



Anno 1 Numero 7

15 giugno 2013



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



Mustang Shelby GT 350 del 1965

Sommario

1. Il mito del momento: La Ford Mustang
2. Un po' della sua storia
4. Quinta prova Rally Gr. A
7. Un po' di storia slot
11. GT LMP gara quattro
13. La classifica delle stagioni 2012-2013

Irresponsabile unico, del tutto: Renzo

Prezzo: Regalato.



La Ford Mustang

Il nome *mustang* deriva dallo spagnolo *mestengo* che significa *non domato*. Vista la resistenza, la grazia, la velocità e l'indipendenza che caratterizza questa razza di cavalli purosangue, il nome "Mustang" viene spesso usato per prodotti ad alte prestazioni. Da qui la scelta del nome per un'auto che è stata protagonista della storia automobilistica americana e non solo.



ria automobilistica americana e non solo.

Viene presentata per la prima volta a New York il 17 aprile 1964 la prima serie viene prodotta senza particolari modifiche fino al 1973. Nasce con un motore 6 cilindri in linea da 2800 cc che sviluppava una potenza di 105 cavalli, ma subito dopo la Ford preparò una serie di opzioni al modello base che permet-

teva all'acquirente praticamente di poter avere un'auto secondo i suoi gusti personali e questo fu il primo grande successo della Mustang. Si poteva scegliere il cambio manuale a quattro marce o l'automatico a tre marce. Il motore da 4200 cc sempre sei cilindri in linea da 164 cavalli o il V8 da 4700 cc da 210 cavalli, in più svariati kit di assetto più o meno corsaioli.



Le varie serie si susseguirono negli anni aumentando le potenze dei motori, le prestazioni in generale, già nel 1967 il V8 da 6400 cc erogava 320 cavalli. Nel 1968 con il motore Supercobra da 7000 cc venne addirittura limitata la potenza con un limitatore a 355 cavalli dai 410 originali. La Mustang si rivelò veramente un successo ed è diventata un mito degli anni sessanta e pensate che il mito resiste anche ai giorni nostri. Ci sono Mustang Fans Club in tutto il mondo

Praticamente subito dopo la sua nascita il preparatore costruttore Carrol Shelby iniziò subito un percorso parallelo alla Mustang trasformandola e rendendola decisamente più sportiva, potenziò i motori, modificò i settaggi, sospensioni, insomma la fece diventare un'auto adatta alle corse, ottenendo buoni risultati sportivi negli Stati Uniti, vincendo per un decennio un po' di tutto. Meno fortunate le sue trasferte oltre oceano dove le auto europee specialmente italiane e inglesi l'hanno sempre battuta.



un'auto adatta alle corse, ottenendo buoni risultati sportivi negli Stati Uniti, vincendo per un decennio un po' di tutto. Meno fortunate le sue trasferte oltre oceano dove le auto europee specialmente italiane e inglesi l'hanno sempre battuta.

La Ford con Shelby ha dovuto creare la GT40 per poter impensierire e ... preoccupare gli europei, ma questa è un'altra storia.



Il successo della Mustang è stato immediato e duraturo. Una linea nuova per lo



standard americano, una due posti, già questo molto insolito, forse troppo perché quasi subito è diventata un 4 posti.

Ma un'auto piacevole divertente adatta sia a fare la spesa al supermercato il sabato e fare un po' di pista alla domenica mattina, un'auto economica e spartana di base, ma accessoriabile e modificabile veramente all'infinito. La vera, unica rivale alla Corvette della Chevrolet con cui si divide una grossa fascia di mercato.



Mustang nella mia collezione





Martedì 21 maggio 2013, quinta e ultima prova del campionato Rally Gruppo "A".

Paolo, come sempre ha preparato tre nuovi percorsi speciali, sempre con diverse difficoltà tecniche e sempre estremamente impegnative.

