



Anno 1 Numero 9

Ottobre 2013



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



## Il mito del mese: Tazio Nuvolari

### Sommario

1. Gara Gruppo C n. 2
5. Tazio Nuvolari
9. Gara Classic n. 3
10. Gara Classic n. 4
13. Statistiche
14. Calendario di novembre

Irresponsabile unico, del tutto: Renzo

Prezzo: Regalato.



# GRUPPO C

## Gara 2 - 11 ottobre 2014



Seconda gara del Gruppo C. Il gruppo ha tre nuovi piloti che si cimenteranno con le qualifiche cercando di strappare un buon tempo.

### Qualifiche

pos.	pilota	macchina	tempo
1	Frank	Lancia LC2	11,860
2	Mirco VG	Lancia LC2	12,000
3	Spolve	Lancia LC2	12,297
4	Steve	Lancia LC2	12,375
5	Dario B	Porsche 956 KH	12,422
6	Renzo	Lancia LC2	12,703
7	Gian Pietro DB	Toyota 88C	12,937
8	Eddy R	Mazda 787 B	12,984
9	Paolo MV	Lancia LC2	13,234
10	Redfox	Lancia LC2	13,234
11	Fabio O	Porsche 962	14,703
12	Alessandro N	Mazda 787 B	15,219



Non ho dimenticato la foto dell'altra rivista, è che la pole l'ha fatta ancora Franco.

Di poco, ma sempre davanti a Ventogelido, che gli soffia sempre sulla spalla, (prima poi gli farà venire il torcicollo!)

Le nuove leve chiudono la classifica, d'altronde il tirocinio c'è per tutti. Quelli che adesso sono davanti, lo sono sicuramente per doti naturali di pilota, ma soprattutto grazie alla loro esperienza nella guida e nella preparazione dei mezzi. Quando iniziarono probabilmente hanno avuto anche loro il bel da fare per scalare le classifiche.

Lo Slot è sì un gioco/sport, ma andare forte è decisamente non facile!

(Nulla è semplice, dice il saggio. NdR).

Questo è il parco chiuso, ci sono tutti i presupposti per delle belle manche divertenti!





## 1^ BATTERIA

Paolo, Mario, Fabio e Alessandro sono pronti a scattare non appena il semaforo dà via libera.

Partiti! Paolo con la sua Lancia LC2 prende subito la testa del gruppo mentre dietro si scatena la bagarre. Solo Mario (Redfox) riesce, in parte, a tenere un ritmo discreto e finirà secondo con 25 giri con un giro di ritardo su Paolo. Fabio e Alessandro viaggiano per tutto il tempo a superarsi l'uno con l'altro, finendo la manche sullo stesso giro ma un po' distanziati dagli altri (19 giri).

Nella 2^ manche Paolo se ne va e tutto solo continua la sua gara indisturbato e finirà con 52 giri, Redfox che nella manche precedente riusciva a tenere abbastanza il suo ritmo adesso perde qualche giro in più e finisce sempre secondo, ma con distacco di quattro giri (48 giri).

Fabio e Alessandro invece continuano la loro gara sempre appaiati dandosene di santa ragione e finiscono esattamente ancora pari con 37 giri.

Indisturbato, nella sua gara solitaria, Paolo gira con regolarità pensando solo ad accumulare giri finirà la 3^ manche con 76 giri. Redfox tiene tenacemente la seconda posizione tentando anche con dei buoni giri veloci a raggiungere Paolo, finirà con 71 giri.

Dopo lunga battaglia Fabio riesce a dare un giro al suo avversario diretto e finirà la manche in terza posizione con 58 giri. In quarta, ovviamente, Alessandro con 57 giri. Questa è stata la loro miglior manche. Le posizioni ormai sono decisamente stabili nella manche finale, Paolo che si allontana sempre più e finirà la gara con 102 giri. Redfox saldamente al secondo posto con 93 giri. Fabio fa la sua migliore manche finendo con 80 giri e chiude il quartetto con 76 giri Alessandro.



## 2^ BATTERIA

Con la sua Lancia LC2 Renzo fa una buona partenza e riesce a prendere un giro di vantaggio sugli inseguitori e finirà la prima manche con 27 giri. Dario Eddy e Gian Pietro sono tutti a pari giri e finiscono con 26 giri, ma la prima posizione di Renzo dura poco perché Dario nella seconda manche impone un ritmo decisamente più veloce, prendendo la testa della gara (55 giri), tirandosi dietro anche Eddy che infila dei giri veloci piazzandosi al secondo posto (54 giri). Renzo, terzo con 53 giri e Gian Pietro penalizzato da un paio di uscite con 51 giri è in quarta posizione.

