



Anno 1 Numero 11

Dicembre 2013



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



Il mito del mese: La Porsche

Sommario

2. Gara Classic n. 5
4. La Porsche il mito
8. Gara Classic n. 6
10. Gara Gruppo C a Padova
12. Il Brescia Corse Slot e Giuseppe Montiglio
13. Editoriale

Irresponsabile unico, del tutto: Renzo

Prezzo: Regalato.



CLASSIC

Gara 5
27 novembre 2103



Le qualifiche

| Pos. | Pilota | Tempo |
|------|---------------------------|--------|
| 1) | Franco Potoni | 11.136 |
| 2) | Stefano Michelin | 11.356 |
| 3) | Dario Berengan | 11.417 |
| 4) | Mirco Parolin | 11.499 |
| 5) | Carlo Carli | 11.589 |
| 6) | Gian Pietro De Bernardini | 11.838 |
| 7) | Lorenzo Sanavio | 11.943 |
| 8) | Mario Gasparotto | 11.974 |
| 9) | Paolo Rigoni | 11.980 |

Qui riportate i risultati delle qualifiche con dei tempi veramente sorprendenti.

Queste Classic vanno veramente bene, oltre ad essere dei modelli, che per noi appassionati, rappresentano un momento d'oro dell'automobilismo sportivo.

Le vetture hanno segnato veramente un'epoca tanto che vengono organizzate di continuo manifestazioni dove partecipano questi purosangue, che, anche se "vecchiotti", vanno da paura e ti fanno tremare dall'emozione ad ogni loro passaggio.

Ecco l'andamento dei giri delle due batterie con lo sviluppo della gara. Potete vedere i giri nelle varie corsie di ogni concorrente

| | 1 | 2 | 3 | 4 | Tot |
|---------|----|----|----|----|-----|
| Franco | 30 | 31 | 31 | 30 | 122 |
| Stefano | 32 | 30 | 30 | 29 | 121 |
| Mirco | 31 | 30 | 30 | 29 | 120 |
| Carlo | 31 | 30 | 30 | 28 | 119 |
| Dario | 27 | 30 | 29 | 29 | 115 |



| | 1 | 2 | 3 | 4 | Tot |
|-------------|----|----|----|----|-----|
| Gian Pietro | 28 | 29 | 29 | 27 | 113 |
| Paolo | 28 | 30 | 29 | 26 | 113 |
| Lorenzo | 29 | 27 | 28 | 27 | 111 |
| Mario | 26 | 28 | 27 | 23 | 104 |



La bella GT 40 Di Carlo

CLASSIFICA FINALE

| | | | | |
|----|---------------------------|--------|-------------------|---------|
| 1) | Franco Potoni | 122,07 | Ford GT 40 MkI/II | NSR |
| 2) | Stefano Michelin | 12,56 | Ford GT 40 MkI/II | NSR |
| 3) | Mirco Parolin | 120,5 | Ford GT 40 MkI/II | NSR |
| 4) | Carlo Carli | 119,12 | Ford GT 40 MkI/II | NSR |
| 5) | Dario Berengan | 115,79 | Ferrari 312 PB | SLOT.IT |
| 6) | Gian Pietro De Bernardini | 113,66 | Ford P 68 | NSR |
| 7) | Paolo Rigoni | 113,12 | Ford MK IV | NSR |
| 8) | Lorenzo Sanavio | 111,82 | Chaparral 2E | SLOT.IT |
| 9) | Mario Gasparotto | 104,5 | Ford MK IV | NSR |

