

ONLINERACING

Dicembre 2003

MAGAZINE



**Più forte di tutto:
Alessandro Zanardi**



**Ritorno al futuro:
correre sugli
stradali**

I signori degli anelli

**Entra nel vivo la corsa
al titolo 2003**

Speciale Drag-Racing



Hanno contribuito alla
realizzazione del giornale:

Matteo Torre
Luca Sodano
Aristotelis Vasilakos
Jacopo Fiaschi
Lucio Bruschi
Carlo Rizzante
Carlo Restelli
Luca del Monte
Gianluca Capitani
Massimo Rivoiro

Sommario

L'equilibrio della Winston	3
Inside look	7
Non solo Winston: campioni si diventa	9
Circuiti ai raggi X	12
Per gli amanti delle "curve"	16
Perle di saggezza	19
Drag-Racing	20
Il mito di Tazio Nuvolari	25
Alessandro Zanardi	28
Datemi un PC e ve lo metto "sott'acqua"	31
La locanda del maiale volante	33

Questo secondo numero di ORM arriva sui vostri schermi dopo tre mesi di CIN. Tre mesi intensi, sia sotto il profilo agonistico sia sotto il profilo della evoluzione della comunità. Se il Campionato Italiano Nascar ha ormai assunto una posizione primaria nel mondo dell'online racing mondiale, e possiamo affermarlo a ragion veduta, la comunità che gravita attorno alle corse su ovali ha costituito la culla ideale per un altro evento che sta pian piano diventando grande e assumendo consistenza e autorevolezza, mi riferisco al Road Track Challenge e al suo affascinante gemello Legend Track Challenge.

Sono tante le emozioni che abbiamo vissuto in pista durante l'autunno, e di questo si sono occupati i nostri collaboratori, che non mancheranno di riferirvi puntualmente delle imprese a cui abbiamo avuto la fortuna di assistere. Dalla star del CIN, Daniele Pizzo, alle cavalcate di Greger Huttu e Volker Hackmann, dalla vittoria a Mosport di Rick Osborn alla leadership nel campionato RTC da parte di Luca Sodano, la stagione 2003 si è dimostrata ricchissima di talenti e non ha mancato di regalare sensazioni forti.

Quello che si è vissuto in pista però assume valore solo se lo si riconduce al ruolo che il forum e la comunità tutta stanno pian piano assumendo. Se ci fermassimo ai numeri, più di 300 iscritti, saremmo portati a pensare ad una perdita di identità, una tale quantità di partecipanti infatti il più delle volte finisce prima col diluire, poi per distruggere il senso originario dell'istituzione entro cui si è sviluppata. Come dire: il CIN mangia sé stesso. E in qualche modo, purtroppo, alcuni dei personaggi storici del campionato hanno risentito di tale situazione, ma da queste pagine devo per forza di cose cercare con tutti voi il significato profondo di quello che sta accadendo sotto i nostri occhi. I fatti dimostrano che lo spirito CIN degli albori è riuscito a instillarsi anche tra i nuovi arrivati, l'entrata nell'organizzazione di tante validissime persone ha portato forze fresche, entusiasmo e idee nuove, che stanno dando al CIN, e alla sua comunità, una forza e un serie di competenze tali da rendere il nostro campionato un vero e proprio propulsore per tutto il mondo dell'online racing, soprattutto in Europa. Non è un caso che il forum sia frequentato da piloti inglesi, tedeschi e finlandesi, non è un caso che proprio il neonato RTC si stia dimostrando il polo di attrazione in grado di raccogliere schiere di appassionati dal vecchio continente e non solo. La stretta cooperazione con altre comunità ha portato a importantissimi risultati concreti come la messa a punto di NRLive, del quale orgogliosamente siamo stati i primi fruitori ufficiali, e al webcast video in diretta. E ancora tanti eventi stanno pian piano prendendo forma, talmente al di là anche delle più rosee aspettative che al solo pensarle qualche anno fa ci avreste dato per folli. Con questa macchina organizzativa alle spalle, qualunque appassionato e volenteroso è in grado di trovare la sua collocazione all'interno del CIN, nessuno verrà mai escluso né emarginato, tutte le potenzialità, tutte le competenze, tutti gli entusiasmi, le passioni e le energie verranno messe a frutto. Questo è il vero significato dello spirito CIN, al di là della pista, al di là del forum, ci sono persone vere, io amo definirli amici perché questo è quello che mi piace pensare che siamo. Prima che piloti virtuali, prima che avversari in pista o compagni di squadra, siamo una comunità di folli, entusiasti, vitali amici.

Equilibrio da brivido

a cura di **Matteo Torre**

Una battaglia titanica, un confronto sempre incerto e dall'esito imprevedibile: questo è il CIN 2003 dopo 8 gare. I numeri dicono molto sull'equilibrio del campionato, 7 vincitori in 8 corse disputate sono il migliore indicatore circa l'estrema equivalenza dei valori in campo, una equiparazione che è anche qualità.

Non solo le gare sono combattute fino all'ultimo metro e arricchite da sorpassi mozzafiato, 3wide da brivido e sportellate selvagge, ma sono anche estremamente corrette. Le gare della Winston Cup infatti si sono distinte per il bassissimo numero di bandiere gialle (addirittura solo 4 sull'insidiosissimo superspeedway di Talladega, ma anche sul tecnico circuito di Atlanta) e la grande correttezza in pista.

