



la gazzetta del **VRSLOT**



anno XXIV numero 992 - 4 novembre 2024 - www.vrslot.it

> **1ª Classic Open**

> **1ª Can-Am**

> **Infoclub**

1ª Classic Open

Assolo di Enzo

... sua la gara inaugurale della Classic Open



Archiviata la prima settimana di gare sulla Scaleauto, si torna a bazzicare il tortuoso tracciato della Ninco. È la volta della prima sfida della categoria "Classic Open", che da quest'anno non annovera più tra le vetture ammesse i modelli Thunderslot, che saranno protagonisti del campionato monomarca Can-Am.

La categoria ha notoriamente molti estimatori e nonostante qualche assenza per cause di forza maggiore, l'elenco iscritti consta comunque di 15 partecipanti.

L'occasione è ghiotta dal punto di vista velocistico ma anche dal punto di vista del palato. non manca infatti l'opportunità per stimolare le papille gustative grazie ad Andrea B., che si presenta al Club munito di un precece quanto providenziale pandoro con annessa bottiglia per lubrificare adeguatamente le fauci.



Dopo la consueta fase preliminare di prove libere, attorno alle 21.30 si procede dando virtualmente fiato alle trombe degli scarichi dei nostri modelli per le prove cronometrate di rito.

Il responso ci restituisce Enzo in pole-position davanti ad Andrea C. e Giuseppe.



La terza batteria è quindi composta da Ulisse, Marco Z., Andrea B., Andrea Ing. e Davide, neo-socio che comparirà nelle nostre classifiche col nome di battaglia Dave.

PROVE CRONOMETRATE			
	PILOTA		tempo
1	ENZO	PORSCHE 908/3	11.196
2	EMILIO	ALFA 33	11.289
3	GIUSEPPE	MCLAREN M8D	11.301
4	MAURIZIO M.	FORD GT40	11.469
5	ROBY	FORD GT40	11.475
6	ALBERTO M.	FERRARI P4	11.607
7	ULISSE	MCLAREN M8D	11.714
8	GIAMPY	MCLAREN M8D	11.741
9	ROBERTO S.	MCLAREN M8D	11.792
10	ANDREA Z.	FORD MKIV	11.922
11	ANDREA B.	FORD P68	11.975
12	ANDREA ING.	FORD MKIV	12.298
13	MARCO Z.	FERRARI P4	12.520
14	DAVE	FORD MKIV	14.342
15	ANDREA C.	MATRA 670	20.000



Il mattatore della batteria è Ulisse che avrebbe meritato posto in seconda, ma a cui viene concesso lo spostamento in terza per evitare di prolungare l'attesa alla compagna che lo ha pazientemente... accompagnato.

Nonostante gli impegni di lavoro lo abbiano tenuto ultimamente lontano dal Club, il buon Luca con una McLaren M8D velocissima fa



un po' gara a sé nella batteria,

prendendo da subito il comando delle operazioni e rifilando distacchi sostanziosi ai compagni di manche. Quando abbandona anticipatamente il seminterrato

ancora ovviamente non sa di aver conquistato una onorevolissima sesta posizione finale. Visto che non abbiamo potuto complimentarci con lui a fine gara, lo facciamo ora, bravo Luca!

L'unico che tenta di stargli alle calcagna e almeno durante il primo turno ci riesce è Marco Z.

La sua Ferrari 412P appena estratta dalla scatola avrebbe avuto probabilmente bisogno di qualche regolazione in più (o di essere "Zenonizzata", NdR) prima di essere gettata nella mischia, così Marco ben presto è costretto a lasciar andare Ulisse, ma avrà tempo e modo per sistemare a puntino il gioiellino e rifarsi alla prossima occasione. Al termine delle ostilità per lui arriva il dodicesimo posto nella generale.

