opaca di Roberto probabilmente pesa l'ancora scarsa dimestichezza con la regolazione del pulsante elettronico Slot.it, una carenza d'altronde piuttosto diffusa.

Resta nella terra di nessuno Andrea Ing., quasi spaesato dall'assenza di rivali diretti.

Vince la manche il Begali, non andando però oltre il 15° posto in classifica generale, appena alle spalle del suo omonimo con meno di metà candeline...



Nella seconda batteria c'è già in partenza qualcuno che aspira al podio, a cominciare da Maurizio M., che con la McLaren M6a Thunderslot ha dimostrato più volte di saperci fare.





Ma parte con ottime credenziali anche il Busa, che ha dedicato il sabato precedente alle prove sulla sei corsie grande; fa specie però vedere in pista la Ferrari 512M, dopo gli ottimi responsi cronometrici ottenuti con la Matra 670.



Ma ovviamente ha ragione lui, e lo dimostra con una gara solida, che inizialmente lo ha visto a ridosso del fuggitivo Bumpus, la sorpresa della serata.

Ma iniziamo da Marco, che con sole tre uscite di pista approda ad un buon ottavo posto, che sarà anche il primo nella platonica classifica delle non-Thunder. Se ci aggiungiamo il giro veloce di 11 e 8 basso, il quadretto è completo!

Il botto però lo fa Bumpus, che a sorpresa confeziona un risultato da tramandare ai

poster; Enrico non si vedeva da un po' di tempo, ma forte di una McLaren M6a assolutamente competitiva, non si è lasciato sfuggire l'opportunità di ricordare a tutti che lui ha ancora la tempra del vincente, certificata dalle 123 vittorie all'attivo!



La foto qui a sinistra però ci ricorda che c'è anche lo sfidante per antonomasia, un ruolo che il Roby non manca di ricordarci in chat ogni settimana. Bersaglio privilegiato è il Pier, che stavolta verrà castigato a dovere, con un decimo posto che sarebbe potuto essere anche nono, non avesse trovato sulla sua strada il rientrante Giorgio S., che però ha chiuso la sua prestazione con un pizzico di amarezza. A parte la manciata di settori sul "Tabacar", Giorgio ha pagato la scarsa confidenza con le corsie esterne, perdendo tempo con un numero di uscite maggiore rispetto alle qualità che gli conosciamo. La lontananza dai solchi si paga.

Le gomme giocano un brutto scherzo invece a Bruno, che però commette l'errore di non provarle prima della gara; la sua Ford GT40 con le PT24 si rivelerà un disastro, e non sono serviti i vari interventi di pulizia operati durante la tribolata esperienza di drifting involontario.



Nella batteria che sale in pedana per ultima ci sono i primi sei della classifica di campionato; quattro di questi hanno vinto almeno una gara. Sfida piuttosto equilibrata dunque, anche se Davide ha già accumulato un vantaggio di 13 punti su Enzo e 14 su Ulisse, a scarto già conteggiato; gli altri sono già aritmeticamente esclusi dalla lotta per il Trofeo.



Di lì a poco si capisce però che la sfida per i 25 punti è assolutamente aperta, con i rilievi cronometrici che nel corso della gara accrediteranno il miglior giro a Federico (11" 254), seguito da Ulisse (11" 304), Enzo (11" 312), Davide (11" 491), Alberto M. (11" 547), per chiudere con Andrea C., unico portacolori Slot.it, che non riuscirà a scendere al di sotto dei 12 secondi.

Al solito però la classifica la fa anche il numero delle uscite di pista, che premia Davide con una sola svista, dovuta peraltro al malfunzionamento di IST che al via della quarta sessione si ammutolisce, non avvisando col consueto countdown sonoro del via imminente; Davide si fa cogliere di sorpresa e commette l'unico errore della serata. In questa batteria si mette in risalto

come consuetudine anche Andrea C., pure lui con un solo errore al passivo; seguono Enzo e Ulisse con 7 uscite, Alberto con 8 e Federico con 9.

