



Anno 1 Numero 5

30 aprile 2013



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



Il Mito del momento: Austin Healey 100 S

Sommario

1. Il mito del momento: Austin Healey 100 S
2. Un po' della sua storia
5. Gara Gruppo 5 n. 7
9. Gara Gruppo C n. 4
13. Rally Gr. B gara 5
16. Calendario P.R.S. di Maggio

Irresponsabile unico, del tutto: Renzo

Prezzo: Regalato.





Donald Healey

Anche se ha sviluppato molte auto nel corso degli anni, il fiore all'occhiello di Donald Healey è senza dubbio la Austin-Healey 100. Nato in Cornovaglia nel 1898 gestiva un garage nella sua città natale di Perranporth. Fra il 1920 e '30, ha visto il successo anche come pilota e team manager. Nel 1946, dopo la seconda guerra mondiale, ha fondato la Donald Healey Motor Co. nel Warwickshire. Ha costruito una serie di modelli sportivi per lo più alla fine del 1940 e primi anni 1950, nessuno dei quali venduti in gran numero.

Nei primi anni 1950 i nord americani erano innamorati delle auto sportive inglesi. La MG, la Jaguar li affascinavano. Healey e figlio Geoffrey vendono poche auto in Nord America la loro auto non piaceva.



La unione Austin Motor Co. nel 1952 ha cambiato la storia di Healey aveva a disposizione tutto il necessario per creare il nuovo progetto.

Le nuove Healeys montano un nuovo e robusto telaio ribassato in acciaio, semplice ma elegante e una carrozzeria in alluminio. L'hanno

chiamato il Healey 100 (100 perché la vettura era in grado di raggiungere le 100 miglia orarie).

La Healey 100 è stata introdotta al Motor Show di Londra nell'autunno del 1952. La vettura derivava dalla A90, aveva un motore di 2660 cc a 4 cilindri che erogava circa 94 cavalli. L'Austin-Healey 100 entrò in produzione nel 1953 ed è stata subito apprezzata specialmente dal mercato americano.



L'Austin Healey 100S è stata prodotta in numero limitato, solo 55 esemplari. Nata esclusivamente per le corse su pista e rally con il preciso scopo di dare una immagine sportiva al modello di serie. Ha partecipato alle principali gare del momento: Sebring da dove la sigla

S, le Mille Miglia, e la 24 ore di Le Mans. Stirling Moss nella 12 ore di Sebring 1954 si è piazzato terzo con il nuovo modello 100S. Delle 55 che sono state costruite, solo 10 sono tuttora reperibili. La 100S, rispetto alla 100, era caratterizzata da freni a disco sulle quattro ruote, una diversa testa del cilindro e cambio a quattro marce senza overdrive, un motore ovviamente più elaborato e una scocca in lega leggera.

La 100S è seguita dalla 100M, una variante Le Mans con una maggiore potenza del motore, caratterizzata da carburatori maggiorati.



Il motore a quattro cilindri è stato utilizzato dal 1952 al 1956, dopo di che è stato sostituito dal sei cilindri BMC. La vettura è stata soprannominata la '100 Six'. Tre anni dopo in seguito a ulteriori sviluppi e modifiche al motore, l'auto è stata chiamata Austin Healey '3000' ed ancora oggi è conosciuta come la "Big Healey".

L'incidente a Le Mans

L'incidente fu causato dall'uscita di pista della Mercedes 300 SLR di Pierre Levegh. Sul rettilineo principale della pista Levegh stava inseguendo la Jaguar di Mike Hawthorn, quando questa sorpassò la Austin Healey guidata da Lance Macklin. Subito dopo la manovra, Hawthorn rallentò all'improvviso per rientrare ai box, spostandosi sulla destra. La frenata di Hawthorn obbligò Macklin a spostarsi sulla sinistra, do-



ve però stava sopraggiungendo a velocità molto più elevata la Mercedes di Levegh. L'auto di Levegh tamponò la Austin di Macklin, fu proiettata in alto, e si schiantò sulla barriera, prendendo fuoco; pezzi dell'auto volarono sulla tribuna piombando violentemente sugli spettatori. L'incidente causò la morte del pilota e di 83 spettatori, e il ferimento di altre 120 persone.

