

NOTIZIE DAL MONDO DELLE SIMULAZIONI DI GUIDA E NON SOLO...

ONLINERACING

Settembre 2003

MAGAZINE



RTC
NonsoloOvali



DAYTONA
Ieri & Oggi

CIN 2003

ALLE PORTE

La parola agli organizzatori

SPECIALE TEAM

Tutte le squadre
ai raggi X



Hanno contribuito alla
realizzazione del giornale:

Matteo Torre
Luca Sodano
Aristotelis Vasilakos
Jacopo Faschi
Matteo Stanchi
Lucio Bruschi
Luigi Manno
Filippo Marroni
Fabio Ghezzi
Alfredo Gigliotti
Enrico Serra
Massimo Rivoiro

Sommario

Presentazione stagione 2003	2
Team ai raggi X	5
I primi 7 circuiti del campionato	7
Daytona Story	11
RTC - Gli stradali	13
Intervista al campione 2002	15
Guidare sui superspeedway	16
Sprint Car	19
Il SuperTest	23
Un libro sulla storia della F1	26
La locanda del maiale volante	27

*Cari amici,
con questo numero di OnlineRacing Magazine inizia la nuova avventura editoriale del CIN. Innanzitutto è doveroso ringraziare tutti coloro i quali hanno lavorato alla scorsa edizione del magazine e che per ragioni personali oggi non possono continuare tale opera. Gabriele Fani, su tutti, merita la citazione perché quanto da lui fatto col CIN Magazine lascerà una traccia nella storia di questo campionato. Ci auguriamo di poter essere all'altezza.*

Venendo al CIN2003, sono così numerose e importanti le novità introdotte dal regolamento che ci è sembrato doveroso lasciare a Stefano Zago, Demurgo del Campionato, abbastanza spazio per spiegarci i motivi che hanno spinto il Crew a modificare alcune norme. Di certo capendone le ragioni sarà anche più semplice interpretare lo spirito della nostra nuova "tavola delle leggi" e calarsi in pieno nell'atmosfera della Stagione 2003.

Stefano, cosa ti aspetti da questo CIN2003?

Aspettarsi un campionato più bello del CIN2002 è difficile, credo che il campionato appena finito sia stato uno dei più belli che abbia mai organizzato insieme a gran parte dei piloti stessi impegnati in piccoli ma essenziali compiti. Comunque sin dalla fine del CIN2002 si è cominciato a programmare il CIN2003 ed è un obbligo perlomeno tentare di ripetere l'esperienza scorsa cercando di migliorare il sistema attuale.

Obiettivo principale è quello di snellire il lavoro di tutti e girare di più in pista, insomma poche parole e tante miglia!!!

Alcune norme del regolamento sono cambiate. Puoi spiegarci quelle più importanti e la ratio delle modifiche?

La più importante è l'eliminazione del secondo grado, non perché sia andato male nel 2002 ma l'intenzione è quella di fare il secondo grado già dal primo grado componendo quindi dei gruppi di 3 giudici per girone che ovviamente dovranno essere rigorosamente di squadre diverse e giudicare gironi diversi da quello in cui corrono. L'implementazione del secondo grado in prima istanza ci darà così la possibilità di svolgere più gare durante l'anno e quindi abbiamo portato il calendario a 23 gare, praticamente tutte quelle possibili.

Il secondo grado però rappresentava uno strumento di garanzia per i piloti. Riuscirete ad assicurare gli stessi standard di accuratezza dei giudizi?

Certo, i piloti non potranno più appellarsi in ricorso ma dovranno accettare i verdetti di primo grado. Dovranno però essere serenamente consapevoli che il giudizio è già stato dato da 3 giudici competenti. Il rischio di errore da parte dei giudici quindi diventa minimo perché si controlleranno a vicenda e in più il loro operato verrà verificato prima dal capogruppo di quel girone e poi dal coordinatore ufficiale delle penalità. Quest'ultimo avrà il compito di ricevere tutto il materiale di tutti i gruppi, verificarne la rispondenza ai criteri stabiliti dal regolamento e inviarlo alla pubblicazione.

Dunque il sistema giudiziario subisce un cambiamento strutturale. Vengono ritocate anche le penalità?

Sì, con il cambiamento del sistema giudiziario cambiano anche le penalità. Sono sostanzialmente quelle del vecchio regolamento 2002, ma ora vengono divise in 3 fasce:

- 1) Penalità lieve = 5 punti
- 2) Penalità media = 10 punti
- 3) Penalità grave = 20 punti

Cosa ne è delle ammonizioni?

Si eliminano tutte le ammonizioni.

Come si applica il nuovo sistema ai casi di corresponsabilità?

Il concorso di colpa è applicabile solo se i 2 piloti vengono

dichiarati responsabili al 50%, tutto questo per semplificare la vita ai giudici che dovranno quindi, in base al regolamento disciplinare, stabilire che penalità infliggere al pilota.

Questo sistema è più semplice sulla carta e inoltre prevede sanzioni più pesanti, poiché l'obiettivo è dare una penalità (lieve-media-grave) ogni qualvolta viene causata una gialla.

Qualche altra novità significativa?

Si è deciso per l'eliminazione del tasto 0 di Analisi Replay e di conseguenza il Forum Reclami. Verrà data la possibilità a tutti di postare i propri reclami tramite un form, sul sito del CIN2003, entro 24 ore dalla fine della gara. I piloti dovranno presentare reclamo solo nel caso non esca la gialla e quindi per quei contatti come le sportellate e qualsiasi altra infrazione che non faccia scattare la yellow flag. Nel caso di reclamo infondato però il pilota proponente riceverà 10 punti di penalizzazione, questo allo scopo di evitare l'instaurazione di procedure di protesta infondate.

Vita dura per gli scorretti e i furbi, a quanto pare...

Certo, e non finisce qui. Un'altra modifica che introduce una novità nel CIN è l'inserimento del LICENCE KILLER. Si tratta di un sistema pensato al fine di scoraggiare la recidività dei piloti "scorretti". E' un sistema che "timbra" il patentino dei piloti.

Vale la pena di citare in maniera completa il nuovo articolo:

11.5 Tale penalità ha lo scopo di penalizzare in modo pesante i piloti che si dimostrino recidivi e commettano infrazioni con continuità durante una serie di gare.

Ogni pilota del CIN (sono cioè esclusi i piloti con patenti minori di 150 pti) ha un indice Licence Killer, che ad inizio campionato è pari a 0.

Ogni penalità che comporta l'annullamento del clear race va ad aumentare l'indice della stessa quantità (una penalità da 10pt aumenta l'indice di 10).

L'indice viene abbassato portando a termine le gare in Clear Race, di tanti punti quanti sono i punti Clear Race conquistati (NOTA: non si tiene conto del Bonus Combo).

Raggiunto o superato un indice di 60 viene applicata la penalità Li-

Esempio (considerando una componente velocità sempre nulla)

Tabella 11: Applicazione Licence Killer

PENALITA' CON ACR	CLEAR RACE	INDICE LIC. KILLER	PATENTE
10	0	10	330
20	0	30	310
0	9	21	319
20	0	41	299
20	0	61	279 > 229
15	0	15	214
0	10	5	224

cence Killer, consistente in una ulteriore penalità di 50 pts patente. Tale penalità porta di fatto il pilota alla retrocessione. Ricevuta la penalità LK, l'indice viene nuovamente azzerato. L'indice non può essere mai negativo.

Lo scorso anno si è avuto un numero di gialle abbastanza alto. Hai individuato la causa nella formulazione del regolamento 2002?

Sinceramente non credo che il numero gialle sia stato così eccessivo. La sensazione è quella, certo, ma solo perché l'anno precedente nel NOC4 si simulava in 15 piloti per girone e si riuscivano a fare gare anche con 1-2 gialle. Ne do atto a quei piloti, che poi sono gli stessi che quest'anno, incrementati di 10 elementi (parlo della serie Winston a 25 piloti) sono riusciti a fare gare con una media che andava dalle 6 alle 9 gialle per gara, seppur con qualche eccezione. Ad esempio in Kansas, li abbiamo avuto 11 gialle dovute per lo più a un fortissimo vento che ha tagliato le gambe un po' a tutti. Comunque nel complesso la metà delle 20 gare svolte hanno visto la tanto richiesta sosta in verde, per l'altra metà abbiamo avuto lunghissimi run in verde senza però fare la sosta, ma ci può stare.

Pensi che l'uso di Nascar 2003 e l'introduzione delle nuove regole miglioreranno la situazione?

Personalmente ho provato poco Nascar 2003 (l'intervista risale alla fine di luglio, NDR) ma se ne parla un gran bene, è migliorato rispetto al 2002 anche nella gestione delle stesse bandiere gialle. Comunque credo che più delle regole dovranno essere i piloti a

far diminuire il numero di gialle; ormai è deciso che anche per il 2003 la Winston scenderà in pista con 25 piloti e proprio a loro è affidato il compito di fare poche gialle. Temo non ci sia regola che tenga ma solo l'intelligenza "simulativi" di ognuno di noi. Rimango fiducioso per il futuro perché, come abbiamo detto prima, stanno crescendo molte nuove leve di tutto rispetto e il CIN porta i migliori sotto il profilo correttezza sempre più in alto. Non ci resta che proseguire ed essere fiduciosi di assistere a gare sempre più in verde e con un numero elevato di partecipanti, il massimo per la Nascar.

La formula dei patentini, nella sua prima versione, ha consentito di scoprire nuovi talenti. Pensi che i nuovi arrivi in Winston saranno in grado di impensierire Alessio Fabbri?

Penso proprio di sì. Alessio Fabbri ha un grandissimo talento ed è meritatamente, secondo me, il Campione Italiano Nascar: continuo e sempre ai vertici nel CIN2002, ha fatto un grandissimo campionato. Ma oltremodo numerose sono le leve salite in Winston in grado di infastidire Fabbri.

Qualche nome?

Non voglio fare nomi perché non sarebbe giusto. Comunque credo che almeno una decina di piloti abbiano le carte in regola per essere campioni nel futuro 2003. Sicuramente il CIN2003 non si chiuderà con 2 gare d'anticipo come nel 2002. Sarà dura per tutti.

Dunque ti dichiari soddisfatto del "sistema" che ha governato il CIN2002.

Vedi, ci sono volute una quindicina di gare lo scorso campionato ma il sistema patentini

bisogna dire che alla fine ha dato i suoi frutti e continuerà a darli per il 2003.

Solo 25 piloti, su più di 100 iscritti, possono correre nella categoria regina. Che valori esprime la Winston Cup, e quali sono le caratteristiche di un pilota "da Winston"?

Posso tranquillamente affermare che la serie Winston è il TOP che un pilota con ambizioni possa raggiungere. Se arrivi lì trovi i migliori e ti confronti con loro: questo è evidentemente l'obiettivo di tutti i piloti iscritti al campionato. La cosa più bella è che tutto si svolge nel massimo rispetto per gli avversari. Ma questo non accade solo in Winston. Anche la Busch sta ormai diventando un girone di grande rispetto e credo che più andremo avanti e più si sistemeranno i 4 gironi del CIN, dando ad ogni pilota la possibilità di confrontarsi coi suoi pari livello e perché no, puntare sempre alla scalata al gruppo A.

Modestamente non credo esista in circolazione sistema migliore di questo per un campionato on-line e credo che gli stessi piloti amino il CIN per questo. Credo sia l'unico campionato della serie Nascar non esclusivo, ma anzi inclusivo, dove puoi tentare di scalare le varie serie con le tue forze e non su inviti "per conoscenza" e simili.

Promettiamo a piloti e appassionati della NASCAR una grande stagione dunque?

