



Anno 2 Numero 19

Settembre 2014



Magazine indipendente pseudo storico, pseudo sportivo, pseudo sociologico, pseudo tecnico... pseudo insomma!



## LA CHEETAH- Il mito della potenza

### Sommario

2. GT in line Gara 1
4. GT in line Interclub gara vicentina
5. La Cheetah
9. GT3 gara 1
11. GT3 gara 2
12. Le statistiche del VISLOT
13. Le classifiche VISLOT
14. Calendario di Ottobre 14

Irresponsabile unico, del tutto: Renzo

Prezzo: Regalato.



# GT In line

Gara 1 – 12.09.2014



## Prima gara della stagione 2014–2015.

Ci sono anche degli ospiti che approfittando della gara fanno un po' di pratica della pista visto che nel fine settimana c'è la prova dell'interclub GT in line, tappa di Vicenza.

	TEMPI QUALIFICA	Tempo
1	Lodovico Cazzola	11,188
2	Paolo Dapretto	11,373
3	Carlo Carli	11,572
4	Stefano Michelin	11,582
5	Giovanni Polegato	11,665
6	Lorenzo Sanavio	11,673
7	Michele Rulfin	11,772
8	Mario Gasparotto	12,029
9	Fabrizio Mioni	12,035
10	Francesco Toniolo	13,147
11	Roberto Tavano	13,169

Si prevede una gara abbastanza agguerrita. Già nelle prime qualifiche stagionali si mette subito in luce "Ludo", che ha disputato nella passata stagione veramente un bel campionato.

Vediamo se quest'anno avrà le stesse performance.



Poole Poosition!



## RISULTATI DELLA PRIMA GARA

	<b>CLASSIFICA FINALE</b>	<b>Giri</b>	<b>Metri</b>
1	Carlo Carli	105,13	4100,07
2	Paolo Dappretto	103,26	4027,14
3	Lodovico Cazzola	103,16	4023,24
4	Giovanni Polegato	101,90	3974,10
5	Stefano Michelin	101,39	3954,21
6	Michele Rulfin	98,59	3845,01
7	Roberto Tavano	95,14	3710,46
8	Lorenzo Sanavio	94,71	3693,69
9	Fabrizio Mioni	94,35	3679,65
10	Mario Gasparotto	92,27	3598,53
11	Francesco Toniolo	77,33	3015,87



Carlo 1° classificato

Carlo si aggiudica la prima gara della stagione dando ben due giri a Ludo e a Paolo Dappretto, hanno duellato per tutta la gara.

La spunta Paolo dopo 4 km di battaglia per soli 4 metri!

Buon esordio anche per Giovanni che inizia la stagione con un podio ( gli ospiti non gareggiano nel campionato VISLOT).



Una bella GT in Line opera di Mirco "Ventogelido"

# GT In line

13 -14 settembre 2014



## INTERCLUB



Ci metteremo molto a superare i tempi sul giro di questa manifestazione.

Il **10,305 di Carlo** mi sa che durerà a lungo!

Ma mai dire mai, i record sono fatti per essere battuti.

Molto bello iniziare la nuova stagione con una bella gara con squadre di alto livello.

Durante questa gara sono stati migliorati più volte i record della pista.

Gli "ospiti" non hanno per niente sentito l'effetto di gareggiare fuori casa, anzi andavano veramente fortissimo!



### Classifica finale

<i>Pos.</i>	<i>Pilota</i>	<i>Giri</i>	<i>Settori</i>
1)	BoSlot's	767	70
2)	Rovigo S.C. Competition	767	42
3)	SCPD	759	10
4)	Vicenza Slot1	755	38
5)	Gr.M.T	753	7
6)	PRS - MS PRO	739	41
7)	Vicenza Slot 2	702	57
8)	Kapi Model	696	77



# CHEETAH



## Tozza, sproporzionata e brutale quindi.... decisamente attraente!

Il ghepardo (Cheetah in inglese) è il più veloce animale terrestre. Da **0-100 km/h in 3"**, può raggiungere i **120 km/h**, imbattibile nello scatto **da fermo a 500 metri**; ed è a questo felino che nel 1964 **Bill Thomas** si ispirò chiamando la sua auto CHEETAH.



La **Cheetah** sicuramente esaspera il concetto di vettura sportiva con motore anteriore e trazione posteriore. Il motore in posizione centrale ed il cambio letteralmente all'interno dell'abitacolo fra due piccoli sedili anatomici; mentre i due semiassi posteriori lavorano a ridosso degli schienali. L'abitacolo è nudo nelle versioni *racing* e praticamente altrettanto nudo in quelle stradali, è essenziale ma, una volta al posto di guida, tutto è perfetto, sempre che uno riesca ad entrarci.



