



la gazzetta del **VRslot**



anno XXV numero 1004 - 27 gennaio 2025 - www.vrslot.it

> **3^a Gruppo C**

> **2^a TT1:24**

> **InfoClub**

3^a GRUPPO C

Fuga solitaria di Mario Z.

Per il resto del gruppo gara molto equilibrata



Arriva il momento di cimentarsi ufficialmente sulla nuova pista Scaleauto anche per la categoria Gruppo C che, come accade quasi sempre, registra anche stavolta una massiccia affluenza verso il seminterrato.

L'elenco iscritti annovera così 21 presenze, che ci conducono, senza disputare le prove cronometrate, direttamente alla composizione delle tre batterie da 7 partecipanti, di durata 3 minuti cadauna.

La batteria iniziale la animano Giorgio S., Giampy, Francesco T., Enea, Caste e Andrea Ing., mentre Marco Z. si accomoda in attesa di entrare dalla seconda sessione in corsia 4.



lunedì 27/01
Silhouette
- Scaleauto -
giovedì 30/01
Rally Legend
Classic

Per la rituale foto di rito prima dell'inizio della batteria sono ben tre le Porsche 956 allineate in pista, le sfoderano Andrea Ing., Francesco T. e Marco Z.; Enea sfrutta la Toyota 88C, Caste opta per la Lancia LC2, mentre Giampy e Giorgio S. schierano la Jaguar.

Il giovane Enea oramai non è più una sorpresa e si mette subito al comando della batteria. Deve guardarsi inizialmente le spalle da Francesco T. che lo tiene a tiro per le prime batterie.



L'approdo in corsia 2 e successivamente in corsia 1 fiacca l'inseguimento del giovane collega da parte di Francesco, che commette 6 errori nella seconda e terza sessione. A quel punto Enea ha campo libero e macina giri costantemente sotto i 13" conquistando agevolmente la batteria e la 10ma posizione nella generale.



Francesco T., che aveva iniziato la gara altrettanto bene, deve ben presto fare i conti con Giampy, che nella seconda parte di gara lo insidia soffiadogli nel finale la seconda posizione nella batteria e la 14ma posizione nella generale.



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



La partenza in corsia 6 e il successivo turno di riposo durante la seconda sessione ci nasconde inizialmente le prestazioni di Giorgio S., ma dalla terza sessione quando rientra in pista in corsia 4 inizia a macinare giri su buoni tempi (giro più veloce di Giorgio 12"115) limitando anche a 3 il numero di errori, ciò non gli consente di impensierire Enea per la classifica di batteria, ma conquista comunque agevolmente la seconda posizione di manche, portando la Jaguar alla 13ma posizione della generale.



Marco Z. si ritrova a fare i conti con una Porsche 956 che proprio non ne vuol sapere di rimanere in pista, compromettendo pesantemente il conto degli errori e anche la serata di Marco.

Ce lo aspettiamo più competitivo nella prossima occasione quando avrà trovato il bandolo della matassa nella sistemazione dell'assetto della Porsche.



Analoghe considerazioni valgono per Caste, costretto a fare i conti con una Lancia LC2 piuttosto nervosa che, sebbene gli consenta di vergare ottimi tempi (giro più veloce 12"478), fa salire il conto degli errori a 10. La classifica a fine gara dice 19mo posto, poco dietro ad Andrea Ing..



La batteria 2 è popolata prevalentemente da modelli Porsche: la 962 è la versione più gettonata, portata in gara da Andrea Z., Roberto S. e Valter, mentre la sorella minore 956 la schiera Andrea B.



Andrea C. e Bruno rimangono affezionati alla Lancia LC2, mentre Marco B. opta per la Toyota 88C dalla livrea folcloristica, che in realtà si rivela essere un rebus, la cui soluzione strappa una risata e anche stavolta una menzione per la livrea più originale.



Proprio Marco B. si mette inizialmente al comando della batteria tallonato da Andrea C. e da Roberto S.. Andrea Z., Bruno e Andrea B. battaglia invece nelle retrovie, mentre Valter sconta inizialmente il turno di riposo.

Dalle sessioni successive si delineano meglio i valori in campo: a giocarsi la testa della batteria sono quindi Marco B. e Valter che fanno registrare tempi molto simili e viaggiano abbastanza vicini durante la gara.

Nella prima parte prevale Marco, che le statistiche ci segnalano meno incline all'errore e che mantiene quindi la testa della batteria. Nella penultima sessione Valter sfrutta però la rotazione favorevole delle corsie e mentre è impegnato in corsia 5, porta a termine il ricongiungimento con Marco obbligato ad affrontare la paludosa corsia 1.



