

- > **Classic Open 5[^]**
- > **Silhouette 2[^]**
- > **Le categorie... pt.1**
- > **Infoclub**

Classic Open 5[^]

Debutto vincente

Da una quasi rinuncia a una decisa vittoria!

La stagione 2021-2022 solo in un'altra occasione è approdata alle tre batterie in una gara di velocità. Per la quinta prova del Trofeo Classic Open si registrano 15 iscritti, equamente distribuiti quindi in tre manche.

Rientra per l'occasione Stefano P., una presenza talmente rara che Davide si dimentica di inserirlo fra i partecipanti...

Poco male, IST accetta la rettifica anche a gara iniziata. Piccoli senior oltretutto disputa le prove cronometrate in modo splendido, entrando con pieno merito in prima manche col quinto tempo, nonostante una Ford MKIV NSR ferma da anni!

È quanto ci si aspetta dalla Carrera, una pista talmente diversa dalla Ninco da ribaltare talvolta le consuete gerarchie prestazionali.



Più veloci di Stefano solo Alberto M. (12 e 1 con la McLaren M6a Thunderslot), Davide (con l'ennesima vettura diversa in questa stagione, una Ford GT40 Slot.it), Busa (con una finalmente competitiva Chaparral 2E) e Maurizio M. (con un'altra M6a).

Resta fuori per un pelo Andrea C., velocissimo con la prima di un nutrito gruppetto di Alfa 33, inseguito da vicino dalla vettura gemella di Ulisse.

Problemi di stallonamento per Federico con la nuova Porsche 917/10 NSR, che dimensionalmente sembra di un'altra categoria, anche rispetto alle altre Can-Am.; Fede dà forfait, ma poi viene indotto a ripensarci da tutti gli altri presenti.

Lunedì 14/02
Rally WRC

giovedì 17/02
F1 Classic

"Led Zeppelin".

PROVE CRONOMETRATE

	PILOTA		tempo
1	ALBERTO M.	MCLAREN M6A THUNDERSLOT	12.143
2	DAVIDE	FORD GT40 SLOT.IT	12.367
3	BUSA	CHAPARRAL 2E SLOT.IT	12.446
4	MAURIZIO M.	MCLAREN M6A THUNDERSLOT	12.797
5	STEFANO P.	FORD MKIV NSR	12.900
6	ANDREA C.	ALFA 33 SLOT.IT	13.088
7	ULISSE	ALFA 33 SLOT.IT	13.192
8	FEDERICO	PORSCHE 917/10 NSR	13.335
9	CICO	PORSCHE 917 NSR	13.400
10	GIORGIO S.	MCLAREN ELVA THUNDERSLOT	13.608
11	ANDREA B.	FORD P68 NSR	14.556
12	BIANCO	MCLAREN M8D SLOT.IT	15.098
13	STEFANO D.L.	FORD GT40 NSR	15.676
14	BRUNO	ALFA 33 SLOT.IT	15.770
15	MARCO D.L.	ALFA 33 SLOT.IT	16.062

Tocca a lui quindi guidare il quintetto che sale per primo in pedana.



Incappa in un'insolita uscita Bianco, che ha scartato nelle libere la prima scelta delle sue McLaren, ripiegando sulla meno scorbatica, versione





finendo per scoprire i difetti dei propri mezzi strada facendo. Un riassetto delle spazzole nel finale, e il conseguente miglioramento, ne è la prova tangibile.

Il secondo quintetto è capitanato da Federico, che impiega qualche

Impiegherà più di metà gara Matteo a trovare il modo di gestire la sua vettura, riuscendo solo nelle ultime corsie a tenerla "sui binari", e approdando a tempi piuttosto rilevanti (12 e 6 il suo giro veloce). Il sesto posto assoluto non lo soddisfa, ma con quel mezzo non si poteva fare di più.

Gli altri quattro fanno un'altra gara, ma è proprio qui che si concentrano le attenzioni di tutti, perché le posizioni si invertono di continuo fino al 24° minuto.

Menzione speciale per Stefano D.L., che nonostante il pulsante "da rally" si mantiene a lungo in testa al quartetto, duellando a più riprese soprattutto con Andrea B., che disputa dal canto suo la miglior gara stagionale.