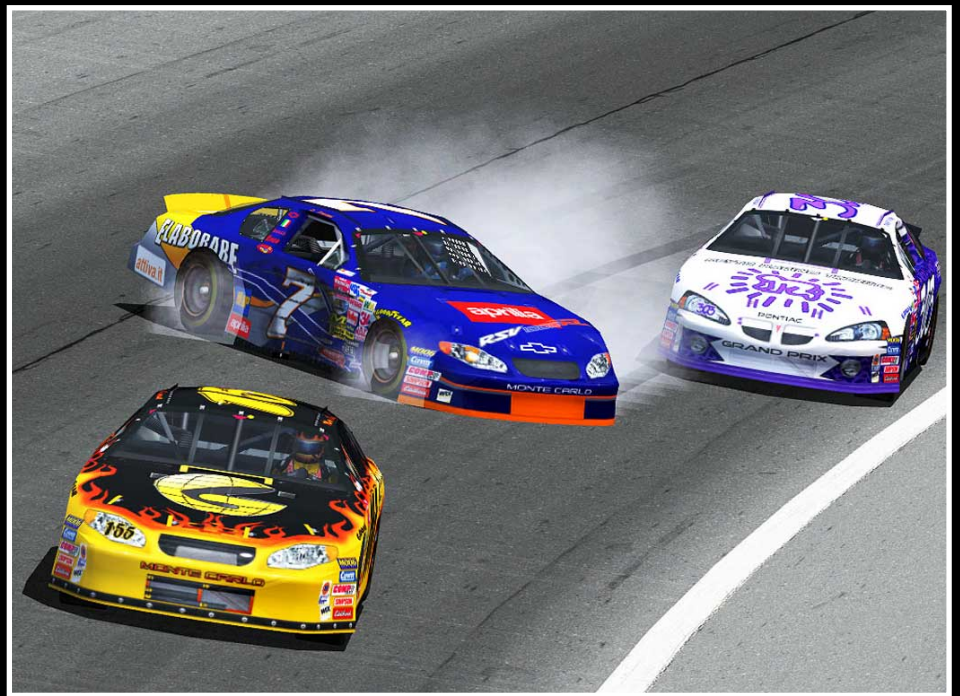
Sono tantissimi i temi che hanno caratterizzato il primo terzo di questa stagione. Chiaramente il "fenomeno" Pizzo è quello più rilevante: tra i piloti del Team Fuorigiri forse il meno favorito all'inizio della stagione. E invece Daniele ha messo a segno una serie di risultati di valore assoluto. Veloce (anche in qualifica), corretto e costante è stato proiettato ai vertici del classifica generale e non ha finora mostrato alcun segno di cedimento.

La stagione si è aperta a Daytona, con la vittoria di Alberto Zanetti, in una gara dominata dall'inizio alla fine dalla Chevy numero 88. Particolarmente emozionanti i giri intorno a metà gara: dopo essere stato superato da Rosio, Zanetti le ha provate tutte per ritornare davanti con finte all'interno, tentativi all'esterno e manovre di intimidazione (sempre entro i margini del regolamento) che gli hanno permesso di portarsi in testa e rimanerci fino alla fine. Alle sue spalle è giunto un ottimo Forneris seguito da Pizzo, che ha messo in atto la sua strategia che nelle

I MAGNIFICI SETTE

DAYTONA**Alberto Zanetti****NORTH CAROLINA****Gabriele Fani****LAS VEGAS****Greger Huttu****ATLANTA****Volker Hackmann****DARLINGTON****Alessio Fabbri****BRISTOL****Luca Sodano****TEXAS****Andrea Rosio****TALLADEGA****Luca Sodano**

gare seguenti sarebbe diventata un classico: qualificarsi bene, poi correre con grande accortezza e attaccare nel finale. Prima gara difficile invece per due degli attuali protagonisti del campionato. Bortolotti ha sbagliato un pit stop ritrovandosi in fondo al gruppo, mentre Rosio è stato al centro di un episodio thrilling, con un contatto ad alta velocità in uscita da T4, che lo ha messo fuori gara. Alessio Fabbri ha iniziato la sua stagione con un volo contro il muretto, nelle fasi iniziali della gara: incidente che ha avuto su di lui un notevole contraccolpo psicologico. In North Carolina ha avuto via libera un incontenibile Fani, che ha trovato una giornata di particolare grazia. Il suo ritmo infernale ha piegato la resistenza di tutti gli avversari, ultimo a cedere è stato Pizzo, il quale con il secondo posto è andato in testa alla classifica generale, seguito da Forneris, che per la seconda gara consecutiva è andato a cogliere il podio. Alessio Fabbri chiude doppiato, lontanissimo dai primi e solo ombra di sé stesso. Mai veloce e neppure consistente sulla distanza, il pilota di Cecina è apparso arrendevole e rassegnato. La seconda gara del 2003 ha segnato forse il punto più difficile della sua carriera di pilota virtuale.



Con questa situazione il circus del CIN si trasferisce a Las Vegas, dove la Wild Card straniera Greger Huttu dà una lezione di guida a tutti. Il finlandese, vera e propria leggenda vivente del virtual driving, sfrutta alla perfezione il grande feeling con la sua pista preferita e si invola verso una vittoria solitaria. Dietro è battaglia vera e ne esce vincente il Team Brakeless, che piazza Bortolotti e Fani sui gradini del podio. Bortolotti riesce anche a prendere la leadership del campionato, grazie al 10° posto di Pizzo. Il vero-

nese infatti viene coinvolto nell'incidente innescato da Rideli sul rettilifilo principale e deve accontentarsi di limitare i danni.

A Las Vegas il campione italiano Alessio Fabbri è sembrato in ottima forma, ma un errore in fase di pit stop (quest'anno molti piloti stanno pagando a caro prezzo gli errori nelle fasi di fermata) lo ha costretto a dire addio alle sue speranze di vittoria. Da notare che da questo punto in avanti della stagione l'ABS è riuscito a trovare la strada giusta sul fronte tecnico e anche l'approccio di Fabbri è sembrato più costruttivo.