Andrea B. e Andrea Ing. accomunati (oltre che dal nome di Battesimo, NdR) dalla marca dei modelli sono teoricamente i candidati a mettere in scena una sfida interessante, il primo schiera una Ford P68,

lunedì 04/11
Gruppo C
- N i n c o -
giovedì 07/11
Rally WRC



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

mentre il secondo dopo aver riscontrato un cavo staccato alla sua McLaren M8D a stelle e strisce, vira sulla Ford MkIV.

Andrea B. nell'occasione fruisce di un pulsante di un altro socio che utilizza per testarlo dopo averne sistemato un problema, la sua gara non ne può ovviamente che essere penalizzata.

Nonostante quindi una gara non proprio velocissima l'Ing. la spunta sull'omonimo conquistando il tredicesimo posto finale proprio davanti all'omonimo.

Peccato per Andrea B. che, solo per aver rifocillato i presenti, si sarebbe meritato honoris causa un piazzamento migliore.

Alla seconda gara, la prima da ufficiale, Dave ha dimostrato dei buoni miglioramenti, soprattutto considerando la difficoltà del tracciato della Ninco, senza dubbio non una passeggiata per chi è alle prime armi.



Riesce nel suo intento all'80%, tenendosi alle spalle tutti a parte Ulisse che si rivela di un altro livello.

Conclude la sua gara con una rispettabile undicesima piazza.

Tra gli altri quattro della batteria la battaglia si scatena presto a coppie: Andrea Z. e Roberto S. si marcano a vicenda nelle prime fasi di gara.

Dalla sua Andrea Z. con la Ford MkIV ha una notevole pulizia di guida, che, secondo le statistiche di iST gli consente di limitare a 2 il conto degli errori a fine gara, contro i ben 9 di Roberto S.



Con la Ford MkIV che Maurizio M. gentilmente gli noleggia sigla tempi già interessanti, ce lo aspettiamo quindi a breve a fare a sportellate nel gruppone di bassa classifica.

Per la seconda batteria salgono in pedana Andrea C., Alberto M., Roberto S., Andrea Z. e Giampy.



Ma la McLaren M8D di Roberto scende senza troppa difficoltà sotto alla soglia dei 12 secondi al giro, mentre la Ford MkIV di Andrea riesce nell'intento solo in due tornate in corsia 3.

Ed è così che, nonostante il maggior numero di errori, Roberto S. riesce comunque ad avere la meglio sul compagno di batteria. A fine gara occupano così rispettivamente le caselle della nona e decima posizione.

L'altra coppia di belligeranti è formata da Andrea C. e Alberto M.. Anche in questo caso i due si marcano fin dalle prime battute, ma con l'andare delle corsie i



valori in campo dicono che la Matra di Andrea C. è più veloce della Ferrari P4 di Alberto, che risulta anche più fallosa e per il quale la classifica generale sentenzia la settima posizione finale alle spalle di Ulisse.

La verve di Andrea C. lo candiderebbe invece a lottare per le posizioni di vertice, ma i suoi sogni di gloria vengono ben presto adombrati, perché nella seconda parte di gara la sua Matra inizia un po' a fare le bizze, mostrando dei vistosi cali di motore dovuti probabilmente ad un cavo in procinto di staccarsi.



La prestazione di Andrea rimane comunque di rilievo e gli consente di andare in assistenza alla fine della batteria in testa alla gara, con qualche rammarico per i secondi persi a causa dei balbettamenti del mezzo.

A questo punto è la volta di salire in pedana per i cinque rimasti, tutti potenzialmente papabili per la vittoria finale.



Giampy con la McLaren M8D guarda alla classifica puntando a mantenere dietro i colleghi che hanno gareggiato nella precedente batteria.



La gara si fa subito in salita per Emilio, che nelle prime corsie fatica un po' a mantenere una guida pulita.

Le statistiche di iST rivelano che nelle prime due sessioni rispettivamente in corsia 2 e corsia 1, Emilio commette sette errori. Al dilà di qualche assistenza che poteva andare meglio, in ogni caso incappa in qualche uscita di troppo per i suoi usuali standard.



