



la gazzetta del **VRSLOT**



anno XXV numero 1006 - 10 febbraio 2025 - www.vrslot.it

> **2ª DTM**

> **2ª F1 Classic**

2ª DTM

Punti di vista

Una cronaca in soggettiva



Negli ultimi mesi non riesco ad essere molto presente al club. Anzi, a dire il vero sono ormai rare le volte in cui riesco ad esserci. Gli impegni famigliari sono crescenti e, se riesco a farlo, mi libero molto tardi.

Questa volta, dopo aver fatto le ore molto piccole per un paio di notti di fila, ho deciso che era il momento di staccare un po' e, seppure stanco, sono sceso nel seminterrato.

L'occasione è la seconda gara DTM che stavolta coinvolge le sole GT3 Carrera, categoria

patrocinata da Stefano P., vero cultore del genere, eletto ad honorem presidente dell'AVIS (Associazione Volontari Indigenti dello Slot) visti i molteplici noleggi ai "meno abbienti".

Il perché lo capisco con il passare della serata e ne discuto con lui al termine della gara.

Sono uno tra i molti che un'auto per questa categoria ancora non ce l'ha e che è andato in prestito da Stefano.

Visto che sono arrivato ben oltre le 21.30, al mio ingresso nel seminterrato, ancor prima di appoggiare la cassetina, mi è stata consegnata una Mercedes AMG GT3 con livrea "snake" gialla e verde con l'indicazione di andare subito a fare le qualifiche visto che mi stavano aspettando.

Salgo in pedana. Primo giro per regolare freno e sensibilità concessi dal mio pulsante MB "ferro da stiro" e poi tre giri che mi bastano per capire che questa "ciabattona" prodotta dalla Carrera, pur risentendo della fisiologica inerzia data dal peso (più uno zoccolo olandese che una ciabatta in effetti),



è stabile e sincera e che se la si fa scorrere non è niente male ed è pure divertente.

Questo, dal mio punto di vista, rafforza la mia convinzione (condivisa poi anche con

Stefano) che per divertirsi non è strettamente necessario stravolgere un'auto a suon di ricambi per farla più performante. Ecco... *Punti di vista.*

Come quello di Andrea B., diametralmente opposto al mio, sempre attratto dalla possibilità di mettere mano ad auto e motori per modificarli e farli andare più forte.



Faccio a malapena in tempo a guardarla l'auto e la prima impressione è... Bella! Davvero bella! Con le DTM e le GT3, Carrera ha fatto un gran lavoro.

lunedì 10/02
GT3
- Scale auto -
giovedì 13/02
Rally

PROVE CRONOMETRATE			
PILOTA		tempo	
1	ROBY	AUDI R8	13,281
2	STEFANO P.	PORSCHE 911RSR	13,882
3	ANDREA C.	AUDI R8	13,882
4	ANDREA Z.	MERCEDES C63 AMG	13,909
5	MARCO Z.	BMW M6	14,123
6	BRUNO	PORSCHE 911RSR	14,128
7	ANDREA B.	FORD GT	14,157
8	ANDREA ING.	CORVETTE C7	14,570
9	BRUKO	MERCEDES C63 AMG	14,669
10	IL DAVE	FORD GT	15,540



Il divertimento per lui è anche quello. In alcuni casi si fa prendere un po' dall'entusiasmo, questo è certo, ma sono... *punti di vista.*





La bagarre si accende anche in pista e tra me e Andrea è un continuo rincorrersi con un'alternanza dettata anche dalla rotazione delle corsie.



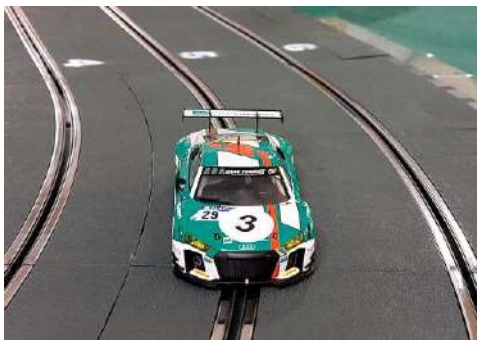
Da metà gara la spunto io, pur con un rischio riavvicinamento nel finale.

