

# la gazzetta del

# VRslot

anno XXIII numero 953 - 6 novembre 2023 - [www.vrslot.it](http://www.vrslot.it)

> **2ª gara Gruppo C**

> **la Elva del Pier**

**2ª Gruppo C**

## Fede fa storia a sé

e fa il bis sulla Ninco nel senso inverso

Il predominio disarmante della Jaguar di Federico in questa categoria lascia poco spazio agli aggettivi, ormai già bruciati nelle puntate precedenti. Fede poi ci mette il resto, abituato com'è a sbagliare poco o nulla, e con un margine tale da potersi concentrare solo sul piacere di guida, magari anche con un occhio al cronometro, giusto per rosicchiare qualche centesimo al record precedente.

Così è avvenuto anche lunedì scorso, con un vantaggio talmente netto da mortificare la concor-

renza, che pure si era presentata con buone credenziali.



Al netto dei segreti celati nella sua XJR 10, che resteranno tali, non ce ne vorrà quindi Federico se in questa occasione sposteremo il focus sulla seconda linea, per sottolineare quanto di buono sta accadendo nella pancia del gruppo.

Ma rispettiamo comunque la cronologia, registrando la pole position di Davide, per qualche centesimo proprio su

**lunedì 6/11**  
**Rally Legend**

**giovedì 9/11**  
**F1 Classic**  
**- ninco -**

Fede e davanti al rientrante Bianco (ottimo il suo crono a freddo, considerata la prolungata lontananza dai solchi), al solito Enzo, e ai due Virgiliani, che completeranno la prima batteria.

Proprio Matteo si può considerare la prima sorpresa della serata, perché non è per nulla scontato l'esiguo distacco dai primi due, e questo ci porta al dispiacere di non vederlo in pista con l'assiduità di qualche tempo fa, sempre a lottare per le prime posizioni. Bravo Teo!

Nella consueta faida fra Roby ed Emilio ci mette il dito Andrea C., che stavolta fruisce di un prestito da Enzo, diretta conseguenza della rottamazione delle sue vetture usuali.





## PROVE CRONOMETRATE

PILOTA		tempo
1	DAVIDE LANCIA LC2	10.816
2	FEDERICO JAGUAR XJR10	10.848
3	BIANCO TOYOTA 88C	10.955
4	ENZO JAGUAR XJR10	11.048
5	ALBERTO M. TOYOTA 88C	11.271
6	MAURIZIO M. NISSAN R89C	11.323
7	ANDREA C. TOYOTA 88C	11.402
8	ROBY PORSCHE 956	11.527
9	EMILIO LANCIA LC2	11.615
10	GIGI PORSCHE 956	12.194
11	ANDREA Z. JAGUAR XJR9	12.342
12	ANDREA B. PORSCHE 956	12.510
13	STEFANO M. JAGUAR XJR9	12.635
14	BUMPUS TOYOTA 88C	13.603
15	FRANCESCO T. PORSCHE 956	17.598
16	GIUSEPPE JAGUAR XJR10	20.000
17	RICCARDO Z. NISSAN R89C	22.272
18	ANDREA ING. PORSCHE 956	25.000

### Batteria 3.



Come consuetudine sono qui raccolti i sei che incappano nel giro sbagliato durante le prove cronometrate.

Ne risulta il più classico dei mix fra vecchie volpi, Bumpus e Giuseppe, nuovi talenti, Riccardo e Francesco, e new entry come Andrea Ing., o rientranti dopo qualche lustro, come Stefano M..

Ecco, proprio quest'ultimo continua a sorprenderci per la qualità delle sue prestazioni, a dispetto di una Jaguar della prima ora, che dispone oltretutto di un motore che tira indietro più che avanti sugli allunghi. Eppure lui ci mette del suo, lottando sì nelle retrovie, ma a stretto contatto con la concorrenza diretta.