La quinta gara ha come scenario lo spettacolare circuito di Atlanta, uno dei tracciati più tecnici della stagione. La corsa è bellissima, animata da grandi duelli e lunghissimi run in verde: Luca Sodano, neo pilota Winston, si produce in un incredibile sorpasso all'esterno sulla Wild Card Volker Hackmann. Pizzo Fabbri e Granalli lottano duramente paraurti contro paraurti. Alla fine prevarrà proprio il pilota tedesco, con il solito Daniele Pizzo in seconda posizione, che grazie ai punti della piazza d'onore torna in testa al campionato, e un efficace Gianluca Capitani che conquista il terzo posto. Dalla veloce Atlanta si passa poi all'ultra impegnativo "egg-shaped" di





sissimi punti in classifica generale. Un risultato incredibile per un debuttante nella categoria regina, che la dice lunga sulle qualità velocistiche del giovane pilota emiliano. Il terzo posto è occupato da Daniele Pizzo consacrato ormai al ruolo di favorito. Deve vedersela con 2 mastini quali Bortolotti e Giovannini, liberandosi di entrambi dopo duelli prolungati e senza esclusione di colpi. Matteo Bortolotti coglie un preziosissimo quarto posto che gli permette di rimanere nelle zone alte della classifica, in battaglia con Pizzo per la testa del campionato. La lotta per la classifica generale si è trasposta in pista, con i due piloti che hanno a lungo duellato scambiandosi le posizioni. Matteo Bortolotti nel finale è apparso persino più veloce ma ha commesso un errore all'inizio dell'ultimo giro che ha compromesso le sue possibilità di effettuare il sorpasso, nel complesso però dobbiamo dire che ha dovuto scontare una tattica un pò troppo conservativa.

La gara numero 6 va in scena su un'altra pista mitica: lo short track di Bristol. Qui Luca Sodano vince la sua prima gara in Winston, dopo una gara adrenalinica condita da una volata finale da cinema. Un ar-

Darlington...un classico della Nascar. Su un circuito dove solo i campionissimi possono trionfare è Fabri che va a conquistare una strepitosa vittoria. Dopo 184 giri ad altissima adrenalina, che hanno regalato brividi grazie alla traiettoria obbligatoria in corsia esterna, a pochi millimetri dal muro, la rossa Chevy del Team ABS si è imposta sul gruppo, segnando il definitivo rientro nella lotta per il campionato di Fabri. Riccardo Rabitti coglie un secondo posto di grandissimo prestigio, sdoganandosi di fronte al pubblico della Winston Cup e ottenendo prezio-



rivo pazzesco, con Andrea Rosio che si appoggia al paraurti posteriore del pilota Vialattea proprio sotto la bandiera a scacchi. Nei primi 50 giri si forma un trenino in testa con Bonini, Forneris, Sodano e Fabbri che si danno battaglia ad un ritmo frenetico. Si vedono finte di attacco e risposte, un duello a colpi di fioretto, intenso anche a livello strategico e psicologico. Al giro 76 succede qualcosa di incredibile. Bonini si trova Baldi davanti in rettilineo e lo affianca all'interno, ma lascia un po' di spazio tra sé e la linea gialla...Fabbri ci si infila come un fulmine, è 3 wide!!!!!! Andrea, colto alla sprovvista, deve togliere il piede dal gas e lascia sfilare Alessio Fabbri che entra in curva come se fosse sui binari. La gara però si decide in Pit lane. Sia Fabbri che Forneris pasticciano e così ne approfitta Sodano. Il pilota di Cinisello e Rosio allestiscono un finale spettacolare, con un arrivo paraurti contro paraurti. Conclude terzo un sempre più convincente Rabitti. Fabbri chiude con un 4° posto che ha del miracoloso vista la penalità che ha dovuto scontare, per lui un passo importante verso il vertice della classifica.

Dopo 2 gare su circuiti ultra tecnici si passa al più rilassante ovale del Texas. Rosio si prende la vittoria



che gli era stata negata due settimane prima. Andrea Rosio fa valere tutta la sua esperienza sugli ovali e riesce a tenere a bada uno scatenato Sodano e un Alessio Fabbri ritornato alla versione "rullo compressore" della stagione 2002.

Gli ultimi 15 giri della gara del Texas sono stati vibranti, con i tre protagonisti impegnati in una guerra psicologica misurabile principalmente attraverso il parametro della distanza fra i paraurti. Rosio nonostante una leggera inferiorità nella percorrenza di T1 e T2 è riuscito a pennellare

una traiettoria che impediva a Sodano di approfittare della propria velocità. Alessio Fabbri, da vecchio volpone (e con cospicui interessi di classifica) si è limitato a mettere pressione su Sodano, il quale nell'estremo tentativo di sorpassare Rosio è finito largo lasciando al pilota ABS la seconda piazza, tutto ciò nel brevissimo spazio che separa l'ingresso di T3 e la linea del traguardo.

La gara numero 8 si svolge sul superspeedway di Talladega e vede il trionfo di Luca Sodano, che spezza l'incantesimo che voleva un vincitore diverso per ogni gara. Pizzo si riprende la testa della classifica tenendosi dietro un Fabbri ritornato a fare paura. Al terzo posto troviamo Riccardo Rabitti, supersorpresa della stagione.

