



Anno 6 Numero 61

Novembre 2018



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

Dr. Jekyll e Mr. Hide L' Abarth 1000 TCR



Sommario

- 2 MB Slot Gara 1
- 3 Trofeo Lola Thunderslot gara 2
- 4 Abarth 1000 TCR
- 8 MB Slot Gara 2
- 9 LMP-GT gara 1
- 12 LMP-GT gara 2
- 14 Classifica Piloti
- 15 I record VISLOT
- 16 Calendario Dicembre

Irresponsabile unico, del tutto: Renzosan



Autorama

MB SLOT GARA TEST

2 novembre 2018



Vicenza Slot Cars

Venerdi 2 novembre 2018

1^a Mini Endurance Test con le MB 1:24

CORSIE

1 [^]	SQUADRA	GIRI	PILOTI					TOT.
			435,10	Michelin Stefano	54	55		56
	I Belli		Lovison Francesco			104		104
			Cantone Giuseppe	53	56		57	166
2 [^]	I Mona	418,11	Spolverato Manuel	52	52	52	52	208
			Parolin Mirco	53	53	52	52	210
3 [^]	I Brutti	414,12	Sanavio Lorenzo	50	52	52	50	204
			Potoni Franco	53	52	52	53	210
4 [^]	I Cattivi	413,63	Gasparotto Mario	54	54	52	52	212
			Vitella Diego	48	51	52	52	203



2° THUNDERSLOT LOLA CUP



Trofeo Interclub su quattro gare
Brescia Gara 2 - 9 novembre 2018



Qualifiche

	PILOTA	Tempo
1	Giovanni Tglavoro	13,051
2	Giuseppe Cantone	13,105
3	Paolo De Agostini	13,141
4	Carlo Carli	13,267
5	Mirco Parolin	13,313
6	Giovanni Montiglio	13,333
7	Simone Casandrelli	13,352
8	Riki Gold	13,449
9	Franco Potoni	13,465
10	Matteo Bianconi	13,469
11	Federico Gasparon	13,515
12	Mario Gasparotto	13,760
13	Lorenzo Sanavio	13,796
14	Stefano Michelin	13,981
15	Armando Bizzotto	14,114

Pole Position e
Vittoria di gara 2.

Giovanni "TGL"

Bravissimo!!



	CLASSIFICA	Gara 2
1	Giovanni Tglavoro	25
2	Paolo De Agostini	22
3	Simone Casandrelli	20
4	Giovanni Montiglio	19
5	Giuseppe Cantone	18
6	Carlo Carli	17
7	Franco Potoni	16
8	Riki Gold	15
9	Federico Gasparon	14
10	Mirco Parolin	13
11	Matteo Bianconi	12
12	Mario Gasparotto	11
13	Lorenzo Sanavio	10
14	Armando Bizzotto	9
15	Stefano Michelin	8



ABARTH 1000 TCR



FIAT ABARTH 1000 BERLINA GRUPPO 2 1970

Altrimenti detta TCR, è un'automobile straordinaria, nata in un momento magico per l'automobilismo italiano. Ancora oggi stupisce, affascina e indica una via da seguire.

La piccola "belva" è l'interpretazione più evoluta e sorprendente della Fiat 600, un'utilitaria concepita nel 1955 per un uso lontano mille miglia dalle competizioni: proprio nella Mille Miglia, invece, debuttò la prima 600 trasformata dal magico tocco di Carlo Abarth.

Il "Mago", con le sue elaborazioni, lanciò l'idea meravigliosa di democratizzare lo sport automobilistico e di dare dignità agli utenti delle utilitarie, regalandogli un pizzico di sportività. La Fiat Abarth 1000 berlina Gr. 2 del 1970 fu l'ultimo e più inatteso stadio dello sviluppo di un'idea che in poco più di un decennio fece aumentare la potenza della Fiat 600 dagli originali 21,5 a 95 CV; e la velocità a più del doppio: da 95 km/h scarsi a oltre 200 km/h.