L'Austin-Healey nel 1959 con il 3000 ha fatto l'ultima evoluzione. Il motore, adesso un sei cilindri di 2912 cc e con 136 cavalli di potenza, la velocità massima a 180 km / h (112 mph). Questa vettura agile e scattante è diventata molto popolare soprattutto Negli stati uniti



Dopo Mark I, Mark II e Mark III versione convertibile, Austin-Healey ha cessato la produzione

nel 1967, vittima negli Stati Uniti delle nuove norme sulla sicurezza e sulle limitazioni di emissioni inquinanti



L'Austin Healey 100S è stata riprodotta da molte case di modelli slot fino dalle sue prime uscite nei circuiti, era un'auto che attraeva per la sua grinta sportiva e per la sua versatilità.

Gareggiava in pista, in rally, nelle corse brevi, nelle 24 Ore e anche nelle tremende Carreras Panamericanas dove nel percorso poteva letteralmente capitarti di tutto (anche un attacco da parte degli indios!)



Questa è un'auto che ha stimolato la fantasia dei piloti e non piloti dal dopoguerra ad oggi, infatti è un modello ricercatissimo dai collezionisti di auto sportive d'epoca e la sua valutazione oggi è molto elevata.

Con la sua se pur breve storia è entrata di diritto fra i miti mondiali dell'automobilismo



GRUPPO 5

Settima gara del gruppo 5 venerdì 8 marzo 2013.



Tempi delle qualifiche

Posizione	Pilota	Macchina	Tempo
1	Ludo	Capri	9,359
2	Franco	Capri	9,453
3	Spolve	Beta	9,585
4	Mirco	Capri	9,770
5	Renzo	Capri	9,813
6	Alfonso	Capri	9,872
7	Steve	Beta	9,947
8	Giovanni	Capri	10,127
9	Paolo	Beta	10,507
10	Sabina	Capri	10,779
11	Eddy	Capri	10,785
12	Francy	Capri	11,079

Qualifiche combattute, in meno di sei decimi ci sono ben 7 piloti! Queste Gruppo 5 vanno sempre più forte.

Anche questa volta la pole position va al velocissimo Ludo. Su sette gare ha fatto ben 5 pole position lasciando solo due agli altri, una a Dario e una a Mirco.



Vengono così formate le batterie. In prima batteria Ludo, Franco, Spolve, Mirco, Renzo e Alfonso. In seconda batteria Steve, Giovanni, Paolo, Sabina, Eddy e Francy.

Gli attenti commissari



Pronta la batteria alla partenza



1^ manche: fin dai primi giri Steve prende un ritmo regolare e veloce piazzandosi al comando per tutta la durata della manche, solo Giovanni gli resiste abbastanza e alla fine ha solo un giro svantaggio (22 giri) invece la battaglia dietro è fra Paolo e Eddy che continuano a superarsi fra loro finendo alla fine sullo stesso giro (22 giri) segue Sabina che è evidentemente un talento naturale, perché non viene mai al club, ma gira con tempi appena al di sotto degli altri infatti finisce a 19 giri. Chiude la manche il nostro Francy che è partito in gialla e di più non ha potuto fare, 18 giri.

2^ manche: Steve incrementa decisamente il suo vantaggio sul gruppo e finirà a 45 giri. Solo Giovanni come nella manche precedente riesce un po' a tenere il suo ritmo e anche questa volata limita i danni ad un solo giro perso, finirà con 43 giri. Paolo, 42 giri, con la sua andatura super regolare prende un giro a Eddy ritardato da un paio di uscite finirà con 40 giri. Dietro c'è la battaglia fra Francy e Sabina. Francy recupera un giro sulla Lady e finiranno sullo stesso giro 37.