Prova 1, la più lunga con un percorso pieno di sorprese che richiede dai concorrenti la massima concentrazione. Alla minima disattenzione tu trovi davanti una curva inattesa o una variazione di percorso che ti sorprende. (Personalmente io sono stato sorpreso quasi ad ogni passaggio!, Ma questo non fa testo! n.d.r.)



Prova 2, percorso più veloce, ma con un salto centrale da professionisti, entusiasmante, ma decisamente rischioso. Però quando qualche pilota è riuscito ad eseguirlo bene, grandi applausi dal pubblico e grande soddisfazione del pilota.

Prova 3, quella scivolosa! Un percorso veramente impegnativo che richiede un estremo controllo della trazione e della frenata per evitare delle sbandate interminabili, con conseguente uscita di pista.

Qui ci vuole proprio il ... "manego"



Ok, tutto è pronto inizia l'ultima prova del campionato gruppo A. Come sempre composta da sei prove speciali e alla fine, una prova cronometrata unica su un giro secco senza recuperi. La pista sorteggiata è la tre, quella con meno aderenza, se ne vedranno delle belle.



Aprire le danze Paolo con la sua nuova Subaru



Segue Vento gelido con la Subaru



E' la volta di Franco con la sua Mitsubishi



Ludo con la sua Citroen



Renzo che ci prova con la sua Subaru



La sicurezza di Steve anche lui su Subaru



Chiude il gruppo piloti Eddy anche lui su Subaru

Bene, l'ultima prova del campionato è finita.



Steve si aggiudica la vittoria con la sua solita regolarità di guida, dote indispensabile, specialmente su queste piste disegnate da Paolo che richiedono concentrazione dall'inizio alla fine.

Il campionato va invece a Franco che si aggiudica la coppa del torneo Rally Gruppo "A". Ecco la foto dei due sorridenti vincitori.
(Le coppe sono riciclate... naturalmente)

Ed ecco il podio del campionato RALLY Gruppo "A". Come già detto Franco al primo posto, Paolo al secondo e Ludo al terzo posto.

Un applauso al gruppo dei vincitori e anche a tutti gli altri concorrenti che con la loro costanza a non arrivare mai primi hanno permesso a loro tre di vincere!!!



LA FOTO RICORDO



Steve in prova libera , cerca il limite
... e lo trova!

UN PO' DI STORIA DELLE SLOT CARS

Le prime slot cars risale risalgono più o meno verso gli anni 40 , ma cominciarono a essere un po' popolari dopo la seconda guerra mondiale. Secondo alcune fonti sono state molto probabilmente un diretto discendente dei trenini elettrici, infatti i motori visti nelle prime automobiline erano motorini di locomotive e per le piste usavano delle rotaie di trenino con delle modifiche artigianali .

Già nel 1948 era uscito un articolo sulla rivista di modellismo Maker su la possibilità di correre con delle automobiline con motore elettrico su delle piste in legno con dei binari tipo trenino. L'idea era un adattamento di corse che si disputavano in Inghilterra con delle auto a motori a scoppio che correvano senza nessun controllo fra dei binari di legno stile Mini4 WD.

Verso la fine del 1954, si è costruita la prima piccola pista dove correva una auto giocattolo con inserito un motore di treno e con dei fili di ottone che portavano lungo il percorso la corrente di una batteria di auto e un reostato ne regolava la velocità. Un perno fungeva da pick up e due lamierini di ottone raccoglievano la corrente per il motore.

Era nata la prima pista.

Perfezionare il tutto è stato un attimo. Qualche tempo dopo in Inghilterra avevano già costruito una sei corsie che utilizzava i binari di trenino infossati nel legno come conduttori e una batteria di auto alimentava il tutto.

