AUTORAMA
Slot Passion

Anno 3 Numero 23

Gennaio 2015

VISLOT

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

La Chaparral: le ali di un sogno

Sommario

2. GT in line gara 4
4. Gruppo 5 gara 1
6. La Chaparral
10. Gruppo 5 gara 2
11. Europa vs USA!
12. Le statistiche del VISLOT
13. I Top Ten Driver
14. Calendario di Febbraio 2015

Irresponsabile unico, del tutto: Renzo

GT In line

Gara 4 – 9.1. 2015

Ormai per i big gli 11,000 sono un ricordo, vanno sempre tutti fortissimi, … ma come faranno mai?! MAH!

La pole position va al solito Carlo che sta decisamente dominando questa categoria, l'unico che riesce a tenere il suo ritmo è Ventogelido, che anche questa volta gli soffia sul collo nelle qualifiche, ma soprattutto dopo in gara. Mimmo non è molto in forma , è ancora sotto gli effetti di un potente raffreddore e fa solo … 10,889!!

Appena sopra gli undici Steve insidiato da Andrea che ormai non è più una rivelazione, è una certezza! Sta sempre più insidiando il podio ai professionisti dei piani alti. Manuel con la macchina a noleggio si piazza a metà classifica un millesimo davanti a Renzosan, ma dopo in gara, preso mano sull'auto, non sua (ma che va come una bomba!!!) rivela la sua reale abilità salendo sul terzo posto del podio.

	TEMPI QUALIFICA	Tempo
1	Carlo Carli	10,527
2	Mirco Parolin	10,643
3	Mimmo Petrucci	10,889
4	Stefano Michelin	11,045
5	Andrea Sbabo	11,089
6	Manuel Spolverato	11,508
7	Lorenzo Sanavio	11,509
8	Francesco Toniolo	12,126
9	Paolo Rigoni	12,225
10	Gianmaria Toniolo	12,845

Segue il terzetto di coda Francesco che va sempre meglio e deve solo imparare a controllarsi di più, ma è comprensibile il suo divario di età con gli avversari e sulla media dei 30/40 anni! E' fin troppo bravo!

Paolo ormai ha recuperato e se la "sfiga ", finalmente, lo lascia in pace per un po', sta tornando in forma in fretta.

Gianmaria, meccanico al seguito di Kamikaze e gran signore in pista, chiude il gruppetto.

Non metto più la foto del Pole Position, tanto è sempre lui! … Cattivik!

1 Batteria: al via Manuel parte velocissimo seguito da Renzo che cerca di tenere il suo ritmo, ma ci riesce solo per un paio di giri. Dopo di che Manuel con la sua Audi se ne va in solitaria, Renzo lo vedrà ogni tanto negli specchietti retrovisori nei momenti dei doppiaggi (e lo vedrà parecchie volte). Francesco-Kamikaze ogni tanto semina il panico i pista, ma ormai abbiamo imparato quasi tutti a schivarlo e quindi molti suoi tentativi sono andati a vuoto. Grande lotta fra Gianmaria e Paolo per tutto le quattro manche, rallentavano solo per far passare, molto sportivamente, le auto più veloci, specialmente Manuel che stava tentando, poi con successo, ad insidiare i piloti della finale.

Per mezzo giro, alla fine, la spunta Luky (Gianmaria) su Mussovolante (Paolo). Decisamente per essere il meccanico al seguito, ha fatto meglio del pilota ufficiale della squadra Toniolo, che pur se dotato di un mezzo velocissimo, paga sempre un po' la sua irruenza. Ma va bene così!

La Finale: La lotta fra Mirco e Carlo è appassionante, fanno veramente una gara bellissima e senza tregua, si passano continuamente, inanellando giri veloci su giri veloci. Alla fine la spunta Carlo, con la sua guida veloce e precisa riesce a dare un paio di giri a Mirco

In questa categoria le Audi si rivelano decisamente imbattibili. Quattro Audi ai primi quattro posti!

Mimmo, fra raffreddore e incidenti, perde il contatto con i primi finendo addirittura in 7^ posizione, decisamente non un suo posto abituale.