Chiudo con un giro secco di vantaggio ma entrambi ci siamo divertiti molto e alla fine facciamo terzo e quarto posto. Tanta roba!



Un'altra lotta che ha acceso gli animi è quella tra Roby e Andrea C.

Il primo scende in pista con un'Audi R8 in prestito da Andrea B.. Un missile con il quale Roby riesce a siglare il casco rosso in 13.177.

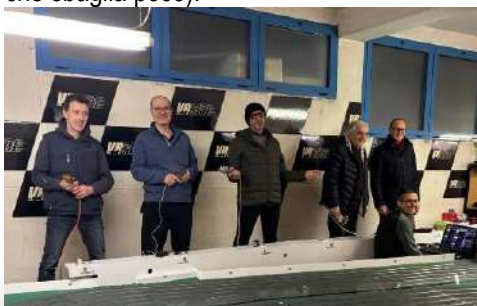


Ecco, in questo caso magari Andrea B. si è fatto prendere un po' dall'entusiasmo nella preparazione del veicolo perché a fine gara con quell'auto ci ho girato in 12.9, sei decimi in meno del mio miglior tempo in gara, anche se ho avuto il mio bel daffare a tenerla in pista.



Anche Andrea C. guida una R8, non veloce come quella del Roby, ma si sa che Andrea ci mette molto del suo.

Roby parte più forte e la prima metà di gara è sua, poi inizia a commettere qualche errore (e anche lui, come Andrea C. è uno che sbaglia poco).



Nella quarta sessione avviene il sorpasso e Roby perde un po' di concentrazione, vanificando il lavoro fatto fino a quel momento.

Verso la fine anche Andrea esce e si presenta così l'occasione per il recupero da parte del Tabacar. Sfortuna però vuole che durante l'assistenza per il recupero della R8 di Andrea, venisse coperta la visuale sulla pista per Roberto, che sbaglia di conseguenza finendo a ruote all'aria. "Che sfiga che go avuo! Par una volta che sbaja Andrea non vedo la pista e sbajo anca mi!" lo sfogo di Roby. "Che cul che go avuo!" la risposta di Andrea. *Punti di vista...*



Andrea conquista così la vittoria staccando Roby di meno di venti settori e ponendosi come principale contendente al titolo.

Stefano P. nel frattempo, che inizialmente fa gruppo con Roby e Andrea C., pur con una gara pulita, non riesce a tenere il passo del duo e ingaggia un duello con Andrea Z. e, in differita, con Bruk0 e Andrea B.. Stefano è più rapido, Andrea Z. un orologio che a fine gara totalizza solo due uscite.



Allo scadere dei ventiquattro minuti, dopo essersi rimescolati tutti e quattro più volte, Stefano e Andrea Z. devono cedere il passo agli altri due contendenti.



La legge del nolo colpisce ancora e a Stefano tocca guardare una delle sue auto passargli davanti... un altro *punto di vista*... da dietro.



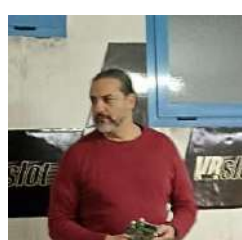
L'altra delle due auto noleggiate da Stefano è nelle mani di Marco Z. che per tutta la gara insegue Andrea Ing. (seppure in batterie diverse).



Il distacco rimane sempre più o meno costante, con Marco che fatica, nelle corsie esterne, a digerire le curve strette.



Andrea Ing. mantiene il vantaggio fino all'ultima sessione quando in corsia uno sbrodola cinque uscite che consentono a Zenone di fare il colpaccio in extremis. Anche in questo caso, come per Andrea C. e Roby... *Punti di vista* differenti.



Bruno e Dave fanno gara a parte. Bruno a dire il vero non è così distante da Andrea Ing. e magari sperava di approfittare anche lui come Marco Z. del crollo azionario dell'Ing. Mezzo giro e l'occasione sfuma...



