



Anno 5 Numero 49

Settembre 2017



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

LA PORSCHE !!!



Sommario

- 2 Classic gara _1
- 4 Porsche
- 8 Classic gara _2
- 10 Gara Gruppo C _1
- 12 I record Vislot
- 13 La Classifica Piloti
- 14 Calendario

Irresponsabile unico, del tutto: Renzosan



Autorama 1

CLASSIC

N° 1

15 settembre 2017



Inizia la nuova stagione sportiva, cosa c'è di meglio di cominciare con una bellissima gara CLASSIC?

Qualifiche

P.	Pilota	Tempo
1	Carlo Carli	11,654
2	Stefano Michelin	11,848
3	Franco Potoni	11,968
4	Giuseppe Cantone	12,523
5	Manuel Spolverato	12,576
6	Mario Gasparotto	12,644
7	Diego Vitella	12,765
8	Lorenzo Sanavio	12,795
9	Mirco Parolin	13,631
10	Beppe Pannullo	13,700
11	Piero Magaraggia	14,127

Ecco la prime qualifica dell'anno. Carlo se l'aggiudica con Steve che lo segue molto da vicino. Franco completa il terzo sotto i 12 secondi



3^ Batteria

2^ Batteria



Finale



A Carlo la prima POLE stagionale



Autorama 2



Quando tutto è pronto per la partenza , Steve, per dare il giusto vantaggio agli avversari decide di correre a marcia indietro... per fortuna riusciamo a convincerlo a non farlo!!!

Classifica finale

P.	Pilota	Giri	Metri
1	Franco Potoni	120,63	5283,59
2	Stefano Michelin	119,63	5239,79
3	Carlo Carli	117,67	5153,95
4	Manuel Spolverato	116,9	5120,22
5	Mirco Parolin	116,29	5093,50
6	Giuseppe Cantone	115,58	5062,40
7	Mario Gasparotto	111,88	4900,34
8	Lorenzo Sanavio	110,09	4821,94
9	Piero Magaraggia	100,82	4415,92
10	Beppe Pannullo	99,66	4365,11
11	Diego Vitella	99,11	4341,02

Prima vittoria della stagione a FRANK



ANDAMENTO GARA CLASSIC

Pilota	Corsia 1 (Gialla)			Corsia 2 (Rossa)			Corsia 3 (Verde)			Corsia 4 (Bianca)		
	Giri	Avg	Best	Giri	Avg	Best	Giri	Avg	Best	Giri	Avg	Best
Carli Carlo	30	12313	11757	29	12226	11615	29	12285	11549	29	12500	12013
Gasparotto Mario	27	13355	12728	29	12870	12310	28	12656	12103	27	13190	12390
Sanavio Lorenzo	28	12756	12231	26	13601	12115	29	12758	12007	27	13702	12637
Potoni Franco	30	11955	11740	30	12011	11703	31	11942	11735	29	12291	11981
Parolin Mirco	29	12750	11693	30	12022	11579	29	12220	11588	28	13097	12102
Spolverato Manuel	29	12626	12135	29	12205	11812	29	12363	12038	29	12542	12176
Cantone Giuseppe	28	12506	12034	30	12149	11896	28	12714	11916	29	12683	12198
Michelin Stefano	30	12114	11889	30	12120	11709	30	11952	11771	29	12441	12039
Vitella Diego	24	15199	12613	26	13711	12413	24	15248	12532	25	14681	12842
Pannullo Beppe	24	14703	13484	26	14462	13355	25	14497	13247	24	14837	13832
Magaraggia Piero	25	14352	13031	25	14380	13277	26	14228	13094	24	14775	13328





PORSCHE

La storia della Porsche inizia ufficialmente il 25 aprile del 1931 con la fondazione dello studio di progettazione e ingegneria **Dr. Ing. h.c. F. Porsche GmbH** a Stoccarda da parte del fondatore Ferdinand Porsche.

Da oltre mezzo secolo la Porsche è presente nei circuiti del mondo ed è molto spesso è la macchina “da battere”.

Pochi nomi possono vantare i primati dei suoi Sport Prototipi. Il nome Porsche è ormai diventato il simbolo di un'auto di estrema tecnologia e di alta affidabilità.



Porsche 356 del 1951

Inizio dal 1951 la Porsche 356 della foto. Partecipa alla 24 ore di Le Mans con un modesto 19° posto nella classifica generale ma con il primo posto nella categoria sotto i 2000 cc (con un motore da 1080 cc!).