3^ manche: Steve, 69 giri, regolare come un orologio svizzero guadagna puntualmente il giro su Giovanni, rimasto ormai il suo unico inseguitore, che finirà la manche a 66 giri. Al terzo posto anche se con parecchi giri di ritardo c'è Paolo, 62 giri, che ormai distanziato definitivamente Eddy cerca di recuperare su Giovanni. Al quarto posto Eddy, 59 giri, che si vede inseguito ormai da vicino da Francy, 58 giri, che abbandona Sabina, 55 giri, gli sta dando la caccia.

4^ manche: la situazione non cambia sempre in testa solitario Steve, 91 giri, seguito da Giovanni che gira regolare con gli stessi tempi a 86 giri. Poi sempre Paolo 81 giri, e attenzione! Quinto Francy ! 79 giri, che ha superato Eddy 78 giri.



5 ^ manche e finale : fotocopia della precedente e le posizioni praticamente non cambiano più fino alla fine con gli stessi distacchi.

Ecco l'altra batteria, quella dei tropp driver



1^ manche: eh! Questi vanno forte. Ludo Franco e Mirco ingaggiano una notevole battaglia e si alternano al comando in continuazione, finendo tutti e tre a 24 giri, Seguono a 22 giri Renzo e Spolve, chiude il gruppo Alfonso con 21 giri. (Sto Alfonso,, non corre mai, ma quando corre è sempre competitivo!)



2^ manche: Ludo 49 giri, un po' alla volta riesce a distanziare gli avversari diretti e riesce a dare un giro a Franco, 48 giri, e due a Vento gelido, 47 giri che soffia, sul collo di Franco, ma non abbastanza forte per disturbare Ludo. Segue Spolve, 46 giri, che ha dato un paio di giri a Renzo, 44 giri, e poi Alfonso chiude con 42 giri.

3^ manche: le posizioni di testa restano invariate unica variazione è il quarto posto Renzo riesce a recuperare un paio di giri su Spolve e adesso girano sullo stesso giro. Anche Alfonso adesso gira con tempi migliori, ma la sua posizione non cambia.

4^ manche: situazione stabilizzata Ludo incrementa il suo vantaggio e Mirco insidia il secondo posto a Franco, ma senza recuperare la posizione. Dietro tutto esattamente uguale.

5^ manche: Ludo 131 giri, in solitaria, ma Vento gelido, 118 giri, supera Franco 117 giri, e si porta al secondo posto dandogli anche un giro a fine manche. Spolve e Renzo continuano a sportellarsi E finiscono insieme a 113 giri. Alfonso chiude il gruppo con 107 giri.

Manche finale, Ludo imprendibile chiude al primo posto con 145 giri, Franco aumenta il suo ritmo raggiunge e supera Mirco portandogli via la seconda posizione, Renzo e Spolve son sempre sullo stesso giro e Alfonso anche se ha fatto una ultima manche molto buona era ormai troppo lontano chiude il gruppo.

La Classifica finale della gara 7

Pos.	Pilota	Macchina	Giri	Tempo
1	Ludo	Capri	145,33	9,356
2	Franco	Capri	142,10	9,370
3	Mirco	Capri	140,70	9,397
4	Steve	Beta	135,54	9,650
5	Spolve	Beta	135,52	9,041
6	Renzo	Capri	135,12	9,262
7	Alfonso	Capri	130,17	9,324
8	Giovanni	Capri	129,37	9,944
9	Paolo	Beta	124,32	10,353
10	Francy	Capri	120,10	10,439
11	Eddy	Capri	118,82	10,392
12	Sabina	Beta	114,08	10,340



Finalmente un commissario contento!



Molto soddisfatto Spolve che ha gareggiato con il nuovo pulsante da lui progettato.

Bravo Spolve!



GRUPPO C

Gara 4 - 29.3.13



Venerdì 29 marzo 2013, finalmente una gara con due belle batterie piene. Le qualifiche iniziano dopo i controlli dei commissari e il cambio delle gomme. I valori in campo sono abbastanza equilibrati e le differenze fra i piloti sono di pochi centesimi, sempre i considerando i gruppi di livello. Nel senso che c'è una lotta per i primi tre o quattro posti molto aperta. Però anche nel retrovia della classifica c'è da divertirsi, perché le differenze sono molto contenute e quindi la gara è molto aperta e quindi appassionante. Ecco il risultato delle classifiche.

