

NASCAR

MAGAZINE ONLINE

N°4 FEBBRAIO 2003 €2.00

REALIZZAZIONE A CURA DELLO STAFF DEL CAMPIONATO ITALIANO NASCAR SEASON 2002 BY GAMERSREVOLT. WWW.CIN2002.IT

BONNICI SUPER!

Ottimo rendimento per il pilota maltese nelle ultime gare. Controllate la pagella!

IL MAGAZINE COLLABORA CON...
SUPERBIKE ITALIA!!!

Non solo quattro ruote all'interno del nostro, sempre più completo, magazine!!!



TECNORACING

Provato per voi il demo ufficiale di NASCAR Racing 2003!

- CONOSCIAMOCI MEGLIO! -

Claudio Pavanello ha intervistato il caporedattore del NASCAR Magazine Online...

IL NASCAR MAGAZINE ONLINE COLLABORA ATTIVAMENTE CON I PORTALI DI DRIVINGITALIA.COM M4DRIVING.SM ONLINERACING.M4DRIVING.SM CIGPL.M4DRIVING.SM. GUIDA-LETTURA.

TUTTO SUL RACING ONLINE

- NASCAR MAGAZINE STAFF -

EDITORE

Campionato Italiano Nascar Season 2002
<http://www.cin2002.it>
by Gamersrevolt & M4D

DIRETTORE GENERALE

Gabriele Fani - gabriele_fani@brakeless.net

CAPOREDATTORI

Gabriele Fani - gabriele_fani@brakeless.net
Luigi Manno - brit4ever@libero.it

RESPONSABILE MARKETING

Luigi Manno - brit4ever@libero.it

REDATTORI

Filippo Marroni - filomarr@tin.it
Alfredo Gigliotti - kaymano-@libero.it
Matteo Bortolotti - matteo_bortolotti@brakeless.net
Fabrizio Ugolotti - fabrizio_ugolotti@brakeless.net
Antonio Nadile - domeniconadile@libero.it
Massimo Rivoiro - max70@ngi.it
Claudio Pavanello - claudiopavanello@libero.it
Davide Casciello - cowgod@tiscali.it
Alessio Fabbri - schummy111@inwind.it
Enrico Serra - schaudy@tiscalinet.it
Maurizio Massasso - massasso@shadesoft.com
Luca Gambino - lgambino@it.tiscali.com
Alessandro Vallocchia - lordaxel@m4driving.sm
Alessandro Di Cicco - a.dicicco@fastnfurious.it
Fabio Ghezzi - mr.bibo@libero.it
Davide Chiozzi - erseforever@hotmail.com
Matteo Torre - mtower@libero.it
Gabriele Fani - gabriele_fani@brakeless.net

GRAFICA E IMPAGINAZIONE

Massimo Rivoiro - max70@ngi.it
Gabriele Fani - gabriele_fani@brakeless.net

- CIN2002 STAFF -

ORGANIZZATORI

Stefano Zago - xatoss@libero.it
Matteo Bortolotti - matteo_bortolotti@brakeless.net

WEBMASTER

Alessio Fabbri - schummy111@inwind.it

ALTRI MEMBRI

Vincenzo Acquaviva - vincacqu@tin.it
Emanuele Benedetti - benem@mclink.it
Sergio Nannizzi - sharkover@nannizzi.com
Andrea Rosio - andyofgod@libero.it
Alberto Zanetti - zanna-albe@libero.it
Andrea Baldi - baldi9@interfree.it
Matteo Alaimo - alaimo@dada.it
Daniele Pizzo - Elijo@libero.it
Giancarlo Moretto - janka@serenacom.net
Cristian Loi - brusson@libero.it
Ivan Giovannini - tazgana@bluewin.ch

Chiedimi se sono felice Ghezzi, Rabitti e le scarpe da pallone

Stiamo girando da un paio di minuti sul server Craftsman nelle libere di gara 11 (Lowes) quando si connette il neopromosso Riccardo Rabitti che, pensando di correre con il fixed, non ha uno straccio di setup. Io e Guiglia in Roger Wilco ci sbellichiamo dalle risate, ma poi Riccardo chiede se qualcuno può passargli un setup; ci penso un attimo e mi faccio avanti. Dapprima penso di dargli il setup di Wilke; è un ottimo setup con cui giro in 30.1, nonché la base da cui sono partito per il mio che, poco più alto e più morbido, ne condivide le scelte di base. Quindi ci ripenso e gli mando anche il mio set da gara, perché non penso che nei 30 minuti che mancano possa mettersi a lavorare sul setup. Riccardo sceglie ad occhi chiusi il mio setup e durante le prove mi chiede come modificarlo per ridurre il sovrasterzo. Nel finale pare soddisfatto e stacca un buon 30.101. Sono felice anch'io che ho appena tirato il mio "personal best" in 29.952. Iniziano le qualifiche, faccio un **buon** primo giro e sono primo. Faccio un **OTTIMO** secondo giro in 30.016... e sono secondo. Quella serpe in seno di Guiglia è scesa sotto i 30. E poi li chiamano "compagni" di squadra. Questo teppistello l'ho scoperto io che vagava sperduto nel deserto Texano e l'ho portato nella mia famiglia versandogli il Martini dal mio bicchiere; non ha mai fatto una pole e la prima volta che corriamo insieme me la stampa in faccia in questo modo? Lo adoro! Partiamo tutti bene e con la dovuta prudenza. Escono un paio di gialle nel primo quarto di gara; qualcuno sceglie di non rifornire, ma è una tattica che non pagherà. Lo spotter di Guiglia continua a ripetergli di fare passare l'auto che già lo precede; è una contraddizione in termini, ma non per il direttore di gara che gli rifila una nera che lo esclude dalla lotta per il podio. Sono dietro a Rabitti che è in bagarre con dei piloti con gomme usurate; voglio starne fuori ed al suo primo affondo favorisco il sorpasso di Ala e mi accodo al trenino. C'è un rallentamento anomalo in ingresso di T1 e l'auto, che non aveva mai raschiato l'asfalto nell'ultima settimana, spaccia. Non so come, ma sicuramente c'entra molto la fortuna, riesco a tenerla e me la cavo appoggiandomi dolcemente al muro senza riportare danni; perdo parecchio e vengo passato da Bellato, ma sono un miracolato. Con quanto trasporto ed intensità viviamo le nostre gare? Ho solo rischiato un incidente in un videogioco, eppure per più di 5 giri ho il cuore in gola ed un livello di adrenalina tale da sconsigliarmi qualunque manovra aggressiva. Finalmente mi riprendo e passo Bellato, Papi, Bruschi e Ribetto rientrando su Rabitti e Alaimo che guidano la gara. Tutto regolare, compresa l'uscita di un altro paio di gialle. Manca ancora molto e sto tranquillo. Passo Ala e Rabitti ai Box e provo a sfruttare la situazione per far guadagnare un giro a Giannazzo che non ha pittato; la gialla non esce, così lui si fa da parte ed io provo ad attaccare. Costruisco un vantaggio di poco più di 2 secondi su Rabitti e di 5 su Alaimo. Rabitti ha proprio imparato a guidare il mio setup: il nostro distacco oscilla per più di 15 giri tra 2.1 e 2.3 secondi. A meno di 20 giri dalla fine Guiglia che ha gomme fresche viaggia quasi un secondo più veloce dei primi che sono oramai agli sgoccioli. Esce fortissimo da T2 ed io gli do l'OK per passare, ma la combiniamo grossa e ad ingresso curva siamo affiancati con me che dall'esterno non posso chiudere la traiettoria. Mi appoggio al muro senza perdere il controllo dell'auto (semplicemente non c'era verso di fare quella traiettoria a quella velocità e scelgo di limitare i danni) il server mi punisce e mi ruba l'acceleratore fino al traguardo. In un rettilineo Rabitti recupera i due secondi e mi passa, ma non è finita! Riprendo il ritmo e mi rifaccio sotto a mezzo secondo, dobbiamo rifornire entrambi e ce la giocheremo a gomme fresche negli ultimi 10 giri. Entro ai box a -10/12 giri senza aspettare il limite ultimo delle gomme, ma arrivo lungo sui meccanici e mi gioco definitivamente la gara. Riccardo rifornisce (bene) il giro successivo e rientra con più di 4 sec-

- NASCAR MAGAZINE STAFF -

EDITORE

Campionato Italiano Nascar Season 2002
<http://www.cin2002.it>
by Gamersrevolt & M4D

DIRETTORE GENERALE

Gabriele Fani - gabriele_fani@brakeless.net

CAPOREDATTORI

Gabriele Fani - gabriele_fani@brakeless.net
Luigi Manno - brit4ever@libero.it

RESPONSABILE MARKETING

Luigi Manno - brit4ever@libero.it

REDATTORI

Filippo Marroni - filomarr@tin.it
Alfredo Gigliotti - kaymano@libero.it
Matteo Bortolotti - matteo_bortolotti@brakeless.net
Fabrizio Ugolotti - fabrizio_ugolotti@brakeless.net
Antonio Nadile - domeniconadile@libero.it
Massimo Rivoiro - max70@ngi.it
Claudio Pavanello - claudiopavanello@libero.it
Davide Casciello - cowgod@tiscali.it
Alessio Fabbri - schummy111@inwind.it
Enrico Serra - schaudy@tiscalinet.it
Mauro Alcamisi - alcamisi@libero.it
Maurizio Massasso - massasso@shadesoft.com
Luca Gambino - lgambino@it.tiscali.com
Alessandro Vallocchia - lordaxel@m4driving.sm
Alessandro Di Cicco - a.dicicco@fastnfurious.it
Matteo Torre - mtower@libero.it
Gabriele Fani - gabriele_fani@brakeless.net

GRAFICA E IMPAGINAZIONE

Massimo Rivoiro - max70@ngi.it
Gabriele Fani - gabriele_fani@brakeless.net

- CIN2002 STAFF -

ORGANIZZATORI

Stefano Zago - xatoss@libero.it
Matteo Bortolotti - matteo_bortolotti@brakeless.net

WEBMASTER

Alessio Fabbri - schummy111@inwind.it

ALTRI MEMBRI

Vincenzo Acquaviva - vincacqu@tin.it
Emanuele Benedetti - benem@mclink.it
Sergio Nannizzi - sharkover@nannizzi.com
Andrea Rosio - andyofgod@libero.it
Alberto Zanetti - zanna-albe@libero.it
Andrea Baldi - baldi9@interfree.it
Matteo Alaimo - alaimo@dada.it
Daniele Pizzo - Eljo@libero.it
Giancarlo Moretto - janka@serenacom.net
Cristian Loi - brusson@libero.it
Ivan Giovannini - tazgana@bluewin.ch

ondi di vantaggio quando mancano meno di 10 giri. Non ce n'è: posso solo fare un buon ritmo e sperare che lui sbaglia. Recupero un secondino poi a -2 mollo del tutto. Ha vinto Rabitti con il mio setup...il giornalista sportivo quadratico medio mi massacrerebbe peggio che se avessi vinto buttandolo a muro il mio avversario. Sembra un vecchio film: tra tanti piloti, a beffarmi a causa di un errore è proprio il pilota al quale ho passato quella specie di segreto militare chiamato "setup", che per noi è prezioso come la ricetta della specialità per uno chef. "E' una storia da libro cuore" gli dico, ma lui è di un'altra generazione e non capisce, (glielo spiegherà Enrico) così riprovo: "Sembra un cartone animato"; lui ride e va a postarlo sul forum. E allora, sei felice? No, non per l'esito della gara. Ho perso una gara già vinta e l'ho persa solo per i miei errori. Riccardo ed il suo (o mio?) setup non c'entrano nulla. Ho perso perché ho sbagliato. Mea culpa ed autocritica per non ripeterli. Non voglio con questo sminuire la prestazione di Rabitti, ma quei due secondi erano un buon margine e se lui è stato bravo a colpire, meno bravo sono stato io ad offrirgli il fianco. In ogni caso va detto che il migliore non era né Ghezzi né Rabitti, ma Guiglia. Lo sport professionistico e quello dilettantistico sono molto diversi ed al nostro livello vincere non è la sola cosa che conta. Se ad una partita di calcio uno degli avversari ha dimenticato le scarpe e tu ne hai un paio dello stesso numero in borsa glielie dai perché per amore stesso del gioco e dello sport. Gli avversari vanno battuti non eliminati. Ci si confronta ad armi pari, si dà il massimo ed il migliore vince. Solo così la vittoria vale davvero qualche cosa. Rabitti aveva dimenticato le scarpe, le mie gli calzavano e glielie ho prestate. Mi ha fatto gol al novantesimo ma non ha segnato perché gli ho dato le mie scarpe: ha segnato perché sa giocare a pallone e l'avrebbe fatto anche con le sue se non le avesse dimenticate. Che valore avrebbe avuto la mia vittoria nei confronti di un Rabitti scalzo? Ci sono modi sbagliati di vincere e modi giusti di perdere. Io ho perso nel modo giusto e se non ne sono felice ne sono sicuramente orgoglioso. Tempo fa, mi dedicavo ad un altro gioco. Il numero uno del ranking mondiale (Nick "Artemisia") abitava poco fuori Milano ed era una persona fantastica molto attiva nella comunità. Non aveva segreti per nessuno ed insegnava a tutti senza riserve. Conosciutolo meglio gli chiesi perché si creasse tanti avversari difficili con le sue stesse mani (io stesso grazie ad i suoi insegnamenti arrivai a batterlo in qualche occasione). "La gente deve saperle le cose." rispose "Io dico a tutti cosa bisogna fare per vincere e dove sbagliano. Poi, una volta che tutti sanno cosa fare, chi lo fa meglio vince ed è giusto così". Chiuso con quel gioco, mi accorsi che il campione mi aveva insegnato molto più di qualche trucco. Gli stratagemmi, i segreti e le bassezze non servono a nulla: alla fine inganni solo tè stesso cercando di guadagnare abbassando il livello degli avversari anziché migliorandoti. Senza fare il nome di nessuno, anche qui nel CIN ho trovato uomini che vivono lo sport in questo modo e che mi hanno aiutato quando ne ho avuto bisogno. Quello che mi auguro è avere insegnato a Riccardo che certi gesti non sono da fessi, ma da campioni e che il fairplay va molto oltre il semplice rispetto del regolamento. Se insieme al setup, che gli è servito solo per una sera, sono riuscito a passargli qualcosa di più importante, ho in parte ripagato il mio debito verso tutte quelle magnifiche persone che nello sport mi hanno aiutato ed insegnato.