Il Dave guarda con prospettiva di crescita alla sua performance. I segnali di miglioramento rispetto ai primi tempi sono evidenti. Meno uscite e più rapidità.



Soprattutto guarda alla sua auto con prospettiva diversa... da quella dei commissari di pista.

Il che gli permette in effetti di notare che, dopo un cambio sessione la sua vettura è stata posizionata... contromano... *Punti di vista*.



CLASSIFICA GT3 CARRERA					
PILOTA				giri	set
1	(+2)	ANDREA C.	AUDI R8	104	33
2	(-1)	ROBY	AUDI R8	104	6
3	(+6)	BRUKO	MERCEDES C63 AMG	101	17
4	(+3)	ANDREA B.	FORD GT	100	17
5	(-3)	STEFANO P.	PORSCHE 911RSR	100	12
6	(-2)	ANDREA Z.	MERCEDES C63 AMG	99	77
7	(-2)	MARCO Z.	BMW M6	98	27
8	(=)	ANDREA ING.	CORVETTE C7	96	60
9	(-3)	BRUNO	PORSCHE 911RSR	96	18
10	(=)	IL DAVE	FORD GT	90	60

E per chiudere c'è il *punto di vista* di chi la gara non l'ha fatta perché impegnato in test sulle piste rally: Diego, Bianco, Ago e Riccardo Z..





Una serata votata a provare le auto per le imminenti gare fuori sede. Vengono però implorati di fare da commissari di percorso "volontari" per coprire meglio la Carrer... ehm... Scaleauto. Inizialmente qualcuno si mostra riluttante (scherzosamente), poi accettano dandosi il cambio per proseguire con i test. In qualche caso però si godono pure una gara divertente e avvincente, da esterni ai fatti, come rilassati spettatori...
Punti di vista.

Bruk0



CLASSIFICA DTM		TOT.		
2023/2024		21/10/2024	03/02/2025	08/05/2025
		1	2	3
1	ROBY	25	21	46
2	ANDREA C.	14	25	39
3	STEFANO P.	10	14	24
4	ANDREA Z.	9	13	22
5	FEDERICO	20		20
6	ANDREA B.	4	15	19
7	AGO	17		17
7	BRUK0		17	17
7	ANDREA ING.	6	11	17
10	GIUSEPPE	15		15
10	BRUNO	5	10	15
12	MARCO Z.	2	12	14
13	DIEGO	13		13
14	ROBERTO S.	12		12
15	ALBERTO M.	11		11
16	IL DAVE		9	9
17	MAURIZIO M.	8		8
18	EMILIO	7		7
19	CASTE	3		3
20	GIORGIO S.	1		1
20	GIORGIOTOVER	1		1



2ª F1 CLASSIC

Maurizio M. difende i colori di casa

...dagli arrebranti ospiti Mirco e Roberto A.



Accade spesso che quando arriva il momento di mettere in pista i modelli delle affascinanti Formula 1 Classic, la serata veda la possibilità di ospitare anche qualche ospite extra provincia, pronto a tenerci compagnia rimpolpando il parco chiuso.

Il secondo appuntamento stagionale non tradisce le aspettative e, tra i quindici iscritti alla gara, dobbiamo così annoverare anche ben sei ospiti, il gruppo degli "esterni" è formato per l'occasione da quattro esponenti del Club di Vicenza, con il quale è ormai abbastanza frequente un certo interscambio di presenze nelle serate di gara, lo compongono stasera Mirco, Giuseppe C., Alessandro R. e Gianluca M..

Oltre a loro sono nostri graditi ospiti anche Roberto A. praticamente sempre dei nostri nelle gare di questa categoria, accompagnato stavolta dal giovane Andrea.

Presenti al Club per sessioni di prova sulle piste rally anche Federico e Bianco.

Il parco chiuso che si compone nelle canoniche "cassettine" vede la predominanza netta dei modelli Policar, per l'occasione muniti della gommatura originale di scatola al posto delle più performanti F22, per garantire un maggior equilibrio prestazionale con i modelli di altri marchi, che nell'occasione vengono schierati da Bruk0 e Giorgio S., il primo dotato della consueta Brabham BT44 Fly, il secondo con la McLaren M23 Scalextric.



