



la gazzetta del

VR Slot

anno XXIV numero 995 - 24 novembre 2024 - www.vrslot.it

> 1^a GT3

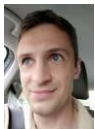
> 1^a Muscle Car

> InfoClub

1^a GT3

Super GT3!

Mario alla testa del gruppo dei 23!



La settimana di gare al VR Slot si apre con il botto, per l'esordio sulla Ninco delle pepate vetture GT3 NSR le iscrizioni infatti fioccano copiose e l'elenco dei partecipanti lunedì sera ammonta a 23 nominativi, numero che fa annoverare la gara tra le più numerose, perlomeno in quest'ultimo periodo successivo alla pandemia.

Numero che comunque non è infrequente per il nostro Club anche nel caso di altre categorie meno prestazionali, ma che stimolano l'interesse per ragioni magari più sentimentali.

lunedì 25/11

GTLMs

- Ninco -

giovedì 28/11

Classic Open

- Ninco -

Torna a calcare i solchi della sei corsie anche qualche socio che ultimamente si era visto più di rado, come ad esempio Francesco T., cui aggiungiamo anche Bianco e Diego, presenti in questo inizio stagione prevalentemente nelle serate di gara delle categorie rally, tutti e tre in ogni caso avversari temibilissimi in pedana.

Nel piccolo esercito di iscritti alla sfida, fa capolino nel seminterrato anche Silvano, che passa per un gradito saluto.



Passando in rassegna il parco chiuso notiamo con ben nove esemplari una netta prevalenza Mercedes, vettura che nello scorso campionato aveva dimostrato grande competitività.

Ma dopo una fugace apparizione nel finale della scorsa stagione, da quest'anno entra definitivamente nella mischia anche la Corvette C8, che promette di dare parecchio filo da torcere alla vetture della stella a tre punte.



L'uscita recente della C8 ne limita il conto delle presenze a soli due esemplari, ma il modello di punta portato in gara da Federico e Riccardo Z. è in questo caso sostenuto da una nutrita schiera di sorelle minori C6 e C7, per un totale di otto modelli Corvette ai nastri di partenza.



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

Meno gettonate ma comunque competitive l'Aston Martin Vantage, la McLaren 720s e la Porsche 997, che completano in coppie di esemplari lo schieramento di partenza.

Il nutrito elenco iscritti ci risparmia la disputa delle prove cronometrate, la composizione delle batterie viene quindi decisa sulla base dell'ordine di arrivo del campionato della scorsa stagione, che ricordiamo era stato vinto da Enzo davanti a Riccardo Z. e Davide.

Viene comunque assicurata la possibilità per chi ne abbisogna per ragioni di orario di rientro, di essere inserito nella batteria iniziale, che in questo caso è formata da Bianco, Diego, Enea, Federico e Francesco T.



Batteria che, vista la presenza della C8 di Federico e della McLaren di Bianco, promette di essere già un grande punto di riferimento per chi salirà in pedana successivamente, sia per chi punta alle posizioni di alta classifica, sia per chi ambisce a buoni piazzamenti.



La terza batteria (la seconda in ordine cronologico a salire in pedana) la vanno a comporre gli iscritti meno assidui nella frequentazione della categoria durante lo scorso campionato, troviamo così il neoiscritto Dave, Marco Z. e Mario Z., ma anche Andrea Ing. e Caste.



A loro si aggrega per ragioni di orario anche Ulisse, che a dire il vero ha concluso la scorsa stagione con un buon decimo posto in campionato, nonostante abbia "timbrato" il cartellino solamente in tre gare su sei.



La presenza di Mario Z. e di Ulisse eleva l'interesse per questa batteria tra gli aspiranti all'alta classifica, osservata speciale in questo caso è la C7 di Mario Z.



In batteria 2 sono pronti a darsi battaglia Roby e Roberto S., che spesso rendono interessante la sfida a



suoni di scherzose schermaglie verbali reciproche, essendo in questo caso entrambi "armati" dello stesso modello (Aston Martin Vantage) prevediamo scintille anche in pedana.



Devono comunque vedersela con un terzetto terribile di Andrei composto da Andrea B., Andrea C. e Andrea Z., completa il sestetto la Corvette C7 di Bruno.



Approdano infine in prima batteria forti delle prestazioni di alto livello della scorsa stagione il detentore del titolo Enzo, Giuseppe e i due mantovani Maurizio M. e Alberto M., tutti muniti delle velocissime Mercedes AMG.



A variare il tema teutonico ci pensano le Corvette di Emilio e Riccardo Z., il primo con la collaudata C6, il secondo con la new-entry C8.