Andrea ha il merito di crederci, e di contenere la sua azione aspettando il momento buono, che viene negli ultimi minuti, quando riesce anche a doppiare il giovane rivale.

Per Stefano ci sarà tutto il tempo di rifarsi, essendo in lizza solo da poche settimane.

Un po' meno soddisfatto papà Marco, con l'attenuante di un'Alfa appena estratta dalla scatola, e quindi sicuramente penalizzato rispetto al figlio Stefano, che peraltro fruiva del nolo di una buona GT40 NSR del Cico.

Un po' sottotono Bruno, dopo gli exploit delle ultime gare, che si ostina a non provare abbastanza prima delle gare,

minuto a prendere le misure della sua 917/10, scoprendo che lo stallonamento si verifica solo negli sbandamenti eccessivi; capita l'antifona, Fede sale di tono, segnando ripetutamente tempi prossimi ai 12" netti, e contenendo le uscite di pista, solo due. Fede brontola comunque, ma Davide dalla postazione pc a fine gara gli pronostica una probabile vittoria (praticamente un'autogufata...).



Solo il sorprendente Andrea C. si prende il lusso di contrastare per molti minuti l'azione del rivale, prima guidando la provvisoria, e poi inseguendolo da vicino; solo un errore in più per lui, e un crescendo prestazionale che lo porterà a segnare un sorprendente 12 e 2.

Molto più staccati gli altri tre, che come nella manche precedente mettono in scena una lotta rocambolesca, che premia inizialmente il Cico con la rediviva 917 (bravo Giovanni!),



che nel finale subisce la rimonta prima di Ulisse e poi di Giorgio S..

In chiusura però Cico recupera la concentrazione e riesce a rinvenire su Luca, ma non su Giorgio, che proprio negli ultimi minuti trova maggior confidenza con la sua Elva, raggiungendo un margine di sicurezza e un ottimo settimo posto finale.

Un certo nervosismo accompagna i migliori al momento di salire in plancia: sanno tutti e cinque che il rivale da battere è... il sesto, cioè il "fantasma" Federico, che segue la sfida finale nel ruolo di commissario di curva. Per 24 minuti ripeterà "vince Davide, vince Davide", ottenendo l'effetto più o meno inconsciamente voluto: Davide chiude un'ottima prestazione (una sola uscita) ad un solo secondo da Fede, che si traduce in sei settori.

Mastica amaro alla fine il vecchio leone, perché la vittoria con una vettura dimenticata da anni

avrebbe avuto un valore simbolico; d'altronde i tempi sul giro non erano favorevoli, non essendo mai sceso sotto i 12 e 2.

Ma c'è chi deve ingoiare un boccone ancora più amaro, che è Alberto da Casteldario.

Il nostro simpatico contendente litiga per un paio di corsie con la sua Thunderslot, pagando un giro di ritardo già nei primi minuti. Gli 11 errori segnalati da IST (una





di "vedere" il rivale subito lì davanti (grazie alla proiezione di IST), e ai favori della corsia gialla, non riuscirà a rimontare il ridotto ritardo.

Vittoria meritata quindi per Federico, che passa dal podio rally a quello velocità con facilità disarmante, oltretutto con un mezzo che promette faville!

CLASSIFICA CLASSIC ANSI						
PILOTA			giri		set	
1 (+7)	FEDERICO	PORSCHE 917/10 NSR	115	66		
2 (-)	DAVIDE	FORD GT40 SLOT.IT	115	60		
3 (-2)	ALBERTO M.	MCLAREN M6A THUNDERSLOT	114	68		
4 (+2)	ANDREA C.	ALFA 33 SLOT.IT	113	65		
5 (-2)	BUSA	CHAPARRAL 2E SLOT.IT	113	41		
6 (+6)	BIANCO	MCLAREN M8D SLOT.IT	110	74		
7 (+3)	GIORGIO S.	MCLAREN ELVA THUNDERSLOT	110	11		
8 (+1)	CICO	PORSCHE 917 NSR	109	35		
9 (-2)	ULISSE	ALFA 33 SLOT.IT	108	27		
10 (-5)	STEFANO P.	FORD MKIV NSR	106	46		
11 (-7)	MAURIZIO M.	MCLAREN M6A THUNDERSLOT	104	69		
12 (-1)	ANDREA B.	FORD P68 NSR	98	74		
13 (-)	STEFANO D.L.	FORD GT40 NSR	97	57		
14 (+1)	MARCO D.L.	ALFA 33 SLOT.IT	95	68		
15 (-1)	BRUNO	ALFA 33 SLOT.IT	93	33		