Quando leggerete questo numero di ORM si sarà già svolta la nona gara, l'ultima prima della pausa natalizia. Considerato che questa prova si svolgerà a Martinsville non ci sarebbe da stupirsi se dovesse arrivare anche l'ottavo vincitore del campionato.

Per ora dalle pagine di ORM è tutto, l'appuntamento è per le dirette audio video delle gare, per un campionato di emozioni tutte da vivere.



Parlano i piloti in corsa per il titolo

a cura di **Matteo Torre**

DANIELE PIZZO

-Stagione entusiasmante per te. Quale gara ti ha maggiormente gratificato?

Beh sembra ovvio ma Atlanta; non tanto per il risultato ma per la condotta di gara. Alla fine era questo l'elemento di maggior soddisfazione, in quanto ho gestito le mie risorse e le ho usate al momento giusto... solo delle situazioni sfavorevoli mi hanno privato del migliore risultato.

-Corsa al titolo: quali sono le armi su cui punterai nella lotta contro i tuoi avversari?

...e chi ci pensa... veramente la mia forza quest'anno e' la tranquillita'; nel senso che sento le gare con la giusta concentrazione ma mai con timore reverenziale come mi capitava l'anno scorso. Le gare in A nel cin2002 erano vissute con una tensione sbagliata che non mi permetteva di ragionare. Per questo il 2003 sembra essere piu' ricco di soddisfazioni per me; e molti risultati positivi sono frutto di questa mentalita' positiva. Conscio di



non essere il piu' veloce; al titolo non ho mai pensato in quanto non alla mia portata; mi manca ancora qualcosa. Giocherò le mie carte gara per gara seguendo solo e sempre il principio adottato fin qui e vedremo alla fine

-Il lavoro di squadra è un elemento importante ai fini delle tue prestazioni?

Io adoro la mia squadra siamo un

gruppo di amici ormai, vuoi per la vicinanza (janka) vuoi per anni di conoscenza che mai come quest'anno si sono concretizzati in una collaborazione affiatatissima (Andy). Ho citato questi nomi per indicare un legame particolare che c'e' anche al di fuori della pista con questi piloti; cmq tutti restano nella giusta direzione. Questo porta si a ore di allenamento, ma anche di immenso divertimento; per questo non ricordo gara che non mi sia trovato con un setup eccellente e di conseguenza nella condizione migliore per rendere al massimo.

MATTEO BORTOLOTTI

-La superiorità tecnica di inizio stagione è scomparsa, colpa vostra o merito di Fuorigiri e Abs?

Noi non siamo di certo andati indietro, semmai sono gli altri che hanno fatto progressi, anche se penso che le differenze siano state dovute che altro alle preferenze dei singoli piloti più che a un effettivo divario tecnico.



-Nonostante i buoni risultati continuano a mancare le vittorie, c'è qualche circuito sul quale ti senti in grado di fare bottino pieno?

La piste su cui mi sento abbastanza veloce sono Las Vegas e Pocono. A Las Vegas avevo vinto nel NOC e nel CIN2002. Purtroppo (si fa per dire) il tris non si è compiuto nel CIN2003 per la (gradita) presenza di Huttu.

Se devo puntare su una pista comunque dico Pocono, anche se ci sono piste come Indianapolis, Martinsville, Michigan e gli stradali che mi piacciono molto e potrei far bene.

-Quale sarà l'elemento decisivo per vincere il campionato?

L'elemento decisivo per vincere il CIN2003, come in ogni campionato NASCAR, sarà la continuità. Rimanere fuori dai guai comunque non basta, serve anche una certa costanza di buoni risultati. Non si può sperare di vincere il campionato terminando le gare sempre fuori dai top5.

Purtroppo per quanto mi riguarda ho buttato via già moltissimi punti

nelle ultime 2 gare, anche se non per demeriti miei, che mi costeranno caro. Io punto sempre al miglior risultato possibile, sia chiaro, ma a quesiti livelli già 3-4 gare finite male possono costarti il campionato.

RICCARDO RABITTI

Prime gare balbettanti, poi prestazioni da pilota navigato, cosa è cambiato da Daytona a Talladega?

Arrivo alla prima gara completamente impreparato, non avevo la minima idea di come sviluppare un buon setup (nel 2002 fino alla B c'era il fixed e le ultime gare più che altro ho scroccato i setup).

A daytona ero penoso, lento ovunque e completamente fuori gara. Ma nel frattempo è iniziata, grazie anche alla ricerca di manuali e consigli, la strada dello sviluppo di setup.

Ed infatti, gara dopo gara, abbiamo capito su cosa intervenire, cosa apportavano le modifiche e tutto da soli. Un mio "svantaggio" può forse essere quello di non avere nessun compagno in Winston con me e comunque apparte-

nere ad un team composto da soli rookie non è facilissimo.

Ma con il tempo abbiamo capito tante cose e trucchetti.

Ogni gara miglioravo, tranne in Texas dove ero velocissimo ma un contatto con il muretto mi ha danneggiato la vettura e messo fuori dai giochi.