Ciononostante la sfida fra i più veloci e i più regolari sembra volgere a favore dei primi, con Federico prima e Ulisse poi che si portano subito in testa. La gara in seguito vedrà numerosi ribatamenti in occasione delle uscite di pista, quando emergerà la regolarità di Davide, che rimane a lungo in testa.

Alla vigilia dell'ultima corsia però Ulisse rinviene su Davide, per poi superarlo. I 4 minuti conclusivi vedono Ulisse in corsia bianca (esterna) con Davide affiancato in rossa. Il distacco oscilla fra il secondo e i due secondi per tutta la sessione, senza che nessuno dei due commetta più errori.



Ulisse così festeggia la seconda vittoria in campionato, con la stessa vettura con cui aveva vinto sulla Ninco.



Federico, con la Lola T70 che striscia pesantemente sulla pista in conseguenza al setting volutamente lasco del banchino motore, riesce nel finale a rimanere virtualmente agganciato al Bumpus, condividendone quindi il terzo gradino del podio.

Ben poco soddisfatto Enzo, che ammette di non essere entrato "a regime", senza riuscire a spiegarsene chiaramente il motivo; un quinto posto che non gli consente di opporsi ad Ulisse, che gli sottrae così il secondo posto in campionato.



Parimenti insoddisfatto Alberto M., che a causa di un motore lontano parente di quello che gli consentiva di vincere le gare, subisce anche il sorpasso indiretto dell'amico Maurizio, per soli 6 settori...

Meno soddisfatto di tutti Andrea C., che pur non avendo nulla da rimproverarsi in termini di guida, scivola addirittura in undicesima posizione, per colpa di una Matra apparsa la brutta copia di quella vista in altre occasioni.

CLASSIFICA				
	PILOTA		giri	set
1	ULISSE	MCLAREN M6A	122	11
2	DAVIDE	MCLAREN ELVA	121	87
3	BUMPUS	MCLAREN M6A	121	35
3	FEDERICO	LOLA T70	121	35
5	ENZO	LOLA T70 SPIDER	120	83
6	MAURIZIO M.	MCLAREN M6A	117	82
7	ALBERTO M.	MCLAREN M6A	117	76
8	BUSA	FERRARI 512M	116	60
9	GIORGIO S.	MCLAREN ELVA	115	42
10	ROBY	FORD GT40	115	36
11	ANDREA C.	MATRA 670	114	50
12	EMILIO	FORD P68	114	40
13	BRUKO	MCLAREN ELVA	113	77
14	ANDRE	ALFA 33	108	10
15	ANDREA B.	LOLA T70 SPIDER	107	36
16	ROBERTO S.	MCLAREN M8D	104	26
17	ANDREA Z.	MCLAREN ELVA	103	27
18	ANDREA ING.	FORD MKIV	102	23
19	ENZO S.	FORD P68	100	15
20	MARCO D.L.	ALFA 33	99	52
21	MARCO S.	FORD MKIV	96	65
22	BRUNO	FORD GT40	87	47

Il Trofeo Classic Open resta quindi in casa Gazza, grazie ad una costanza di

rendimento che non lo ha mai visto scendere sotto il secondo posto nelle sei gare disputate.