Andrea sempre molto aggressivo riesce a superare Steve e a mantenere il distacco di un giro abbondante fino alla fine della gara

	CLASSIFICA FINALE	Auto	Giri	Metri
1	Carlo Carli	Audi	131,22	5248,80
2	Mirco Parolin	Audi	129,11	5164,40
3	Manuel Spolverato	Audi	126,71	5068,40
4	Andrea Sbabo	Audi	126,30	5052,00
5	Stefano Michelin	Radical	124,91	4996,40
6	Lorenzo Sanavio	Nissan	114,88	4595,20
7	Mimmo Petrucci	Mosler	112,78	4511,20
8	Gianmaria Toniolo	Porsche	105,47	4218,80
9	Paolo Rigoni	Audi	104,85	4194,00
10	Francesco Toniolo	Audi	99,77	3990,80

	TEMPI MIGLIORI	Tempo
1	Carlo Carli	10,375
2	Manuel Spolverato	10,462
3	Mirco Parolin	10,494
4	Andrea Sbabo	10,581
5	Mimmo Petrucci	10,714
6	Stefano Michelin	10,874
7	Lorenzo Sanavio	11,362
8	Francesco Toniolo	11,707
9	Gianmaria Toniolo	12,063
10	Paolo Rigoni	12,264

GRUPPO 5

Gara 1 Venerdi 16 gennaio 2015

Qualifiche

Pos.	Pilota	tempo
1	Lodovico Cazzola	11,447
2	Mirco Parolin	11,540
3	Carlo Carli	11,568
4	Dario Berengan	11,624
5	Lorenzo Sanavio	11,670
6	Giovanni Polegato	11,705
7	Mario Gasparotto	12,089
8	Manuel Spolverato	12,094
9	G.P. De Bernardini	12,193
10	Eddy Riva	12,262
11	Francesco Toniolo	12,356
12	Rigoni Paolo	12,769

Prima gara delle incredibili Gruppo 5 che verso la fine degli anni settanta hanno fatto impazzire le platee dei circuiti europei. Erano dei veri mostri da guerra, potenze considerevoli in telai non sempre adeguati è quindi stata una categoria che ha fatto parecchio storia.

Per la verità i modelli in scala non sono così cattivi. Sono molto belli, almeno a me piacciono molto, e abbastanza guidabili. Infatti come vedete nella tabella i tempi non sono eccezionali, ma sicuramente nel corso del campionato vedrete che i tempi verranno fuori. Succede sempre così!!

Prima batteria abbastanza regolare Kamikaze viaggia abbastanza bene , il suo meccanico l'ha dotato di una BMW coi fiocchi e riesce a fare una discreta manche riuscendo a stare perfino davanti a Paolo. In terza posizione Gian Pietro e Eddy in prima posizione ad insidiare i piloti della batteria successiva.

Seconda batteria, dominata da Giovanni che con la sua Capri nera semina il vuoto, Renzo per i primi giri tiene il suo passo, ma poi lo vede allontanare inesorabilmente. Mario ,veloce , ma ancora non troppo regolare deve accontentarsi della terza posizione.
Manuel non è mai entrato in gara e con la sua Beta è sempre stato in posizioni di retroguardia.

Decisamente non è soddisfatto della sua Beta (giura che la trasformerà in un posacenere!)

Finale, qui come sempre le cose cambiano, i tempi sul giro calano vertiginosamente, Carlo piazza un 11,048 che decisamente è sotto la possibilità di tutti almeno per questa gara. Anche mirco è come sempre velocissimo e a lungo combatte per le prime posizioni, ma poi è stato coinvolto in varie vicissitudini e si è fatto raggiungere dai concorrenti della precedente batteria. Ma Ludo prende la testa e non la molla più, solo Carlo riesce a stargli dietro e ogni tanto lo preoccupa perche recupera secondi, ma Ludo riesce a controllare la gara fino alla fine e resta primo anche se per pochi settori, Dario questa volta estremamente regolare, non è mai riuscito ad insidiare i primi due

e mantiene con sicurezza la terza posizione difendendola molto bene dal notevole attacco sferrato da Giovanni, vincitore della precedente manche

LUDO!
Poole position e Vincitore della gara .
Il "Mastino" non ha concesso niente a nessuno

Classifica finale

Pos.	Pilota	Giri	Metri	Auto
1	Lodovico Cazzola	102,91	4116,40	BMW
2	Carlo Carli	102,47	4098,80	Ferrari
3	Dario Berengan	100,69	4027,60	Beta
4	Giovanni Polegato	100,1	4004,00	Capri
5	Mirco Parolin	96,98	3879,20	BMW
6	Lorenzo Sanavio	96,58	3863,20	Capri
7	Eddy Riva	95,49	3819,60	Beta
8	Mario Gasparotto	95,11	3804,40	Ferrari
9	Manuel Spolverato	92,6	3704,00	Beta
10	G.P.De Bernardini	90,34	3613,60	Ferrari
11	Francesco Toniolo	89,14	3565,60	BMW
12	Rigoni Paolo	85,57	3422,80	Beta

Miglior tempo

Pos.	Pilota	Tempo
1	Carlo Carli	11,048
2	Lodovico Cazzola	11,203
3	Mirco Parolin	11,230
4	Mario Gasparotto	11,392
5	Dario Berengan	11,421
6	Giovanni Polegato	11,448
7	Lorenzo Sanavio	11,526
8	Manuel Spolverato	11,562
9	Eddy Riva	11,884
10	Francesco Toniolo	11,965
11	Gian P.De Bernardini	12,024
12	Rigoni Paolo	12,292

Decisamente una bella sfida!