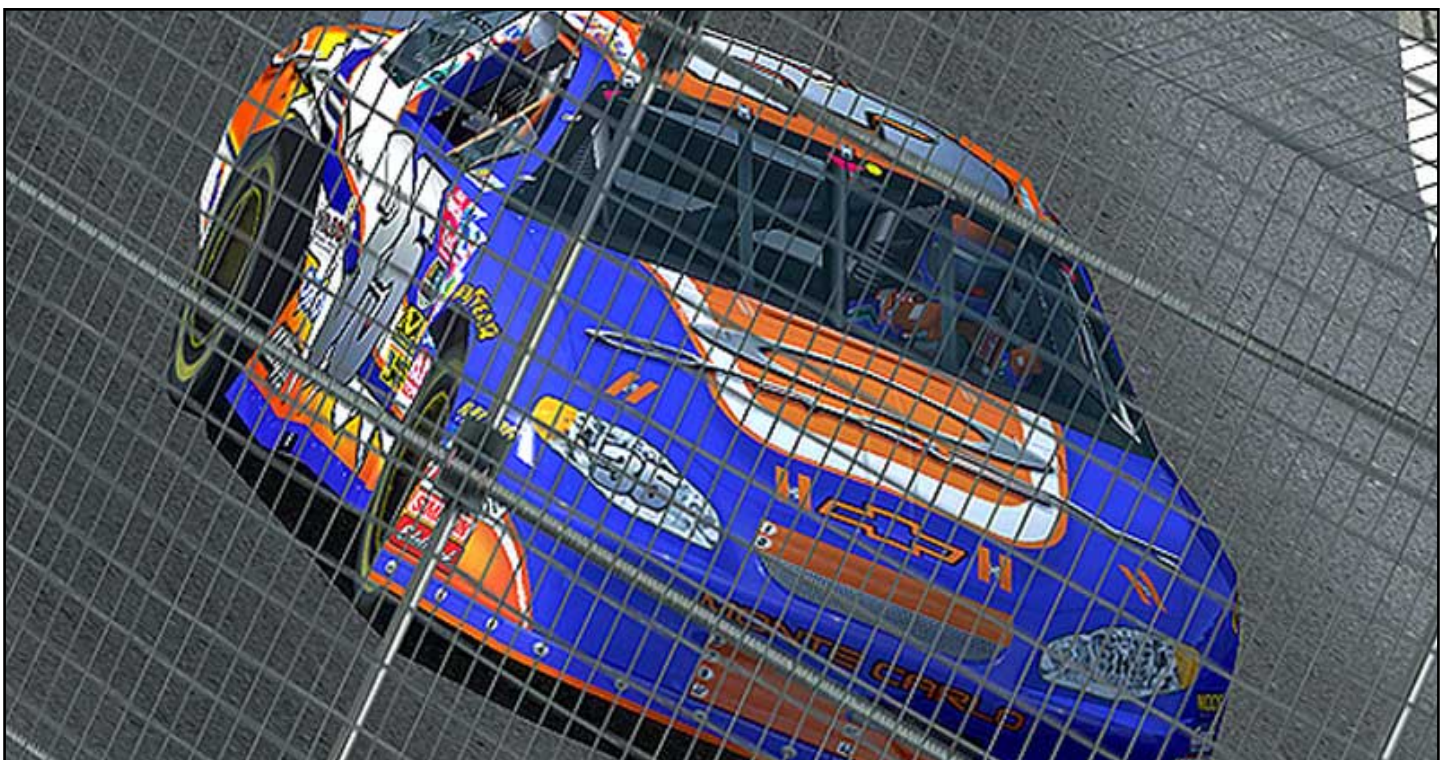
A Talladega avevo un setup perfetto, veloce e costante e con un pizzico di fortuna in più potevo fare ancora meglio.

Mi sento poi competitivo nelle gare Short-Track in quanto riesco a bilanciare, con la mia guida, la mancanza di esperienza nei setup (che come ho detto sta però aumentando).

Pensi di poterti giocare la vittoria del campionato fino in fondo?

In questo momento mi sento uno dei contendenti al titolo.

Un mese fa non lo pensavo, ora sì. Se riusciamo (io ed il mio meccanico/padre Enrico) a capire ancora meglio come funzionano i vari parametri da regolare per assettare la vettura allora potrei diventare sicuramente uno dei favoriti...me lo sento...