Velocità alla portata, in quella epoca, soltanto delle "supercar" e che ancora oggi costituiscono un dato di tutto rispetto per un'utilitaria sportiva, soprattutto considerando l'assenza degli aiuti elettronici, del turbo e delle



ormai imperanti distribuzioni con 16 valvole: anzi, addirittura, con l'arcaico sistema della distribuzione con aste e bilancieri, estinto ormai anche nei trattori.



Nell'eccezionale quadro prestazionale della 1000 berlina Gr. 2/70 è racchiusa la fantasia, la genialità, la perizia tecnica e la capacità di arrangiarsi, in senso buono, propria di Carlo Abarth.

Un periodo d'oro. Oltre che sulla potenza e sulla velocità, il piccolo mostro costruì il proprio mito sull'assetto abbassato con sospensioni speciali, pneumatici molto larghi e parafranghi di conseguenza molto pronunciati. Tutto ciò conferì alla vettura non soltanto un aspetto molto grintoso, ma anche un comportamento stradale non facile da interpretare ma assai efficace per i piloti che riuscivano a capire come domarla.



Un'altra parte del mito nacque dalla livrea giocata su colori esclusivi e decorazioni insolite. Le tinte e i fregi non sono paragonabili a quelli delle sgargianti auto da corsa d'oggi, eppure nella loro semplicità riuscirono a comunicare che dentro le forme prese da una tranquilla utilitaria vibrava l'anima insidiosa e pungente dello scorpione nero che nobilitava la calandra.

Le derivate della Fiat 600 di Carlo Abarth sono nate dall'entusiasmo che accompagnò lo sviluppo dell'automobilismo di massa in Italia. Sono l'espressione industriale della passione italiana per le elaborazioni. Insomma le piccole Abarth rappresentano lo spirito giovane del motorismo di massa degli anni Sessanta, quello che ha fatto nascere il mito delle utilitarie da corsa e ha dato dignità agli utenti delle piccole auto.



La ricetta per realizzare i piccoli bolide di era semplice: meccanica potenziata e modifiche estetiche poco costose, ma d'effetto, come la calandra personalizzata, le scritte, l'assetto, la coppa alettata e la marmitta speciale. Le berline Abarth derivate dalla Fiat 600 nacquero nel 1955 con la 750. Nel 1961 debuttò la 850 TC, più potente e costosa quanto bastava agli italiani che intanto raggiungevano livelli di reddito un poco migliori.

Nel 1962 la Fiat Abarth 1000 berlina affiancò la Fiat Abarth 850 TC a un livello di cilindrata e di prezzo un po' superiore. All'esterno si distinse per le scritte 1000 sui parafranghi davanti, sul cruscotto e sul cofano posteriore. Il motore utilizzò il nuovo blocco cilindri tipo AH fuso con gli stampi della vecchia Fiat 600. Abarth scelse di partire dal blocco AH grezzo per ottenere un interasse fra i cilindri che permettesse di aumentare l'alesaggio a 65 mm senza problemi, la cilindrata totale della Fiat Abarth 1000 diventò di 982 cc. La potenza salì a 60 CV. Le 1000 berlina cominciarono subito a correre e vincere nella loro classe.

Nel 1963 Carlo Abarth omologò per le corse i rinforzi sulla scocca, l'assetto abbassato, la pompa della benzina elettrica, lo sfiato per l'olio, il porta targa sul paraurti, i ganci di sicurezza sul cofano anteriore, il termometro dell'olio, i tralicci alza cofano, il radiatore anteriore detto "Tour de France", la marmitta da corsa tipo T 81 e il tromboncino di aspirazione.



Oltre a fornire i pezzi singoli, Abarth realizzò la 1000 berlina/Corsa 1963 elaborata all'origine con tutti i pezzi omologati per le corse.





Weber 36 DCL 4 e lo spinterogeno Bosch Z V2/59B1.

