



la gazzetta del **VRS**slot



anno XXIV numero 984 - 10 giugno 2024 - www.vrs.slot.it

> **8^a gara Interserie**

> **3^a gara F1 Classic**

8^a Interserie

La sfortuna del Pier

che perde il primo posto nell'ultima sessione



La penultima settimana agonistica inizia con un classico delle categorie "Pro", la Interserie, che nella prossima stagione, in ragione del recente sondaggio, forse si dividerà in Classic Open e Can-Am Thunderslot.

Che la scissione sia quantomeno ipotizzabile lo si evince già dalle prove libere di questa ottava e ultima gara, dove le Thunderslot emergono prepotentemente a dispetto delle penalizzazioni, segnando tempi abbondantemente inferiori a quanto visto nelle prove precedenti sulla Carrera.

Uno su tutti Emilio, con la bellissima McLaren Elva nella affascinante livrea *Ideal Standard* sapientemente dipinta in proprio, che arriva fino a 11" 6 dando l'impressione di poter fare anche meglio.



Ma ce ne sono altre sei di Thunderslot in lizza, tutte piuttosto vivaci, mentre Federico sperimenta un'altra volta la Porsche 917/10 NSR, incontrando però problemi di frequenti stallonamenti delle gomme PT24 (ultima gara con questa dotazione), che lo obbligheranno a montare cerchi di maggior diametro.



Spicca anche un'altra NSR, quella di Ulisse, che però manifesta problemi di accoppiamento (la macchinina, non lui...).



Per il resto le consuete Slot.it/Polcar, con la Ferrari 312PB di Enzo in bella evidenza.



Manca all'appello l'ospite d'onore Paul Carter, cui viene invano riservata una posizione nella seconda batteria, salvo poi comunicare che non sarebbe riuscito ad arrivare.

lunedì 10/6
DTM Carrera
(GT3)
-carrera-

giovedì 13/6
Pizza



testi: Davide - fotografie: Andrea B., Andrea C., Davide, Giorgio S., Marco Z., Stefano P. grafica e impaginazione: Davide - archivio, statistiche e pubblicazione: Bruko - sito internet: CESCO - forum e facebook: Ago

I 17 iscritti alla gara si allineano quindi in sequenza random per il minuto cronometrato, con Davide che sfrutta ancora una volta al massimo l'opzione delle gomme pulite, segnando un tempo che sarà per un pelo migliore di quanto marcato in chiusura dal Pier.

PROVE CRONOMETRATE			
	PILOTA		tempo
1	DAVIDE	FERRARI 330P4	11.427
2	EMILIO	MCLAREN ELVA	11.438
3	ALBERTO M.	MCLAREN M6A	11.521
4	ENZO	FERRARI 312PB	11.683
5	GIUSEPPE	MCLAREN M8D	11.754
6	ENEA	MCLAREN M8D	11.797
7	ANDREA Z.	MCLAREN ELVA	11.805
8	MAURIZIO M.	MCLAREN M6A	11.922
9	STEFANO P.	MCLAREN M6A	12.009
10	FEDERICO	PORSCHE 917/10	12.290
11	PIETRO P.	ALFA 33	12.490
12	ULISSE	FORD P68	12.501
13	ROBERTO S.	MCLAREN M8D	12.613
14	MARCO Z.	MCLAREN M6A	12.723
15	ANDREA ING.	MCLAREN M8D	12.840
16	ANDREA B.	LOLA T70 SPIDER	12.926
17	ANDREA C.	MATRA 670	13.041

Distacchi molto risicati, comunque, perché fino a Stefano P. (9°), il gap fra i concorrenti si aggira sempre attorno al decimo di secondo.



Non sfugga l'ottimo piazzamento in griglia del giovane Enea, che approda alla prima batteria con un perentorio 11° 7; di tutto rispetto anche la prova di Pietro P., che ottiene un 12 e 4 senza aver provato nemmeno un giro prima del minuto a tempo.



Nella pagina precedente vediamo quindi allinearsi la terza batteria, abbastanza variegata, fatta eccezione per le due McLaren M8D.

I 24 minuti previsti vedono un dominio indisturbato di Roberto S., perché Ulisse trova la quadra della sua Ford P68 solo strada facendo, chiudendo nello stesso giro del leader provvisorio.