Nella terza manche la situazione non cambia Dario in testa finisce a 82 giri con sempre Eddy che non molla ed ha sempre quel giro di ritardo (81 giri) le posizioni di Renzo (79 giri) e Gian Pietro (77 giri) non cambiano, stanno girando con gli stessi tempi.

Ultima manche, Dario si aggiudica il primo posto aumentando il suo distacco da Eddy e finisce con 111 giri preoccupando un po' anche quelli della manche finale perché la sua prova non è niente male. Eddy secondo con 108 giri. Renzo soffre un po' l'attacco di Gian Pietro che gli recupera un giro, ma riesce a conservare la terza posizione con 104 giri e quarto Gian Pietro con 103. Una manche decisamente agguerrita.



Prende il via la finale.

Ventogelido e Frank subito in battaglia, i tempi sul giro sono, per loro due, già sotto i 12"!. Finiranno la prima manche con ben 30 giri a testa, al terzo posto Spolve con 28 giri che riesce a tener dietro Steve che finisce a 27 giri.

La seconda manche sempre tiratissima vede Frank riuscire a prendere un giro su Mirco che, pur velocissimo, fa qualche errore e fatalmente perde un giro. Steve fa una bella manche e riesce a riprendere Spolve e addirittura prendergli anche un giro finisce con 56 giri. Chiude il gruppo Spolve con 55 giri.

La terza manche vede le posizioni invariate per i due di testa, 88 giri Frank, 87 Ventogelido. Spolve (83 giri) riprende e risupera nuovamente Steve (82 giri) riprendendosi la terza posizione.

Alla fine Frank riesce a prendere il largo. Ventogelido sempre velocissimo, ma qualche errore di troppo gli fa perdere qualche giro e deve accontentarsi della seconda posizione. Spolve per una manciata di settori resta davanti a Steve e finiscono tutti e due a 111 giri.

Come previsto Dario si inserisce al terzo posto nella classifica finale.

Una finale SPETTACOLARE!

## CLASSIFICA FINALE

Pos.	Pilota	Macchina	Giri
1	Frank	Lancia LC2	119,92
2	Mirco VG	Lancia LC2	115,30
3	Dario B	Porsche 956 KH	111,74
4	Spolve	Lancia LC2	111,61
5	Steve	Lancia LC2	111,51
6	Eddy R	Mazda 787 B	108,78
7	Renzo	Lancia LC2	104,38
8	Gian Pietro DB	Toyota 88C	103,02
9	Paolo MV	Lancia LC2	102,68
10	Redfox	Lancia LC2	93,48
11	Fabio O	Porsche 962	80,70
12	Alessandro N	Mazda 787 B	76,88



# Nuvolari è il più grande corridore del passato del presente e del futuro.

(Ferdinand Porsche)

**Tazio Giorgio Nuvolari** nasce a Castel d'Ario il 16 novembre 1892. La sua carriera sportiva abbraccia un trentennio dal 1920 al 1950. La carriera di quello che sarà ricordato dalla stampa e dagli appassionati come il "*Mantovano volante*" o il "*Nivola*", fu tutt'altro che facile. Nei primi anni di corse Nuvolari ha infatti dovuto superare molte difficoltà e ha dovuto inseguire per molto tempo quei successi che non volevano arrivare.



La sua carriera cominciò con le motociclette, e disputò la sua prima gara ufficiale il 20 giugno 1920 sul Circuito Internazionale Motoristico di Cremona. Vinse la sua prima gara il 20 marzo 1921 a Verona sul Circuito del Pozzo.



È nel 1923 – ossia a trentun anni – che Tazio incomincia a correre con assiduità. Fra marzo e novembre prende la partenza 28 volte, 24 in moto e 4 in auto.

Non è più, dunque, un gentleman driver, bensì un pilota professionista. In moto è la rivelazione dell'anno. In auto alterna piazzamenti e abbandoni ma non manca di farsi notare, se non con la Diatto, certo con l'agile Chiribiri Tipo Monza.