Nel 1963 le Abarth parteciparono al Campionato Europeo Turismo e il confronto con la concorrenza straniera spinse Abarth a studiare e omologare nuove modifiche per aumentare la competitività.

Fra il giugno e il dicembre 1963 omologò il cambio tipo 121 a cinque marce, la frizione Hauserman, i semiassi con giunti cardanici e le ruote con diametro di 13". Nel 1964 omologò anche il carburatore a doppio corpo

Nonostante le modifiche, le Abarth 850 TC e 1000 berlina nel Campionato Europeo Turismo 1964 furono battute rispettivamente dalle Saab 96 e dalle Morris Cooper S 970. Perciò nel 1965 Abarth omologò altre importanti modifiche: le sospensioni anteriori con molle elicoidali, il differenziale autobloccante, i fulcri dei bilancieri montati su cuscinetti ad ago, il sistema di scarico "4 in 1", il radiatore anteriore acquaolio, il radiatore posteriore con la ventola elettrica e la pompa dell'acqua Abarth azionata da una cinghia dentata invece di una cinghia trapezoidale che assorbiva più potenza.



Durante l'anno omologò anche il giunto cardanico sul piantone dello sterzo, per abbassare la posizione di guida, i supporti dell'albero a camme con cuscinetti a sfere, il nuovo filtro dell'olio e l'alternatore al posto della dinamo.



Con ciò la 1000 berlina diventò una vera auto da corsa non più adatta all'uso quotidiano e il prezzo finale arrivò a 2.440.000 Lire, molti soldi considerando che la Fiat 2300 Berlina Lusso, l'ammiraglia a sei cilindri, costava 1.873.000 lire. La 1000/Corsa '65 vinse moltissimo, conquistò il Challenge Europeo Turismo nella prima divisione vincendo tutte le nove gare.

Trionfò nei Campionati Turismo in Italia, Belgio, Jugoslavia, Lussemburgo, Olanda e nel New Jersey. Nel 1966 le 1000 Berlina/Corsa ufficiali subirono poche modifiche: qualche rinforzo in più nella scocca, un radiatore anteriore più grande, le ruote da 7 pollici e continuarono a vincere.

Nel 1968 il regolamento del Gruppo 5 permise la testata radiale e le sospensioni posteriori con i bracci tubolari nelle berline che disputarono il Challenge Europeo Turismo.

Nella classifica, alla meta stagione del Challenge le 1000 Gr. 5 erano prime assolute, ma la stupida lotta fra i loro piloti escluse la Abarth dalla vittoria assoluta. Alla fine della stagione, in ogni modo, lo Scorpione ottenne una perentoria vittoria di classe. La potenza e la velocità delle 1000 Gr. 5 misero a dura prova la scocca della Fiat 600 rinforzata da Abarth. I piloti raccontarono che le vibrazioni erano fortissime e che le porte rischiavano di aprirsi. Per questo motivo fra le modifiche più strane furono applicati dei catenacci di sicurezza per tenere ben chiusi gli sportelli durante la corsa. La storia delle Fiat Abarth si concluse nel 1970 con la nuova e ultima versione della 1000 berlina Gruppo 2.



Infatti, nel 1971 la Fiat acquistò la Casa dello Scorpione e cessò la produzione di tutti i modelli in listino. Le giacenze di auto e di



ricambi furono ceduti a Enzo Osella, che li vendette fino all'esaurimento delle scorte. Da quel momento lo sviluppo delle Abarth derivate dalla Fiat 600 continuò per opera dei preparatori come Samuele Baggioli, Gianni Baistrocchi, Pietro Biselli, Piero Falorni, Pino Trivellato e altri ancora.

La modifica più importante proposta dai preparatori fu l'iniezione Kugelfischer, che tuttavia non prese mai il sopravvento sui carburatori che molti continuarono a

impiegare.

Grazie alle cure amorose dei loro entusiasti piloti, le Fiat Abarth 1000 continuarono a correre con successo fino alla scadenza dell'omologazione, che avvenne nel 1976.