Quello che posso promettere è che l'organizzazione metterà tutto l'impegno e la passione che possiede per rendere il CIN 2003 un altro campionato speciale

Matteo Torre

Non si cambia!... O forse sì?

a cura di **Luigi Manno**

Team per Team, scopriamo insieme i protagonisti della Stagione 2003

"Lasciate ogni speranza o voi ch'entrate". Questo sembrerebbe il cavallo di battaglia dell'ABS Motorsports, squadra campione in carica del 2002, che si presenta in pompa magna ai nastri di partenza della nuova stagione e sfodera un roster di piloti assolutamente straordinario dove



alla riconferma del gruppo storico (Fabri - Zanetti - Acquaviva - Tempesti) si accompagna un nuovo acquisto di eccezionale levatura, ossia il terzo classificato del campionato 2002 Gianluca Capitani, il quale ha lasciato il suo team storico per accettare l'offerta del Team Manager Acquaviva. Lo stesso Capitani ha però chiarito che il suo obiettivo è dare il massimo puntando al titolo, perciò chissà se nella fase calda della stagione si avrà un duello tutto in famiglia con il campione in carica Alessio Fabri. Sarebbe comunque un errore dimenticare quel Zanetti vincitore a Talladega 2002, il quale resta in possesso di indubbie doti velocistiche e di grande abilità tattica nei superspeedway ed è un outsider di tutto rispetto che potrebbe insidiare i vertici se riuscisse a difendersi bene sugli short track e nei due stradali di Sears Point e Watkins Glen.

Chiudono il quadro due piloti che sono l'emblema della costanza: Acquaviva ha chiuso la top-ten del CIN2002 con pieno merito grazie soprattutto a ben dieci piazzamenti nei top-10, mentre Tempesti potrà finalmente partire dalla categoria Winston e provare l'assalto ai vertici con il vantaggio dell'effetto sorpresa.

Il **Fuorigiri Racing Team**, nato da una costola del WRT, non ha alcuna inten-

zione di lottare dall'inizio per il posto d'onore e darà battaglia sfoderando tutte le armi in proprio possesso. Il TM Stefano Zago ha tenuto con sé l'agguerrito lineup della scorsa stagione, aggiungendovi il talento di un ritrovato Roberto Bortolotti che punta ad una rapida scalata verso i gruppi più alti.

Rosio non ha certo bisogno di presentazioni, ha alle proprie spalle tre anni di attività sempre ai massimi livelli e possiede sicuramente una gran voglia di rivincita che lo spinge a puntare inevitabilmente al titolo 2003. Lo segue Daniele Pizzo, grande rivelazione dell'anno



passato che è giusto segnalare come eccellente e corretto pilota in grado di puntare anch'egli ad un piazzamento di prestigio. Ultimo della lista ma primo per dedizione, sacrificio, spirito di squadra e correttezza: ovviamente parliamo di Giancarlo Moretto, il vero e proprio guru del Fuorigiri e dell'intero campionato, eccellente lavoratore in pista in grado di sfornare veri e propri gioielli per quanto riguarda il setup della vettura.

Diamo ora un'occhiata ai team storici del campionato, partendo inevitabilmente dai **Brakeless** e dal **Rabbit Racing Team**. I primi sono capitanati come sempre da Gabriele Fani, il quale ha proseguito lungo la strada intrapresa



nelle stagioni passate confermando anch'egli i vari Bortolotti (quarto classifica-

to nel CIN2002), Loi, Lisi e Ugolotti. L'unica new entry è rappresentata da Andrea Baldi, in cerca di rivincite dopo una stagione vissuta quasi interamente lontano dall'online racing.

L'**RRT** scommette invece sul talento puro dei newbie Gelati e Pennacchio, i quali si sono messi ampiamente in luce in campionati paralleli al CIN nella stagione scorsa ed hanno confermato le loro ottime potenzialità nei primi test estivi precampionato. Al loro fianco l'esperienza di tre veterani dell'online racing come Nadile, Steffan e Nannizzi



sempre ai vertici e all'immediata ricerca di un posto utile per entrare nella top25 utile per salire nella massima categoria. In ogni caso sarebbe un peccato mortale tralasciare da questa piccola carrellata il nome del **WRT** - World Racing Team: sebbene non sembri in grado di animare la lotta per il titolo, il team manager Armando Orteni è indubbiamente convinto di far bene, forte di un gruppo compatto e ben miscelato dove al talento puro di Buccella e Galetti si accostano l'esperienza di Mura e la voglia di far bene di Landenna.

Proseguiamo ora andando a spulciare



i possibili outsider del torneo ed è inutile ribadire come l'altissimo livello di competizione renda difficile tale analisi: il **Cobra Racing** potrebbe fare il colpaccio,

forte dell'inarrestabile ascesa di Memmola e della voglia di vincere di un Manno che vuole lottare per il campionato. Alaimo si mostra estremamente fiducioso ed ha dato ulteriore credito alle proprie chances acquistando nelle ultime ore di mercato un rookie dalle ottime potenzialità, Carlo Rizzante.

Firestorm e **Vialattea Racing** hanno un'ottima occasione per issarsi nell'élite del CIN2003: il team di Preioni ha ac-



quisito le prestazioni di Giovannini, Buonocore e Pavanello, tutti provenienti dall'ormai sciolto Gana Racing e li affianca al consistente Mora ed al giovane Schilirò, milanese dell'84 di ottime speranze. Il Vialattea Racing è stato autore del colpo dell'anno, riuscendo con grande abilità ad inserire nella squadra uno dei piloti più veloci in circolazione: Aristotelis Vasilakos è indubbiamente



una garanzia di altissimo livello e l'asso italo-greco lancia ufficialmente il proprio quanto di sfida al campione in carica Fabbrì! A questi si affianca alla pari l'**High-speed Racing Team**, dove c'è l'imbarazzo della scelta su chi puntare tra Granalli, Ghezzi, Darin e Fomeris. La new-entry Piccottini potrebbe risultare decisiva



va nella speciale classifica a squadre. Curioso ed imprevedibile sarà il futuro del **BD Racing Team**, formato interamente da rookies capitanati dal prode Riccardo, portacolori della famiglia Rabbitti. Stessa sorte per **Devils Racing**, **Rubino Racing**, **SPVS**, **Griffini-Bernasconi** e **TN Racing**: probabile che nel prossimo futuro molti team manager volgeranno lo sguardo a queste squadre per cercare i nuovi talenti da assumere le stagioni a venire. Ragionamento inverso per **Black&White** e **Contromano** che



sembrano legati a doppio filo dal vincolo dell'esperienza: trattasi infatti di due squadre composte quasi interamente da piloti collaudati e ormai di casa nel-



l'online racing che non vogliono certamente assumere il ruolo di comprimari. Interessante e da tenere in considerazione anche la formazione di due squadre "guastafeste" come il **DarkSide Ferrari** e il **Fast'n'Furious**, dove sono presenti numerosi talenti impegnati su più fronti dell'online racing e capaci di prestazioni velocistiche di ottimo livello, agli ordini dei TM Ferretti e Di Cicco. Il **Fox Racing** resta invece in attesa di innesti che completino l'organico, presentando nel frattempo una miscela di piloti esperti e newbie vogliosi di regalare qualche acuto durante la stagione. Last but not least, chiudiamo con una veloce carrellata delle altre squadre iscritte al CIN2003. Partiamo dall'**Ayrton**, tre newbie in rampa di lancio che dedicano la loro avventura di questa stagione all'indimenticato asso brasiliano

del volante. Il **Coyote Motorsports** affianca la genuinità della famiglia Russo all'esuberanza di Gigliotti jr.e al chimico Boschini. **ICT** e **Perfect Motorsports** sono pronti a dar battaglia con quest'ultimo forte dell'esperienza di Bugini, attivo da molti anni nel mondo dell'online racing italiano.

Chiudono il cerchio **TopSpeed** (attenzione al talento puro di piloti del calibro di Rideli e Bonini) e **Turtles Virtual Racing Team**, guidato da un Giancesello in grande spolvero nei tornei dell'anno passato.

Numerosi sono i piloti ancora liberi alla data odierna, tra cui vi segnaliamo in or-



dine sparso i vari Lima (giovane brasiliano che porta il CIN anche oltreoceano), Mastelli (ex pilota dell'RRT in grado di arrivare nella stagione passata alle soglie della classe regina), Del Bono (superflua ogni presentazione per quello che è considerabile come il mago del setup ed il punto di riferimento per la Nascar reale e virtuale nel nostro paese), Accorsi (finalmente tornato alle corse e che ringraziamo per essere stato il primo a dare vita all'idea di un giornale dedicato interamente al campionato NOC nel 2001) e Giagheddu (Team manager del Team7 nel campionato CTStar che prova a cimentarsi negli ovali americani).

Che dire, lo spazio a nostra disposizione termina qui e ci sarebbe senz'altro ancora tantissimo da dire sui partecipanti al prossimo Campionato Italiano Nascar: 189 sono i piloti iscritti alla data dell'8 Settembre 2003 e questo numero rappresenta senza alcun dubbio un dato mirabolante! Conferme, rivincite, successi, polemiche e delusioni... via alle scommesse e poi...

Silenzio... si apre il sipario... comincia lo spettacolo... buon divertimento!

L'impegnativo inizio della stagione 2003

a cura di **Matteo Stanchi**

7 gare in 3 mesi, scopriamo insieme le piste su cui si sfideranno i piloti del Campionato Italiano Nascar

Daytona, North Carolina, Las Vegas, Atlanta, Darlington, Bristol, Texas, Talladega, Martinsville, California, Richmond, Lowe's, Dover, Pocono, Michigan, Sears Point, Chicagoland, New Hampshire, Indianapolis, Watkins Glen, Kansas, Phoenix, Homestead Miami.

Eh si, ventitrè piste per altrettante avvincenti gare ci aspettano in questo CIN2003 e per far sì che nel cammino da Daytona a Miami qualcuno non si perda per strada, eccomi qua pronto a "raccontarvi" i primi sette tracciati dove si svolgerà la prima parte di stagione di questo CIN2003.

DAYTONA

Eccoci, è da qua che partirà il CIN2003, sarà proprio Daytona a calare la prima bandiera verde sopra le nostre teste per dare il via ad un nuovo e sicuramente avvincente Campionato Italiano Nascar, ma adesso passiamo a parlare del circuito che ospiterà questo primo grande evento.

Il Super Speedway di Daytona nasce proprio in prossimità delle coste di Daytona Beach in Florida (da cui ovvia-

mente prende il nome) e dal 1959 ospita ogni anno la 500 miglia, il culmine di due settimane di festa denominate "Speedweeks".

Oltre alla Daytona 500, questo circuito ospita, in Luglio, anche la Pepsi 400 una gara notturna che sebbene non sia importante come la Daytona 500, forse è quella più affascinante proprio perché viene corsa nel fascino della notte.

Su questo circuito si corrono anche la Busch Series e la Craftman Truck, e ovviamente in settembre, il Campionato Italiano Nascar con le sue 4 classi + le 2 gare free (libere a tutti gli iscritti): "Winston (lunedì 15) Busch, Craftsman e Dash (martedì 16) Free 1 e Free 2 (mercoledì 17).

Le gare si svolgeranno su distanze diverse, esattamente 120 giri (300 miglia) per Winston, Busch, Craftsman & Dash Series e 60 giri (150 miglia) per le due gare Free in programma mercoledì.

Che dire sulla parte tecnica del circuito? Il Daytona International Speedway è un Tri-ovale che si snoda sulla distanza di 2.500 miglia al giro, per esattezza un Superspeedway, o forse sarebbe meglio dire "il" Superspeedway, certamen-

te la gara Nascar più famosa al mondo. Per altre informazioni sul lato tecnico della pista vi rimando al dettagliato articolo di Fabio Ghezzi.

Lo scorso anno nella serie più importante del CIN (la Winston Cup) ad imporsi su questo tracciato fu Claudio Pavanello, seguito da Gabriele Fani (Poleman col tempo di 48.361) e da Antonio Nadile, mentre nelle altre 3 serie, Busch, Craftsman e Dash la vittoria andò rispettivamente a Pizzo, Galetti e Darin.

NORTH CAROLINA

Archiviata Daytona toccherà a "The Rock" (così è soprannominata North Carolina) aprire i propri cancelli ai piloti nella seconda prova del CIN2003 e, visto anche il soprannome del circuito, ci attendiamo molto da questa gara.