La sessione finale è però in agguato e nella rotazione delle corsie a Marco B. tocca una più comoda corsia 3, mentre Valter è impegnato in 6 ed è quindi costretto nuovamente a cedere al collega lo scettro della batteria fino al traguardo.

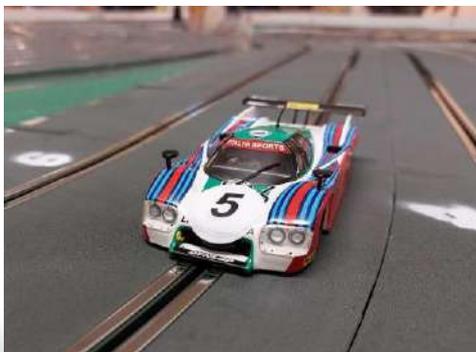
Seconda batteria che sembra vivere di duelli visto che ne inscenano uno anche Andrea C. e Roberto S.: battaglia che in realtà è a distanza, visto che Roberto S. già nella seconda sessione si accomoda in panchina per il turno di riposo.



Andrea C. invece prosegue in pista con il suo ritmo concreto costellato di qualche raro errore. La situazione si dipana solo alla fine della sesta sessione, quando Roberto si riavvicina ad Andrea a cui tocca il turno di riposo.



La sessione conclusiva promette quindi scintille visto che i due sono impegnati nelle corsie simmetriche: n. 2 (Andrea) e n. 5 (Roberto), ma per Roberto S. si rivela complicato guadagnare secondi, visto che Andrea anche se leggermente più lento mantiene vuota la casella degli errori blindando la posizione fino alla fine.



Ben più movimentato si rivela il confronto tra Bruno e Andrea Z.: la prima sessione è appannaggio della Lancia di Bruno, ma dal secondo turno è Andrea Z. che si destreggia meglio fino al turno di riposo dopo il quale rientra in pista con il ruolo di inseguitore.



Si giunge così alla sessione conclusiva nella quale il turno di riposo spetta invece a Bruno, che quindi è costretto ad assistere da bordo pista all'evolversi degli eventi. Ne nasce un finale da thriller in cui Andrea Z. termina la gara esattamente con gli stessi giri e nello stesso settore di Bruno.

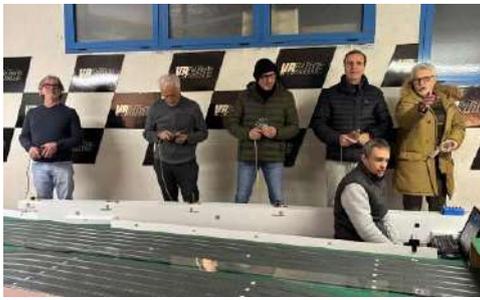


Serata non proprio brillante invece per Andrea B. con una Porsche forse non a punto, che lo porta ad un numero di errori in doppia cifra e ne



compromette la gara.





La seconda sessione non porta grandi varianti al tema, se non per il fatto che Alberto M. sopravanza Emilio. I turni di riposo ci impediscono una lettura lineare dell'evolversi della situazione in pista, ma sembra già abbastanza chiaro che Mario Z., salvo imprevisti è destinato a fare un po' gara a sé.

Le prestazioni che risultano più difficili da decifrare sono inizialmente proprio quelle di Maurizio, perchè nelle sessioni iniziali affronta prima la corsia 6 e poi deve accomodarsi per il turno a bordo pista.

Il round robin è necessario infine anche per la prima batteria. La griglia di partenza risulta anche in questo caso abbastanza variegata, Roby e Giuseppe schierano le competitive Jaguar, Emilio e Alberto M. optano per la Toyota 88C, mentre Enzo e Maurizio M. scelgono la Nissan R89C. Si distingue Mario Z., unico a portare in gara in prima batteria la collaudata Porsche 956.



L'inizio gara è molto equilibrato: il trenino che si forma è guidato da Mario Z., seguito da Enzo, Giuseppe, Emilio e Maurizio M.. Chiude la fila Alberto M. ma i distacchi sono comunque molto contenuti. Roby invece durante la prima sessione scalpita a bordo pista in attesa di fare il suo ingresso in gara.



La classifica si dipana meglio in prossimità della sessione finale, a cui Mario Z. giunge con tre giri di vantaggio sugli inseguitori. Vittoria quindi praticamente mai in discussione la sua, mentre per Roby arriva la settima posizione dopo una gara con tempi molto interessanti ma non sufficienti per impensierire i primi in classifica, nonostante abbia commesso un solo errore in tutta la serata.