| Pilota | Corsia 1 (Bianca) | | | Corsia 2 (Arancio) | | | Corsia 3 (Blu) | | | Corsia 4 (Giallo) | | |
|----------|-------------------|-------|-------|--------------------|-------|-------|----------------|-------|-------|-------------------|-------|-------|
| | Giri | Avg | Best | Giri | Avg | Best | Giri | Avg | Best | Giri | Avg | Best |
| Paolo | 28 | 12999 | 11974 | 30 | 11930 | 11638 | 29 | 12665 | 11917 | 26 | 13485 | 12397 |
| Franco | 30 | 11746 | 11242 | 31 | 11705 | 11271 | 31 | 11635 | 11300 | 30 | 12121 | 11731 |
| Mirco | 31 | 11655 | 11459 | 30 | 11909 | 11365 | 30 | 11894 | 11556 | 29 | 12390 | 12047 |
| Stefano | 32 | 11528 | 11289 | 30 | 11660 | 11361 | 30 | 11921 | 11589 | 29 | 12305 | 12033 |
| Dario | 27 | 13054 | 11282 | 30 | 12071 | 11175 | 29 | 12114 | 11441 | 29 | 12549 | 11791 |
| Lorenzo | 29 | 12720 | 12059 | 27 | 12958 | 11877 | 28 | 12525 | 11727 | 27 | 13323 | 12459 |
| G.Pietro | 28 | 12527 | 11921 | 29 | 12174 | 11872 | 29 | 12525 | 12040 | 27 | 13314 | 12352 |
| Mario | 26 | 14078 | 12004 | 28 | 12719 | 11966 | 27 | 12926 | 12073 | 23 | 15665 | 12943 |
| Carlo | 31 | 11834 | 11617 | 30 | 11817 | 11527 | 30 | 12081 | 11677 | 28 | 12696 | 12073 |

In questa tabella si possono apprezzare i tempi sul giro e il tempo medio. In giallo segnalato il tempo migliore di ogni concorrente



La Chaparral di Renzo con nello il pino natalizio illuminato per l'occasione

PORSCHE

Nell'ottobre del 1953 al Salone dell'Automobile di Parigi, viene presentato il prototipo della Porsche 550 Spyder, una vettura pensata per le competizioni.

Il telaio della vettura è in traliccio di tubi, sormontato da una carrozzeria particolarmente profilata ed elegante, studiata dalla galleria del vento dell'università di Stoccarda.



Il propulsore, installato in posizione centrale-posteriore. Si tratta di un 4 cilindri boxer di 1.498 cm³ che, nelle versioni più "tranquille" eroga la potenza di 70 CV, fino ad arrivare ai 135 CV delle vetture ufficiali, vincitrici della Targa Florio.

La leggerezza della vettura (590 kg), la penetrazione aerodinamica e la buona distribuzione delle masse, consentivano di raggiungere la velocità di 220 km/h, con capacità di accelerazione da 0 a 100 km/h in meno di 10 secondi, mantenendo spiccate doti di agilità direzionale e grande tenuta di strada.

Derivata direttamente dalla 550S, la **718** è stata il cavallo di battaglia agli inizi dell'era sportiva della Porsche.



Imbattibile sui percorsi di montagna grazie alla sua agilità. Gareggiò dal '57 al '61 anche nella versione ruote scoperte.

La **904** è un'autovettura prettamente da competizione, per quanto sia stata messa in vendita anche una versione omologata per la circolazione, costruita dalla Porsche nel 1963 e nel 1964.

Nata nel 1963 la 904, conosciuta anche come **Porsche Carrera GTS**, ottenne molti successi in tutti i circuiti del mondo, ad esempio alla Targa Florio e alla 1000 km di Monza.

Dotata nelle varie versioni sempre di motore boxer da circa 2000 cm³ di cilindrata, ma in configurazioni da 4,6 e 8 cilindri, sviluppava potenze variabili tra i 180 cv della berlina stradale sino ai 270 cv della maggiormente prestante.

Una dei tanti modelli che hanno contribuito pesantemente alla storia del mito Porsche.



Nel 1965 al suo debutto nelle corse, la **906** vinse.

Vinse anche nella sua immediata evoluzione la **910** oltre a numerose gare in salita, sia in Italia che all'estero. Era dotata di un motore a sei cilindri boxer raffreddato ad aria di 1991 cm³ che sviluppava 220 cv di potenza. Era capace di raggiungere i 280 km/h.