La prima gara sul North Carolina Speedway si è svolta nell'anno 1965, dopodiché il circuito è stato acquisito da una compagnia locale produttrice di camion (la L.G. De Witt) la quale ha deciso, nel 1969, di ridisegnare il circuito portandolo ad una lunghezza di 1.017 contro il miglio della precedente versione.

"The Rock" ospiterà i piloti del Campionato Italiano Nascar da Lunedì 22 settembre fino a mercoledì 24 novembre, giorni in cui, in quel di North Carolina, non mancherà di certo lo spettacolo.

I giri da percorrere saranno 236 per le quattro categorie ufficiali mentre per le 2 gare free saranno 118.

Questo circuito che, oltre al CIN, ogni anno vede protagoniste sul proprio asfalto le due principali serie della Nascar Americana, ovvero Winston e Busch, è un "normalissimo" ovale Speedway lungo. Al contrario di Daytona, frenate e staccate sono all'ordine del giorno e le gomme vengono sottoposte a notevole stress, che finisce col generare molto sottosterzo. Sarà fondamentale dunque una accorta gestione delle coperture e la pura velocità sul giro singolo non sarà sufficiente per conquista-





re la gara.

Su questo circuito, l'anno passato, e' sembrato particolarmente a suo agio il Campione 2002. Alessio Fabbri aveva dominato nella Winston Cup Pratiche, Qualifiche e Warmup, prima di lasciare la vittoria al suo piu' agguerrito rivale: Andrea Rosio. Al secondo posto si piazzò Luigi Manno mentre la terza piazza fu conquistata proprio da Alessio Fabbri. Nella Busch Series la vittoria andò nuovamente a Daniele Pizzo mentre in Craftsman e in Dash ad imporsi furono Reuben Bonnici (unico maltese partecipante al CIN2002) e Giancarlo Grallì.

LAS VEGAS

Per il terzo appuntamento della stagione, a 2 settimane di distanza da North Carolina, ci dobbiamo spostare nel sud-ovest dell'america, area che vedrà i piloti del CIN impegnati sul circuito di Las Vegas.

Il circuito del Nevada è abbastanza moderno. Costruito meno di venti anni fa, questo impianto dispone sia di una tracciato superspeedway di 1.5 miglia che di un circuito stradale lungo 2.5 miglia e approvato dalla FIA. Oltre a questo troviamo un lungo rettilineo di 4000 piedi

detto Drag-Strip, altri piccoli circuiti asfaltati, piste per Go-kart e Motocross, vetture d'epoca e una struttura completa per le gare di camion.

Se poi ci aggiungiamo che ci corrono anche la Winston, la Busch e la Craftsman Truck Series possiamo dire che in poche parole ci corrono un po' tutti, e noi

non saremo da meno.

Il Campionato Italiano Nascar farà tappa a Las Vegas esattamente il 6 ottobre con la Winston Cup, per poi passare martedì alle altre 3 gare in programma, cioè quelle della Busch, Craftsman e Dash, per concludere infine il soggiorno, come di consueto, il mercoledì con le 2 gare free.

187 saranno i giri che vedranno impegnati i piloti di Winston, Busch, Craftsman e Dash, mentre 80 saranno quelli da percorrere per i partecipanti alle 2 gare Free. Così come Daytona anche Las Vegas e' un tri-ovale, però le differenze fra i due circuiti sono molte. Prima di tutto Las Vegas misura 1.5 miglia quindi 1 miglio in meno del più famoso circuito di Daytona, e poi le curve a raggio più stretto che presenta il tracciato non permettono di essere percorse a tutto gas come invece succede nella prima gara del calendario CIN2003.

Lo scorso anno nel CIN2002 a vincere la gara in Winston fu Matteo Bortolotti, seguito da Fabbri e Rosio mentre fu Luigi Manno l'autore della Pole Position. Nella Busch fu Galetti a dettare legge mentre in Craftsman e in Dash la vittoria andò rispettivamente a Reuben Bonnici e a Diego Fomeris.



ATLANTA

Neanche una settimana di riposo ed eccoci tutti nel grande palcoscenico di Atlanta, affamati come sempre di asfalto. L'Atlanta Speedway e' un impianto eccellente ed ultra-moderno, basti solo pensare che al suo interno contiene ol-



tre al circuito ovale : nove piani di uffici, 53.000 posti a sedere per gli spettatori, una moderna biglietteria, un amplissimo parcheggio e un negozio molto fornito di gadget e memorabilia.

Costruito nel 1990 l'Atlanta Motor Speedway e' un Quadri-Ovale (ovale a quattro curve) che misura 1.540 miglia, e che ospita ogni anno sul suo asfalto la Winston Cup e la Busch Series della Nascar Americana. E' uno degli appuntamenti più tecnici dell'intero campionato considerata il disegno delle curve. T1 è una piega estremamente impegnativa, da affrontare dopo aver rallentato la vettura con un delicato colpo di freno, l'altra staccata a T3 invece è campo per esibizione di puro coraggio perché si deve entrare dopo aver solo alleggerito il gas, cercando di innescare un leggero sovrasterzo che aiuti l'anteriore a rimanere vicino alla corda.

Il CIN2003 farà tappa ad Atlanta il 13 ottobre, transitandoci quindi un mese prima rispetto all'anno passato, quando la gara si svolse il 4 novembre. Si partirà come sempre il lunedì con la Winston e

i suoi 196 giri, per poi passare il giorno successivo alla Busch, Craftsman e Dash Series, che si svolgeranno sempre sulla distanza dei 196 giri e per finire con le 2 gare free in programma il 15 ottobre sulla distanza di 98 giri.

Dopo la seconda pole position stagio-

nale di Luigi Manno lo scorso anno a vincere ad Atlanta la Winston Cup fu Andrea Rosio seguito da Alessio Fabbri e Daniele Pizzo. Nella Busch Series ad imporsi fu nuovamente Gianluca Galetti mentre in Craftsman Reuben Bonnici coglieva la sua terza vittoria consecutiva. In Dash invece fu Enrico Serra a risultare vincitore.

DARLINGTON

La quinta tappa del nostro amato CIN2003 ci porterà sul circuito di Darlington, più esattamente chiamato, per essere precisi, Darlington Raceway "A Nascar Tradition", la tradizione della Nascar. Le premesse quindi, non sono affatto male.

Questo tracciato, che l'anno scorso non ospitava il CIN ma solo le varie serie americane, e' molto duro e particolare, ed e' proprio per questo che ogni pilota desidera vincere qua al Darlington Raceway. Infatti i piloti ad aver vinto sull'ovale più difficile da "addomesticare" (lungo 1.366 miglia) non sono molti e per i vincitori di questa durissima corsa la soddisfazione e' particolarmente speciale. La caratteristica di questo "classico" è che la traiettoria ideale si trova...all'esterno! Questo costringe le vetture a percorrere anche le curve a pochi centimetri dal muretto e ovviamente durante la bagarre della gara spesso le auto finiscono a grattugiarsi le fiancate proprio contro le barriere.

Il CIN2003 comincerà a "mordere" l'asfalto di Darlington lunedì 27 ottobre 2003 con la Winston Cup, seguita il 28 ottobre da Busch, Craftsman e Dash (tutte e 4 sulla distanza di 220 giri) mentre il 29 toccherà alle 2 gare free (sulla distanza di 110 giri).

Non avendoci corso il CIN2002, Darlington non ha precedenti nel nostro Campionato.



BRISTOL

10 novembre 2003, ed eccoci arrivati sul tracciato più corto che su cui correranno i piloti del Campionato Italiano Nascar: il Bristol Motor Speedway.

L'impianto di Bristol, aperto nel 1961, è sempre stato in grado di ospitare gare di altissima adrenalina grazie soprattutto alla sua particolarità, cioè la "lunghezza" di sole 0.533 miglia. Un giro completo del tracciato di Bristol (che è un ovale) si può completare in meno di 16 secondi, immaginatevi quindi lo spettacolo di vedere perennemente 25 vetture raggruppate entro tale brevissimo distacco. Semplicemente fantastico. E se poi ci tenete a vedere dal vivo questo spettacolo, beh, i posti a sedere sono 147.000! Winston, Busch, Craftsman e Dash dovranno completare la bellezza di 350 giri per concludere la gara mentre ai partecipanti delle 2 gare free sarà richiesto di completarne 150. Oltre al CIN, Bristol ospita, come tutti gli altri circuiti descritti fino ad ora, la Winston e la Busch Series della Nascar Americana, e anche la Craftsman Truck Series. Nella stagione passata a dettare legge nella classe regina del CIN fu Stefano Zago che conquistò la vittoria dopo la Pole di Rosio, davanti a Luigi Manno e a Vincenzo Acquaviva. Nelle altre 3 serie le vittorie andarono rispettivamente a Gianluca Galetti (Busch), Diego Fomeris (Craftsman) e Fabio Ghezzi (Dash).



TEXAS

L'ultimo circuito ad essere presentato in questo primo numero del CIN2003 Magazine è quello che ospiterà la settima prova del Campionato: il Texas Motor Speedway.

Questo impianto, che vanta 150.061 posti a sedere e ben 194 posti VIP ac-



cessoriati con tutte le comodità più strane, ospita ogni anno sia la Winston Cup che la Busch Series americane e rappresenta il circuito più lussuoso per gli appassionati di corse automobilistiche. Tracciato molto simile ad Atlanta, il circuito del Texas Motor Speedway è lungo 1.500 miglia (contro le 1.540 miglia di Atlanta) e proprio come Atlanta an-

ch'esso è un ovale a quattro curve, quindi un Quadri-Ovale. Ma a differenza dell'impianto della Georgia, il circuito situato nella Contea di Forth Worth è leggermente più filante e quindi un po' meno impegnativo sul piano tecnico.

Su di esso i piloti delle 4 categorie del Campionato Italiano Nascar 2003 (che

calcheranno il tracciato dal 24 al 26 novembre) dovranno percorrere 200 giri mentre i partecipanti delle 2 gare free dovranno fare il giro del circuito la metà delle volte, 100. Nel CIN2002 in Texas sono accaduti due fatti da ricordare. Il primo è che la Winston Cup vide salire per la prima volta nella stagione sul gradino più alto del podio colui che poi si è affermato Campione Italiano Nascar 2002 ovvero Alessio Fabbri.

Il secondo invece è l'aggiunta al Campionato di una nuova serie che andava ad aggiungersi alle quattro già presenti (Winston, Busch, Craftsman e Dash): la Easy.

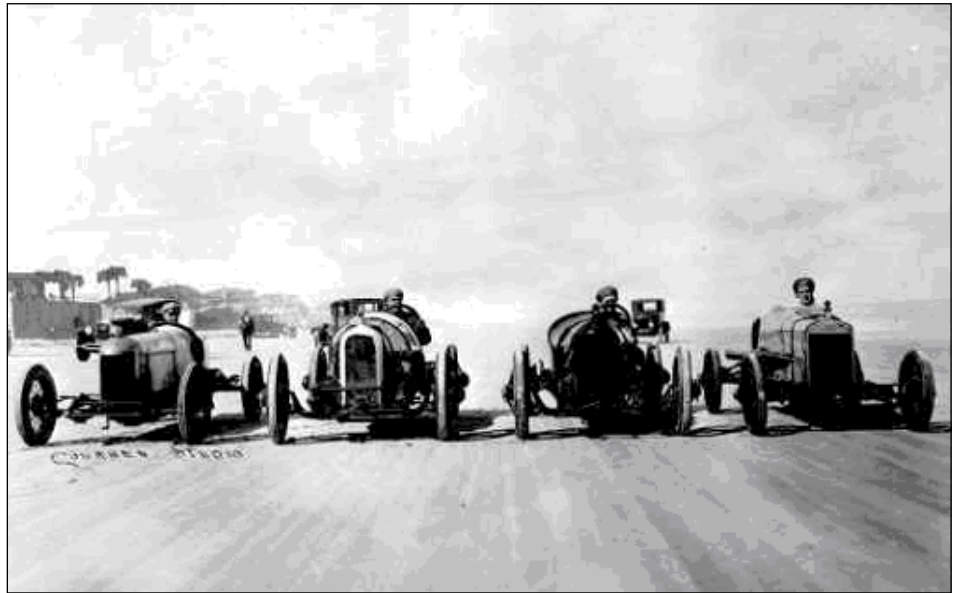
In Winston Alessio Fabbri fu seguito da Ivan Giovannini e da Sasha Rideli, mentre la Pole venne conquistata in 29.062 da Daniele Pizzo.