Mille Miglia 1930: Nuvolari avviato a battere ogni record, a oltre 100 km di media oraria.

## La svolta storica è datata 1930.

L'Alfa Romeo, dopo il disastroso «provino» di Monza, per cinque anni non lo aveva più preso in considerazione, ma Vittorio Jano non l'aveva certo perduto di vista. Lo incontra e gli offre una macchina ufficiale della Casa, una 6C 1750 GS «testa fissa» per la Mille Miglia.

Tazio fa impazzire mezza Italia: vince la grande corsa ed è il primo pilota che percorre i 1600 chilometri del tracciato a oltre 100 di media.

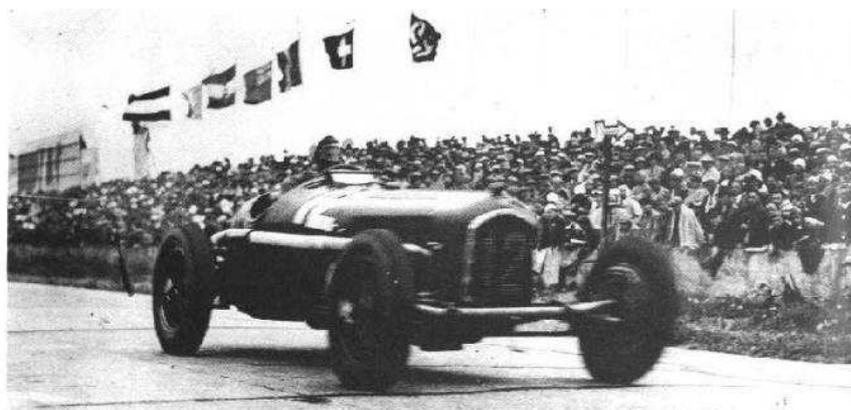
L'anno forse più felice per Tazio è il 1932. Il «mantovano volante» – lo chiamano così, un po' dovunque – è protagonista di una stagione trionfale.

Questo il bilancio: 16 corse disputate, 7 vittorie assolute (nonché 5 di classe): G.P. di Monaco, Targa Florio, G.P. d'Italia, G.P. di Francia, Circuito di Avellino, Coppa Ciano, Coppa Acerbo. E inoltre: 3 secondi posti, 3 terzi, 1 quarto, 1 sesto e 1 ritiro (nella Mille Miglia, per un incidente). È campione italiano assoluto e primo nel Campionato Automobilistico Internazionale, basato sui G.P. d'Italia, Francia e Germania.

Le macchine sono tutte Alfa Romeo, tutte 8 cilindri sovralimentate: la 8C 2300 spider corsa passo corto, la 8C 2300 Monza, la Tipo B monoposto, detta P3.



### Nürburgring, 28 luglio 1935. La vittoria «impossibile» nel GP di Germania.



È al volante della Alfa Romeo P3 (3167 cm<sup>3</sup>, compressore, 265 CV), obsoleta e, sulla carta, nettamente inferiore alle nove vetture dei due formidabili squadroni di casa.

La Mercedes-Benz schierava cinque W25 (3990 cm<sup>3</sup>, 8 cilindri, compressore, 430 CV) e la Auto Union quattro Tipo B (4950 cm<sup>3</sup>, 16 cilindri, compressore, 375 CV). Eppure Tazio mette tutti k.o., firmando quella che è ritenuta la più clamorosa e simbolica delle «vittorie impossibili».



**L'Alfa Romeo P3**

## 15 giugno 1935. Nuvolari dei record: con l'Alfa Bimotore stabilisce due nuovi primati di velocità.

Il bilancio del 1935 annovera due primati internazionali di velocità, sul chilometro e sul miglio con partenza lanciata. Nuvolari li stabilisce il 15 giugno sull'autostrada Firenze-Mare, facendo registrare rispettivamente 321,428 e 323,125 km/h, con una punta di 336,252.

La macchina è l'Alfa Romeo Bimotore: monta due propulsori sovralimentati (gli 8 cilindri della P3, uno anteriormente, uno posteriormente) di 3165 cm<sup>3</sup> ciascuno, con una cilindrata totale di 6330 cm<sup>3</sup> e una potenza massima di 540 CV (270 x 2).