Sembra incredibile, ma questo è il garage dove nacque la prima Cheetah, l'officina-garage di Bill Thomas.

Un telaio leggero in tubolare d'acciaio, permisero di disegnare un'auto compatta e leggera; il motore un **V8 Chevrolet** di **5.351** centimetri cubici, da **450 cavalli** aveva un rapporto peso potenza incredibile, **1,5 kg/cv** la sua potenza brutale, insieme a un passo cortissimo, (ovviamente senza controlli elettronici), imponeva al pilota la massima attenzione nel dosare il gas in uscita di curva per evitare i testa coda già sull'asciutto, se pioveva ... meglio spegnere il motore e lasciarla lì e coprirla con un telo, e aspettare che torni il sole per riportarla a casa.

La sua linea? Insolita almeno per i gusti del design italiano dell'epoca. D'altronde doveva fare la guerra sul mercato americano alla **Shelby Cobra** e non era cosa da poco. Per questo la Chevrolet finanziò questo progetto, la Corvette stava subendo non poco il velenoso Cobra.



Questo mostro, ostenta un cofano smisurato, un piccolo padiglione talmente arretrato da sembrare un cartone animato con dei parafranghi sembra che fatti per evidenziare le ruotone posteriori più larghe che alte.

Altro elemento distintivo è costituito dalle portiere ad ala di gabbiano tipo Mercedes ma solo "tipo" in realtà sono piccolissime e si deve togliere il volante per riuscire a infilare le gambe e entrarci e uscirne è ancora più arduo roba da veri contorsionisti.

**Bill Thomas**, come avevo detto prima, progettò la Cheetah come antagonista della Ford Cobra ottenendo così dei finanziamenti e soprattutto la motorizzazione dalla Chevrolet. Quindi insieme a altri due costruttori di auto da corsa costruì il primo modello. Il suo modello nei primi test si dimostrò all'altezza della situazione, siamo negli anni sessanta e la Cheetah andava nel circuito di Daytona a 346,01 chilometri all'ora!!!



Pur prodotta in piccoli numeri, l'auto si dimostrò nel corso della stagione agonistica **1964** estremamente competitiva, vincendo – anche davanti a **McLaren e Lola** – per ben **11 volte**; divenne così – anche in versione stradale – una vera e propria *dream-car* di molti appassionati americani.

Il muso largo, tozzo ed aggressivo richiama quello di uno squalo tigre



Vedersela sopraggiungere da dietro doveva proprio mettere paura

Non riuscì ad ottenere l'omologazione di Gran Turismo bisognava produrre almeno 100 esemplari, Thomas non ci riuscì, la Chevrolet non era convinta del prodotto e gli tagliò i finanziamenti e la sua fabbrica prese fuoco quando aveva prodotto solo 23 esemplari tra cui uno roadster.

La scelta del roadster, che poi si fermò ad un unico esemplare, era stata fatta per motivi semplici:

**Il primo** perché la temperatura all'interno dell'abitacolo, con quel gigantesco motore praticamente in cabina e senza nessuna protezione termica (pesavano troppo), raggiungeva livelli insopportabili;



**e secondo** ancora più grave, e questo era un grosso limite di progetto. A causa della forte pressione dell'aria che si formava all'interno dell'abitacolo, con l'aumento della velocità, praticamente esplodevano le porte e il lunotto posteriore. Questo successe un paio di volte, durante le prove in circuito e il pilota si trovava veramente spaesato più o meno a 300 km orari!

Altro esemplare unico, è la «**Aluminium super Cheetah**» che avrebbe dovuto essere nel 1965 il prototipo di una seconda serie di Cheetah, vero orgoglio di Bill che la costruì personalmente con alluminio e poi lucidato a specchio, ma tutto si fermò ad un unico esemplare che rimase per quasi quarant'anni dimenticata in un deposito.



### 2006: nasce la «Cheetah Continuation Collectible»

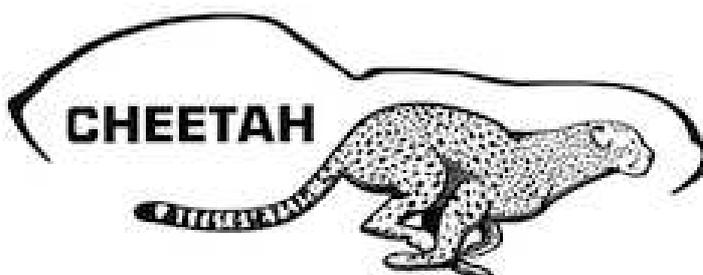
Non fu facile per i nuovi costruttori ricostruire il progetto di Bill Thomas anche se l'ideatore collaborò entusiasticamente nella ricerca di informazioni e vecchi progetti per la sua ricostruzione. Fortunatamente un esemplare era sopravvissuto al tempo e da quello furono ricavati disegni e stam-



pe per rifare la carrozzeria e il telaio. Il tutto fu fatto naturalmente a mano e la nuova vettura nel 2006 uscì con lo slogan «Not a Replica but a Continuation of the Original».