Nella Busch Series il vincitore è risultato Antonio Nadile mentre nella Craftsman, la vittoria è andata ancora una volta al maltese Reuben Bonnici. Nelle due serie minori del CIN2002, la Dash e la esordiente Easy a imporre la propria legge furono Fabio Ghezzi (seconda vittoria consecutiva per lui) e Luca del Monte.

Notizie...dal passato

a cura di **Jacopo Fiaschi**

"The great American Race", questo è l'appellativo che si è meritata negli anni la 500 miglia di Daytona, una delle corse più appassionanti del panorama delle gare Nascar; la prima edizione è stata disputata nel 1959 anno che coincide con la fine della costruzione del famoso superspeedway; tuttavia la passione per le competizioni a Daytona affonda le radici in tempi molto antecedenti a questa data. Agli inizi del 1900 infatti Daytona offriva una ghiotta opportunità per i sempre più numerosi appassionati di corse automobilistiche. Proviamo a calarci nell'atmosfera dei primi anni del secolo scorso: l'automobile si stava diffondendo e con lei anche la passione per la velocità e la competizione. Le strade, però, erano praticamente inutilizzabili in quanto troppo spesso strette e fangose per essere percorse con tali vetture, inoltre ancora non esistevano strutture dedicate alle corse automobilistiche. Ecco che spiaggia di Daytona, però, aveva caratteristiche perfette per le vetture e le velocità dell'epoca, essendo infatti ampia, pianeggiante e, soprattutto molto compatta, al punto che il passaggio di autovetture a malapena solcava il terreno. Questa spiaggia fu teatro delle prime gare a Daytona, vi si correva

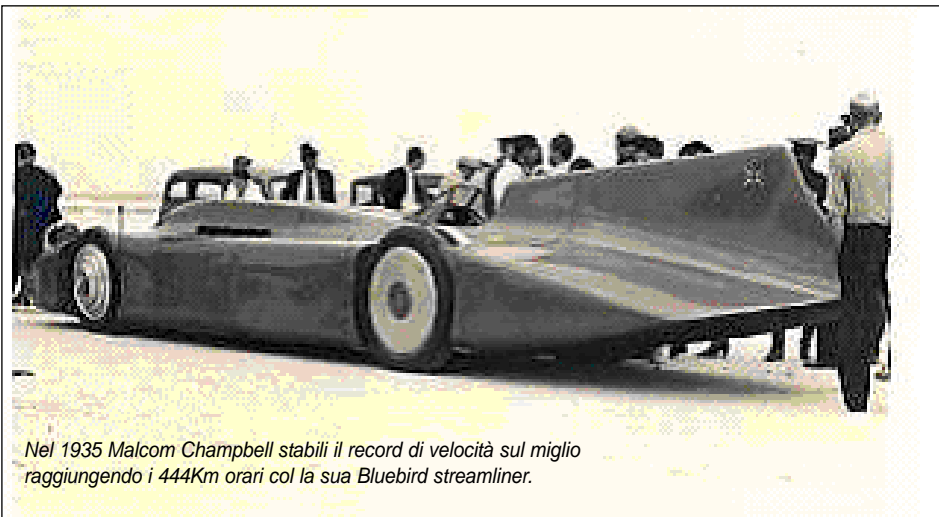


con ogni mezzo, alla ricerca di record di velocità sempre più impressionanti. Moltissimi furono i piloti che si sfidarono a Daytona Beach, fra i quali spiccano grandi nomi quali Luis Chevrolet e Henry Ford che si sfidarono con i propri prototipi in gare di velocità lungo la spiaggia. Nel 1942 le gare automobilistiche furono interrotte a causa della 2° guerra mondiale, per poi riprendere nel 1947 promosse dal pilota e organizzatore Bill France sr. Fu proprio lui che si rese conto della inadeguatezza della spiaggia per le velocità che stavano raggiungendo i mezzi e propose la costruzione di un impianto permanente dedicato alle corse automobilistiche. Così fu

costruito l'International Speedway di Daytona, ultimato nel 1959, vide subito il proliferare di numerosissimi eventi, dei quali il più importante fu da subito la 500 miglia dedicata alle stock car.

Già il 22 Febbraio 1959 si svolge la prima edizione della gara, lo spettacolo in pista non manca assolutamente. Addirittura ci fu un finale di gara con tre vetture che si presentavano affiancate sul traguardo. Il vincitore, Lee Petty, fu addirittura riconosciuto solo il giovedì successivo alla gara dopo che la vittoria era stata inizialmente assegnata a Jonny Beauchamp.

Sfogliando le varie edizioni della 500 miglia possiamo ricordare alcune delle gare più emozionanti della storia Nascar; particolarmente spettacolare fu la gara del 1976, con uno degli arrivi più incredibili nella storia delle gare per stock car; come vuole la tradizione fu l'ultima curva a decidere il vincitore, Richard Petty e David Pearson si presentarono appaiati in uscita di curva 4, le due macchine impattarono violentemente l'una contro l'altra e nell'urto riportarono gravissimi danni, vinse Pearson che tagliò il traguardo lasciando andare la vettura lentamente in folle, segnando così l'ar-



Nel 1935 Malcom Campbell stabilì il record di velocità sul miglio raggiungendo i 444Km orari col la sua Bluebird streamliner.



Il terribile incidente che nel Febbraio 2001 Costò la vita a "The intimidator" Dale Earnhardt

rivo più lento sotto bandiere verdi della storia della Winston Cup.

Tuttavia Richard Petty ebbe modo di rifarsi negli anni, è lui infatti che si è meritato il titolo di "The King" avendo vinto il maggior numero di gare a Daytona. Petty si è aggiudicato ben 7 edizioni della gara, fra le quali quella del 1979, la prima che fu trasmessa in diretta televisiva, e anch'essa con un finale ricco di emozioni e colpi di scena.

Purtroppo anche alcune tragedie fanno parte della storia della 500 miglia; la più significativa è indubbiamente la morte di Dale Earnhardt, che ebbe un terribile incidente durante l'ultimo giro dell'edizione del 1991.

Earnhardt è stato uno fra i piloti più vincenti della Winston Cup, conquistò infatti 7 titoli e 76 vittorie, aveva all'attivo oltre 600 gare disputate, curriculum che gli valse l'appellativo di "The Intimidator". Purtroppo riuscì a vincere a Daytona solo una volta, nel 1998, e la 500 miglia fu per lui sempre molto sfortunata, addirittura nel 1990 un danno alla gomma posteriore destra lo privò, a mezzo giro dal termine, di una vittoria ormai certa.

Anche le ultime edizioni hanno regalato forti emozioni, nel 2002 un maxi incidente a pochi giri dal termine ha regalato la vittoria a Ward Burton, mentre il vincitore dell'ultima edizione è stato Michael Waltrip con la gara interrotta prima del termine regolamentare a causa della pioggia.

L'albo della 500 Miglia di Daytona

2003	Michael Waltrip	Chevy	133.870	4	Jeff Green	186.606
2002	Ward Burton	Dodge	130.810	19	Jimmie Johnson	185.831
2001	Michael Waltrip	Chevy	182.555	19	Bill Elliott	183.565
2000	Dale Jarrett	Ford	155.669	1	Dale Jarrett	191.091
1999	Jeff Gordon	Chevy	161.551	1	Jeff Gordon	195.067
1998	Dale Earnhardt	Chevy	172.712	4	Bobby Labonte	192.415
1997	Jeff Gordon	Chevy	148.295	6	Mike Skinner	189.813
1996	Dale Jarrett	Ford	154.308	7	Dale Earnhardt	189.510
1995	Sterling Marlin	Chevy	141.710	3	Dale Jarrett	193.498
1994	Sterling Marlin	Chevy	156.931	4	Loy Allen Jr.	190.158
1993	Dale Jarrett	Chevy	154.972	2	Kyle Petty	189.426
1992	Davey Allison	Ford	168.256	6	Sterling Marlin	192.213
1991	Ernie Irvan	Chevy	148.148	2	Davey Allison	195.955
1990	Derrike Cope	Chevy	165.761	12	Ken Schrader	196.515
1989	Darrell Waltrip	Chevy	148.466	2	Ken Schrader	196.996
1988	Bobby Allison	Buick	137.351	3	Ken Schrader	198.823
1987	Bill Elliott	Ford	176.263	1	Bill Elliott	210.364
1986	Geoff Bodine	Chevy	148.124	2	Bill Elliott	205.039
1985	Bill Elliott	Ford	172.365	1	Bill Elliott	205.114
1984	Cale Yarborough	Chevy	150.994	1	Cale Yarborough	201.848
1983	Cale Yarborough	Pontiac	155.979	8	Ricky Rudd	198.864
1982	Bobby Allison	Buick	153.991	7	Benny Parsons	196.317
1981	Richard Petty	Buick	169.651	8	Bobby Allison	194.624
1980	Buddy Baker	Olds	177.602	1	Buddy Baker	194.099
1979	Richard Petty	Olds	143.977	13	Buddy Baker	196.049
1978	Bobby Allison	Ford	159.730	33	Cale Yarborough	187.536
1977	Cale Yarborough	Chevy	153.218	4	Donnie Allison	188.048
1976	David Pearson	Mercury	152.181	7	Ramo Stott	183.456
1975	Benny Parsons	Chevy	153.649	32	Donnie Allison	185.827
1974	Richard Petty	Dodge	140.894	2	David Pearson	185.017
1973	Richard Petty	Dodge	157.205	7	Buddy Baker	185.662
1972	A.J. Foyt	Mercury	161.550	2	Boby Isaac	186.632
1971	Richard Petty	Plymouth	144.462	5	A.J. Foyt	182.744
1970	Pete Hamilton	Plymouth	149.601	9	Cale Yarborough	194.015
1969	LeeRoy Yarborough	Ford	157.950	19	Buddy Baker	188.901
1968	Cale Yarborough	Mercury	143.251	1	Cale Yarborough	189.222
1967	Mario Andretti	Mercury	146.926	12	Chris Turner	180.831
1966	Richard Petty	Plymouth	160.627	1	Richard Petty	175.165
1965	Red Lorenzen	Ford	141.539	4	Darel Dieringer	171.151
1964	Richard Petty	Plymouth	154.334	2	Paul Goldsmith	174.910
1963	Tiny Lund	Ford	151.566	12	Fireball Roberts	160.943
1962	Fireball Roberts	Pontiac	152.529	1	Fireball Roberts	156.999
1961	Marvin Panch	Pontiac	149.601	4	Fireball Roberts	155.709
1960	Junior Johnson	Chevy	124.740	9	Cotton Owens	149.892
1959	Lee Petty	Olds	135.521	15	Bob Welborn	140.121

Parte la nuova avventura sugli stradali

a cura di

Staff RTC

Il Road Track Challenge è un campionato su stradali che si svolge all'interno del calendario CIN2003, da esso trae i valori e la mentalità dell'"online-racing" e su di esso si basa dal lato organizzativo. L'iscrizione al CIN2003 permette automaticamente a tutti i piloti di partecipare alle 13 gare dell'RTC.



Correndo L'RTC avrete la possibilità di sfruttare la fisica TransAm applicata a Nascar2003 affrontan-

do i circuiti che hanno fatto la storia dell'automobilismo per le macchine Sport. Dalle classicissime gare endurance a Monza, Spa e Ring, passando per Kyalami, Riverside, Mosport, Silverstone, sarete i protagonisti di una serie che vi farà gustare il piacere di correre su tracciati stradali con un simulatore d'eccellenza.

L'RTC però vuole essere qualcosa di più di una semplice competizione, esso vuole riportare alla vita le leggende dello sport dell'automobile, permettendo agli appassionati di calarsi nelle atmosfere di quelle che erano le gare per vetture Sport negli anni '60, per assaporare il gusto della sfida d'altri tempi e non permettere che il tempo cancelli dalla memoria le imprese che molti piloti coraggiosi hanno compiuto sui terribili tracciati inseriti in calendario.