Si rifà decisamente nel resto della gara, in cui il conto dei errori si ferma a 3 e il cronometro segnala tempi costantemente sotto ai dodici secondi, in molti casi piuttosto vicini alla soglia dei 10 secondi sul giro: Tutto ciò gli consente non con qualche rammarico di recuperare dalla nona posizione che occupa al termine della prima manche, fino alla quarta piazza finale.



Maurizio M. con la Ford GT40 è probabilmente alle prese con un treno di gomme poco performante (strano! NdR) che lo costringe ad alternare fasi di gara in cui mantiene un passo costante attorno agli 11".5 a fasi in cui fatica a contenere gli

errori, che al termine della gara iST ci indica ammontino a 11.

Da metà gara ingaggia una battaglia con il compagno di trasferte Alberto M. che lo vede alla fine cedere per un giro scarso. Conclude quindi in ottava posizione proprio alle spalle di Alberto.

Dopo la vittoria nella gara DTM della settimana scorsa, il Roby punta a ripetersi con una bella prestazione, arriva quindi al seminterrato con propositi bellicosi mettendo in pista anche lui la GT40 livrea Gulf.



L'inizio gara è di quelli promettenti e assieme a Giuseppe ed Andrea C. si mette alla caccia del leader Enzo, ma con l'andare delle corsie è costretto a ridimensionare le sue ambizioni guardandosi alle spalle dal ritorno di Emilio e di Ulisse.

Riesce a contenere il recupero del natio di Itaca, ma non di Emilio, che lo sfila durante la quinta sessione, per il Roby al termine della gara arriva il quinto posto.

La lotta per la vittoria rimane quindi affare tra Enzo, Giuseppe e, in differita, Andrea C..

Che la Porsche di Enzo abbia qualcosa in più lo si vede già dalla prima sessione, in cui rifila un giro agli altri due contendenti.



Ma non può dormire sonni tranquilli, perché soprattutto Andrea C. si rifà sotto pericolosamente.

Tempo qualche corsia e il Decano rimette le cose a posto ristabilendo un distacco più tranquillizzante che gli consente di gestire la

gara con attenzione ma senza troppi patemi.

I già descritti problemi di motore di Andrea C. relegano quindi quest'ultimo a lottare con Giuseppe per la medaglia d'argento.

Il "Bepi" patisce un po' la corsia 3, che le statistiche ci dicono essere la corsia in cui Giuseppe sigla il miglior riscontro cronometrico della gara (11".038 il miglior tempo sul giro), ma anche quello in cui commette quattro errori, segno che probabilmente era impegnato in un forcing per cercare di soffiare la seconda posizione ad Andrea.



La sciagurata corsia tre gli costa probabilmente il secondo gradino del podio, infatti alla bandiera a scacchi il distacco tra Andrea C. (secondo) e Giuseppe (terzo) ammonta a meno di mezzo giro.

Mentre Andrea C. e Giuseppe sono impegnati in questo gioco al ciapa no, Enzo ne approfitta e si invola verso la sua prima vittoria stagionale che conquista con un vantaggio che al traguardo ammonta a due giri abbondanti sui due contendenti.

Andrea ing.

CLASSIFICA CLASSIC OPEN					
PILOTA				giri	set
1	(=)	ENZO	PORSCHE 908/3	126	49
2	(+13)	ANDREA C.	MATRA 670	124	22
3	(=)	GIUSEPPE	MCLAREN M8D	123	71
4	(-2)	EMILIO	ALFA 33	122	8
5	(=)	ROBY	FORD GT40	121	43
6	(+1)	ULISSE	MCLAREN M8D	121	2
7	(-1)	ALBERTO M.	FERRARI P4	120	42
8	(-4)	MAURIZIO M.	FORD GT40	119	52
9	(=)	ROBERTO S.	MCLAREN M8D	117	74
10	(=)	ANDREA Z.	FORD MKIV	116	6
11	(-3)	GIAMPY	MCLAREN M8D	113	43
12	(+1)	MARCO Z.	FERRARI P4	112	69
13	(-1)	ANDREA ING.	FORD MKIV	109	24
14	(-3)	ANDREA B.	FORD P68	103	35
15	(-1)	DAVE	FORD MKIV	84	51

Halloween..cenzo

Il Decano strega tutti anche nella Can-Am

La sera del 31 Ottobre proprio mentre molti si apprestano a "festeggiare" la ricorrenza di Halloween, al VR Slot rimaniamo in tema a stelle e strisce affrontando la gara inaugurale del campionato Thunderslot Can-Am.