La nuova Cheetah fu ricostruita nel totale rispetto dell'originale, uniche modifiche (per fortuna!) sono state quelle riguardanti la sicurezza

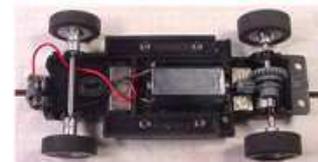
La nuova Cheetah è in vendita dai 119 ai 125.000 dollari ma solo per le versioni standard, per le personalizzate la cifra lievita considerevolmente. Si può avere anche la Coupé «**Aluminium super Cheetah**» (pagando un po' di più!)



## Slot di nicchia — modelli non facili da trovare



Slot Cheetah 1:32 Monogram



MRRC 1:32



Slot Cheetah 1:32 Carrera



## Aluminium super Cheetah

# GT3

## 19 settembre 2014 Gara 1



### Qualifiche

Pos.	Pilota	Tempo
1	Mirco Parolin	11,280
2	Carlo Carli	11,286
3	Mimmo Petrucci	11,320
4	Lodovico Cazzola	11,418
5	Mario Gasparotto	11,523
6	Dario Berengan	11,722
7	Lorenzo Sanavio	11,741
8	Stefano Michelin	11,857
9	Eddy Riva	11,900
10	Giovanni Polegato	12,020
11	Manuel Spolverato	12,260

Ventogelido fa il colpaccio e si aggiudica la pole della prima gara GT3 della stagione, ma ha Carlo sul groppone a soli 6 millesimi e il pericoloso Mimmo a 40 centesimi.

Ludo questa volta deve accontentarsi della quarta posizione.

Sarà una batteria finale decisamente agguerrita!

Gli altri piloti sono più o meno nei loro tempi.

Solo Spolve non è nelle sue normali posizioni di classifica, d'altronde adesso corre con il passeggero a traino e in curva deve rallentare di più.



Ventogelido in POOOLE position se la ride alla grande!



### 1^ batteria

Per parecchi giri c'è un bel duello fra Eddy e Giovanni che si alternano al comando con Manuel (a causa del passeggero) non riesce a entrare nel vivo della lotta.

I tempi sono buoni e la manche è tirata, un po'

alla volta Eddy prende un buon ritmo e fa gara da solo guadagnando parecchi giri sugli avversari, impensierendo anche i concorrenti della batteria successiva.



## 2^ Batteria

In partenza molta bagarre, Mario parte sparato e fa i primi giri con un bei tempi, Steve lo segue con Renzo e Dario un po' attardati. Nel trascorrer della gara le cose cambiano in continuazione. Steve come sempre molto regolare riesce a prendere Mario che ha fatto qualche uscita, portandosi dietro Renzo che lo segue come un'ombra e non lo molla. Dario è un po' in difficoltà e perde un po' di terreno. Verso la fine della manche il duello è fra Steve e Renzo, Mario è ad un giro e Dario è molto attardato. Alla fine la spunta Steve con una decina di settori su Renzo Mario mantiene la terza posizione e chiude Dario.

### La finale:

Come previsto partono velocissimi, i primi giri vedono i 4 piloti in bagarre completa, nessuno molla e vanno tutti decisamente forte.

Grosso duello fra Carlo e Mirco, ma piano piano Mimmo prende la testa del gruppo e non lo molla più, sono sempre tutti lì e basterebbe un niente per cambiare la classifica.

Mimmo un po' alla volta consolida il suo vantaggio. Resta un bel testa a testa fra Carlo e Ventogelido.

Ludo questa volta non riesce a tenere il ritmo dei primi e resta in quarta posizione.

Alla fine vince Mimmo con una gara praticamente perfetta, Mirco arriva in seconda posizione conservando un vantaggio di una trentina di settori su Carlo che chiude in terza posizione. Chiude il quartetto Ludo.



## CLASSIFICA FINALE

Pos.	Pilota	Giri	Metri
1	Mimmo Petrucci	124,45	4978
2	Mirco Parolin	122,57	4902,8
3	Carlo Carli	122,26	4890,4
4	Lodovico Cazzola	121,39	4855,6
5	Stefano Michelin	115,55	4622
6	Lorenzo Sanavio	115,27	4610,8
7	Mario Gasparotto	114,1	4564
8	Eddy Riva	112,26	4490,4
9	Giovanni Polegato	107,91	4316,4
10	Dario Berengan	107,57	4302,8
11	Manuel Spolverato	94,69	3787,6

# GT3

## 26 settembre 2014 Gara 2



### Qualifiche

Pos.	Pilota	Tempo
1	Lodovico Cazzola	11,196
2	Carlo Carli	11,308
3	Lorenzo Sanavio	11,447
4	Stefano Michelin	11,455
5	Mirco Parolin	11,499
6	Mario Gasparotto	11,651
7	Dario Berengan	11,672
8	Manuel Spolverato	12,033
9	Gian Pietro De Bernardini	12,794



Ludo ...  
POOOOLE position!