Il semaforo verde decreta l'inizio delle nostre momentanee e leggere ostilità, anche per coloro che, mossi prevalentemente da passione e voglia di divertirsi, si battono per le posizioni meno nobili della generale.

Questo vale sicuramente per il neoiscritto Dave che, fresco di acquisto della Mercedes, deve fare i conti con l'apprendimento oltre che della tecnica di guida, anche con i primi rudimenti di preparazione della vettura.





L'aiuto in tal senso in questo caso arriva prontamente da Riccardo Z., per Dave più che il risultato che ha ancora importanza relativa, molto di più conta l'esperienza che sta accumulando.

Di un altro livello ovviamente la gara di Bruno, solitamente più propenso a frequentare categorie meno esasperate dal punto di vista delle prestazioni, si mette comunque in gioco anche in questo caso, portando al traguardo la sua fiammante Corvette C7 livrea Valvoline.

Battaglia vera la inscena invece il quartetto formato da Andrea Z., Marco Z., Andrea Ing. e Caste.



I due Z. dotati dimostrano ad inizio gara di averne di più, ma la rotazione delle corsie favorisce anche Andrea Ing. che rimane attaccato al treno e durante la seconda sessione si inserisce tra i due superando Marco.



Una corsia 6 interpretata con difficoltà da parte dell'Ing., consente però a metà gara di guadagnare una posizione sia a Marco Z. che a Caste.

A questo punto per Andrea Z. e Marco Z. si tratta di amministrare il vantaggio fino al traguardo, a cui conducono la C7 (Andrea Z.) e la Mercedes (Marco Z.) in 18ma e 19ma posizione.

La posizione numero 20 della generale rimangono quindi a giocarsela la Porsche di Caste e la Corvette C6 di Andrea Ing., come detto a metà gara il favorito sembra Caste più avanti di qualche secondo, ma nell'ultima sessione il conto degli errori è 2-1 a favore dell'Ing. al quale riesce il sorpasso in extremis.



Grande bagarre anche tra il trio formato da Diego, Francesco T. ed Enea, l'inizio gara premia decisamente la McLaren del giovane Enea, fino alla terza sessione in cui è costretto anche lui a fare i conti con le forche caudine della corsia 6, vedendosi sfilare dalla Porsche di Francesco e dalla Corvette C7 di Diego.



Ma con una notevole quarta sessione in cui mantiene intonsa la casella degli errori e fa segnare un passo gara di 11.3 Enea si riporta avanti ai compagni di bagarre.



Francesco e Diego hanno però dalla loro una rotazione delle corsie più favorevole che nell'ultima sessione li vede impegnati nelle più comode corsie 4 e 5 e che consente loro di replicare al sorpasso.

L'ordine di arrivo finale vede quindi Diego in 15ma posizione regolare ma di poco Francesco T. ed Enea.

Le posizioni dalla 12ma alla 14ma le vanno ad occupare le Mercedes di Alberto M., Andrea B. e Andrea C., l'ordine di arrivo è esattamente inverso rispetto al numero di errori che le statistiche di iST ci propone per i tre.

Storicamente poco falloso, Andrea C. conferma anche in questo caso la sua pulizia di guida accumulando solamente 6 errori.



Ma anche se il tempo medio di 11.718 è rispettabile, non è sufficiente a contenere la verve di Andrea B. ed Alberto, tradendo forse per Andrea C. un feeling non ancora ottimale con la Mercedes di recente acquisizione.



Per Andrea B. ed Alberto la casella degli errori delle statistiche ci indicano rispettivamente 10 e 14 errori, non esattamente bruscolini, ma dalla loro hanno un ritmo gara migliore segnalato da un tempo medio sul giro di 11.558 per Alberto M. e 11.640 per Andrea B.

Tanto basta ad Alberto per agguantare la posizione centrale della generale e mettere il muso della Mercedes davanti a quelle di Andrea B. e di Andrea C., tutti e tre con 91 giri alle spalle e pochi settori di distacco l'uno dall'altro.

La metà alta della generale la chiude Emilio undicesimo con la Corvette C6 marcata con il logo di Playboy.



La sua partenza è molto promettente e dopo la prima sessione occupa la terza posizione, purtroppo per lui il ritorno degli avversari con vetture di più recente concezione non si fa attendere e deve ben presto a fare i conti con le Aston Martin di Roby e di Roberto S., cui è costretto a cedere il passo da metà gara in avanti.

Roby e Roberto S. che giungono al traguardo con distacchi reciproci contenuti, tra i due "litiganti" sotto la bandiera a scacchi ad avere la meglio è di poco Roberto S..