Nello stesso anno, il club di Southport in Inghilterra organizza il primo Gran Premio, con circa 30 vetture iscritte. Questo evento è stato riportato in dettaglio nella



THEY'RE OFF — Seven "drivers" operate hand controls as their slot-cars get under way during races at Monrovia Raceways, Monrovia. From left are Frank Costello, Jr., John Tessa, Car Haskell, Paul

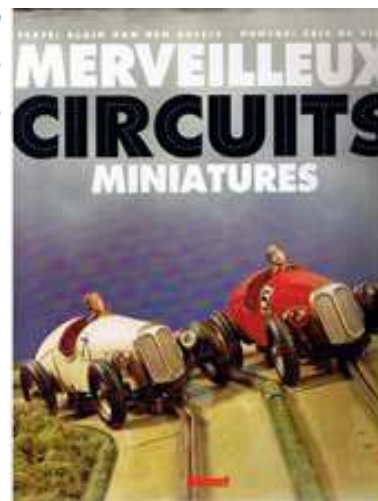
Markowski, Richard Downs, Bob Randosa and Don Beck. Slot-cars have been described as America's fastest-growing sport.

rivista di modellismo Maker e a questo punto le piste da slot hanno decollato in Inghilterra in grande stile.

All'inizio del 1955, un gruppo a Kalamazoo, Michigan, ha formato la prima associazione la Model Automobile Racing Association (MARA) e hanno iniziato a costruire le prime

vetture da competizione uniformandosi ai regolamenti di Southport '.

Nel 1956, MARA invia quattro auto a Southport per partecipare alla gara in Inghilterra , questa è la prima gara internazionale di slot il **Gran Premio di Southport**.



Anche se le origini delle corse slot può essere fatta risalire a prima della seconda guerra mondiale, le slot car cominciano a essere popolari nel 1957, quando una piccola azienda britannica, Minimodels Ltd, ha presentato la prima pista casalinga al Harrogate Toy Fair, sotto il nome del prodotto Scalextric (scaleX - elettrico).



Il successo è stato immediato, gli ordini di piste superava alla grande la modesta capacità produttiva della società così tanto, che nel novembre del 1958 Minimodels si unisce alla Tri-ang un gruppo con grandi risorse economiche. Tri-ang rapidamente introduce molti miglioramenti e le piste diventano, grosso modo, come le piste che sono in vendita adesso.



Scalextric inizia con grande successo sia in Gran Bretagna che all'estero, e anche altri produttori iniziano a produrre piste e auto.

In America nasce l' Aurora e la Strombecker e la Carrera in Germania.

Nel 1963/64, la corsa di slot car era diventata così popolare che è subito è diventato un grande affare . Jim Clark appare in pubblicità per Scalextric, e Aurora aveva come testimonial Stirling Moss.



Durante questo periodo, Aurora, per esempio, ha venduto circa 2 milioni di piste slot e oltre 12 milioni di automobili. Alla fine dello stesso anno, la Revell esce con il primo prodotto di massa a basso prezzo e di alta qualità, presto seguito da Monogram, Cox, e tanti altri.



La popolarità di questo hobby è stata alimentata soprattutto dalla creazione di piste aperte al pubblico, in veri centri raceway, in particolare negli Stati Uniti. I primi, probabilmente sorti intorno al 1961 in California e in Texas. Ormai lo slot è pienamente avviato.



Agli inizi gli americani sono andati a gara ad aprire negozi di slot, hanno aperto nei locali delle piste con perfino 8 corsie, lunghe centinaia di metri e con rettilinei lunghi anche 17 metri. Nel 1966, c'erano già, negli Stati Uniti, circa 3.000 piste in club e in centri commerciali e oltre 200 in Europa. Hanno venduto automobili, controller e le varie parti di ricambio ai nuovi appassionati dello slot generando

un fatturato annuo di oltre 500 milioni di dollari all'anno.

Oltre ai marchi affermati a livello modellismo hobbistico, Revell, Monogram e Cox, sono emerse le aziende più specializzate come Russkit, Dynamic, Classic, Champion e



Mura che producevano automobili e ricambi di alta prestazione per il settore sportivo professionale slot cars.