E allora sì che sono felice!

Fabio Ghezzi
"Bibo69"

INDICE

supported by:



<http://www.gamersrevolt.com>



<http://www.drivingitalia.com>



<http://www.m4driving.sm>



<http://onlineracing.m4driving.sm>



<http://giochi.tiscali.it>



<http://www.saitek.com>

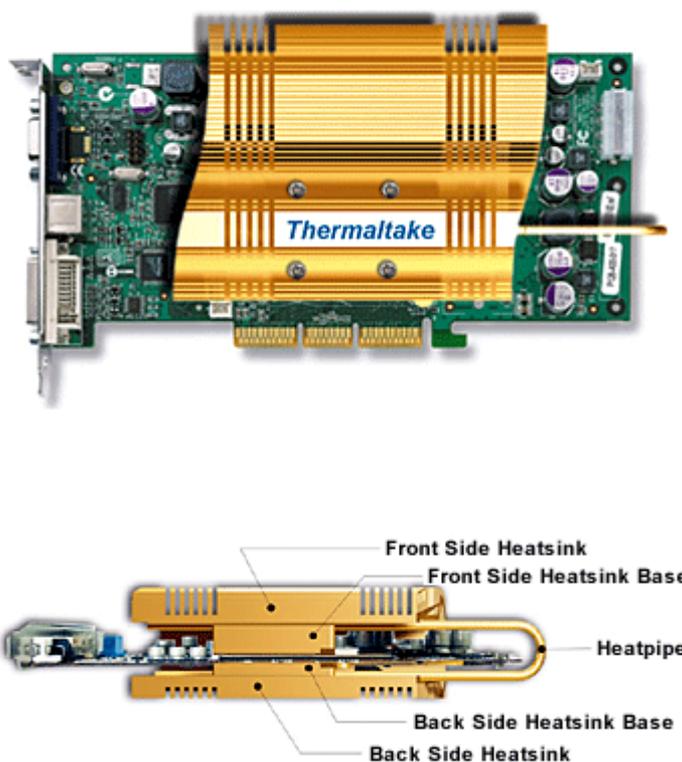
EDITORIALE	02
INDICE	04
VOCI DI CORRIDOIO	05
PAGELLONE WINSTON	06
PAGELLONE BUSCH	08
PAGELLONE CRAFTSMAN	09
PAGELLONE DASH	11
PAGELLONE EASY	13
CONOSCIAMOCI MEGLIO	15
PILOTOPOLI	18
TECNO RACING	26
MERCATO DEL CIN2002	30
SBK ITALIA CORNER	21
GPL CORNER	25

Coulthard punzecchia Schumi!

JEREZ (Spagna), 26 febbraio 2003 - David Coulthard punge Michael Schumacher. Alla vigilia di una rivoluzionaria stagione di F.1, soprattutto per i regolamenti, lo scozzese della McLaren appare molto ottimista e convinto che il tedesco della Ferrari non sia l'invincibile pilota che tutti celebrano. "La buona notizia è che Schumacher è battibile - ha detto ai giornali tedeschi Stuttgarter Nachrichten e Stuttgarter Zeitung - quando è sotto pressione anche lui fa degli errori. Lo dobbiamo mettere sotto pressione, cosa che non ci è riuscita lo scorso anno". Coulthard, vincitore di 12 GP in carriera, ha comunque riconosciuto il valore del rivale pur non rinunciando a rilanciare la sua sfida: "Ogni anno ho imparato qualcosa in più e sono diventato più forte. Quand'ero un giovane pilota non sapevo ancora bene come rendere un'auto più veloce. Ora invece ho acquistato più pratica ed esperienza, e non solo sotto quest'aspetto. Inoltre ripongo grosse speranze nella nuova macchina, la MP4/18". La nuova vettura non si vedrà però prima di Imola perché le Freccie d'argento esordiranno con la MP4/17 ibrida. La risposta del tedesco è arrivata in pista. Nei test in corso a Jerez, oggi disturbati

Dissipatore universale per NV30 da ThermalTake

ThermalTake, noto produttore di sistemi di raffreddamento, ha messo a punto la sua proposta per equipaggiare le nuove schede video GeForce FX, basata su un sistema "passivo" a "convezione" di calore già visto su alcune schede video in commercio:



Il sistema, si compone di due piastre di raffreddamento molto estese, che sono collegate al dissipatore vero e proprio sopra il chip grafico e le memorie, e tra di loro tramite una "heat-pipes" che le unisce, permettendo in questo modo il trasferimento del calore dal dissipatore più caldo a quello più freddo e arrivando in questo modo a raffreddare la scheda anche senza l'ausilio di una ventola. Alcune case come la Leadteck, hanno anticipato di avere in listino modelli di NV30 con sistemi di raffreddamento a bassissima produzione di rumore: è molto probabile, che verranno usati dei sistemi basati su un principio analogo a quello proposto dalla ThermalTake.

by nvitalia.com

dalla pioggia, il cinque volte iridato ha segnato il miglior tempo della giornata proprio davanti allo scozzese che ha pure rotto il motore. Schumi ha girato con la F2003-GA percorrendo 53 giri, sempre con gomme da bagnato, fermando il cronometro sull'1'25"626. Domani lascerà tutto il lavoro nelle mani di Luca Badoer che si alternerà sulla nuova vettura e sulla F2002. Intanto la nuova Williams non va come dovrebbe e a Grove comincia a serpeggiare un po' di nervosismo. Oggi il direttore tecnico Patrick Head ha detto ai cronisti che la nuova FW25 non sembra veloce abbastanza. "Abbiamo trovato problemi di guidabilità legati all'aerodinamica - ha detto Head - adesso apporteremo delle modifiche che dovrebbero migliorare le cose". Oggi però Juan Pablo Montoya è stato il più lento della giornata.

by gazzetta.it

Melandri K.O.

ESTORIL - Vento e pioggia nella prima giornata dei test Irta sulla pista portoghese di Estoril. Ne ha fatto le spese Marco Melandri che ha perso il controllo della sua Yamaha ed è caduto picchiando la spalla. Non si è rotto nulla, ma dovrà restare a riposo per le prossime due settimane.

by gazzetta.it

Ecco le mie pagelle della A. Riguardano le ultime quattro gare, Dover compresa. Voti tutti sopra la sufficienza, mi sembra nessuno debba tutto sommato finire tra i "cattivi"!

A. Fabbri 9,5: Che dire? Impeccabile, nettamente il migliore (983 giri in testa!) e con un patentino stellare. Prima di nominarlo dominatore del Cin (...il dominatore del mondo resta Xatos...) aspettiamolo sugli stradali, ma probabilmente c'è poca speranza per gli avversari.

A. Rosio 8,5: Il campione in carica rimane sempre uno dei più forti (in California ha perso per un niente e comunque si è imposto tre volte nel campionato), ma la fortuna sembra avergli voltato un pò le spalle, vedi sconnessioni e bandiere nere; oggi sembrano maggiori le possibilità di essere riassorbito dal gruppo degli inseguitori che quelle di riconfermarsi leader.

M. Bortolotti 8,5: Penalizzato più di altri piloti di punta da lag e da gialle inopportune nel momento del rifornimento, Matteo è infatti uno stratega della sosta ai box, riesce comunque a rimanere vicino alla zona podio. Se sarà un attimo più fortunato l'ultima parte di campionato potrebbe vederlo puntare alla seconda posizione.

G. Capitani 8,5: Falcon, probabilmente



Andrea Rosio insegue Fabrizio Ugolotti

grazie alla connessione più stabile, è diventato da grande incognita, nel senso che lo scorso anno era sempre



La Chevy di Alessio Fabbri leader del CIN2002

velocissimo ma poteva scomparire da un momento all'altro, a grande realtà del Cin, forse l'unico che in termini di velocità pura può stare alle costole di Fabbri. Oddio, in California la sconnessione gli ha ancora rubato la volata per la vittoria (poteva essere la prima dell'anno), come ai vecchi tempi, però è un altro pretendente ai gradini più bassi del podio della classifica finale del Cin

G. Fani 8,5: Grande vittoria nel secondo gruppo, la migliore gara della sua carriera, dopo il disastro a livello di penalità della prova precedente. Con questa grande prestazione, un vero colpo di reni, rimane attaccato ai piani alti della classifica in un momento difficile.

S. Zago 8,5: Chi l'avrebbe detto? Xatos sta diventando, oltre che veloce, anche un pilota regolare e riflessivo. Peccato non sia partito con il piede giusto, altrimenti sarebbe più in alto.

L. Manno 8,5: Terzo pilota in classifica giri in testa (194), grande gara al Lowe con pole e vittoria, Luigi è il classico outsider, capace talvolta di mettersi dietro tutti, però altre volte particolarmente bersagliato dalla sfortuna, due ritiri nelle ultime quattro gare ne sono la prova.

M. Tempesti: 8,5 Due terzi posti, anche se a Dover si è trattato di un podio un pò fortunoso, dopo gare altrettanto strepitose in gr. B, patentino in crescita libera... E' nata una nuova stella dell' online racing?

V. Acquaviva 8: Ancora una volta si dimostra pilota lucidissimo, non veloce come i primi (7° tempo la migliore qualifica di quest'ultime gare), ma con grande visione di gioco, opportunista e capace di restare fuori dai guai ed attaccare al momento giusto, per arrivare a risultati di prestigio, come il quinto posto al Lowe ed il quarto a Dover, e soprattutto a presidiare con costanza le zone alte della classifica generale.

D. Preioni 7,5: Grande gara a Dover, quinto in qualifica e tra i primi sino alla nera collettiva, Damiano è sempre pilota esperto e molto concreto, seppure afflitto da problemi di sconnessione (Richmond). Se ricordiamo bene le performance dello scorso anno, nelle prossime gare sugli stradali sarà un cliente molto ostico per tutti.

A. Nadile 7,5: Rientrato in A dopo alcune vicissitudini..., Speedy si dimostra sempre veloce (3° in qualifica al Lowe), ma anche sfortunato (vedi Dover).

D. Pizzo 7,5: Dopo una prima metà di campionato al fulmicotone, entrando a suon di vittorie nel gruppo di eccellenza, Daniele nelle ultime quattro gare ha condotto ottime gare, ma senza l'acuto di classifica e con qualche problema di troppo.

S. Nannizzi 7,5: Due ottime gare, con qualifiche ugualmente ottime, a California e soprattutto Dover dove conquista (credo) il migliore risultato della sua carriera; magari in questo caso è stato un pò avvantaggiato dalla nera collettiva, comunque si merita questa fortuna per la determinazione mostrata in ogni gara e le disconnessioni patite. Ultima gara un pò pesante in quanto a penalità.

G. Galetti 7,5: Una grande Richmond, circuito peraltro impegnativo, dove conduce a lungo ed arriva ad essere l'unico ad insidiare il marziano Fabbri, concludendo a meno di 2"; bravissimo. Le altre tre gare male, con addirittura due ritiri.

A. Zanetti 7,5: Prendendo in considerazione le ultime quattro gare, rimane fuori la sua grande vittoria di Talladega,



Bortolotti - Rosio, altro duello al vertice!

che ha reso tutto il circus dell'on line racing estremamente felice, in primis chi scrive queste pagelle! Le quattro gare seguenti però si è un pò seduto, ovviamente tenendo presente il suo

standard di corsaro degli ovali e di pilota velocissimo e costante. Albe, aspettiamo un'altra vittoria, non imborghesirti!

A. Buccella 7: Ryo nelle ultime quattro prove piazza un sesto posto in California ed un dodicesimo a Richmond, risultati buoni, ma da un pilota di grande classe e velocità come lui ci si può aspettare di più. Meriterebbe una votazione più alta se non sapessimo che è potenzialmente in grado di lottare sempre con i primi.

A. Steffan 7: Un buon settimo posto al Lowe ed un nono in California confermano Adri come pilota regolare e capace di entrare spesso nei primi dieci.

M. Rivorio 7: Ritornato in A con una serie di ottime prestazioni, nonostante sia costretto a saltare le qualifiche, ottiene comunque un quinto posto a Richmond di tutto rispetto; purtroppo si ritira nelle altre due gare.

C. Pavanello 6,5: Nelle ultime quattro gare, con una connessione finalmente tornata stabile un provisional, un ritiro incolpevole, un decimo e un dodicesimo, credo di meritare la sufficienza.

G. Moretto 6,5: Nuova filosofia di gara per Jankone, corre al risparmio, ma



Galetti pressa da vicino il Janka!

alla fine i punti arrivano e soprattutto non ha mai praticamente causato un incidente, cosa assai più meritevole in questa stagione di andare veloce e fare uscire una gialla ogni 20 giri.

I. Giovannini 6,5: Ivan si merita la palma del pilota più sfortunato: veloce, appassionato, corretto, gran setuppista non riesce per una ragione o l'altra a trovare il risultato di spicco, se si esclude un secondo posto; gli è capitato di tutto, dalla disconnessione al blocco del computer, alla nera, alla retrocessione. Può solo migliorare

G. Mora 6: Nelle ultime quattro gare arriva sempre in ritardo per varie ragioni, nonostante dei discreti cronometrici, come la quarta fila in qualifica al Lowe.

Claudio Pavanello
"ClapX"

Ecco le pagelle di Massimo Rivoiro per i piloti del gruppo cadetto. Bonnici e Forneris sono senza dubbio le scelte su cui puntare per il futuro. Vedremo se i team più blasonati cercheranno di inserirli nelle loro squadre.