Classifica delle Qualifiche

pos.	pilota	macchina	tempo
1	Franco	Mazda 787 B	9,805
2	Ludo	Lancia LC 2	9,831
3	Steve	Jaguar XJ9R	10,133
4	Mirco	Mazda 787B	10,159
5	Renzo	Lancia LC 2	10,409
6	Giovanni	Mercedes Sauber	10,611
7	Dario	Mazda 787B	10,757
8	Stefano	Jaguar XJ12r	10,959
9	Paolo	Lancia LC 2	11,176
10	Giuliano	Mercedes Sauber	11,318
11	Bruno	Porsche 962	11,401
12	Francy	Porsche 956	11,422



Ecco una bella cosa, un esperto che insegna ad un neofita molto attento, come si deve fare una corretta manutenzione della macchina.



Ecco il primo gruppo di concorrenti

2^a batteria



Fatto lo schieramento è pronta la partenza della **prima manche**. Dario e Paolo prendono subito un ritmo elevato e con 21 giri distanziano gli altri concorrenti Stefano e Giuliano che girano



sugli stessi tempi sempre appaiati e finiranno a 19 giri. Bruno con la sua Porsche blu ritardato di un giro termina a 18 e con 15 giri Francy, un po' penalizzato dalla corsia gialla.

La seconda manche definisce

meglio i valori in campo Dario riesce a distanziare di un giro l'inseguitore Paolo e terminano rispettivamente a 42 e 41 giri. Anche dietro ci sono cambiamenti Stefano riesce a prendere un giro su Giuliano e finiscono a 39 e 38 giri. Nelle due ultime posizioni Bruno prende un altro giro a Francy e finiscono rispettivamente a 35 e 31 giri.

La terza manche non vede cambiamenti, le posizioni e i distacchi restano invariati. Durante la **quarta manche** c'è il colpaccio di Paolo che recupera ben due giri a Dario e finiscono appaiati a 81 giri. Le altre posizioni restano le stesse, ma con Bruno che aumenta il ritmo distanzia definitivamente Francy e si avvicina decisamente a Giuliano recuperando ben due giri.

Quinta manche: Dario riesce nuovamente a raggiungere e a superare Paolo (102 a 101) che però non molla ed è sempre lì sul suo ritmo, il resto del gruppo viaggia più o meno negli stessi tempi e quindi le loro posizioni non variano.

Manche finale Come dicevo prima Paolo non molla infatti un po' alla volta raggiunge Dario e lo supera terminando la prova in prima posizione con quasi un giro e mezzo di vantaggio il resto del gruppo termina ancora nelle stesse posizioni.





Dopo lo schieramento parte la prima manche e vede un'ottima partenza di Steve che con un buon ritmo riesce a tenere la prima posizione sempre affiancato da Franco infatti finiscono tutti e



due a 22 giri, subito dopo, però Mirco e Ludo sono li appaiati ad un solo giro (21). Un po' più attardati Renzo e Giovanni rispettivamente a 19 e 18 giri.

Durante la **seconda manche** Steve (42 giri)

perde il ritmo e si fa superare da Franco (46 giri) e da Mirco (44 giri). Ludo in quarta posizione con 41 giri gli è ad un solo giro e lo sta raggiungendo. Renzo e Giovanni continuano la loro bagarre girando più o meno sugli stessi tempi (38 e 37 giri).

La terza manche: comincia a soffiare Vento gelido che raggiunge Franco nella prima posizione tutti e due a 67 giri. La coppia con un ritmo decisamente elevato si allontanano dagli inseguitori. Ludo, molto determinato, raggiunge e supera Steve (60 giri) e conquista la terza posizione con 62 giri. Nelle retrovie, nel loro duello personale, Giovanni riesce a recuperare il giro di svantaggio su Renzo e finiscono la manche nello stesso giro (59).

