



# la gazzetta del **VR Slot**



anno XXV numero 1002 - 13 gennaio 2025 - [www.vrslot.it](http://www.vrslot.it)

- > **3ª GT LMS**
- > **PALO-SALVA**
- > **Ferrari 125s**

## 3ª GT LMS Una vittoria nella calza ...

... per Mario Z.

Dice il detto che l'Epifania tutte le feste si porta via e così dopo la chiusura del Club del 6 Gennaio anche nel seminterrato salutiamo le festività natalizie con il terzo appuntamento della categoria GT LMS. La serata si rivela particolarmente frizzante perché nel pre-gara abbiamo come nostri graditissimi ospiti nel seminterrato gli amici del podcast PALO-SALVA, con cui abbiamo fatto reciproca conoscenza. Rimandiamo alla relativa successiva sezione per i succosi dettagli del caso.



Come quando da ragazzo ti viene a trovare la compagna di scuola interessante e quindi ti metti il gel e la camicia con cui vai ai matrimoni, così il Club per l'occasione si mette in tiro e registra una massiccia affluenza: oltre ai venti partecipanti alla gara timbrano il cartellino anche Ago, Bianco, Federico e Diego per la sistemazione delle kit rally in vista dell'appuntamento della settimana prossima: Presenti poi anche Bruko e Andre. Quest'ultimo tenta l'approccio alla gara ma poi ci ripensa e saluta la compagnia.

**lunedì 20/01**  
**Gruppo C**  
**Scaleauto**  
**giovedì 23/01**  
**TT 1:24**  
**Scaleauto**



In zona cesarini giungono al club anche Maurizio M. e Alberto M., che per una volta invece di limitarsi a dover fare i conti con uno stallonamento, devono fare i conti con una foratura in scala 1:1, risultando ovviamente attardati nel tragitto che li porta al Club.



La quota di 20 partecipanti ci consente di by-passare le prove cronometrate. Si allinea quindi al nastro di partenza la prima batteria di 7 partecipanti, che vede tra le fila Davide, Bumpus, Ulisse, Giorgio Tover, Valter, Il Dave e Giuseppe.



Batteria in cui parecchi partecipanti sono a digiuno della Scaleauto, perché nei mesi recenti hanno avuto modo di provare poco il tracciato.



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

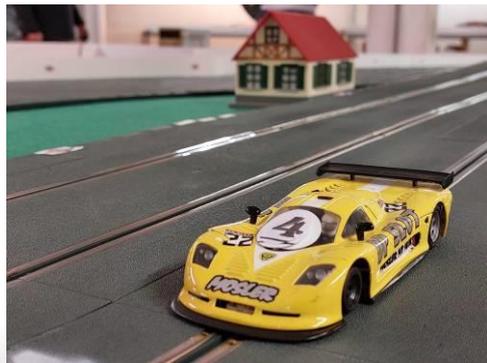
La considerazione vale sicuramente per Giorgio Tover, che deve probabilmente fare i conti anche con la scarsa conoscenza del mezzo. Anche se la prestazione finale non è da alta classifica, il buon Giorgio vince comunque per simpatia e spirito di gruppo.

Anche Il Dave deve fare i conti con analoghe problematiche, visto che da quando si è unito al gruppo le gare si sono svolte praticamente solo sulla Ninco.

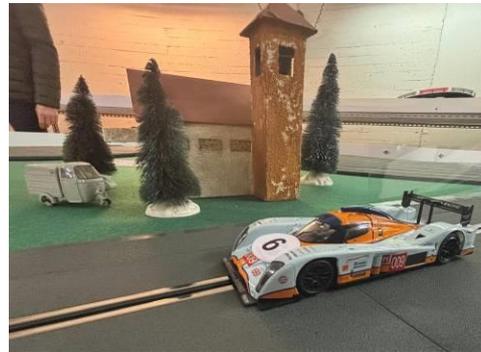


Abbiamo notato comunque che il numero di errori per lui si sta allineando a quello dei colleghi più esperti, le prospettive sono quindi per un prossimo ricongiungimento al gruppo.

Conoscenza del nuovo tracciato di cui difettano anche Valter e Davide, il primo è tornato ad iscriversi di recente e quindi ha dedicato il tempo utile a riprendere dimestichezza più che altro con la Ninco, mentre Davide prova in questi giorni la Scaleauto per la prima volta dopo qualche mese di assenza.