Le ali di un sogno.

Negli anni 60, il talento e la fantasia di ogni ingeniere era libero di esprimersi sia nelle forme sia nella meccanica nelle auto da competizione.

L' ingeniere texano Jim Hall sviluppa quella che sarà una delle auto da corsa più straordinaria mai conosciuta: la Chaparral.

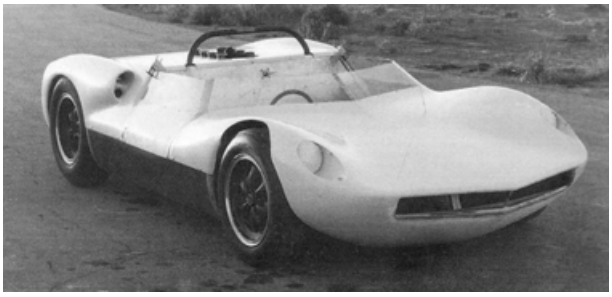
CHAPARRAL : tutti gli altri con qualche anno di ritardo…

Sebring 1965. Primo posto davanti alla Ford GT 40 e alla Ferrari 275 LM e record sul giro!.

Le prime Chaparral

Nel 1961 l'ingegnere pilota Jim Hall fa costruire la sua prima auto bianca da Troutman e Barnes dei costruttori di auto da corsa. Notate che ancora il motore è anteriore, ma messo in posizione decisamente arretrata. Jim Hall stava già pensando al motore centrale.

Siamo nel 1963 questa è la vettura test , già destinata a ricevere il motore centrale una grossa innovazione. Ecco la nuova vera Chaparral la nuero 2. La prima vettura interamente progettata da Jim Hall. Non ha ancora la trasmissione automatica che caratterizzerà in seguito tutti i modelli. La scocca è in vetroresina e finalmente il motore centrale con una ottimizzazione dei pesi.



Eccola nuda in uno dei tanti test a Sebring

Ed ecco il primo mostro la Chaparral 2/2C

Cambio automatico, scocca in alluminio, innovativa nella distribuzione dei pesi e aerodinamica. Va in pista e vince, durante il biennio 1964 -65 non ha rivali. Ford e Ferrari stanno dietro! Naturalmente importante la collaborazione della Chevrolet che ha sempre fornito e sviluppato la motorizzazione. Nel 1965 appare anche il primo alettone mobile gestito dal pilota. Al posto del pedale della frizione aveva un pedale per inclinare o meno lo spoiler.

Ecco il particolare dello spoiler comandato dal pilota

Nella stagione 1965 su 22 corse la Chaparral riporta 16 vittorie e 9 secondi posti.

Decisamente non c’è ne per nessuno!

E’ la volta della Chaparall 2D

Questo “alieno” sbarca nel campionato del mondo e in Europa in casa dei più agguerriti e famosi marchi vince la 1000 Km del Nurburgring nell’incredulità generale. Si lascia dietro nell’ordine, la Ferrari di Bandini, la Ferrari di Pedro Rodriguez, la porsche 906 di Bondourand, la Ford GT 40 di Jo Schelesser**,** un’altra Ford GT 40 di John Taylor ecc. ecc. e tutte auto di scuderie ufficiali.

1966 Chaparral 2E l’aereo su ruote

Bassa, anzi bassissima con quella ala che la rende simile ad un aereo da combattimento, magari non velocissima, ma con una percorrenza in curva da brividi. Il pilota gestiva non solamente lo spoiler posteriore, ma gestiva anche una presa d’aria anteriore per equilibrare l’aerodinamica al meglio. Naturalmente il cambio automatico lo facilitava non poco. Fino a questa versione è sempre stata dotata dal propulsore Chevrolet da 5300 CC.

