

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



#### Sommario

- 2 Endurance GT in line PRS
- 4 Gruppo C gara 1
- 6 Gruppo C gara 2
- 8 La Viper
- 12 Classic gara 1
- 14. Classic gara 2
- 16. Tabella tempi record
- 17. Le classifiche
- 18. Calendario

Irresponsabile unico, del tutto: Renzo



## ENDURANCE GT il line



La gara di apertura di stagione al VISLOT è la prova vicentina dell'interclub GT PRS. La gara svoltasi fra il sabato e la domenica ha visto 10 equipaggi del triveneto decisamente agguerriti.



Nell' immagine lo schieramento del sabato composto dagli equipaggi : Webland, Officine Fortunati, Eagle, Vislot e Desperados.

La domenica invece in pista le squadre : DP Slot,Rovigo SC Competition, Gruppo vacanze Piemonte, SCPD e Turbolenti.

Le squadre presenti sono fra le più rappresentative della nostra regione e sono formate da piloti di notevole esperienza anche internazionali ( tranne qualcuno, ovviamente, che però partecipa ugualmente con entu-

siasmo con molta voglia di divertirsi e far bene, anche se sa di lottare per le ultime posizioni , ma in pista con i campioni!)

Classifica gara										
	Team	Giri	*	Settori 🕶	DP	DŁ				
1	Desper		571	0						
2	Webland		550	0	21 L	21				
3	Vicenza		539	0	111	32				
4	Eagle		509	0	30 L	62				
5	Officin		501	0	8 L	701				

Mi permetto per dare una piccola soddisfazione ai Desperados di pubblicare questa classifica dell'Endurance colta in un momento speciale dove la squadra è in testa alla classifica, (E' stato un attimo grazie al turno favorevole del round robin, ma per un attimo brevissimo, siamo stati davanti a tutti!!!)

In seguito abbiamo consolidato la nostra abituale posizione: l'ultima!



Autorama 2

Le squadre hanno preparato le loro macchine e si apprestano a superare le verifiche per iniziare i giri per determinare le griglie di partenza.

Si lavora in fretta e precisione la buona riuscita di un endurance è sicuramente legata all'abilità dei piloti, ma moltissimo conta l'affidabilità del mezzo, ogni singolo problema significa perdite di tempo e di giri



Tommaso controlla attentamente la macchina dei Desperados cercando di capire qual è il nostro segreto per andare così lenti!

Ma il segreto non è nella macchina ...

	CLASSIFICA FINALE									
1	Webland	943,60	NissanR390							
2	SCPD	942,72								
3	Gruppo vacanze Piemon	942,30								
4	Rovigo	939,11								
5	DP Slot	932,65								
6	VISLOT	910,80	Porsche 911							
7	Turbolenti	905,64								
8	Eagle	890,35	Spyker							
9	Officine Fortunati	887,06	Audi R18							









# GRUPPO C

Gara 1 - 9.9.16

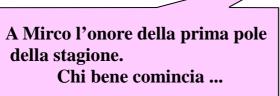


Gara di apertura del campionato sociale Vislot, partita con ancora piloti in ferie, m comunque intensa e combattuta. Come sempre!

Qualifiche						
	Pilota	Tempo				
1	Mirco Parolin	11,786				
2	Franco Potoni	11,859				
3	Stefano Ferraresi	12,139				
4	Stefano Michelin	12,165				
5	Mario Gasparotto	12,410				
6	Lorenzo Sanavio	12,772				

Le qualifiche vedono Ventogelido in pole position. Come spesso accade sul giro secco Mirco è spesso imprendibile.

Le qualifiche sono state un po' condizionate dalle gomme che sono state usate, erano tutte un tantino "secche" e hanno condizionato anche i primi giri di manche.













#### 1<sup>^</sup> Batteria

Abbiamo faticato tanto, ma alla fine siamo riusciti a metterlo al nostro livello!