stima solitamente per difetto) sono la fotografia di una serata no, che solo da metà gara in poi vede una perentoria quanto tardiva ripresa, che lo porta a segnare il giro più veloce della gara: 11"871!

Gli fa eco l'amico di sempre Maurizio, che paga con gli interessi il mancato rodaggio delle gomme PT24, notoriamente critiche nei primi minuti di impiego; sarà così anche per lui, e come per il compaesano sarà mortificato da una gara che si riscatta solo quando i giochi sono ormai fatti.

Forse si aspettava qualcosa di più da questa serata anche il Busa, che nella prima frazione era rimasto a ridosso di Davide, partito in testa fin dal via. Poi, per sua stessa ammissione, la paura di sbagliare gli tarpa le ali, e nonostante una gara di altissimo profilo, sulla classifica finale peseranno i sorpassi "live" di Alberto e quello "ghost" di Andrea C., eterno compagno dei pomeriggi prefestivi.

Un quinto posto tuttavia assolutamente da non buttare!

Anche Stefano P. aveva forse accarezzato un proposito di risultato prossimo a quanto promesso nelle cronometrate, ma in questo caso pesa senz'altro l'eccessiva lontananza dai solchi: anche la Carrera, nonostante il minor tasso di difficoltà, chiede il suo tributo di dedizione.

Resta da commentare l'ultima frazione, che vive sul confronto indiretto fra Davide e Federico, col secondo avvantaggiato di qualche decimo per tutti i quattro minuti, con un andamento che si scosta solo di qualche decimo, ora in più, ora in meno; nessuna uscita i due, e quindi il pallino è tutto nelle mani di Davide, che nonostante il vantaggio

CLASSIFICA CLASSIC OPEN							TOT.		
2020/2021	23/09/2021	18/10/2021	25/11/2021	30/12/2021	07/02/2022	14/03/2022	05/05/2022	SCARTO	TOT.
	1	2	3	4	5	6	7		
1	DAVIDE	17		25	20			62	62
2	ALBERTO M.	13		21	18			52	52
3	MAURIZIO M.	15		14	8			37	37
3	BUSA	11		12	14			37	37
5	ENZO	20		15				35	35
6	GIORGIO S.	10		11	12			33	33
6	FEDERICO			8	25			33	33
8	ANDREA C.				17	15		32	32
9	ERIC	25						25	25
9	ULISSE	15			10			25	25
11	CICO	8			11			19	19
12	BRUNO	4		9	4			17	17
13	MARCO D.L.	9			5			14	14
14	BRUKO				13			13	13
14	ANDREA B.	6			7			13	13
14	BIANCO				13			13	13
17	CIMAN	12						12	12
18	ALESSANDRO				10			10	10
19	STEFANO P.				9			9	9
20	SILVANO	7						7	7
20	MATTIA N.				7			7	7
22	STEFANO D.L.				6			6	6
23	PAOLO P.	5						5	5

Silhouette 2^a

Finalmente Alberto

Vittoria netta del mantovano

Dopo il successo del Giro d'Italia, la Silhouette approda alla Ninco con una piccola battuta d'arresto, richiamando nel seminterrato appena una decina di concorrenti, oltretutto solo grazie all'arrivo di Giuseppe C., sempre gradito ospite.

Il colpo d'occhio sul parco chiuso mette subito in evidenza quanto la categoria sia congelata attorno alla (presunta) supremazia della BMW M1 Sideways; unica eccezione fantasiosa la... M1 Fly/HRS di Davide, già portata in gara con successo nel Gruppo 4 "sperimentale".