Luca infatti (che corre, lo ricordiamo, sotto pseudonimo) nel finale risulterà anche più rapido di Roberto, che dal canto suo cerca di limitare gli svarioni, contenendoli infatti nella metà del rivale diretto.



Anche Andrea B. disputa una prova in crescendo, soprattutto in termini di controllo della vettura, che in relazione al consueto motore esuberante risulta piuttosto ostica da governare; chiude a pochi metri da Ulisse, con una dodicesima piazza che lascia adito a qualche recriminazione.



Marco Z. scopre solo nel dopogara che il setting della sua McLaren M6a è lontano da

quello richiesto dall'attuale Carrera, che nella stagione calda aumenta in maniera rilevante il grip offerto; ne risulta una prestazione un po' sottotono.



Più oscuri i motivi che tarpano le ali del nostro Consigliere tuttofare Andrea Ing., che non trova la necessaria armonia con la nuova McLaren stars & stripes; pazienza, a settembre si resetta, con rinnovato entusiasmo!

Il terzo degli Andrei ci riporta alla memoria il misfatto di Davide, che commenta positivamente la prova di Andrea senza specificare quale dei tre; non lo capiscono nemmeno i protagonisti, tanto che qualcuno sostiene di averli visti infilare in tasca in perfetta sincronia la mano libera dal pulsante...

Andrea C. vede la sua gara mortificata dal probabile strisciamento delle gomme sulla carrozzeria, cosa che alimenta a posteriori il dubbio di aver montato gomme sbagliate, dato che sabato la Matra andava benissimo. Peccato.



Si passa alla seconda manche, con la corsia lasciata inutilmente vuota, perché Paul non riuscirà a svincolarsi per tempo da un impegno.

Il quintetto risulta molto più sgranato rispetto alla batteria precedente, e tocca a Stefano il fanalino di coda, perché a dispetto delle prove cronometrate, non riesce a trovare buona sintonia con la sua Thunderslot, probabilmente anche in relazione ad una inadeguata regolazione del tasto. A metà gara Piccoli senior tenta di staccare la spina, ma viene trattenuto a viva forza dai compagni di avventura, e alla fine si farà in tempo ad assistere ad un certo miglioramento.



Poco soddisfatto anche Pietro P., che mancava da tempo al club, e che probabilmente ha pagato un po' di ruggine falangea, oltre ad una probabile errata regolazione del pulsante, che con la pista particolarmente adesiva richiedeva una taratura particolarmente accorta.

Proseguono anche in gara le tribolazioni di Federico, che non riconosce la sua Porsche, tanto è cambiata con la sostituzione dei cerchi; prestazione inevitabilmente compromessa per il nostro multi winner stagionale (24 affermazioni), che peraltro si avvia a convolare nel weekend di metà giugno, portandoci in anticipo i confetti (slurp!).



La leadership se la giocano allora altre due McLaren Thunderslot, la Elva di Andrea Z. e la M6a di Maurizio M..



Parte brontolando come consuetudine il mantovano, ma poi si accorge che anche la sua non è male, e infatti i tempi vengono, perché iST gli attribuisce un miglior giro di 11 e 7.

Andrea ce la mette tutta, ma la regolarità (2 soli errori) non basta contro la velocità dell'avversario; siamo tuttavia convinti che lui sia comunque soddisfatto, perché il suo trend continua ad essere in decisa crescita.



Ottima comunque la prestazione del Maury, che unisce la velocità ad una buona gestione degli errori (4), fermandosi oltre i 118 giri, che sembrano già una credenziale di alto livello.

Ci crede anche lui quando inizia l'ultima manche, che inizia subito con una fase caotica, di cui fa le spese l'amico Alberto, involontariamente sportellato da Enzo. Il mantovano cede ad un certo nervosismo, e fatica a riprendere la quadra, finendo doppiato già nelle prime sessioni.

In testa, dopo un assolo di Davide che dura per circa metà manche, si porta autorevolmente Emilio, che recita la legge della Elva a suon di giri veloci.

11 e 8, 11 e 9, 11 e 7, 11 e 8, 11 e 9, 11 e 7, il Pier snocciola i giri a memoria, e nessuno è in grado di impensierirlo, almeno fintanto che si trova sulle corsie favorevoli.