In realtà non c'è stato niente da fare, ci ha rapidamente seminato tutti e due. Abbiamo resistito qualche giro, ma alla fine ci siamo rassegnati a lasciarlo andare.

La guerra è rimasta quindi fra noi due: Redfox e Renzosan

#### 2<sup>^</sup> Batteria

Situazione alterne con bei tempi e soprattutto bei duelli, ma poi la regolarità di Franco rimasto indietro nei primi giri è stata premiata e un po' alla volta è rimasto in solitaria. Mirco ha perso molto nella prima manche dove veramente ha fatto di tutto, poi si è scatenato nelle manche successive migliorando i tempi ad ogni giro. Il vantaggio di Franco però era assolutamente incolmabile.

Stefano (Lambro) parte bene e all'inizio la sua Nissan ha un ottimo passo gara. Poi iniziano i più svariati problemi, la macchina diventa inguidabile, è costretto anche a cambiare il pulsante, ma non c'è niente da fare, la sua Nissan non vuole cooperare ad un certo punto addirittura si ferma. Gara da dimenticare!

Novità, quest'anno nelle statistiche anche gli errori

	Miglior tempo									
	Pilota	Tempo	Errori							
1	Mirco Parolin	11,049	13							
2	Franco Potoni	11,343	1							
3	Stefano Ferraresi	11,314	13							
4	Stefano Michelin	11,245	6							
5	Mario Gasparotto	11,693	16							
6	Lorenzo Sanavio	11,731	6							

A Frank la vittoria

	Classifica finale										
	Pilota	Giri	Metri	Macchina							
1	Franco Potoni	123,13	4925,20	Mazda							
2	Stefano Michelin	121,32	4852,80	Porsche							
3	Mirco Parolin	120,45	4818,00	Toyota							
4	Lorenzo Sanavio	114,99	4599,60	Nissan							
5	Mario Gasparotto	107,72	4308,80	Toyota							
6	Stefano Ferraresi	104,62	4184,80	Nissan							

La Toyota in Pole Position e la Mazda vincitrice



# GRUPPO C

Gara 2 - 14.9.16



La pole è di Steve, la sua Porsche ben bilanciata da filo da torcere a tutti e lascia dietro di quasi un secondo sia Mirco che Carlo II neofita Davide fa meglio del veterano Renzosan che proprio non riesce a fare un giro completo decente. Giuseppe, l'amico del Verona anche senza conoscere bene la pista gira con disinvoltura con un onorevole 11,86.

	Qualifiche								
	Pilota	Tempo							
1	Stefano Michelin	11,291							
2	Mirco Parolin	11,341							
3	Carlo Carli	11,389							
4	Franco Potoni	11,466							
5	Mario Gasparotto	11,791							
6	Giuseppe Cantone	11,860							
7	Davide Kaziu	13,043							
8	Lorenzo Sanavio	13,083							





**Steve Pole Position** 

#### 1<sup>^</sup> BATTERIA

Parte velocissimo Mario che prende fin dall'inizio un bel vantaggio su Renzosan che lo segue, a sua volta seguito da Giuseppe.

Davide paga un po' l'inesperienza e ne fa di tutti i colori, ma essendo anche veloce non è facile doppiarlo. coinvolge anche altri piloti in qualche incidente riequili-

brando un po' le cose, ritardando anche Mario il Fuggitivo.

Giuseppe, che si era un po' attardato, prende un po' alla volta mano con la pista e si fa sempre più minaccioso. Verso la fine delle manches Mario per qualche uscita di troppo perde un paio di giri e Renzosan con Giuseppe intrecciano un finale spettacolare.

Giuseppe è più veloce, ma Renzo non fa errori e finirà dietro praticamente per pochi settori. Ci siamo proprio divertiti!

Davide alla sua prima gara di slot finisce in ultima posizione, ma i suoi tempi non erano niente male, penso che in poche gare darà già del filo da torcere a qualcuno.