Per il resto si nota la bella e veloce Toyota





Celica di Andrea B., particolarmente felice della riuscita messa a punto, la acerba Ferrari 512BB di Marco D.L., e la ricalitrante Porsche 935 Moby Dick di Bruno, in condizioni disastrose a causa della probabile rottura del fermo motore.

Completano lo schieramento la vecchia Ford Capri di Federico (preferita all'ultimo momento alla Lancia Stratos) e la Ford Mustang di Ulisse, praticamente una replica yankee della Capri.

Che la dotazione Slot.it HRS Sidewinder non sia superata, si evince subito dalle prove cronometrate, dove la vettura si mette dietro tutte le consorelle marcate Sideways. Promette battaglia già dal giro secco Alberto M., primo inseguitore davanti a Federico e Maurizio M., staccati di un soffio. Aggancia la prima batteria anche Ulisse con la bellissima Mustang, ma il divario cronometrico è già rilevante.

Giuseppe affronta il giro di qualificazione con eccessiva cautela, finendo per scivolare in seconda batteria, trovandosi quindi a guidare il quintetto che sale per primo in pedana.

PROVE CRONOMETRATE

PILOTA		tempo
1	DAVIDE	BMW M1 HRS 11.488
2	ALBERTO M.	BMW M1 SIDEWAYS 11.615
3	FEDERICO	FORD CAPRI SIDEWAYS 11.693
4	MAURIZIO M.	BMW M1 SIDEWAYS 11.772
5	ULISSE	FORD MUSTANG SIDEWAYS 12.187
6	*GIUSEPPE C.	BMW M1 SIDEWAYS 12.552
7	CICO	BMW M1 SIDEWAYS 12.687
8	BRUNO	PORSCHE MOBY DICK SIDEWAYS 15.153
9	ANDREA B.	TOYOTA CELICA SIDEWAYS 16.345
10	MARCO D.L.	FERRARI 512BB SIDEWAYS 20.301

Bastano pochi secondi per capire che è stato solo un errore di valutazione: il suo passo è nettamente più veloce della concorrenza, capitanata da uno

spumeggiante Andrea B., che comunque accusa un giro di ritardo già nella prima frazione.

Andrea quindi capisce immediatamente di dover guardare più dietro che davanti, anche perché alle sue spalle appare ripetutamente un Cico piuttosto minaccioso, che per effetto di qualche uscita in più solo occasionalmente riesce a sopravanzare la Toyota blu del rivale. Buona comunque anche la prova di Giovanni, apparso in questa stagione molto più "sul pezzo" che negli anni passati. Ancor più soddisfatto deve essere Andrea, che grazie ad una vettura finalmente a punto, riesce a dimostrare soprattutto a se stesso di avere buone carte da giocare.

Rema a fatica invece Marco D.L., la cui ruvida Ferrari probabilmente paga il noto difetto di contatto delle gomme posteriori sul passaruota; cercasi volontario per rimediare!

Da dimenticare la serata di Bruno, con una vettura che si stenta a definire tale, a causa dei rumori sinistri che la fanno sembrare più verosimilmente una slitta...

Giuseppe quindi, con un numero minimo di uscite (solo tre, il migliore in questo senso), rifila ben 9 giri al rivale più prossimo Andrea, che dal canto suo regola autorevolmente l'estremo tentativo di rimonta del Cico.

Il siculo si siede quindi alla postazione pc, da dove potrà

anche meglio seguire le sue chance da podio.

Tocca quindi al secondo quintetto, che al pronti via sembra dare seguito a quanto visto in prova; dopo qualche minuto della prima corsia però l'azione della HRS di Davide si affloscia, e Alberto prende prepotentemente il comando. Nella seconda corsia i timori di Davide diventano certezze, e complice qualche fermata per tentare di risolvere i problemi, la sua gara diventerà irrimediabilmente di secondo piano.