La Chaparral con la 2G cresce: il motore passa a 7000 cc, diventa più larga e se possibile ancora più bassa

E’ la volta della Chaparall 2F

Anno 1067 la Chaparral vince a Brands Hatch con Phill Hill e si qualifica 12^ alla 24 ore di Le Mans. Ra un po’ saranno aboliti gli alettoni mobili e Jim Hall ha già pronta la nuova arma la caparra 2H come sempre è un passo avanti.

Tutta la macchina diventa un ala .

Come sempre Jim Hall dedica tutta la sua tecnologia sula aerodinamica.

Un altro colpo di genio, ma non bene accettato dai regolamenti: La Chaparral 2J

Questa macchina monta un motore a due tempi dietro al V8 Chevrolet che aziona due grossi ventilatori che aspirano l’aria da sotto il telaio creando praticamente un effetto vuoto che letteralmente incolla l’auto alla pista. In questo modo, sul misto, la Chaparral era praticamente irraggiungibile. Corse per un anno facendo sempre giri veloci ma a causa di rotture non vinse mai. L’anno successivo venne proibito il suo stratagemma.

C’è sempre stato nella storia qualcuno che era più avanti e sicuramente Jim Hall è stato uno di questi.

E nei modelli?

La storica Chaparral della COX con telaio in magnesio che è stata anche sponsor della vera auto.

Il bel modello della Slot.it

GRUPPO 5

Gara 2 Venerdi 23 gennaio 2015

Reporter a casa per malattia gara solo con risultati (n.d.R)

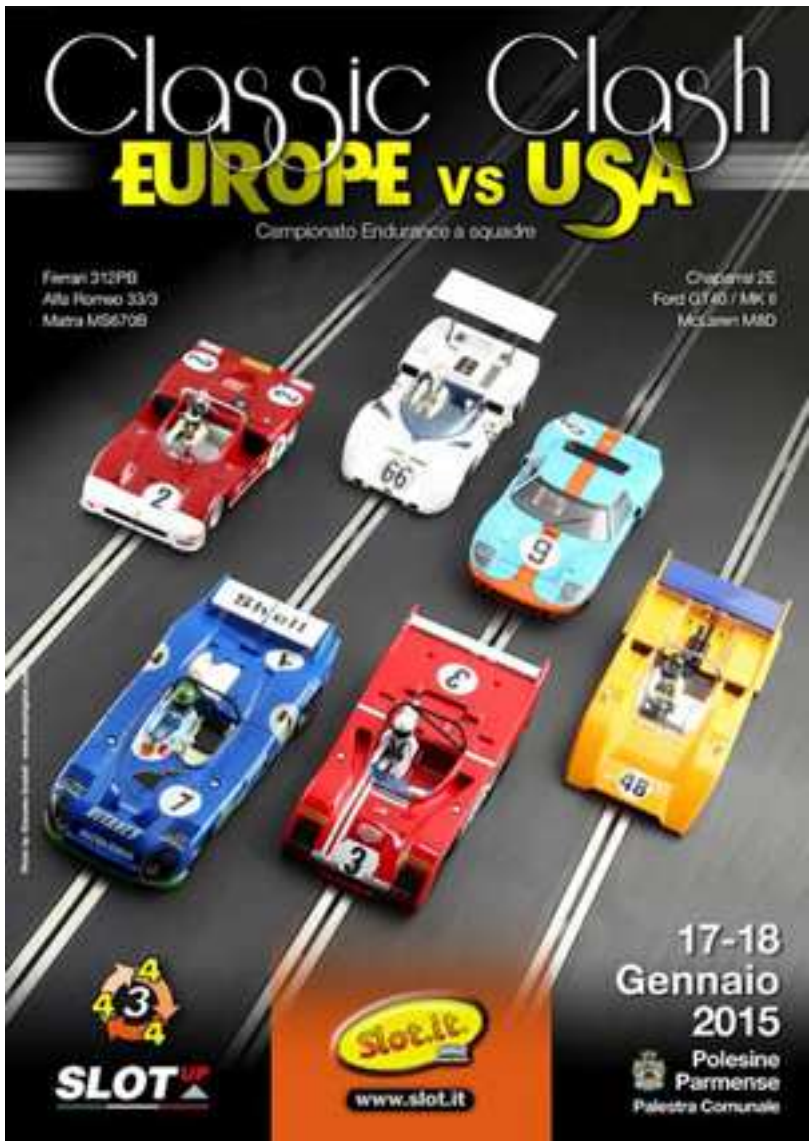
Qualifiche

Pos.	*Pilota*	*Miglior tempo*
1	Lodovico Cazzola	11,446
2	Mirco Parolin	11,538
3	Dario Berengan	11,804
4	Stefano Michelin	11,848
5	Manuel Spolverato	11,937
6	Mimmo Petrucci	12,059
7	Mario Gasparotto	21,540