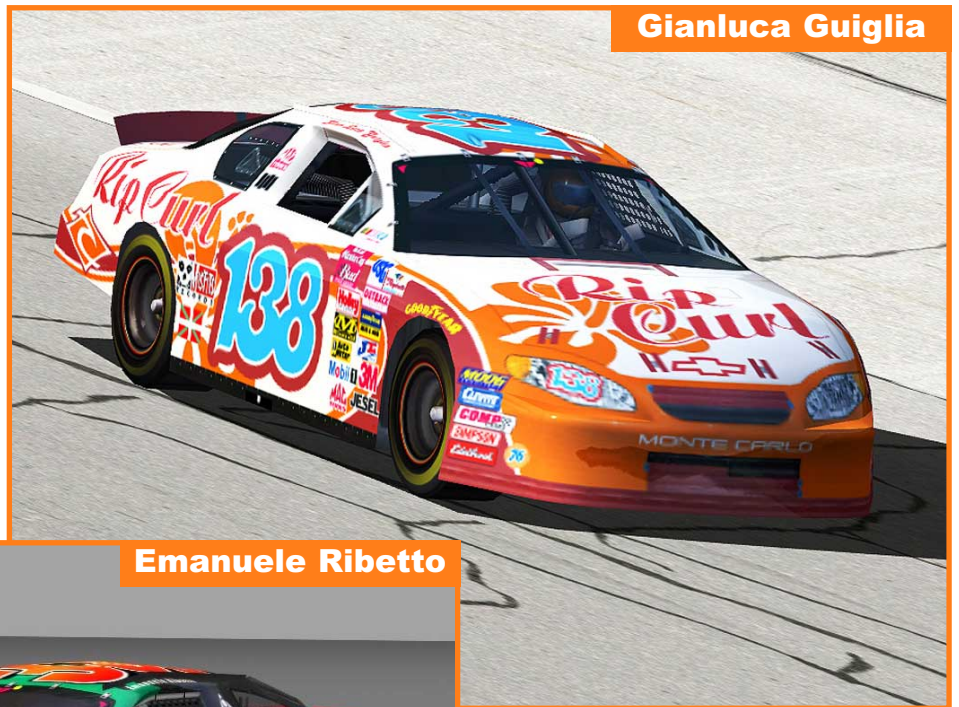


Storie di successo e aspiranti campioni

a cura di **M. Tower**

Se la Winston Cup è la categoria più seguita e in cui approdano i più forti piloti italiani, le categorie Busch, Craftsman e Dash rappresentano un elemento importantissimo per il CIN: sono il bacino da cui nascono i grandi campioni e spesso danno vita a gare spettacolari e combattute, tanto quanto quelle della categoria regina. Altra risorsa fondamentale è costituita dai cosiddetti "rookie", piloti alla loro prima esperienza sugli ovali, che hanno anche una speciale classifica dedicata.

Gianluca Guiglia



Emanuele Ribetto



posto, poi ripetuto in Texas. Ancora meglio di lui ha fatto il suo compagno di squadra Gianluca Guiglia, che dopo la gara del Texas ha finalmente raggiunto l'agognato traguardo della Winston Cup. Un inseguimento cominciato proprio dalla Free di Talladega nel 2002, e terminato sulla stessa pista, 12 mesi dopo. Nelle prime sette gare del 2003 Guiglia conquista 2 vittorie

Riccardo Casiraghi



Tra i piloti che si sono maggiormente messi in mostra in questa prima parte di stagione troviamo un correttissimo Gianni del Papa. Il driver del team Top Speed infatti ha percorso in un anno quasi tutto il cursus honorum del CIN, partendo dalle free per approdare ai vertici della Busch, con tutta l'intenzione di raggiungere la Winston Cup. Per lui ben 5 Top Ten in questa stagione 2003, nobilitate da un patentino quasi immacolato. I migliori risultati sono arrivati sulla pista infernale per eccellenza: Darlington, con un secondo

Marco Iaffardano



Michele Rizzo



Emanuele Cervetti



(Las Vegas e Texas) e 2 secondi posti (Daytona e Bristol), oltre a numerosi piazzamenti.

Molto positiva anche la partenza di Emanuele Ribetto, pilota del Team Black&White che è riuscito a conquistare la Busch series dopo 3 gare, ottenendo ottimi piazzamenti che gli hanno consentito di installarsi al 27° posto della classifica generale. Le gare di Bristol e Texas sono state però deleterie per il suo patentino a causa di due contatti in cui Emanuele è stato ritenuto responsabile. Certamente il suo Team Manager, Filippo Marroni, avrà parecchio da lavorare per motivare psicologicamente il suo pilota ad una maggior costanza, indispensabile per raggiungere la Winston Cup.

In classifica generale Matteo Stanchi segue da vicino Ribetto, avendone seguito anche la progressione per quanto riguarda il patentino. Il giovane pilota del Team Fast'n Furious è sempre riuscito a conquistare piazzamenti che hanno arricchito il suo punteggio e aumentato il patentino. Per lui una grande vittoria sul superspeedway di Daytona nella gara iniziale, seguita dal secondo posto di North Carolina che gli ha permesso di passare dalla Craftsman alla Busch.

Dopo qualche problema a Darlington e Bristol, in Texas è tornato agli ottimi livelli iniziali.

Un'altra storia interessante è quella di Riccardo Casiraghi, partito dalle free lo scorso anno e giunto in Busch series con ottime possibilità di passare in Winston Cup. Dopo 7 gare occupava la 35° posizione in classifica generale nonostante non abbia fatto registrare risultati particolarmente eclatanti: la dimostrazione che per arrivare in alto nel CIN è necessario usare molto più la testa che il piede destro. Il pilota di Missaglia in Texas è riuscito a conquistare il terzo posto, dimostrando che quando si presenta l'occasione è anche capace di lottare per il po-

Mirko Rossi



Mauro Carrettin



Carlo Labati



2003 con la gara free di Daytona, passando in Dash alla terza gara e arrampicandosi in Busch dopo la gara del Texas. Un cammino eccezionale, caratterizzato da una correttezza assoluta ma anche da prestazioni velocistiche di tutto rispetto. Due secondi posti e due vittorie in sette gare la dicono lunga sulla potenzialità di questo pilota che continuando di questo passo potrebbe arrivare prestissimo in Winston, ripetendo il percorso lampo che Reuben Bonnici, Diego Foneris e Giancarlo Granalli fecero nel 2002. Nella classifica Rookie è posizionato al quarto posto e lotta con i suoi compagni di squadra per la vittoria di questa speciale graduatoria.

Mauro Carrettin completa la felice carrellata dei piloti Devils. L'alexandrino conquista la vittoria a Bristol e il terzo posto in Texas, oltre a numerosi piazzamenti in Dash e una bella vittoria in free. Un Team pieno di talenti, non c'è che dire! Citazione doverosa anche per Carlo Labati del Best Drivers Team, vincitore a Darlington e Bristol in gruppo D, un back to back su due piste tra le più difficili al mondo che lascia sperare in un brillante futuro.

dio. Passando ai Rookie assoluti l'attenzione è attirata necessariamente dal Team Devils, che piazza tutti i suoi piloti ai vertici della classifica dedicata.

Marco Iaffaldano è in prima posizione, seguito da Michele Rizzo (vincitore di 3 gare su 3 in Dash) ed Emanuele Cervetti (vincitore a Darlington e in Texas, nella Craftsman series).