R. Bonnici 9: Sempre nelle primissime posizioni (quando non intervengono guai alla vettura) ottiene la vittoria sull'insidioso circuito di Richmond. Il tutto condito da una grande correttezza dimostrata dagli oltre 100 punti-patentino racimolati.

D. Forneris 9: Un continuo crescendo di prestazioni che culminano nei due primi posti nelle ultime gare lo proiettano a puntare alla categoria superiore.



Mauro Zasio sulla propria Chevy Martini

E' un altro di quei piloti che hanno superato i 100 punti-patentino.

G. Granalli 8: Lotta sempre per la vittoria, è veloce, costante e corretto. Anche lui supera i 100 punti patentino conquistati e a questo ritmo salirà presto in A dove vedremo se sarà in grado di dar fastidio al suo "amichetto".

A. Martinello 7: Buone le sue ultime gare, sempre a ridosso dei primi. Non ottima la situazione patentino, condizionata da un errore di troppo e dai

pochi partecipanti ad alcune gare della B.

F. Ugolotti 6: Dopo un brutto colpo al patentino che lo riporta in B infila 4 gare "pulite" con un acuto in Texas che lo portano ad un soffio dalla categoria "A".

E. Benedetti 6: Sempre veloce e in lotta con i primi è stato penalizzato da alcuni ritiri per incidente e da un segno negativo sul patentino dopo la gara di Lowe's. Imbroccando una gara da manuale, la categoria A è a portata di mano.

M. Zasio 6: E' un pilota che ha nella costanza e nella correttezza le armi

centrali non riesce mai ad insidiare le prime posizioni. Alti e bassi per quanto riguarda le penalità che lasciano il patentino quasi invariato.

M. Palazzetti 6: Fino all'ultima gara aveva preso un bel ritmo, discrete posizioni con un terzo posto sul circuito di California e il patentino che continuava a salire velocemente. Doccia fredda nell'ultima prova con un pesante segno meno che annulla in parte tutto quello di buono fatto precedentemente.

M. Darin 6: La sufficienza per Darin soprattutto per la componente correttezza che lo ha portato dopo una serie di clear race consecutivi nella categoria B.

M. Mastelli 5: Non sono ottime le prestazioni in gara, ma è il patentino che ne risente di più in queste ultime gare. Un bilancio negativo lo posizionano a metà gruppo.

D. Ferretti 5: Non molto brillante in questa sezione di campionato conclude le sue prove sempre nel secondo gruppo, senza acuti particolari, incrementando però il valore del suo patentino.

L. Mura 5: Una serie di piazzamenti solo discreti uniti a qualche incidente di troppo lo portano nell'ormai combattutissima categoria B, concludendo i 5 appuntamenti presi in esame con un segno meno sul patentino.

F. Marroni 5: La capacità del pilota di stare fuori dai "casini" che si generano in pista riesce a far crescere il livello del patentino, più per la componente correttezza che per quella velocità. Poco allenamento lo costringono quasi sempre nelle retrovie, ma mantenendo un buon livello di patentino in qualsiasi momento la zampata la si può tirare.

Massimo Rivoiro
"Max337"

P. Mengoni 6: Discrete le prestazioni velocistiche senza però nessun acuto. Non bene dal punto di vista penalità dove chiude con un segno negativo questa parte del campionato.

M. Piscina 6: Sempre nelle posizioni

Ecco le pagelle del Kaymano dei piloti del gruppo Craftsman! Attenzione ai commenti :-)...

F. Ghezzi: Pilota molto veloce che ha ben fatto fin qua. Ottiene una vittoria in Texas nel girone D che lo proietta praticamente in C dove al debutto vince subito in California e conclude con un 2° posto al Lowe's... unica pecca l'incostanza che lo ha contraddistinto in quest' ultimo periodo; infatti un vittoria corrispondeva ad una prestazione senza acuti nella gara successiva... Ottimo uomo da qualifica e comunque una correttezza esemplare ne fanno un pilota da alto livello.

IN RIFINITURA Voto: 8

G. Guiglia: Entrato a far parte del cin da poco, riesce in solo 4 gare ad arrivare in C dalla lista d'attesa. Sempre nelle primissime posizioni debutta al Lowe's dove ottiene un 7° posto che io attribuirei ad una gara di adattamento! La correttezza è l'arma più importante che ha e una serie di combo lo proiettano dove è ora in poco tempo.

GIOVANE PROMESSA Voto: 8

R. Rabitti: Giovane promessa... debutta al Cin assieme al Padre ma subito si nota che ha una marcia in più. In queste ultime gare colleziona una



Bonini è un altro buon pilota del gruppo Craftsman

vittoria nella Dash e, per sfighe alterne, un 13° e 7° posto. Cmq appena promosso in C ecco che fa vedere ai veterani del gruppo con chi hanno a che fare, andando a vincere a LOWE'S.

SHOWMAN Voto: 8

M. Alaimo: Gli piace la C e di questo



Guiglia è senza dubbio una delle ultime sorprese del CIN2002

ce ne eravamo accorti dal tempo del NOC. Non riesce proprio a lasciare questa serie, è sempre là tra i primi 5 con qualche salita pure sul podio. Infatti appena il suo patentino sale

troppo succede in gara qualche cosa che gli costa delle penalità! Pilota con buona velocità e buona correttezza che può osare di più.

ROMANTICO Voto: 7,5

A. Bonini: Salito dalla E alla C in 3 gare, cmq è sempre la tra i primi e

debutta in serie C a Richmond con un ottimo 2° posto. Veloce e corretto, è da considerarsi come uno di quei piloti che in futuro potranno dare molte soddisfazioni.

DA COLTIVARE Voto: 7,5

M. Bellato: Chi non lo conosce? Non sapete cosa vi perdetevi! Personaggio fuori dalla pista quanto pilota veloce e impulsivo in pista. Dopo una serie di irruenze costategli care in punti patente, il nostro Michele deve ripartire dalla D dove però è chiaro che è solo di passaggio. Dopo il 2° posto in Texas, viene promosso in C ma alterna gare da primi posti ad altre in cui i meccanici ne combinano di cotte e di crude. Veloce e impulsivo, ma la sua simpatia fuori dal comune non può che fargli perdonare le sue irruenze!

PUMA SIMPATICO Voto: 7

A. Giupponi: Il ragazzo sembra

prediligere il centro schieramento, neo promosso in C al Lowe's da subito un acuto con un ottimo 3° posto ma sarà forse la serie superiore che gli avrà dato una marcia in più? Infatti nelle precedenti 4 gare aveva collezionato solo un 4° posto e poi ha girovagato tra il 6° e il 9° posto, cosa che faceva presagire un suo assestamento in quella serie. In ogni caso pilota corretto anche se non proprio senza peccato.

RIVITALIZZATO? Voto: 7

L. Bruschi: Per tre gare gli capita di tutto e non riesce a prendere niente se non solo un mal di fegato da paura. Pilota veloce, partito dalla B e caduto in C per una serie di gare da annullare sull'aspetto correttezza. Comunque due ottimi risultati nelle ultime gare (4° e 5°) fanno ben sperare per il futuro. Pilota non proprio un santo come correttezza ma in ogni caso un personaggio.

ATTAPIRATO Voto: 6,5

D. Memmola: Anche lui un neo approdato in questa serie. Purtroppo gioca il provisional e quindi salta il debutto, ma fa ben sperare visto che ha doti velocistiche di tutto rispetto ed è corretto in pista. Nella Dash si porta a casa una vittoria e un 5° posto che quindi fanno aumentare la curiosità intorno a questo pilota.

CERCA CONFERME Voto: 6,5

S. Ladenna: Pilota con discrete qualità velocistiche che però ha dalla sua la



Il corretto Ladenna sulla Chevy 47

correttezza e grazie a quella è riuscito a passare dalla E alla C in queste ultime 5 gare. Riuscisse a migliorarsi sotto il profilo velocità, potrebbe essere una promessa. Cmq difficilmente si sposterà da questa serie.

CAMOMILLA CORRETTA Voto: 6

M. Papi: Da medio-basso schieramento che non va mai oltre il 6° posto, si becca qualche penalità di troppo e finisce in D e fortuna vuole che risalga subito in C. In ogni caso non penso possa puntare ad una serie maggiore.

NELL' HABITAT NATURALE Voto: 6

G. Russo: Pilota di vecchio stampo, con testa bassa e sempre pronto a pedalare! Discretamente veloce e sicuramente pilota da C, per ambire oltre dovrebbe raddoppiare gli allenamenti ma comunque ha tanta costanza... Purtroppo una serie di penalità lo ha fatto retrocedere un paio di volte e comunque è subito riuscito a risalire!

ASCENSORE Voto: 6

L. Angelini: Qualche ritiro di troppo non gli giova di sicuro, ma comunque non gli mancano gli acuti. In queste 5 gare il massimo che ottiene è un 5° posto. Può ambire a risultati migliori...

Corretto e veloce deve solo essere più costante...

DA REVISIONARE Voto: 5,5

E. Ribetto: Reduce da due gare no che gli fanno crollare il patentino, si ritrova dal gruppo B addirittura nel gruppo D. Pilota che, vuoi per sfortuna (Texas e California) vuoi per meriti personali (Talladega, Richmond e Lowe'S) non riesce a piazzarsi oltre il 7° posto... In queste cinque gare viaggia troppo in basso al gruppo e non ottiene quello che vorrebbe... Sarà tramortito? Comunque merita il giudizio d' Appello.

IN CORTE D' APPELLO Voto: 5

L. Villa: Purtroppo in queste 5 gare non è riuscito a dimostrare molto. Due ritiri, due provisional e un misero 12° posto non possono portare a niente di buono. Cmq è ancora troppo da scoprire per poter dare giudizi e in base a quello che ha fatto fino ad ora è da considerarsi insufficiente. Dalla sua c'è però l'estrema correttezza, cosa (a parer mio) da non trascurare e che cmq fanno bene sperare!

RIMANDATO Voto: 4,5

Alfredo Gigliotti
"Kaymano"



Un duello fra Rabitti e Del Monte

Di seguito sono riportati i voti dei piloti appartenenti al gruppo Dash del Cin2002.

L. Del Monte 9: Sempre nei top five con due belle vittorie ed una pole. Si arrampica dalla Easy alla Craftman. Cosa chiedere di più al pilota del Ballast Vialattea? **Galattico**

A. De Panfilis 8: In quattro gare due volte vince e due volte chiude nella seconda metà del gruppo. Il tutto gli frutta un meritato passaggio in C. Ottimo pilota quando è in giornata fatica a limitare i danni quando tutto non è al meglio. Deve acquisire maggiore consistenza. **Altalenante**

L. Sodano 7.5: Come il suo gemello Del Monte passa dalla E alla C, ma alternando prove positive ad altre negative. Nonostante qualche eclissi lo definiremo... **Stellare**

E. Serra 7: Senza particolari acuti ma con bella costanza riguadagna il grup-

po C dal quale era scivolato dopo un ottimo inizio di stagione. Vedremo se questa volta saprà trovare un posto stabile nelle categorie più alte.

Mastino

R. Casiraghi 7: Retrocesso in Easy risale prontamente e si assesta su un buon livello di risultati e correttezza. Ottimi podi sia in Texas che a California. **Stabile**

G. Bugini 7: Crescente tra Bristol e California, dove ha sicuramente vissuto il miglior momento della sua stagione non si ripete a Richmond e Lowes chiudendo in calo. Qual è il suo vero standard? **Lunatico**

M. Stanchi 6.5: Promosso dalla E a Bristol, prova a districarsi in C a Richmond, ma viene gentilmente rispedito a casa dalle penalità. In ogni caso un periodo positivo con un terzo posto a California ed un altro Top Five. **Due passi avanti ed uno indietro**

F. Agostini 6: Corre due sole gare delle ultime cinque, nelle quali non brilla ma non demerita. Sempre corretto è uno dei pochissimi a non subire penalità. **Assenteista**

A. Di Cicco 6: Assente nelle ultime due gare, non trova mai modo di mettersi in luce nelle tre precedenti. Sfortunato a Talladega dove resta coinvolto in un incidente a due giri dalla fine che lo priva di un podio oramai certo. **Anonimo**

F. Gianesello 6: Dopo qualche assenza ed una serie di risultati negativi trova un quinto posto al Lowes che è una boccata d'ossigeno. Sostanzialmente corretto si conserva un posto in Dash. **Galleggiante**

M. Lomartire 6: Un terzo posto sul superspeedway di Talladega e nulla più. Ancora una volta il limite di Mike è nel suo temperamento, che lo porta ad osare più del necessario impedendogli di raccogliere secondo le sue possibil-



De Panfilis è destinato a fare molto bene, gli manca solo l'esperienza!



Sodano ha collezionato buoni risultati

ità. **Sanguigno**

G. Piconese 5: Il pizzaiolo volante è irriconoscibile, forse condizionato da fattori esterni, ed in tre gare non va mai oltre il penultimo posto. Tuttavia una esemplare correttezza (lui ed Agostini sono gli unici a non essere incorsi in alcuna penalità) gli permette di mantenersi a galla. **Zoppicante**

G. Boschini 4.5: Cento punti di penalità in cinque gare sono un non invidiabile record, che lascia segni indelebili sul patentino e gli costa la retrocessione dalla B alla D. Anche dal punto di

vista velocistico i risultati sono insufficienti. **Masochista**

M. Massasso 4: Ottanta punti di penalità in due gare è qualcosa meno di cento, ma la media per gara compensa la differenza. I risultati sul patentino sono ugualmente devastanti con una doppia caduta dalla Craft alla Easy. **Sadomasochista**

Fabio Ghezzi
"Bibo69"



Fabio Agostini fermo ai box

QUELLI CHE...