La massima formula di corsa cambia con il 1938 (limite di cilindrata 3000 cm<sup>3</sup> per i motori sovralimentati, 4500 per gli aspirati) ma non cambia affatto l'ordine dei valori in campo. L'Alfa Romeo mette in pista la nuova 308 (2991 cm<sup>3</sup>, 8 cilindri, compressore, 295 CV, 260 km/h), ma la Auto Union risponde con la Tipo D (2985 cm<sup>3</sup>, 12 cilindri, compressore, 485 CV, 330 km/h) e la Mercedes-Benz con la W154 (2962 cm<sup>3</sup>, 12 cilindri, compressore, 468 CV, 300 km/h). Le auto tedesche diventano sempre più competitive e le Alfa stanno vivendo dei momenti di difficoltà nelle competizioni.

Nuvolari viene contattato dalla Auto Union, ovviamente Tazio firma e torna in pista. Tre gare per familiarizzare con la diversa guida imposta dal motore posteriore della Tipo D, indi Tazio torna trionfalmente alla vittoria, nel G.P. d'Italia a Monza.



E si ripete poche settimane più tardi a Donington, mandando in visibillio gli spettatori inglesi. Qualche piazzamento e qualche ritiro, sempre al volante della Auto Union Tipo D, costellano il 1939. Ma c'è anche una vittoria, nel G.P. di Jugoslavia, a Belgrado.



### **Torino, 3 settembre 1946. Tazio guida senza del volante della Cisitalia.**



Non vince più come un tempo ma è ancora lui a «fare notizia», più di ogni altro. Il 3 settembre, a Torino. Al primo giro è al comando. Al secondo transita sul rettilineo del traguardo agitando il volante della Cisitalia che gli è rimasto in mano. Ma non abbandona, guida per un altro giro con i monconi della staffa alla quale il volante era fissato, poi si ferma al box e lo fa sostituire, riparte, torna a fermarsi per altri guasti, parte di nuovo con il cofano scoperchiato e arriva tredicesimo. L'episodio eccita l'immaginazione di tutti e fomenta sempre di più la

leggenda: Nuvolari era il campione che «vinceva anche senza volante!».

### **22 giugno 1947: soltanto un nubifragio rallenta Nuvolari nelle Mille Miglia.**



A fine stagione 1946 il bilancio di Tazio registra 19 partecipazioni. Tre le vittorie assolute, fra cui una internazionale, Tre le vetture che conduce in gara: Maserati 4CL, Fiat 1100 S, Cisitalia D46.

Soltanto sei le corse del 1947, anno che registra la sua ultima vittoria assoluta, nel Circuito di Parma. Ma l'impresa che riaccende attorno al nome di Nuvolari la passione di milioni di

italiani è la Mille Miglia. Tazio, che ha ormai 55 anni, guida la piccola Cisitalia 202 e va irresistibilmente in testa alla corsa, che quell'anno aveva un tracciato di 1800 km anziché di 1600. Resiste alla fatica, agli accessi di vomito, alla pioggia. Nel finale, un nubifragio riempie letteralmente di acqua l'abitacolo della minuscola spider. Si ferma, riparte ma ormai la berlinetta Alfa Romeo 2900 di Biondetti lo ha superato e lo precede sul traguardo di Brescia

### **La piccola Cisitalia Abarth per l'ultima vittoria (1950 Monte Pellegrino).**



La prodigiosa carriera di Nuvolari si chiude nel 1950 con le ultime due gare, il Giro di Sicilia/Targa Florio (percorso 1.080 km!), e la corsa in salita Palermo-Monte Pellegrino.

Passano poco più di tre anni e quello che Ferdinand Porsche aveva definito «il più grande pilota del passato, del presente e dell'avvenire», se ne va, in silenzio, alle sei del mattino dell'11 agosto 1953, un martedì.

# CLASSIC

Gara 3  
18 ottobre 2103



## Classifica delle Qualifiche

pos.	pilota	macchina	tempo
1	Steve	Ford GT 40	11,516
2	Mirco VG	Ford P68	11,578
3	Frank	Ford p68	11,594
4	Dario B	Ferrari 912 Slot.it	11,687
5	CarloX	Ford MK II Slot.it	11,937
6	Gian Pietro	Ford P68	12,141
7	Eddy	Ford MK IV	12,406
8	Spolve	Alfa 33 P33 Slot.it	12,406
9	Paolo MV	Ford MK IV	12,422
10	Fabio	Porsche 917	13,734



L'autore della Pole Position:  
Steve.

