



Anno 3 Numero 24

Febbraio 2015



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



Lancia = Rally

## Sommario

2. Classic gara 3
4. Lancia = Rally
8. Classic gara 4
10. Gruppo 5 gara 3
11. Gruppo 5 gara 4
12. Le statistiche del VISLOT
13. I Top Ten Driver
14. Calendario di Marzo 2015

Irresponsabile unico, del tutto: Renzo



# CLASSIC

N° 3

6 febbraio 2015



Terza prova delle belle Classic nelle qualifiche la differenza fra Ventogelido e Steve è di solo 6 millesimi, si prevede una bella sfida, non solo, ma anche Carlo è lì a soli 42 millesimi da Steve. Sarà una gara intensa. Mimmo completa la batteria finale con un tempo appena sopra gli 11 secondi.

Qualifiche		
Pos.	Pilota	Tempo
1	Mirco Parolin	10,826
2	Stefano Michelin	10,832
3	Carlo Carli	10,874
4	Mimmo Petrucci	11,049
5	Mario Gasparotto	11,050
6	Lodovico Cazzola	11,063
7	Manuel Spolverato	11,277
8	Andrea Sbabo	11,284
9	Lorenzo Sanavio	11,459
10	Miki Gallo	11,839
11	Francesco Toniolo	12,930
12	Gianmaria Toniolo	13,113

**1^ Batteria:** dobbiamo fare uno scambio di piloti. Per impegni Redfox scambia la sua posizione con Renzo per correre in prima batteria.



Al via Mario è nettamente in vantaggio e in breve tempo corre in solitaria, Miki paga la scarsa conoscenza della pista e non riesce a tenere il suo ritmo.

La "famiglia di piloti Toniolo" fa una battaglia personale, stavolta la spunta Toniolo padre e Francesco prende ben 7 giri.

**2^ Batteria:** bella battaglia costante fra Ludo e Manuel che sono sempre lì per tutta la gara e alla fine la spunta Manuel con il vantaggio di 1 centesimo di secondo su Ludo!



Renzo non regge il ritmo dei primi due e si piazza in terza posizione con 5 giri di svantaggio.

Andrea fa una gara da dimenticare parte malissimo e quando poi comincia ad andare, e anche veramente forte, è troppo tardi e deve accontentarsi della quarta posizione.



## Finale:

Come sempre fra questi piloti la sfida è avvincente gara molto equilibrata per quasi metà del tempo. Poi iniziano a definirsi un po' alla volta le posizioni. Mimmo riesce a prendere la testa del gruppo con Steve decisamente combattivo che non molla, Carlo in terza posizione anche se con qualche giri super veloce non riesce a recuperare il terreno perduto e deve accontentarsi del terzo posto.

Mirco, anche se per un po' in testa, scivola in quarta posizione non è molto lontano dal terzetto, ma quei secondi di ritardo danno spazio ai concorrenti della manche precedente, Manuel e Ludo, che riescono a inserirsi davanti a lui.



Classifica finale				
Pos.	Pilota	Giri	Metri	Macchina
1	Mimmi Petrucci	127,87	5114,80	McLaren
2	Stefano Michelin	126,44	5057,60	Ford GT
3	Carlo Carli	125,71	5028,40	McLaren
4	Manuel Spolverato	125,32	5012,80	McLaren
5	Lodovico Cazzola	125,31	5012,40	Ford GT
6	Mirco Parolin	125,29	5011,60	McLaren
7	Lorenzo Sanavio	120,7	4828,00	Matra
8	Mario Gasparotto	119,75	4790,00	Matra
9	Miki Gallo	113,78	4551,20	McLaren
10	Andrea Sbabo	110,18	4407,20	Ferrari
11	Gianmaria Toniolo	104,15	4166,00	Ferrari
12	Francesco Toniolo	97,21	3888,40	McLaren



Miglior tempo		
Pos.	Pilota	
1	Carlo Carli	10,768
2	Mimmi Petrucci	10,860
3	Manuel Spolverato	10,874
4	Mirco Parolin	10,957
5	Lodovico Cazzola	10,968
6	Stefano Michelin	10,973
7	Mario Gasparotto	11,081
8	Andrea Sbabo	11,091
9	Lorenzo Sanavio	11,372
10	Francesco Toniolo	11,640
11	Miki Gallo	11,648
12	Gianmaria Toniolo	12,646



