

> 1<sup>a</sup> DTM

> 1<sup>a</sup> F1 Classic

> 2<sup>o</sup> Rally del Monferrato

1<sup>a</sup> DTM

## Scaleauto al via

*Roby conquista la gara inaugurale*



Dopo tanto lavoro estivo a tagliare, fresare, avvitare, rivestire e montare è arrivato finalmente il momento di disputare la prima gara sulla nuova pista Scaleauto.

La ricorrenza merita di spendere qualche parola sul nuovo tracciato che ci ha a lungo impegnato nella sua realizzazione.

Necessità legate allo spazio disponibile e alla volontà di non procedere ad un complicato lavoro di sostituzione integrale del piano di appoggio, hanno fatto sì che la configurazione assomigli inevitabilmente alla ormai pensionata Carrera.

Ma chi si aspettava una semplice replica del



vecchio tracciato non considera che in realtà il fondo è ben più ruvido e che i raggi

di curvatura sono alquanto diversi rispetto alla Carrera.

Tutto ciò ha reso l'approccio meno semplice del previsto, soprattutto per chi nella settimana precedente aveva dedicato meno tempo a familiarizzare col nuovo tracciato.

Snoccioliamo qualche dato tecnico su quello che sarà il nostro campo di battaglia per i prossimi anni, il circuito è a 6 corsie, ha una lunghezza pari a circa 40 metri, è formato da 13 tra curve e controcurve.

In fase di montaggio il punto critico era stato da molti individuato nella curva accanto alla salita del Ponte Grande, caratterizzata da una parte centrale a raggio stretto intermedia tra la parte in entrata e la parte in uscita di maggiore ampiezza.

Ma come è risaputo per valutare in modo corretto un tracciato, bisogna anche girare, e così la curva incriminata si sta rivelando per ora meno ostica del previsto.

Dalle prime impressioni sembra invece che molte difficoltà le daranno le controcurve in entrata e in uscita presenti nella zona della Ninco e sul lato opposto nella zona delle piste rally, un ingresso o un'uscita di curva a velocità eccessiva porta infatti a pericolosi effetti pendolo.

Una non trascurabile difficoltà è data anche dal tornante stretto sempre nella zona delle piste da rally.

Tornante che era già presente anche sulla Carrera ma che nella nuova configurazione è diventato ancora più angusto e quindi difficoltoso da interpretare al meglio almeno in queste prime fasi.

Ma veniamo dunque alla cronaca della gara, sarà perché si svolgeva la prima sulla nuova pista, ma sta' di fatto che la serata ha fatto registrare una cospicua affluenza.

Al momento di chiudere le prove libere ed iniziare ad inserire l'elenco iscritti, registriamo ben 20 presenze, con in più la gradita visita di Silvano e Cico passati a trovarci per un saluto.



Da regolamento siamo costretti quindi ad omettere lo svolgimento delle prove cronometrate e ad affrontare due batterie in sette partecipanti.



In pedana per la terza batteria sale quindi il sestetto formato da Diego, Federico, Andrea ing., Andrea Z. Caste e Davide che, in procinto di entrare a far parte del gruppo a tutti gli effetti, stasera gareggia come ospite, mentre Giorgio Tover si accomoda in attesa del suo turno da settimo della batteria.



**lunedì 28/10**  
**Classic Open**  
**- Ninco -**  
**giovedì 31/10**  
**Can-Am**  
**- Ninco -**

Con il round robin la classifica risulta inevitabilmente poco attendibile, ma comunque rileviamo la partenza sprint della BMW di Diego in primis, seguito a ruota da Andrea ing. e Federico.

Nel proseguo della gara Federico e Diego mantengono il passo iniziale e si danno battaglia, con Diego che assapora per lunghi tratti la testa della batteria, in virtù del vantaggio garantito dal turno di riposo di Federico durante la seconda corsia.

Ma quando i turni di riposo si pareggiano, è costretto a cedere la testa in favore della Mercedes di Federico, concludendo in sesta posizione, la vera notizia della serata è però che Federico per una volta dovrà accontentarsi di un inusuale per lui secondo gradino del podio.