Le statistiche ci indicano che l'ago della bilancia pende leggermente verso Roberto S. dal punto di vista dei tempi, ma Roby commette un errore in meno, duello quindi in sostanziale equilibrio che potrebbe essere stato deciso da un'assistenza poco agevole o da un incidente di gara.

L'ottavo posto lo conquista la Mercedes di Maurizio M., con la quale scende frequentemente sotto la soglia degli 11", anche nelle più difficoltose corsie esterne.



Il suo inizio gara non è dei più brillanti, ma col trascorrere dei minuti la sua azione si fa incisiva, fino alla sesta sessione durante la quale supera di slancio Roberto S.

Altra sfida a distanza la animano le Mercedes di Ulisse e Giuseppe, se si fosse trattato di un incontro di pugilato, come nel caso del duello tra Roberto S. e Roby, si sarebbe probabilmente concluso in parità.



Dopo la prima sessione appannaggio di Giuseppe, Ulisse risponde portandosi in vantaggio per tre sessioni consecutive, salvo poi dover cedere al suo ritorno nelle corsie finali, laddove Giuseppe guadagna quel tanto che basta a consentirgli di concludere la gara in sesta posizione, precedendo Ulisse di soli 18 settori.



Un piccolo solco di 2 giri separa i primi cinque della classifica dal resto del gruppo, la quarta posizione se la contendono la Corvette C8 di Riccardo Z. e la McLaren di Bianco.



La prima parte di gara è tutta a favore di Riccardo Z. che occupa stabilmente la quarta posizione fino alla quarta sessione compresa.

Durante la quinta manche arriva però il sorpasso di Bianco che conclude la gara in quarta posizione precedendo proprio Riccardo Z..



In lizza per la vittoria della gara troviamo Federico, Enzo e Mario Z., per Enzo l'inizio gara è complicato da una mischia in cui rimane invischiato al primo giro, che gli fa perdere qualche secondo prezioso.

Si avvantaggia quindi inizialmente Federico che mantiene la testa della corsa per tutta la prima e seconda sessione tallonato da Mario Z.

Nel frattempo Enzo mette alla frusta la Mercedes per recuperare il tempo perduto, dalla settima posizione che ricopre al termine della prima sessione, risale in terza piazza già al termine della seconda manche, ma recuperare sulla coppia di testa si rivela complicato visto il ritmo imposto dai due fuggitivi.



L'azione di Mario Z. porta i suoi frutti nella terza sessione, durante la quale con Federico impegnato in corsia 1, si porta in testa alla gara.



Ma la risposta di Federico non tarda ad arrivare e, una volta riapprodato alle corsie centrali, si riporta al comando.

Quando però i distacchi sono così contenuti anche il minimo imprevisto può decidere il destino della gara, e l'imprevisto si presenta nella quinta sessione, durante la quale un sensore contagiri che fa le bizze disturba momentaneamente Federico impegnato nella guida.

Il conteggio dei giri viene prontamente corretto al termine della sessione, aggiungendo a Federico i giri che gli spettano, ma la situazione non può di certo averlo facilitato nella sua azione.

Dal canto suo Mario non fa certo sconti e si riporta nuovamente al comando delle operazioni, questa volta per rimanerci fino alla bandiera a scacchi.

Andrea Ing.

CLASSIFICA GT3 NSR				
	PILOTA		giri set	
1	*MARIO Z.	CORVETTE C7R	100	39
2	FEDERICO	CORVETTE C8R	99	65
3	ENZO	MERCEDES AMG	99	7
4	BIANCO	MCLAREN 720S	98	53
5	RICCARDO Z.	CORVETTE C8R	98	6
6	GIUSEPPE	MERCEDES AMG	96	24
7	ULISSE	MERCEDES AMG	96	6
8	MAURIZIO M.	MERCEDES AMG	95	17
9	ROBERTO S.	ASTON MARTIN VANTAGE	94	65
10	ROBY	ASTON MARTIN VANTAGE	94	38
11	EMILIO	CORVETTE C6R	94	24
12	ALBERTO M.	MERCEDES AMG	93	53
13	ANDREA B.	MERCEDES AMG	92	67
14	ANDREA C.	MERCEDES AMG	92	36
15	DIEGO	CORVETTE C7R	91	47
16	FRANCESCO T.	PORSCHE 997 GT3	91	41
17	ENEA	MCLAREN 720S	91	27
18	ANDREA Z.	CORVETTE C7R	89	4
19	MARCO Z.	MERCEDES AMG	88	24
20	ANDREA ING.	CORVETTE C6R	87	3
21	CASTE	PORSCHE 997 GT3	86	35
22	BRUNO	CORVETTE C7R	83	70
23	IL DAVE	MERCEDES AMG	69	68

1ª Muscle Car

Bene bene...