Quelli che...
 Quelli che... corrono.
 Quelli che... non corrono.
 Quelli che... pensano di passare.
 Quelli che... pensano che sarebbero passati.
 Quelli che... un altro spin alla T2.
 Quelli che... ma come fanno ad andare così forte?
 Quelli che... ma come fanno a non andare più forte?
 Quelli che... stasera ho Daytona Night.
 Quelli che... stasera c'è Daytona Night.
 Quelli che... non sanno che gusto c'è a Daytona Night.
 Quelli che... sono pazzi a correre sugli ovali.
 Quelli che... solo ovali.
 Quelli che... a quanto tieni il grill tape?
 Quelli che... il grill tape è una specie di barbecue.
 Quelli che... provano i differenziali.
 Quelli che... solo differenziale aperto in rilascio.
 Quelli che... solo differenziale bloccato in rilascio.
 Quelli che... non sanno cosa è il differenziale.
 Quelli che... dopo tre giri fanno 1 e 28 a Monza.
 Quelli che... dopo 3 anni fanno 1 e 28 a Monza.
 Quelli che... odiano Martinsville.
 Quelli che... non credono che Martinsville esista davvero.
 Quelli che... prima spengono il cellulare.
 Quelli che... dopo accendono il cellulare.
 Quelli che... chiedono come è andata.
 Quelli che... stasera ho gente a cena.
 Quelli che... inventano le scuse x correre.
 Quelli che... discutono.
 Quelli che... litigano.
 Quelli che... tutti amici.
 Quelli che... il setup è un segreto
 Quelli che... mi fai provare il setup?
 Quelli che... entrano ai box. Quelli che... shift + R.
 Quelli che... passatemi all'esterno.
 Quelli che... passatemi all'interno.
 Quelli che... 3 wide è uno spettacolo.
 Quelli che... 3 wide è da pazzi.
 Quelli che... aggiungono un altro giro di wedge.
 Quelli che... solo 85/45.
 Quelli che... Huttu è un alieno.
 Quelli che... ma chi è Huttu?
 Quelli che... sudano prima di una gara.
 Quelli che... sudano durante la gara.
 Quelli che... hanno il cuore a mille alla bandiera verde.
 Quelli che... un'altra gialla.
 Quelli che... solo un altro giro.
 Quelli che... ci credono.
 Quelli che... litigano con le mogli.
 Quelli che... litigano con le fidanzate.
 Quelli che... tentano di spiegare alle mogli.
 Quelli che... ma proprio stasera che ho Pocono dovevi invitare quelli?
 Quelli che... vivono l'online racing.
 Quelli che... credono nell'online racing.
 Quelli che... solo online racing.
 Quelli che... **ONLINE RACING.**

by Alessandro Vallocchia

Prima di gettarvi nella lettura fermatevi un attimo a considerare alcuni aspetti generali. L'introduzione del Gruppo E ci dà ora la possibilità di tenere sotto controllo i talenti che approdano al CIN. Molti di questi ragazzi hanno grandi capacità ma è naturale che all'inizio faticino ad esprimersi al massimo potenziale. Si sa, questione soprattutto d'esperienza; non fatevi ingannare dai voti (sono stato piuttosto rigido)! La valutazione numerica prende in considerazione solo le gare ufficiali, molti ne hanno corsa solo una, e quindi non è particolarmente significativa. Nei commenti però ho voluto prendere in considerazione i risultati delle Free e dall'analisi di questi dati sono uscite considerazioni interessanti.

R. Banalotti 7: Brutta gara in Texas sia sotto il profilo velocistico che di regolarità. Rientro in California, senza aver mai provato la pista, con un'ottima prestazione per quanto riguarda la correttezza. Grande gara sul budello di Richmond con un bellissimo secondo posto dopo essere partito 13°. In crescita.

M. De Loren 7: Mimo (per gli amici Mimmo) inizia con un paio di gare free in cui pur andando molto forte non riesce ad incrementare il proprio

patentino. Troppi incidenti causati dalla foga gli impediscono l'accesso al Campionato. Una volta passati gli entusiasmi giovanili però De Loren riesce ad ottenere buoni piazzamenti; il Lowe's ha segnato l'apice di questo buon momento con un secondo posto strameritato. Una promessa del CIN.

F. Telasio 7: In ascesa continua con tre gare una migliore dell'altra. Entra nelle gare ufficiali in punta di piedi (undicesimo a Talla), poi dimostra talento su una pista ardua come California (sesto alla fine) e infine porta a casa un terzo posto sul Catino del Lowe's. Probabilmente la gara più bella è proprio quella corsa a Fontana con un incredibile recupero su De Loren che lo porta ad annullare un gap di 14 secondi. Bello il duello finale con Mimo che forse è stata solo una preview di ciò che potrà accadere in Winston l'anno prossimo.

D. Chiozzi 6,5: Prestazioni velocistiche non eccezionali tengono Chiozzi inchiodato in gruppo E. In California vanifica ogni possibilità di far bene con un errore; quando le cose sembrano mettersi bene ci si mette anche la sfortuna: a Talladega la gara è compromessa per un incidente in cui Davide è incolpevole. Si è trattato per lo più di errori d'inesperienza, lo attendiamo

alla verifica nella seconda parte del campionato.

F. Ciafardini 6,5: Purtroppo il giudizio è basato solo su due gare: Texas e Talladega. Da lì in poi solo assenze. Per quanto si è visto in pista il giudizio è in chiaroscuro. Maluccio in Texas con una brutta prestazione condita da 15 punti di penalità, benissimo a Talladega con un secondo posto sintomatico delle sue capacità. In una gara tatticamente impegnativa Ciafardini si distrae bene ma ancora una volta un po' troppa irruenza gli costa 20 punti di penalità.

M. Rizzolo 6,5: Una sola gara in E per Rizzolo. Poche ma buone, verrebbe da dire perchè il debutto a Richmond gli regala un bel quinto posto. Peccato per un problema al concitato via che gli costa 10 punti. Nonostante le difficoltà Mauro mantiene calma e concentrazione concludendo nelle zone alte della classifica.

F. Gigliotti 6,5: Corre tre gare collezionando un quarto posto a Talladega e due decimi tra Texas e Richmond. Rischia la vittoria a Talladega ma viene tradito dall'emozione. All'ultimo restart anzichè partire pulito si rende corresponsabile di un incidente che lo mette fuori dai



Telasio è fra i migliori del gruppo Easy

giochi per la parte alta del podio. Attendiamo anche lui alla verifica nelle prossime gare.

G. Del Papa 6,5: Debutta al Lowe's poco dopo essersi iscritto al Campionato. A conferma di quanto di buono fatto nelle Free arriva un onorevole quarto posto. Ha già dimostrato di possedere ottime doti, ora non gli resta che accumulare e esperienza per avanzare di gruppo. A mio giudizio è uno dei piloti che ci sorprenderanno in positivo.

G. Cherri 6: Dal Texas fino a California Gilbo ha avuto qualche difficoltà, specie con le strategie ai box. A Talladega è stato protagonista anche di un incidente che l'ha messo praticamente fuori gara. Ma il ragazzo ha saputo mantenere la concentrazione e da due gare a questa parte ha fatto vedere di essere in ripresa. Ci aspettiamo miglioramenti.

C. Gandolfi 6: Il TM del Cheesbar Racing corre in E solo la gara in California. Al debutto un sesto posto in qualifica e un nono in gara non sono certo prestazioni da buttare, anzi. Uscire senza penalità dall'infida pista di Fontana è un ottimo inizio. Attendiamo le prossime gare per farci un'idea più completa sul simpaticissimo mantovano.

A. Gigliotti 6: Debutta in California con una gara che conferma le sue doti di regularista. Molto costante e pulito nella guida, anche se non rapidissimo sul giro singolo, pecca di ingenuità alla Free del Lowe's dove incappa in una



De Loren sulla Ford Taurus 93

penalità (dopo che già a Richmond ne aveva presa una). Sicuramente un pilota "da Nascar" grazie alle sue capacità di conservare la vettura e di evitare guai in pista.

M. Torre 6: Difficile autovalutarsi. Molto positive le gare del Texas (disconnesso a un giro dalla fine mentre viaggiavo 4°) e di Talladega, con la prima vittoria costruita grazie ad una splendida strategia del mio TM. Male, anzi malissimo le due gare in gruppo D costellate di errori a causa di eccessivo nervosismo. Fragile

C. Carchedi 5,5: Debutta in California con il nono posto macchiato da uno

spin autonomo. Nelle gare Free è andato sempre molto bene anche se in un paio di occasioni non ha raccolto quanto meritava per via di qualche incidente di troppo. Sembra sempre lì lì per fare il salto di qualità e ne in effetti ne ha anche tutti i mezzi. A quando la concretezza?

L. Stobbione 5: Comincia a Richmond classificandosi 14° e rimediando 25 punti di penalità. Troppa irruenza dovuta forse all'entusiasmo e alla voglia di far bene. Da notare che gli sono bastate solo tre gare Free per raggiungere il gruppo E, tutte e tre sono state interpretate alla perfezione con una particolare attenzione alla correttezza. Potenzialmente un ottimo pilota.

F. Chirolì 5: 13° a Richmond e 35 punti di penalità. Peccato perchè Fabrizio ha disputato, prima di entrare nel gruppo E, tre gare Free di assoluto valore condite da un terzo posto a Fontana. Solo alla 4° gara, a Richmond, si vede appiappare un segno meno sul patentino. Personalmente ho potuto verificare in gara la sua velocità e perizia nel gestire situazioni difficili, sono curioso di vederlo all'opera da qui al termine del campionato.

L. Rubino 5: Gli bastano 2 Free per raggiungere il gruppo E ma al debutto a Talladega è sfortunatissimo. Gli esplose subito il motore e perciò non ha neppure modo di entrare nel vivo della gara. Poi le Free di California e Richmond sono piuttosto incolori. Deve ritrovare al più presto la serenità iniziale che gli ha permesso di esprimersi al meglio.

Matteo Torre
"Tower"



La bellissima Chevy di Banalotti

Dopo Sharkover, ovvero Sergio Nannizzi, è la volta di un altro toscanaccio, Gabriele Fani (si... proprio lui, il caporedattore!), che peraltro abita in una delle culle del motorismo italiano, quel Borgo San Lorenzo dove migliaia di macchine si incolonnano per uscire/entrare al Mugello durante i Gran premi del motomondiale.

Nonostante a noi la zona del Mugello ricordi indissolubilmente il rombo dei motori, per Gabriele è "il polmone di Firenze; non riesco ad immaginare la mia abitazione fuori da questo paesaggio. Calma, tranquillità e tanta vegetazione, una ricetta per vivere bene".

ClapX: Gabriele, che se ben ricordo è stato il primo a correre senza nick ma con il suo vero nome è nato a Firenze nel '77. Ma tutti ci chiediamo: cosa fa nella vita, oltre al magazine e preparare le livree delle vetture BKL?

G. Fani: Di lavoro faccio il tecnico informatico presso Prada Industrial S.p.A., si quella di Luna Rossa!, per conto di Allium Italia Spa una società Milanese. Mi trovo bene a lavoro e con alcuni dei miei collaboratori condivido la mia pas-

sione, l'online racing. Sto parlando più precisamente di Alessio Lisi, mio compagno di team e Fabio Ghezzi che ho avuto modo di conoscere nelle settimane scorse. Per quanto riguarda i miei hobby, cito la musica, che ascolto e pratico attivamente, possiedo infatti un bellissimo Yamaha Motif 8, il fiore all'occhiello dei sintetizzatori. I Genesis degli anni d'oro (1969 - 1976) sono il mio gruppo preferito i cui cd non mancano mai dalla mia vettura... Poi vengono i Pink Floyd, George Michael, Peter Gabriel e pochi altri ancora. La musica moderna non mi appassiona molto.

ClapX: Aggiungiamo che ha vigliaccamente rifiutato di servire la patria proclamandosi obiettore di coscienza (ehm... anch'io a dire il vero n.d.r.). Siccome questa rubrica si chiama "conosciamoci meglio", e quindi ci autorizza a sapere i fattacci degli altri, chiediamo anche come è messo sentimentalmente...

G. Fani: Per quanto riguarda questo aspetto, credo di aver trovato la mia anima gemella. In realtà credo di aver trovato l'anima gemella che ogni

ragazzo vorrebbe avere... (Ambra mi devi una cena per questo complimento...!!!). Amorosa, sensibile ma soprattutto, grande SPOTTER! E' lei il mio segreto nelle tattiche di gara ahahahah! Mi segue ovunque quando mi sposto da casa e non manca mai ai raduni del Cin2002.

ClapX: Ora le domande serie: che rapporto hai con le auto e le moto non virtuali? Cosa guidi? Con che stile? L'auto a cui sei più affezionato?

G. Fani: Attualmente possiedo una Audi A3 e una Renault Megane aziendale. L'Audi è di gran lunga superiore in tutto (azz... costa il doppio n.d.r.). Sto meditando di cambiarla comunque. Mi piacerebbe farmi un coupè tipo il TT. Lo adoro!!!

Per quanto concerne il mio stile di guida può essere definito prudente anche perchè non sono molto bravo anzi, direi che sono proprio un principiante nella guida sportiva. Non amo mettere la vettura al limite, le strade urbane ed extraurbane non te lo permettono e il richio è troppo alto, poi ci sono le multe che ti tagliano le gambe. L'auto alla quale sono più affezionato è



Gabriele Fani affronta curva3 del velocissimo circuito di Texas



Galetti e Fani in un duello serrato

senza dubbio la mia A3.

ClapX: Oltre a cimentarti nell'online racing, che altri sport pratici?

G. Fani: Non pratico nessuno sport e di questo mi rammarico sempre, purtroppo mi manca il tempo. Parto infatti alle sette di mattina e torno quasi alle otto di sera, percorrendo in media circa 230 Km al giorno. Rincaso solitamente molto stanco per questo mi vedete poco nei server...

ClapX: Che evento sportivo ti è rimasto più impresso e chi è il tuo idolo?

G. Fani: Se devo citare qualche evento sportivo, direi i mondiali del '94 e gli europei del 2000, mentre non ho un idolo sportivo in particolare, a parte ovviamente Clapx, il mio mito nelle simulazioni di guida. (se qualcuno pensa che la frase originale sia stata modificata dal redattore dell'articolo... ehm ha ragione n.d.r.)