Davide





Fino a metà gara infatti gli errori sembrano penalizzare maggiormente la concorrenza, a cominciare da Davide, che impiega qualche corsia a regolarizzare il passo di gara.

Lo stesso per Enzo, ma ora è Alberto a rinvenire alla grande, partendo però da un handicap di un giro abbondante; l'11 e 4 marcato in corsia 2 parla da solo, così come parlano però i 9 errori al passivo, ben di più della concorrenza più agguerrita, che si ferma a 5.



Più attardate le McLaren Slot.it di Giuseppe ed Enea, che rimangono a vista per buona parte della gara, che si conclude a favore dell'esperto Pinzini senior, che si conferma ancora una volta fra i più puliti, secondo solo ad Andrea Z. nel numero di uscite (3 contro 2).

Enea comunque è ormai stabilmente lì, e ci dovremo abituare a fare i conti anche con lui.

La seconda parte di gara tende a comprimere i distacchi fra i primi quattro, e sono sempre le uscite di pista ad incidere pesantemente.

Dopo esser stato anche nettamente in vantaggio, Emilio alla vigilia dell'ultima frazione si ritrova con il solo rettilineo di margine su Davide. Il fattaccio lo attende dietro l'angolo... della staccata in fondo al dritto, dove si trova Enea di traverso fuori pista.

L'assistenza, con due vetture da gestire, pur rispettando le priorità ci mette inevitabilmente qualche secondo, quanto basta perché Davide passi a lato rilevando la prima posizione.

Il nuovo leader poi conferma il primo posto girando sempre più veloce dello sfortunato contendente, che sicuramente accusa un inevitabile quanto comprensibile calo di tono nervoso.



Nel frattempo Alberto, pur velocissimo, non riesce a recuperare più di tante posizioni, fermandosi ad un solo settore da Maurizio, in quarta posizione finale.

Ne fa le spese Enzo, che forse ha avuto il torto di non crederci abbastanza, perché il suo passo non era diverso dai primi, fatto escluso il solo Alberto, di cui abbiamo già raccontato le vicissitudini.

Quando il relè stacca corrente il Pier brontola la sua frustrazione per la sfortuna di cui è stato bersaglio, ma ormai lui è tornato nelle posizioni che gli competono, e nella prossima stagione ci sarà in lizza anche lui.



Il vincitore invece aggiunge un altro tassello al suo score stagionale, con 5 vittorie su 6 gare disputate.

Nella classifica finale ci fa piacere sottolineare la settima piazza di Andrea Z. e l'ottava di Enea, un ottimo viatico per la stagione 2024/25.

CLASSIFICA				
PILOTA			giri set	
1	(=)	DAVIDE	FERRARI 330P4	119 15
2	(=)	EMILIO	MCLAREN ELVA	118 66
3	(+5)	MAURIZIO M.	MCLAREN M6A	118 36
4	(-1)	ALBERTO M.	MCLAREN M6A	118 35
5	(-1)	ENZO	FERRARI 312PB	117 71
6	(-1)	GIUSEPPE	MCLAREN M8D	117 47
7	(-)	ANDREA Z.	MCLAREN ELVA	116 33
8	(-2)	ENEA	MCLAREN M8D	116 21
9	(+1)	FEDERICO	PORSCHE 917/10	113 75
10	(+3)	ROBERTO S.	MCLAREN M8D	110 65
11	(+1)	ULISSE	FORD P68	110 7
12	(+4)	ANDREA B.	LOLA T70 SPIDER	109 80
13	(+1)	MARCO Z.	MCLAREN M6A	107 13
14	(-3)	PIETRO P.	ALFA 33	106 55
15	(-6)	STEFANO P.	MCLAREN M6A	105 79
16	(-1)	ANDREA ING.	MCLAREN M8D	101 8
17	(-)	ANDREA C.	MATRA 670	96 80