CLASSIFICA FINALE

Pos.	*Pilota*	*Giri*	*Metri*
1	Lodovico Cazzola	121,41	4856,4
2	Mirco Parolin	119,58	4783,2
3	Stefano Michelin	117,79	4711,6
4	Mimmo Petrucci	116,87	4674,8
5	Manuel Spolverato	115,31	4612,4
6	Mario Gasparotto	112,94	4517,6
7	Dario Berengan	112,44	4497,6

Pos	*Pilota*	*Tempo*
1	Mirco Parolin	11,148
2	Lodovico Cazzola	11,362
3	Dario Berengan	11,374
4	Manuel Spolverato	11,482
5	Mimmo Petrucci	11,487
6	Mario Gasparotto	11,571
7	Stefano Michelin	11,598



Bellissima esperienza!

Il brindisi dei piloti del Vislot
sono stati più bravi in questa pista, ma vedrete in futuro!!!

I potenti mezzi del VISLOT

AUTORAMA II

Statistiche 2014-15

Miglior tempo in prova

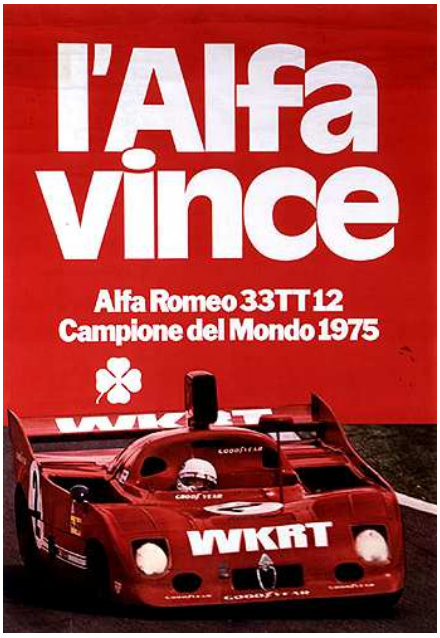
	Categoria	Tempo	Auto	Data	Pilota
1	GT in line	10,527	Audi R 18	9/1/15	Carlo Carli
2	GT3 NSR	10,864	Porsche 911	7/11/14	Carlo Carli
3	Classic	11,042	Matra Simca	10/10/14	Mirco Parolin
4	Gruppo C	10,949	Toyota	19/12/14	Carlo Carli
5	Gruppo 5	11,446	Ferrari	16/1/15	Lodovico Cazzola
6	GT PRS	11,267	Ferrari	21/11/14	Manuel Spolverato

Miglior tempo in gara

	Categoria	Tempo	Auto	Data	Pilota
1	GT in line	10,375	Audi R 18	9/1/15	Carlo Carli
2	GT3 NSR	11,069	Porsche 911	14/11/14	Carlo Carli
3	Classic	11,158	Matra Simca	10/10/14	Mirco Parolin
4	Gruppo C	10,888	Toyota	19/12/14	Carlo Carli
5	Gruppo 5	11,048	Ferrari	23/1/15	Carlo Carli
6	GT PRS	11,085	Audi	24/10/14	Mimmo Petrucci

RECORD UFFICIALE DELLA PISTA (resiste ancora!)

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



CLASSIFICA GENERALE DOPO 15 GARE 29 gennaio 2015			
	Pos.	Pilota	TOTALE
TOP TEN	1	Carlo Carli	336
	2	Stefano Michelin	299
	3	Mirco Parolin	294
	4	Lorenzo Sanavio	267
	5	Ludovico Cazzola	291
	6	Mario Gasparotto	211
	7	Andrea Sbabo	175
	8	Manuel Spolverato	203
	9	Dario Berengan	188
	10	Mimmo Petrucci	154
	11	Eddy Riva	140
	12	Giovanni Polegato	142
	13	Francesco Toniolo	118
	14	Paolo Rigoni	102
	15	Gianmaria Toniolo	91
	16	Gian P. De Bernardini	52
	17	Mino Betto	30

Calendario gare Febbraio 2015			
venerdì	6/2/15	3	Classic
sabato	7/2/15	3	Megane
venerdì	13/2/15	4	Classic
venerdì	20/2/15	3	Gruppo 5
Sabato	21/2/15	3	PRS Endurance
domenica	22/2/15	3	PRS Endurance
venerdì	27/2/15	4	Gruppo 5

Nel prossimo Autorama
il mito sarà :

Rally Lancia!!!

Al prossimo numero

Renzo