ClapX: Passiamo ora ad un argomento delicato per chi ha poco tempo ed una donna fantastica, ovvero la voce "cultura": musicisti, libri ecc....

G. Fani: Per i musicisti ho già detto in precedenza. Per quanto riguarda i libri dico che non mi è mai piaciuto leg-

gere anche se "Il momento di Uccidere" di Grishman, credo si scriva così, mi è piaciuto molto. Lo lessi in 2 settimane. Una cosa che invece amo tantissimo è il cinema. Ho una collezione di circa 60 DVD ed ogni tanto amo riguardare i miei titoli preferiti insieme alla mia dolce metà sul mio divanetto. Credo di passare più tempo davanti al mio Sony Vega che fuori di casa, specialmente in inverno quando fuori fa freddo, odio il freddo. Insieme ad Ambra vedo in media un film al cinema a settimana e i miei generi preferiti sono la fantascienza, i film storici e i

film drammatici. Per i registi stimo moltissimo Spielberg, Scott, Cameron, e Lucas; film preferiti: Blade Runner, Star Wars, Vanilla Sky, Salvate il soldato Ryan, A.I., JFK, Cast Away, Philadelphia, Giorni di Tuono :-). Attori preferiti: Tom Cruise, Russel Crowe, Nicole Kidman, Tom Hanks, Matt Damon, Meg Ryan, Harrison Ford, Michael Douglas, Sean Connery.

ClapX: Gran Finale, online racing: come ci sei arrivato, quanto tempo ci dedichi, cosa significa per te, come vivi questa passione, quale pensi sarà il suo futuro?

G. Fani: Mi ricordo che provai per puro caso la versione demo di Nascar Racing 4. Decisi di approfondire la mia conoscenza del gioco e comprai la versione americana importata da Computer One. Trascinaì Antonio Buccella nel torneo di Nascaritalia organizzato da Giacomo Bugini fondando insieme a lui I Brakeless Racing Team. Non ebbi grandi risultati inizialmente soprattutto a causa della mia connessione tremolante, che non mi permetteva di finire neppure una gara. Non mi scorderò mai lo scambio di battute durante una delle mie prime gare, in uno dei tanti regimi di caution... "Ragazzi stiamo tutti vicini...!" disse



Allenamento sul triviale di Talladega per Fani e Fabbri

Giaky, ma io avevo lag così paurosi che risposi "Forse è meglio che io vi stia lontano...". Quando passai ad ISDN poche settimane dopo i risultati arrivarono subito. In pochi mesi vinsi i due trofei organizzati da Bugini, la Coppa Superspeedway e la Road Cup. Forse Andy si ricorda qualcosa... :-)
Erano bei momenti quelli, adesso di

racing lo vedo roseo, i tornei sparsi per la rete sono molti e credo non diminuiranno in futuro, anzi. Infine l'ul-

per l'intervista e ovviamente per il tempo che dedica al Nascar Magazine Online.



Fani taglia il traguardo di Talladega durante una sessione di test

timo prodotto di casa Papyrus sembra offrire la simulazione di stock car definitiva. Purtroppo a causa degli impegni lavorativi ed affettivi non dedico molto tempo agli allenamenti, se dovessi quantizzare l'allenamento direi una o due ore settimanali, più due ore pre-gara ufficiale. Sono soddisfatto dei risultati che sto ottenendo, anche se non competo logicamente coi migliori credo di raccogliere più di quanto semini.

G. Fani: lo ringrazio te e la redazione del magazine, state facendo un ottimo lavoro ;-).

Claudio Pavanello
"ClapX"

ClapX: Un grazie doveroso a Gabriele,



Eccomi in tutto il mio splendore...

piloti più forti di me ce ne sono anche troppi e forse anche per questo ho perso un po' gli stimoli, seppure devo dire l'ultima gara a Dover mi ha dato una grande soddisfazione. Cosa significa l'online racing? Difficile dirlo, forse condividere una passione con altre persone. Il futuro dell'online



Una delle tante battaglie fra Steffan e Fani

Sono le 7 del mattino di un giorno come tanti, e mi accingo a salire su un pullman turistico che da lì a poco mi avrebbe portato a Lourdes. Ve lo immaginate un KaYManO seguito dal piccolo fratellino e sulle spalle uno zaino con dentro un volante? Beh... lo no, ma è così! Una volta entrato, aguzzo la vista per riuscire a garantirmi qualche posto libero. Dopo numerosi tentativi di corruzione nei confronti delle persone che prima di me erano riuscite ad "arraffare" i tanto agognati sedili riesco a vedere dei posti liberi in quintultima fila lato "inside". La mia mente per un attimo mi riporta alle fasi iniziali della scorsa gara... ma è solo per un attimo.

Avvicinandomi noto che ai finestrini sono seduti due uomini, uno con le guance rosse e una strana tuta rossa e che in mano ha un bottiglione da 2 litri di pura grappa delle dolomiti, dall'altro lato invece c'è un figuro dai capelli a spazzola e un paio d'occhiali da sole alla "son troppo un figo" con uno strano tick... quello di non parlarti mai di fronte ma solamente di profilo!

Dico a mio fratello di sedersi a fianco al signor grappa e io mi sedio di fianco a quest'uomo con gli occhiali. Essendo incuriosito dallo strano tipo con gli occhiali ho pensato di iniziare una conversazione cercando di familiarizzare mentre allo stesso tempo il pulman si accingeva a partire... e la mente di nuovo mi riportava alla mitica frase "Gentlemen start your engine!"

Kaymano: Salve, è la prima volta che viaggia su un pulman così, sa?

Figo: Ah sì? Contento lei contenti tutti! Vista la sua risposta ho capito che questo era un duro, e quindi se io volevo scoprire qualcosa dovevo assolutamente usare un'altra tattica... Nel frattempo mio fratello era già ciucco, e lo sentivo cantare con quell'uomo dalle guance rosse una canzoncina che

inneggiava la vittoria di uno Schummy contro un Andy dalla fronte alta. Esterrefatto non capivo e mi cominciai a preoccupare per la sorte del piccolo KaYManO... chi lo avrebbe raccontato a mia madre che mio fratello si era imbroccato?

Tutto d'un tratto mi sento toccare sulla spalla... era lui l'uomo dal profilo alla pinocchio, che mi sussurrava nell'orecchio:

Figo: Ti starai chiedendo perché quell'uomo ha la tuta rossa e perché sta andando a

circa 2 ore e il "Figo" non mi aveva più rivolto la parola fino a quando non passammo il Monte Bianco quando si rivolse a me dicendomi:

Figo: Volete sapere una storia triste e del perché sono su questo Pulman?

Finalmente avrei scoperto il perché di tutto quel strano mistero e quindi non stavo più nella pelle. Per cui mi sono seduto comodo sul sedile e dopo un bel sospiro mi misi ad ascoltare il mio interlocutore...

Le sue sfighe erano cominciate circa un mese e mezzo fa, quando una sera (precisamente un martedì sera) tornato a casa dal lavoro (in verità lui andava da delle sue amiche, che poi si scoprì essere Speeda, Gigga e Andyina) e la mamma gli fece trovare il suo piatto preferito (la Bagna Cauda) sul tavolo.

Dopo aver ingurgitato quasi un kg di quella roba lì (tutta a base di aglio) decise che era ora di fare una telefonata interrubbana nel bagno. Per 10 min in casa si sentirono tuoni e le pareti tremarono come se fuori ci fosse il terremoto. La sua potenza era talmente elevata che per circa 10 km sentirono queste sue emissioni di "gas". La madre dopo aver aperto la porta ai vigili del fuoco si insospettì e andò a chiamarlo mentre lui stava per ultimare il tutto...

Uscendo dal bagno guardo sua madre che gli disse dei vigili del fuoco i quali erano stati chiamati da un certo Shummy (un imbroccone che aveva solo grappa in casa!) che si era preoccupato della sua linea telefonica dopo che il traliccio del telefono, dopo il tuono più potente, aveva avuto dei cedimenti.

Comunque impreca e minacciando di chiamare il suo amico Di Ciccio con tutto il team Fast&Furios a dare le mazzate al sig. Shummy, riuscì ad intimorire i vigili che per salvaguardare la salute di quest'ultimo se ne andarono



Lourdes non è vero?

Kaymano: Sì in effetti è così, più che altro comincio a preoccuparmi per mio fratello...

Figo: Da quando ha perso il suo GiG si è dato all'alcool e ora sta tentando l'ultima possibilità andando a Lourdes!

Kaymano: azz mi spiace... Che brutta storia... e sto GiG che fa?

Figo: Niente... era stufo di tagliare e mangiarsi fili quindi se ne andato!

Kaymano: azz brutto!

Dopo queste affermazioni passarono

senza però avvisarlo che date le eccessive vibrazioni a cui era stata sottoposta la sua casa, poteva esserci qualche rischio di crollo...

Salito in camera sua il piccolo Lucio, così si chiama, si appresta a prepararsi per correre la sua gara settimanale in Texas. Si non ve l'ho ancora detto



Lucio Bruschi in pieno sul rettilineo del Lowe's!

ma Lucio alias NascarMan corre in un campionato organizzato da una specie di Dio (Xatas) che compare in quasi tutti i miei racconti... azz sarà lui il comun denominatore?

Allora accende il monitor con il PC e aspetta che il suo bel WinZozz 3.11 si avvii (il ragazzo non crede nelle nuove tecnologie e quindi guarda con disprezzo tutti i vari Win9* usciti ed è rimasto al 3.11). Tutto caricato e si appresta a collegarsi in rete quando riceve la peggiore delle sorprese: il suo modem non si connette! Ci prova in tutti i modi, da botte al modem, stacca e attacca la presa del telefono, riavvia il PC e niente. Arriva addirittura a fare un voto: si sarebbe concesso a GiG se solo il modem si fosse collegato, ma niente! A questo punto non sa più che fare e disperato si rassegna a perdere la prima delle sue gare. Durante la notte soffre molto ma alla fine si rassegna al fato.

Il giorno dopo uscendo di casa nota che il cavo del telefono era staccato e appeso ad un' estremità c'era un bigli-

etto con scritto sopra: "Le tue scorregge saranno forti e puzzolenti ma i denti del mio alano sono come tenaglie, questa volta il filo ma la prossima non sarò così clemente! Firmato sig. Shummy". In poche parole il Sig. Shummy aveva, per vendicarsi del suo traliccio del telefono caduto per

colpa delle tronate di Lucio, staccato il cavo del telefono di NascarMan, e per placare ancora la sua ira, lo aveva fatto a tutti i piloti della toscana! (Pensate un ignaro Fani o Ryuzzo che per colpa di questi due si ritrovano a non poter correre... senza pensare di Ala red!!) Poi non contento di ciò lo aveva pure minacciato di non farlo correre più in nessun'altra gara! (che folle XATAS BANNA LA SHUMMINA DAL CIN!!) Il suo racconto continua e arriviamo all'appuntamento con Talladega. Questa volta remore della gara precedente si è fatto installare la fibra ottica e quindi tutti i cavi sono stati interrati a prova GiG (Il cane di Shummy)! Felice come una pasqua si mette a cenare con un altro piatto preferito: l' Nduja. Un piatto tipico calabrese che è di un pesante ma di un pesante che neanche ve lo immaginate! Allora messi i suoi 2 kg di pura pesantezza nello stomaco si appresta a salire le scale quando tutto d' un tratto viene colto da una colica addominale e deve correre subito in bagno... Altri 10 min di tuoni e questa

volta i sismografi della Sicilia hanno segnato un terremoto del 5° della scala Mercalli... I cavi di Lucio sono interrati ma quelli di Shummy no e quindi non è difficile immaginare che il povero Uomo dalle guance rosse non potrà correre neanche sta volta!

La cosa non gli va giù e allora decide di usare GiG per tagliare di nuovi i fili. Una volta scoperto il fatto dei fili interrati, Shummy non sa più come sbollire ma ecco che gli viene in mente un' idea. Entrerà nei server sotto falso nome e rovinerà la gara al nostro Lucio. Torna a casa in fretta ed entra nel server con il nome The Player... Si fa le pratiche, le qualifiche e finalmente arriviamo al momento della gara e il nostro The Player è giusto dietro a Lucio. La gara parte e i due piloti corrono molto correttamente anche se il sig. Shummy sta aspettando il momento buono per colpire l'ignaro Lucio... Arriviamo al giro 36 quando l'uomo dalle guance rosse decide di superare NascarMan nella parte piana della T1 ma la velocità fa sì che la car si allarghi verso l'esterno, tamponando Lucio il quale dai danni subiti dovrà ritirarsi definitivamente dalla Gara.

Lucio è triste non sa più cosa fare, si rinchioda in bagno e comincia a sfogliare tutti i suoi Playboy. Ma alla fine non si perde d'animo e si prepara per la gara successiva: California. Passa ore e ore di allenamento, si ritrova sul server con l'ingegnere Janka e affina al meglio il suo setup! Arriva la fatidica sera e si ripete tutto con le volte precedenti... Cena a casa con un piatto tipico (questa volta con la pasta mari e monti) sale le scale e gli viene lo stimolo di andare in bagno... una tuonata e un terremoto con conseguente rottura della rete di Shummy... Questa volta però l'uomo dalle guance rosse si è fatto più furbo e si è messo la rete FastWeb sul secondo PC... Allora decide di attaccarlo dalla rete!

Lucio fa le pratiche e affina ancora di più il setup che l'ing. Janka gli ha passato, fa delle ottime qualifiche e finalmente arriva il Warm Up. A questo

punto entra in scena il sig. Shummy che con il suo sapere hackeresco riesce a collegarsi al PC di Lucio. Una volta dentro, senza farsi scoprire, riesce a sostituire il setup di gara con quello di qualifica... ed il gioco è fatto... NascarMan ignaro di tutto finisce il Warm Up e si appresta ad iniziare la gara... Scatta il semaforo verde e partono tutti i piloti, ma subito il nostro amico capisce che sotto c'è qualcosa... Il motore si surriscalda e la macchina spinna che na bellezza e con uno sguardo ai tasti F* vari, vede che il GrillTape è a 90%... il che significa solo una cosa: che il setup da gara è uguale a quello da qualifica... chi può averlo sovrascritto?

