



la gazzetta del **VRSLOT**



anno XXV numero 1028 - 22 settembre 2025 - www.vrslot.it

> **1^a GT LMS 01**

> **1^a F1 Classic**

> **Info Club**

1^a GT LMS

Mario Z. regola tutti

Maurizio M. domina la LMP, Marco B. vince facile la GTE



Lunedì 15 Settembre arriva il momento di testare la nuova modalità di gara della categoria GT LMS, nella quale da quest'anno lo schieramento è suddiviso in tre sottocategorie denominate rispettivamente LMP, Inline (INL) e GTE.

Nella LMP gareggiano le vetture Slot.it in configurazione anglewinder, la classifica INL comprende le vetture con il motore posizionato in linea, mentre la classifica GTE comprende vetture in qualsiasi configurazione, ma con modelli ammessi diversi rispetto alle due precedenti sottocategorie. Fanno classifica nella GTE anche le Hypercars con configurazione anglewinder.

La suddivisione in sottocategorie consente di ambire alle posizioni di vertice a più partecipanti e l'opportunità viene rapidamente colta dai più, generando uno schieramento in cui tutte e tre le classi annoverano rappresentanti e nel quale le vetture Inline con nove iscritti fanno la parte del leone.

Mario Z. inizia a mettere subito fieno in cascina accumulando il punto della pole-position che sigla in 10",579; assieme a lui si meritano la batteria 1 Valter, Emilio, Giuseppe ed Enzo.

PROVE CRONOMETRATE

	PILOTA		tempo
1	MARIO Z.	INL PORSCHE GT98 EVO	10,579
2	VALTER	INL RADICAL SR9	10,875
3	EMILIO	INL MOSLER MT900	10,886
4	GIUSEPPE	INL TOYOTA GT ONE	10,922
5	ENZO	INL MOSLER MT900	11,022
6	MAURIZIO M.	LMP LOLA B09	11,102
7	ALBERTO M.	LMP LOLA B09	11,109
8	ROBY	INL MOSLER MT900	11,172
9	ROBERTO S.	INL RADICAL SR9	11,413
10	MARCO B.	GTE HYP CADILLAC	11,488
11	GIAMPY	LMP LOLA B09	11,635
12	ANDREA Z.	GTE VIPER GTS	11,655
13	ANDREA C.	INL MOSLER MT900	11,840
14	ANDREA ING.	GTE NISSAN GTR	11,942
15	PAOLO P.	INL BMW V12	13,984



Al semaforo verde in pedana si sfidano inizialmente la BMW Inline di Paolo P. e la Mosler sempre Inline di Andrea C., la Lola LMP di Giampy e le due GTE di Andrea Z. (Viper GTS) e di Andrea Ing. (Nissan GTR).



Da subito Andrea C. prende il comando delle operazioni e lo mantiene fino a fine gara. Unico ad impensierirlo è Andrea Z. che nella seconda metà di gara si avvicina pericolosamente, senza però riuscire a portare l'attacco decisivo.



Giampy con la Lola fa gara a sé e precede con ampio margine la BMW di Paolo P., che tornava a calcare la Ninco dopo un lungo periodo di dedizione ai rally, e Andrea Ing., quest'ultimo alle prese con problemi di alimentazione.





La batteria 2 chiude già i conti delle classi LMP e GTE. Ne fanno infatti parte le Lola LMP di Alberto M. e di Maurizio M. e la Cadillac di Marco B. che guarda alla classifica GTE. Completano il turno in pedana la Radical di Roberto S. e la Mosler di Roby entambi con vetture Inline.



La vittoria di batteria se la giocano Roby e Maurizio M.. Il "Tabacar" guida la truppa per la prima parte di gara occupando a lungo anche la seconda piazza della generale, ma nel finale Maurizio mette la freccia terminando i 24 minuti con la provvisoria leadership nella generale.