CLASSIFICA INTERSERIE										TOT.		
2023/2024	11/09/2023	23/10/2023	30/11/2023	08/01/2024	12/02/2024	18/03/2024	06/05/2024	03/06/2024	SCARTO	1	146	101
	1	2	3	4	5	6	7	8				
1	DAVIDE	20	25	25	25	25	25	26	146		146	
2	ENZO	17	17	20	13	20		14	101		101	
3	ALBERTO M.	12	21	13	12	14	25	15	102	11	91	
3	EMILIO	10	10	20	15	11	15	20	101	10	91	
3	MAURIZIO M.	15	12	14		12	21	17	91		91	
6	ANDREA C.	14	15	11	17	17		2	76		76	
7	BUMPUS	10	13	15	20	13			71		71	
8	ULISSE	11	14	8	2	15	14	8	72	2	70	
9	GIUSEPPE	8				14	9	17	61		61	
10	FEDERICO	25	21					10	56		56	
11	ROBERTO S.	5	4	10	7	8	12	9	55	4	51	
12	ANDREA Z.	7	5	3	6	4	9	12	40	1	39	
13	ANDRE	7	12	5	5	13			37		37	
14	ROBY	13	9		5				27		27	
15	GIAMPY			5	8	1	11		25		25	
16	GIORGIO S.		7		10	7			24		24	
17	ANDREA ING.			4	3	1	10	3	21		21	
18	ANDREA B.	1	1	2	9	10	S	7	20		20	
19	PIETRO P.	1			11	2			19		19	
20	FRANCESCO T.		8	6	1	3			18		18	
20	MARCO Z.	3	2	7				6	18		18	
22	GIGI	4	3	9					16		16	
23	BRUKO	6				6			12		12	
24	ENEA							11	11		11	
25	ERIC					10			10		10	
26	BRUNO	2		1	4	1			8		8	
27	STEFANO M.		6						6		6	
27	STEFANO P.			1	1			4	6		6	
29	ANGELO M.			1	1				2		2	
30	ENZO S.	1							1		1	
30	MARCO S.	1							1		1	
30	PAOLO P.	1							1		1	
30	JACOPO	1							1		1	
30	CICO			1					1		1	

Il ferrarista

Davide con la B2 dopo la P4, ma il Trofeo va a Fede



Le categorie cosiddette "minori" non finiscono mai di stupirci, e, forse solo perché siamo tra i pochi che ci credono, capita che gli amici delle province limitrofe vengano a trovarci proprio in queste occasioni.

Così è stato per l'ultima prova del campionato F1 Classic, peraltro non priva di contenuti agonistici, visto che Federico e Bumpus alla vigilia si trovavano a pari punti, con una vittoria a testa.

Al momento di contarsi ci si trova a riempire ben quattro batterie, grazie alle visite di Roberto A. da Padova, Maurizio ed Enea da Reggio Emilia, Alessandro Mirco e Steve da Vicenza, Udo da Brescia (per la prima volta in gara da noi), più l'ospite ormai di casa Paul.



Nelle foto a fianco non appare la dotazione più originale, la March a sei ruote autocostruita da Maurizio, in stand-by nella batteria di apertura, da sette concorrenti.



Le Policar dominano la scena nel parco chiuso, ma non mancano alcune Fly, come la Brabham BT44 del Bruk0 e la March 761 del Caste, oltre alla sempre accattivante

Tyrrell P34, la celeberrima "sei ruote", che diversamente dalla March riportata poc'anzi, ebbe un certo successo in pista.

Per il resto, March 701, Ferrari 312 B2, Lotus 72, BRM P160, che ad oggi costituiscono il catalogo della rifondata Policar.

Le batterie, in assenza di prove cronometrate, vengono composte in base alla classifica di campionato, con qualche eccezione volontaria basata sulla necessità di un rientro non troppo tardivo, soprattutto per gli ospiti meno prossimi.

Nella quarta manche, la prima a salire in pedana poco prima delle 22, si allineano quindi anche Maurizio ed Enea, la cui trasferta incide per ben più di un'ora di macchina.

Discorso simile per Udo, che ha rinunciato alla serata di apertura casalinga perché desideroso di sperimentare una delle sue F1, riviste sotto l'aspetto funzionale ma non troppo dissimili dalle originali. Curiosamente la sua Lotus ha creato strani problemi al contagiri, che non voleva saperne di rilevarla, cosa già accaduta proprio con quel modello in passato, ma che nella serata di giovedì lo ha "privilegiato" con particolare attenzione; ad un certo punto si è dovuto fidare delle testimonianze dei compagni di manche per integrare i giri saltati.