La gara che traghettò dall'attualità alla leggenda la piccola, fenomenale Fiat Abarth si svolse a Magione il 28 novembre. L'ultimo vincitore fu Enrico Pasolini con una 1000 preparata da Gianni Baistrocchi.

Le berline Abarth andarono in pensione. Ricomparvero nelle gare di autocross e negli slalom prima di trovare una nuova giovinezza nelle gare storiche.

A farla rivivere adesso nelle piste di slot car si sono messe d'impegno alcuni produttori di modellini slot che hanno creato veramente delle piccole meraviglie



MB SLOT GARA TEST

16 novembre 2018



Vicenza Slot Cars

Venerdì 16 novembre 2018

2^a Mini Endurance con le MB 1:24

		CORSIE						
1 [^]	SQUADRA	GIRI	PILOTI				TOT.	
1 [^]		439,00	Parolin Mirco	55	57		53	165
	Teste di V		Gasparotto Mario	53	53		54	160
				Carlo Carli			114	114
2 [^]	VIPO TEAM	428,00	Vitella Diego	49	50	52	53	204
			Franco Potoni	54	57	67	56	234
3 [^]	I Brutti	421,00	Sanavio Lorenzo	52	53	53	51	209
			Michelin Stefano	54	55	54	50	213
4 [^]	I Cattivi	417,00	Spolverato Manuel		108	114		222
			Lovison Francesco	102			93	195



NdR- Niente foto il reporter ha rotto la macchina fotografica ...





Alla gara inaugurale della categoria hanno partecipato anche due amici del VRSLOT, era la loro prima visita al VISLOT e abbiamo condiviso il gusto di gareggiare insieme. Ben 4 piloti sotto i 12" che formano, con un bel 12,015 di Montoya, la batteria finale.

Andrea e Daniele pagano un po' la non conoscenza della pista, ma gareggiano con due Porsche GT veramente veloci.

Qualifiche		
P.	Pilota	Tempo
1	Carlo Carli	11,683
2	Giuseppe Cantone	11,846
3	Franco Potoni	11,847
4	Mirco Parolin	11,949
5	Diego Vitella	12,015
6	Lorenzo Sanavio	12,070
7	Stefano Michelin	12,267
8	Manuel Spolverato	12,398
9	Andrea Bogoncelli	12,503
10	Daniele Caliari	12,999

Verso fine gara, dopo aver preso mano con le curve del circuito cominciano a girare con tempi interessanti.

Carlo si aggiudica la Pole Position e poi farà anche il miglior tempo sul giro in gara



La prossima visita saranno sicuramente sempre più competitivi!

1^ Batteria

Primi giri con il gruppo compatto, poi Manuel riesce a prendere un piccolo vantaggio su Steve.



Renzo fa una prima manche in bianca veramente disastrosa e resta a lungo nelle ultime posizioni.



Finisce addirittura con tre giri di ritardo.

Nelle manche successive tutto cambia Renzo recupera continuamente posizioni con Manuel e Steve che sono in una dura lotta per la testa della gara.

Daniele prende velocemente dimestichezza con la pista e riesce a guadagnare un discreto vantaggio sul suo compagno di club. Hanno tutti e due auto veramente veloci e bisogna aspettare i tratti tortuosi, dove devono per forza rallentare per mancanza di dimestichezza col percorso, per riuscire a superarli.

Ultima manche, Renzo ormai è arrivato a ridosso dei primi due, Steve riesce a superare Manuel, ma si vede superare da Renzo proprio l'ultimo giro.

Batteria avvincente con finale a sorpresa!





Finale decisamente impegnativa. Piloti veloci e precisi, i primi giri sono in gruppo e i tempi calano in continuazione.

Franco parte con decisione prende dopo qualche giro la testa della corsa e non la molla più, anzi incrementa sempre di più il suo vantaggio sul diretto inseguitore Carlo, che questa volta commette qualche errore di troppo e deve accontentarsi del secondo posto, con la soddisfazione però, del miglior tempo di gara, molto vicino al record della pista.