Ormai la gara è iniziata e non può chiedersi nulla, decide di fermarsi ai pit per abbassare il grill ma la car spinna sempre di più. A un certo punto prende di punta un muro e si sfascia la car (Il povero Lucio nel frattempo ha lo stimolo per andare al bagno), dopo alcuni giri ed ennesimi doppiaggi decide di correre in bagno... terremoto e pianti! Shummy ha compassione e decide di

porre fine alle sue sofferenze e quindi ritira la car numero 6 di Lucio che tristemente passa il suo tempo nel bagno piangendo...

Nel frattempo il "Figo" affianco a me dopo aver finito il racconto si era messo a piangere e io gli passavo i fazzoletti.

Mi aveva commosso e io non potevo far altro che porgergli i fazzoletti. Avrei voluto fare qualcosa ma non potevo fare nulla se non pregare Xatas di bannare Shummyna...

Il signore dalle guance rosse si affianca a me e mi strattona... Mi sento sussurrare all' orecchie: << Sig KaYManO si svegli e si ricordi che chi la fa, se l'aspetti!>>. Io scattò in piedi e mi giro nel pulman vuoto, a fianco a me non c'era più nessuno e io sono rimasto lì a guardare l'orizzonte cercando di capire dove finiva la realtà e iniziava il sogno...

Allora ALA RED STAFFELLI questa volta decide di attapirare:

Lucio "NascarMan" Bruschi per la sua serie infinite di sfighe che lo hanno portato a saltare praticamente 3 gare di

fila. Ha passato tutto il tempo a piangere in bagno dalla disperazione e solo ora dopo mesi ha avuto il coraggio di farsi rivedere in giro!!!

Ragazzi ora vi saluto e spero che il pezzo vi sia piaciuto!

Alfredo Gigliotti
"Kaymano"



Un altro scatto di Lucio mentre affronta curva 3 del Lowe's

Freddo e astinenza da campionato creano tanta aria fritta e quale modo migliore per rinnovare un po' l'atmosfera se non quella di presentarvi un po' dei nostri piloti? Ecco allora che ognuno è stato intervistato con le stesse domande per avere un metro comune, in modo che possiate conoscere le abitudini, in pista e fuori dei piloti del nostro campionato. Come noterete ad ogni pilota è stato chiesto cosa ne pensa di chi scrive, essendo pilota e leader del campionato in corso non sarebbe stato bello rispondere a domande pensate per altri, noterete anche che li ho pagati profumatamente. :-)

PATRIK

Pietra angolare di SBK Italia, fondatore ed ex punto di riferimento (finché non è arrivato il sottoscritto...lol), pilota pre-

ciso, veloce e pulito, il mago di Assen, l'università della moto. Le sue preferenze riguardo ai circuiti vanno dal guidato alle vari-

azioni altimetriche, si esprime molto bene imprimendo un ritmo folle alla gara, soffre leggermente la bagarre ma non pensate di poterlo facilmente mettere in difficoltà perché quando il pensiero starà passando nella vostra testolina, lui vi sarà già passato sulle orecchie!

Amico leale con cui condivido passioni non solo a due ruote (lo so, sono un traditore...), persona sincera e schietta.

PERSONALE

Mattia: La cosa che più ti fa arrabbiare?

Patrik: L'ipocrisia

Mattia: Quella che invece ti rende più felice?

Patrik: I sentimenti buoni

Mattia: La tua ultima buona azione?

Patrik: Ne ho mai fatte???

Mattia: Parlaci un po' di te, età, abitudini, lavoro, insomma, una panoramica generale.

Patrik: Studio lettere, sono quasi alla fine(per fortuna), ho 25 anni, sono appassionato principalmente di mezzi a 2 ruote e di libri.

IN PISTA

Mattia: la tua moto, parlaci un po' di LEI...

Patrik: Ho una Yamaha R6 600. Una moto che mi ha dato e mi darà molte soddisfazioni... un mezzo che non tutti sarebbero in grado di portare al limite (forse neanche io).

Mattia: La tua moto dei sogni (in SBK)

Patrik: Ducati 996

Mattia: Quali degli avversari del campionato rispetti di più e perché?

Patrik: Ho rispetto e stima per Mattia, numero22 e Lauca, sia per il livello di competitività, sia per l'amicizia che ormai ci lega da oltre un anno.

Mattia: Quale è il momento cruciale della gara, quello in cui si decide vittoria o sconfitta?

Patrik: Quello in cui si decide la sconfitta.

Mattia: La vittoria più bella?

Patrik: Quella con Kawa (milioni di anni fa) a kyalami e quella con Lauca a Monza.

Mattia: La gara più emozionante?

Patrik: Guarda sopra. ;-)

Mattia: Come giudichi la tua stagione fin qui? Datti un voto e motivalo.

Patrik: Sono partito bene... anche se essere stato battuto ad Assen è stata una coltellata...

Mattia: In questi giorni si è parlato di semplificare il modello di guida, passando a pro, in luogo dell'attuale real: favorevole o contrario? E perché?

Patrik: Lo dice il nome stesso: una simulazione deve simulare, e questo accade solo in modalità real... poi c'è sempre motogp per chi vuole giocare arcade...

Mattia: Il prossimo campionato sarai dei nostri? (Domanda retorica...)

Patrik: Certamente, anche se visto come stanno andando le cose ora ho i miei dubbi che ci sarà un altro campionato...

Mattia: Da fonte attendibile ci è giunta notizia che con la versione 2000 di SBK, si riuscirebbe a giocare in più di due, sicuramente in 4 (provato) e forse



Da notare il dettaglio del Bikeset



Tutti giu per...

in 6, col Superbike 2001, anche con connessioni stellari, è impossibile giocare in più di tre: pensi valga ancora la

pena di disputare il campionato col 2001?

Patrik: Se il prossimo champ non si farà con il 2000, inizio a giocare a motogp...

Mattia: Visto che chi scrive è anche pilota e attuale leader del campionato e per questo non sarebbe bello rispondesse alle domande da lui stesso posto, dai un giudizio su di lui, in pista e (se lo conosci) anche fuori.

Patrik: Per quanto riguarda il pilota penso ormai di aver espresso il mio parere molte volte... purtroppo ho avuto la possibilità di conoscerlo solo virtualmente, ma secondo me è una grande persona, intelligente, seria e dotata di grande capacità critica... (cosa rara di questi tempi).

numero22

Webmaster del campionato, velocissimo ma incostante, ha uno stile di guida inconfondibile, caratterizzato da una



Notevolissimo il modello 3d della moto!

frenata nervosa e una uscita di curva che lascia sovente lunghe virgole nere sull'asfalto (quando non si mette la moto per cappello...).

Un vero mastino in bagarre, spesso ti sorpassa quando meno te lo aspetti e va via in scioltezza.

Si esprime alla grande nei circuiti tutti frenate e accelerazioni come Kyalami, Monza e Imola, soffre abbastanza quelli in cui la velocità in curva è quello che conta.

E' colui che è riuscito ad editare SBK, a lui tutti noi appassionati dobbiamo moltissimo, oltre che abile costruttore di siti è anche un sapiente pittore di skin, sue moltissime (straordinarie) creazioni del Bikeset SBK 2002.

Amico leale e con la battuta sempre pronta, una persona che ammiro molto.

PERSONALE

Mattia: La cosa che più ti fa arrabbiare?

numero22: Chi calcola e fa affari a

scapito delle vite e sofferenze di tanti innocenti, sostenuto da grandiose campagne mediatiche.

Mattia: Quella che invece ti rende più felice?

numero22: L'Amore delle persone che ho intorno

Mattia: La tua ultima buona azione?

numero22: Si fanno ma non si dicono...

Mattia: Parlaci un po' di te, età, abitudini, lavoro, insomma, una panoramica generale.

numero22: 28 anni, studente-lavoratore (disoccupato !!!): mi dedico anche a pallavolo e chitarra, ho una Donna che mi sopporta egregiamente, etc etc...

IN PISTA

Mattia: La tua moto, parlaci un po' di LEI...

numero22: Il "mio" Ducati 350SS è l'unica su cui abbia appoggiato le chiappone: è abbastanza leggera, poco potente ma quanto basta a me per divertirmi sulle pessime strade della mia zona

Mattia: La tua moto dei sogni (in SBK).

numero22: Manco a dirlo... nella realtà vorrei provare un bel 748, poi sarei appagato se un giorno potessi far muovere il Mito, una a scelta fra 916/996/998. Decisamente interessato a 999/749, non disdegnerei un Ninja (unica concessione ai 4 cilindri japs).

Mattia: Quali degli avversari del campionato rispetti di più e perché?

numero22: Il rispetto non manca mai verso nessuno... a volte vacilla quando qualcuno non si presenta per mesi... agonisticamente ho da imparar-

re da molti, direi i primi 5/6 della classifica generale.

Mattia: Quale è il momento cruciale della gara, quello in cui si decide vittoria o sconfitta?

numero22: Per me è quello in cui mi si ingessa il polso in uscita di curva e mi ritrovo a guardare la moto che vola libera nel cielo.

Mattia: La vittoria più bella?

numero22: Contro Kilka a Kyalami, un sorpasso da urlo alla chicane in un momento in cui un errore avrebbe significato sconfitta, poi ho resistito con lui che premeva ad ogni staccata.

Mattia: la gara più emozionante?

numero22: La stessa di prima

Mattia: Come giudichi la tua stagione fin qui? Datti un voto e motivalo.

numero22: 6,5 buoni risultati, in calendario nel finale... maledetto editing... :-)

Mattia: In questi giorni si è parlato di semplificare il modello di guida, passando a pro, in luogo dell'attuale real: favorevole o contrario? E perché?

numero22: Non mi posso pronunciare perché sono al di sopra delle parti...

Mattia: Il prossimo campionato sarai dei nostri? (Domanda retorica)

numero22: Io Sono il Campionato!!!

Mattia: Da fonte attendibile ci è giunta notizia che con la versione 2000 di SBK, si riuscirebbe a giocare in più di due, sicuramente in 4 (provato) e forse in 6, col superbike 2001, anche con connessioni stellari, è impossibile giocare in più di tre: pensi valga ancora la pena di disputare il campionato col

2001?

numero22: Urk, credo che sarò chiamato a scelte impopolari!

Mattia: Visto che chi scrive è anche pilota e attuale leader del campionato e per questo non sarebbe bello rispondesse alle domande da lui stesso posto, dai un giudizio su di lui, in pista e (se lo conosci) anche fuori.

numero22: In pista un gran manico, pochi punti deboli che non riesco mai a sfruttare. Fuori dalla pista davvero molto disponibile e sincero, per quanto possa dire una conoscenza fatta di caratteri sullo schermo... ma l'impressione è quella!

DAVID

Una delle stelle nascenti del campionato, l'ho sfidato varie volte e posso sinceramente dire che il talento c'è,



Semaforo verde, si parte!!!

putroppo penalizzato dalla R7 che non è certo la moto più performante del lotto ma che comunque viene fuori con sempre maggior forza, nell'ultima tappa ha fatto rotolare la testa del favoritissimo Patrik, portandosi in semifinale dove è stato surclassato da kenny, ha comunque dimostrato di saperci fare e che con una cavalcatura più adeguata può diventare un pericolosissimo avversario per il campionato. Soffre particolarmente l'inesperienza, ad esempio a Laguna Seca sembra un altro pilota ma sono certo

che macinare km gli farà bene e che il prossimo anno dovrò girarmi sempre meno e aprire il gas cercando sorpassi



Speriamo di non andare a raccogliere...

difficili per far valere la mia legge (auto celebrazione a mille!! :-).

PERSONALE

Mattia: La cosa che più ti fa arrabbiare?

David: Quando mi contraddicono.

Mattia: Quella che invece ti rende più felice?

David: I complimenti.

Mattia: La tua ultima buona azione?

David: Ho dato un euro ad un ragazzo che era rimasto senza benzina

Mattia: Parlaci un po' di te, età, abitudini, lavoro, insomma, una panoramica generale.

David: Ho 25 anni, mi sento già vecchio o meglio ho paura d'invecchiare, forse perché sono un po' bambino. Studio ancora all'università, con la speranza di laurearmi l'anno prossimo. Mi piace andare in moto, ho un'Aprilia RS 250.

IN PISTA

Mattia: La tua moto, parlaci un po' di

LEI...

David: R7, ha una ciclistica perfetta, la casa dei tre diapason però non sviluppa più il motore e sono un po' a corto di cv.

Mattia: La tua moto dei sogni (in SBK)

David: 998

Mattia: Quali degli avversari del campionato rispetti di più e perché?

David: Rispetto tutti, ma Mattia e numero22 più di tutti (sono i creatori del campionato).

Mattia: Quale è il momento cruciale della gara, quello in cui si decide vittoria o sconfitta?

David: All'ultima staccata.

Mattia: La vittoria più bella?

David: Mon me la ricordo!

Mattia: La gara più emozionante?

David: La prima, avevo il cuore a tremita.

Mattia: Come giudichi la tua stagione fin qui? Datti un voto e motivalo.

David: 7- perché mi sono sempre impegnato.

Mattia: In questi giorni si è parlato di semplificare il modello di guida, passando a pro, in luogo dell'attuale real: favorevole o contrario? E perché?

David: Contrario, non c'è più gusto dopo se ci sono gli aiuti, il comportamento della moto deve essere il più possibile realistico.

Mattia: Il prossimo campionato sarai dei nostri? (Domanda retorica)

David: Ovviamente sì!