... male male!



Come spesso accade con le categorie che mettono insieme modelli di diverse epoche e tecnologie le prestazioni e la guidabilità delle auto sono tra le più variegata. C'è chi arranca e chi sfreccia, chi rotola e chi percorre le curve con la precisione di un rasoio, chi esce di curva incollato alla pista e chi... esce di curva e basta.

Anche con le Muscle Car accade lo stesso. Mettendo assieme Scalextric, Pioneer, Reptec, ecc., ancor più con la configurazione quanto più possibile di scatola, con sono auto che girano quasi come le Gruppo C e altre che sono più simili alle Classic più datate. Ecco quindi che il miglior giro in gara si sposta dai



13"866 di Andrea B. ai 15"537 di Bruko.

La serata vede arruolarsi per la gara tredici concorrenti, con in più Cico passato a salutare ma rientrato a casa anzitempo vista la sveglia all'alba. Le qualifiche premiano Emilio, a noleggio da Roby di una Mustang decisamente stealth. Nera opaca che la si

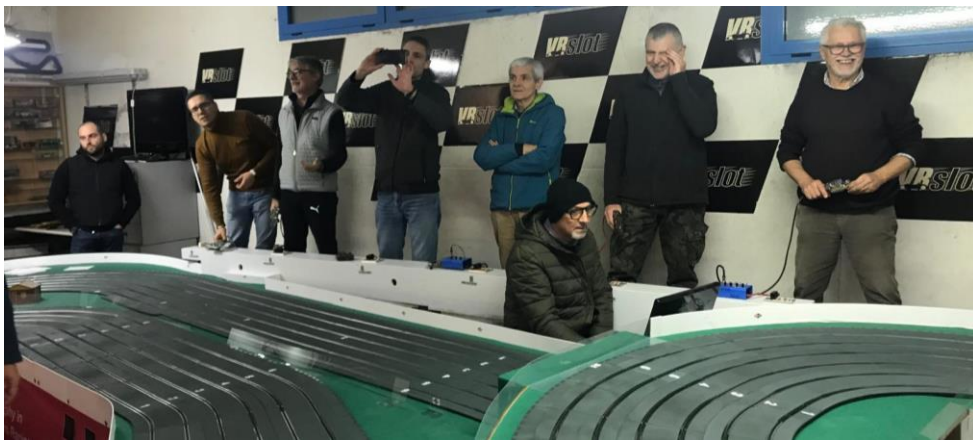


vede giusto perché il fondo Scaleauto è un po' più grigio di quello Ninco o del vecchio Carrera. Va forte anche Giuseppe, tallonato da Ago che completano così il podio del pre-gara. Completamente opposte le sorti di chi occupa le ultime posizioni, che tipicamente fa del suo meglio per restare in pista e portare a casa un tempo qualsiasi. Questa è la situazione di Andrea Ing. e Caste, entrambi con la Camaro e Bruko con la silenziosissima Cobra Reptec.

PROVE CRONOMETRATE			
	PILOTA		tempo
1	EMILIO	FORD MUSTANG FASTBACK	14,460
2	GIUSEPPE	CHEVROLET CAMARO <70	14,532
3	AGO	FORD MUSTANG FASTBACK	14,540
4	ANDREA B.	AMC JAVELIN	14,648
5	ROBY	AMC JAVELIN	14,693
6	ANDREA Z.	FORD FALCON	14,926
7	ALBERTO M.	CHEVROLET CAMARO <70	15,010
8	MAURIZIO M.	FORD MUSTANG FASTBACK	15,191
9	ROBERTO S.	CHEVROLET CAMARO	15,308
10	BRUNO	CHEVROLET CAMARO <70	15,461
11	BRUKO	AC COBRA	15,750
12	CASTE	CHEVROLET CAMARO	15,772
13	ANDREA ING.	CHEVROLET CAMARO	15,954

La gara inizia con i primi sei concorrenti a cui si aggiunge Andrea Ing. come settimo. Partono forte i due mantovani, solitamente tra i ranghi della prima batteria, che per l'occasione si sono scambiati l'auto. Maurizio sembra averne un po' di più ma fa anche più errori. Alberto è invece un po' più





Si passa alla prima batteria. I tempi promessi già in qualifica sono parecchio più bassi di quelli del gruppetto appena sceso dalla pedana. I primi giri confermano già le ipotesi e si capisce che a giocare la vittoria saranno Emilio, Giuseppe, Ago, Andrea B. e Roby. Andrea Z. compie una condotta un po' altalenante, rimane un filino attardato e viene fagocitato da Alberto M.



pulito. Ad appena dal



due sessioni via però Maurizio accusa un duro colpo: la sua auto perde

l'anteriore... nel senso letterale del termine. La boccola dell'assale anteriore, forse già precedentemente riparata, salta. Maurizio, tenta una nuova riparazione, torna in pista ma dura poco e poi deve ritirarsi definitivamente.