Andrea ing. con l'Audi RS5 dopo l'iniziale abbrivio perde un po' di brillantezza e complice qualche errore di troppo è costretto a guardarsi le spalle dall'Audi A5 dell'omonimo con la Z. che, partito più cauto per fare conoscenza col nuovo tracciato, con l'andare delle corsie macina settori fino al sorpasso sull'ing. che arriva al penultimo turno.



I due concludono la gara in decima e tredicesima posizione separati da una manciata di settori.

Caste e Giorgio Tover erano tra i molti che non avevano ancora saggiato il nuovo tracciato, per loro si è quindi trattato di una gara di rodaggio, durante la quale le loro Audi A5 hanno saputo comunque farsi rispettare con tempi sotto i 15 secondi.

Sotto questo punto di vista segnaliamo un buon 14".3 come giro più veloce di Giorgio in corsia 3, mentre per Caste il suo miglior personale è stato un 14".6 sempre in corsia 3, la prestazione sul giro è quindi alla mano, pagano forse qualche errore di troppo dovuto alla scarsa conoscenza del nuovo tracciato.



Per il nostro gradito ospite Davide si è trattato ovviamente di una gara di apprendistato in cui comunque è riuscito a siglare tempi rispettabili.

Tutti noi sappiamo quanto sia dura all'inizio trovare la prestazione in gara, lo invitiamo quindi a non demordere perché si sa che col tempo e l'esercizio il numero di errori diminuirà e il tempo sul giro si abbasserà, forza Davide!

Cambio di turno in pedana laddove salgono Giuseppe, Maurizio M., Bruno, Giorgio S. e Marco Z., come di consueto non può mancare ovviamente in batteria uno tanti Andrea, in questo caso si tratta di quello con la B.

Il Roby settimo della manche, si accomoda invece sornione sulla sedia in attesa del suo turno.

In batteria i due



favoriti sono Giuseppe e Roby, tra i pochi ad aver bazzicato con assiduità la Scaleauto nei due sabati di apertura precedenti.

Non digeriscono benissimo il primo approccio con il nuovo tracciato Maurizio e Giorgio S..

Il mantovano lamenta scarso grip della sua BMW M4, i tempi sul giro nonostante siano rispettabili non soddisfano il nostro Presidente honoris causa, che conclude la



gara con la sua BMW M4 in undicesima posizione, ce lo aspettiamo più competitivo alla prossima occasione.

Poco soddisfatto della serata anche Giorgio S. che ha dovuto fare i conti con il suo nuovo pulsante, delle cui regolazioni è ovviamente ancora in fase di apprendistato, ma il buon Giorgio nel dopo gara ha sostenuto di averne meglio compreso il funzionamento e si ripromette di fare meglio la prossima volta.

Più contento della sua gara è invece Bruno, con un assetto della sua Audi RS5 molto chiuso

all'anteriore trova un buon feeling con il mezzo che lo gratifica nella guida, così la sua gara vale ben



oltre la quattordicesima posizione in classifica generale.

Poteva andare meglio forse anche per Andrea B., solitamente abbastanza competitivo in questa categoria, a cui lui dà spesso il suo apporto personale in fatto di estetica personalizzando i suoi mezzi con i fari.



Ovviamente ciò lo penalizza in termini di prestazione, ma è senz'altro un piacere vedere la sua BMW sfrecciare sfanalando, la classifica finale per lui dice quindicesima posizione.

Tra coloro che solitamente ben interpretano la categoria c'è anche Marco Z., con la sua BMW del servizio postale bazzica solitamente la parte medio-alta della classifica.



Stavolta però è costretto a dedicare qualche giro all'adattamento al nuovo tracciato, la sua partenza è come per molti, leggermente in sordina rispetto al suo standard, si riprende da metà gara tagliando il traguardo in diciassettesima posizione.