Attraverso una rapida ricerca in rete facciamo un breve preambolo per i meno esperti introducendo questa serie che al vero occupò le scene motoristiche nordamericane dal 1966 al 1974.

Il nome Can-Am è un'abbreviazione di Canadian-American Challenge Cup, utilizzava al tempo le regole della FIA per le vetture di Gruppo 7 consentendo grande libertà ai progettisti in termini di ricerca delle prestazioni, ne nacquero vetture leggere con carrozzeria a barchetta, molto spinte in termini di aerodinamica e di motore che raggiungevano potenze elevate.

Tra i più importanti costruttori del tempo che si cimentarono in questo campionato, possiamo ricordare la Lola Racing, il team di Bruce McLaren e la scuderia Chaparral.

Successivamente misero in campo loro prototipi anche Porsche con alcune vetture della serie 900 e Ferrari con la 330 P4 modificata e ribattezzata per l'appunto 350 Can-Am.

Dopo il successo degli anni '60 con l'avvento dei primi anni '70 la serie subì un declino dovuto ai costi eccessivi e scomparve, a partire dal 1977 venne introdotta nuovamente per qualche anno con regole differenti e con vetture diverse.

Tra i piloti protagonisti di questa serie ricordiamo John Surtees, Jackie Stewart, Bruce McLaren, Mario Andretti, Dan Gurney, Denny Hulme, Mark Donohue, Chris Amon, Jack Brabham, Pedro Rodríguez, Vic Elford e Phil Hill.

Torniamo però alla cronaca della nostra serata che per

l'occasione registra una dozzina di iscritti alla gara, pochi forse in rapporto a quanto meriterebbe la categoria, numero discreto se si considera la serata prefestiva; in ogni caso le due batterie sono assicurate.

Al Club, impegnati in prove sulla Scaleauto e non solo... troviamo anche Andrea B. ed Emilio.



Le prove cronometrate ci restituiscono un Alberto M. e un Roberto S. in forma smagliante, autori rispettivamente della pole position e del secondo tempo, Enzo per adesso non va oltre il terzo parziale.

PROVE CRONOMETRATE

	PILOTA		tempo
1	ALBERTO M.	MCLAREN M6A	11.225
2	ROBERTO S.	FERRARI 350	11.298
3	ENZO	LOLA T70 SPIDER	11.316
4	MAURIZIO M.	MCLAREN M6A	11.433
5	ANDREA Z.	MCLAREN ELVA	11.575
6	ROBY	MCLAREN M6A	11.685
7	MARCO B.	MCLAREN M6A	11.693
8	CASTE	MCLAREN M6A	12.129
9	ANDREA ING.	MCLAREN M6A	12.141
10	ANDREA C.	FERRARI 350	12.253
11	GIAMPY	LOLA T70 SPIDER	12.392
12	GIUSEPPE	LOLA T70 SPIDER	

In seconda batteria troviamo quindi Giampy, i due Andrea C. e Ing., Caste, Marco B. e Giuseppe che chiede di essere retrocesso in seconda batteria per necessità di

recupero dei figli. Come vedremo, questa variabile potrebbe essere quella che decide la gara in suo sfavore.

Al semaforo verde Giuseppe scatta davanti a tutti e ben presto la batteria si spacca in due tronconi, con i più esperti Giuseppe, Andrea C. e Marco B. a condurre le danze, mentre il terzetto formato da Giampy, Caste e Andrea Ing. si dà battaglia per evitare di portare a casa il cucchiaino di legno.