Al traguardo, dopo una gara con tempi non disprezzabili ma che le sue capacità sapranno migliorare, troviamo la Mosler di Valter in dodicesima posizione, mentre Davide articola meglio l'indice e, come sua consuetudine, limita il numero di errori a 2, portando la Lola Aston Martin alla sesta posizione finale.



Ulisse si allinea ai nastri di partenza con la Porsche a livrea dorata che evidentemente non risulta velocissima, visto che i tempi sul giro che Luca sigla sono abbastanza alti per i suoi standard. Nonostante le statistiche di iST ci segnalino solo 3 errori, la classifica finale per lui dice 17ma posizione.



Bumpus nostro portavoce per gli amici del podcast, si cimenta in questa categoria che solitamente non frequenta portando in gara anche lui la Porsche.

Collezione 14 giri in tutte le sessioni, a dimostrazione della costanza di prestazioni in gara che lo portano ad agguantare la decima casella nella generale.



Nella batteria si distingue per rapidità la Toyota di Giuseppe, che stacca i migliori compagni di batteria di due giri, frutto di tempi praticamente mai sopra i 13" a giro, che gli consentono di scendere dalla pedana con la prima posizione provvisoria.



Anche la seconda batteria annovera 7 concorrenti: salgono in pedana nell'ordine un terzetto di Andrea composto da Andrea B., Andrea Ing. e Andrea Z.. Proseguendo con l'ordine alfabetico troviamo poi Emilio, Giorgio S., Mario Z. e Roberto S..





Tra gli Andrea, l'Ing. con la Peugeot 908 adotta uno stile di guida pulito che gli frutta



un numero di errori limitato e la 18ma posizione nella generale.

Gli altri due Andrea danno vita ad un duello tra omonimi a cui partecipa anche l'altro Giorgio della serata, quello con la S.



Per la prima parte di gara conduce le danze Andrea B. con la Lola, salvo poi cedere la leadership del terzetto nella seconda parte.



Tra Andrea Z. e Giorgio S. il più lesto ad approfittare delle divagazioni di Andrea B. è Giorgio con la Toyota, che la spunta per pochi settori sulla Viper di Andrea Z.. La generale a fine gara li colloca in 14ma (Giorgio S.), 15ma (Andrea Z.) e 16ma posizione (Andrea B.).



Meglio del precedente terzetto fa Roberto S. che a parte qualche sporadica incertezza in corsia 1, mantiene un buon ritmo gara e limita gli errori portando la Lola Aston Martin alla 13ma posizione.



A posteriori, guardando la classifica generale si può notare che tra la decima posizione di Bumpus e la tredicesima di Roberto S. ci sono solamente 33 settori: In mezzo tra i due troviamo anche Valter e Alberto M.: l'appartenenza a diverse batterie e il round robin ci hanno in questo caso nascosto una avvincente sfida nella sfida.



Con un giro esatto di vantaggio su Bumpus nella generale troviamo la Mosler di Emilio, anche lui giunto al Club appena in tempo per l'iscrizione alla gara e costretto a rinunciare alle prove libere.



L'iniziale corsia 6 la spende quindi a prendere confidenza con il mezzo e a regolare il pulsante, nel seguito della gara si mette poi a marciare con buoni tempi e giunge al traguardo in nona posizione.



Con Giuseppe spettatore interessato, la seconda batteria ci riserva anche la prestazione di Mario Z. anche lui con la Porsche. Corsia 1 a parte, che a detta un po' di tutti si è rivelata la più ostica da affrontare, Mario sigla quasi costantemente tempi sotto ai 12" che gli garantiscono, al momento di scendere dalla pedana, la prima posizione provvisoria con un vantaggio di un giro abbondante su Giuseppe.



La prima batteria gode del beneficio di essere dispensata dal turno in panchina dovuto al round robin: sono infatti 6 i concorrenti a salire in pedana per cercare di contendere la prima posizione a Mario Z.. Il sestetto è composto dai due mantovani Alberto e Maurizio, da Andrea C., da Enzo, da Riccardo Z. e Roby.



La sfortunata disavventura che ha colpito Maurizio ed Alberto mentre raggiungevano il seminterrato, gli ha precluso la possibilità di testare macchina e pulsante nelle prove libere, compromettendo quindi in qualche modo anche la loro gara.



Per i due compaesani le prestazioni velocistiche non mancano e riescono in più di un'occasione a scendere sotto i 12" a giro, ma la partenza "a freddo" li condiziona, sicché a fine gara troviamo la Mosler di Alberto in 11ma posizione, mentre se la cava meglio Maurizio che rispetto al collega di trasferta limita gli errori conducendo la Lola in settima posizione.