Destinata in ogni caso soprattutto alle gare di durata del Campionato mondiale sport-prototipi dove si comportò veramente bene, in particolare alla 24 Ore di Le Mans dove conquistò 5°, 6° e 7° posto nella edizione del 1966 alle spalle delle Ford GT40 di cilindrata ben maggiore. La 906 Carrera 6 fu anche prodotta in una versione potenziata, dotata di un motore boxer 8 cilindri da 270 cv. Questa versione fu utilizzata esclusivamente dalla squadra ufficiale Porsche.



Il modello successivo la Porsche **907** non ebbe grandi risultati e fu prontamente sostituita dalla **908**.

La **908** è un'autovettura da competizione prodotta dalla Porsche dal 1968 al 1971 in varie versioni, con carrozzeria berlina e spyder nonché con passi diversi in base alla destinazione d'uso. Nelle sue diverse

"incarnazioni" vinse per quattro anni consecutivi la prestigiosa 1000 km del Nürburgring dal 1969 al 1971.

Il suo poderoso motore 8 cilindri boxer raffreddato ad aria aveva una cilindrata di 2,994 litri e sviluppava una potenza di 320 CV nella prima versione, accresciuti in seguito fino a superare i 350 CV con il modello 908-03 del 1970/1971¹

936

Questo sport-prototipo viene progettato come barchetta aperta, conforme al regolamento FIA relativo al Gruppo 6, il telaio derivava da quello della "908 opportunamente rivisto e aggiornato. Caratteristico della vettura, era il grande airbox posizionato sopra il posto di guida, che incorporava sia la presa d'aria del turbocompressore, sia quella per il raffreddamento dell'intercooler di quest'ultimo

Il motore 6 cilindri turbo da 2.140 cm³ (equivalente ad 3000 cm³ "aspirato", secondo il regolamento tecnico dell'epoca), era quello già usato sulla Porsche Carrera RSR Turbo introdotta nel 1974 e giunta seconda assoluta quell'anno a Le Mans (e che avrebbe dato origine anche al propulsore della 935) e venne mano a mano evoluto con il doppio turbo e il raffreddamento parzialmente ad acqua ed infine nel 1981 venne montato un nuovo motore denominato Type-935/82 con la cilindrata di 2.650 cm³ (motore derivato da quello della Porsche 935, evoluzione pensata ma poi non utilizzata per la Formula Indy).



956

Costruita dalla Porsche nel 1982 per gareggiare nel campionato mondiale sport-prototipi nella nuova categoria Gruppo C, ebbe una lunga carriera coronata da innumerevoli successi, tra cui **quattro edizioni consecutive della 24 Ore di Le Mans** e ben tre titoli mondiali costruttori. La 956 si dimostrò una vettura formidabile, le altre macchine non erano in grado di contrastare la sua egemonia nelle competizioni, questo anche per la mancanza di grandi costruttori impegnati nella serie, solamente la Lancia con la sua LC2 riuscì in qualche occasione a tenerle testa.



A metà anni ottanta viene presentata la Porsche **962**, stretta evoluzione della 956, che lentamente la andrà a sostituire nelle corse; molte 956 sono state ri-



convertite e gradualmente aggiornate come 962, prima per motore e freni e poi nel telaio (che si differenziava solo per l'avanzamento delle ruote per motivi di sicurezza del pilota). I due modelli erano così "imparentati" che gli appassionati le considerano come un'evoluzione dello stesso modello.

La Porsche RS Spyder (conosciuta come progetto interno con la sigla 9R6) è una vettura prototipo da competizione costruita secondo le norme ACO LMP per la classe LM-P2. Con questo prototipo la Porsche è tornata nel 2006 a



cimentarsi ufficialmente nelle più alte categorie delle gare endurance, dopo una pausa di 8 anni, dai tempi cioè della Porsche 911 GT1, vincitrice della 24 Ore di Le Mans 1998.