## CLASSIFICA FINALE

pos.	pilota	macchina	Giri
1	Frank	Ford p68	122,33
2	Dario B	Ferrari 912 Slot.it	119,55
3	Steve	Ford GT 40	119,35
4	CarloX	Ford MK II Slot.it	119,07
5	Mirco VG	Ford P68	118,38
6	Eddy	Ford MK IV	112,78
7	Paolo MV	Ford MK IV	111,54
8	Spolve	Alfa 33 P33 Slot.it	111,24
9	Gian Pietro	Ford P68	111,04
10	Fabio	Porsche 917	89,58



Frank invece si aggiudica la  
gara.

Giro veloce in gara il solito Ventogelido che piazza un bel 11,282

L'assenza del fotografo ufficiale Autorama è la causa dello scarso servizio fotografico n.d.r.



# CLASSIC

Gara 4  
25 ottobre 2103



Ecco le vetture già pronte nel “nuovo parco chiuso provvisorio”. Una bella varietà di modelli che sicuramente daranno vita ad una bella gara Classic.

La pole position questa volta se la aggiudica Dario, con la sua Ferrari 312 PB fa un bel tempo dando ben decimi al secondo, Carlo. Ventogelido che sul giro è sempre molto veloce deve accontentarsi del terzo posto.

Con grande sorpresa di tutti , ma specialmente dell’interessato, Gian Pietro si classifica per la manche finale.

Di seguito la classifica intera.



## Classifica delle Qualifiche

pos.	pilota	macchina	tempo
1	Dario	Ferrari 312 PB	11,437
2	Carlox	MKII Slotit	11,625
3	Mirco VG	GT 40 Slotit	11,656
4	Gian Pietro DB	P68 NSR	11,859
5	Steve	GT 40 Slotit	11,859
6	Frank	Alfa 33 Slotit	11,906
7	Spolve	Alfa 33/3	11,938
8	Mimmo	P68 NSR	11,985
9	Eddy	MKIV Slotit	12,078
10	Renzo S	Chaparral slotit	12,125
11	Paolo MV	MKIV Slotit	12,343
12	Mario G	MKIV Slotit	12,782



Dario, la pole della gara , con la sua Ferrari 312



Dai risultati delle prime posizioni si rivive un po’ la guerra Ford Ferrari degli anni passati!



Un bel passaggio della GT 40 di Mirco sul tornante che porta il suo nome.



### **Inizia la prima batteria.**

Partono velocissimi Eddy e Renzo che praticamente fanno la manche continuamente superandosi e finendo alla fine tutti e due a 29 giri, a un giro c'è Paolo, (28 giri) e un po' in ritardo Mario con 21 giri.



Seconda manche, all'inizio simile alla prima con Eddy e Renzo che viaggiano appaiati. Poi un guasto meccanico alla Chapparral, fa perdere a Renzo quasi tre giri su Eddy e si fa raggiungere da Paolo. Ottima manche per Mario che pur restando in coda al quartetto è stato il pilota che ha fatto più

giri nel tempo di manche.

Terza manche: Eddy consolida la sua posizione e finirà con 85 giri, Paolo supera Renzo e si piazza in seconda posizione con 83 giri, Renzo in terza con 82 giri, chiude Mario con 73 giri.

Ultima manche, Eddy fa la sua migliore prestazione e finisce in testa con ben 115 giri anche Paolo finisce in crescendo e completa con 112 giri. Renzo sempre alle prese con la sua Chapparral che non collabora (poi Ventogelido scopre il problema, i fili del pickup che ogni tanto si toccano cortocircuitando il motore!) chiude in terza posizione con 108 giri. Chiude il quartetto Mario con 97 giri.

### **Seconda batteria**



Inizia la prima manche con Steve e Frank che impongono subito un ritmo elevato alla competizione. Viaggiano appaiati per tutto il tempo della manche finendo tutti e due a 30 giri, li segue Spolve che riesce a tenere il loro ritmo fino a quasi fine manche e si piazza al terzo posto con solo un giro di ritardo. Mimmo un po' in ritardo chiude la manche con 24 giri.



Seconda manche simile alla prima i due di testa Steve e Franco non si mollano e sono sempre li finiranno ancora pari a 61 giri. Mimmo prende il ritmo e riesce con la sua migliore manche a recuperare un paio di giri a Spolve (56 giri). Resta però in quarta posizione perché i giri persi all'inizio lo penalizzano e finirà con 52 giri.