Montoya fa una bella gara, è veramente veloce e può anche permettersi una ventina di errori e comunque arrivare sul podio. Complimenti Diego, sempre più pericoloso!

In quarta posizione Mirco a meno di un giro da Montoya. Gara invece con qualche problema meccanico per Giuseppe che è costretto un paio di volte a fermarsi, perdendo inesorabilmente secondi preziosi e pur se decisamente veloce, si vede raggiungere e superare da due piloti della prima batteria

Classifica finale			
P.	Pilota	Giri	Metri
1	Franco Potoni	119,43	5254,92
2	Carlo Carli	116,44	5123,36
3	Diego Vitella	114,13	5021,72
4	Mirco Parolin	113,37	4988,28
5	Lorenzo Sanavio	112,84	4964,96
6	Stefano Michelin	112,79	4962,76
7	Giuseppe Cantone	112,69	4958,36
8	Manuel Spolverato	112,53	4951,32
9	Daniele Caliarì	104,18	4583,92
10	Andrea Bogoncelli	101,89	4483,16

Franco vince la prima gara delle LMP-GT



Miglior tempo			
P.	Pilota	Tempo	Errori
1	Carlo Carli	11,494	17
2	Franco Potoni	11,539	6
3	Diego Vitella	11,654	20
4	Giuseppe Cantone	11,684	18
5	Mirco Parolin	11,763	17
6	Lorenzo Sanavio	11,850	11
7	Manuel Spolverato	11,913	11
8	Stefano Michelin	11,995	13
9	Andrea Bogoncelli	12,531	16
10	Daniele Caliarì	12,547	22





Statistiche LMP gara 1			Distanza in metri			Vel. media Km H	
P.	Pilota	Auto	Percorsa	dal pre- ced	dal primo	Reale	Proporz
1	Franco Potoni	Audi	5254,92	0	0	13,14	420
2	Carlo Carli	Audi	5006,92	248,00	248,00	12,52	401
3	Diego Vitella	Audi	4907,59	99,33	347,33	12,27	393
4	Mirco Parolin	Audi	4874,91	32,68	380,01	12,19	390
5	Lorenzo Sanavio	Lola	4852,12	22,79	402,80	12,13	388
6	Stefano Michelin	Audi	4849,97	2,15	404,95	12,12	388
7	Giuseppe Cantone	Porsche	4845,67	4,30	409,25	12,11	388
8	Manuel Spolverato	Porsche	4838,79	6,88	416,13	12,10	387
9	Daniele Caliarì	Porsche	4479,74	359,05	527,18	11,20	358
10	Andrea Bogoncelli	Porsche	4381,27	98,47	526,32	10,95	351

Risultati sessioni LMP gara 1 23 11 2018

Pilota	Corsia 1 (Bianca)			Corsia 2 (Verde)			Corsia 3 (Rossa)			Corsia 4 (Gialla)		
	Giri	Avg	Best	Giri	Avg	Best	Giri	Avg	Best	Giri	Avg	Best
Carli Carlo	27	12911	11886	29	12315	11607	30	12138	11494	30	12157	11699
Sanavio Lorenzo	26	13382	12477	28	12564	12088	29	12315	11850	29	12540	12206
Potoni Franco	29	12422	11905	30	11934	11747	30	11849	11539	30	12001	11706
Parolin Mirco	28	13127	12178	30	12024	11832	29	12392	11763	26	13365	11938
Spolverato Manuel	28	12836	12270	28	12752	12135	28	12483	11913	28	13108	12318
Cantone Giuseppe	27	13313	12162	26	13495	12021	30	12113	11683	29	12390	11822
Michelin Stefano	27	12945	12494	28	12831	12284	30	12319	11995	27	13074	12289
Vitella Diego	28	12978	12270	28	12863	11992	30	12218	11654	28	12552	12090
Bogoncelli Andrea	24	15080	13088	25	14075	12648	26	13872	12547	26	13567	12737
Caliari Daniele	26	13990	13175	26	13774	12865	27	13503	12531	25	14057	13150