Quarto è Mirko Rossi, a cui bisogna dare la patente del fenomeno. Lo svizzero ha iniziato la stagione

7 piste per tutti i gusti

a cura di **Jacopo Fiaschi**

I CIN2003 si appresta a vivere la parte centrale del campionato, il calendario serratissimo vedrà impegnati i piloti in 7 gare in 3 mesi, un ritmo impressionante considerando anche che le piste che ci apprestiamo ad affrontare hanno talvolta caratteristiche molto diverse l'una dall'altra; si passerà infatti da circuiti velocissimi come Talladega o Charlotte a circuiti estremamente lenti tipo Martinsville in un susseguirsi senza respiro. Dopo l'incertezza della fase iniziale si definiranno totalmente i valori in campo, alla fine di questi tre mesi sapremo chi sarà in grado di lottare per i vertici della classifica e chi invece dovrà rinunciare ai sogni di gloria. Cominciamo però a vedere meglio quali sono le caratteristiche di ogni circuito, andando anche a ripescare i risultati del Cin2002 nella speranza di poter definire quali potranno essere i protagonisti delle sette gare in programma.

TALLADEGA

Si parte con la velocissima Talladega, si corre tra l'1 e il 3 Dicembre. La pista è un velocissimo Superspeedway lungo 2.6 miglia da percorrere con l'acceleratore costantemente a fondo. Nella real Nascar Talladega è l'ovale che detiene il record di velocità più alta mai raggiunta da una stock car, inoltre anche un altro record, un po' più curioso, appartiene a questo triovale, infatti durante i 2 eventi che hanno visto protagonista la Nascar nel 2003 si sono vi-



sti ben 84 avvicendamenti in testa alla gara. Questo record è dovuto alla particolare configurazione della pista: carreggiata molto ampia, banking molto elevato e curve molto ampie fanno sì che il gioco delle scie risulti fondamentale, tanto che i sorpassi risultano molto facilitati. Saranno dunque gare molto emozionanti anche per il CIN2003, sarà fondamentale una guida precisa al millimetro in qualifica, con la griglia di partenza che sarà probabilmente serratissima. In gara, invece sarà fondamentale non perdere il contatto da chi precede per poter usufruire delle scie. Fondamentale sarà anche il consumo del carburante, potrà emergere anche chi privilegia un minor consumo invece di una maggiore velocità. Nel 2002 in Winston Cup la vittoria andò non a caso a Zanetti, specialista nei Superspeedway, seguito da Fabri e Buccella. Nei gironi B,C,D,E, la vittoria andò rispettivamente a Tempesti, Rizzo, De Panfilis e Torre.

MARTINSVILLE

Dopo sole 2 settimane passiamo ad un circuito che ha caratteristiche diametralmente opposte rispetto a Talladega. Ci aspetta infatti Martinsville in Virginia, un vero shorttrack lungo poco più di 0.5 miglia. Da uno dei circuiti più lunghi al più corto del campionato Nascar, che risulta essere anche uno dei tracciati più storici, infatti ospita gare per Stock car dal 1949. La gara sarà molto dura, i sorpassi saranno veramente difficili, vedremo se i valori in campo saranno i soliti o se verranno rivoluzionati come spesso accade in questa tipologia di circuiti. Martinsville era fuori dal calendario del Cin2002, quindi i piloti si troveranno ad affrontare per la prima volta in una gara ufficiale questo tremendo circuito, tuttavia nella prima parte della stagione si sono visti già alle prese con lo short track di Bristol, quindi non proprio privi di esperienza. In ogni caso sarà necessario dimostrare tutta la maturità possibile per af-

MARTINSVILLE

frontare una gara piena di insidie come sicuramente sarà quella di Martinsville, sarà necessario correre con la testa oltre che, naturalmente, con il piede.

CALIFORNIA

Ci spostiamo quindi a Fontana, sul California Speedway, per turrare su un ovale di 2 miglia con

CALIFORNIA**RICHMOND**

una carreggiata molto ampia ma con curve dal banking abbastanza ridotto che limita la velocità di percorrenza, ma offre notevoli opportunità di interpretare la traiettoria per cui sarà importante avere una vettura abbastanza bilanciata, che permetta di poter spalancare il gas prima degli altri per percorrere il più velocemente possibile i 2 lunghi rettilinei.

Cin 2003 sarà impegnato a Fontana dopo la pausa natalizia, fra il 5 e il 7 Gennaio. Vedremo se in questo periodo i piloti saranno in grado di mettere a punto dei buo-

ni assetti, che saranno fondamentali in questo tipo di circuito. Nel Cin 2002 la vittoria in Winston cup andò a Fabbri seguito da Rosio e Bortolotti, mentre in B,C e D al primo posto sono arrivati Nadile, Ghezzi e Sodano.

