



Anno 1 Numero 1

Gennaio 2013



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



## Il Mito del momento

### Sommario

1. Il mito del momento
2. La gara Legend
3. Parte il Gruppo 5
4. La gara Gruppo 5
7. AUDI R18
8. Calendario di febbraio

Irresponsabile unico, del tutto: Renzo

Prezzo: Regalato.

# Gara Legend del 22 gennaio

Finalmente dopo una lunga preparazione alla gara si decide di iniziare, non siamo in molti, ma sicuramente arriverà qualcun altro in seguito.

Franco inserisce le iscrizioni e il sistema prepara le batterie, come dicevo siamo in pochi quindi riusciamo a malapena farne due, una di tre e una di quattro.

Nella prima batteria: Ludo (Jaguar XK120), Paolo (Porsche 595) e Renzo (Jaguar XK 120). Nella seconda: Franco (Ferrari), Mirco (Jaguar XK120), Fabio con l'unica non Ninco, una bellissima MG della Scalextric e dopo si aggiungerà Dario sempre con Jaguar.

Si parte, al via Ludo parte a razzo e non lo hanno più visto da vicino se non ogni tanto quando doppiava gli altri concorrenti, ma fra Renzo e Paolo si instaura subito una avvincente battaglia per la seconda posizione. La Porsche è più veloce sul giro ma grazie a qualche errore di troppo da parte di Mussovolante, la Jaguar di Renzo (bellissima!), riesce a prendere un piccolo vantaggio. La lotta fra loro due è sempre più serrata, interrotta ogni tanto da Ludo che ogni tanto li doppia.

All'ultima manche Paolo ha preso un buon ritmo e recupera metro su metro, ma ormai manca troppo poco alla fine e Renzo bada solo a non fare errori e a gestire il vantaggio, sempre più ridotto, alla fine Renzo la spunta ma per pochi settori.



La seconda batteria è decisamente più agguerrita i tempi sul giro scendono, la battaglia è intensa. Dario con la sua Jaguar fa l'andatura e agli altri resta la lotta per le posizioni di rincalzo.

La classifica nelle prime manche cambia in continuazione e si alternano nella seconda posizione Franco e Mirco.

	<b>Pilota</b>	<b>Auto</b>	<b>Giri totali</b>	<b>Miglior giro</b>
<b>1</b>	Dario	Jaguar XK120	105,13	12,794
<b>2</b>	Mirco	Jaguar XK 120	104,44	13,222
<b>3</b>	Ludo	Jaguar XK 120	104,36	13,108
<b>4</b>	Franco	Ferrari	103,42	13,276
<b>5</b>	Fabio	MG A	100,16	13,069
<b>6</b>	Renzo	Jaguar XK 120	97,67	13,921
<b>7</b>	Paolo	Porsche 595	97,13	13,594

# GRUPPO 5

In origine il regolamento di Gruppo 5 definiva la categoria delle Vetture Turismo Speciale (*Special Touring Car*), mentre dal 1970 al 1971 tale classificazione fu applicata alle Vetture Sport a tiratura limitata, con una cilindrata massima di 5.000 cm<sup>3</sup>. Questa categoria di vetture Sport fu ridefinita nel 1972 eliminando il numero minimo di esemplari prodotti e riducendo a 3.000 cm<sup>3</sup> il limite per la cilindrata.



A partire dal 1976 il Gruppo 5 definiva le Vetture di Produzione Speciale (*Special Production Cars*), una categoria di automobili da competizione di tipo *Silhouette*, basate su vetture omologate per la circolazione stradale.

La quarta generazione dal 1976 al 1982 diede origine al nuovo Gruppo 5, riservato alle Vetture di Produzione Speciale, permettendo profonde modifiche ad automobili di normale produzione che competevano nel mondiale marche e nelle gare endurance.

## Venerdì 25 gennaio 2013 Gruppo 5 - gara 1



Finalmente parte il GRUPPO 5, ecco le due grandi rivali, Lancia Beta e Ford Capri, in attesa della Porsche (dominatrice del Gruppo 5 nel passato).

All'inizio, appena arrivate le prime auto gruppo 5 in pista, senza ancora nessuna idea dell'attuale regolamento, ci si poneva qualche dubbio sulle loro prestazioni, il confronto diretto era con le auto del precedente Trofeo itinerante che vedeva in pista le velocissime Avant Slot.

Bisogna dire invece che si sono rivelate una categoria interessante, e se consideriamo il fatto che sono quasi sconosciute per tutti e quindi avranno via via delle messe a punto sempre più accurate, già dalla prima gara hanno dimostrato delle grosse potenzialità e sicuramente ci regaleranno delle belle emozioni.