Il più veloce del trio di coda è Andrea Ing. tallonato da Caste, entrambi con McLaren M6A.



Giampy invece con la Lola T70 Spider sembra avere qualche problema di assetto che lo mortifica specialmente in corsia 1, in cui il conto degli errori per lui sale a 3.



La sua gara si conclude in dodicesima posizione, ma sappiamo che le sue capacità lo condurranno ad un pronto riscatto alla prossima occasione.

Andrea Ing. e Caste si danno invece battaglia appaiati nelle prime corsie. A volte davanti troviamo Caste, a volte Andrea, tanto più che gli arretranti tentativi di Caste fanno letteralmente perdere la testa ad Andrea.



Per gli appassionati di Formula 1 di vecchia data, l'episodio fa riaffiorare alla mente la triste sorte di Tom Pryce al Gran Premio del Sud Africa del 1977 sul circuito di Kyalami.

Quel poco più di esperienza di cui gode Andrea gli consente di contenere leggermente meglio il numero degli errori rispetto a Caste e da metà gara in poi guadagna quel margine di sicurezza che lo mette al riparo dal ritorno del collega.

Per i due la classifica finale dice ottavo posto per Andrea Ing. e undicesimo per Caste.

Là davanti i valori in campo vedono primeggiare nella batteria Giuseppe, davanti ad Andrea C. e Marco B..



Marco B. con la McLaren ha migliori tempi sul giro sotto i 12" in tutte le corsie, ma secondo le statistiche di iST fa segnare qualche errore di troppo in corsia 2, cosa che, assieme ad un passo gara leggermente meno rapido di Andrea C., gli preclude la possibilità di tenere testa alla bella Ferrari 350 del collega.



Per Marco alla fine arriva la settima posizione nella generale, mentre Andrea C. guadagna un ottimo terzo gradino del podio.

La palma del più sfortunato spetta stasera a Giuseppe: velocissimo per tutta la gara con la Lola T70 Spider, è il vero contendente di Enzo alla vittoria.



Incappa purtroppo in un colpo di sfortuna in corsia 3, quando investe in pieno la McLaren di Andrea Ing. uscito di strada qualche settore più avanti.

Lo "scherzetto", ma senza "dolcetto", dell'Ing. ha purtroppo come esito un'incolpevole uscita per Giuseppe che, anche se viene giustamente rimesso in pista prima di Andrea, gli costa qualche secondo.

A parziale discolpa dell'Ing. il fatto che tentava di concludere la gara senza testa...

A fine batteria Giuseppe si accomoda in assistenza ancora ignaro del fatto che probabilmente il tamponamento potrebbe essergli costato caro.

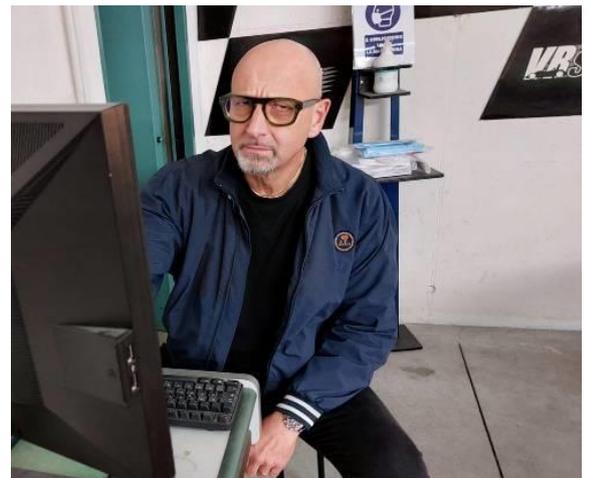
Sale quindi in pedana il gruppo dei partecipanti alla prima batteria. Sicuramente Roberto S. e Roby hanno ambizioni importanti, il primo forte di una bella sessione di qualifica, il secondo perché vorrebbe ripetere le belle prestazioni della settimana scorsa.