Davide

CLASSIFICA CLASSIC OPEN										TOT.	
2022/2023	05/09/2022	27/10/2022	05/12/2022	12/01/2023	06/03/2023	06/04/2023	15/05/2023	SCARTO	TOT.		
	1	2	3	4	5	6	7				
1	DAVIDE	25	25	20	20	20	20	130	130		
2	ULISSE	18	21	8	15	25	17	25	129	8	121
3	ENZO	14	26	20	12	25	14	111	111		111
4	ALBERTO M.	15	17	17	17	15	14	107	107	12	95
5	FEDERICO	20	15	25	17	17	17	94	94		94
6	MAURIZIO M.	12	11	15	13	20	12	86	86	10	76
7	ANDREA C.	14	13	13	10	14	8	75	75	3	72
8	GIORGIO S.	10	12	9	8	7	10	56	56		56
9	BUMPUS			11	11	10	17	49	49		49
10	BUSA	11	14	12	11	11	11	48	48		48
11	ROBY		9	9	5	7	8	47	47		47
12	MARCO B.			14	13	11		38	38		38
13	GIGI		10	11	8	4		33	33		33
13	BRUKO	13		6	3	5	6	33	33		33
15	RICCARDO Z.		12	7	13			32	32		32
16	FRANCESCO T.			5	2	9	9	25	25		25
17	BRUNO	7	8	1	1	1	1	19	19		19
18	ROBERTO S.			4	6	5	3	18	18		18
19	ANDREA ING.	7	4	1	2	2	1	17	17		17
20	STEFANO P.		10	6	0			16	16		16
21	ERIC					15		15	15		15
21	ENZO S.	6	5	2	1	1	1	15	15		15
23	ANDREA B.		7		3	4		14	14		14
24	MARCO Z.	9			4			13	13		13
24	EMILIO					6	7	13	13		13
26	CICO	8			1			9	9		9
26	MARCO S.		4	3	1		1	9	9		9
28	MARCO D.L.		6					7	7		7
28	ANDRE				1	1	5	7	7		7
30	ANDREA Z.					1	2	4	4		4
31	BIANCO	S									
31	GIORGIOTOVER			0							

7ª GT3 NSR

Il capellone...

...ruba la scena ad Eric



Poteva andare in archivio come una serata con le pile scariche, e invece siccome al VRslot non ci facciamo mancare nulla, ecco che ci pensa il Roby a risollevarci il morale dei dodici convenuti per l'ultimo appuntamento con la GT3.

Ci si aspettava una flessione delle presenze nella settimana della Endurance, con tre gare in calendario. Non ci si aspettava che il Roby avesse fra le sue peculiarità anche quella del trasformismo; quando si è presentato con tanto di parrucca beat, qualcuno ha pensato ad un ospite occasionale.

Poi guardando bene i lineamenti sotto la zazzera, e incuriositi dalla voluminosa valigetta porta macchinine (poteva essere una pettiniera...) ci si è accorti che era proprio lui.

Lo spunto viene sempre dalla chat, dove si consumano duelli verbali ricchi di provocazioni e sarcasmo; ecco allora il colpo di genio, dove il nostro "Tabacar" ha



pensato bene di dar seguito all'appellativo di "capellone" attribuitogli in virtù della pelata.



Roby ha pazientemente atteso l'arrivo della dozzina di partecipanti, dopodiché, tutto sudato,



ha potuto tornare Mastro Lindo fino alla chiusura, quando ha inscenato un balletto per festeggiare il buon risultato. La sequenza qui sopra stimola una ulteriore riflessione sul tempo che passa, al di là degli aspetti tricologici; con quanta cura e dinamismo il buon Andrea B. applica il bollino al cambio corsia!

Chi non c'era potrà immaginare lo spirito della serata, addolcita anche dalla *sbriso-lona* e dallo spumante.

PROVE CRONOMETRATE

	PILOTA		tempo
1	FEDERICO	MERCEDES AMG	10.566
2	ULISSE	CORVETTE C7R	11.306
3	ROBY	ASTON MARTIN VANTAGE	11.357
4	ROBERTO S.	ASTON MARTIN VANTAGE	11.587
5	ANDREA ING.	CORVETTE C6R	11.621
6	EMILIO	CORVETTE C6R	11.716
7	GIGI	AUDI R8	12.016
8	ANDREA Z.	CORVETTE C7R	12.138
9	BRUNO	CORVETTE C7R	12.620
10	ERIC	MERCEDES AMG	12.795
11	ANDREA B.	MERCEDES AMG	13.726
12	DAVIDE	CORVETTE C6R	14.147

Dopo qualche settimana si riapprezza la modalità di gara standard, che prevede il giro cronometrato secco per stabilire la griglia di partenza. Fra i più accreditati "stecca" Davide e soprattutto Eric, pronosticato sfidante del dominatore Federico.

confrontarsi direttamente col "capellone" (con una "P" sola... mi raccomando).