Insomma, vi si presenta una sfida affascinante, che mischia sport e cultura, agonismo e cavalleria.



Ora però abbandoniamo i voli romantici e vediamo più in dettaglio le caratteristiche dell'evento:

- Due sono i tipi di gara che dovrete affrontare: 10 gare a lunghezza classica ('Short') che si svolgeranno il martedì e 3 gare 'Endurance' (Nurburgring, Monza e Spa) di lunga percorrenza (quasi 3 ore) che si svolgeranno la domenica pomeriggio.

- Prequalifiche la domenica ed il lunedì antecedenti la gara per avere l'accesso alla gara del martedì; tutti gli iscritti al CIN2003 riceveranno la convocazione per le prequalifiche

- Le livree delle macchine saranno le stesse usate nel CIN2003

- Aggancio al patentino CIN2003 per i piloti più corretti

- Le penalità verranno date su un unico grado di giudizio

- Penalità di gara che si ripercuotono sulla classifica generale

- Non sono previste creazioni di team o giochi di squadra: sarete solo Voi, la vostra macchina e l'asfalto

Per approfondimenti di quanto detto sopra e ulteriori informazioni Vi rimandiamo al Regolamento che trovate sul sito.

Come vedete le novità non sono poche: a Voi piloti sono richieste solo la voglia di divertirsi ed il rispetto in pista verso gli altri concorrenti.

Vi aspettiamo in pista, certi di farVi cosa gradita.



Intervista al Campione Italiano Nascar 2002

a cura di **Matteo Torre**

Alessio Fabbri, Campione Italiano 2002, si appresta a rimettere in gioco il titolo. Siamo andati a sentire le sue parole, per scoprire i segreti della sua stagione vittoriosa e cercare di capire le prospettive per il 2003.

Alessio, la vittoria nel CIN 2002 ha avuto l'aspetto del dominio. E' stata facile come sembra?

Assolutamente NO! E' stato un campionato tiratissimo dalla prima all'ultima gara. Mi ritengo fortunato perché Andrea (Andy), il mio diretto avversario, dopo un'inizio molto positivo ha avuto molte disavventure che mi hanno fatto prendere il largo e visto da fuori poteva sembrare un dominio. Ogni gara è stata una storia a se, mi ci sono volute 6 appuntamenti prima della prima vittoria, in quel periodo pensavo che non ce l'avrei mai fatta, poi dopo il Texas è stato tutto molto più tranquillo, la vittoria ti dà tranquillità e le gare successive ti presenti più rilassato e calmo. Dopo, con l'arrivo di tanti nuovi in Winston la battaglia per la vittoria si è fatta sempre più aspra e dura. Per fortuna avevo un gran vantaggio da amministrare e alla fine grazie anche al mio fantastico team mi sono portato a casa il risultato.

Il momento più bello del CIN2002?

Talladega! Non ci sono dubbi, la doppietta con Albe, la fine di un incubo per lui. Troppe sfortune, disconnessioni, incidenti ecc... Quella gara è stata la più bella di tutte. Mi sono messo al suo servizio perché volevo che vincessesse e essere arrivato subito dietro di lui è stato qualcosa di unico visto il rapporto che abbiamo! Me lo ricordo ancora l'ultimo giro, in roger a dire dai dai ci siamo manca poco ...emozionante e indescrivibile! In più quella sera Marchino (Superevo) vinse in Busch. Spero di aver reso l'idea!

In Michigan sei arrivato dietro a Huttu. Negli ultimi giri hai preferito non attaccarlo come scelta tattica ai fini del Campionato o semplice-

mente non sei riuscito a stargli davanti?

Eheheheh, mi viene da ridere. Beh senti che dire, quelle 2 settimane son state "diverse" dal solito. Tutti a parlare di Huttu, quando entrò nel server tutti curiosi di vederlo girare questo campione e in effetti così si dimostrò. Ancora mi ricordo i 2 decimi che mi presi in qualifica, e io partivo in seconda posizione. Una gara veramente spettacolare... avevo visto che vincere sarebbe stato abbastanza difficile ma non impossibile, siamo stati quasi tutta la gara insieme, ci siamo studiati l'un con l'altro. E' stato molto divertente. Poi nell'ultimo run di 20giri volevo attaccarlo ma la tattica di Antonio (Speedy) ci ha fregato tutti e 2 e quando arrivò a superarmi ho pensato al campionato e mi sono accontentato. Però sinceramente non so se sarei riuscito a superarlo, certo ci avrei provato.

Quanto ti alleni per preparare una gara?

Molto direi. Se vuoi ottenere qualcosa devi sempre lavorare sodo e farlo in maniera ottimale senza lasciare nulla al caso. Diciamo che nella pausa tra una gara e l'altra 1 volta al giorno sempre. Si va dall'ora di test fino anche a 3. Trovato la base del set rimane solo da ottimizzarlo.

Ti fai da solo gli assetti oppure hai un fidato "ingegnere di pista/colaudatore"?

Come ho detto prima, se ho ottenuto il titolo lo devo tanto ai ragazzi del mio team, in particolare ad Albe soprannominato da noi IL MAESTRO. Ovviamente lui ci mette la base noi assieme anche a Vincenzo e Marco continuiamo il lavoro per i nostri stili di guida che poi non sono così diversi. Ti racconto un aneddoto dei setup. A Dover dove ho ottenuto la vittoria è stata simpatica la scena. Io giravo da un paio di giorni e ancora non ero contento, Albe arrivò, dopo 10 minuti mi passò il setup e io in 2 giri abbassai i tempi in modo

superbo, e dopo ci ho corso senza toccare nulla. Ecco come mai lo chiamo Maestro.

Che rapporto si è instaurato con i compagni di squadra?

Penso che dalle risposte di prima hai capito che senza di loro non so che fare. Gli voglio bene, non sono solo piloti virtuali ma amici di tutti i giorni, ormai sono più di 2 anni che conosco Vincenzo e Albe e più di 1 anno Marco. Ci intendiamo benissimo come persone, ci ritroviamo di persona spesso e volentieri. In tutto questo periodo abbiamo passato belle e cattive cose che hanno rafforzato la nostra amicizia. Ora alla combriccola si è unito anche Gianluca (Falcon) ed anche lui si è dimostrato subito una persona squisita, penso che saremo un bel quintetto.

Hai provato la nuova vettura di N2003? Che sensazioni hai avuto?

Si ormai l'ho provata e non sono così entusiasta. Forse sono stato abituato a sensazioni diverse con Nascar 4 e 2002 ma la macchina nel 2003 non so come descriverla se più reale o no. Dobbiamo io e i ragazzi dell'ABS capire ancora molte cose.

Ci sono avversari che ti impensieriscono nel CIN2003?

Beh sì, quest'anno siamo veramente tanti per giocarci il titolo, sarà durissima conterà tantissimo il piazzamento nella TOP3. Per il resto non mi sbilancio e non faccio nomi.

Che consigli dai ai Rookie del CIN2003?

Una dose di CALMA enorme! Chi affronta la Nascar online per la prima volta deve portare pazienza ed essere alla ricerca non della prestazione sul giro ma dello stare in pista. Le prime gare saranno sicuramente emozionanti. Io ricordo che non riuscivo smettere di tremare al giro di lancio sotto Pace car, ma passato un paio di gare le cose saranno tutte più tranquille. Un'altra cosa fondamentale è avere rispetto per tutti in pista e sul forum.

Questione di sensibilità

a cura di **Fabio Ghezzi**

E' praticamente dritta ed ha pure il motore depotenziato. Che ci vuole? Basta premere il piede fino in fondo e sterzare nelle curve.

No: non basta. O meglio: basta per girare da soli con le gomme fresche e per prendersi un secondo al giro. Piuttosto imbarazzante su una pista "tutta dritta" ma, vi assicuro, alquanto possibile per chi ne sottovaluta le difficoltà.

E' proprio il motore depotenziato a rendere le gare sui superspeedway diverse da qualsiasi altra corsa automobilistica, amplificando l'effetto scia ed esaltando la precisione e la sensibilità di guida. Proprio perché il motore ha relativamente pochi cavalli e si viaggia sempre a tavoletta è come se non esistesse; non si può fare la differenza in inserimento ed uscita di curva staccando in ritardo o aprendo in anticipo.

Il solo modo per guadagnare tempo su un superspeedway, come in un gara di sci, è minimizzare gli attriti e fare meno strada possibile.

Ogni volta che sterziamo usiamo l'attrito per far girare la nostra auto, dissipando energia e quindi velo-



cià. Ogni volta che ci allontaniamo dalla corda stiamo allungando la pista. Ridurre l'attrito e girare stretti sono esigenze contrastanti ed appare dunque chiaro come la ricerca della traiettoria migliore e la precisione nel seguirla con il minimo uso del volante facciano la differenza tra un cancello ed un missile.

Dimenticatevi le immagini dei camera car con i piloti che lottano con

il volante per gestire il mezzo: Il vostro modello deve essere De Angelis! Non Elio (compianto pilota degli anni 70) ma Francesco (timoniere di Luna Rossa). Avete mai notato come un gran timoniere "carezzi" la ruota come se azionasse un meccanismo in cristallo di Murano? Questo perché un timoniere ha sempre ben presente che il timone rappresenta un vero e proprio freno da usare con il massimo della parsimonia.

Troppo sterzo, va da sé, è troppo attrito... poco sterzo è comunque poco perché ci porta oltre la linea ideale e ci costringe ad "allungare" la pista o correggere.

Immaginatevi a dipingere con un pennello dalle setole morbidiissime: troppa pressione e ne uscirà una linea sbavata e sgraziata, poca pressione e la linea sarà frammentata e bisognosa di un ritocco, ma con la giusta pressione tracerete una linea morbida e precisa.

Questo è quanto serve per girare da soli, ma soli su un SS non si è quasi mai e soprattutto non si va da nessuna parte.

Mentre girate da soli "timonando"





come Russel Kunz, vi accorgete improvvisamente che due macchine, che stanno girando talmente vicine ed in linea che la seconda sembra la roulotte della prima, vi rifilano la bellezza di due secondi al giro.

Raggiungete un altro pilota, prendete la scia, lo superate e lui si aggrancia, prima di sfruttare la vostra stessa scia per risuperarvi e dare inizio ad una festa di sorpassi e contro-sorpassi. Viaggiate certamente più forte che da soli, ma il tipo con la roulotte continua ad essere molto più veloce di voi.

La differenza è che mentre voi vi limitate a sfruttare in qualche modo la scia dell'auto che vi precedere la roulotte sta "draftando" correttamente e sapere draftare al meglio è la vera chiave tecnica e tattica di ogni gara su superspeedway.

Per capire questo fenomeno ci aiuteremo con dei disegni.

Nel diagramma 1 vediamo un'auto che viaggia ad alta velocità; l'auto incontra una massa d'aria statica che, penetrata, fluisce intorno all'auto richiudendosi alle sue spalle. Questo crea un'area di alta pressione davanti al muso che frena l'auto essendo più densa, una serie di turbolenze tutto intorno alla macchina

ed infine una vasta area di bassa pressione molto turbolenta dietro la coda comunemente nota come "scia". La scia è un notevole freno aerodinamico, molto più forte di quanto si pensi anche in considerazione del fatto che la coda di un'auto è tronca, dovendo accomodare l'assale posteriore. Mezzi come navi ed aerei, studiati per la massima efficienza aerodinamica presentano code molto più lunghe ed affusolate. La stessa scia che rallenta la nostra

beneficia di una zona di bassa pressione davanti a sé e, andandola a colmare, spinge l'aria contro il posteriore di chi precede ricambiando il favore. La vicinanza dei mezzi, fa anche sì che l'aria non si richiuda in modo turbolento alle spalle della prima auto, ma che sia convogliata ai lati della seguente rimuovendo così il freno aerodinamico dovuto alla scia. In pratica, mentre un'auto che viaggia sola ha due freni aerodinamici, una che viaggia in draft ne ha al più uno a seconda della posizione che occupa.