Parto dalle vetture da corsa di quest'anno e farò molti richiami alla 24 Ore di Le Mans come gara di riferimento.

La leggerezza della 550 Spyder (590 kg), la sua penetrazione aerodinamica e la buona distribuzione delle masse, le consentivano di raggiungere la velocità di 220 km/h, con capacità di accelerazione da 0 a 100 km/h in meno di 10 secondi, mantenendo spiccate doti di agilità direzionale e grande tenuta di strada. Il motore un 4 cilindri contrapposti da 1498 cc



Porsche 550 Spyder del 1957

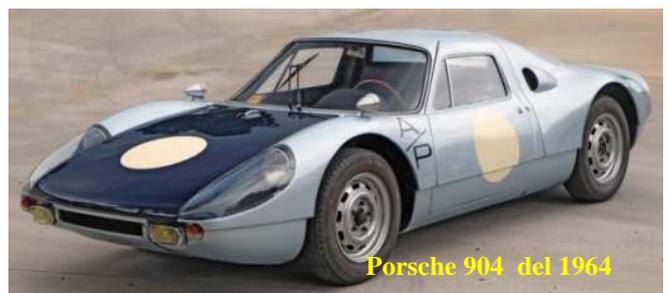


Porsche 718 RS 60 del 1960

La **Porsche 718** è un'autovettura derivata in parte dalla Porsche 550 Spyder, alla presentazione era in versione a ruote coperte, ma dalla versione base vennero ricavate anche versioni monoposto a ruote scoperte che presero parte a varie competizioni sia di Formula 2 che di Formula 1.

Nata nel 1963, la 904, conosciuta anche come **Porsche Carrera GTS**, venne disegnata da Butzi Porsche, nipote di Ferdinand Porsche.

Dotata di un motore boxer da 1,6 che erogava la potenza di 180 cv. Fu la prima vettura Porsche ad impiegare un corpo vettura realizzato completamente in vetroresina



Porsche 904 del 1964





Porsche 906 del 1966 (Carrera 6)

La 906 era dotata di un motore a sei cilindri boxer raffreddato ad aria di 1991 cm³ che sviluppava 220 cv di potenza.

Era capace di raggiungere i 280 km/h. Fu anche prodotta in una versione potenziata, dotata di un motore boxer 8 cilindri da 270 cv, utilizzata esclusivamente dalla squadra ufficiale Porsche. L'anno in cui fece il suo debutto nelle corse, la 906 vinse, oltre a numerose gare in salita, sia in Italia che all'estero, la

Targa Florio. Destinata in ogni caso soprattutto alle gare di durata del Campionato mondiale sportprototipi ben si comportò nelle competizioni di questo tipo, in particolare alla **24 Ore di Le Mans** dove conquistò 5°, 6° e 7° posto nella edizione del 1966 alle spalle delle Ford GT40 di cilindrata ben maggiore.



Porsche 908 del 1969



Porsche 908 sempre del 1969 in versione Le Mans

La **908** è prodotta dal 1968 al 1971 in varie versioni, con carrozzeria berlinea e spider nonché con passi diversi, in base alla destinazione d'uso. Nelle sue diverse "incarnazioni" vinse per quattro anni consecutivi la prestigiosa 1000 km del Nürburgring dal 1968 al 1971.

Il suo poderoso motore 8 cilindri boxer, raffreddato ad aria, aveva una cilindrata di 2,994 litri e sviluppava una potenza di 320 CV nella prima versione, accresciuti in seguito fino a superare i 350 CV con il modello 908-03 del 1970/1971. **Al suo esordio vinse il Campionato Mondiale!**

La **911** è una pietra miliare della Porsche a partire dal 1963 e tuttora in produzione, nel corso degli anni ha avuto ovviamente molti cambiamenti. Decisamente un'icona delle auto da corsa. Si possono, tuttavia, distinguere due serie fondamentali: le 911 con motore raffreddato ad aria (1963-1997) e le 911 "moderne" (dal 1998 ad oggi).