Appena dietro a Maurizio M. nella generale si piazza la Nissan di Andrea C.. Per lui il passo gara magari non sarà dei più veloci della serata, ma le statistiche di iST ci indicano zero errori, che gli fruttano la settima posizione nella generale.



Sfida a viso aperto tra Roby con la Mosler e Riccardo Z. ed Enzo entrambi con la Porsche, quella di Riccardo Z. cortesemente noleggiata da Bianco per l'occasione.





Dopo l'iniziale abbrivio di Riccardo Z., Roby ed Enzo recuperano il giro di svantaggio già dalla seconda sessione.



Nel prosieguo della gara nasce un testa a testa tra i tre in cui alla fine la spunta Roby che agguanta il gradino più basso del podio. La quarta posizione se la prende invece il Decano che precede Riccardo Z. per soli 3 settori.

CLASSIFICA GT LMS			
PILOTA			giri set
1 (+12) MARIO Z.	PORSCHE 911 GT EVO	91	12
2 (+14) GIUSEPPE	TOYOTA GT ONE	89	50
3 (+2) ROBY	MOSLER MT900	89	6
4 (-3) ENZO	PORSCHE 911 GT EVO	88	69
5 (-1) RICCARDO Z.	PORSCHE 911 GT EVO	88	66
6 (+9) DAVIDE	LOLA B09	87	24
7 (-4) MAURIZIO M.	LOLA B09	87	12
8 (-2) ANDREA C.	NISSAN R390	85	77
9 (+3) EMILIO	MOSLER MT900	85	66
10 (+7) BUMPUS	PORSCHE 911 GT EVO	84	66
11 (-9) ALBERTO M.	MOSLER MT900	84	58
12 (+2) VALTER	MOSLER MT900	84	39
13 (-6) ROBERTO S.	LOLA B09	84	33
14 (-4) GIORGIO S.	TOYOTA GT ONE	82	51
15 (-6) ANDREA Z.	DODGE VIPER	82	12
16 (-8) ANDREA B.	LOLA B09	81	66
17 (+1) ULISSE	PORSCHE 911 GT EVO	78	70
18 (-7) ANDREA ING.	PEUGEOT 908	76	68
19 (=) IL DAVE	LOLA B09	69	23
20 (=) GIORGIOTOVER	MOSLER MT900	66	75

Rimangono quindi ben salde la prima e la seconda posizione di Mario Z. e di Giuseppe, che nella calza della Befana trovano punti importanti in ottica campionato.

Andrea Ing.

CLASSIFICA GT LMS					TOT.	
2023/2024	17/10/2024	25/11/2024	09/01/2025	31/03/2025	SCARTO	TOT.
	1	2	3	4		
1 RICCARDO Z.	25	14	14			53
2 FEDERICO	26	26				52
3 ENZO	13	20	16			49
4 ROBY	14	13	17			44
5 MAURIZIO M.	12	15	12			39
6 GIUSEPPE	17	20				37
7 ALBERTO M.	11	17	8			36
8 MARIO Z.			25			25
8 ROBERTO S.	8	11	6			25
8 EMILIO	15	0	10			25
11 ANDREA C.		12	11			23
12 GIORGIO S.	10	7	5			22
13 ANDREA B.	7	9	3			19
14 DAVIDE			13			13
15 ANDREA ING.	6	5	1			12
15 ANDREA Z.		8	4			12
17 FRANCESCO T.		10				10
18 ENEA	9					9
18 GIAMPY	5	4				9
18 BUMPUS			9			9
21 VALTER			7			7
22 CASTE		6				6
23 BRUNO	4					4
23 GIORGIOTOVER	3	1				4
25 ULISSE			2			2
26 IL DAVE			1			1
27 MARCO B.	0					

# PALO-SALVA!

Il VRslot sarà protagonista del podcast degli amici Tomas, Nicola e Filippo

Nel pregara di giovedì sera abbiamo avuto come ospiti Tomas, Nicola e Filippo, interpreti del podcast PALO-SALVA, nel quale raccontano lo sport attraverso ricordi, storie, aforismi, il tutto condito con una sana "ignoranza" (cit.).



Il nostro

Club sarà quindi protagonista di un episodio del [loro canale Spotify](#) in cui racconteranno la nostra realtà in modo leggero, con il supporto di Bumpus che farà da nostro semiserio portavoce.

Riportiamo alcune foto che suggellano l'evento, invitando tutti ad ascoltare gli episodi del loro podcast, per cortesia, per riconoscenza, ma soprattutto perché meritano.