### I finalisti





Prima gara con la partenza differenziata, grossa novità per il club. Al via parte solo Carlo, dopo 10 secondi è la volta di Mirco, dopo 20 secondi parte Steve e alla fine dopo 30 secondi parte il vincitore della gara precedente, Franco. Carlo perde presto il vantaggio iniziale e si vede superare sia da Mirco che da Steve. Mirco va veramente forte e segna addirittura il miglior tempo di gara.

Franco è sfortunato, incorre in rotture e perde molte posizioni e deve accontentarsi della penultima posizione. Direi che la formula del ritardo in partenza sia interessante e neanche tanto penalizzante, riequilibra un po' le forze in campo. Peccato la rottura di Frank che sicuramente sarebbe stato in lotta per le prime posizioni

	Classifica finale									
	Pilota	Giri	Metri	Macchina						
1	Mirco Parolin	121,65	4866,00	Toyota						
2	Stefano Michelin	119,91	4796,40	Porsche						
3	Carlo Carli	115,28	4611,20	Toyota						
4	Lorenzo Sanavio	111,78	4471,20	Nissan						
5	Giuseppe Cantone	111,67	4466,8	Nissan						
6	Mario Gasparotto	109,43	4377,20	Toyota						
7	Franco Potoni	106,8	4272,00	Mazda						
8	Davide Kaziu	90,08	3603,2	Toyota						

	Miglior tempo										
	Pilota	Tempo	Errori								
1	Mirco Parolin	11,043	11								
2	Stefano Michelin	11,337	7								
3	Carlo Carli	11,279	12								
4	Lorenzo Sanavio	12,036	12								
5	Giuseppe Cantone	11,820	20								
6	Mario Gasparotto	11,955	18								
7	Franco Potoni	11,242	2								
8	Davide Kaziu	12,809	21								



	Cors	ia 1 (Gial	lla)	Corsia 2 (Rossa)			Corsia 3 (Verde)			Corsia 4 (Bianca)		
Pilota	Giri	Avg	Best	Giri	Avg	Best	Giri	Avg	Best	Giri	Avg	Best
Gasparotto Mario	26	13363	12253	28	12795	11990	28	12832	11955	27	13475	12174
Sanavio Lorenzo	28	12869	12070	28	12666	12036	28	12865	12172	27	13214	12103
Carli Carlo	29	12438	11607	31	11591	11289	25	11649	11279	30	11888	11530
Michelin Stefano	28	12100	11719	31	11594	11337	31	11572	11364	29	12134	11410
Parolin Mirco	30	12112	11338	30	11535	11043	30	11401	11147	31	11823	11380
Potoni Franco	31	11659	11521	28	11569	11242	16	11916	11312	31	11500	11308
Kaziu Davide	22	16634	13311	22	16393	12809	22	15957	12934	24	15147	13212
Cantone Giuseppe	29	12704	12037	27	12913	11994	28	12967	11820	27	13090	12012





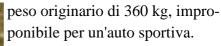


La **Dodge Viper** è un'autovettura sportiva statunitense, con una storia relativamente recente e purtroppo sembra destinata a sparire dalla produzione nel 2017.

Prodotta dal gruppo Chrysler a marchio Dodge a partire dal 1992. Dal suo debutto è stata prodotta con poche varianti fino al 2010 in seguito inizia una grossa evoluzione.

Il primo prototipo fu testato nel dicembre del 1989 e il debutto avvenne nel 1991 quando tre Viper furono utilizzate nel ruolo di *pace car* nella 500 miglia di Indianapolis.

Il fulcro di quest'auto è il suo motore. Inizialmente progettato come motore per veicoli commerciali ed utilizzato sui truck del gruppo Chrysler, venne alleggerito dalla Lamborghini, in quel momento controllata dalla Chrysler, come la Dodge. Il blocco cilindri e le testate del motore Dodge V10 vennero sostituite da elementi realizzati in lega leggera, riducendo così sensibilmente il



In seguito il progetto del motore fu rivisitato dagli ingegneri emiliani della Lamborghini e, dopo che era stato migliorato dalla casa modenese, ha cominciato ad avere uno spirito più corsaiolo, erogava allora "solo" 400 CV.