Terza manche, Frank finalmente riesce a distanziare un po' Steve e finirà la manche con 91 giri. Steve in seconda posizione adesso con 89 giri. Al terzo posto Spolve finisce con 85 giri. Chiude Mimmo in quarta posizione con 79 giri.

Manche finale: Steve non molla e riesce di nuovo a raggiungere e a superare Frank, ma Frank è un osso duro. Alla fine riesce a riprenderlo e vincerà la manche a 120 giri con una manciata di settori di vantaggio. Terzo Spolve con 112 giri e chiude il gruppo Mimmo con 106 giri.

### Batteria finale:



Prima manche, Carlo con la sua GT40 gialla parte deciso e mantenendo un buon ritmo finisce in testa con 31 giri. Lo seguono ad un giro Dario e Ventogelido (30 giri) che fanno la manche in lotta continua. Gian Pietro un po' in ritardo chiude il gruppo con 26 giri.

Seconda manche, Dario recupera la posizione persa all'inizio su Carlo e finiranno in parità a 60 giri. Ventogelido fa un paio di errori e si piazza al terzo posto con 58 giri. Gian Pietro, superate le incertezze iniziali prende un bel ritmo costante recuperando il terreno perduto. Finirà a 55 giri.

Terza manche, Carlo riesce di nuovo a prendere Dario e a ricuperarlo, finirà con due giri di vantaggio su di lui (91 a 89). Ventogelido resta in terza posizione (87giri) gira, come sempre, molto veloce, ma il terreno perduto non è facile da recuperare. Gian Pietro gira costante e senza errori finirà in quarta

posizione con 84 giri.

Ultima manche, Dario fa una manche perfetta, veloce e senza errori, riprende Carlo (120 giri) e lo supera, finisce in testa con 121 giri vince non solo la manche, ma anche la gara! Terzo Mirco con 117 giri e quarto Gian Pietro con 113 giri, peccato quei 4 giri persi nella prima manche!

### CLASSIFICA FINALE

Pos.	Pilota	Macchina	Giri
1	Dario	Ferrari 312 PB	121,41
2	Frank	Alfa 33	120,97
3	Carlo	Ford MKII	120,65
4	Steve	GT 40	120,63
5	Mirco	GT 40	117,61
6	Eddy	Ford MKIV	115,22
7	Gian Pietro	P68 NSR	113,10
8	Spolve	Alfa 33/3	112,92
9	Paolo	Ford MKIV	112,28
10	Renzo	Chaparral	108,09
11	Mimmo	Ford P68	106,88
12	Mario	Ford MKIV	97,65



Vincitore di pole e gara Dario



# STATISTICHE 2013-2014

## Miglior tempo in prova

	Categoria	Tempo	Auto	Data	Pilota
1	Classic	11,437	Ferrari 312 PB	25/10/2013	Dario
2	Gruppo C	11,625	Lancia LC2	04/10/2013	Carlo
3	GT Slot.it				
4	GT3 NSR				
5	GT Libero				

## Miglior tempo in gara

	Categoria	Tempo	Auto	Data	Pilota
1	Classic	11,219	Ford GT 40	25/10/2013	Steve
2	Gruppo C	11,266	Lancia LC2	04/10/2013	Carlo
3	GT Slot.it				
4	GT3 NSR				
5	GT Libero				

## RECORD UFFICIALE DELLA PISTA

Classic	11,219	Ford GT 40	25/10/2013	Steve
---------	--------	------------	------------	-------



# CALENDARIO DI NOVEMBRE

Data	N.	Categoria	Commissari
venerdì 8 novembre 2013	3	<b>Gruppo C</b>	Spolve Renzo ( Giovanni )
Sabato 9 novembre	1	<b>Endurance Gr. C</b>	
venerdì 15 novembre 2013	4	<b>Gruppo C</b>	Spolve Renzo ( Giovanni )
venerdì 22 novembre 2013	5	<b>Classic Ansi</b>	Steve Mirco ( Ludo )
venerdì 29 novembre 2013	6	<b>Classic Ansi</b>	Steve Mirco ( Ludo )

Nel prossimo numero il mito sarà

## La Ford GT 40



*Al prossimo numero*