Quarta manche: Franco e Mirco non si mollano e sono sempre li finiranno tutti e due a 88 giri. Ludo resta terzo, gira con i loro tempi e quindi non riesce a recuperare terreno. Renzo invece (81 giri) aumenta il suo ritmo e riesce a mettere Steve (80 giri) fra lui e Giovanni (79 giri).

Quinta Manche: la coppia di testa estremamente regolari finiscono tutti e due a 110 giri, facendo letteralmente il vuoto dietro anche perché Ludo incorre in una serie di incidenti che gli danneggiano notevolmente la sua Lancia, ma solo di estetica perché resta velocissima. (103 giri) Steve recupera un giro su Renzo e finiscono appaiati a 101 giri. Chiude Giovanni con 99 giri.

Manche finale: Franco 133 giri, riesce a spuntarla su Mirco e Vento gelido deve accontentarsi della seconda posizione con 131 giri. In terza posizione Ludo anche se con qualche pezzo di Lancia in meno con 125 giri, Quarto Renzo con 123 giri riesce nuovamente a distanziare Steve (120 giri) Sesto Giovanni che recupera ben due giri su Steve e finisce con meno di mezzo giro di ritardo

La Classifica finale della gara 4

pos.	pilota	macchina	Giri
1	Franco	Mazda 787 B	133,98
2	Mirco	Mazda 787B	131,25
3	Ludo	Lancia LC12	125,30
4	Paolo	Lancia LC12	123,58
5	Renzo	Lancia LC12	123,06
6	Dario	Mazda 787B	122,80
7	Steve	Jaguar XJ9R	120,60
8	Giovanni	Mercedes Sauber	119,69
9	Stefano	Jaguar XJ12r	113,63
10	Giuliano	Mercedes Sauber	110,51
11	Bruno	Porsche 962	109,72
12	Francy	Porsche 956	99,32

Classifica generale provvisoria

Pos.	Pilota	Punti
1	Franco	100
2	Paolo	71
3	Mirco	66
4	Ludo	64
5	Steve	53
6	Renzo	52
7	Spolve	41
8	Dario	44
9	Bruno	41
10	Giovanni	39
11	Eddy	32
12	Gianmaria	18
13	Francesco	28
14	Eros	15
15	Carlo	14
16	Stefano	14
17	Giuliano	13





Venerdì 5 aprile 2013, quinta gara di Rally gruppo B. Nuovi percorsi pronti ad impegnare il gruppo di piloti che si cimentano sulle non facili piste ideate da Paolo "Mussovolante" anima dei Rally del Club.

Questa volta il numero di concorrenti è di 8 con grande abbondanza di Ford RS 200 ma anche due concorrenti con la Peugeot 205.

Come sempre la gara è basata su sei prove speciali con diverse difficoltà.



1^ prova : la prova la più lunga e forse anche la più impegnativa. Il miglior tempo è per Franco seguito da vicino circa un secondo da Steve, un secondo gruppetto composto da Mirco, Ludo e Piero a una decina di secondi, più attardati Renzo e Paolo che pagano una ventina di secondi, normale per Renzo, ma insolito per Paolo, specialista nei rally. Chiude il gruppo Spolve che decisamente fa una manche da dimenticare.



2^ prova : Steve fa veramente un ottimo percorso e prende la testa della gara guadagnando qualche secondo su Franco. Mirco, Ludo e Piero con tutti e tre una bella prova mantengono le loro posizioni. Anche il resto del gruppo è costante, solo Spolve questa volta fa una buona prova e recupera parte dei secondi persi in quella precedente.

3^ prova: Altra prova a favore di Steve che consolida la sua posizione di leader classifica. Sempre seguito da Franco. Da segnalare anche le prove di Vento gelido secondo tempo di manche e di Piero terzo tempo, il resto del gruppo invariato, ma con Paolo che recupera continuamente secondi.