# LANCIA = RALLY



la Rally 1.6 HF. Nata per sostituire la 1.3 HF nelle competizioni, ha motore di 1584 cc, con potenza massima di 115 CV a 6200 giri/minuto. Equipaggiata di serie col nuovo cambio a cinque marce, con fari allo iodio e differenziale autobloccante, si distingue esternamente per i fari abbaglianti di dimensioni maggiori rispetto al passato (da qui è derivato il soprannome di "Fanalone" utilizzato dagli appassionati). La dotazione di serie è arricchita dai cerchi in lega con pneumatici maggiorati. Raggiunge la velocità massima di 180 Km/h e consuma mediamente 10,8 litri/100 Km. La versione da gara ( Rally 1.6 HF Corsa) ha invece una potenza massima di 160 CV e supera i 200 Km/h. Nell'anno del debutto la Fulvia 1.6 HF inizia subito a vincere e si aggiudica il Campionato Europeo con Harry Kallstrom.



Agli inizi degli anni sessanta, un giovane pilota, Cesare Fiorio, figlio di un addetto stampa della Lancia, creò l'HF Squadra Corse, un reparto agonistico per affezionati clienti "lancisti".

La prima vittoria a carattere internazionale per la Squadra HF arrivò al Tour de Corse del 1967 con il giovane Sandro Munari, alla guida della Fulvia Coupé HF

## 1972

La Fulvia Coupè HF vince il campionato Internazionale Costruttori



## 1974 - 1975 - 1976 La Stratos Vince il campionato del mondo

Con l'omologazione della Stratos, nel mese di ottobre, la Lancia ha questa nuova vettura in grado subito di vincere tre delle prove in calendario sul finire di stagione: Sanremo e Canada e Tour de Corse

Grazie alle sue caratteristiche tecniche e ai suoi criteri costruttivi la Stratos si propose all'attenzione degli addetti ai lavori come la **prima vettura da rally concepita esclusivamente per le corse, a differenza di auto per le quali era previsto un concreto destino commerciale.**

Il motore 6 cilindri di origine Ferrari, di 2,4 litri di cilindrata e dotato di una potenza massima superiore ai 250 CV venne ripetutamente evoluto adottando la testata a quattro valvole per cilindro: la vettura di questo servizio può contare su una potenza massima di 270 CV.



L'abitacolo era concepito per le corse: il roll-bar era integrato nella scocca, mentre all'interno dei pannelli-porta era ricavato lo spazio per appoggiare i caschi, che non potevano essere stivati alle spalle dei sedili (dove si trova il motore, separato da una paratia). La leva del freno a mano, situata sul piantone dello sterzo, era poco naturale da utilizzare, ma ai piloti bastava poco tempo per abituarsi.

Questa è la visione che hanno avuto gli avversari della STRATOS per parecchi anni

## 1983 La Lancia 037 Campione del mondo

Il progetto fu sostenuto nel 1982 da una collaborazione tra Lancia, Pininfarina, Dallara e Abarth, riprendendo l'evoluzione della 030 realizzata dalla Abarth nella seconda metà degli anni settanta.

In sostanza si trattava di una vettura progettata in Abarth, sulla base del telaio della Lancia Beta Montecarlo Turbo da pista prodotto da Dallara e carrozzato in Pininfarina.



**1985** La Delta S4 costruita in serie limitata per omologare la Delta integrale che dominerà il mondo dei rally per anni.

Il debutto mondiale della Delta S4 avvenne nel rally RAC del 1985, e fu un successo: primi due posti con le coppie Toivonen-Wilson e Alen-Kivimaki.

La Delta S4 si dimostrò ben presto un'auto vincente.



**1987** La Lancia Delta HF 4WD Vince il Campionato del mondo

Dopo le vittorie negli anni precedenti delle AUDI, prime auto con quattro ruote motrici la nuova Lancia anch'essa finalmente con 4 ruote motrici vince praticamente tutte le gare dell'anno. venne presentata la prima evoluzione della Delta HF 4WD: ribattezzata *Delta HF Integrale*, risultava aggiornata in alcuni particolari, sia stilistici sia meccanici. Esternamente la nuova versione si riconosceva per i parafranghi allargati, il nuovo disegno di paraurti e minigonne, le nuove prese d'aria anteriori e sul cofano motore, i cerchi in lega da 15 anziché da 14 pollici. Per quanto concerne la parte meccanica, furono migliorate sospensioni ed impianto frenante. La potenza del motore 1995 cm<sup>3</sup>. turbo-compresso e dotato di intercooler passò da 165 CV a 185 CV grazie all'adozione di una turbina Garrett T3 e a una rinnovata gestione elettronica.