La carrozzeria della vettura è realizzata in tubi di acciaio ricoperti da pannelli in vetroresina RTM.



La Viper segue la configurazione tipica delle vetture sportive americane con il motore anteriore e la trazione posteriore. Altre caratteristiche della vettura erano l'assenza di ogni aiuto alla guida (come per esempio l'ABS o il controllo della trazione). Per quanto

riguarda le prestazioni la Viper percorreva i 400 metri in 12,9 secondi mentre la sua velocità massima era di 264 km/h.



La Chrysler realizzò anche una versione da competizione della Viper, la *GTS-R*, con la quale partecipò Campionato FIA GT inizialmente nella classe GT2 poi divenuta GT e vincendo: 5 titoli costruttori dal 1997 al 2002, 2 titoli costruttori American Le Mans Series nel 1999 e nel 2000,



la vittoria assoluta della 24 Ore di Daytona del 2000 e 3 vittorie di classe alla 24 Ore di Le Mans nel 1998-1999-2000. Nel 1998 la Viper GTS-R corse anche nel JGTC in Giappone.



Nel 2003 Nacque la nuova *Viper SRT-10* che era profondamente rivista sia nel profilo estetico, con una nuova e più spigolosa carrozzeria, che nel motore. Il propulsore è un 8,3 litri V10 che eroga oltre 500 CV a 5600 giri/minuto, adesso l'auto scatta da 0–100 km/h in 3,9 s e raggiunge la velocità massima di circa 315 km/h

Autorama 9

I gusti sono gusti, ma la Viper prima maniera ha proporzioni talmente azzeccate, lamiere che fasciano la tracotante meccanica in modo così **sexy**, che la si può tranquillamente definire bella in

modo oggettivo. E irresistibile. Un **muso** che non finisce più e che avvolge parte dell'abitacolo, rilasciando il suo "abbraccio" con due enormi sfoghi dell'aria in corrispondenza delle portiere, una coda corta e raccolta, il **tetto asportabile** in stile targa ,gli scarichi laterali.



A distanza di 24 anni, la Viper resta una delle migliori rappresentazioni del concetto di "design in movimento", a ruote ferme



Dal punto di vista tecnico, il telaio è tubolare, la carrozzeria in vetroresina e le sospensioni sono

#### Nel 2013 la terza generazione, l'attuale

Svelata al Salone di New York del 2012, la Viper di **terza generazione** vede crescere ulteriormente la cilindrata, a quota 8,4 litri, la potenza (**650 CV**). Per contenere tanta prepotenza, il telaio è più rigido del 50%, mentre il controllo di stabilità è di serie e l'impianto frenante è realizzato dalla Brembo.

La velocità massima tocca i **332 km/h**, mentre lo 0-60 miglia (0-96 km/h) è coperto in 3,5 secondi, è il motore automobilistico dalla cilindrata più alta sul mercato. **Niente ABS** né, tantomeno, controllo di trazione e/o stabilità. Forza pura!



La scuola automobilistica americana, si sa, fino a qualche anno fa seguiva una sola regola: bigger is better. E la Viper, sotto il cofano, ne è la rappresentazione più autentica. Il motore della prima generazione è un V10 da 8 litri derivato da quello di un pick-up "ma con l'aggiunta di due cilindri e rivisto dai tecnici Lamborghini, ne esce qualcosa di mostruoso. Non tanto in termini relativi - 400 CV, divisi per 8.000cc di cilindrata, danno una potenza specifica (i CV per 1.000cc di cilindrata) da utilitaria europea: 50 CV/litro - quanto assoluti: 662 Nm di coppia, affidati al buon senso del guidatore e alla sensibilità del suo piede destro sono un'arma potenzialmente letale. A scaricarli sull'asfalto provvedono pneumatici posteriori 335/35-17, mentre i cerchi anteriori, sempre da 17", calzano dei 275/40.