La seconda posizione se la contendono Enzo e Giuseppe, con una leggera prevalenza di Enzo nelle sessioni iniziali. Più complicato invece capire la gerarchia dei valori tra Emilio, Roby e i due mantovani Alberto e Maurizio.



La bagarre per le posizioni tra la quarta e la sesta si risolve nell'ordine formato da Maurizio M, Emilio ed Alberto M., in cui il più in palla si è sicuramente rivelato Maurizio per passo gara ma anche in fatto di precisione di guida (IST ci segnala un solo errore), mentre lo spunto leggermente migliore di Emilio gli ha garantito il posizionamento finale davanti ad Alberto nonostante abbia commesso un paio di errori in più del virgiliano. Alla fine il distacco tra i due ammonta a soli tre settori.



Nella querelle tra Enzo e Giuseppe la spunta proprio quest'ultimo, anche in questo caso con un distacco risicato che ammonta ad appena tredici settori. Distacco che a parità di errori commessi (le statistiche ce ne segnalano 2 per entrambi) è probabilmente da attribuirsi alla migliore interpretazione della corsia 1 da parte di Giuseppe.

Il giro più veloce in gara spetta a Mario Z. con un 11"357 siglato in corsia n. 4.

Nella classifica di campionato, con gli scarti ancora da applicare, Enzo e Giuseppe agganciano Federico in testa alla classifica, Mario Z. guadagna terreno portandosi in quarta posizione.

Andrea Ing.

CLASSIFICA GRUPPO C			
PILOTA			
			giri set
1	MARIO Z.	PORSCHE 956	92 30
2	GIUSEPPE	JAGUAR XJR10	89 75
3	ENZO	NISSAN R89C	89 62
4	MAURIZIO M.	NISSAN R89C	89 16
5	EMILIO	TOYOTA 88C	88 47
6	ALBERTO M.	TOYOTA 88C	88 44
7	ROBY	JAGUAR XJR12	88 20
8	MARCO B.	TOYOTA 88C	87 40
9	VALTER	PORSCHE 962	86 62
10	ENEA	TOYOTA 88C	86 58
11	ANDREA C.	LANCIA LC2	85 75
12	ROBERTO S.	PORSCHE 962	85 33
13	GIORGIO S.	JAGUAR XJR10	84 60
14	GIAMPY	JAGUAR XJR12	81 61
15	FRANCESCO T.	PORSCHE 956	81 44
16	BRUNO	LANCIA LC2	81 22
16	ANDREA Z.	PORSCHE 962	81 22
18	ANDREA ING.	PORSCHE 956	80 12
19	CASTE	LANCIA LC2	79 37
20	ANDREA B.	PORSCHE 956	78 22
21	MARCO Z.	PORSCHE 956	76 22

CLASSIFICA GRUPPO C							TOT.	
2023/2024	2024						SCARTO	TOT.
	04/11/2024	16/12/2024	20/01/2025	24/02/2025	24/03/2025	15/05/2025		
	1	2	3	4	5	6		
1 FEDERICO	26	25					51	51
1 ENZO	20	14	17				51	51
3 GIUSEPPE	15	15	20				50	50
4 MARIO Z.		20	25				45	45
5 ALBERTO M.	17	13	13				43	43
6 ROBY	11	12	12				35	35
6 MAURIZIO M.	13	7	15				35	35
8 EMILIO	14	5	14				33	33
9 ANDREA C.	10	9	8				27	27
10 VALTER		11	10				21	21
10 MARCO B.		10	11				21	21
12 ULISSE	12	6					18	18
13 BIANCO		17					17	17
14 ROBERTO S.		8	7				15	15
14 ANDREA Z.	9	3	3				15	15
16 BRUNO	7	2	3				12	12
17 ANDREA ING.	8	1	1				10	10
18 ENEA			9				9	9
19 FRANCESCO T.		4	4				8	8
20 CASTE	6	1					7	7
21 ANDREA B.	5	1					6	6
21 MARCO Z.	4	1	1				6	6
21 GIORGIO S.			6				6	6
24 GIAMPY			5				5	5
25 IL DAVE	3	1					4	4

2ª TT 1:24

Per 2 settori...

...Giuseppe conquista una gara tirata

Dopo il cambio regolamentare avvenuto nelle settimane precedenti c'era attesa nel capire come sarebbero evolute le prestazioni dei modelli della categoria TT 1:24. L'occasione giunge giovedì 23 gennaio quando tornano a calcare la Scaleauto le vetture in scala grande.

Oltre ad una buona rappresentanza locale contribuiscono alle 14 presenze in pedana anche una delegazione del Club di Vicenza. La compongono Alessandro R., Gianluca M. e Giuseppe C.