Alberto invece viaggia indisturbato su tempi record, senza che nessuno riesca ad insidiarlo da vicino; a metà gara in realtà fa capolino il conterraneo Maurizio, veramente efficace pure lui con dotazione identica. Un'uscita in fase di sorpasso multiplo però rovina le sue ambizioni, perché la carambola mette in difficoltà l'assistenza, e il prezzo pagato in termini di tempo non sarà indifferente. Ne approfitta Federico, che guadagna quanto basta per non essere più raggiunto dal mantovano, che dal canto suo ingoia un paio di Malox per tornare al consueto sorriso prima di rientrare a Casteldario...

Nel frattempo Ulisse fa gara a sé, con una vettura che lo costringe ad una guida un po' troppo funambolica, che per quanto spettacolare finisce per penalizzarlo in termini di redditività.

Giuseppe quindi risale indirettamente davanti a lui, anche se dovrà accontentarsi della medaglia di legno.

CLASSIFICA SILHOUETTE

PILOTA		giri set	
1	(+1) ALBERTO M. BMW M1 SIDEWAYS	122	22
2	(+1) FEDERICO FORD CAPRI SIDEWAYS	120	64
3	(+1) MAURIZIO M. BMW M1 SIDEWAYS	120	18
4	(+2) *GIUSEPPE C. BMW M1 SIDEWAYS	119	84
5	(-) ULISSE FORD MUSTANG SIDEWAYS	118	60
6	(-5) DAVIDE BMW M1 HRS	114	37
7	(+2) ANDREA B. TOYOTA CELICA SIDEWAYS	110	33
8	(-1) CICO BMW M1 SIDEWAYS	109	80
9	(+1) MARCO D.L. FERRARI 512BB SIDEWAYS	100	65
10	(-2) BRUNO PORSCHE MOBY DICK SIDEWAYS	94	1



Alberto chiude qui la sua miglior prestazione stagionale, largamente davanti a Federico, che conquista un insperato secondo posto. Buon terzo Maurizio, anche se poco soddisfatto.

A Davide l'amara soddisfazione del giro veloce (11 e 1) che conta come il due di coppe quando la briscola è spade...

Davide

CLASSIFICA SILHOUETTE						TOT.	
2020/2021	29/11/2021	10/02/2022	07/03/2022	07/04/2022	12/05/2022	SCARTO	TOT.
	1	2	3	4	5		
1 ALBERTO M.	1	25				1	25
2 FEDERICO		20					20
3 MAURIZIO M.		17					17
4 ULISSE		15					15
4 DAVIDE		15					15
6 ANDREA B.		13					13
7 CICO		12					12
8 MARCO D.L.		11					11
9 BRUNO		10					10

Le categorie pt.1

Mettiamo ordine...

... fra le categorie

Era ora, potrebbe commentare qualcuno.

in effetti però, l'esigenza di una panoramica sulle categorie inserite nel calendario attuale (ma anche nei precedenti) fino a poco tempo fa non era una esigenza diffusa; oggi, a fronte di un rilevante ricambio dei soci, manca effettivamente la continuità, e l'approccio al VRslot partendo da zero risulta in po' caotico.

Ecco quindi una panoramica che dovrebbe agevolare i neofiti e magari suggerire qualche riflessione ai più esperti, in vista di modifiche o aggiornamenti futuri.

Partiamo dalle categorie più datate.

Si tratta dei Prototipi che al vero corsero a cavallo fra la fine degli anni 60 e la prima metà del 70.

La caratteristica che la differenzia da una Porsche 917 NSR o da una Ferrari 312PB Slot.it (nate molto dopo) è la qualità della componentistica, che su queste ultime è molto più sofisticata, trattandosi di materiali intercambiabile e perlopiù metallici. Improprio affiancarle.

Assieme alle Fly sono invece omologate vetture analoghe per concezione, come Scalextric, MRRC, Revell/Monogram e le più recenti Sloter e SRC.

Poco dopo venne affiancata la **CLASSIC**, che raccoglie vetture d'epoca di uno spazio



Sempre alla spagnola Fly si deve la nascita della **SILHOUETTE**, ma oggi questa categoria è "dominio" esclusivo della Sideways, che ha fatto fare alla categoria il salto generazionale dalla tipologia "home" a quella "pro". Si tratta quindi di una categoria evoluta, basata su modelli sofisticati come per le altre categorie più recenti (quindi componentistica in metallo, ecc.).