Nel variopinto gruppone delle Policar, a farla da padrone sono le Lotus 72 (5 esemplari) e le Ferrari 312B2 (4 esemplari). Del team Lotus fanno parte i due "vicentini" Mirco e Giuseppe C. e i due "mantovani" Alberto M. e Maurizio M.. Sempre con la Lotus troviamo poi anche Andrea A..



I Ferraristi sono invece Andrea Ing., Davide, Gianluca M. e Roberto A., che cede al giovane Andrea la Lotus 72 con la quale solitamente partecipa alle trasferte veronesi, optando in questo caso per la Ferrari.

Completano lo schieramento le BRM P160 di Bumpus e Alessandro R. e le March 701 di Andrea Z. e Roby.

Le necessarie prove cronometrate ci restituiscono un Giorgio S. in gran spolvero, che sigla la pole-position con la McLaren. Al suo fianco troviamo le Lotus di Mirco e Giuseppe C., mentre il quarto tempo lo sigla Davide, davanti a Roby.

PROVE CRONOMETRATE

	PILOTA		tempo
1	GIORGIO S.	MCLAREN M23	12,397
2	*GIUSEPPE C.	LOTUS 72	12,470
3	*MIRCO	LOTUS 72	12,540
4	DAVIDE	FERRAR 312B2	12,558
5	ROBY	MARCH 701	12,600
6	ALBERTO M.	LOTUS 72	12,653
7	*ROBERTO A.	FERRAR 312B2	12,718
8	*ANDREA A.	LOTUS 72	12,773
9	MAURIZIO M.	LOTUS 72	12,810
10	BUMPUS	BRM P160	12,972
11	ANDREA Z.	MARCH 701	13,124
12	ANDREA ING.	FERRAR 312B2	13,171
13	*GIANLUCA M.	FERRAR 312B2	13,321
14	BRUK0	BRABHAM BT44	13,669
15	*ALESSANDRO R.	BRM P160	13,785

La gara sarà pertanto suddivisa in tre batterie da 5 partecipanti, con sessioni della durata di 3 minuti. Nella batteria iniziale trova posto la comitiva berica al gran completo, a cui viene in questo modo garantito un rientro a casa meno tardivo. Completa il quintetto Bruk0, unico rappresentante di casa della manche.





Alessandro R. e Gianluca M., che schierano invece modelli appena estratti dalla scatola, devono fare i conti con un rodaggio inesistente e con la deficitaria conoscenza del comportamento delle vetture e del tracciato. Fanno quindi una gara a due contendendosi reciprocamente le posizioni finali della classifica.

Già dalla prima sessione si delinea praticamente quella che sarà la classifica finale della batteria, scattano in testa Giuseppe C. e Mirco, con Bruk0 che nonostante una Brabham palesemente meno prestazionale, rimane aggrappato ai due davanti contenendo entro il giro il distacco da Mirco.



La seconda sessione porta Mirco in testa alla gara, con Giuseppe costretto ad inseguire, mentre Bruk0 cerca di limitare i danni in attesa di qualche possibile occasione propizia.



Per i tre davanti non ci sono nel corso della gara particolari variazioni di classifica, Mirco mantiene infatti la posizione di testa nella batteria, grazie ad un minor numero di errori rispetto a Giuseppe C.. Le statistiche di iST ci indicano un totale di 15 errori per Giuseppe, contro i 9 di Mirco.



Tra i due litiganti, stavolta il terzo non gode: il piano di Bruk0 che persegue una gara da passista costellata da un numero limitato di errori (iST ce ne indica 5), non va a buon fine.



Le prestazioni della Brabham Fly non gli garantiscono l'inserimento tra i due di testa, nonostante Bruk0 in alcune fasi di gara sia riuscito ad insidiare la seconda posizione di batteria portandosi quasi in scia alla Lotus di Giuseppe C. L'obiettivo primario comunque era fare del proprio meglio e restare in pista il più possibile, quindi bene così.