Al via della seconda manche è subito Eric a portarsi in testa, ma Davide per i primi 5 minuti di gara riesce a rimanere in scia, non troppo staccato. Partenza lampo anche per Andrea B., che sfrutta al meglio la corsia 5, una delle migliori, arrivando fino al 10 e 9!

Qualche problema si avverte nitidamente invece in corsia 2, normalmente una delle più veloci, che accusa alcuni cali di corrente, presumibilmente dovuti all'età della Ninco, che inizia a dare segni di ossidazione.

La situazione migliorerà col passare delle vetture, ma i primi a solcare la 2 vengono sicuramente penalizzati.

Il vincitore del Trofeo 2022/23 mette subito in chiaro le sue intenzioni marcando un 10 e 5 che annichilisce la concorrenza, tutta oltre gli 11 secondi, a cominciare da Ulisse, in prestito della sua ex vettura passata nelle mani del Roby, che dal canto suo gongola per il terzo tempo, precedendo Roberto S. e l'ancor più sorprendente Andrea Ing., staccato di un decimo scarso.

Si affaccia alla prima manche anche Pieremilio, che ha avrà così modo di

Eric limita i danni e prosegue senza nessun errore mantenendo la leadership sempre più indisturbato.

Non così Davide, che quando approda alla corsia incriminata incappa in ben tre uscite di pista, che aprono inevitabilmente la forbice del distacco.

Inizia contemporaneamente anche il calvario di Andrea B., che nei trenta minuti di gara collezionerà il record di 28 errori, in buona parte dovuti a qualche problema di assetto sulla sua AMG.

Viene così superato da Gigi e da Bruno, anche se "lo Zio" ha il suo bel da fare con l'Audi R8, che in quanto a preparazione se la gioca alla pari con la Mercedes del Begali. Poi Gigi riesce a rimontare su Bruno, chiudendo ottavo.



Regolare invece la gara di Bruno (soli 8 errori), che per la prima volta riesce a scendere sotto i 12 secondi, lasciando intendere un trend positivo.

Stesso discorso per Andrea Z., che l'osservatore attento avrà notato in progressione rispetto alle gare scorse. Ma la Ninco non è la Carrera, e l'apprendistato sul "mountain" è lungo e difficoltoso.

A conti fatti Eric rifila quasi 6 giri a Davide, lasciando intendere che anche nella batteria successiva non sarà facile fare meglio. Fra il secondo e il terzo (Gigi), i giri sono addirittura 15, un responso che sottolinea chiaramente quanto sia difficile oggi la GT3 senza un mezzo adeguatamente preparato.

È il momento di verificare la bontà del lavoro svolto dal "Rosso"; è superfluo rimarcare che il solo Federico potrà presumibilmente concorrere per i 25 punti in palio, peraltro ormai platonici ai sensi del computo finale.

In realtà però a sorprendere è Ulisse, che con la "sua" vecchia C7 gialla riesce a rimanere vivo almeno nella lotta per il podio. Fede invece incappa fin da subito in una inconsueta serie di svarioni, segno evidente che la sua Mercedes non è quella delle grandi occasioni. Il giovane driver lo sa bene, perché lui stesso dichiara di aver azzardato un assetto leggermente diverso dal solito, che evidentemente non ha pagato. In più, a fine gara si accorgerà di aver rotto la lama del pick-up...



Il risultato è che Fede deve abbandonare i propositi di vittoria, anche perché i suoi 14 errori nulla possono contro lo zero tondo di Eric. Per metà gara i due restano staccati di pochi secondi, con Federico che rinviene virtualmente su Eric dopo ogni uscita di pista. Nella seconda metà di gara, complice probabilmente la rottura suddetta, non ci sarà più nulla da fare.

Ulisse, che dopo tre sessioni non è ancora troppo staccato, incontra qualche difficoltà soprattutto in corsia 6, dopo essere stato per metà gara in lizza per il terzo posto a pochi secondi da Davide.