Negli Stati Uniti, l'American Model Car Racing Congress ha annunciato un concorso con \$100.000 in premi, e la Strombecker organizzava gare a livello internazionale per i giovani piloti.

A Parigi, nel frattempo, un'importante gara al Palais Berlitz nel 1966, ha attirato un numero incredibile di piloti: 10.240, tutti in lizza per il primo premio un'automobile Matra Jet (vera!)



Questa è la Matra Jet, ma slot!



Le Corse Slot presso i circuiti pubblici hanno raggiunto il loro apice nel 1966. Purtroppo, già nel 1967, la bolla ha cominciato a scoppiare.



Era diventata una vera e propria corsa per professionisti, con le macchine sempre più sofisticate - e costose. I produttori formavano le loro proprie squadre ufficiali, cercavano i migliori giovani piloti e li sponsorizzavano nelle gare più importanti.

Una vettura di serie anche se di alta categoria corsaiola non era più competitiva, dal momento che ora i piloti professionisti avevano progettato speciali telai in filo armonico, motori con prestazioni incredibili e dedicavano giorni per la costruzione di modelli sempre più per-

formanti.



In poco tempo visti i costi e la elevata tecnologia necessaria per essere competitivi, i giovani che erano la grande massa del parco piloti ha abbandonato le piste, era impossibile competere con quel piccolo gruppo di professionisti.

Nel 1969, erano rimaste solo 50 piste pubbliche negli Stati Uniti.

Fortunatamente, molti club di slot da corsa in tutto il mondo sono sopravvissuti e Scalextric ha continuato a produrre automobili e piste da montare in casa, ma i bei tempi d'oro dello slot della metà degli anni 1960 era scivolato nel dimenticatoio.

I primi anni 1990 ha visto l'inizio di una rinascita, soprattutto nelle piste casalinghe, grazie ad un nuovo produttore spagnolo, Ninco, che ha iniziato la produzione di



nuove auto costruendo modelli di buona qualità, decisamente migliori di quelle offerte dai marchi storici. Verso la metà degli anni 1990, un altro produttore spagnolo, Fly Model Car, ha migliorato ulteriormente la qualità del prodotto, introducendo nei modelli un eccezionale livello di dettaglio. Questo impulso ha dato luogo a un secondo mini-boom dei club di slot, in particolare, come sempre, negli Stati Uniti, ma anche in Europa. Sul fronte delle piste casalinghe, il nostro hobby sta attraversando una

buona crescita, Scalextric migliora la qualità della sua produzione e introduce continuamente delle novità, insieme con Carrera, SCX, Revell-Monogram. Anche una nuova serie di produttori, soprattutto italiani e spagnoli, stanno producendo modelli veramente eccellenti, dando un bell'impulso alla diffusione dello slot.



Ecco il folto gruppo di piloti, come dice il proverbio: pochi, ma buoni!

Dato il modesto numero di partecipanti, si è deciso di correre una sola batteria e senza commissari gara. Direttore di gara, unico e plenipotenziario, la volonterosa figlia di Ludo che si è poi rivelata bene all'altezza della situazione gestendo l' F9 con maestria e attenzione. Grazie a lei la gara ha avuto uno svolgimento accettabile.

Le prove si sono svolte ovviamente senza problemi fornendo questa classifica:

Pos	Pilota	Macchina	Tempo
1	Franco	Lola LMP	9,739
2	Ludo	Audi R8	9,823
3	Mirco	Audi R8	10,208
4	Renzo	Lola LMP	10,326
5	Giovanni	Audi R18	10,709



I tempi di classifica non con grosse sorprese, la pole va al solito Franco tallonato da Ludo, ma si preannuncia una bella battaglia fra Ventogelido e Renzo.

Da segnalare anche che Giovanni è finalmente ha trovato un buon assetto alla sua bellissima AUDI R18



Ecco le auto allineate per la partenza per la prima manche della batteria, partenza.