Rimane Roberto S. a contendere ad Alberto la vittoria di batteria ma deve in



più Bruno porta a casa appena cinque errori. Alla fine Roberto prende il largo ma non riesce a raggiungere Alberto.

realità anche guardarsi le spalle da Bruno, a tratti davvero in palla. Roberto è rapido, mentre



Alle sue spalle Andrea Ing. riesce a domare la sua Camaro più di quanto non fosse riuscito a fare durante le qualifiche. Più indietro sono due Franceschi, Caste e Bruk0, a darsi battaglia. Inizialmente è Bruk0 a gestire un po' meglio la sua Cobra, restando su quel sottile filo tra il tirare un po' il tempo e stare in pista. Caste, dopo un inizio un po' traballante, ingrana la marcia giusta e inizia ad abbassare i tempi e a ridurre le uscite. A tagliare la testa al toro è però un guasto all'auto di Bruk0, su cui il motore, dopo un'uscita, si sgancia. La scena si ripete un'altra volta durante la gara, bloccando così Bruk0 a tredici giri di distacco.



Ago, già conscio della situazione precaria ad inizio gara, deve fare i conti con momenti in cui la sua Mustang vola inanellando tempi ottimi e altri con uscite imprevedibili. Passata la metà gara, quando la situazione peggiora ulteriormente decide di staccare il pulsante ed evitare di farsi venire il nervoso.

Sorte simile, ma con epilogo diverso, tocca ad Emilio. I tempi sono ottimi, da far puntare in alto, ma le uscite ad un certo punto, iniziano a lievitare come il pandoro. Si ritrova così a lottare con Andrea B. per la terza posizione. Quest'ultimo riesce a limitare notevolmente le uscite. Solo cinque quelle rilevate da iST. A Emilio tocca quindi la quarta piazza.



La lotta per la vittoria si restringe quindi a Giuseppe e Roby e il finale diventa tutt'altro che scontato. I tempi sono simili e le uscite sono poche per entrambi, ma basta una sbavatura e tutto si rovescia oppure il recupero è tutto da rifare. Accade più volte quando ormai si ritiene conclusa la lotta e da lì si ricomincia. La spunta Giuseppe per appena undici settori che conquista quindi la vittoria.

CLASSIFICA MUSCLE CAR					
PILOTA				giri	set
1	(+1)	GIUSEPPE	CHEVROLET CAMARO <70	97	23
2	(+3)	ROBY	AMC JAVELIN	97	12
3	(+1)	ANDREA B.	AMC JAVELIN	95	31
4	(-3)	EMILIO	FORD MUSTANG FASTBACK	94	62
5	(+2)	ALBERTO M.	CHEVROLET CAMARO <70	94	25
6	(=)	ANDREA Z.	FORD FALCON	93	11
7	(+2)	ROBERTO S.	CHEVROLET CAMARO	92	60
8	(+2)	BRUNO	CHEVROLET CAMARO <70	90	67
9	(+4)	ANDREA ING.	CHEVROLET CAMARO	88	32
10	(+2)	CASTE	CHEVROLET CAMARO	87	77
11	(=)	BRUKO	AC COBRA	74	71
12	(-9)	AGO	FORD MUSTANG FASTBACK	RIT	
13	(-5)	MAURIZIO M.	FORD MUSTANG FASTBACK	RIT	

Si chiude così la serata, dipinta bene dal titolo di questa cronaca, con la vittoria del Bepi e la soddisfazione del Roby per l'ottimo risultato contrapposti alla consapevolezza di una mancata occasione per Ago e Maurizio M.. Ma siamo solo ad inizio stagione e c'è molto ancora da fare prima di dare per chiuso il campionato.



.....infoclub

Per gli amanti del genere

Si avvisa che su iniziativa di Caste approvata dal Direttivo, al Club è stata posizionata una macchina per il caffè a cialde, si coglie l'occasione per ricordare che è necessario che ogni socio provveda allo smaltimento autonomo dei rifiuti prodotti durante le serate di gara.