### ... e le macchinine?

Niente paura, repliche perfette, molte aziende hanno riprodotto questo **muscle car**, anzi probabilmente tutte ne hanno fatto una loro bella versione





## **CLASSIC**

N° 1

21 settembre 2016







Spolve torna e fa subito la Pole Position!!!

#### Qualifiche Pilota Pos. Tempo 11,550 Manuel Spolverato 2 Stefano Michelin 11,645 3 11,678 Carlo Carli 4 11,783 Mario Gasparotto 5 Franco Potoni 11,809 6 11,992 Lorenzo Sanavio 7 12,449 Davide Kaziu 12,465 Alex Pagliarusco 13,106 Matteo Rancan 9





Ma che ci fa Ventogelido fra i neofiti e gli anziani? Mah!





Partenza, come previsto Mirco se ne va in solitaria cercando di tener un buon ritmo per insidiare i piloti della seguente batteria, Renzo per un po' tenta di tenere il suo ritmo, ma è inutile, ha anche piccoli problemi con la sua

13,107

Ford GT e quindi continua con il suo ritmo tranquillo cercando di schivare i tre neo piloti che non sono niente facili da doppiare! Fra i tre nuovi piloti la spunta Alessandro che riesce a dare ben tre giri a Davide. Matteo ha qualche difficoltà di gestione della sua Ferrari e deve accontentarsi dell'ultimo posto.









10

Mirco Parolin

Autorama 12

#### I finalisti





Non c'è nella foto di gruppo Carlo, ma vince lo stesso! Parte in testa e finisce in testa, è decisamente imprendibile, Manuel è saldamente al secondo posto. Dietro invece l'inferno. Fra Steve , Franco e Mirco è un continuo alternarsi di posizioni. Alla fine Mirco, pur avendo corso la batteria con i più "lenti" riesce comunque a salire sul podio e se faceva meno errori avrebbe anche insidiato Carlo al primo posto!



Il Vincitore!

La McLaren imprendibile



CLASSIFICA FINALE						Miglior tempo			
P.	Pilota	Giri	Metri	Macchina	Pos	Pilota	Tempo	Errori	
1	Carlo Carli	124,11	4964,40	McLaren			-		
2	Manuel Spolverato	121,25	4850,00	McLaren	-	Carlo Carli	11,058	7	
_	Mirco Parolin	119,25		Matra	-	Mirco Parolin	11,321	18	
	Franco Potoni	118,66	•	Alfa 33		Manuel Spolverato		8	
					4	Franco Potoni	11,406	7	
	Stefano Michelin	117,88	•	Ferrari	5	Stefano Michelin	11,446	15	
6	Mario Gasparotto	112,11	4484,40	Ferrari	6	Mario Gasparotto	11,650	20	
7	Lorenzo Sanavio	110,83	4433,20	Ford GT		Lorenzo Sanavio	11,718	8	
8	Alex Pagliarusco	105,07	4202,80	Matra	8	Alex Pagliarusco	12,072	22	
9	Davide Kaziu	102,13	4085,20	Matra		Davide Kaziu	12,161	24	
10	Matteo Rancan	93,76	3750,40	Ferrari	10	Matteo Rancan	12,620	32	