Ma andiamo alla gara.

Le qualifiche danno subito tempi interessanti, le auto sono affidabili, permettono anche qualche sbavatura e i tempi vengono fuori, naturalmente il "dito" conta, specialmente su categorie nuove, tutte ancora da scoprire.

Infatti la pole position va a Dario che sfodera un bel 9,489 con il suo Lancia Beta, lo segue Ludo con Ford Capri, sempre molto veloce con un 9,544, la terza posizione va a Franco con 9,766, quarta posizione per Steeve con un 10,025, quinto posto Renzo con un bel 10,197, quindi sesto Spolve con il suo 10,368, settimo Fabio con un 10,381; ottavo Carlo con 10,890; nono Giovanni con 10,949; decimo la nostra mascotte Francesco che adesso con la pedana che gli da un po' di visuale della pista combatte ormai a armi quasi pari con i grandi e undicesimo il nuovo iscritto del Palladio Racing, Alberto.

Alberto, che come è capitato a tutte le new entry ha bisogno di un paio di gare per prendere il ritmo degli altri piloti, intanto, **un caloroso benvenuto a lui!**

La prima batteria è pronta per la partenza, dopo un allineamento che sembrava la finale dei mondiali siamo riusciti a fermare gli scatenati e ad allinearli per la partenza. Il confronto è perfetto tre Beta e tre Capri. Vedremo...



Ai primi giri c'è subito la lotta fra Spolve e Carlo per la prima posizione che continua per tutta la manche e dopo 4 minuti sono sempre nello stesso giro.

Devo dire una bella manche, anche per la terza e quarta posizione sono in continua bagarre Fabio e Giovanni, il piccolo Francy tiene dietro con grande soddisfazione Alberto che chiude così in sesta posizione.

Durante la seconda manche qualche errore di troppo per Carlo che finisce in terza posizione a un paio di giri dai primi che adesso sono Spolve e Fabio tutti e due nello stesso giro alla fine della manche. Al quarto posto Giovanni seguito a qualche giro di distanza da Francy e Alberto.

Terza manche, Spolve cambia ritmo e se ne va solitario lo seguono nell'ordine Fabio, Carlo, Giovanni, l'irriducibile Francy e chiude il gruppo Alberto.

Quarta manche le posizioni non cambiano e Spolve diventa decisamente imprendibile.

Questa posizione resterà invariata fino all'arrivo.



Parte la seconda manche.

I piloti si allineano quasi subito, si sente nell'aria la voglia della gara e non vogliono perdere tempo nell'allineamento.

Partenza. Immediatamente Franco e Ludo danno il ritmo alla gara. Il loro ritmo veloce e regolare un po' alla volta fa perdere il contatto agli avversari, solo Mirco riuscirà alla fine ad arrivare ad un giro dai due. Steeve e Dario girano negli stessi tempi con un paio di giri di ritardo dai primi. Renzo mantiene saldamente la sesta posizione soddisfatto di avere perso dai primi solo 4 giri considerato che normalmente in gialla ne perde otto!

Seconda manche. Ludo prende un buon ritmo e prende un paio di giri di vantaggio su Franco che è stato nel frattempo raggiunto da Dario che gli contende la seconda posizione. Seguono Mirco e Steeve, distanziati fra loro di un giro e stabilmente sesto... Renzo.

Terza manche, una manche con un ritmo elevato, ma senza significativi cambiamenti. Ludo incrementa di un giro il suo vantaggio da Franco e Dario che sono sempre in lotta per la seconda posizione e gli altri mantengono stabili le loro posizioni.

Quarta manche, dopo soli quattro giri la Beta di Franco si ferma di colpo, dopo un veloce controllo si accorge che un filo dell'alimentazione del motore si è staccato e non gli resta che mettersi a riparare il mezzo. A questo punto Dario passa ovviamente in seconda posizione da solo, ma deve guardarsi le spalle da Mirco che sta recuperando da lui secondo su secondo.



Al quarto posto Steeve e al quinto, suo malgrado, Renzo che si vede soffiare la sesta posizione da Franco indaffarato ai box in riparazioni.

Quinta manche. Ludo ormai imprendibile viaggia in solitaria, cambiano in vece le posizioni dietro di lui. Mirco in netta ripresa su Dario, lo supera e lo distanzia, assicurandosi la seconda posizione e tenta l'inseguimento di Ludo che però ha un buon margine di vantaggio e di sicuro non rallenterà il suo ritmo. Franco rientra in gara ma la riparazione fatta ovviamente in emergenza non regge e deve fermarsi nuovamente. Steeve, che sta recuperando un po' alla volta terreno su Dario, e Renzo, sono in quarta e quinta posizione. In sesta ovviamente Franco impegnato nella riparazione.