Riesce quindi ad avere la meglio su Andrea Ing., che di esperienza ne ha molta meno, la cui azione sta comunque salendo di tono, come si vede dai lunghi tratti a livelli più che soddisfacenti. Le uscite di pista caleranno col tempo.

Là davanti restano Giuseppe, Francesco T. e Bumpus, con il primo che in realtà aveva meritato la seconda manche, negatagli poi dalle solite esigenze familiari, dal momento che nel seminterrato c'era anche il figlioletto Pietro.

Giuseppe da quando è rientrato nei ranghi non perde occasione per dimostrare che lui non è in gara per passare il tempo, ma soprattutto per innato spirito agonistico (e non solo nello slot).

Francesco, con la consueta flemma, non sembrerebbe fatto della stessa pasta, ma in realtà, pur con evidenze caratteriali diverse, punta agli stessi obiettivi, e infatti i due restano a tiro per gran parte dei 24 minuti previsti. Poi la forbice si apre e il Bepi prenderà il largo, risalendo fino a metà classifica.



Sciolta una coppia se ne compone un'altra, perché Bumpus si avvicina a più riprese a Francesco, anche se la sua Toyota non sembra più quella dei tempi migliori. La speranza è che Enrico torni a metterci un po' di dedizione, che i più "anziani" (anche senza virgolette...) di noi ben ricorderanno.





Capitolo a parte per Riccardo, che il suo talento poliedrico l'ha già messo ben in mostra, ma che stavolta litiga senza soluzione di continuità con la sua Nissan rosa, che in questo caso vuole complicargli la vita (sarà perché è rosa...). 22 errori sono il risultato di questa diatriba infinita.

Più equilibrata la seconda batteria, come al solito.



Il ruolo del Ricky in questa sfida lo eredita malvolentieri Emilio, che pure era partito con buone speranze; qui però diventa evidente che in corsia 2, ma soprattutto in 1, c'è un problema tecnico, che porta le vetture, alcune di più altre meno, ad un'uscita quasi certa nel tornantino stretto della discesa dal "Passo de le Formiga". Il Pier di uscite ne colleziona addirittura 24, rischiando di far trillare il "porcometro", abbastanza sollecitato in questa serata. La sua Lancia LC2 potrebbe finire presto nel dimenticatoio...



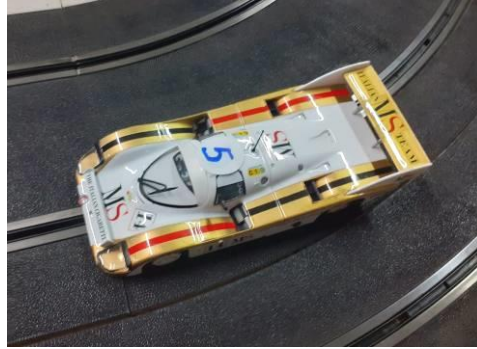
Riesce a precedere solo Andrea Z., che comunque prosegue nel suo graduale smarcamento dalle ultime posizioni della classifica, nonostante una vettura non certo brillante.



Note positive da Andrea B., tornato per l'occasione ad una vettura umana, abban-

donando per questa volta i consueti esperimenti motoristici border line. Ne guadagna in termini di soddisfazione di guida, andando a collocarsi addirittura nella scia virtuale del Bumpus! Bravissimo Andrea.

Bello vedere anche Gigi esprimersi su buoni livelli, a dispetto di un alettone misteriosamente scomparso in seguito all'immane coinvolgimento in una caotica ammicchiata. Buona velocità, solo cinque errori e fiducia in crescita; aspettiamoci un altro step alla prossima occasione.



Può essere soddisfatto il Roby, che ha pescato la pagliuzza lunga con la Porsche 956, lasciando in garage l'ennesima Jaguar XJR10. Un ottavo posto di tutto rispetto.