Andrea Ing. accusa qualche problema tecnico, che lo obbligherà anche ad alcuni pitstop non particolarmente risolutivi; l'ottimo tempo registrato in prova non trova quindi conferma in gara, ma è solo questione di tempo.

Impazza invece la lotta, non solo verbale, fra i boomer Roberto S., Emilio e Roby (che nel frattempo è tornato ad indossare la parrucca pelata), che rimane anche piuttosto ravvicinata per buona parte della lunga sfida di 30 minuti.



Inizialmente brilla la stella di Roberto, che poi però accusa il passaggio alle corsie più ostiche, finendo per pagare dazio; troppe le 16 uscite nei confronti delle 9 del suo omonimo con la zazzera intermittente, mentre il Pier riesce a fare anche di peggio, totalizzandone ben 23. Ma si sa, con la nostra Ninco non si scherza, tanto più



per chi è rientrato da poco, considerato che la Corvette del Pier non è persa irresistibile.

Ben più soddisfatto il Roby, che porta a casa un quinto posto quasi insperato, e soprattutto benzina da gettare sul fuoco della perdurante schermaglia dialettica con i suoi antagonisti.

CLASSIFICA			
	PILOTA		giri set
1	(+9) ERIC	MERCEDES AMG	166 40
2	(-1) FEDERICO	MERCEDES AMG	162 80
3	(+9) DAVIDE	CORVETTE C6R	160 69
4	(-2) ULISSE	CORVETTE C7R	157 31
5	(-2) ROBY	ASTON MARTIN VANTAGE	149 74
6	(-2) ROBERTO S.	ASTON MARTIN VANTAGE	146 84
7	(-1) EMILIO	CORVETTE C6R	144 67
8	(-1) GIGI	AUDI R8	144 19
9	(=) BRUNO	CORVETTE C7R	139 40
10	(+1) ANDREA B.	MERCEDES AMG	137 9
11	(-6) ANDREA ING.	CORVETTE C6R	136 5
12	(-4) ANDREA Z.	CORVETTE C7R	128 63

Vittoria netta e meritata quindi per Eric, che interrompe l'egemonia del Fede nella categoria più veloce.

Davide

CLASSIFICA GT3 NSR							TOT.		
2022/2023	08/09/2022	17/10/2022	01/12/2022	16/01/2023	23/02/2023	20/04/2023	25/05/2023	SCARTO	149
	1	2	3	4	5	6	7		
1	FEDERICO	25	25	26	26	26	21		149
2	ENZO	20	20	20	15	17			112
3	DAVIDE	16	13	25	12	14	17		97
4	ULISSE	17	12	15	13	8	15		88
5	BIANCO		18	17		17	15		67
6	ALBERTO M.	14	15		13	14	10		66
7	ERIC				20	20	25		65
8	MAURIZIO M.	9	14		17	12	11		63
9	ROBY		10	10	11	6	9	14	60
10	RICCARDO Z.	13			15	10	13		51
11	ANDREA B.	8	11	6			5	9	39
11	GIGI	10		11		7		11	39
13	BRUNO	5	7		9	3	10		34
14	ANDREA C.		8		14	11			33
15	ROBERTO S.				4	8	7	13	32
16	BOGO	12		14					26
16	MARCO Z.	7	9			4	6		26
18	EMILIO						12	12	24
19	BUSA	11		12	0				23
20	FRANCESCO T.				10	9			19
20	ENZO S.	2	S	7	7	3			19
22	ANDREA ING.			8			8		16
23	MARCO S.		6	S	6	2			14
24	MARCO B.			13					13
25	ANDREA Z.					4	7		11
26	ALE			9					9
27	MARCO D.L.	6							6
28	CICO				5				5
28	ANDRE					5			5
30	STEFANO P.	4							4
31	STEFANO D.L.	3							3

2ª Endurance Festa a squadre

Quando il risultato conta un po' meno



L'Endurance è da sempre un momento di festa in cui, più che in qualunque altra normale serata di gara, contano il gruppo, lo stare assieme e qualche chiacchiera (magari attorno al tavolo del buffet).