Dopo una serie di serate in cui non erano state disputate le prove cronometrate perché le presenze raggiungevano quota 20, si torna a decidere la composizione delle batterie mediante il valzer pre-gara in pedana.



PROVE CRONOMETRATE

	PILOTA		tempo
1	GIUSEPPE	ALPINE A110	13.466
2	ENEA	ABARTH 1000 TCR	13.532
3	*GIUSEPPE C.	MINI COOPER S	13.748
4	AGO	NSU TT	13.821
5	MARCO B.	ABARTH 1000 TCR	13.908
6	*GIANLUCA M.	A112 ABARTH	13.995
7	ROBY	MINI COOPER S	14.098
8	*ALESSANDRO R.	A112 ABARTH	14.195
9	BRUNO	ABARTH 1000 TCR	14.279
10	ROBERTO S.	RENAULT 8 GORDINI	14.299
11	GIORGIO S.	RENAULT 8 GORDINI	14.345
12	ANDREA Z.	A112 ABARTH	14.639
13	ENZO	MINI COOPER S	14.703
14	DIEGO	A112 ABARTH	17.080



Anche se per Enzo si tratta quasi di un debutto, visto che solitamente non frequenta la categoria, ben presto fa valere le sue capacità e con il passare delle sessioni recupera terreno andando ad insidiare con la Mini il primato di batteria alla Gordini di Roberto S..

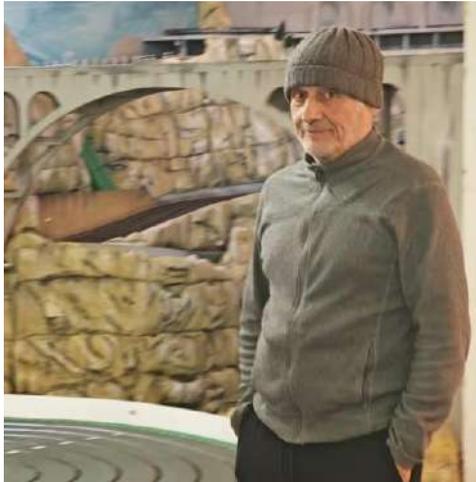


Alle spalle di Enzo si mette in luce Bruno, autore di ottimi tempi con la Abarth 1000: nel suo giro più veloce sigla un buon 13"857. Qualche sbavatura di troppo gli impedisce di tenere il passo di Enzo e Roberto S., ma conquista comunque la decima posizione ad un giro da Enzo.



Il più rapido è il Giuseppe autoctono con 13"466 che precede Enea con 13"532 e il Giuseppe alloctono che sigla un 13"748.

I tre finiscono direttamente in batteria 1 assieme ad Ago, Gianluca M., Marco B. e Roby. Iniziano invece in pedana componendo la batteria 2 Alessandro R., Andrea Z., Bruno, Diego, Enzo, Giorgio S. e Roberto S.



Primato che però il Decano non riesce ad agguantare perché il necessario

adattamento alla categoria gli costa diversi errori (IST ne indica 11 a fine gara). È costretto così ad accontentarsi della nona posizione alle spalle di Roberto S. che invece di errori ne commette la metà conquistando quindi l'ottava posizione con una sessantina di settori di vantaggio su Enzo.



Al semaforo verde scattano bene le Renault 8 Gordini di Giorgio S. e Roberto S. assieme alla Abarth 1000 di Bruno. Dopo la prima sessione li seguono ad un giro Alessandro, Enzo ed Andrea Z., mentre Diego attende di entrare in pista dalla seconda manche.

Dopo un inizio gara promettente in corsia 4, Giorgio S. trova qualche difficoltà nelle corsie 2-1-3, nelle quali colleziona gli 8 errori della sua gara. Si riprende poi nelle corsie finali 5 e 6 e si ritrova quindi ad incrociare le traiettorie con la A112 di Alessandro R., anche lui alle prese con l'apprendimento del tracciato. I due si giocano la posizione fino alla fine e giungono al traguardo a pari merito.





Andrea Z. mette in pista probabilmente una A112 che abbisogna ancora di parecchi giri di pista per mostrare le sue potenzialità: i tempi infatti non scendono sotto i 14" a giro e nonostante il numero di errori rimanga ampiamente sotto la doppia cifra, Andrea non riesce ad andare oltre la tredicesima posizione.

Diego invece decide durante la sua seconda sessione che probabilmente può bastare, visto che in un turno e mezzo colleziona già 5 errori, opta quindi per il ritiro, con l'obiettivo di lavorare sull'assetto della A112 in vista della prossima occasione.