L'avvicendamento delle batterie porta in pedana Maurizio M., Bumpus e la terna degli Andrei formata dal giovane Andrea A., dall'omonimo con la zeta puntata e dall'Ing.





Andrea Ing. invece adotta un approccio più da passista, puntando a contenere il numero di uscite: nel suo giro più veloce stacca un 12",938.

Come già detto in precedenza l'inizio gara vede prevalere l'Ing., ma poi mano a mano che Andrea A. prende confidenza con il tracciato, si rifà sotto all'omonimo di casa, completando il sorpasso durante la quarta sessione.



Il mantovano sfrutta a pieno il vantaggio e guadagna su Bumpus un gap di un giro abbondante, che riesce poi a dilatare fino a due giri nelle sessioni conclusive, garantendosi il primato di batteria e anche il provvisorio nella generale.



Le sessioni conclusive se le giocano sul filo del rasoio, perché Andrea A. rimane tra i due il più veloce sul

La batteria si spacca ben presto in due, a contendersi il primato troviamo Maurizio M. e Bumpus, con quest'ultimo che punta a difendere con le unghie la provvisoria leadership in campionato.



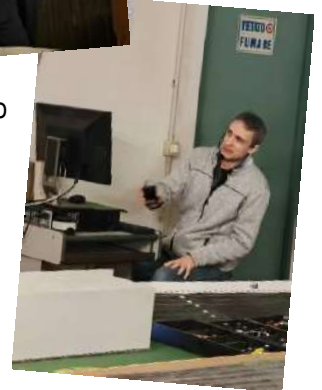
Fino alla seconda sessione il testa a testa è avvincente e i due comandano la batteria a pari giri. Nella terza Bumpus deve però affrontare la corsia 6 esterna, mentre Maurizio M. è impegnato nella più comoda corsia 3.

Anche tra i tre Andrea nasce una sfida avvincente: le prime sessioni sono appannaggio dell'Ing., che precede i due omonimi di qualche secondo. Dalla terza sessione Andrea Z. approda alle corsie centrali e recupera terreno portando la March in testa al terzetto.

Da metà gara in poi Andrea Z. rimane il più rapido tra i tre, grazie a tempi spesso sotto la soglia dei 12" e un numero non eccessivo di errori (iST ne indica 7). Guadagna un vantaggio di un giro sugli omonimi che mantiene fino a fine gara, andando ad occupare la terza posizione nella batteria e la nona posizione nella generale.

Andrea A. e Andrea Ing. animano invece la battaglia per la posizione numero 11: il più giovane dei due stacca tempi decisamente interessanti nonostante sia al primo approccio con i saliscendi della Ninco. Il suo giro più veloce lo sigla con il tempo di 12",414 in corsia 5.

giro, ma avendo poca dimestichezza col tracciato il conto degli errori lievita a 13. Ciò consente all'Ing. di rimanere in scia grazie ad un numero inferiore di errori.



I due giungono quindi al traguardo separati da soli 12 settori, con Andrea A. che guadagna l'11ma posizione della generale, mentre Andrea Ing. si accoda in 12ma piazza.

Maurizio si approssima quindi ad ottemperare al proprio turno in assistenza dall'alto della provvisoria prima posizione in classifica. A cercare di scalarlo nella batteria conclusiva sarà il quintetto formato dal compaesano Alberto M., da Davide, Giorgio S., Roberto A. e Roby.



Come vedremo la batteria non ci risparmià dei clamorosi colpi di scena.

L'inizio gara è molto equilibrato: la McLaren di Giorgio S. comanda la truppa ma con un vantaggio che alla fine della prima sessione risulta risicato.

Nella sessione successiva Giorgio S. perde un po' di terreno e si porta quindi in testa alla batteria Roberto A., seguito da Davide e Roby.

La conclusione della terza sessione ci porta al giro di boa della gara senza variazioni in testa alla batteria, a condurre è



sempre Roberto A., mentre Davide con qualche errore in più sul groppone rispetto al suo standard, lo segue a poca distanza. Recupera invece Alberto M. che scavalca Giorgio S. e Roby portandosi in terza posizione nella batteria.