Le norme tecniche del regolamento sono quasi del tutto simili (motore e peso a parte) per prototipi P1 e P2, anche se le automobili della classe P2 non dispongono di potenze a livello delle vetture P1, il minor peso le rende però più maneggevoli e guidabili nei tratti tecnici e tortuosi dei circuiti, per questo le RS Spyder si sono rivelate vetture in grado di competere su determinate piste anche per la vittoria assoluta.

La Porsche fece debuttare la 911 GT1 nel 1995, annunciando la decisione di farla gareggiare all'edizione 1996 della 24 Ore di Le Mans. La nuova auto, progettata da Norbert Singer aveva pochi tratti in comune con la normale 911 versione di serie. Inoltre, la GT1 disponeva di un motore 6 cilindri boxer



3.198cm³ turbocompressore raffreddato ad acqua, che erogava una potenza di 600 CV a 7.200 giri/min. Le 911 della serie 993 sul mercato a quel tempo disponevano di motori raffreddati ad aria e con due valvole per cilindro: solo con la serie 996 sarebbero arrivati i motori raffreddati ad acqua.

La GT1 si differenziava dalle 911 tradizionali anche per la collocazione del motore: non posteriore a sbalzo, ma centrale. Grazie alla scocca in kevlar, la GT1 pesava solo 1.050 kg: la Porsche decise di non utilizzare la fibra di carbonio per motivi di tempo e di costi.



Il mito ovviamente continua questo è il prototipo per la futura Le Mans anche la Porsche si lancia sul motore ibrido e sicuramente la sua partecipazione non sarà da figura secondaria!



CLASSIC

Gara 6
29 novembre 2103



| QUALIFICHE | | |
|------------|---------------------------|---------------|
| Pos. | Pilota | Miglior tempo |
| 1) | Franco Potoni | 11.214 |
| 2) | Stefano Michelin | 11.403 |
| 3) | Dario Berengan | 11.550 |
| 4) | Carlo Carli | 11.631 |
| 5) | Lorenzo Sanavio | 11.818 |
| 6) | Gian Pietro De Bernardini | 12.100 |
| 7) | Mario Gasparotto | 12.217 |
| 8) | Paolo Rigoni | 12.264 |
| 9) | Angelo Zanivan | 12.836 |



| Pilota | Bianca | | | Arancio | | | Blu | | | Giallo | | |
|-----------|--------|--------|--------|---------|--------|--------|------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | Giri | Avg | Best | Giri | Avg | Best | Giri | Avg | Best | Giri | Avg | Best |
| Carlo | 30 | 12,050 | 11,424 | 29 | 11,719 | 11,442 | 31 | 11,790 | 11,619 | 26 | 13,619 | 12,088 |
| Franco | 31 | 11,453 | 11,220 | 31 | 11,566 | 11,098 | 32 | 11,272 | 11,106 | 31 | 11,683 | 11,467 |
| Stefano | 31 | 11,629 | 11,293 | 31 | 11,565 | 11,359 | 30 | 11,661 | 11,375 | 30 | 12,349 | 11,846 |
| Dario | 30 | 12,099 | 11,426 | 31 | 11,489 | 11,328 | 30 | 11,793 | 11,422 | 30 | 12,169 | 11,835 |
| G. Pietro | 28 | 13,031 | 11,861 | 30 | 11,978 | 11,692 | 28 | 12,473 | 11,865 | 26 | 13,738 | 12,512 |
| Renzo | 28 | 12,896 | 12,108 | 28 | 12,755 | 11,959 | 28 | 12,560 | 12,202 | 27 | 13,278 | 12,518 |
| Paolo | 28 | 12,662 | 12,081 | 29 | 12,477 | 11,800 | 28 | 12,548 | 12,042 | 27 | 13,282 | 12,540 |
| Mario | 25 | 14,180 | 12,425 | 27 | 13,072 | 12,063 | 28 | 13,163 | 12,251 | 24 | 14,666 | 12,966 |
| Angelo | 25 | 14,327 | 12,599 | 26 | 13,551 | 12,369 | 27 | 13,255 | 12,502 | 23 | 15,314 | 13,281 |