Tuttavia, per non lasciare in vetrina le vecchie Fly (e poche altre), si è lasciata

aperta la porta alla modifica di queste ultime, recuperando la sola carrozzeria trasportandola su meccanica adattabile HRS Slot.it; manovra che consente ancora oggi buoni risultati, come dimostrato nello scorso Giro d'Italia.

Al vero le Silhouette sostituirono i Prototipi in pratica nel 1976, ed erano

vetture derivate dalla grande serie, anche se venivano trasformate in mostri spesso iriconoscibili.

Passiamo alle ruote scoperte. Nate dopo qualche anno di gare con vetture quasi contemporanee, il debutto simultaneo di modelli Scalextric e Fly spostò la nostra attenzione sulle riproduzioni di modelli degli anni 70, oggi affiancate dalla produzione Policar; modelli stupendi queste **F1 CLASSIC**, ancorché piuttosto delicati, soprattutto sulle veloci piste sei corsie. Per non svilire la vecchia produzione originaria, i nuovi modelli Policar restano vincolati ai cerchi in plastica, così come si trovano al



temporale ancora più vasto, con uno sbarramento approssimativo posto a metà anni 70, come per la Veteran.

C'è di tutto, ma si tratta sempre di modelli di serie, quindi non di prototipi nati per le competizioni. In passato la lista dei modelli ammessi veniva aggiornata anno per anno, oggi questo approccio sta diventando improponibile, per la quantità di modelli prodotti. Accontentiamoci di un esempio, considerato che, come per la precedente, si tratta di categorie un po'... nostalgiche, con basso numero di gare. Anche queste rientrano nella gamma dei prodotti tradizionali, quindi con

componentistica non intercambiabile, cerchi in plastica, telai non articolati, ecc.).

La **VETERAN PROTOTIPI** nacque prima ancora della rifondazione del VRslot, a metà degli anni 90, quando Fly irruppe sul mercato con la coppia Ferrari 512S e Porsche 908; roba da far girar la testa, all'epoca (e forse ancora oggi, almeno come qualità della riproduzione).



momento dell'acquisto. Sono omologati anche modelli di altre marche, come SCX o SRC.



La **CLASSIC OPEN** al vero è un doppione della Veteran Prototipi, come accennato in precedenza, quindi con modelli che corsero fra gli anni 60 e 70, anche nella categoria Can-Am. Raccoglie il meglio della produzione attuale, ed è una sfida tutta italiana fra Slot.it (e Policar), NSR e l'ultima arrivata Thunderslot. Recente anche la piacevole sorpresa Nonnoslot, con la sua Abarth 2000.

Parliamo quindi di una categoria evoluta, una delle più seguite e con maggior numero di gare in calendario. Telai composti da un corpo principale che supporta la culla motore, fissata per mezzo di viti che ne consentono il basculamento, così come avviene per la carrozzeria. Rientra quindi in buona sostanza nelle categorie Pro, per la ricchezza della componentistica e per la complessità della messa a punto.

GRUPPO C. Un'altra categoria di primo piano, sia per il numero di gare da sempre dedicate, che per le possibilità di elaborazione. Innanzitutto le sospensioni, che consentono un incremento delle prestazioni, soprattutto su pista Ninco.

Si tratta di fatto di una categoria monomarca Slot.it, con una notevole varietà di modelli, praticamente quasi tutti quelli che al vero corsero in questa classe fra il 1982 e il 1993.

Porsche, Mercedes, Jaguar, Nissan, Mazda, Lancia, Toyota, c'è l'imbarazzo della scelta,

con il vantaggio che, essendo tutte della stessa casa, le prestazioni sono abbastanza simili.

La categoria GT nasce fra le prime al VRslot, e vi rimane in diverse forme; oggi la **GT LMS**, mutuata dai regolamenti nazionali ex-ANSI (Federazione nazionale oggi scomparsa) raccoglie tutti i modelli Gran Turismo di ogni marca, fatte escluse le GT3 NSR,

raccolte in un'altra categoria.

Il regolamento, piuttosto articolato, tenta di equiparare tali modelli, raccogliendo anche



le vecchie GT In-line. Si tratta comunque perlopiù di vetture al vero attuali o comunque non troppo datate.