Il mantovano si porta al comando della classifica di classe regolando i due colleghi di configurazione Alberto M. e Giampy, ma la soddisfazione per lui arriva anche dalla generale definitiva, perché a fine serata riesce a salire sul gradino più basso del podio.



Una sfida all'arma bianca la mettono in scena Alberto M. e Marco B. dopo un batti e ribatti che perdura durante le sei sessioni di gara. A spuntarla è la Lola LMP di Alberto M. che precede al traguardo la Cadillac di Marco B. di circa trenta settori, quest'ultimo peraltro conquista agevolmente la leadership della classe GTE-Hypercars.



La batteria 1 vede allinearsi sulla griglia di partenza tutte vetture Inline. Tra esse, a mettere il muso davanti a tutti già dalla prima sessione, è la Porsche di Mario Z.. A lui si accoda Valter con la Radical dalla livrea dorata, anche se è dura per lui impensierire il capolista.



Gli altri tre colleghi di pedana Enzo, Giuseppe ed Emilio si marciano stretti per tutta la gara. Il terzetto viaggia in altalena: dapprima Enzo sembra in grado di poter ambire almeno alla seconda posizione della generale.



Ma l'azione del Decano con il trascorrere delle sessioni sembra perdere un po' di brillantezza, ed è costretto nella quinta manche a vedersi insidiare da Giuseppe, con il quale taglia il traguardo a pari merito.



Alle loro spalle l'arrembante Emilio riesce quasi nell'impresa di battere Roby con una Mosler presa a noleggio proprio dal "Tabacar", che si salva dalla beffa per circa trenta settori.



Nel frattempo Mario Z. conduce la gara in solitaria giungendo al traguardo in testa alla generale con due comodi giri di vantaggio su Valter, conquistando quindi anche il primato della classe Inline.

Andrea Ing.



CLASSIFICA GT				
PILOTA			giri set	
1	(=) MARIO Z.	INL PORSCHE GT98 EVO	98	27
2	(=) VALTER	INL RADICAL SR9	96	52
3	(+3) MAURIZIO M.	LMP LOLA B09	95	23
4	(=) GIUSEPPE	INL TOYOTA GT ONE	94	67
5	(=) ENZO	INL MOSLER MT900	94	67
6	(+2) ROBY	INL MOSLER MT900	94	39
7	(-4) EMILIO	INL MOSLER MT900	94	3
8	(-1) ALBERTO M.	LMP LOLA B09	92	36
9	(+1) MARCO B.	GTE HYP CADILLAC	92	3
10	(-1) ROBERTO S.	INL RADICAL SR9	91	23
11	(+2) ANDREA C.	INL MOSLER MT900	90	27
12	(=) ANDREA Z.	GTE VIPER GTS	89	38
13	(-2) GIAMPY	LMP LOLA B09	85	74
14	(+1) PAOLO P.	INL BMW V12	66	35
15	(-1) ANDREA ING.	GTE NISSAN GTR	54	42

1ª Formula 1 Classic Giuseppe per la cronaca

Gara non valida per il campionato



Una serie di defezioni dovute a varie giustificate motivazioni non hanno consentito di raggiungere il quorum nel primo appuntamento del campionato F1 Classic, da sempre una delle categorie più apprezzate al VR Slot.

Gli otto residui iscritti alla gara giunti alla spicciolata nel seminterrato, tra i quali anche il giovane neoiscritto Mattia M., hanno quindi dato vita ad una gara amichevole.

Per la cronaca la vittoria è andata a Giuseppe con la March, alle sue spalle Andrea C. con la Lotus, in terza piazza la McLaren di Giorgio S.

Andrea Ing.



infoclub

Premiazioni residue e tolleranze giri motore

Nella serata di lunedì abbiamo colto l'occasione per premiare anche alcuni assenti all'assemblea generale di giovedì 4 Settembre. Il quadretto è andato a Federico per lavittoria nella categoria Rally e a Mario Z. per le vittorie nelle categorie Gruppo C., Silhouette e Classic Open.