	Cors	ia 1 (Gia	lla)	Cors	ia 2 (Ros	sa)	Corsia 3 (Verde)			Corsia 4 (Bianca)		
Pilota	Giri	Avg	Best	Giri	Avg	Best	Giri	Avg	Best	Giri	Avg	Best
Spolverato Manuel	30	12054	11535	30	11737	11329	31	12217	11337	30	11839	11494
Gasparotto Mario	27	13270	12060	30	11982	11650	28	12774	11739	27	13483	11885
Sanavio Lorenzo	27	13539	12115	29	12356	11805	26	13239	11718	28	12468	12132
Carli Carlo	31	11700	11270	32	11408	11058	31	11505	11099	30	11696	11433
Michelin Stefano	30	11962	11524	28	12508	11446	31	11930	11448	28	12496	11602
Parolin Mirco	31	11690	11350	30	11788	11321	30	12015	11343	28	12931	11562
Potoni Franco	29	12442	11715	30	12127	11456	30	11878	11705	29	12155	11799
Pagliusco Alessandro	25	14622	12737	27	13467	12072	27	13241	12309	26	13628	12401
Kaziu Davide	25	14407	12498	25	14193	12456	25	14128	12161	27	13608	12444
Rancan Matteo	23	15274	13287	24	14883	12812	23	15233	12620	23	15666	13099

## **CLASSIC**

#### N° 2

### 23 settembre 2016



Seconda gara della stagione Classic, come sempre si vede un miglioramento nei tempi e nelle prestazioni. Il tempo di qualifica della precedente gara è stato bruciato, Carlo è andato sotto gli undici! Degno di nota anche il miglioramento del nuovo pilota Matteo che si è migliorato di quasi due secondi!!! Dalla precedente qualifica, Bravo Matteo fra un po' per qualcuno sarai già pericoloso.

	Qualifiche									
Pos.	Pilota	Tempo								
1	Carlo Carli	10,913								
2	Mirco Parolin	11,254								
3	Stefano Michelin	11,330								
4	Manuel Spolverato	11,366								
5	Mario Gasparotto	11,482								
6	Lorenzo Sanavio	11,557								
7	Matteo Rancan	11,776								
8	Alex Pagliarusco	12,581								
9	Gianmaria Toniolo	12,585								
10	Franco Potoni	13,893								

Questa volta Renzosan, si riscatta della modesta figura fatta nella prima gara Classic e vince con facilità la batteria insidiando anche un paio di piloti della finale.

Anche Gianmaria tiene a bada con facilità i neo piloti e si piazza secondo di manche.



Alessandro che era stato dietro a Matteo nelle qualifiche si riscatta con una buona manche rifilando al

compagno quasi 4 giri.

La sfortuna invece perseguita Franco che è costretto al ritiro per problemi alla vettura, finendo quindi ovviamente in ultima posizione.



#### 1<sup>^</sup> batteria

Nel gruppo della prima c'è decisamente un pilota fuori posto, ma che ci fa Franco li in mezzo.

Ovviamente problemi meccanici, non è certo una qualifica delle sue!











Anche quà volendo c'è un intruso, ma devo dire che sul giro veloce Mario è abbastanza efficace, quindi tutto sommato potrebbe anche starci! Per stavolta:)

Carlo ha fatto il grande Slam: Pole, Gara e giro veloce!



Solo Steve gli è stato addosso fino all'ultimo giro senza dargli mai un attimo di tregua. Al terzo posto un veloce e regolare Spolve.

Mario e Mirco hanno combattuto duramente per tutta la gara e alla fine la spunta Mirco per una trentina di settori, ma si sono visti superare entrambi da Renzosan che ha fatto praticamente 4 manches senza errori Questa vlta il suo "andamento lento" è stato premiato.



Classifica finale						Miglior tempo		
Pos	Pilota	Giri	Metri	Macchina	Pos	Pos Pilota		Errori
1	Carlo Carli	121,86	4874,40	McLaren	1	Carlo Carli	11,010	9
2	Stefano Michelin	121,16	4846,40	Ferrari	2	Mirco Parolin	11,128	26
3	Manuel Spolverato	120,14	4805,60	McLaren	3	Stefano Michelin	11,276	5
4	Lorenzo Sanavio	117,71	4708,40	Matra	4	Manuel Spolverato	11,404	5
5	Mirco Parolin	114,83	4593,20	McLaren	5	Mario Gasparotto	11,506	17
6	Mario Gasparotto	114,48	4579,20	Ferrari	6	Franco Potoni	11,647	11
7	Gianmaria Toniolo	108,65	4346,00	Ford GT	7	Lorenzo Sanavio	11,670	1
8	Alex Pagliarusco	103,84	4153,60	McLaren	8	Matteo Rancan	11,949	21
	Franco Potoni	102,00	4080,00		9	Alex Pagliarusco	12,385	19
	Matteo Rancan	99,00	3960,00		10	Gianmaria Toniolo	12,429	8