Questa è la classifica finale della prima gara gruppo 5 dell'anno:

	Pilota	Auto	Giri	Miglior tempo
1	Ludo	Ford Capri	143,70	9,319
2	Mirco	Lancia Beta	139,32	9,457
3	Steve	Lancia Beta	135,37	9,840
4	Dario	Lancia Beta	134,16	9,698
5	Spolve	Lancia Beta	130,1	9,797
6	Renzo	Ford Capri	126,32	9,991
7	Fabio	Lancia Beta	125,54	10,473
8	Carlo	Ford Capri	121,36	10,693
9	Giovanni	Lancia Beta	118,31	10,574
10	Francesco	Ford Capri	108,31	10,811
11	Franco	Lancia Beta	102,32	9,769
12	Alberto	Ford Capri	102,31	11,850



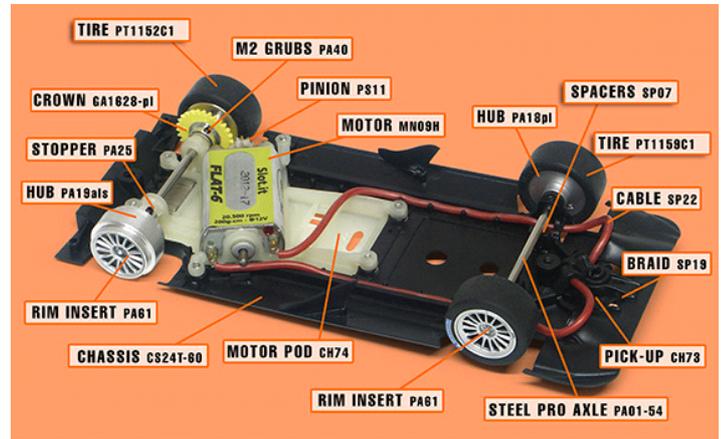
La gara ad un certo punto è stata interrotta dalle forze dell'ordine: Ma dove credete di essere in pista!  
Pattente e libretto aahn!

# Il modello: AUDI R18 TDI Slot.it

## Audi R18 TDI



## I componenti originali



La R18 TDI è una vettura prototipo, progettata da Audi nel 2011 secondo il regolamento Lmp1, per la 24 Ore di Le Mans ed il Campionato Mondiale Endurance.

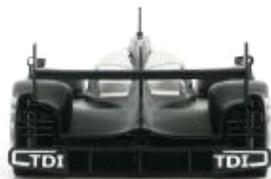
Si tratta di una vettura coupé, scelta fatta da Audi dopo le modifiche al regolamento entrate in vigore nel 2011.

L'auto, progettata con l'obiettivo di una drastica riduzione del peso in ogni singolo ambito, raggiunge i 900 kg regolamentari grazie all'uso di zavorre.

Il telaio monoscocca in carbonio è realizzato in un pezzo unico, soluzione molto leggera ed anche molto sicura.

Il cambio è a 6 marce, ad azionamento elettrico, costruito con ampio uso di compositi in carbonio. I fari sono interamente a LED. Il motore diesel è 6 cilindri a V di 120°, 3,7 litri; serbatoio carburante di capacità 65 litri. Un unico turbocompressore e tubo di scarico, posto al di sotto della pinna. La potenza è di 540 hp con i restrittori regolamentari, e la velocità massima di circa 335 km/h.

A Monza, circuito molto veloce come quello di Le Mans, i team effettuano spesso dei test in preparazione della 24 Ore. Durante questi test, le macchine tirano dritto alla Prima Variante, proprio come si faceva anche in gara fino ai primi anni '70.



## Calendario del mese di febbraio:

1 febbraio 2013	2	gruppo 5	antiorario	Spolve Renzo Steve
5 febbraio 2013	4	gruppo A	rally	Paolo Franco
8 febbraio 2013	3	gruppo 5	orario	Spolve Renzo Steve
12 febbraio 2013	4	legend	orario	Dario Mirco
VR. 14 febbraio 2013	3	gruppo B interc.	rally	
15 febbraio 2013	4	gruppo 5	orario	Spolve Renzo Steve
19 febbraio 2013	5	legend	antiorario	Dario Mirco
22 febbraio 2013	5	gruppo 5	antiorario	Spolve Renzo Steve
26 febbraio 2013	1	turismo	orario	Paolo Mirco



*Al prossimo numero*  
*Renzo*