Porsche 911



Porsche 911 GT1 1998

La **Porsche 911 GT1** è un'auto da corsa progettata per partecipare nella classe GT1 alla 24 Ore di Le Mans. Costruita in pochissimi esemplari nella versione stradale solo per avere l'omologazione nella classe GT





Porsche 917 del 1969



Porsche 917 K



Porsche 917 30

La **917** ha gareggiato nel Campionato del mondo sportprototipi, negli anni '70-'80, nota al pubblico soprattutto per le sue imprese alla 24 Ore di Le Mans, vincendo infatti sia nel 1970 sia nel 1971.

la Porsche 917, é presentata nel 1969 per competere nella categoria fino a 5 litri di cilindrata. Il motore nasceva dall'unione di due monoblocchi del motore 6 cilindri boxer di 2.2 litri montato sulla Porsche 911 R, ottenendo un 12 cilindri boxer con cilindrata di 4.494 cm³, montato in posizione centrale longitudinale, che sviluppava una potenza di 520 cv a 8.000 giri al minuto. Il telaio era a traliccio tubolare in lega di alluminio, la carrozzeria in pannelli di poliestere e il peso totale della vettura era di 800 kg. L'aspetto era quello di una Porsche 908 super palestrata, con l'abitacolo spostato in avanti per far spazio al grosso motore^[1].



Porsche 936 del 1976

La **936** realizzata nel 1976 con la normativa tecnica FIA di Gruppo 6, è stata progettata per disputare gare di durata come la 24 Ore di Le Mans e per competere nel Campionato mondiale sportprototipi a cui partecipò dal 1976 al 1986. Il motore 6 cilindri turbo da 2.140 cm³ (equivalente ad 3000 cm³ "aspirato", secondo il regolamento tecnico dell'epoca),.

Vinse la 24 Ore di Le Mans nel 1976, 1977 e 1981 e arrivò solo seconda nel 1978, dietro alla Renault Alpine A442 di Didier Pironi.





Porsche 956 del 1982



Porsche 956 del 1983



Porsche 956 del 1984

Costruita dal 1982 per gareggiare nel campionato mondiale sport-prototipi nella nuova categoria **Gruppo C** da poco istituita, ebbe una lunga carriera coronata da innumerevoli successi, tra cui **quattro edizioni consecutive della 24 Ore di Le Mans** e quattro titoli mondiali costruttori. La 956 si dimostrò una vettura formidabile, le altre macchine non erano in grado di contrastare la sua egemonia nelle competizioni, solamente la Lancia con la sua LC2 riuscì in qualche occasione a tenerle testa.

Era spinta dal classico 6 cilindri boxer di 2 650 cm³ sovralimentato con due turbo compressori KKK, testata a quattro valvole per cilindro per una potenza di circa 620 CV (pari a 456 kW) in assetto da gara. Era l'evoluzione del motore che in versione 2,1 o 3,2 l aveva vinto e gareggiato sino al 1980 sulla 935 e sulla 936.

La FIA, a campionato già iniziato, nel 1984 decise di ridurre il quantitativo di carburante a disposizione di ciascuna vettura: la motivazione ufficiale di tale scelta venne data dalla necessità di riequilibrare le prestazioni della Porsche (ormai simili a quelle della Formula 1) rispetto agli altri concorrenti. Come forma di protesta contro questo improvviso cambio regolamentare, la squadra ufficiale Porsche non partecipò alla 24 Ore di Le Mans del 1984. Però la 956 con equipaggi non ufficiali si piazzò nei primi **7 posti!!!**

Con piacere però segnalo che la macchina giunta ottava, dopo la moltitudine Porsche 956, era la **Lancia LC2 di Nannini** e che aveva ottenuto la **Pole Position!**



L'avventura Porsche continua nel prossimo numero



CLASSIC

N° 2

19 settembre 2017



Qualifiche		
Pos.	Pilota	Tempo
1	Mirco Parolin	11,565
2	Carlo Carli	11,663
3	Stefano Michelin	11,704
4	Manuel Spolverato	11,913
5	Franco Potoni	11,905
6	Lorenzo Sanavio	12,215
7	Enrico Cavedon	12,565
8	Mario Gasparotto	12,682
9	Diego Vitella	12,556



La seconda batteria,
quei che va pi pian!



I finalisti,
quei che va pi forte!



Primo **Grande Slam** della
stagione, Pole Position, Vit-
toria e Best Lap.

Super Ventogelido!