**1988 - 1989 - 1990 - 1991 - 1992**

La Lancia Delta Integrale vince tutto! Si afferma come il marchio con più vittorie al mondo.



# E le macchinine?

Nel mondo dello slot i modellini Lancia sono numerosissimi.

Tutte le migliori marche di slot hanno prodotto dei modelli, alcuni di una precisione nei dettagli veramente impressionante.

Di seguito vari modelli, quasi tutti della mia collezione di Rally Slot Cars



# CLASSIC

N° 4

13 febbraio 2015



Cosa c'è di più classico delle Classic? Scusate il gioco di parole, ma è un periodo storico dell'automobilismo che mi affascina veramente.

Siamo alla 4<sup>a</sup> gara della categoria ed è con estremo piacere che vedo in questa gara un gradito ritorno l'amico Alfonso, uno "storico" slottista del vicentino.

Allora iniziano le qualifiche. Oltre che belle queste vetture sono anche velocissime e i tempi come sempre scendono. Chi ti fa la pole position? Ma è lui, L'Alfonso! Mirco gli soffia il suo Ventogelido sul collo con un distacco di appena 97 millesimi, subito dopo Manuel che ormai torna a girare solo sui piani alti delle classifiche.



Qualifiche		
Pos.	Pilota	Miglior tempo
1	Alfonso Lolli	11,183
2	Mirco Parolin	11,280
3	Manuel Spolverato	11,340
4	Mario Gasparotto	11,370
5	Carlo Carli	11,400
6	Lodovico Cazzola	11,452
7	Lorenzo Sanavio	11,530
8	Stefano Michelin	11,602
9	Andrea Sbabo	11,773



## 1<sup>a</sup> batteria:

Prende subito la testa Steve seguito da Renzo, Andrea parte male e perde subito terreno. Per i primi giri c'è un po' di testa a testa fra Renzo e Steve, ma inesorabilmente Steve va prendendo terreno e viaggia in solitaria.

Solo verso la fine c'è un ritorno di Renzo che recupera un giro, ma il vantaggio di Steve è tale che lui si limita a controllare la situazione.

Anche Andrea comincia ad andare bene, è uscito dal momento difficile che aveva all'inizio e inanella giri velocissimi, ma anche per lui è troppo tardi e deve accontentarsi dell'ultima posizione. Gli servirebbero almeno un altro paio di minuti per recuperare almeno una posizione.



## 2^ batteria:

Nei primi giri viaggiano tutti e tre velocissimi, ma un po' alla volta si definiscono le posizioni. Dopo una prima schermaglia con Ludo, Carlo prende la testa e il suo vantaggio si incrementa ad ogni manche. Mario resiste per parecchi giri cercando di insidiare la seconda posizione a Ludo, ma poi la GT40 se ne va e resta fino alla fine in terza posizione.

**Finale:** Primi giri al cardiopalma, sono tutti e tre velocissimi e i tempi scendono subito.



Le tre McLaren preannunciano una bella gara.

Purtroppo ma fa parte del gioco, ci sono gli errori e tocca prima a Mirco e poi a Manuel e inesorabilmente perdono terreno da Alfonso che invece non fa errori e controlla la gara con decisione.

Nella generale c'è solo la buona prestazione di Carlo che lo impensierisce, infatti arriva davanti a Cattivik con un vantaggio di una settantina di settori!

Al terzo posto Manuel che fa una bella gara riuscendo a stare davanti al Mastino per 28 settori.