Una certezza il nostro Andrea C., che non si è fatto sfuggire l'occasione di sfruttare al massimo le credenziali della Toyota By Enzo Tuning; 123 giri e spiccioli, che significano un buon quinto posto.



Bastano a Davide pochi metri nell'ultima batteria per capire che la sua macchina non è quella di prima: motore ingolfato e quindi pulsante da riconfigurare, e inoltre gli stessi problemi patiti dal Pier poco prima nella curva incriminata, che sembrano essere dovuti ad un tratto poco conduttivo, che porta ad un effetto invalidante del freno motore. Gara da dimenticare.



Bastano pochi metri anche a Federico per realizzare che farà gara a sé, anche se per la verità nella prima fase il Bianco resta lì attaccato; poi Fede sale in cattedra, e non ce n'è più per nessuno.



Matteo comunque prosegue nella sua gara al di sopra delle previsioni, salvo pagare dazio nell'ultima corsia, la 1, nella solita, famigerata, curva. Subirà il sorpasso di Enzo, chiudendo comunque con un ottimo podio.



Gode a metà il decano perché, se è vero che la piazza d'onore vale... argento, è anche vero che la sua XJR10 non è neanche parente di quella del leader, rimediando alla fine quasi sei giri di ritardo...



Troppi, veramente troppi.

Un altro dato significativo, i migliori tempi sul giro:

Federico 10" 474  
 Davide 10" 781  
 Bianco 10" 828

Neanche le uscite di pista incidono più di tanto, perché Enzo risponde con tre errori all'unico svarione del giovane vincitore, quindi sempre su ottimi livelli, i migliori del lotto.



Alle loro spalle stavolta è Alberto ad avere la meglio sul compaesano Maurizio, ma il risultato sta a confermare come loro siano ormai stabilmente nel gotha del VRslot.

Davide

CLASSIFICA				
	PILOTA		giri set	
1	(+1)	FEDERICO	JAGUAR XJR10	132 35
2	(+2)	ENZO	JAGUAR XJR10	126 79
3	(=)	BIANCO	TOYOTA 88C	125 82
4	(+1)	ALBERTO M.	TOYOTA 88C	124 22
5	(+2)	ANDREA C.	TOYOTA 88C	123 18
6	(=)	MAURIZIO M.	NISSAN R89C	122 81
7	(-6)	DAVIDE	LANCIA LC2	122 11
8	(=)	ROBY	PORSCHE 956	120 54
9	(+7)	GIUSEPPE	JAGUAR XJR10	120 48
10	(=)	GIGI	PORSCHE 956	118 15
11	(+4)	FRANCESCO T.	PORSCHE 956	117 63
12	(+2)	BUMPUS	TOYOTA 88C	116 61
13	(-1)	ANDREA B.	PORSCHE 956	115 13
14	(-5)	EMILIO	LANCIA LC2	114 79
15	(+2)	RICCARDO Z.	NISSAN R89C	112 11
16	(-5)	ANDREA Z.	JAGUAR XJR9	109 49
17	(-4)	STEFANO M.	JAGUAR XJR9	108 83
18	(=)	ANDREA ING.	PORSCHE 956	108 51



CLASSIFICA GRUPPO C							TOT.		
2022/2023	25/09/2023	30/10/2023	04/12/2023	11/01/2024	08/02/2024	21/03/2024	09/05/2024	SCARTO	TOT.
	1	2	3	4	5	6	7		
1	FEDERICO	25	25					50	50
2	ENZO	15	20					35	35
3	DAVIDE	20	13					33	33
4	ALBERTO M.	17	15					32	32
5	MAURIZIO M.	14	13					27	27
6	ANDREA C.	12	14					26	26
7	GIUSEPPE	11	10					21	21
9	ROBY	9	11					20	20
9	BIANCO		17					17	17
9	RICCARDO Z.	13	4					17	17
11	FRANCESCO T.	8	8					16	16
12	EMILIO	10	5					15	15
12	GIGI	6	9					15	15
14	ROBERTO S.	7						7	7
14	ANDREA Z.	4	3					7	7
14	BUMPUS		7					7	7
17	ANDREA B.	S	6					6	6
18	BRUNO	5						5	5
19	STEFANO P.	3						3	3
19	STEFANO M.	1	2					3	3
21	PIETRO P.	2						2	2
22	MARCO S.	1						1	1
22	ENZO S.	1						1	1
22	ANDREA ING.		1					1	1
25	ULISSE	0							