Nella tabella seguente elaborata da Giuseppe vengono riportati i regimi di rotazione dei vari motori ammessi nelle categorie, nella prima colonna sono riportate le categorie, nella seconda colonna i motori ammessi per categoria, nella terza colonna i giri nominali per ogni motore dichiarati dal produttore, nella quarta colonna i giri motore massimi consentiti tenendo conto della tolleranza, nelle colonne successive i giri alla ruota risultanti in base ai rapporti consentiti.

Un sentito ringraziamento va a Giuseppe per il notevole lavoro svolto che ha reso possibile la compilazione della tabella.

GIRI ALBERI TOLLERANZA				GIRI ALLA RUOTA IN BASE AL RAPPORTO (R: Pignone/Corona) UTILIZZATO															
CATEGORIA	MOTORE	NOMINALI	GIRI + 10%	R 11/30	R 11/31	R 11/32													
CLASSIC OPEN	SLOTIT MX 16 V12/4	23,000	25,300	9,277	8,977	8,697													
	Thunderslot mach 21	21,500	23,650	8,672	8,392	8,130													
	NSR SHARK 21.5 EVO	21,900	24,090	8,833	8,548	8,281													
	NSR SHARK 21.5 EVO	21,900	24,090	R 12/30	R 12/31	R 12/32													
				9,636	9,325	9,034													
			GIRI + 10%	R 9/23	R 9/24	R 9/25	R 9/26	R 9/27	R 9/28	R 9/29	R 9/30								
Gruppo C	SLOTIT MX 16 V12/4 PIG 9	23,000	25,300	9,900	9,488	9,108	8,758	8,433	8,132	7,852	7,590								
	SLOTIT MX 16 V12/4 PIG 10	23,000	25,300	R 10/23	R 10/24	R 10/25	R 10/26	R 10/27	R 10/28	R 10/29	R 10/30								
				11,000	10,542	10,120	9,731	9,370	9,036	8,724	8,433								
			GIRI + 5%	R 11/28															
Silhouette (Gr.5)	Sideways/FLAT 6 GIALLO	20,500	21,525	8,456															
			GIRI + 5%	R 13/26	R 13/27	R 13/28	R 13/29	R 13/30	R 13/31	R 13/32	R 13/33	R 13/34							
GR3 NSR	NSR king 19 arancio	19,500	20,475	10,238	9,858	9,506	9,178	8,873	8,586	8,318	8,066	7,829							
			GIRI + 10%	R 11/30	R 11/31	R 11/32													
CAN AM TH. SLOT	Thunderslot mach 21	21,500	23,650	8,672	8,392	8,130													
			GIRI + 5%	R 11/24	R 11/25	R 11/26	R 11/27	R 11/28	R 11/29	R 11/30	R 11/31	R 11/32	R 11/33	R 11/34	R 11/35				
GT LMS e GTE ANGLE	Sideways/FLAT 6 GIALLO PIG11	20,500	21,525	9,866	9,471	9,107	8,769	8,456	8,165	7,893	7,638	7,399	7,175	6,964	6,765	6,577			
	Sideways/FLAT 6 GIALLO PIG12	20,500	21,525	R 12/24	R 12/25	R 12/26	R 12/27	R 12/28	R 12/29	R 12/30	R 12/31	R 12/32	R 12/33	R 12/34	R 12/35				
				10,763	10,332	9,935	9,567	9,225	8,907	8,610	8,332	8,072	7,827	7,597	7,380	7,175			
			GIRI + 10%	R 11/31	R 11/32	R 11/33	R 11/34	R 11/35	R 11/36	R 11/37	R 11/38								
GTE SIDE	SLOTIT MX 16 V12/4 PIG 11	23,000	25,300	8,977	8,697	8,433	8,185	7,951	7,731	7,524									