LE MANS PROTOTYPE SERIES



30 novembre 2018 Gara 2



Qualifiche		
P.	Pilota	Tempo
1	Franco Potoni	11,745
2	Mario Gasparotto	11,873
3	Manuel Spolverato	12,009
4	Mirco Parolin	12,102
5	Diego Vitella	12,243
6	Lorenzo Sanavio	12,442
7	Stefano Michelin	12,527



Seconda gara di categoria, dopo una mangiata di panettone accompagnato da una bella bottiglia di spumante, iniziano le qualifiche.

Tempi un po' più alti d'altronde i piloti sono un po' appesantiti :)). Scherzi a parte, le qualifiche formano come sempre una equa griglia di partenza, mettendo avanti, quasi sempre, i piloti più veloci. Ma oggi non ci sono piloti lenti quindi...

1^a batteria



Finale



Diego al via deve scontare i suoi 10" di handicap e perde circa un giro, ma è molto veloce e riesce in breve tempo ad avvicinarsi ai compagni di batteria. Steve prende la testa e conduce con Renzo che come sempre tarda un po' a prendere il ritmo e che sta solo attento a che Diego non lo raggiunga visto che sta viaggiando mezzo secondo più veloce! Nel susseguirsi delle manche le posizioni non cambiano più, Diego con qualche errore di troppo perde qualche giro, dando a Renzo un po' di respiro che così tenta di riprendere Steve, e riesce quasi a farlo, ma si rende conto che forzando c'è troppo rischio di errore e decide di mantenere la posizione.

Nella finale Franco paga i suoi trenta secondi di handicap e ne approfittano tutti per



prenderli qualche giro di vantaggio, ben sapendo che avrebbe tentato di riprenderli in breve tempo.

Manuel ha le carte in regola per tentare il colpaccio, la sua Porsche bianca e rossa va veramente bene e seguito da Mario si prendono un bel vantaggio. Mirco anche se decisamente più veloce non riesce a tenere a lungo il loro passo e dopo un paio di dritti perde inesorabilmente terreno.

GRANDE SLAM per Franco ed è già il **terzo** di quest'anno!

Fate qualcosa per fermarlo!!!

BRAVO FRANK!!!



Come previsto in tre manches Franco è lì in seconda posizione fra Manuel e Mario. Manuel è in esterna e anche se non molla non riesce a contenere l'avanzata di Franco che lo supera con una certa facilità, dandogli alla fine quasi due giri.

Decisamente belle le prove di Mario, veloce e regolare fino alla fine e di Steve che da un po' di tempo non faceva gare che lo soddisfacessero eccessivamente

Classifica finale			
P.	Pilota	Giri	Metri
1	Franco Potoni	115,93	5100,92
2	Manuel Spolverato	114,41	5034,04
3	Mario Gasparotto	113,31	4985,64
4	Stefano Michelin	112,70	4958,80
5	Mirco Parolin	112,58	4953,52
6	Lorenzo Sanavio	111,46	4904,24
7	Diego Vitella	108,89	4791,16

Miglior tempo			
P.	Pilota	Tempo	Errori
1	Franco Potoni	11,490	7
2	Mirco Parolin	11,780	19
3	Diego Vitella	11,817	19
4	Manuel Spolverato	11,860	10
5	Lorenzo Sanavio	11,883	17
6	Mario Gasparotto	11,916	17
7	Stefano Michelin	11,922	8

Statistiche gara LMP 2

P.	Pilota	Auto	Distanze in metri			vel. Media Km/h	
			Metri	Dal prec	dal primo	Reale	Proporz
1	Franco Potoni	Audi	5100,92	0	0	12,75	408
2	Manuel Spolverato	Porsche	5034,04	66,88	66,88	12,59	403
3	Mario Gasparotto	Audi	4985,64	48,40	48,40	12,46	399
4	Stefano Michelin	Audi	4958,80	75,24	142,12	12,40	397
5	Mirco Parolin	Audi	4953,52	5,28	147,40	12,38	396
6	Lorenzo Sanavio	Lola	4904,24	49,28	196,68	12,26	392
7	Diego Vitella	Audi	4791,16	113,08	309,76	11,98	383