La serata sorride senza dubbio a Giuseppe e Roby, non disputando le prove libere l'ordine di inserimento che segue la classifica dello scorso campionato li relega in seconda batteria.

Ma a volte non tutto il male viene per nuocere, le gomme siliconiche grigie previste da regolamento tendono infatti a "pulire" ad ogni passaggio la gommatura del tracciato, così chi è in seconda batteria gode di qualche vantaggio in più rispetto a chi affronta la gara in prima batteria (ma terza per ordine cronologico nella serata).

Giuseppe e Roby con le loro doti velocistiche diventano quindi dei brutti clienti un po' per tutti, anche perché sono tra coloro che hanno sfruttato i sabati di apertura, prendendo dimestichezza con il nuovo tracciato.

Lo sfasamento dovuto al round robin, ci consente solamente di intuire l'andamento reale della gara, che è comunque molto favorevole ad entrambi tanto da considerarli come papabili per la vittoria.

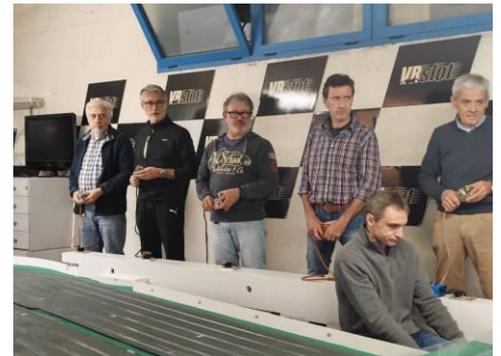


Dalle statistiche che IST ci propone, Giuseppe con la sua Audi A5 ha forse uno spunto leggermente migliore, ma il Roby sfrutta a dovere la Mercedes concessagli a noleggio da Stefano, collezionando solamente un errore, contro i quattro di Giuseppe.

Al termine della batteria si accomodano in assistenza con Giuseppe in terza posizione, mentre il Roby gongola al comando avendo superato di circa mezzo giro anche Federico.



Per il nostro Tabacar di fiducia la gara potrebbe tranquillamente terminare qui, ma non sono completamente d'accordo i sei che hanno finora atteso il loro turno in prima batteria.



Il sestetto è formato da Ago, Andrea C., Alberto assieme ad Emilio, Roberto S. e il nostro promoter della categoria Stefano P.

Emilio che si avvale di un noleggio in extremis da Andrea B., partecipa per la compagnia, anche perché il mezzo su cui Andrea probabilmente non puntava per la gara, risulta non perfettamente a punto nell'assetto.

Ma Emilio non lo fa pesare e porta al traguardo nel miglior modo possibile la bella Audi RS5 agguantando la dodicesima piazza finale.



Stefano che non ha avuto modo di testare la nuova pista è costretto anche lui a dedicare le prime corsie all'apprendimento.



Ma la categoria è una dei suoi cavalli di battaglia è va da sé che non poteva che uscire alla distanza, dopo un inizio nelle retrovie la sua progressione lo conduce alla nona posizione nella generale.

Si fa trovare preparato invece Roberto S., che si era visto per qualche giro nel primo sabato di apertura della Scaleauto.



Durante la gara bazzica costantemente le posizioni tra la quinta e la settima, chiudendo poi la sfida con un buon settimo piazzamento finale, facendo segnare spesso tempi sotto ai quattordici secondi, ma risultando penalizzato forse dai sei errori commessi.



Chi però fa veramente tremare il Roby è sicuramente il temibile trio formato da Ago, Andrea C. e Alberto M, tutti e tre piuttosto



rocciosi in fatto di guida di una DTM, tentano di scalfire la leadership del "Tabacar".



Alberto che prima di stasera non ha mai girato sul nuovo tracciato, paga inizialmente pegno, collezionando con la sua Mercedes quattro errori in corsia 1.

I suoi migliori tempi sul giro sono comunque da altissima classifica, ma gli undici errori totali gli precludono la possibilità di impensierire il leader, in classifica generale lo troviamo alla fine in ottava posizione.