Udo ha peraltro ben figurato, chiudendo appena alle spalle della March Beta di Maurizio (che non brillava per grip) e della Lotus 72 del nostro giovane Enea, molto rapido ma un po' falloso. Un terzetto racchiuso in meno di un giro.

L'altro Enea, quello reggiano, per sua stessa ammis-



sione deve ancora integrare il suo apprendistato, e quindi non stupisca trovarlo nelle retrovie.

Fatica anche il nostro amico inglese, Paul, in prestito sia della vettura che del pulsante, che si trova a battaglia con un altro debuttante, il Caste, che non sfigura assolutamente con la fiammante March 761, quella riassembleata con pezzi di carrozzeria di diverse scuderie.

Fra i due terzetti si inserisce Giampy con la bellissima March 701 che al vero fu di Jackie Stewart.



Se ne lascia alle spalle ben sette, e per un quasi debuttante deve bastare.

Nomi importanti nella manche successiva, con la nostra vecchia conoscenza Roberto A. che non manca di ricordarci la sua caratura, dominando la batteria con largo margine sul secondo, il sempre efficace Mirco da Vicenza, che però in questa occasione incassa cinque doppiaggi dal siculo-patavino.



Fra Mirco e i compagni di trasferta del ViSlot si inseriscono Andrea Ing. e Marco Z., con il secondo "salvato" da un intervento rapido ed efficace di Federico sulla sua fiammante BRM P160, che non voleva saperne di rispondere agli stimoli del pulsante.

Comunque ha la meglio la Ferrari dell'Ing., a dispetto della minore esperienza, soprattutto nei confronti di uno che qualche anno fa la F1 Classic l'aveva vinta con la velocissima McLaren M23 Scalextric.

Non troppo attardati, Alessandro e Steve regolano quella che sembra essere una questione interna al ViSlot, con il più giovane riccioluto che mortifica il più esperto rivale di circa mezzo giro.



Anche in seconda batteria si allineano alcuni habitué delle zone nobili delle classifiche di molte specialità. Sarà questa la manche più diluita, con Maurizio M. che batte ogni record negativo andando oltre le sue stesse previsioni, che puntavano a resistere alcuni minuti; in realtà la sua Lotus si ammutolisce dopo 12 settori, con il pignone che si è pappato ciò che restava della corona. No comment...

Dopo un inizio promettente, Emilio deve cedere il passo all'arrembante Giorgio S., che ogni volta che si trova a proprio agio col mezzo non manca di mostrarci le sue qualità; non arriverà ad agganciare quanto fatto in precedenza da Roberto per meno di mezzo giro! Ottima comunque anche la prestazione del Pier, per quello che a conti fatti gli varrà un sesto posto, che pesa come un quinto ai fini del Trofeo.



Non è lontano dalla coppia di testa nemmeno Stefano P., una volta tanto abbastanza soddisfatto del comportamento del mezzo e anche della sua prova; un ottavo posto di tutto rispetto!

Meno convinto forse Andrea Z., che ultimamente ci ha abituati a bazzicare nella prima metà della classifica, obiettivo mancato invece giovedì con le monoposto.

Probabilmente serve un po' di rodaggio, con quelle che sono sicuramente vetture da guidare in punta di dito.

Andre invece, con una Tyrrell che in rettilineo sembra andare indietro rispetto alla concorrenza, vuole e deve prenderla come una gara test, in attesa di decidere per una vettura di proprietà.

Tocca alla sfida che conta, quella che riguarda soprattutto Bumpus e Fede, con il secondo che nelle libere ha già messo in chiaro di essere il più veloce di tutti. In realtà al pronti via, dopo una scaramuccia iniziale col Roby, si intromette anche Davide, che si porta in testa approfittando della velocissima corsia 3.

Alle sue spalle i sopraccitati si invertono di continuo le posizioni, più rapido Federico, più regolare Bumpus, con un computo di 5 errori contro gli 8 del rivale.





Si staccano invece progressivamente gli altri tre, con il Bruko che si domanda a voce alta cosa ci sta a fare lì in mezzo...