Dobbiamo aggiungere inoltre che un veicolo più lungo ha una maggiore efficienza aerodinamica rispetto ad uno più corto e quindi un draft di tre macchine sarà più veloce di uno di due ma più lento di uno di quattro.

Il vantaggio di un draft di due sole macchine ben sfruttato rispetto ad un'auto che viaggia sola è enorme potendo arrivare fino a due secondi al giro che, in una pista di 50 secondi, è un notevolissimo 4%.

L'aerodinamica di due auto affiancate invece è addirittura peggiore di quella di un'auto sola, dato che la turbolenza creata da un'auto finisce per essere un lieve fattore di attrito anche per l'altra. Quello però che conta veramente è la voragine di



auto è ovviamente un vantaggio per chi ci segue, che si trova a viaggiare in un'area di bassa pressione facilmente penetrabile.

Nel diagramma 2 osserviamo due auto che viaggiano in linea molto vicine traendone mutuo vantaggio. Come già detto, la seconda auto

bassa pressione che due auto affiancate lasciano alle loro spalle avanzando notevolmente gli inseguitori. Draftare nel modo corretto per sviluppare la massima velocità significa dunque stare il più vicino possibile ed in linea con il pilota che precede, e vicino significa davvero vicino; se vedete dell'asfalto davanti a voi siete troppo lontani, se vedete il paraurti siete quasi al posto giusto, se sparisce anche il paraurti siete alla distanza ideale. Viaggiare così vicini comporta chiaramente il rischio di un contatto ed i piloti dovranno avere la sensibilità di capire quando alleggerire il gas per evitare il contatto con chi li precede. Esiste però una tecnica di drafting "estrema" in cui anziché alzare il piede, si tampona intenzionalmente il pilota davanti a noi per aumentarne la velocità. Questa tecnica è denominata "Bump Drafting" ed è una delle cose più divertenti che si possano fare con una stock car... ma ricordatevi di spingere il vostro "amico" sul dritto e non in curva dove una botta al posteriore può avere conseguenze devastanti. Scherzi a parte, usate questa tecnica solo con piloti che conoscete e solo

nei rari casi in cui anche il minimo vantaggio sia importante per l'esito della gara; non ho mai capito perché ma non tutti gradiscono essere tamponati a 330 KM/H.

Lo sviluppo tipico di una gara su Superspeedway è la composizione di due draft paralleli che cercano di superarsi, con piloti che tentano di passare da un draft all'altro per guadagnare posizioni generando delicate situazioni di 3-wide. Trovarcisi in mezzo è assolutamente adrenalinico e qualunque errore può portare al temuto "Big One", ovvero un incidente che coinvolge buona parte del gruppo in una carambola ben oltre i 300 KM/H. Può capitare di vederlo negli specchietti, può capitare di essere una delle prime auto coinvolte, può capitare di essere poco dietro e trattenere il fiato mentre si attraversa una nube di polvere e gomma bruciata confidando nel proprio intuito e nella dea bendata... che comunque non vede molto peggio di voi in quel momento. Una cosa molto interessante è vedere un gruppetto di 2 o 3 piloti che cercano di stare compatti in modo di aiutarsi vicendevolmente nel sorpassare e nel

difendere le posizioni impedendo ad altri piloti di inserirsi tra loro. Nel finale di gara i tentativi di sorpasso si intensificano e si iniziano a vedere traiettorie difensive da parte dei piloti di testa che tentano anche di zigzagare per rendere più difficile agli avversari sfruttare la scia per un sorpasso. Nella "real" NASCAR non è raro assistere a vere e proprie "bussate" a centro curva per costringere l'avversario ad una correzione ed attaccarlo in uscita, ma è bene ricordare che il nostro regolamento non è affatto tenero con manovre simili. Nel finale disporre di un alleato che ci copra le spalle può essere un vantaggio decisivo. La tradizione del CIN vuole che i superspeedway si decidano al fotofinish e che le classifiche siano spesso rivoluzionate da un incidente a pochi giri dalla fine; può sembrare una lotteria ma non è così semplice: la sfortuna può perdere la gara, ma solo cervello, freddezza ed opportunismo possono vincerla. Tattiche e strategie vincenti non ne conosco ma per giocare la vittoria è indispensabile un'auto in perfette condizioni perciò l'unico consiglio che mi sento di darvi è "state fuori dai guai".



Bello l'ovale di terra!

a cura di **Lucio "NascarMan" Bruschi**



Carissimi amici e colleghi di corse eccoci ritrovati per un nuovo appuntamento con il magazine del CIN.

Vi avevo accompagnato nell'anno precedente con articoli tecnici sulle auto, piste e demo di N2003. Ora eccomi qui a parlarvi del matto e variegato mondo delle auto da corsa americane.

Per stupirvi (così che diventate tutti stupefacenti) ho pensato di aprire la mia stagione giornalistica parlandovi di una follia motoristica tutta USA.

Lo so che vorreste che parlassi di Nascar ma ogni tanto conviene allargare gli orizzonti e darsi uno sguardo intorno. Quindi è ora che passi all'argomento che ho scelto per voi... le SPRINT CAR!!!

Ma cosa sono le Sprint Car? Iniziamo con un po' di storia.

Sono corse nate negli USA nei primi anni del ventesimo secolo. Pensate che venivano disputate negli ippodromi e iniziavano ad acquistare popolarità. Poi nei primi anni '60 con l'avvento delle gare con vetture a motore posteriore ad Indianapolis le Sprint Car vissero un periodo di oscurità. Questo durò fino agli anni '80 dove, con la copertura televisiva ed il conseguente arrivo di sponsor, poterono riacquistare la fama che meritavano.

Ancora vi ho tenuto nascosto che tipo di competizioni siano. Ebbene di tratta di vetture molto strane e origi-

nali che corrono di notte su ovali ben illuminati in terra battuta. Proprio così, in terra battuta (subito qualcuno avrà pensato che gli americani giocassero a tennis con le auto). Avrete già osservato le foto che corredano quest'articolo e scommetto che non sarete riusciti a trattenere un sorriso nel vedere degli "aggeggi" buffi con un grosso alettone in testa.

Ai più scettici verrà da pensare che queste gare, svolgendosi su ovali, siano noiose. Ebbene non è così. Solo nel giro di qualifica con singola vettura possiamo vedere come queste

auto raggiungano le 100mph per entrare in curva intraversandosi. Il pilota sterza a destra per percorrere una curva a sinistra. Il pilota mantiene il controllo dando gas e l'odore del metanolo invade l'aria. Uno spettacolo particolare da vivere assolutamente. Immaginatevi che cosa deve venire fuori in una gara con 25 auto assieme. Forse è inutile che ve lo rammenti, ma qui, come nella tradizione motoristica americana, le vere star sono i piloti, sono loro a fare la differenza.

Le Sprint Car sono gestite negli USA da varie organizzazioni che si suddividono il vasto territorio americano. Abbiamo la NARC (Northern Auto Racing Association) e la SCRA (Sprint Car Racing Association) solo nella California.

In Pennsylvania e in Ohio abbiamo la All-Star Circuit of Champions, a New York la ESS (New York Empire Super Sprint) e la IMCA (International Motor Contest Association).

Comunque le principali sono la SCRA e la USAC (United States Auto Club). Quest'ultima abbiamo orga-



nizza competizioni con vetture Sprint Car senza alettone.

Questa categoria è conosciuta anche fuori dagli USA e precisamente in Canada, Nuova Zelanda e Australia. E' uno sport molto azzardato e con molti rischi anche se i canoni di sicurezza sono molto elevati. Devo comunque dirvi che dopo aver visto in video qualche "decollo" non ci correte nemmeno se mi minacciassero di mettermi Andy nel letto.

Anatomia di una Sprint Car.

Le SC moderne sono semplici e brutalmente potenti. Non ci sono pesi morti nella vettura, tutto quello che non contribuisce a migliorare le prestazioni viene semplicemente gettato via, il tutto per arrivare ad un peso inferiore ai 700Kg.

Lo chassis è una struttura tubolare con una base ruote di 215cm. Un motore V8 alimentato a metanolo muove il tutto. Non c'è il motorino di avviamento e la batteria è ridotta ai minimi termini. Le enormi e soffice ruote posteriori hanno dimensione diffe-

rente tra loro e scaricano una coppia motrice impressionante sul morbido terreno sottostante. Il pilota siede su un seggiolino orribile appena avanti all'asse posteriore..

Con un rapporto Potenza/peso comparabile con quello di una F1 (e non sto scherzando, che la Skiumma fori nella prima gara se mento) e marce cortissime una SC spende molto del suo tempo a cercare la giusta trazione nelle curve costringendo i piloti ad impazzire con sterzo ed acceleratore.

Parliamo ora più specificatamente del motore.

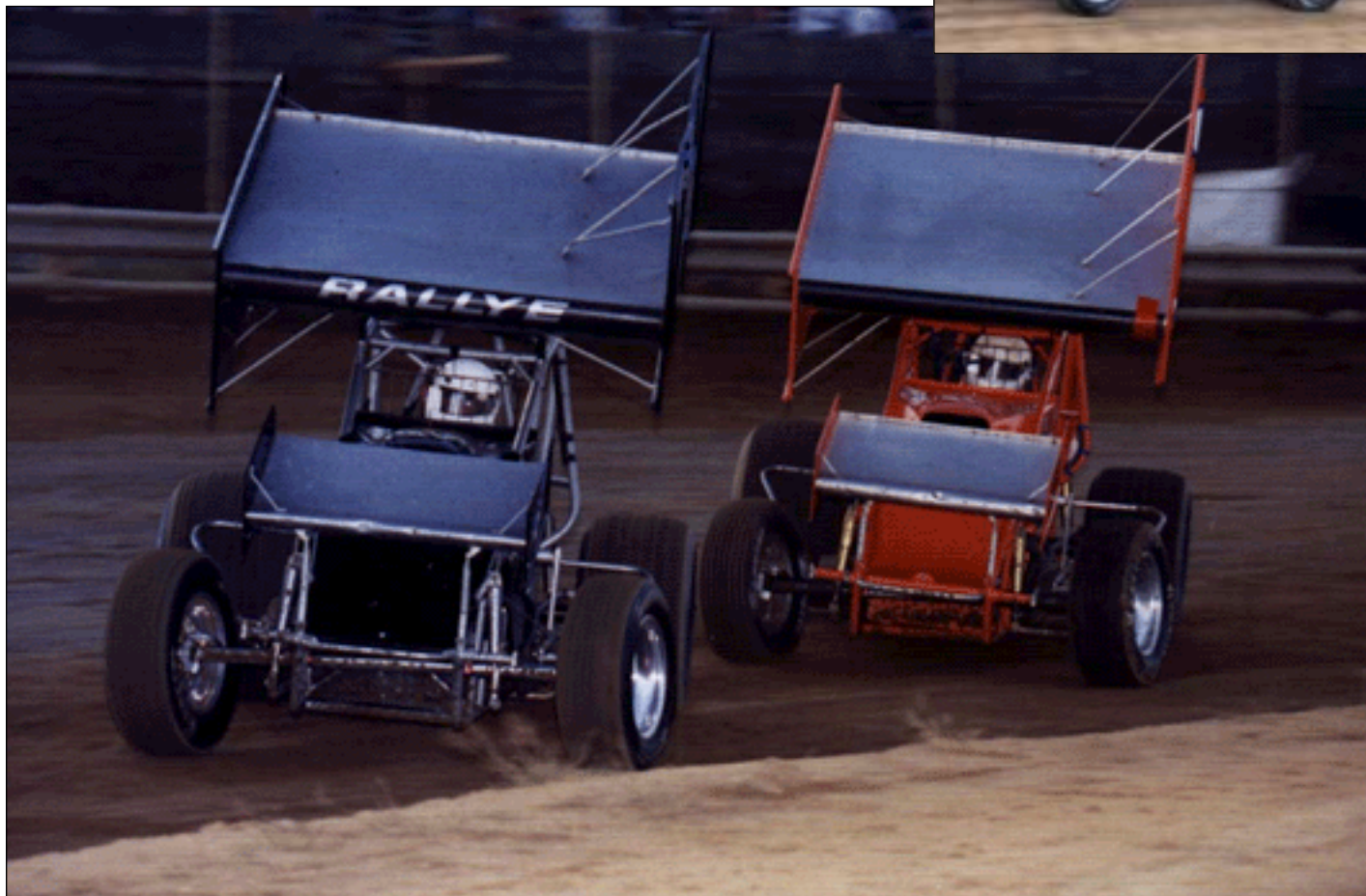
Nell'era d'ora degli anni '50 veniva utilizzato un 4'000cc a 4 cilindri e 4 valvole per cilindro.