Molto più arcigna risulta invece l'Audi A5 di Andrea C. che ha avuto modo di tastare il campo di battaglia anche il sabato precedente la gara.



Si piazza già dalle prime battute nelle zone nobili della generale, gomito a gomito con il Roby, con Federico e con Giuseppe, concludendo la sua brillante performance in quinta posizione a soli cinque settori da Giuseppe.

Ma tra i partecipanti alla prima batteria il vero pericolo per il Roby è Ago che realizza due intere corsie, la numero 2 e la numero 3, senza mai salire sopra i 14 secondi sul giro.



Nella serata di grazia del Roby i soli quattro errori commessi da Ago pesano però come macigni, alla fine paga mezzo giro a Roby e solo 14 settori a Federico meritandosi la medaglia di bronzo.

Alla bandiera a scacchi, scongiurato il pericolo di vedersi soffiare il gradino più alto del podio dalla Mercedes rosa di Ago, Roby può quindi esultare per la vittoria, ringraziando Stefano P. del provvidenziale nolegggio che ha sopperito alla défaillance occorso nel fine settimana al motore del suo mezzo.

Andrea ing.

CLASSIFICA DTM CARRERA			
	PILOTA		giri set
1	ROBY	MERCEDES C63	77 21
2	FEDERICO	MERCEDES C63	76 77
3	AGO	MERCEDES C63	76 63
4	GIUSEPPE	AUDI A5	76 57
5	ANDREA C.	AUDI A5	76 52
6	DIEGO	BMW M4	75 13
7	ROBERTO S.	AUDI RS5	75 12
8	ALBERTO M.	MERCEDES C63	74 43
9	STEFANO P.	BMW M4	72 44
10	ANDREA Z.	AUDI A5	71 68
11	MAURIZIO M.	BMW M4	71 60
12	EMILIO	AUDI RS5	71 60
13	ANDREA ING.	AUDI RS5	71 29
14	BRUNO	AUDI RS5	70 15
15	ANDREA B.	BMW M4	69 12
16	CASTE	AUDI A5	68 40
17	MARCO Z.	BMW M4	68 12
18	GIORGIO S.	BMW M4	65 69
19	GIORGIOTOVER	AUDI A5	65 36
20	*DAVIDE	AUDI RS5	52 32

# L'Alieno

Bumpus di un altro livello!



La Scaleauto è ormai entrata a regime e la seconda categoria a calcare l'asfalto è la F1 Classic. C'è così modo di valutare anche con queste piccole auto, generalmente tendenti al rotolamento, il grip, le nuove curve e la conduzione di corrente.

Proprio quest'ultima ha acceso un discreto dibattito sulla chat di WhatsApp dopo la prima gara DTM. Alcuni infatti ritengono che l'alimentazione della pista sia un po' eccessiva e porti a guidare sulle uova, specialmente con auto che già di suo sono complicate da tenere in pista. Altri invece pensano che sia solo una questione di adattamento alla nuova pista. La verità, probabilmente, sta come sempre un po' nel mezzo: la nuova pista richiede sicuramente un periodo di apprendistato e la conduzione di corrente delle nuovissime e lucidissime bandelle è sicuramente anni luce migliore di

quella della vecchia Carrera che, in molti punti, specialmente in curva, non era delle migliori. Si valuterà meglio con le prossime gare e in caso di necessità sarà sempre possibile abbassare di mezzo volt la tensione di alimentazione.

A dar da tribolare con la nuova Scaleauto, così come è stato con la Carrera, è il sistema di cronometraggio che in un caso dopo una chiamata "ponte" ha richiesto un riavvio del computer con relativa perdita di tempo. Da verificare invece la questione del rilevamento del sensore di corsia 2, che nella gara DTM ha perso



un affare ristretto tra Bruko e Andrea B.. A



seconda della rotazione delle corsie si avvantaggia di più uno o l'altro. A differenza di quanto accade di solito però il più veloce risulta essere Bruko che riesce a portare la sua Brabham BT44 alla



qualche giro e nella F1 Classic ne ha perso uno. Una modifica è già stata apportata a fine serata. Vedremo se è sufficiente o se servirà un intervento più radicale.