Mattia: Da fonte attendibile ci è giunta notizia che con la versione 2000 di

SBK, si riuscirebbe a giocare in più di due, sicuramente in 4 (provato) e forse in 6, col 2001, anche con connessioni stellari, è impossibile giocare in più di tre: pensi valga ancora la pena di disputare il campionato col 2001?

David: Io ho win xp e non sono riuscito a far partire sbk 2000, come faccio?

Mattia: Visto che chi scrive è anche pilota e attuale leader del campionato e per questo non sarebbe bello rispondesse alle domande da lui stesso posto, dai un giudizio su di lui, in pista e (se lo conosci) anche fuori.

David: 9,5 è quasi perfetto in pista.

So che non dormirete fino alla fine di questa carrellata sui piloti, ciò significa che riprenderete sonno fra un mesetto, in questo periodo perché non fate un pensierino all'acquisto di SBK (io vi consiglio il 2000 ma anche il 2001 è carino, graficamente molto migliore), le festività hanno portato denari nelle tasche (spero non li abbiate già spesi tutti!) e per le due ruote è sempre bello spenderne.

Se cercate il top per il multiplayer puntate al 2000, se invece vi piace vedere le moto e la maggior parte delle piste perfettamente riprodotte, optate per il 2001 ma scordatevi di giocarci online in più di 2... :-(

Mattia Balletti
SBK Italia



Ecco cosa succede quando si apre il gas troppo velocemente...

Cosa succede quando un gruppo di innamorati di automobilismo d'annata si mette in testa di fare sul serio con GPL? Semplice, nasce il Route '67!

Il campionato ha un obiettivo preciso, quello di far compiere alla comunità italiana dei simulatori di guida un significativo salto in avanti verso il realismo. Così l'elemento essenziale della competizione è la durata della gara e il livello di danni. Gp da un'ora e mezza e danni assolutamente reali (senza possibilità di shift+R) rendono il Route un evento



La Lotus, tanto bella quanto scorbutica...

unico in Italia e ne fanno il banco di prova per piloti di ogni estrazione. Veterani e novellini, nascaristi e formulisti si trovano a battagliaire sugli estenuanti circuiti da leggenda facendo i conti con qualcosa di più dei soli avversari: con sé stessi!

Sì, perché per via della lunghezza delle gare, le battaglie ruota contro ruota si alternano a lunghi momenti di solitudine. Senza informazioni, se non quelle scarse fornite da una tabella scritta col gesso, gli impavidi cavalieri della velocità devono gestire la propria vettura con la massima cura. La fragilità delle vasche da bagno su cui viaggiano esige che sappiano ascoltare ogni gemito del motore e ogni cigolio delle sospensioni. Affrontare le temibili curve del vecchio Spa o avventurarsi nel folto della foresta che fa da cornice del, davvero, leggendario Nurburgring è un'esperienza emozionante dal punto di vista sportivo ma anche qualcosa di più. Si tratta di una vera e propria operazione culturale, che fornisce lo spunto per approfondire la storia di quel periodo (sportiva e non solo); più di un pilota del Route (e di GPL in generale) ha ammesso di aver sviluppato una

grande passione per le corse dell'epoca, che lo ha spinto a documentarsi acquistando libri e annuari.

E' per questo che il Route '67 si presenta come un evento un po' speciale, piuttosto che un semplice gioco.

Certo si tratta di una concezione delle corse molto lontana da quella che caratterizza le gare americane e il CIN in particolare, sicuramente però un'es-

p e r i e n z a come quella del Route aggiunge un altro elemento alle molte sfumature con cui si può vivere l'automobilismo da corsa. Una particolarità del campionato è che non ci sono divisioni per gruppi di merito, semplicemente ogni Team può scegliere come ripartire i suoi piloti all'interno dei vari gruppi, in base a considerazioni tattiche (anche se ogni divisione ha un proprio coefficiente che modifica il punteggio

attribuito in base all'ordine di arrivo).

Il Route ha riscosso subito un grande successo, vi partecipano più di 100 piloti ripartiti in 16 Team a dimostrazione che l'online racing italiano sa apprezzare Tornei che compiono scelte radicali verso il realismo. Non per niente il motto dell'organizzazione è "smetti di giocare... corri", a sottolineare un approccio verso il virtual driving che considera questa attività non come puramente ludica, anzi.

Evidentemente ancora c'è molta strada da fare perché l'intero movimento delle simulazioni di guida prenda veramente coscienza di sé e si organizzi in strutture che siano capaci di promuoverne l'immagine oltre la ristretta cerchia degli appassionati.

Forse questo non succederà mai o forse avverrà in modo naturale. Intanto un gruppetto di coraggiosi ha cominciato a tracciare la strada; li seguiremo con attenzione perché le loro vicende, probabilmente, avranno importanti conseguenze su tutti noi.

Matteo Torre
"Tower"



L'esaltazione di Luca Sodano dopo una vittoria!

Su questo numero del Magazine analizzeremo il demo dell'attentissimo Nascar Racing 2003 dei Papyrus.

Questo sarà l'ultimo simulatore marchiato Papy. Per questo motivo sono state promesse molte migliorie che dovrebbero rendere questa simulazione la migliore in assoluto per molto tempo. Ero in pieno fermento mano a mano che vedevo il contatore del download aumentare la percentuale, e una volta concluso il "download" il demo è stato installato in meno di un'ora.

GRAFICA

Primo impatto è stato quello con il menu. Cambia la grafica ma sostanzialmente le funzioni sono le stesse dei titoli precedenti. Personalizzo il pilota, vado nel paintkit e noto che le skin hanno lo stesso formato 512*512 del Nascar2002.

In compenso è stato raddoppiato il formato della parte inerente i meccanici ai Box.

Le skin vanno ridisegnate quasi da capo. Le dimensioni della coda e del musetto non si riadattano con quelle di N2002. Questa credo sia una conseguenza dei nuovi "scheletri auto" di cui vi parlerò in seguito.

Personalizzo i colori, i dettagli ed i controlli. Qui vedo che sono stati cambiati i

posizionamenti di alcune scelte. Comunque rimane tutto quasi inalterato. Nel menù grafico appaiono molte nuove chicche che riguardano gli effetti luce e la mappatura delle ombre in



...e bellissimi anche i modelli 3d delle vetture

tempo reale sulla vettura. Provo a implementare tutto per vedere cosa succede.

Avvio una gara singola e... una gioia per gli occhi. L'abitacolo ha una visuale più ravvicinata, comunque settabile nel menu "grafica". Le luci, le ombre ed i colori sembrano molto più realistici. Oltretutto quando siamo rivolti verso il sole un magico effetto lens flare ci abbaglia distogliendoci lo sguardo dalla pista. Il parabrezza si sporca quando siamo dietro agli avversari o finiamo in una cortina di fumo. In una parola oserei dire STUPENDO!!!

Ma tutto questo ha un alto prezzo in fotogrammi. Girando in solitudine, sia in Direct che in OpenGL non ci sono problemi, ma come corriamo con altre auto in pista ecco che il frame rate crolla vertiginosamente sotto livelli di decenza. Questo maggiormente in Direct. In

OpenGL tende a rimanere più stabile. Comunque basta togliere la mappatura in tempo reale delle ombre per rendere il tutto molto più fluido. Vi posso garantire che non vi girerà peggio di N2002 a patto di togliere qualche dettaglio che

alla fine ha la sua utilità solo nei replay e negli screen shot.

Per quanto riguarda gli oggetti 3D abbiamo il piacere di poter conoscere personalmente i meccanici dei team avversari. Ciò rende le soste più caotiche ma anche più avvincenti. Non mancherà l'occasione di fermarsi alla

piazzola sbagliata e tirare un pernacchione al crew di un altro team.

Cosa tanto attesa era anche l'utilizzo di modelli 3D differenziati per le 4 vetture. Le ho esaminate una ad una e vi posso garantire che sono veramente 4 modelli diversi. Ford e Dodge si differenziano per pochi particolari, un po' come Chevy e Pontiac, che risultano molto grintose grazie al loro muso allungato. Stavolta la pace car è un fantasma, quindi non ci sarà più il problema della pace car che devasta le auto che incontra. Ora, semplicemente, ci passerà attraverso come il migliore



Ottima la realizzazione delle ombre...

degli ectoplasmici (e non vi lascia nemmeno sostanzialmente addosso).

Importanti per un buon setup sono le condizioni meteo. Fino ad ora ci

hanno abituato ad avere condizioni costanti per tutta la gara. Bene, quell'era è finita!!! Ora il meteo varia in tempo reale. Il vento cambia di intensità e direzione, può essere continuo o a raffiche. Anche la temperatura non si mantiene costante per tutta la gara. Non garantisco nulla invece per quanto riguarda l'aspetto del cielo, ed il posizionamento del sole (per l'effetto abbagliante) in quanto il Demo non permette di fare gare abbastanza lunghe.

SONORO

Il sonoro è stato leggermente modificato. Le vetture sembrano spernacchiare maggiormente. Questo non è un difetto, le auto da Nascar vere più che ruggire "ruttano" e quindi il sonoro del gioco supera la prova a pieni voti. Lo spotter ha una voce che simula meglio del 2002 il fatto che vi sta parlando attraverso un microfono. Eccezionale l'effetto ambientale della voce dell'annunciatore. Ora potremo sentire la

frase "Drivers, start your engine" da più voci diverse. Per ora ne ho contate almeno 4.

FISICA E REALISMO

Passiamo a parlare dell'aspetto principale che caratterizza una simulazione automobilistica, ovvero la fisica ed il comportamento della vettura. Premetto che ho sempre ritenuto le auto di N2002 troppo tendenti a scivolare. Ebbene sembra che ora avremo a che fare con un gioco tutto nuovo. La guida è molto cambiata. Entro nell'abitacolo a Michigan, schiaccio sull'acceleratore ed inizio a girare. I primi 2-3 giri l'auto scivola parecchio e va controllata. Una volta scaldate le gomme ecco che la guida diventa qualcosa di incredibilmente gratificante. L'auto sembra stare in pista con difficoltà ma nonostante

questo riusciamo a compiere manovre al limite senza tanti sforzi. Si sente che la macchina non corre sui binari ma a differenza di N2002 questo non ci costringe a piangere quando sbagliamo una traiet-



Le vetture sono più basse rispetto al N2002

toria, anzi, ci dona più libertà di muoverci in pista. Riusciamo a riallineare l'auto sulla linea ideale senza troppo sforzo ma soprattutto non siamo costretti a rimetterla sulla linea ideale. Ed è proprio questa la grande novità, l'oggetto dei desideri che mancava nei precedenti titoli per renderlo quasi perfetto nel simulare la Nascar. Non siamo costretti a seguire una linea interna per essere veloci o per mantenere una posizione, adesso

possiamo anche stare nella parte esterna delle curve. A Talladega questo è normale, ma trovarsi a Michigan ad entrare in curva 3 un po' lunghi, credere che come nei precedenti titoli ciò significhi farsi sfilare dal gruppo e poi invece vedere che dosando l'acceleratore e controllando l'auto si supera 2 avversari, è la cosa più esaltante che abbia provato in un gioco di corse. Una gara di 17 giri (il max consentito dalla Demo) nei quali ho effettuato solo 3 sorpassi all'interno e non so quanti all'esterno. Altrettanto facevano gli avversari in un continuo scambiarci di posizione (three wide a raffica). Quindi posso dire che come comportamento in pista la vettura è veramente gratificante. Sembra perdonare maggiormente le sbavature rispetto a titoli precedenti, ma non fatevi ingannare. I primi giri a gomme fredde possono

essere molto rischiosi se in scia ad altre vetture. Dopo invece l'auto diventa solo più simile ad una vettura di serie, cioè più prevedibile e meno scattante nelle reazioni. Però l'essere pesanti col volante può significare girarsi senza possibilità di recupero. Già, se ti giri stavolta N2003 non perdona. I danni sono subito notevoli, le toccate col muretto perdono poco o nulla. Non c'è l'effetto "ora ti aspiro che non ti stacchi più" dei titoli precedenti ma la vettura si danneggia che è un piacere (sono sadomasochista).

GARAGE

Il Garage ci permette di dilettarci a preparare la vettura come siamo sem-

pre stati abituati da Nascar 4 in poi. All'occhio la sezione sembra identica a quella di N2002 ma in realtà sono cambiati i valori di alcuni parametri. Il camber presenta un range di regolazione ampliato a -7 +7. Anche la front sway arriva fino a 2000 rispetto ai 1500 dell'attuale N2002.

Non c'è il tanto decantato motore da qualifica (tolto dopo Nascar 4) ma quelli attuali hanno 50cv in più. Posso dire che i setup del 2002 sono potenzialmente delle basi di partenza, ma vanno modificati notevolmente per riuscire ad avere una vettura stabile. Questo Nascar 2003 infatti sembra premiare maggiormente un setup costante ad uno veloce. Del resto, visto che è possibile correre all'esterno delle curve, ecco che serve avere un settaggio che ti permetta di saltare da una parte all'altra della carreggiata. Quindi abbiamo una sezione garage completa ma non innovativa. Innovativo è il come settare la vettura in quanto essendo variata la fisica ci troveremo a variare i parametri con un altro occhio rispetto al modello attuale datoci da N2002.

I.A.

Riguardo all'intelligenza artificiale devo dire che sono rimasto stupito da come gli avversari siano cattivi ma giudiziosi. Mi sono sporcato le braghe quando ho visto Robby Gordon chiudermi verso il muretto esterno di Talladega, ma ho visto anche come sono stati abili altri ad evitarlo quando per vendetta gli ho fatto grattare il sederino sul muro. Molto più difficile mandarli in testacoda e il loro comportamento è davvero soddisfacente. Molto antipatici, quasi come il sottoscritto.