La seconda endurance dell'anno, come già in passato, raccoglie un numero di adesioni inferiore alla prima ma questo non toglie gusto al pomeriggio trascorso nel seminterrato.

Il numero di squadre è ridotto a sei, per cui si opta per la formula delle due gare separate: la prima su Ninco, la seconda su Carrera, con somma del numero di giri. Visti i tempi più rapidi previsti per i cambi corsia, paragonabili a quelli di una normale serata di gara, è stato previsto un solo minuto allo scopo, guadagnandone quindi uno per sessione in pista.

Le squadre sono come sempre molto varie. Si va dai super favoriti, con note capacità di guida, mezzo stellare ed esperienza inarrivabile, a squadre composte (anzi sarebbe più appropriato scrivere "Composta") per il puro spirito di dare a tutti, anche a chi è meno a favore di pronostico, la possibilità di divertirsi in una gara unica. Chiaramente la classifica finale rispecchia queste distinzioni ma tutti, siamo sicuri, si sono divertiti e goduti le tre ore assieme.



Centro nevralgico del seminterrato, come abitudine in queste occasioni, è il tavolo

delle cibarie, stavolta particolarmente votato al dolce. La fanno da padroni in primis i pasticcini di Giorgio S., che proprio in questa giornata festeggia i cinquant'anni, a cui si aggiungono le ottime torte appena sfornate e fulminate in pochi minuti, portate dai genitori e dalla fidanzata di Andre, venuti a vedere quale sia il nuovo hobby del loro caro. Insomma, tra manicaretti, pasticcini e *potacci* vari, ce n'è da tornare a casa con la pancia piena.

Alla festa si uniscono anche altri soci, non iscritti alla gara ma presenti solo per il piacere di esserci. Passano infatti nel seminterrato Cico, in smagliante forma fisica, Giampy, Ale, Silvano e Jumangi. Inoltre torna, armato di auto, pulsanti e di tutte le buone intenzioni, anche Giuseppe con il figlio Pietro. Chissà che non si profili un rientro!

Si schierano in pedana i primi sei. Busa, in squadra con Bianco e Federico, parte super concentrato e guadagna subito la



testa della corsa con la sua guida precisa e misurata. Alle sue spalle Alberto M., portabandiera del gemellaggio Mantova - Soave guadagna velocemente la seconda posizione ai danni di Bogo, che pure conduce la sua Lancia egregiamente.



Con il passare delle sessioni e con la rotazione dei vari compagni di squadra inizia anche la rimonta del trittico Emilio-Eric-Roby. Che Eric sia uno in grado di marcare tempi record commettendo pochissimi errori è cosa nota.



La performance del neo-rientrato Emilio e di Roby invece sono una piacevole scoperta. I tempi sono bassi per entrambi e anche le uscite sono limitate.



Questo porta la squadra all'inseguimento di Alberto M.-Maurizio M.-Ulisse con un distacco che cala fino ad un solo giro. Poi però il ritmo martellante e gli ottimi tempi di Ulisse (che ha dimostrato ancora una volta la sua stoffa da top driver) permettono alla sua squadra di consolidare la seconda piazza.



Davanti intanto anche Federico e Bianco danno manforte a Busa e la squadra può quindi gestire la gara in tutta tranquillità, prendendosi anche il lusso di qualche errore durante un vero e proprio time attack.



Più indietro si difende bene la squadra di Andre-Bogo-Bruk0, con il primo che interpreta benissimo il senso di questo tipo di gare macinando giri con pochissimi errori e, a conti fatti, per nulla lenti. Bruk0 è sicuramente più rapido ma, statistiche alla mano, accumula più errori lui in due corsie sulla Carrera che Andre nelle altre quattro.



Nel finale si accende anche la sfida con la squadra di Francesco T.-Giorgio S.-Stefano P.. Tutti molto bravi nella condotta di gara, riescono a ricucire il distacco arrivando a pochi secondi da Andre-Bogo-Bruk0. L'ultima sessione è un gioco a due tra Giorgio S. e Andre, chiuso solo allo scadere delle tre ore con quest'ultimo ancora in vantaggio grazie al minor numero di errori nelle fasi più concitate della battaglia.