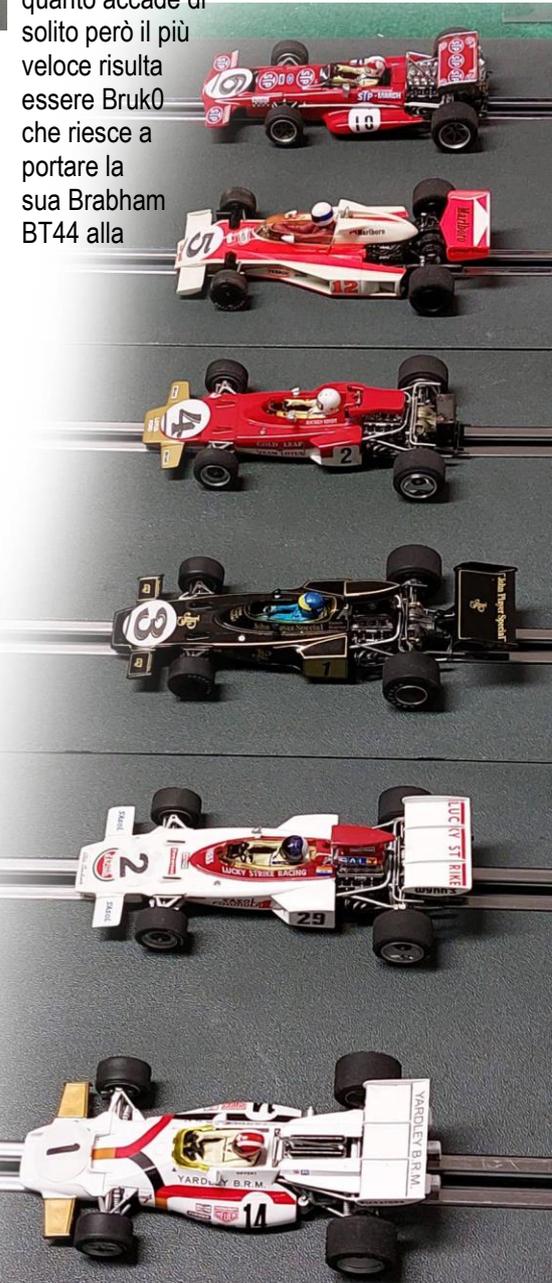
Ma veniamo alla gara. Undici sono i piloti partecipanti ma a dar manforte alla compagine sono presenti anche Giuseppe, Cico, Giampy e la nostra nuova conoscenza Davide, che speriamo scelga di unirsi presto al nostro gruppo.

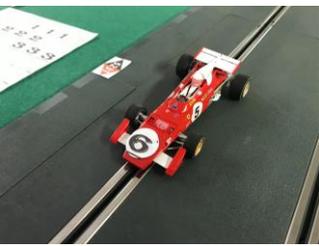
Le qualifiche mettono da subito in chiaro chi sia il mattatore della serata. Bumpus rifila oltre mezzo secondo ad Andrea C. e l'impressione è che sia solo l'inizio. Terza piazza per un ottimo Enea, a conferma delle già promettenti impressioni date lo scorso anno, che rimane alle spalle di Andrea per soli tre millesimi. Poi c'è Maurizio M., seguito da Bruno che appare in ottima forma.