## La Elva del Pier

breve cronaca di un bel modello

L'acquisto della McLaren Elva in kit è stato dettato da due motivi: primo per la piacevole sinuosità delle linee, secondo per avere una macchina con una colorazione unica, diversa da quelle di serie, e soprattutto visibile in pista.

L'obiettivo era di curare l'aspetto modellistico, per aumentare il realismo, tenendo però presente l'aspetto funzionale.

Appena ricevuto il kit ho notato subito

alcune difficoltà, come ad esempio la mascheratura e colorazione della ruota di scorta posta davanti al pilota. Avevo già in mente come la macchina doveva essere, ma non avevo ancora un'idea precisa sulla scelta del colore, in quanto azzeccare la tinta giusta era importante per la riuscita del modello.

Dopo vari esempi costruiti al computer ho individuato tre colori che potevano rendere il modello unico: giallo con riga blu, viola chiaro con riga bianca, infine un verde acqua con riga bianca. Alla fine la scelta è caduta sull'ultima opzione.



Ho iniziato a lavorare su abitacolo e sedili, non volendo lasciare gli interni come sulle macchine di scatola; dovevo nascondere il più possibile l'aspetto di plastica nera lucida che appariva sui modelli di serie.

Cosa fare? Ho verniciato di alluminio tutto l'abitacolo (all'epoca lasciavano le strutture dell'abitacolo di colore naturale, tendenzialmente alluminio o acciaio), con l'obiettivo anche di mettere in risalto sia i sedili, sia la ruota di scorta (se lascio l'abitacolo nero chiaramente la ruota di





scorta si confondeva).

Per i sedili ho usato un mix di marrone e rosso, per rendere l'effetto cuoio. Per il pilota ho subito pensato ad una tuta un po' più realistica, sporcandola con del nero fumo molto diluito.

Passiamo alla carrozzeria. La difficoltà principale era come mascherare la parte del muso che doveva rimanere bianca, per creare la curvatura più precisa possibile, sia a destra sia a sinistra, partendo dalla parte più bassa. Decisamente un lavoraccio che mi ha portato via un bel po' di tempo.

Non contento di ciò ho voluto complicarmi la vita ancora di più: fare un bordino di stacco tra il bianco e il verde acqua della carrozzeria. Niente di difficile sul dritto, ma sulle curvatura è stata una vera tragedia, in quanto lo spessore del bordo doveva essere



il più preciso possibile. Un lavoro davvero difficile!

Veniamo alla scelta del colore e alla verniciatura: dopo varie prove ho trovato la giusta gradazione del colore scelto (è un insieme di quattro colori, ovviamente dosati in percentuali diverse). Ho dato solo una mano di colore pensando anche a contenere il peso della carrozzeria.

Applicate le poche decals (rigorosamente di sponsor americani, considerato che la vettura partecipava alla serie Can-Am) sono passato alla verniciatura del trasparente. Anche qui ho fatto delle considerazioni: effetto del trasparente (lucido o semilucido) e peso carrozzeria. Ho scelto di dare solo una mano di trasparente semilucido in considerazione del fatto che all'epoca le vernici non erano così riflettenti come quelle odierne, anzi.



Nella descrizione ho tralasciato diverse vicissitudini che ho dovuto affrontare nel montaggio del kit...

Comunque alla fine sono soddisfatto del risultato ottenuto e del buon compromesso fra aspetto modellistico ed efficienza prestazionale.

Emilio