Successivamente, negli anni '60, divenne popolare lo Chevrolet V8. Inizialmente si utilizzava un 4'500cc ed un 5'200cc con 2 valvole per cilindro poco differente dal motore della Corvette stradale del tempo. Le competizioni richiedevano maggior potenza e lo Chevy V8 arrivò ad una dimensione di 6'250cc e si aprì la via per uti-

lizzare l'alluminio oltre all'acciaio.

Attualmente il motore standard delle SC professionali è un 6'500cc con blocco e testa in alluminio. Nonostante la base sia un V8 della Chevrolet non troviamo nulla del motore di partenza. Le valvole sono in titanio e il regime di rotazione arriva agli 8'000 giri minuto per sviluppare una potenza di 800 cavalli!!! (ora ne compro uno per aprire un maneggio con tutti quei cavalli).

Vi sono anche dei motori speciali per gli avvenimenti principali del calendario, l'Eldora Speedway King's Royal, il The Big One ed il Knoxville Nationals. Si usano motori più spinti e più costosi che sopravvivono solo



per una gara. Comunque i premi in palio, tra i 50'000\$ ed i 100'000\$, giustificano tale spreco.

Nel 1980 anche la Ford sviluppò un motore V8 da 5'600cc per le SC ma con poco successo. Solo un Team attualmente corre con quei motori.

Come già accennato precedentemente questi mostri sono alimentati a metanolo. Il metanolo è molto utilizzato nelle corse americane sin dal 1927. Questo grazie al suo numero di ottani elevatissimo, 114. I motori possono poi lavorare con fattori di compressione più elevati e nonostante sia facile ad incendiarsi il fuoco da metanolo è anche facile da estinguere in quanto si diluisce bene in acqua. I serbatoi sono enormi ed arrivano a 30 galloni statunitensi di capacità (ogni gallone sono più di 3 litri).

Ma queste auto succhiano benzina che è un piacere (per i distributori) in quanto non è inusuale che in una gara di soli 30 giri su un ovale da mezzo miglio qualcuno effettui un rabbocco ai box.

Continuo a parlarvi di motori, non tanto perché ne sia fissato, ma perché su queste vetture il componente principale è proprio il propulsore. Dicevamo prima che attualmente viene utilizzato un V8 6'500cc. Ebbene questo motore ha un costo di circa 25'000\$. Ma nelle Sprint Car vi sono molti piloti che corrono per Hobby.



Ecco allora che viene consentito l'utilizzo di un propulsore di 5'700cc del costo di 10'000\$. Esso è penalizzato da un maggior peso ed una minor potenza ma in alcune piste riesce ad essere competitivo ai livelli del motore professionale.

Vediamo ora l'aerodinamica. Io ho studiato un po' di aerodinamica e sinceramente mi viene da dire che il mio gatto lanciato a 120mph è molto più fluidodinamico di queste vetture.

Sul tetto viene montato un enorme alettone in alluminio di 2,5 metri quadri di superficie e sul muso in posizione sovrastante le ruote abbiamo un

alettoncino di 60*90cm. Caspita... manca un 90 davanti per avere delle ottime misure!!

La grossa ala sul tetto è montata su dei martinetti idraulici per poter adattare il suo assetto con il variare delle condizioni di gara. Le sue superfici sono utilizzate per spazi pubblicitari. Addirittura sembra che la sua struttura contribuisca ad assorbire gli urti in caso di incidente.

Per ora il giro più veloce è stato compiuto all'Eldora Speedway, un circuito in terra battuta di mezzo miglio di lunghezza e ben inclinato, con una media di 120mph.

Esistono 2 tipi di SC come aerodinamica. Abbiamo quelle con le superfici appena descritte e quelle senza alettoni.

Per questi 2 tipi di Sprint Car abbiamo anche diversi Tuning del motore. Le vetture provviste di alettoni hanno più deportanza e quindi maggiore trazione, ecco che i motori vengono preparati in modo da offrire in maniera micidiale tutta la potenza di cui sono capaci. Nelle auto senza alettoni abbiamo una minore trazione e quindi la potenza viene fatta erogare più dolcemente in modo da avere un maggior controllo a scapito di minori prestazioni.

Piste per Sprint Car e ultime info.



2003 Craig Murphy



Sulle piste non mi dilungo granchè altrimenti mi mandate Xatos a casa per amputarmi le mani.

Intanto eliminiamo l'idea che queste siano tutte uguali. In realtà differiscono per forma e tipo di terreno. Le dimensioni vanno dal quarto di miglio fino ai 5/8 di miglio. Esse sono sparse un po' per tutto il territorio statunitense. Abbiamo circuiti specialmente in: Arizona, California, Indiana, Iowa, Ohio e Pennsylvania (da non confondere con la Transilvania dove vive il conte Dracula).

Degna di mezione secondo me è la pista di Anderson Speedway dove si corre la Little500, che prece-

de la notte del sabato la Indy500 del campionato IRL. Questa è una gara di spettacolo puro dove 33 auto senza alettoni partono formando 3 file come nella Indy e percorrono 500 giri su una pista di 1/4 di miglio.

In contemporanea si corre anche all'Indianapolis Raceway Park con le vetture alettonate, proprio accanto alla storica pista di Drag e nei pressi del mitico ovale da 2,5 miglia. Questa è una pista di 5/8 gi miglio di lunghezza. Un appuntamento imperdibile per chi viene ad ammirare la 500 miglia.

Importanti anche le competizioni sulle piste di Knoxville ed Eldora

dove come detto precedentemente abbiamo degli avvenimenti speciali. Entrambe sono piste di 1/2 di miglio e ben inclinate.

Altro non so aggiungere se non una piccola menzione generale ai piloti di questa categoria. Molto è lo spettacolo offerto ma tutto questo ha anche i suoi rischi. La categoria delle Sport Car ha una storia ricca di spiacevoli fatti, persone costrette al ritiro e decedute in seguito ad un incidente. I regolamenti in fatto di sicurezza sono rigidi, abbiamo strutture in roll bars di acciaio, caschi integrali e tute ignifughe. Però entrare in curva troppo velocemente o entrare in contatto con le ruote dell'avversario può portare al decollo del mezzo.

Alcuni piloti di Sport Car corrono nella Busch della Nascar e piloti come Tony Stewart hanno iniziato ed avviato qui la loro carriera che poi li ha portati nell'olimpico dello sport motoristico americano.

Bene, per questo primo numero è tutto. Mi fanno male le mani a forse di picchiettare le dita sulla tastiera. Se poi non potrò guidare nella gara di Daytona sarà tutta colpa vostra che pretendete articoli dettagliati. Vi saluto calorosamente e vi do appuntamento per il prox numero del Magazine (sembra più una minaccia che una promessa).



Quanto sei Nascariano?

a cura di **Alfredo Gigliotti**

Ciao piccolo apprendista nascariano, se stai leggendo queste righe vuol dire che sei curioso di sapere il tuo profilo di pilota nascar. Bene allora rispondi alle 6 domande e somma tutti i punti risposta, e infine leggi il tuo profilo!

1 Entri in un negozio di abbigliamento con l'intenzione di comprare un vestito per il matrimonio del tuo amico Andy, all'avvicinarsi della commessa ti comporti così:

- a) Gli chiedi subito di farti vedere il vestito coreano che indossa il manichino in vetrina...
- b) Ti ricordi che l'altra sera un tuo amico ti ha detto che Andy sognava il suo matrimonio con lui vestito da sposa e la consorte da uomo... a questo punto supponendo di fargli cosa gradita chiedi alla commessa di farti vedere i più bei Tailleur che ha.
- c) Decidi che al matrimonio di Andy ci vai con il Kilt e i calzettoni bianchi che ti ha regalato tua nonna al 12° compleanno e quindi ne approfitti per chiedere il numero di telefono alla commessa...
- d) Al momento di chiedere (estasiato della bellezza della tipa) gli chiedi mi da un chilo di Mozzarella di Bufala napoletana?

2 Ti senti buttare giù dal letto alle 4:30 del mattino da tua madre che ha l'orologio avanti di 3 ore e quindi ti dice di prepararti perché sei in ritardo... tu che fai?

- a) Ti alzi senza dire un Bah ma contento di vedere finalmente la foto della Nascargirl con Ryo e te fatta nel lontano 1965 a Saigon durante il vostro servizio militare e dopo la preghiera a Babbo natale ti prepari arrivando al lavoro in anticipo di 2 ore!

- b) Guardi tua madre con occhio fulminante e minacciandola di aizzarle contro il tuo pincher che ti ha regalato la tua ragazza (sicuro?) e ti giri dall'altro lato continuando a dormire...
- c) Decidi di telefonare a Shpalman che da buon supereroe Spalma una focaccia di Pupu sulla faccia di tua madre e poi lo spedisce pure a Spalmare Andy che sta dormendo nel bungalow a fianco
- d) Ti alzi e ti vai a bere una bottiglia di grappa giusto per poterti sentire un uomo e dopo di che vai a fare una girata sul server del cin dove trovi solo il povero Janka che inevitabilmente si è addormentato in rete e sta russando a tromboni spianati!

3 Il momento della colazione è il più importante della giornata. E tu ovviamente come lo affronti?

- a) tua madre ti fa trovare le uova al tegamino di ieri sera (da riscaldare), con due bruschette di pane con sopra dei pomodorini e poi a lato una porzione di prosciutto di due etti arrostita al fuoco e tu la dai in pasto al Rotwailer di zia Genoveffa...
- b) Ti butti a capofitto nella bagna cauda* pretendendo poi e offendendoti se la gente ti sta lontana....
- c) Decidi di chiamare Matteo che nel frattempo è già in piedi da 3 ore per fare le statistiche e dopodiché andate insieme, con il coupè tamarro di matteo, a prendervi il Kebab da Roma a Torino.
- d) Decidi che tu non puoi fare colazione senza la Gigga che ti racconta le sue turbolenze sentimentali con la Skiummina e quindi la chiami!

4 Sei riuscito ad ottenere tre biglietti gratis per il Gran Premio di Monza in tribuna d'onore e purtroppo non sai proprio con chi andare...

- a) a questo punto ti senti chiamato da Xatos (ragazzo conosciuto due settimane prima in discoteca) che a sua volta aveva ricevuto la notizia dalla nonna che aveva parlato con la nonna di Nascargirl che a sua volta aveva parlato con il postino a cui tua madre aveva detto della vincita, e con un modo di fare da amico di vecchia data riesce con paroloni e una speranza di farti diventare il suo delfino alla guida del Cin, decidi di dargli tutti i biglietti con cui porterà pure Andy e Nascarman.
- b) Decidi di andarci da solo per poter usare tre posti e quindi poter stare molto largo, ma purtroppo quei posti erano confinanti a destra con Giugliano Ferrare e a sinistra con Platinet... quindi ironia della sorte ti trovi a veder il gran premio appoggiato alla pelata di Andy che stava 3 file più avanti...
- c) Decidi di portarti la tua ragazza (una spogliarellista del night dove tu hai passato gli ultimi 3 anni della tua vita) e anche Ryo... Ma dopo circa 20 giri di gran premio vedi che lei si alza per andare in bagno e stranamente pure Ryo.... Li segui e li scopri in posizioni intime....
- d) Decidi di barattare i tre biglietti con un commissario di gara con la promessa di un futuro ingaggio nella tua ditta di famiglia. Una volta in pista ecco che però prendi la Safety car e decidi di bloccare il gran premio a tuo piacimento!