Tabella con l'andamento della gara e con evidenziati i migliori tempi di ogni pilota



| CLASSIFICA FINALE | | | | Distacchi | | |
|-------------------|---------------|-------------|---------|--------------|--------------|-------------------|
| <i>Pos.</i> | <i>Pilota</i> | <i>Giri</i> | Metri | <i>Prec.</i> | <i>Vinc.</i> | <i>Macchina</i> |
| 1) | Franco | 125,71 | 5279,82 | 0 | 0 | Ford GT 40 MkI/II |
| 2) | Stefano | 122,07 | 5126,94 | 152,88 | 152,88 | Ford GT 40 MkI/II |
| 3) | Dario | 121,27 | 5093,34 | 33,6 | 186,48 | Ferrari 312 PB |
| 4) | Carlo | 116,29 | 4884,18 | 209,16 | 395,64 | Ford MK II GT 40 |
| 5) | Gian Pietro | 112,81 | 4738,02 | 146,16 | 541,8 | Ford P 68 |
| 6) | Paolo | 112,62 | 4730,04 | 7,98 | 549,78 | Ford MK IV |
| 7) | Lorenzo | 111,69 | 4690,98 | 39,06 | 588,84 | Chaparral 2E |
| 8) | Mario | 104,57 | 4391,94 | 299,04 | 887,88 | Ford MK II GT 40 |
| 9) | Angelo | 101,4 | 4258,8 | 133,14 | 1021,02 | Ford P 68 |



Questa, purtroppo, è l'ultima gara che si è disputata al Palladio Slot Racing e riporto solo le classifiche per dovere di cronaca.

GRUPPO C

PD - 20 dicembre 2013



Prima uscita del nuovo, anche se ancora virtuale, Vicenza Slot.



Il 20 dicembre tre piloti vicentini hanno partecipato, invitati, alla gara di gruppo C presso il club padovano. Per me è stata la prima gara in questo club ,anche se conoscevo da tempo il simpatico gruppo che era venuto più volte a correre nel club del Palladio.

Sono stato accolto in modo cortese ed ospitale e devo dire che Luigi, il presidente del club, mi ha fatto sentire veramente a mio agio.

Siamo finiti tutti e tre nella stessa batteria in quanto a zero punti nella classifica del loro campionato.

Al via il primo giro gran bagarre, Renzo è scattato in testa grazie alla sua Lancia, dotata con suo sommo stupore di un motore velocissimo (ha passato a stento le verifiche!) sarà stata l'aria nuova! Seguito da Ventogelido e poi Steve, ma in breve tempo, alle prime curve, Renzo ha preso la sua giusta posizione e non l'ha più lasciata



per il resto della gara. Il duello continua allora fra Steve e Mirco.

Anche la Lancia di Mirco è veloce, ma la Porsche di Steve un po' alla volta guadagna sempre più terreno .

Nel tentativo di riprendere il terreno perduto Ventogelido si scatena e fa anche i migliori tempi delle manche, ma non c'è niente da fare, la regolarità di Steve è di alta precisione e il

suo vantaggio continua ad incrementare. Arriverà alla fine con un bel vantaggio di giri sul secondo Mirco e con un tot di giri sul saldamente terzo Renzo.

In questa occasione gli amici di Padova hanno fatto anche un a piccola cerimonia con un brindisi, al quale ci siamo associati con grande piacere, per consegnare in segno di riconoscimento e di amicizia una targa a Luigi, il presidente, che ha dato e dà molto per la vita del loro club.

La lettura di un simpatico papiro-dedica e la consegna di una targa commemorativa ha commosso Luigi e signora.

Non ho potuto assistere a tutto lo svolgimento della gara e quindi non ho tutti i dati delle altre manche e della classifica finale, ma solo qualche manche e ho colto qualche immagine della gara.



Secondo gruppo in gara, questa volta una manche di locali, infatti i tempi sono subito migliorati e hanno dato vita a dei bellissimi testa a testa.



Bella esperienza, un gruppo simpatico, una pista divertente cosa si può volere di più.