Mentre Roberto S. rispetta inizialmente i propositi bellicosi piazzandosi alle calcagna di Enzo e Giuseppe, Roby non sembra fin da subito entusiasta del

comportamento della McLaren, con la quale fatica a limitare il numero di errori e che non gli consente di andare oltre la nona posizione finale.

A metà gara però anche Roberto S. è costretto a cedere il passo prima ad Alberto M. e ad Andrea C., poi all'altro mantovano Maurizio M., che lo tallonavano a pochi secondi sin dal semaforo verde.

Al tramonto della quinta sessione, complice qualche errore di troppo di Alberto in corsia 4, Roberto S. però ha un sussulto che gli consente di rimettere il muso della sua Ferrari 350 almeno davanti a quello della McLaren di Alberto M..





Ma un passo leggermente migliore ed un 1-0 a sfavore di Roberto nella casella degli errori della sessione conclusiva, consentono ad Alberto di recuperare l'esiguo margine e di superare di nuovo Roberto in gara e quindi nella generale.

Quatti quatti intanto Andrea C. e Maurizio M., lasciando Roberto ed Alberto alle loro scaramucce, con una gara regolare vanno a conquistare rispettivamente il terzo e quarto posto finale.

A braccetto con Roby troviamo invece Andrea Z., protagonista anche lui come il Tabacar di una gara un po' sottotono in cui il passo non è all'altezza dei suoi standard, con il contorno di tre uscite che lo relegano alla decima posizione finale.

Il tutto accade mentre Enzo, al comando della gara già dal semaforo verde, tiene testa all'arrembante Giuseppe.

Scandagliando le statistiche si può osservare che tempi dei giri veloci del Decano sono mediamente più bassi rispetto agli equivalenti di Giuseppe, ma il "Bepi" ha dalla sua una maggiore precisione di guida rispetto ad Enzo, che colleziona un totale di quattro errori, contro un solo errore per Giuseppe.



Pesa quindi tantissimo nell'esito della competizione lo sfortunato incidente di gara che ha penalizzato Giuseppe, senza il quale visto il distacco avrebbe potuto forse insidiare Enzo.

CLASSIFICA CAN - AM			
	PILOTA		giri set
1	(+2) ENZO	LOLA T70 SPIDER	124 16
2	(+10) GIUSEPPE	LOLA T70 SPIDER	123 72
3	(+7) ANDREA C.	FERRARI 350	123 52
4	(=) MAURIZIO M.	MCLAREN M6A	123 39
5	(-4) ALBERTO M.	MCLAREN M6A	122 38
6	(-4) ROBERTO S.	FERRARI 350	121 82
7	(=) MARCO B.	MCLAREN M6A	119 43
8	(+1) ANDREA ING.	MCLAREN M6A	116 68
9	(-3) ROBY	MCLAREN M6A	116 65
10	(-5) ANDREA Z.	MCLAREN ELVA	115 82
11	(-3) CASTE	MCLAREN M6A	114 12
12	(-1) GIAMPY	LOLA T70 SPIDER	111 56

D'altro canto Enzo però ha dimostrato prestazioni da capoclassifica che probabilmente gli avrebbero garantito comunque la vittoria anche se con un margine ben più risicato del terzo di giro che alla fine separa i due forti protagonisti.

A fine gara registriamo la soddisfazione di molti per la serata, caratterizzata da una piacevole esperienza di guida e da distacchi contenuti tra i partecipanti, che hanno garantito la sensazione di essere in partita a quasi tutti i concorrenti.

Andrea ing.

..... Infoclub

Ricordiamo che rivolgendosi a Bumpus è possibile già **rinnovare la quota di iscrizione** al Club per il prossimo anno.

Diamo il benvenuto a Davide detto **Dave**, che dopo alcune serate passate in nostra compagnia ha deciso di unirsi al gruppo. Lo abbiamo già visto impegnato nelle scorse settimane. Da questa settimana è 100% operativo.

Publicata sul sito la versione aggiornata del **regolamento GT-Lms-GTE-Inline-Hypercar**. Invitiamo a verificare le modifiche scaricando la copia aggiornata.