**Gira la pagina e...
scopri chi sei**

5 I tuoi per il tuo compleanno ti hanno regalato il kit satellitare con l'abbonamento alla tv via cavo....tu che fai?

- a) Ti fiondi su Eurosport per vedere la programmazione in cerca di gare Nascar... ma visto la pochezza di contenuti decidi di collegarti dove trovi sempre il solito Janka che nessuno ancora aveva svegliato.
- b) Scopri che alle 21:30 danno la Daytona Night, allora corri al supermercato dove lavora la skiummina e riesci dopo averla bacchagliata ad ottenere 10 kg di pop corn e 20 litri di Pepsi a gratis da poter offrire ai 30 amici invitati a casa tua per assistere all'evento.... Ma alle 21:25 ti accorgi che sotto casa tua ci sono tutti gli iscritti al Cin che con la scusa di essere stati portati da tizio e caio entrano in casa tua sfasciando tutto!
- c) Dici che figata e finalmente hai il coraggio di mandare a stendere la tua ragazza, tanto ora hai a disposizione tutti i più dei canali porno del mondo!
- d) Chiami Gig e gli dici del regalo e lo inviti a vedere il film il TITANIC!

6 Il tuo amico andy fa il compleanno.... Cosa gli regali?

- a) La foto originale della Stefy con te con dietro un panorama di Cecina mentre eravate a casa della Skiummina e che poi Andy dall'invidia ha tagliato per inserirsi lui con photoshop....
- b) Un abbonamento completo alla Serie Winston con tanto di pernottamenti in america nelle sedi delle gare e sperando di fargli cosa ancora più gradita gli regali la folta chioma di YOMO.....
- c) Una macchina di Jeff Gordon in scala 1:24 con scritto sopra "non ti preoccupare che prima o poi ci arriverai pure tu..."
- d) Un abbonamento completo al cinema a luci rosse sotto casa tua!

Calcola il punteggio

1 a = 2
b = 3
c = 0
d = 1

2 a = 3
b = 0
c = 1
d = 2

3 a = 1
b = 0
c = 3
d = 2

4 a = 2
b = 0
c = 3
d = 1

5 a = 2
b = 3
c = 0
d = 1

6 a = 1
b = 3
c = 2
d = 0

Profili:

A - (0-6 Pt.) Sabotatore....

A te della Nascar non interessa nulla, ti sei iscritto al Cin solo dopo aver saputo che la Skiummina aveva vinto e tu da suo buon fan, nonché capo fanclub ti sei fiondato sulla rete per difenderlo dall' insidie del cin2003. Sei, con la tua faccia da serial killer, la persona più pericolosa che un Andy o un Xatos potranno incontrare in gara, e dopo tutto il tuo maestro Kaymano ti ha ormai insegnato tutti i trucchi per poter far casini nelle gare... Il tuo unico scopo è quello di entrare nel cuore del tuo idolo (Skiumma) ma purtroppo questo tuo amore passionale non ti fa vedere oltre i tuoi occhi... Alla Skiumma piace GIG!

B - (7-12 Pt.) Ambizioso...

Ami il potere e tutto ciò che ne deriva, tu vuoi essere servito e riverito, vuoi sottomettere tutti e soprattutto tutte... Appena sei venuto a conoscenza che nel cin c'era Xatos intenzionato a conquistare il mondo, hai deciso di iscriverti in modo da diventare il collaboratore perfetto del sommo capo. Non ti fai scrupoli per ottenere tutto quello che vuoi e prima o poi tramite i tuoi agganci riuscirai a diventare socio di Xatos e solo allora potrai attuare il tuo vero piano.... Spodestare la Stefy e conquistare il mondo!!!!

C - (13-18 Pt.) Andy...

Sei il pilota perfetto, colui che ama tanto le competizioni e ama tanto far vedere agli altri quanto vali... nessuno ti potrà dire che è meglio di te perché alla fine tu sei il re! Di questo ne sei consapevole e ai tuoi piedi cadono tutti, prima la Andy, la Gigga, la nascargil, la Stefy e infine pure la Shiummina..... tu sei l' idolo di tutti e soprattutto sei colui che dispensa sentenze e misericordia, hai migliaia di donne, e addirittura la Gigga decide di travestirsi per averti, e proprio sul più bello.....Ti svegli tutto sudato perché questo è stato solo un brutto Sogno!

Un libro sulla storia della F1

a cura di **Enrico Serra**

Si può tornare indietro nel tempo e rivivere le corse da leggenda? Certo! Vi risponde Anthony Pritchard, con le sue quattrocento pagine del libro: "I bolidi di Formula Uno" dato alle stampe nel 1967. Un vero cimelio per gli appassionati, ma anche un punto di inizio per le nuove generazioni, sempre più lontane dallo spirito puro delle gare e dalla filosofia dei piloti che calcarono le piste di tutti il mondo, prima che molti di noi nascessero.

Questo libro vi riporterà indietro, agli albori dell'automobilismo sportivo ed in particolar modo, all'inizio della formula uno.

Una carrellata di vent'anni di corse, auto e piloti.

Ferrari, Alfa Romeo, Mercedes, Lotus, Chaparral e i loro arditi guidatori quali Fangio, Moss, Clark, Hill, Bandini, Surtees che le hanno condotte attraverso sfide epiche, tra le colline dell'Avus, i rettilinei di Monza e Spa, le infinite curve del Nurburgring o la Mille miglia, senza dimenticare Indianapolis, Le Mans e Montecarlo.

Lentamente, comincerete a sentire la puzza della benzina, lo stridere delle gomme e il borbottio cupo dei motori.

La serie delle fotografie e delle tavole tecniche vi accompagneranno alla scoperta di questo mondo, splendidamen-



Winner 1965 Indianapolis 500, USA
Jim Clark - Lotus-Ford 38



te analizzato anche nei minimi dettagli, come l'albo d'oro di tutte le gare, compresi i distacchi di ogni pilota nelle diverse prove. Insomma, un vero e proprio tuffo indietro fino al dopoguerra, per arrivare al 1966, ultimo anno di corse "vere".

Se volete gustarlo a pieno, lo trovate alla Libreria dell'Autodromo di Monza, sempre che qualche romantico appassionato ve lo abbia lasciato!

Chiunque abbia sete di corse, attinga a questa fonte!



MAIALE VOLANTE

a cura di **Aristotelis "Aris" Vasilakos***the flying pig*

Prima ancora di iscrivermi al CIN, o anche solo decidere di partecipare, il buon Matteo Torre mi contattò e mi chiese se mi sarebbe piaciuto scrivere qualcosa, per il Magazine. Gli risposi che non ero nemmeno sicuro di partecipare al CIN2003 e che il mio italiano non era neanche il massimo. Lui mi disse che innanzitutto il Magazine non avrebbe parlato solo del Cin e delle Nascar, e poi dichiarò che una figura come la mia "ben nota nel panorama dell'online racing, matura, obiettiva, simpatica, e con grande esperienza", era necessaria per la rivista e che avrei assolutamente dovuto fare il Controeditoriale. Replicai che era meglio che la smettesse di prendermi in giro e lui ridendo mi rispose che avevo ragione e che voleva il controeditoriale per l'8 settembre!

Eccomi allora qui a cercare le parole giuste ma soprattutto l'argomento giusto per fare il mio primo articolo. Alla fine quando uno trova 2 orette tranquille per pensarci, scopre che ci sono diversi argomenti che potrebbe trattare riguardo l'online racing. Ma visto che è la mia prima partecipazione nel CIN, e che scrivo per un "prodotto CIN", mi sembra doveroso parlare appunto... del CIN e della sua evoluzione, vista dall'esterno, dagli occhi di uno che è abituato a far parte della organizzazione di diversi campionati e strutture del online racing italiano, e di colpo si trova davanti una realtà in cui può partecipare come semplice pilota, e che deve semplicemente decidere se la struttura lo soddisfa.

La prima parte del 2002 è stata per me molto strana. Mentre il mio lavoro andava sempre meglio e ho riscuotevo diversi successi (ma anche tanta fatica e stress), mi sono ritrovato nel mio tempo libero ad essere costretto a lavorare ancora di più! Sono stato all'interno di realtà grandi dell'online racing e ho avuto ruoli sempre più impegnativi. Come succede di solito in

queste situazioni, ci sono anche delusioni, persone che la pensano diversamente, scontri, nervosismo, litigi... Vi vedo già agitati, "non doveva parlarci del Cin? Parla ancora di se stesso?". Sì, di sicuro sono un pallone gonfiato ma non in questa occasione! Fate attenzione, questa è la storia di ognuno di noi. Magari non vi succedeva nel tempo libero ma nel lavoro, o in famiglia, ma sicuramente ognuno di voi ha avuto qualche periodo difficile. E allora? Allora è proprio qui il problema. La nostra vita è piena di difficoltà e situazioni difficili. Quando uno torna a casa deve trovare come sfruttare il suo tempo libero per rilassarsi e sfogare la propria passione. Questo è il motivo per cui ci iscriviamo ai campionati. Per trovarsi fra amici, scambiare due chiacchiere, duellare in pista con lealtà e rispetto!

Il Cin, attraverso difficoltà, sbagli, successi e primati, è riuscito a evolversi e a diventare forse il miglior campionato nel panorama italiano. Quando uno pensa che si tratti di un campionato di gare Nascar, genere del tutto sconosciuto in Italia, c'è effettivamente da stupirsi e chiedersi come questa cosa sia accaduta. E' proprio questo il mio quesito. Cos'è che fa di un campionato, e in particolare del CIN, un successo? Facilmente uno pensa al regolamento, ma ce ne sono tanti di campionati con regolamenti ben fatti ed originali. Allora sarà l'organizzazione? Sicuramente il CIN eccelle anche in questo settore ma non è l'unico e neanche il primo. Il livello prestazionale dei partecipanti? Siamo obiettivi, ci sono tanti campionati con almeno lo stesso livello di piloti di punta ed alcuni perfino superiori.

Ci ho pensato parecchio e alla fine sono arrivato alla conclusione che il CIN offre... puro divertimento! Niente di più, niente di meno! Una comunità che ormai sa bene che il suo obiettivo principale è divertirsi attraverso la passione. Questa linea di pensiero è

evidente in ogni singolo partecipante del campionato, ed è trasmessa subito anche nei nuovi arrivati. Questa è una cosa importante, che fa sentire i "nuovi" a proprio agio. Succede anche in altri campionati per carità, ma in un campionato con una comunità "particolare" (perché parliamoci chiaro a volte in CIN la comunità si esprime in modi a volte eccentrici anche se pur sempre piacevoli) questo fatto, aiutare i nuovi, prende un valore importante se non necessario. Certo ci sono anche momenti di assoluta serietà, specialmente quando si presentano problemi regolamentari, come ovviamente in tutti i campionati, ma alla fine si cerca sempre di alleggerire l'ambiente con una sana risata. Come si è evoluta la comunità fino ad arrivare a questa linea di pensiero? Difficile dare una risposta precisa. Fortuna di avere personaggi "particolari" che la animano? Può darsi, ma faccio fatica a credere che tutto questo sia il risultato di un "caso". Possibile che tutti i partecipanti vadano così d'accordo fra di loro? Ne dubito, non che sia impossibile ma sappiamo tutti che nei forum è facile avere incomprensioni che spesso evolvono in polemiche e tensione.

In conclusione, possibile che gli organizzatori siano riusciti a spostare l'attenzione dei partecipanti dai regolamenti e le problematiche di un intero campionato, all'unico e vero scopo dell'esistenza di un campionato... il divertimento? Credo proprio di sì! La curiosità ovviamente mi spinge a scoprire il "segreto" del come ci siano riusciti, ma fino adesso non ho capito il modo, oppure è semplicemente così evidente che faccio fatica a crederci. Non so se scoprirò l'acqua calda o il segreto di come si organizza un campionato. Ma di una cosa sono quasi sicuro. Penso che quest'anno nel mio tempo libero riuscirò a rilassarmi e senz'altro mi divertirò! Anche se sterzerò solo a sinistra!!