Il mastino Ludo si è ripreso la pole position migliorando anche il miglior tempo in prova della categoria, ma c'è sempre Carlo nelle vicinanze e si piazza dietro di lui. Con grande sorpresa di tutti e specialmente sua, si piazza in terza posizione Renzo, sarà una delle rare volte che correrà in batteria finale. Decisamente questo giovane è una promessa del futuro! A pochi centesimi di secondo da Renzo si piazza il Gentleman Driver Steve. Questa volta Mirco Ventogelido per soli 44 centesimo è fuori dalla batteria finale. Con lui in batteria Mario RedFox, Dario, Manuel (che ancora non ha sganciato il passeggero) e Gian Pietro.



### Classifica finale GT 3 gara 2

Pos.	Pilota	Giri	Metri	Macchina
1	Carlo Carli	121,43	4857,2	Porsche
2	Stefano Michelin	120,02	4800,8	Porsche
3	Lodovico Cazzola	119,04	4761,6	Porsche
4	Lorenzo Sanavio	113,96	4558,4	Aston Martin
5	Mario Gasparotto	113,19	4527,6	Corvette
6	Dario Berengan	112,41	4496,4	Corvette
7	Mirco Parolin	111,12	4444,8	Audi
8	Manuel Spolverato	107,12	4284,8	Aston Martin
9	Gian P. De Bernardini	100,91	4036,4	Aston Martin



Carlo, vincitore della  
GT3 gara 2

# Statistiche 2014-15

## Miglior tempo in prova

	Categoria	Tempo	Auto	Data	Pilota
1	GT in line	11,188		12 /9/2014	Lodovico Cazzola
2	GT3 NSR	11,196	Porsche 911	26/9/14	Lodovico Cazzola
3	Classic				
4	Gruppo C				
5	Gruppo 5				
6	GT PRS				

## Miglior tempo in gara

	Categoria	Tempo	Auto	Data	Pilota
1	GT in line	10,717		12/9/14	Carlo Carli
2	GT3 NSR	11,121	Porsche 911	19/9/14	Mirco Parolin
3	Classic				
4	Gruppo C				
5	Gruppo 5				
6	GT PRS				

### RECORD UFFICIALE DELLA PISTA

GT in line	10,305		14/9/2014	Carlo Carli
------------	--------	--	-----------	-------------



# PAGINA DELLE CLASSIFICHE



GT in Line		
Pos.	Pilota	12/9
1	Carlo Carli	25
2	Lodovico Cazzola	22
3	Giovanni Polegato	20
4	Stefano Michelin	19
5	Lorenzo Sanavio	18
6	Mario Gasparotto	17
7	Francesco Toniolo	16
8	Dario Berengan	0
9	Manuel Spolverato	0
10	Eddy Riva	0
11	Gian Pietro De Bernardini	0
12	Mirco Parolin	0
13	Mino Betto	0
14	Fabio Zilio	0
15	Gianmaria Toniolo	0
16	Paolo Rigoni	0
17	Mimmo Petrucci	0

GT 3			
Pos	Pilota	Gara 1	Gara 2
1	Carlo Carli	20	25
2	Stefano Michelin	18	22
3	Ludovico Cazzola	19	20
4	Mirco Parolin	22	16
5	Lorenzo Sanavio	17	19
6	Mario Gasparotto	16	18
7	Dario Berengan	13	17
8	Manuel Spolverato	12	15
9	Mimmo Petrucci	25	0
10	Eddy Riva	15	0
11	Giovanni Polegato	14	0
12	Gian Pietro De Bernardini	0	14
13	Mino Betto	0	0
14	Gianmaria Toniolo	0	0
15	Francesco Toniolo	0	0
16	Fabio Zilio	0	0
17	Paolo Rigoni	0	0



## Calendario gare Ottobre 2014

venerdì	3-ott-14	1	CLASSIC
venerdì	10-ott-14	2	CLASSIC
venerdì	17-ott-14	3	GT INLINE
sabato	18-ott-14		Finali PRS
domenica	19-ott-14		Finali PRS
venerdì	24-ott-14	1	FERRARI PRS
venerdì	31-ott-14	1	Intcl. PD n.1/ Legend

Nel prossimo Autorama  
il mito sarà :  
Alfa Romeo 33 3



*Al prossimo numero*



*Renzo*