# Ferrari 125s

Creazione dell'ex socio Gianni F.A.

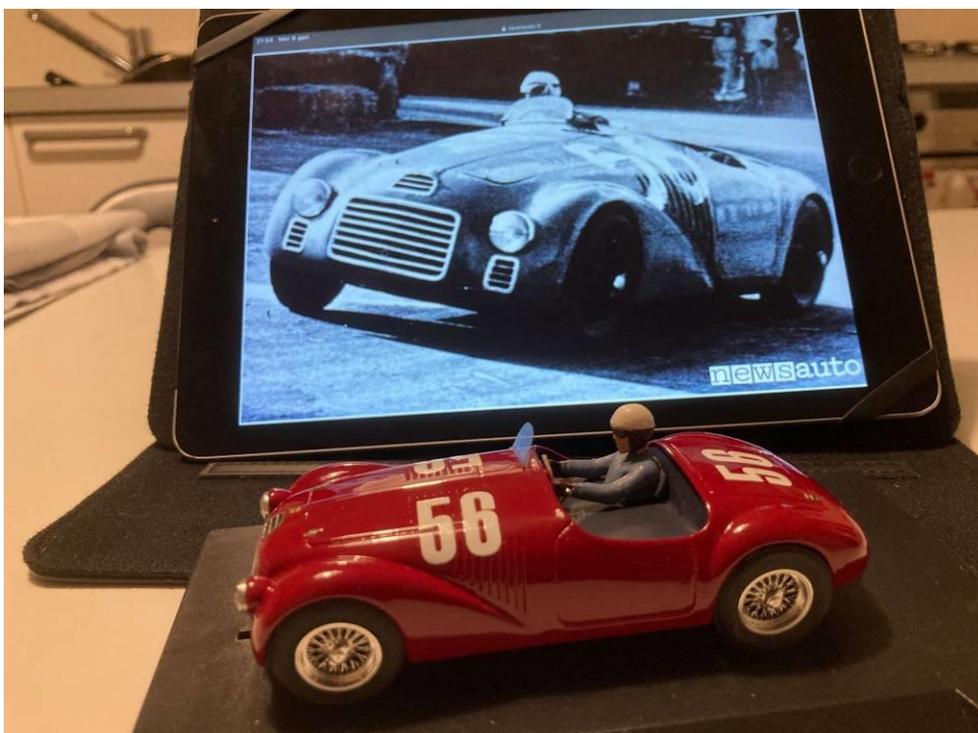
Presentiamo sulle nostre pagine il lavoro del nostro ex compagno di Club **Gianni F.A.** che ha realizzato questo splendido modello della **Ferrari 125s**.



Ci facciamo aiutare da una ricerca su internet riportando alcune informazioni dal sito ufficiale Ferrari per ricostruire la storia di questa che, terminata la partnership con l'Alfa Romeo, fu ufficialmente la prima vettura costruita interamente a Maranello dalla neonata "casa automobilistica italiana Ferrari".



Enzo Ferrari incaricò del progetto Gioachino Colombo. Ne nacque questa vettura equipaggiata con propulsore a 12 cilindri e potenza di circa 120 CV.



Il primo motore della 125s, appena montato sull'autotelaio, fu messo in moto da Enzo Ferrari il 12 marzo 1947. L'esordio in gara avvenne l'11 maggio sul circuito di Piacenza, alla guida Franco Cortese e Nino Farina (immagine tratta da wikipedia).



Come la definì lo stesso Enzo Ferrari, la gara si rivelò un "insuccesso promettente" perché la vettura di Cortese fu costretta al ritiro da un'avaria alla pompa di alimentazione mentre era in testa alla gara.

Due settimane dopo, il 25 maggio 1947, Franco Cortese conquistò la **prima vittoria** per la neonata **Ferrari**, vincendo il **Gran Premio di Roma**, su un circuito ricavato lungo i viali intorno alle **Terme di Caracalla** completando 40 giri per complessivi 137,6 chilometri alla media di 88,5 km/h. Proprio a quella storica prima vittoria del Cavallino si riferisce il modello realizzato da Gianni.

Facciamo quindi i complimenti a Gianni per la sua creazione di indubio valore estetico ma anche sentimentale, e ringraziamo anche Davide che ce lo ha segnalato e ci ha passato le fotografie, consentendoci di mettere insieme questo piccolo tributo.

La vittoria successiva arrivò sul Circuito di Parma, il 13 luglio dello stesso anno con alla guida Tazio Nuvolari, la grande avventura del Cavallino rampante era così iniziata.