COMMENTO FINALE

Mi sembra di aver affrontato tutto quello che c'era da dire su questa Demo. A questo punto aggiungo un commento personale e conclusivo a riguardo. Mi aspettavo un semplice upgrade di N2002 ed invece devo dire che è un



La realizzazione generale dei circuiti e degli effetti grafici è fantastica

gioco nuovo. Non rappresenta il salto che ci fu con l'uscita di Nascar4, ma Nascar4 rappresentò la nuova generazione per i simulatori Papyrus. Ora abbiamo questo Nascar 2003 che, a prima vista e solo alla vista, può anche sembrare un semplice upgrade grafico del precedente. Ma invece toccando con mano il tutto vediamo che la fisica che controlla il comportamento delle vetture sembra fare miracoli. Il comportamento delle auto è molto realistico. A regola non avrei le basi per poter affermare ciò, non ho mai guidato una stock car però, da quello che ho p o t u t o

ricepire dalle gare viste in televisione, mi sento di affermare con fermezza che questa volta ci siamo. Questa volta la Papyrus ci vuole lasciare un buon ricordo di lei, anzi, il definitivo ricordo. Riuscire a creare un setup per essere



La foto si commenta da sola...

veloci anche ad esterno di curva è sempre stato il mio sogno. Le gare winton cup sono qualcosa di magico ed ora abbiamo la possibilità di vivere tale magia in modo completo, potendo dimostrare il vero valore di ognuno di noi in pista, come ognuno interpreta il tracciato, come ognuno interpreta l'attacco e la difesa. Questo gioco premierà la capacità di inventiva, la capacità di saper gestire maggiormente tutti gli spazi.

Sembra che vaneggi, ma riuscire a poter sfruttare tutta la carreggiata in modo competitivo è proprio quello che mancava ai titoli precedenti ed era proprio l'unico freno inibitore delle capacità di ognuno di noi.

Quindi al prossimo campionato, se le mie parole verranno confermate, ci divertiremo ancora di più.

LE IMPRESSIONI DI ALBERTO ZANETTI

Premesso che finora ho provato nascar2003 un paio d'ore e su 2 o 3 circuiti penso che in generale l'ho trovato più difficile dei precedenti. Pur avendo notato in molti casi una maggiore facilità nel riprendere la macchina dopo un errore, ritengo che, viste le variazioni delle condizioni meteo continue, ci sia in generale una maggiore difficoltà nella guida ma soprattutto una maggiore difficoltà nella preparazione di un setup che sia stabile ad ogni condizione. Appunto lo studio del setup con Nascar 2003 conterà ancora di più che nelle simulazioni precedenti. Comunque così a spanne, per quel che ne posso sapere (non avendo mai guidato una stock vera), mi sembra che sia stato fatto ancora un notevole passo verso il REALISMO. Per le altre cose, multiplayer, aderenza e quindi soprpassi più facili all'esterno ecc ecc, non posso ancora esprimermi avendo provato troppo poco. Finisco dicendo che in generale il gioco mi sembra BUONO, ci vorranno comunque molte altre ore di prova per averne una effettiva dimensione della qualità.

LE IMPRESSIONI DEL JANKA

Le prime impressioni "sul campo" dell'ultima fatica dei Papy, almeno nella versione Demo, è molto positiva. La diversa collocazione soggettiva all'interno della vettura permette una visione più ravvicinata e più realistica sia del cruscotto sia della strada ed è la prima cosa che mi ha colpito. Grafica e suoni sono sicuramente all'altezza dello standard qualitativo a cui ci hanno abituato i Papy Guys ma sono anche gli argomenti che fanno meno presa su di un "simulatorista" puro come credo di essere diventato da quando frequento l'on-line racing. Superbo, a mio modo di vedere, è il modo in cui è stato riprodotto il comportamento della vettura, adesso sembra una macchina vera a tutti gli effetti, grintosa e nervosa come deve essere

una vettura da corsa, ma anche con i comportamenti consueti e prevedibili di una vettura da turismo quando non è utilizzata in maniera esasperata. L'AI è ora più "umana", almeno questa è la mia prima impressione, hanno comportamenti diversi l'uno dall'altro, le curve non sono fatte in fotocopia, reagiscono in maniera diversa all'attacco, sbagliano in modo più credibile se messi sotto pressione, non che mi interessi molto il comportamento dei piloti gestiti dalla CPU, ma per dare risalto ad un aspetto importantissimo per chi dovesse usare il simulatore solo off-line. Naturalmente rimane ancora da testare la gestione "live" del meteo ed altre chicche che saranno sicuramente implementate nella versione definitiva, ma mi sembra che già così, pur con tutte le limitazioni di giudizio che sono imposte dall'aver provato solo un Demo, si possa dire che Nascar2003 della Papyrus non ha per ora rivali nel mondo della simulazione motoristica. Dio volesse che qualcuno, più avanti nel tempo, proponesse un Mod a ruote scoperte costruito sull'os-

atura di questo splendido simulatore.....per me sarebbe il massimo godimento, e sicuramente non solo per me.

LE IMPRESSIONI DEL LEADER ALESSIO FABBRI

La mia prima impressione su Nascar 2003 è stata molto positiva. Tralasciando la nuova grafica di fondo



Ogni costruttore ha un modello 3d vettura proprio...

e entrando subito nella tecnica del gioco penso ci sia stato veramente un salto di qualità. Partiamo dal garage, le impostazioni sono "identiche" a Nascar 2002 ma alcuni valori sono cambiati, come la possibilità del Camber a -7, i vecchi setup dovranno essere modificati in quanto la guida è cambiata e richiede nuove impostazioni.

Scendendo in pista ho provato subito una sensazione positiva e molto appassionante, la macchina è molto più neutra e permette di fare manovre molto più spettacolari e "spericolate" in quanto la tenuta di strada appare molto più "reale" rispetto a Nascar 2002, sorpassi all'esterno, traiettorie esterne saranno all'ordine del giorno su Nascar2003, questo è quello che penso. Per quanto riguarda i setup, dovranno essere da "Nascar" ovvero costanti e non superveloci per pochi giri perché sarà fondamentale consumare poco per poter aspirare a qualcosa di buono. Di una cosa sono sicuro, il divertimento non mancherà nel prossimo campionato, ci potrei scommettere.

CONCLUSIONE

Vi lascio ringraziando GianCarlo "Janka" Moretto e Alessio "Schummy" Fabbri per i loro consigli che mi sono serviti a rendere ancora più ricca questa "chiacchierata" sul demo di Nascar 2003. Ci vediamo al prossimo numero del Magazine.

Lucio Bruschi
"Nascarman"



Finalmente si potranno vedere i box dei nostri avversari...

Apro la mia rubrica con un ringraziamento speciale a tutte le persone che collaborano ogni mese alla realizzazione di questo spazio mirato ad informarvi su ciò che succede dietro alle quinte del cin2002. Grazie a tutti coloro che hanno sacrificato il proprio tempo per rispondere alle mie domande via email in modo più che tempestivo.

Dopo i doverosi omaggi, torniamo a parlare di mercato; i team manager del cin continuano a sfornare colpi, puntando su ragazzi alla loro prima esperienza in campionati Nascar.

IL PUNTO

Il sorprendente Team Ballast Vialattea si è assicurata le prestazioni del rookie Jacopo Fiaschi, che ha dimostrato di possedere ottime potenzialità nelle ultime tra gare free, arrivando subito in divisione E.

Il Darkside Ferrari ha ingaggiato il costante Fabrizio Telasio, anche lui in gruppo Easy, che era libero, mentre il WRT - Thunder ha puntato sul correttissimo Renato Banalotti, anche lui senza team.

Subisce, invece, due gravi perdite il Fast and Furious. Piloti come Alvaro Rizzo e Giancarlo Granalli non sono facili da sostituire. Purtroppo il mercato registra il fallimento del Bugini Racing, il cui capo ha accettato l'offerta del neonato team Griffini - Bernasconi, al quale si è aggiunto il newbie Marco Bassi. Dario Resta e Daniele Valere hanno fondato il Perfect Motorsport, mentre nasce il Team Firestorm Black and White formato da Ribetto, Rivoiro, Papi e Marroni.

IN DETTAGLIO

Questo mese punteremo l'attenzione su tre operazioni di mercato tra le più rilevanti, con l'aiuto dei tre Team Manager protagonisti.

Team Firestorm Black and White

NMO: Come nasce l'idea di creare un

nuovo team?

F. Marroni: Dopo lo scioglimento degli EVRT, ho gettato le basi per creare un team di concittadini, l'SPVS (Squadra Piloti Virtuali Senesi) insieme a Marco Papi. Con il tempo ci siamo accorti che per portare avanti un campionato impegnativo come il CIN, il gioco di squadra è essenziale e stavamo meditando di portare a termine qualche colpo di mercato. Poco tempo fa sono stato contattato da Preioni che ci ha invitato a costituire un nuovo Team Firestorm insieme a due ottime realtà del CIN, Rivoiro e Ribetto. Una tele-

(come dice Xatos)

Team Perfect Motorsport

NMO: Da cosa nasce l'idea di staccarsi da un Team consolidato come il GBRNT per creare questa nuova squadra?

D. Resta: In breve, il nuovo Team nasce da un lungo sodalizio, antecedente al Cin, tra Valera ed il sottoscritto su tutto quello che riguarda il mondo racing (online e non).

E' stata l'idea del Team che ci ha spinti ad iscriverci al cin2002, anche se non



Filippo Marroni è il Team Manager del Team Firestorm...

fonata a Marco e in pochi minuti è nato il Firestorm Black and White.

I due Team stanno collaborando attivamente in queste prime settimane ed i risultati già si vedono.

NMO: Quali sono i vostri obiettivi?

F. Marroni: Gli obiettivi sono chiari. Risalire la classifica Team, nonostante l'acquisto di Rivoiro e Ribetto sia stato veramente caro in termini di punti, provando ad entrare nei primi 10.

Migliorare nelle prestazioni dei singoli, grazie ad un serrato confronto in fase di test sugli assetti. Prepararci per l'anno prossimo per fare ancora meglio dei nostri amici del Firestorm (eehhhehehehhehheh...). Dominare il mondo

abbiamo potuto crearlo subito per due motivi: stavamo aspettando Ciofani (altro nostro amico) e essendo entrambi Newbie assoluti, abbiamo accolto favorevolmente la proposta di Bugini di far parte del GBRNT, per fare un pò di esperienza.

Una volta iscritti Ciofani al Cin invece non ci sono stati più motivi per non creare il Perfect Motorsport (il nome deriva banalmente dal fatto che tutti e tre abitiamo nello stesso condominio situato in Via Perfetti :-)).

NMO: Come è strutturato il Perfect Motorsport?

D. Resta: Il team è strutturato su un piano di assoluta parità tra i membri,

anche se per esigenze organizzative mi sono preso la briga della sua creazione e gestione .

NMO: Quali sono le aspettative per il futuro ?

D. Resta: La tua domanda circa le aspettative per il futuro arriva in un momento abbastanza indelicato... :-) Ho da poco guardato i patentini aggiornati e, a livello di Team, siamo usciti dalla free di Dover con molti punti di penalità, quindi che aspettative dovrei avere??? Scherzi a parte, sicuramente è in programma l'acquisto di un quarto pilota, ed il nostro obiettivo a breve/medio termine è riuscire a portare due piloti nel gruppo E (Valera ci è arrivato, poi ha avuto un periodo nero, ed io... beh tutto periodo nero...) Per i progetti a lungo termine ci penseremo... Credo di poter dire che essendo un team nuovo composto da piloti con poca esperienza il nostro unico obiettivo serio possa essere proprio quello di fare più esperienza possibile, i risultati arriveranno di conseguenza.

Ballast Vialattea

NMO: Perché avete puntato su Fiaschi?

L. Sodano: In precedenza abbiamo

avuto modo di appurare le buone doti di Jacopo grazie ad alcune gare corse insieme in Grand Prix Legends. Si sentiva il bisogno di avere un compagno serio, affidabile, corretto e soprattutto capace di vivere in un team. Nel BVR eravamo in tre e così, presentatasi la possibilità del suo ingaggio, abbiamo deciso di allargare la famiglia. Jacopo è stato accolto con grande piacere nel Ballast Vialattea Racing.

NMO: Quali sono le sue caratteristiche in pista?

L. Sodano: Nei primi periodi di test in Nascar, Jacopo ha subito notato le difficoltà e le emozioni che questo tipo di gare offre. Non si è perso d'animo davanti ad ostacoli apparentemente insormontabili e con l'aiuto di tutto il team ha fatto passi da gigante in breve tempo. I risultati lo stanno dimostrando dopo appena due gare free è riuscito ad approdare in divisione E. Da sottolineare la grande correttezza che sta dimostrando in pista e che, per l'ap punto, ha permesso al nostro pilota di entrare nella divisione superiore.

NMO: Cosa vi aspettate da lui?

L. Sodano: Da Jacopo ci aspettiamo grandi risultati, ormai sta entrando sempre più nello spirito delle competizioni Nascar. Finora le aspettative e le

convinzioni da parte del team stanno ricevendo un feedback più che positivo da parte dell'ultimo arrivato in casa BVR. Quello che ci fa più piacere è il fatto che Fiaschi sia un pilota molto corretto, sia in pista che fuori, proviendone dalla scuola di Grand Prix Legends dove la gentlemanship è tutto. Siamo davvero contenti di lui e siamo sicuri che in breve tempo inizierà a riscuotere i primi importanti successi.

RUMORS

Tutto ciò che il forum non vi dice. Matteo Stanchi è stato contattato dal GBRT (questa è vera!) che non è però riuscito a strappare l'arrembante pilota genovese al Fast and Furious. Sembra che Granalli stia progettando di creare un team tutto suo (che scoop eh? Lo sanno tutti!!!) in vista della prossima stagione.

Tutta la redazione gli augura una rosea carriera da Team Manager. Alessio Fabbri, dominatore della Winston, la prossima stagione potrebbe passare al WRT per realizzare il sogno di correre assieme al suo eterno rivale Andrea Rosio.

Luca Villa, pilota libero da contratto, è in procinto di accordarsi con il Martini Racing per la creazione di un terzo team, a lui affidato.

La nostra rubrica si chiude qui. Arrivederci al prossimo numero.

Davide Chiozzi



...mentre Dario Resta è T.M. del Perfect Motorsport