I primi giri rispecchiano fedelmente la classifica di partenza, Franco imposta un ritmo veloce e finisce con 30 giri lo segue al secondo posto Ludo con 29 giri, Vento gelido a 28, Renzo a 27 e Giovanni a 23. La seconda manche è simile alla prima, Franco conferma la precedente performance e conclude con 60 giri, Ludo si migliora e finisce 59 giri sempre in seconda posizione, Franco e Mirco costanti finiscono a 56 e 54 giri, Giovanni fa una buona manche e aumentando un bel po' il suo ritmo finisce a 50 giri.

Terza manche Franco costante completa i 90 giri, Ludo perde un paio di giri e termina a 87. Mirco con 83 giri resta in terza posizione, ma renzo si avvicina e finisce a 82 giri. Giovanni migliora ancora le sue prestazioni e recupera un altro giro e finisce a 78 giri.

Quarta manche, questa volta Franco non si accontenta dei trenta giri che sta facendo di media e ne fa trentuno finendo così a 121. Il suo distacco dal secondo è adesso di sette giri finisce infatti a 114. A 111 giri arriva Mirco sempre seguito da Renzo che continua ad incalzarlo con 110 giri. Giovanni ha trovato un buon ritmo e completa 106 giri, praticamente sta pagando solo i 4 giri persi nella prima manche.

ARRIVO

Pos	Pilota	Macchina	Giri
1	Franco	Lola LMP	178
2	Ludo	Audi R8	170
3	Mirco	Audi R8	168
4	Renzo	Lola LMP	167
5	Giovanni	McLaren F1	160

Quinta manche Franco rallenta un po' e completa 149 giri ormai può perdere la testa del gruppo solo se rompe, il suo vantaggio è incolmabile. Ludo sempre secondo, ma si vede avvicinare da Renzo e Mirco che nella loro battaglia personale spingono come matti e lo stanno raggiungendo infatti finiscono la manche entrambi a 139 giri recuperando due giri su di lui. Giovanni adesso regolare finisce a 133 giri.

Ultima manche Franco completa 178 giri mantenendo costanti minimo 8 giri di vantaggio sul secondo, Ludo che finisce con 170 giri. Ventogelido con un colpo d'aria a sorpresa riesce a distanziare Renzo di mezzo giro e aggiudicarsi così il terzo posto con 168 giri. Quarto Renzo con 167 giri e quinto Giovanni con 160 giri.

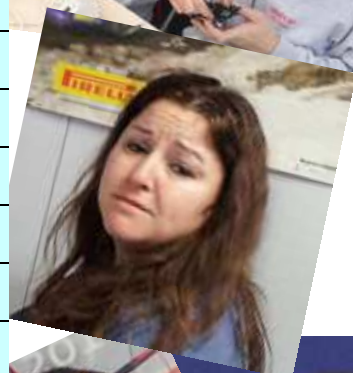
Franco si aggiudica qualifiche e gara!



Gara con pochi concorrenti e con quasi tutte le posizioni scontate fin dall'inizio. La nota di colore è stato il continuo duello fra Ventogelido e Renzo, già intuibile dal tempo di qualifica, ma poi rinforzato dai due personaggi che assolutamente non mollano mai e fra una battuta e una sportellata si sono fatti in bagarre quasi tutta la gara.

CLASSIFICA GLOBALE DELLA STAGIONE 2012-2013

1	Franco	1.043
2	Ludo	1.039
3	Mirco	842
4	Steve	733
5	Renzo	669
6	Dario	608
7	Paolo mv	560
8	Eddy	505
9	Spolve	440
10	Carlo	323
11	Giovanni	243
12	Piero	174
13	Francesco	168
14	Enrico	147
15	Bruno	125
16	Stefano	104
17	Alex	69
18	Federico c	64
19	Gianmaria	53
20	Giuliano	29
21	Joseph	20
22	Paolo	14
23	Alfonso	13
24	Alberto	11



*Alla prossima
stagione sportiva
2013 – 2014*

Buone ferie a tutti



Renzo