## Classifica finale

Pos.	Pilota	Giri	Metri	Macchina
1	Alfonso Lolli	127,87	5114,80	McLaren M8D
2	Carlo Carli	127,11	5084,40	McLaren M8D
3	Manuel Spolverato	124,36	4974,40	McLaren M8D
4	Lodovico Cazzola	124,08	4963,20	Ford Gt 40
5	Stefano Michelin	122,52	4900,80	Ford Gt 40
6	Mario Gasparotto	120,26	4810,40	Matra
7	Mirco Parolin	119,87	4794,80	McLaren M8D
8	Lorenzo Sanavio	119,40	4776,00	Matra
9	Andrea Sbabo	116,58	4663,20	Ferrari 312PB

## Miglior tempo

Pos.	Pilota	Tempo
1	Alfonso Lolli	10,731
2	Carlo Carli	10,840
3	Mirco Parolin	10,928
4	Andrea Sbabo	10,981
5	Manuel Spolverato	10,994
6	Lodovico Cazzola	11,018
7	Mario Gasparotto	11,096
8	Stefano Michelin	11,315
9	Lorenzo Sanavio	11,385



Alfonso, prima gara della stagione al Vislot. Pole position, vince la gara e segna il miglior tempo di gara!!! Niente male per il "neofita!!!"

BRAVO Alfonso, ben tornato!



Tre McLaren ai primi tre posti, significativo"

# GRUPPO 5



## Gara 3 Venerdì 20 febbraio 2015

Una categoria abbastanza equilibrata, quasi tutti i concorrenti, nelle qualifiche, compresi in meno di un secondo, con differenze davvero minime, ovviamente davanti ci sono i piloti più esperti, ma si nota un divario meno ampio del solito.

Come si vede dalla classifica finale la lotta per il primo posto è stata veramente serrata.

Qualifiche		
Pos.	Pilota	Tempo
1	Lodovico Cazzola	11,348
2	Mirco Parolin	11,421
3	Carlo Carli	11,551
4	Mimmo Petrucci	11,648
5	Andrea Sbabo	11,805
6	Lorenzo Sanavio	11,835
7	Stefano Michelin	11,941
8	Francesco Toniolo	12,170

Fra il Mastino, Cattivik, Ventogelido e Mimmo se le sono date di santa ragione!!

L'altra batteria è stata più normale, Steve dopo aver fatto qualche giro in compagnia di Renzo se ne va e il suo problema più grande a questo punto è evitare Kamikaze, che anche se in continuo miglioramento spesso semina il panico in pista. Al terzo posto Andrea velocissimo, ma con qualche problema di assetto con la sua Porsche bianca.

Quarto, sempre di manche, Francesco.

Alora semo dacordo. Ti te fe la pol e mi vinso...va ben?

Va ben, ma solo pa' sta volta



Classifica finale				
Pos.	Pilota	Giri	Metri	Macchina
1	Carlo Carli	121,76	4870,4	Ferrari 512PB
2	Lodovico Cazzola	121,35	4854	Ferrari 512PB
3	Mirco Parolin	120,39	4815,6	BMW M1
4	Mimmo Petrucci	120,12	4804,8	BMW M1
5	Stefano Michelin	118,34	4733,6	BMW M1
6	Lorenzo Sanavio	115,1	4604	Ferrari 512PB
7	Andrea Sbabo	113,91	4556,4	Porsche 935
8	Francesco Toniolo	97,75	3910	BMW M1

### 1^ BATTERIA



### FINALE



### Miglior tempo

Pos.	Pilota	Tempo
1	Lodovico Cazzola	11,401
2	Mirco Parolin	11,407
3	Carlo Carli	11,430
4	Mimmo Petrucci	11,557
5	Andrea Sbabo	11,653
6	Stefano Mchelin	11,816
7	Lorenzo Sanavio	11,842
8	Francesco Toniolo	12,053



La bella e veloce Ford Capri di Mirco



# GRUPPO 5



## Gara 4 Venerdì 27 febbraio 2015

Nella quarta gara delle gruppo 5 si è unito al nostro gruppo l'amico Mario Zanolli, che ha dimostrato di soffrire pochissimo il fatto di non conoscere la pista. In pochi giri girava come se fosse la pista di casa. Infatti non entra nella finale durante la sessione delle qualifiche, ma fa il terzo posto nella classifica finale. Complimenti Mario!

Qualifiche		
Pos.	Pilota	Tempo
1	Mimmo Petrucci	11,364
2	Carlo Carli	11,380
3	Lodovico Cazzola	11,441
4	Manuel Spolverato	11,847
5	Mario Zanolli	11,890
6	Mario Gasparotto	11,934
7	Lorenzo Sanavio	12,090
8	Paolo Rigoni	12,663

### 1^ BATTERIA



### FINALE



Una gara in cui fino alla fine non c'è un vincitore certo, il duello fra il Mastino Ludo e Carlo Cattivik è stato veramente avvincente. Alla fine la spunta Carlo per pochi settori di vantaggio dopo aver girato fortissimo fianco a fianco per un paio di manche. Veramente una delle più belle finali a cui ho assistito in questa stagione. Mimmo dominatore delle qualifiche manifesta un calo delle prestazioni della sua BMW e non riesce a insidiare il podio.