In realtà il suo 15° posto non è niente male, e anche la sua Brabham si comporta piuttosto bene, pur se il suo miglior crono è di un secondo superiore ai tempi dei migliori.

Alberto M. e il Roby invece mettono in scena una sfida più avvincente, anche se al termine sarà ben più soddisfatto l'ottavo che non il settimo. Il mantovano in effetti aveva mostrato in passato ben altre credenziali con la sua Lotus JPS, mentre per il Roby era sufficiente stare vicino ai migliori. Per lui un ottavo posto in coabitazione con Stefano.



Intanto là davanti prende corpo la fuga di Davide, che segna tempi simili a quelli di Federico ma con meno errori (2 contro 8).



E così il giovane plurivittorioso si ritrova a subire le insidie del Bumpus, che ha un passo più lento di un paio di decimi ma sbaglia poco.

Nel finale Fede inciampa in quello che sembra essere l'errore che consegna il titolo al rivale, ma quando il risultato sembra congelato, ecco l'imprevisto più subdolo: ad inizio rettilineo Enrico resta incolpevolmente coinvolto in un'uscita di pista che lo attarda inevitabilmente. La frittata è fatta. Un urlo infernale del malcapitato accompagna il sorpasso del Fede, che lo inforca senza pietà avviandosi verso l'ennesimo titolo stagionale.



Non bastano infatti a Davide i 25 punti per raggiungere Fede a quota 62, mentre Bumpus ingoia a fatica il boccone amaro, perdendo anche il secondo posto in campionato.

CLASSIFICA F1 CLASSIC				TOT.
2023/2024	09/11/2023	26/02/2024	06/06/2024	
	1	2	3	
1 FEDERICO	25	17	20	62
2 DAVIDE	14	21	25	60
3 BUMPUS	17	25	17	59
4 ROBY	12	12	12	36
5 ALBERTO M.	7	15	13	35
6 BRUKO	11	11	8	30
7 ANDREA C.	20	9		29
8 GIORGIO S.		13	15	28
9 EMILIO	9	4	14	27
10 STEFANO P.		14	12	26
11 MAURIZIO M.	15	5	0	20
11 BOGO	13	7		20
13 ANDREA Z.	4	6	7	17
14 ANDRE	8		4	12
14 GIAMPY	5	2	5	12
14 MARCO Z.	6		6	12
14 ANDREA ING.		3	9	12
18 RICCARDO Z.	10			10
18 ANDREA B.	2	8		10
18 BRUNO		10		10
18 ENEA			10	10
22 GIORGIOTOVER	3			3
22 CASTE			3	3
24 GIGI	1			1

La serata si chiude ben oltre la mezzanotte, con buona pace dei molti ospiti che nel frattempo sono già sulla strada di casa.

Nota a margine: la F1 Classic si colloca al vertice del gradimento fra le categorie, con una partecipazione media di 21,3 piloti.

Davide





CLASSIFICA F1 CLASSIC

	PILOTA		giri	set
1	DAVIDE	FERRARI 312B2	87	80
2	FEDERICO	LOTUS 72	87	37
3	BUMPUS	BRM P160	86	77
4	*ROBERTO A.	FERRARI 312B2	85	77
5	GIORGIO S.	LOTUS 72	85	35
6	EMILIO	FERRARI 312B2	83	40
7	ALBERTO M.	LOTUS 72	83	36
8	ROBY	MARCH 701	81	64
8	STEFANO P.	LOTUS 72	81	64
10	*MIRCO	LOTUS 72	80	47
11	ENEA	LOTUS 72	80	6
12	*MAURIZIO F.	MARCH 761	79	69
13	*UDO	LOTUS 72	79	41
14	ANDREA ING.	FERRARI 312B2	78	27
15	BRUKO	BRABHAM BT44	78	6
16	ANDREA Z.	MARCH 701	77	36
17	MARCO Z.	BRM P160	76	80
18	GIAMPY	MARCH 701	73	86
19	*ALESSANDRO	LOTUS 72	72	32
20	*STEVE	MARCH 701	71	80
21	ANDRE	TYRRELL P34	71	24
22	*PAUL	LOTUS 72	71	15
23	CASTE	MARCH 761	71	12
24	*ENEA	LOTUS 72	67	55
25	MAURIZIO M.	LOTUS 72		RIT