La quarta sessione non riserva grandi scossoni alla classifica: l'unica variazione riguarda Roby, che supera Giorgio S. impegnato nella corsia esterna numero 6.

Per questa sessione potremmo coniare la versione speculare di un famoso detto definendola "la quiete prima della tempesta". L'apparente routine che la contraddistingue ci riserva infatti un finale di batteria con le scintille.



Nella quinta sessione c'è il primo colpo di scena, Giorgio S. perde infatti una ruota anteriore della McLaren mentre è impegnato a tentare il recupero su Roby.

Il buon Giorgio non si perde però d'animo e come un novello Villeneuve, prosegue la sua gara tornando peraltro a siglare tempi di tutto rispetto, anche senza una ruota: nella sessione conclusiva saprà infatti siglare un ottimo 12"553 in corsia 2 che risulterà paradossalmente anche il suo miglior giro in gara.

Ma i colpi di scena non finiscono: all'inizio della sessione conclusiva arriva infatti il colpo di scena finale.

Mentre Davide è impegnato nel tentativo di recupero su Roberto A., la sfortuna lo colpisce: la sua Ferrari si ammutolisce all'ingresso del rettilineo e nonostante qualche tentativo di sistemazione delle spazzole, non ripartirà più. La diagnosi è probabilmente un filo staccato che non gli lascia nessun'altra possibilità se non il ritiro.



A quel punto Roberto A. può concludere la gara in scioltezza in testa alla batteria agguantando anche la terza posizione nella generale. Alle sue spalle nella batteria Alberto M. precede Roby e Giorgio S.

Maurizio M. può quindi festeggiare la vittoria dopo aver seriamente rischiato che Roberto A. gli soffiasse in extremis la testa della gara. Roberto giunge infatti al traguardo con solamente una quarantina di settori di ritardo da Maurizio.

In campionato Bumpus guida sempre la classifica candidandosi seriamente alla vittoria della categoria, seguito dal vittorioso Maurizio M. e da Bruk0, la cui quinta posizione di serata, al netto degli ospiti, vale come un secondo posto.

Andrea Ing.

CLASSIFICA F1 CLASSIC					
PILOTA				giri set	
1	(+8)	MAURIZIO M.	LOTUS 72	82	70
2	(+1)	*MIRCO	LOTUS 72	82	36
3	(+4)	*ROBERTO A.	FERRAR 312B2	82	26
4	(-2)	*GIUSEPPE C.	LOTUS 72	81	29
5	(+9)	BRUK0	BRABHAM BT44	80	77
6	(+4)	BUMPUS	BRM P160	80	24
7	(-2)	ROBY	MARCH 701	78	81
7	(-1)	ALBERTO M.	LOTUS 72	78	81
9	(+2)	ANDREA Z.	MARCH 701	78	44
10	(-9)	GIORGIO S.	MCLAREN M23	78	33
11	(-3)	*ANDREA A.	LOTUS 72	76	78
12	(=)	ANDREA ING.	FERRAR 312B2	76	66
13	(+2)	*ALESSANDRO R.	BRM P160	73	78
14	(-1)	*GIANLUCA M.	FERRAR 312B2	70	18
15	(-11)	DAVIDE	FERRAR 312B2		RIT

CLASSIFICA F1 CLASSIC				TOT.
2023/2024	24/10/2024	06/02/2025	14/04/2025	
	1	2	3	
	1	BUMPUS	26	
2	MAURIZIO M.	11	25	36
3	BRUK0	13	20	33
4	ANDREA Z.	15	13	28
5	ANDREA ING.	10	11	21
6	ANDREA C.	20		20
7	BRUNO	17		17
8	ROBY		15	15
8	ALBERTO M.		15	15
10	ENEA	14		14
11	GIORGIO S.		13	13
12	ANDREA B.	12		12
13	CASTE	9		9
14	MARCO Z.	0		
14	DAVIDE		0	