I numeri della gara

CLASSIFICA FINALE			
P.	Pilota	Giri	Metri
1	Mirco Parolin	120,13	5261,69
2	Carlo Carli	118,83	5204,75
3	Stefano Michelin	118,81	5203,88
4	Manuel Spolverato	118,39	5185,48
5	Franco Potoni	118,10	5172,78
6	Lorenzo Sanavio	114,40	5010,72
7	Enrico Cavedon	108,63	4757,99
8	Mario Gasparotto	83,00	3635,40
9	Diego Vitella	77,21	3381,80

Miglior tempo			
Pos.	Pilota	Tempo	Errori
1	Mirco Parolin	11,225	15
2	Carlo Carli	11,536	9
3	Stefano Michelin	11,579	4
4	Franco Potoni	11,764	2
5	Manuel Spolverato	11,769	6
6	Diego Vitella	12,018	18
7	Lorenzo Sanavio	12,108	4
8	Mario Gasparotto	12,120	14
9	Enrico Cavedon	12,222	19

Andamento gara classic 2

Pilota	Corsia 1 (Gialla)			Corsia 2 (Rossa)			Corsia 3 (Verde)			Corsia 4 (Bianca)		
	Giri	Avg	Best	Giri	Avg	Best	Giri	Avg	Best	Giri	Avg	Best
Carli Carlo	30	12173	11727	29	12106	11575	30	11842	11536	29	12487	11865
Gasparotto Mario	28	13275	12374	28	12656	12120	0	0	0	27	13659	12419
Sanavio Lorenzo	29	12617	12132	29	12400	12108	28	12743	12309	28	12948	12262
Potoni Franco	29	12184	11933	31	11920	11794	31	11915	11764	27	12243	12016
Parolin Mirco	30	11997	11542	31	11736	11225	30	11955	11547	29	12559	11639
Spolverato Manuel	29	12581	11910	30	11929	11789	29	12211	11769	30	12295	11961
Michelin Stefano	29	12133	11860	30	12074	11729	29	11898	11579	30	12133	11790
Vitella Diego	26	14278	12408	27	13013	12018	11	14388	12443	13	17684	12634
Cavedon Enrico	25	14332	12621	27	13266	12222	28	12911	12267	28	13256	12430

SPECIALE GARA A BRESCIA

Il Vislot è andato in trasferta dagli amici di Brescia per la gara di presentazione delle nuove Lola barchetta di Giovanni Montiglio. Per l'occasione erano invitati anche club storici come Milano e Genova e altri. Club che veramente hanno fatto la storia dello slot italiano!

Il nostro club, anche se molto giovane nei confronti dei Club amici di Genova e Milano, ha fatto una bella figura portando a casa ben 2 coppe.

Il 3° posto di Carlo e il 1° posto di Franco nella gara 1:24 veteran. Una gara dove non contava la velocità, ma l'assoluta precisione di guida, terreno dove FRANK è decisamente imbattibile!



GRUPPO C

Gara 1 - 29.9.17



La prima batteria vede Manuel decisamente imprendibile , veloce e preciso, da a tutto il suo gruppo parecchi giri all'arrivo.

Bel duello fra Renzosan e Cave che fino alla fine combattono molto ravvicinati . La spunta Enrico per una sessantina di settori di vantaggio! Quarto Mario che stava rimontando velocissimo su Renzo finendo a pochi settori, Se aveva ancora 1 minuto probabilmente lo avrebbe superato. Quinto il veloce Diego ritardato solo dalle uscite.

Qualifiche		
	<i>Pilota</i>	<i>Tempo</i>
1	Carlo Carli	11,763
2	Giuseppe Cantone	11,899
3	Mirco Parolin	11,969
4	Stefano Michelin	12,019
5	Franco Potoni	12,122
6	Manuel Spolverato	12,513
7	Mario Gasparotto	12,715
8	Lorenzo Sanavio	13,051
9	Enrico Cavedon	13,051
10	Diego Vitella	13,151



La finale ha un andamento veloce, come sempre, ma con posizioni ben definite dai primi giri di gara. L'unico duello che accende gli animi è fra Giuseppe e Mirco che fino alla fine si sono contesi la quarta posizione. La spunta ai settori Giuseppe che ormai gareggia in casa e gira decisamente veloce, prevedo che sarà uno dei piloti di punta quest'anno al Vislot!



LE CLASSIFICHE E STATISTICHE

Classifica finale				
	Pilota	Giri	Metri	Macchina
1	Carlo Carli	123,24	5397,91	Toyota
2	Franco Potoni	121,31	5313,38	Lancia
3	Stefano Michelin	120,11	5260,82	Porsche
4	Giuseppe Cantone	117,66	5153,51	Nissan
5	Mirco Parolin	117,10	5128,98	Toyota
6	Manuel Spolverato	114,47	5013,79	Lancia
7	Enrico Cavedon	112,74	4938,01	Toyota
8	Lorenzo Sanavio	112,10	4909,98	Lancia
9	Mario Gasparotto	111,74	4894,21	Toyota
10	Diego Vitella	104,07	4558,27	Mercedes



Il secondo
Grande Slam
della stagione,
Pole Position,
Vittoria e Best
Lap.