4^ prova: Steve scatenato continua a prendere un maggior margine di secondi, vuole proprio vincere. Paolo fa il terzo tempo di manche e recupera una posizione. Piero e Ludo abbastanza regolari mantengono costantemente la terza quarta posizione. Questa volta è Vento gelido che fa una manche da dimenticare e finisce addirittura settimo. Spolve invece con una manche discreta si toglie dall'ultima posizione, regno di Renzo!



5^ prova: Steve non lo tiene più nessuno incrementa il suo vantaggio su Franco che però è sempre pericolosamente vicino. Mirco si riscatta dalla prova precedente e con un buon tempo recupera ben due posizioni finendo quinto. La coppia di inseparabili Piero e Ludo sono costantemente al terzo e quarto posto. Renzo questa volta con una buona prova è sempre ultimo, ma recupera parecchi secondi su Spolve sesto e su Paolo settimo.



Un momento della prova di Franco con gli attenti commissari, non si vede invece Renzo che non era attento!

Ultima prova: Franco vince la manche per pochi centesimi su Steve, piazzandosi al secondo posto. Steve però con il grosso vantaggio accumulato vince in scioltezza la quinta prova di Rally gruppo B. . Terzo e quarto, tanto per cambiare Piero e Ludo. Mirco chiude la gara in quinta posizione, sesto Spolve. Proprio all'ultima manche Renzo riesce a recuperare una manciata di secondi su Paolo che gli consente il settimo posto. Chiude il gruppo Paolo.



Steve, vincitore della 5ª prova Rally Gr. B



Con il secondo posto Franco si aggiudica il campionato Rally Gruppo B 2012/2013.

Classifica della quinta prova Rally Gr. B

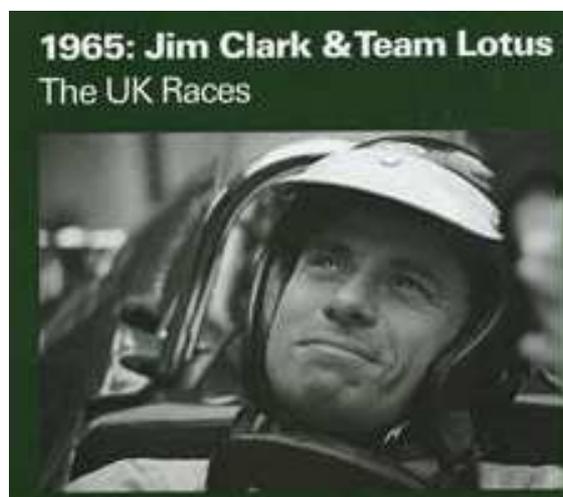
Pos.	Pilota	Auto	Tempo
1	Steve	Ford RS200 MSC	05:11,025
2	Franco	Ford RS200 MSC	05:29,234
3	Piero	Peugeot 205 Spirit	05:38,018
4	Ludo	Peugeot 205 Spirit	05:40,490
5	Mirco	Ford RS200 MSC	05:51,958
6	Spolve	Ford RS200 MSC	05:55,786
7	Renzo	Ford RS200 MSC	06:05,474
8	Paolo MV	Ford RS200 MSC	06:12,104

Calendario del mese di maggio 2013

venerdì 3 maggio 2013	5	Gruppo C box	orario	Mirco Eddy
martedì 7 maggio 2013		Prove Libere		
venerdì 10 maggio 2013	2	Gt Slot.it	orario	Spolve Dario
martedì 14 maggio 2013		Prove Libere		
venerdì 17 maggio 2013	3	Gt Slot.it	antiorario	Spolve Dario
martedì 21 maggio 2013		Gruppo A	rally	Paolo Franco
VR giovedì 23 maggio 2013	4	trofeo Interclub GT	orario	
venerdì 24 maggio 2013	4	Gt Slot.it	orario	Spolve Dario
martedì 28 maggio 2013		Prove Libere		
venerdì 31 maggio 2013	7	Gruppo B Interclub	rally	Paolo Franco

IL MITO NEL PROSSIMO
NUMERO:

Jim Clark



Alla prossima...



Renzo