## PROVE CRONOMETRATE

	PILOTA		tempo
1	BUMPUS	BRM P160	13.661
2	ANDREA C.	LOTUS 72	14.181
3	ENEAS	LOTUS 72	14.184
4	MAURIZIO M.	LOTUS 72	14.193
5	BRUNO	MCLAREN M23	14.470
6	ANDREA Z.	MARCH 701	14.634
7	BRUKO	BRABHAM BT44	14.727
8	MARCO Z.	BRM P160	14.775
9	ANDREA ING.	FERRARI 312B2	14.812
10	ANDREA B.	MARCH 701	14.912
11	CASTE	MARCH 701	14.959

Si schierano i primi cinque. Nei giri di avvio la battaglia è aperta ma ben presto rimane





ragguardevole soglia dei 13.6 mentre Andrea B. si ferma sei decimi più indietro. Il Bega però fa quasi metà

degli errori di Francesco. La bilancia stavolta pende dalla parte del più rapido che sul finale si invola guadagnando quasi due giri sul diretto rivale, il quale deve invece guardarsi le spalle dalla rimonta dell'arrembante omonimo Ing.. Questi si ferma a neanche mezzo giro di distacco dimostrando così di essere sulla buona strada per trovare la quadra della sua bella 312B2.

Un po' più staccato c'è Caste a noleggio proprio da Andrea Ing.



di una March 701 appena comprata. Caste ha infatti provato a mettere in pista la sua March 761 pur sapendo che fosse "praticamente" sgranata. La pratica però si è subito trasformata in dato di fatto, costringendo il proprietario a parcheggiarla nuovamente in garage. Anche con la nuova vettura però le cose migliorano fino ad un certo punto: durante la gara deve far fronte a qualche difficoltà tecnica che però poi ripristina. La sua gara è comunque valida anche solo per far pratica con questo tipo di auto.

Molto peggio è andata a Marco Z. la cui gara è durata meno di due sessioni che promettevano anche bene. Un filo però ha deciso di staccarsi in un punto non immediatamente raggiungibile dall'esterno. Vista la necessità di smontare l'auto e sapendo i tempi che queste vetturine richiedono Marco ha deciso di rimandare il tutto, farlo a casa con la dovuta calma e



abbandonare così la gara.

Salgono in pedana i sei migliori delle qualifiche, con Bumpus già acclamato (o gufato, dipende dai punti di vista) vincitore dopo appena un paio di tornate. I pronostici in effetti non sbagliano ed Enrico non deve far altro che gestire, togliendosi comunque lo sfizio di esagerare per mettere alla prova l'accoppiata mezzo-pista al grido di "se anche esco, qualche giro me lo posso permettere". Riesce così a conquistare un miglior giro in 13.052 in corsia 3 (eletta all'unanimità come la più veloce delle sei).



Alle sue spalle si posiziona Andrea C. che come sempre fa della

regolarità la sua arma. Prende comunque ben sei giri dal leader.

In terza piazza una rivelazione: Bruno conferma le impressioni date nel pre-gara e conquista con l'ottima McLaren M23



(l'unica non Policar assieme alla Brabham del BruK0) uno splendido podio commettendo appena tre errori in gara. Dietro di lui un altro che sta dimostrando di aver iniziato la stagione con il piede giusto. Andrea Z. fa un'ottima gara con soli cinque errori



registrati da iST e tempi di tutto rispetto. Stesso discorso con bilancio

decisamente positivo anche per Enea. Il giovane slottista si conferma molto promettente e mette in riga molti dei presenti con ben più anni di servizio sulle spalle.

Purtroppo è lui la vittima della perdita del giro da parte del sensore iST.



La cosa è stata notata subito ma erroneamente gli sono stati attribuiti due giri di correzione. Da una verifica a posteriori però il giro perso è uno solo quindi il povero Enea, che torna a casa contento per aver agguantato il podio, deve invece abdicare in favore di Bruno e Andrea Z.

Chi invece torna a casa col muso lungo è Maurizio M. che fatica non poco a tenere la sua Lotus in pista. Le uscite sono anomale e in punti dove normalmente non si esce e questo lo porta a verificare accuratamente il problema nel dopo gara. Scopre così che

una delle viti che fissano il motore è andata persa (magari assieme all'alettone?)



permettendone così la rotazione. Rimandato a febbraio!.



Si chiude così la settimana interamente su Scaleauto, pronti per tornare con auto più performanti sulla Ninco.