Anche queste possono montare sospensioni come le Silhouette e le Gruppo C.

La produzione **GT3 NSR** irrompe sul mercato qualche anno fa diventando subito la categoria più prestazionale del panorama attuale.



Si è tentato a più riprese di affiancarvi i prodotti di altre marche, ma ad oggi le vetture del compianto Salvatore Noviello

presidiano la categoria.

Il regolamento attuale è quello gestito direttamente dal produttore, in modo da poter eventualmente gestire sfide incrociate tra vari club; viene periodicamente aggiornato inserendo componenti sempre più efficaci.

Anche in questo caso si tratta di una categoria evoluta, con sospensioni e componentistica intercambiabile.

Facciamo un passo indietro, sia a livello di datazione che di prestazioni, per una categoria più "nostalgica", la **MUSCLE CAR**, inventata nel nostro seminterrato per far correre le muscolose granturismo a stelle e strisce.

Proposta una prima volta ormai parecchi anni fa, è stata recentemente rispolverata alla ricerca, come in altri casi, di gare dall'atmosfera un po' retrò, prive di eccessi agonistici e sicuramente meno evolute in termini tecnici.

Vetture quindi di tipo più commerciale con cerchi in plastica e



componenti non intercambiabili.

Vi si trovano modelli di molte marche, Scalextric, Revell/Monogram, Pioneer, Carrera, Ninco, MRRC e altre, tutte riproduzioni di modelli al vero datati anni 60/70.

Modifiche ammesse il minimo indispensabile per... non farsi venire la bile!





Resta esclusa da questa carrellata la questione **Endurance**, che di fatto non è una categoria, in quanto viene disputata con vetture di categorie diverse,

che al vero corrono, o hanno corso, le gare di durata come la 24 ore di Le Mans.

Identico approccio motivazionale per la **DTM Carrera**, che il colosso del giocattolo tedesco ha inaugurato ormai parecchi anni fa, con una serie esteticamente meno "giocattolosa" rispetto alla produzione consueta.

Belle ed economiche, le DTM consentono, sulla pista omonima, prestazioni sufficienti per un divertimento assicurato, a patto di sostituire le gomme posteriori originali con le grigie di NSR.

In questa stagione si è deciso di provare ad affiancarvi le GT della stessa casa, che al vero hanno sostituito i costosissimi mostri in lizza fino alla scorsa stagione.

Ultima arrivata la **TT 1:24** raccoglie l'iniziativa di casa BRM, poi replicata da TTS, che ha scelto la scala grande per riprodurre le piccole Turismo degli anni 60/70, contraddistinte dal tipico camberaggio, che il costruttore veneto ha voluto riprodurre in scala tramite un apposito snodo cardanico.

Fino ad oggi si è deciso di limitarsi alle vetture contraddistinte da questa caratteristica, per evitare divari prestazionali nei confronti di altri modelli che ne sono sprovvisti.

Anche in questo caso, poche le modifiche ammesse, e quindi si tratta di una categoria "ready to run"!

Il VRslot ne ha in calendario almeno una per stagione (quest'anno due), che fino ad oggi hanno visto durate da un minimo di 3 ore ad un massimo di 12, con tanto di fase notturna.

Caratteristica peculiare è il raggruppamento in squadre da due, tre o quattro concorrenti.

Si disputa normalmente su una 12 corsie, cioè contemporaneamente su Ninco e Carrera gestite da un unico contagiri.

Imperdibile!

Prossimamente la seconda parte, che illustrerà il panorama Rally!



Davide

.....**Infoclub**

Passeggiata domenicale in collina, conclusa casualmente con un saluto ai genitori nel cimitero di Avesa. Uscendo mi è caduto l'occhio sull'epigrafe di una lapide "Luca R."; dalla foto la conferma.

Un altro amico del VRslot, sebbene di molti anni fa, ci ha lasciato prematuramente.

Ho voluto condividere con tutti voi questo pensiero, forse anche per ripartire il dispiacere, nell'impossibilità di dare il benché minimo conforto a chi ne avrebbe avuto bisogno.

Davide