	SLOTIT MX 16 V12/4 PIG 12	23,000	25,300	R 12/31	R 12/32	R 12/33	R 12/34	R 12/35	R 12/36	R 12/37									
				9,794	9,488	9,200	8,929	8,674	8,433	7,989									
			GIRI + 5%	R 9/23	R 9/24	R 9/25	R 9/26	R 9/27	R 9/28	R 9/29	R 9/30								
GTE IN LINE	NSR BABY KING PIG 9	17,000	17,850	6,985	6,694	6,426	6,179	5,950	5,738	5,540	5,355								
	NSR BABY KING PIG 10	17,000	17,850	R 10/23	R 10/24	R 10/25	R 10/26	R 10/27	R 10/28	R 10/29	R 10/30								
				7,761	7,438	7,140	6,865	6,611	6,375	6,155	5,950								
			GIRI + 5%	R 9/23	R 9/24	R 9/25	R 9/26	R 9/27	R 9/28	R 9/29	R 9/30								
	PRS GT-PRO PIG9	19,800	20,790	8,135	7,796	7,484	7,197	6,930	6,683	6,452	6,237								
	PRS GT-PRO PIG10	19,800	20,790	R 10/23	R 10/24	R 10/25	R 10/26	R 10/27	R 10/28	R 10/29	R 10/30								
				9,039	8,663	8,316	7,996	7,700	7,425	7,169	6,930								
GT LMS IN LINE			GIRI + 5%	R 11/26	2,36														
	NSR king 21 evo3 viola	21,400	22,470	9,507	RAPP MINIMO: 2,36														
	FLAT 6R rosso	22,000	23,100	9,773	RAPP MINIMO: 2,36														
	PRS GT-PRO	19,800	20,790	8,796	RAPP MINIMO: 2,36														
	MB GNK 21	21,000	22,050	9,329	RAPP MINIMO: 2,36														
			GIRI + 4%	R 12/33															
TT 1/24	BRM CLUB/AZZURRI	19,000	19,760	7,185															
			GIRI + 10%	R 12/33															
REVOSLOT	REVOSLOT	21,000	23,100	8,400															
			GIRI + 10%	R 8/36	R 9/36	R 10/36	R 11/36	R 12/36	R 13/36	R 14/36	R 15/36								
VETERAN	FLY/SRC (CORONA 36)	20,500	22,550	5,011	5,638	6,264	6,890	7,517	8,143	8,769	9,396								
	Slofer (CORONA 35)	20,500	22,550	R 8/35	R 9/35	R 10/35	R 11/35	R 12/35	R 13/35	R 14/35	R 15/35								
				5,154	5,799	6,443	7,087	7,731	8,376	9,020	9,664								
			GIRI + 10%	R 11/36															
MUSCLE	SCALEXTRIC (CORONA 36 - PIG 11)	20,520	22,572	6,897															
	CARRERA	20,520	22,572	6,897															
	MMRC	20,520	22,572	6,897															
	NINCO	20,520	22,572	6,897															
			GIRI + 10%	R 11/36															
CLASSIC	SCALEXTRIC (COR 36 - PIG 11)	20,520	22,572	6,897															
	CARRERA (COR 36 - PIG 11)	20,520	22,572	6,897															
	SRC (COR 36 - PIG 11)	20,520	22,572	6,897															
	FLY (COR 36 - PIG 11)	20,520	22,572	6,897															
	SPIRIT (COR 36 - PIG 11)	17,200	18,920	5,781															
	PRS (COR 36 - PIG 11)	17,200	18,920	5,781															
	SCX (COR 36 - PIG 11)	14,100	15,510	4,739															
	NINCO (COR 36 - PIG 11)	20,000	22,000	6,722															
	REPROTEC (COR 36 - PIG 11)	20,000	22,000	6,722															
	REVELL (COR 36 - PIG 11)	20,520	22,572	6,897															
	MMRC (COR 36 - PIG 11)	20,520	22,572	6,897															