Bruko

CLASSIFICA F1 CLASSIC			
PILOTA			giri set
1	(=) BUMPUS	BRM P160	106 43
2	(=) ANDREA C.	LOTUS 72	100 72
3	(+2) BRUNO	MCLAREN M23	97 15
4	(+2) ANDREA Z.	MARCH 701	96 76
5	(-2) ENEA	LOTUS 72	96 65
6	(+1) BRUKO	BRABHAM BT44	96 12
7	(+3) ANDREA B.	MARCH 701	94 50
8	(-4) MAURIZIO M.	LOTUS 72	94 22
9	(=) ANDREA ING.	FERRARI 312B2	94 11
10	(+1) CASTE	MARCH 701	86 72
11	(-3) MARCO Z.	BRM P160	RIT

## 2° Rally del Monferrato Veronesi in...

...trasferta!



Sabato 26 e Domenica 27 Ottobre si è svolto a Buttigliera d'Asti il 2° Rally del Monferrato, terza tappa del campionato nazionale

slot rally organizzata dallo Slot Club dei Calabroni Rossi.

Sabato 26 e Domenica 27 Ottobre si è svolto a Buttigliera d'Asti il 2° Rally del Monferrato, terza tappa del campionato nazionale slot rally organizzata dallo Slot Club dei Calabroni Rossi.

L'evento ha visto la brillante partecipazione di alcuni piloti iscritti al VR Slot, membri anche dell'ASD Avanguardia Slot, la squadra partita da Verona alla volta dell'alto Astigiano era



formata da Ago, Bianco, Diego, Federico, Marco e Giacomo Gabrielli a da Riccardo Z. Il collaudato format ha previsto quattro gare

nostri colleghi ha ottimamente figurato Federico piazzandosi sul gradino più basso del podio con Renault Clio R3, bella gara



anche di Bianco (9° piazzamento) e Diego (16°) a seguire: Ago (19°), Riccardo Z. (24°), Giacomo (29°) e Marco (31°).



Il sabato pomeriggio la gara Legend ha visto imporsi Alessandro Crocchi, con Riccardo Z. che ha ottenuto un ottimo 6° posto con la sua Opel Manta, mentre Bianco e Federico si sono classificati rispettivamente in decima e tredicesima posizione, a seguire troviamo Diego (20°), Ago (24°), Giacomo (27°) e Marco (32°).



Nelle gare della Domenica al mattino nella categoria 4WD la vittoria è andata a Igneri Francesco dello Slot Club Tuscany, hanno ben figurato Federico appena fuori dal podio e Riccardo Z. (7°), con a seguire Diego (17°), Bianco (18°), Ago (20°), Marco (22°) e Giacomo (25°).



suddivise sulle due giornate, con le categorie rally due ruote motrici (2WD) e rally Legend al sabato, mentre la domenica si sono svolte le gare con le vetture delle categorie quattro ruote motrici (4WD) e WRC/WRC+.

Infine la Domenica pomeriggio la vittoria nella categoria WRC è andata ancora a Igneri Francesco, tra i veronesi si sono schierati al via con le Peugeot 208 della classe regina WRC solamente Riccardo Z. ottimo quarto assoluto nella classifica complessiva e Giacomo (23°), mentre il

Nella categoria 2WD la vittoria è andata a Igneri Roberto dello Slot Club Tuscany, tra i



appassionati sono invitati a partecipare per vivere un'altra emozionante giornata di gare e condivisione della passione per lo slot racing.

Riccardo Z.



resto della truppa scaligera ha optato per vetture WRC+ , con il nono piazzamento di Federico (terzo tra le WRC+), a seguire poi Bianco (17°) e il terzetto formato da Diego, Ago e Marco che hanno occupato le posizioni dalla 20 alla 22.

L'evento si è svolto in un clima di grande sportività e amicizia tra i vari club partecipanti, confermando come il mondo dello slot racing sappia unire competizione e divertimento. Un ringraziamento particolare va ai Calabroni Rossi per l'impeccabile organizzazione. Il campionato proseguirà con il prossimo appuntamento presso la sede del Tuscany Slot Club a fine novembre, dove tutti gli