Come sempre appassionante l'ormai classico duello fra Redfox e Renzosan, eterni rivali in pista, Mario più veloce, ma irruente e Renzo più lento ma più controllato.

Anche Manuel come sempre molto combattivo, ma questa volta con un mezzo evidentemente meno performante dei compagni, ha fatto miracoli grazie alla sua abilità di guida.

Chiude il gruppo Mussovolante, che ancora non riesce a trovare il tempo per dedicarsi a mettere a punto i modelli e fa il possibile correndo con una macchina in "affitto" da Renzo (quindi assolutamente non competitiva n.d.r.) per cui ...

Chiude il gruppo Mussovolante, che ancora non riesce a trovare il tempo per dedicarsi a mettere a punto i modelli e fa il possibile correndo con una macchina in "affitto" da Renzo (quindi assolutamente non competitiva n.d.r.) per cui ...

Classifica finale				
Pos.	Pilota	Giri	Metri	Macchina
1	Carlo Carli	122,38	4895,2	Ferrari
2	Lodovico Cazzola	122,10	4884,0	Ferrari
3	Mario Zanolli	120,40	4816,0	BMW
4	Mimmo Petrucci	118,68	4747,2	BMW
5	Lorenzo Sanavio	115,38	4615,2	Ferrari
6	Manuel Spolverato	113,60	4544,0	Lancia Beta
7	Mario Gasparotto	111,93	4477,2	Ferrari
8	Paolo Rigoni	107,19	4287,6	BMW

### Miglior tempo

Pos.	Pilota	Tempo
1	Carlo Cari	11,257
2	Mario Zanolli	11,280
3	Lodovico Cazzola	11,315
4	Mimmo Petrucci	11,376
5	Manuel Spolverato	11,556
6	Mario Gasparotto	11,676
7	Lorenzo Sanavio	11,704
8	Paolo Rigoni	12,133



La bella Lancia Beta GR. 5



Sorpresa! Ha vinto Cattivik!



Mario Zanolli, gradito ospite, che si è molto divertito a partecipare al Vislot alla gara del Gruppo 5



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	11,348	Ferrari	20/2/15	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	10,731	McLaren	13/2/15	Alfonso Lolli
4	Gruppo C	10,888	Toyota	19/12/14	Carlo Carli
5	Gruppo 5	11,257	Ferrari	23/2/15	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
------------	--------	--	-----------	-------------





Qualche altro  
amico



CLASSIFICA GENERALE DOPO 19 GARE			
28 febbraio 2015			
	Pos.	Pilota	TOTALE
T O P T H E N	1	Carlo Carli	428
	2	Ludovico Cazzola	372
	3	Stefano Michelin	357
	4	Mirco Parolin	347
	5	Lorenzo Sanavio	334
	6	Manuel Spolverato	260
	7	Mario Gasparotto	260
	8	Andrea Sbabo	219
	9	Mimmo Petrucci	218
	10	Dario Berengan	188
	11	Francesco Toniolo	145
	12	Giovanni Polegato	142
	13	Eddy Riva	140
	14	Paolo Rigoni	130
	15	Gianmaria Toniolo	104
	16	Gian P. De Bernardini	52
	17	Mino Betto	30
	18	Alfonso Lolli	25



AURAMA 13

# Calendario gare Marzo 2015

Venerdì	06/3/15	3	Gruppo C
Sabato	7/3/15	2	PRS endurance TS
Domenica	8/3/15	2	PRS endurance TS
Venerdì	13/3/15	4	Gruppo C
Sabato	14/3/15	4	Megane End.
Venerdì	20/3/15	4	Legend / GT PRS PD
Venerdì	27/3/15	5	Legend
Sabato	28/3/15	3	PRS endurance RO
Domenica	29/3/15	3	PRS endurance RO

Nel prossimo Autorama  
il mito sarà :



*Ed Villman*

*Al prossimo numero*



*Renzo*