Arrivederci alla prossima occasione.

BRESCIA CORSE SLOT



Ho avuto l'opportunità di visitare il Brescia Corse Slot, invitato da amici che fanno parte di questo bel Club Slot lombardo. Il locale è proprio bello, spazioso con tutti i box personalizzati e con delle belle collezioni private di modelli slot di svariati tipi, mi ha colpito specialmente una collezione di Porsche veramente completa. La pista è bellissima, Dopo pochi giri ti senti a tuo agio in questo percorso veramente ben disegnato. Con dei bei saliscendi, rettilinei con staccate mozzafiato, Bello!

In questa occasione ho conosciuto una persona di cui avevo molto sentito parlare, Giuseppe Montiglio, certo un nome molto noto nel mondo dello slot italiano e non solo. Per me è stato un incontro speciale, ho conosciuto una persona con cui ho potuto condividere mezzo secolo di storia dello slot.

Mezzo secolo non è una battuta, siamo due coetanei che hanno preso la malattia dello slot da bambini e gli anni passano in attimo! Ci siamo scambiati i nostri ricordi e abbiamo scoperto molte cose in comune e anche molte vicende degli albori dello slot, lui in Italia ed io in Brasile, che andavano in parallelo.

Per me lo slot, negli anni, è rimasto una passione latente e che aveva spazi solo in certi periodi della mia vita, anche se non è mai stato accantonato completamente.



Per Giuseppe Montiglio è stato diverso, se penso che i meravigliosi modelli della NSR sono scaturiti da suoi progetti e che ha gareggiato in competizioni slot a tutti i livelli.

Il Club di Brescia è tappezzato dai suoi trofei e in club di tutto il mondo gareggiano con modelli progettati da lui!

Decisamente un personaggio importante del mondo dello slot.

Ci siamo persi in una chiacchierata di esperienze ed aneddoti, è stata una passeggiata nel tempo del nostro passato lottistico. Si è creato un filing immediato e io spero di incontrarlo presto per continuare il nostro amarcord.

Ciao Giuseppe, auguri per il nuovo anno.

L'editoriale

Purtroppo anche le belle cose a volte trovano degli intoppi e finiscono! Un piccolo terremoto ha scosso il Palladio Slot Racing e come tutti i bravi terremoti ha avuto il suo tsunami che ha travolto tutto e tutti.

La sorpresa è stata generale, nessuno si aspettava che, con una comunicazione stringata, il Palladio Slot Racing non esisteva più.

Che quindi tutti i programmi futuri, a cui il gruppo stava lavorando, non avevano più senso, che i campionati in corso e da svolgere non esistevano più.

Che l'impegno e la collaborazione di un gruppo di appassionati che hanno dedicato tempo ed energie per la buona riuscita delle varie manifestazioni non contava più niente ... pazienza!

Per fortuna che il nocciolo duro del gruppo ha prontamente reagito e subito si è messo in movimento.

Il nuovo Club ha già un nome Vicenza Slot, per ora un club virtuale, nel senso che non ha ne sede ne pista, ma che già esiste e che si sta organizzando.

Intanto il gruppo di piloti continuano l'attività presso i club amici di Padova e Rovigo che prontamente ci hanno invitato a partecipare alle loro attività.

E' bello avere degli amici!

Adesso il gruppo sta lavorando sodo per trovare una sede idonea e cercherà di essere operativo nel minor tempo possibile.

Quello che dà molta soddisfazione e aver ricevuto moltissime telefonate e messaggi da amici slottisti a sostegno di questo nuovo gruppo che è molto deciso di tornare, in breve tempo, a gareggiare nel proprio circuito di casa e di riprendere l'attività senza quasi soluzione di continuità.

Auguro al Vicenza slot i miei più grandi auguri!

AUTORAMA AUGURA A TUTTI GLI AMICI
SLOTTISTI UN FANTASTICO

2014

I migliori auguri di Buon Natale



e di un Nuovo Anno pieno di felicità

Al prossimo numero



Renzo



AUTORAMA 14