Chiudono il gruppo il quartetto "Composta". Andrea C., caposquadra che da sempre rappresenta in pieno lo spirito delle nostre Endurance, spalleggiato dall'omonimo ingegnere e dai Signoratos.

Ottima la gara di Marco S. che ha avuto modo di condurre la Nissan per diverse sessioni. I passi avanti rispetto agli inizi si vedono eccome. Il papà Enzo, cedendo parte delle sue corsie al figlio, ne approfitta per guadagnarsi un posto in prima fila al tavolo delle cibarie.



Sono "sacrifici" che un padre è sempre disposto a fare per amore del proprio figlio. I due "Andrei" invece si spendono per la buona riuscita del pomeriggio insieme.



Andrea C. pensa all'allestimento del punto ristoro, mentre Andrea Ing. si presta al ruolo di direttore di gara posizionandosi al PC.



Il pomeriggio assieme si chiude alle 18 inoltrate, dopo aver sforato un pochino con la gara.



La vittoria va a Bianco-Busa-Federico, dominatori indiscussi della competizione. L'atmosfera serena e leggera però fa da trofeo per tutti i presenti e conferma la bontà di ritrovi simili.

Bruko



CLASSIFICA		
PILOTA		
		giri
1	BIANCO-BUSA-FEDERICO JAGUAR XJR10	864
2	ALBERTO M.-MAURIZIO M.-ULISSE NISSAN R89C	838
3	EMILIO-ERIC-ROBY PORSCHE 962	834
4	ANDRE-BOGO-BRUKO LANCIA LC2	801
5	FRANCESCO T.-GIORGIO S.-STEFANO P. JAGUAR XJR10	800
6	ANDREA C.-ANDREA ING.-ENZO S.-MARCOS. NISSAN R89C	726

9 domande a... **Andrea B.**



Nome, età e due parole sulla tua professione.

Andrea Begali, 65 anni presto 66; ho lavorato per la maggior ditta di telecomunicazioni di quei tempi, attraversandola in quasi tutte le sue attività, sia commerciali che tecniche.

Come e quando hai saputo dell'esistenza del VRslot?

Mooolto prima del "nostro VRslot". Ancora ragazzi trascorrevamo lunghe ore a giocare e gareggiare con macchinine sulle piste Policar, anche con uno dei fondatori dell'attuale grande Club. Siamo rimasti in contatto...

Com'è stato l'impatto?

Strafavorevolmente impressionato!

Quali gli aspetti più positivi di questa attività?

Oltre al divertimento puro, ritengo che cercare di preparare con cura i nostri mezzi ci abbia insegnato anche aspetti tecnici utili nella vita di tutti i giorni.

Cosa pensa la tua compagna del tuo hobby?

Mia moglie è stata partecipe negli anni dei giochi con la Policar quando eravamo dei ragazzini; ergo, se mi ha sopportato allora, oggi non si può più lamentare!

Per te conta di più il risultato o esserci comunque?

Conta assolutamente il "risultato"!

Se partecipi ad una gara lo fai sempre per primeggiare!

Per uno come me, che conosce i propri limiti, mi accontento di battermi con quelli che mi assomigliano.

Discorso diverso il piacere di poter condividere con amici la stessa passione, magari tra qualche risata...

Le tue categorie preferite?

Ancora non c'è!

Da vecchio non lascio nulla come l'ho comperato. Mi piacerebbe una categoria con meno limitazioni e più libertà alla fantasia costruttiva.

Cosa non digerisci proprio?

Comprendendo l'agonismo ma non posso sopportare chi lo esaspera arrivando a litigare con altri amici! Ricordo sempre a me stesso ed agli amici che il nostro è sempre un "gioco"!

Vorresti proprio toglierti la soddisfazione di...

Battere quei tre o quattro che riescono a girare 2 secondi meno di quanto riesco a fare io!