**Carlo Catti-
vik!**



Miglior tempo			
	Pilota	Tempo	Errori
1	Carlo Carli	11,358	4
2	Franco Potoni	11,620	2
3	Giuseppe Cantone	11,631	16
4	Stefano Michelin	11,637	7
5	Manuel Spolverato	12,025	13
6	Mirco Parolin	12,154	18
7	Mario Gasparotto	12,154	18
8	Diego Vitella	12,158	24
9	Lorenzo Sanavio	12,191	12
10	Enrico Cavedon	12,241	11

GRUPPO "C" GARA 1 - 29/9/17

Pilota	Corsia 1 (Gialla)			Corsia 2 (Rossa)			Corsia 3 (Verde)			Corsia 4 (Bianca)		
	Giri	Avg	Best	Giri	Avg	Best	Giri	Avg	Best	Giri	Avg	Best
Carli Carlo	30	12042	11528	31	11555	11358	31	11611	11458	31	11848	11637
Gasparotto Mario	27	14005	12466	28	12904	12154	28	12888	12164	28	12797	12352
Sanavio Lorenzo	28	12849	12399	28	12916	12191	29	12550	12269	27	13509	12482
Potoni Franco	30	11984	11871	30	12066	11666	31	11777	11620	30	12073	11947
Parolin Mirco	29	12444	11641	30	12136	11532	30	12447	11671	28	12797	11860
Spolverato Manuel	29	12758	12196	28	12668	12025	28	12765	12190	29	12587	12216
Cantone Giuseppe	29	12564	11793	30	12092	11631	29	12195	11644	29	12526	11884
Cavedon Enrico	29	12806	12536	28	12835	12241	27	13024	12379	28	12950	12483
Michelin Stefano	30	11993	11792	31	11932	11637	30	11969	11684	29	12511	11893
Vitella Diego	27	13355	12415	25	14492	12158	26	13859	12351	26	14389	12343

Tempi record 2017-18

Miglior tempo in prova

	Categoria	Tempo	Auto	Data	Pilota
1	Gruppo C	11,763	Toyota	29/9/17	Carlo Carli
2	Classic	11,565	McLaren	19/9/2017	Mirco Parolin
3	GT3 1:24				
4	Gruppo 5				
5	GT3 NSR				
6	LMP				
7	PILOTI				

Miglior tempo in gara

	Categoria	Tempo	Auto	Data	Pilota
1	Gruppo C	11,358	Toyota	29/9/17	Carlo Carli
2	Classic	11,225	McLaren	19/9/2017	Mirco Parolin
3	GT3 1:24				
4	Gruppo 5				
5	GT3 NSR				
6	LMP				
7	PILOTI				

RECORD UFFICIALE DELLA PISTA

CLASSIC	11,225	McLaren	19/9/17	Mirco Parolin
---------	--------	---------	---------	---------------



11,225



CLASSIFICA GLOBALE
SENZA SCARTI

CAMPIONATO SOCIALE 2017-17



3

PILOTI

1	Carlo Carli	67
2	Franco Potoni	65
3	Stefano Michelin	62
4	Mirco Parolin	61
5	Manuel Spolverato	55
6	Lorenzo Sanavio	47
7	Mario Gasparotto	45
8	Diego Vitella	39
9	Giuseppe Cantone	36
10	Enrico Cavedon	32
11		
12		
13		
14		
15		
16		
17		
18		
19		



Ottobre 2017				
Martedì	3 ottobre 2017	4	2	GRUPPO C
Venerdì	6 ottobre 2017			Prove libere/Rally
Martedì	10 ottobre 2017			Prove libere
Venerdì	13 ottobre 2017	5	1	LMP
Martedì	17 ottobre 2017	6	2	LMP
Venerdì	20 ottobre 2017			Prove libere/Rally
Sabato	21 ottobre 2017			MB SLOT
Domenica	22 ottobre 2017			Tuscany
Martedì	24 ottobre 2017			Prove libere
Venerdì	27 ottobre 2017	7	1	GT3 NSR

La Porsche, parte seconda



Al prossimo numero



Renzo