Risultati sessioni LMP-GT 2

Pilota	Corsia 1 (Bianca)			Corsia 2 (Verde)			Corsia 3 (Rossa)			Corsia 4 (Gialla)		
	Giri	Avg	Best	Giri	Avg	Best	Giri	Avg	Best	Giri	Avg	Best
Gasparotto Mario	28	13002	12342	29	12521	11946	29	12508	11916	27	13308	12233
Sanavio Lorenzo	28	13157	12600	27	12908	12281	29	12409	10444	27	13286	12155
Potoni Franco	26	12312	12040	29	12162	11774	31	11925	11490	29	12306	11772
Parolin Mirco	27	13356	12115	29	12686	11854	29	12365	11780	27	12927	12159
Spolverato Manuel	28	12899	12325	28	12726	12068	29	12263	11860	29	12528	12051
Michelin Stefano	28	12911	12431	27	13628	12274	29	12315	11922	28	12884	12444
Vitella Diego	25	13564	12611	27	13383	12095	29	12326	11817	27	13240	12188





CLASSIFICA GLOBALE SENZA SCARTI CAMPIONATO SOCIALE PILOTI		
1	Franco Potoni	237
2	Lorenzo Sanavio	193
3	Mirco Parolin	178
4	Stefano Michelin	170
5	Diego Vitella	159
6	Manuel Spolverato	159
7	Mario Gasparotto	144
8	Giuseppe Cantone	91
9	Francesco Lovison	67
10	Carlo Carli	66
11	Mario Zanolli	25
12	G P De Bernardini	14
13	Gianmaria Toniolo	0
14	Betto Guglielmo	0
15		





Migliori tempi in qualifica



Categoria	Tempo	Auto	Data	Pilota
Gruppo C	12,119	Lancia	18/9/18	Franco Potoni
Classic	11,863	Matra	12/10/18	Giuseppe Cantone
Lola	11,776	Lola Spider	5/10/18	Franco Potoni
Gt3 NSR	12,089	Corvette C7	26/10/18	Lorenzo Sanavio
LMP-GT	11,683	Audi	23/11/18	Carlo Carli
DTM				
Scaleauto				
Gruppo 5				
MB				
Piloti				



Migliori tempi in gara



Categoria	Tempo	Auto	Data	Pilota
Gruppo C	11,994	Lancia	18/9/18	Franco Potoni
Classic	11,866	McLaren	12/10/18	Mario Zanolli
Lola	11,433	Lola Spider	5/10/18	Franco Potoni
Gt3 NSR	11,886	Audi R8	26/10/18	Diego Vitella
LMP-GT	11,464	Audi	23/11/18	Carlo Carli
DTM				
Scaleauto				
Gruppo 5				
MB	9,314	AUDI	16/11/18	Manuel Spolverato
Piloti				

RECORD UFFICIALE DELLA PISTA NINCO

	Categoria	Tempo	Data	
Lola Spider	Classic	11,433	5/10/18	Franco Potoni

RECORD UFFICIALE DELLA PISTA IN LEGNO

	Categoria	Tempo	Data	
AUDI	MB	9,314	16/11/18	Giuseppe Sciacca



DICEMBRE

04/12/2018	martedì			Prove libere/Jolly
07/12/2018	venerdì	13	3	MB 1:24
08/12/2018	sabato		4	MB Endurance Nord Est Occhiob
09/12/2018	domenica		4	MB Endurance Nord Est Occhiob
11/12/2018	martedì	14	1	GT3 Scaleauto
14/12/2018	venerdì	15	2	GT3 Scaleauto
18/12/2018	martedì	16	1	Gruppo 5
21/12/2018	venerdì	17	2	Gruppo 5



Al prossimo numero
Renzo