La prima batteria inizia con una certa attesa: l'interesse è rivolto ovviamente verso Enea che ha ben figurato nelle prove libere e che quindi può competere per la vittoria.

Anche in questo caso la batteria si divide già dalla prima sessione in due tronconi: i migliori tre in prova scattano infatti in testa, seguiti ad un giro da Marco B. ed Ago. L'inizio in corsia esterna rallenta Gianluca M. che deve anche fare i conti con la scarsa conoscenza del tracciato, il tutto mentre Roby attende il suo turno di ingresso in pista.



Roby peraltro si iscrive alla battaglia per la posizione ai piedi del podio, animata già da Marco B. ed Ago. Tra i tre il più performante dal punto di vista velocistico è Ago con la NSU Prinz TT, che non riesce però ad abbinare alle prestazioni anche una guida particolarmente precisa: secondo le statistiche gli errori a fine gara ammontano a 10.



Roby invece con la Mini adotta una tattica più conservativa che gli consente di limitare le uscite a 6 e così, nonostante stacchi tempi leggermente più alti di Ago, riesce a soffiargli la quinta posizione.



Marco B. con la Abarth 1000 marcata cardensa (altro originale pezzo della sua batteria di inconfondibili livree umoristiche) è tra i tre quello che riesce ad abbinare velocità e precisione e conquista quindi la quarta posizione nella generale.



Gianluca M. fa i conti come detto con l'apprendimento della pista. Ciò non gli consente di contenere gli errori entro limiti accettabili (IST ne segnala in totale 13), ma si toglie comunque la soddisfazione del giro più veloce della gara in 13"070. Conclude in settima posizione.



La vittoria se la giocano quindi Giuseppe, Enea e Giuseppe C.. Quello che si instaura è un sottile equilibrio nel quale Giuseppe C., che sconta anche lui la scarsa conoscenza del tracciato, va ad occupare da subito la terza posizione, conservandola fino a fine gara.



La sua gara è comunque di sostanza perché abbina tempi in linea con l'altro Giuseppe, ma commettendo due errori in più dell'omonimo.



Tra Enea e il Giuseppe di casa il testa a testa è ben più serrato: tra i due Enea è il più rapido sul giro secco, tant'è vero che sigla i migliori riscontri cronometrici della truppa nelle corse 1-3-5-6.



A tradire il più giovane dei due aspiranti alla vittoria è il maggior numero di errori (IST ce ne indica 8 a carico di Enea e solamente 2 per Giuseppe), che consentono dunque a Giuseppe di conquistare la vittoria per solamente due settori.

Andrea Ing.



CLASSIFICA TT 1:24				TOT.
2023/2024	02/12/2024	23/01/2025	05/06/2025	
	1	2	3	
1 GIUSEPPE	15	26		41
2 ENEA	13	20		33
3 ROBY	14	15		29
4 EMILIO	26			26
5 BUMPUS	20			20
5 ANDREA Z.	11	9		20
5 BRUNO	9	11		20
8 ANDREA B.	17			17
8 MARCO B.		17		17
10 AGO		14		14
11 ROBERTO S.		13		13
12 ANDREA C.	12			12
12 ENZO		12		12
14 CASTE	10			10
14 GIORGIO S.		10		10
16 ANDREA ING.	8			8
17 DIEGO		0		

CLASSIFICA TT 1/24			
PILOTA			giri set
1 (=) GIUSEPPE	ALPINE A110	104	10
2 (=) ENEA	ABARTH 1000 TCR	104	8
3 (=) *GIUSEPPE C.	MINI COOPER S	103	63
4 (+1) MARCO B.	ABARTH 1000 TCR	102	38
5 (+2) ROBY	MINI COOPER S	101	9
6 (-2) AGO	NSU TT	100	15
7 (-1) *GIANLUCA M.	A112 ABARTH	99	18
8 (+2) ROBERTO S.	RENAULT 8 GORDINI	98	71
9 (+4) ENZO	MINI COOPER S	98	14
10 (-1) BRUNO	ABARTH 1000 TCR	97	14
11 (=) GIORGIO S.	RENAULT 8 GORDINI	96	64
11 (-3) *ALESSANDRO R.	A112 ABARTH	96	64
13 (-1) ANDREA Z.	A112 ABARTH	94	73
14 (=) DIEGO	A112 ABARTH		RIT

infoclub

Calendario gare

Si avvisa che è stato aggiornato il calendario delle gare specificando che la prossima gara della categoria DTM del 3 febbraio è riservata alle GT3 Carrera.