	Cors	ia 1 (Gia	lla)	Corsia 2 (Rossa)		Corsia 3 (Verde)		Corsia 4 (Bianca)		nca)		
Pilota	Giri	Avg	Best	Giri	Avg	Best	Giri	Avg	Best	Giri	Avg	Best
Spolverato Manuel	28	11784	11530	31	11953	11404	31	11820	11417	30	11945	11550
Gasparotto Mario	27	12954	11884	29	12076	11506	29	12135	11618	29	12697	11598
Sanavio Lorenzo	29	12356	12063	30	12055	11670	30	11996	11712	28	12481	12008
Carli Carlo	31	11621	11174	32	11274	11010	31	11553	11123	27	11879	11162
Michelin Stefano	29	12423	11674	31	11523	11276	31	11677	11304	30	11981	11510
Parolin Mirco	30	12209	11340	29	12468	11232	28	12683	11129	27	12637	11506
Toniolo Gianmaria	26	13603	12740	28	13038	12429	28	12953	12544	26	13499	12878
Potoni Franco	30	12081	11783	29	12278	11647	14	17078	11662	29	12377	11796
Pagliusco Alessandro	26	13637	12773	26	13822	12385	26	13855	12471	25	14182	12918
Rancan Matteo	22	15940	13551	24	15145	11949	27	13144	12254	26	13805	12462

## Tempi record 2016-17

### Miglior tempo in prova

	Categoria	Tempo	Auto	Data	Pilota
1	Gruppo C	11,291	Porsche	14/9/16	Stefano Michelin
2	Classic	10,913	McLaren	23/9/16	Carlo Carli
3					
4					
5					
6					

### Miglior tempo in gara

	Categoria	Tempo	Auto	Data	Pilota
1	Gruppo C	11,043	Toyota	14/9/16	Mirco Parolin
2	Classic	11,010	McLaren	23/9/16	Carlo Carli
3					
4					
5					
6					

RECORD UFFICIALE DELLA PISTA								
GT in Line	10,298	Audi	29/1/2016	Carlo Carli				



10,298





### **CLASSIFICA GLOBALE**

SENZA SCARTI

#### **CAMPIONATO SOCIALE 2016-17**



5

### 1 ottobre 2016

1 Ollopic 2010							
1	Stefano Michelin	102					
2	Mirco Parolin	102					
3	Franco Potoni	97					
4	Carlo Carli	95					
5	Lorenzo Sanavio	90					
6	Mario Gasparotto	90					
7	Manuel Spolverato	58					
8	Alessandro Pagliarusco	30					
9	Matteo Rancan	26					
10	Stefano Ferraresi	17					
11	Gianmaria Toniolo	16					
12	Davide Kaziu	14					















Ottobre 2016								
Mercoledì	5 ottobre 2016	6	2	Gruppo 5				
Venerdì	7 ottobre 2016			Prove libere				
Mercoledì	12 ottobre 2016	7	1	GT Scaleauto				
Venerdì	14 ottobre 2016	8	2	GT Scaleauto				
Mercoledì	19 ottobre 2016			Prove libere				
Venerdì	21 ottobre 2016	9	1	GT3 NSR/OPEN				
Mercoledì	26 ottobre 2016	10	2	GT3 NSR/OPEN				
Venerdì	28 ottobre 2016			Prove libere				

### Lo speciale di ottobre sarà



Al prossimo numero Renzo