RICHMOND

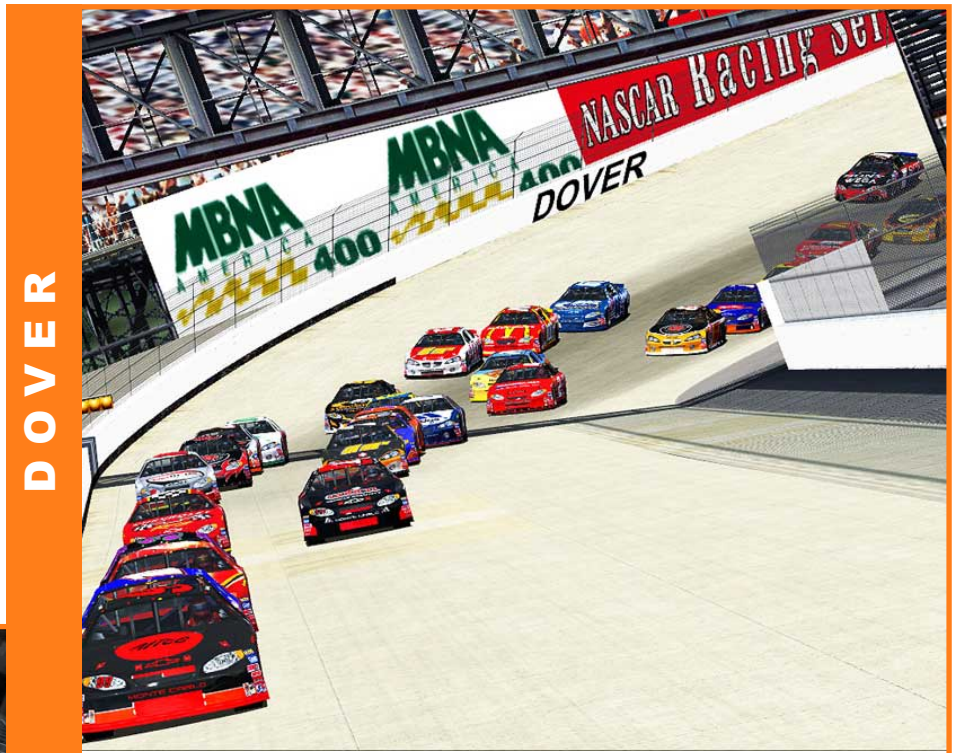
Ritroviamo un altro short a due settimane di distanza da Fontana. Nei giorni che vanno dal 19 al 21 Gennaio il CIN 2003 va in pista nel Richmond Raceway per una

gara notturna. Richmond è un tracciato che ha avuto una storia relativamente travagliata: è nato addirittura nel 1946, ma ospita la Nascar dal 1953. Negli anni la pista ha subito numerose modifiche, le ultime delle quali nel 1988 che danno al circuito la sua configurazione attuale, con infrastrutture che lo rendono uno dei circuiti più moderni oltre che il posto ideale dove poter gustare al massimo lo spettacolo in pista, che non mancherà sicuramente data la vicinanza delle macchine in pista. E sarà sicuramente grande spettacolo anche per il CIN su questa pista da 0.75 miglia, in cui è di vitale importanza una traiettoria precisa e una buona trazione, specialmente in uscita di curva 4. Ovviamente sarà fondamentale anche la capacità del pilota a districarsi fra le altre vetture visto anche che negli short la probabilità di un contatto è molto più alta rispetto a circuiti più lunghi e ampi. Nella nostra review dell'anno scorso troviamo al vertice della Winston Fabbri, mentre negli altri gironi ufficiali la vittoria andò in ordine a Bonnici, Forneris, Memmola e del Monte.

LOWE'S

Ancora una gara in notturna dopo quella di Richmond, ancora un cambio di tipologia di tracciato. Ci spostiamo adesso a Charlotte sul Lowe's Motor Speedway un quadriovale lungo 1.5 miglia con curve velocissime. Il Lowe's è famoso perché ospita la Coca-Cola 600 che risulta essere la gara più lunga per le vetture stock reali. Per quanto riguarda il CIN 2003 la gara sarà articolata su 200 giri per i gironi ufficiali e su 120 per le gare free. Il setup delle vetture

dovrà mirare ad avere soprattutto una buona velocità di percorrenza in curva dato che non ci saranno particolari staccate o brusche accelerazioni, non saranno troppo agevoli i sorpassi a causa della traiettoria obbligata, anche se saranno abbastanza importanti le scie. Facendo un passo indietro al Cin 2002 vediamo il podio della Winston composto da Manno, Capitani e Zago mentre i vincitori nelle altre gare ufficiali furono Forneris, Riccardo Rabitti, De Panfilis e Prestipino.



DOVER

Arriviamo così al mese di Febbraio, a Dover, forse il più classico degli ovali passati in rassegna fino ad ora. Il più classico non significa sicuramente che sia anche il più semplice da interpretare, basti pensare che il soprannome che si è guadagnato il Dover Downs international Speedway è "The Monster Mile". La gara richiama sempre una massiccia dose di appassionati che vogliono godersi, oltre alla Nascar, an-

che tutti i vari e numerosissimi eventi di contorno tra i quali figurano ovviamente le serie Busch e Craftsman.

Vedendo da più vicino le caratteristiche del circuito risalta la notevole pendenza delle curve che è la principale causa della notevole velocità di percorrenza del circuito. Inoltre notiamo che la carreggiata risulta essere relativamente stretta con una traiettoria che non lascia molto spazio a interpretazioni. Sarà dunque ancora una gara ricca di insidie con duelli adrenalinici e sorpassi con vetture vicinissime. Dei 5 gironi ufficiali del Cin 2002 riportiamo i vincitori, che furono nell'ordine Fabbri, Fani, Guiglia, Di Cicco e Cherri.

POCONO

Ultima gara che passiamo in rassegna, si disputa fra il 23 e il 25 Febbraio. Ancora un circuito molto strano, lo si osserva a colpo d'occhio vedendo la pianta topografica del circuito: triovale, con tre rettilinei che hanno lunghezza molto diversa l'uno dall'altro, tre curve anch'esse molto diverse fra loro per raggio di curvatura e banking. Sul rettilifo principale la carreggiata è ampissima e si raggiungono velocità molto alte, non sarà difficile vedere quindi affiancamenti mozzafiato con grandissime staccate al limite per tutte e tre le curve. Sicuramente una gara che privilegia le qualità del pilota, sia di velocità che di precisione nella guida.

Ancora una volta riscopriamo quello che è stato per il Cin 2002 la gara di Pocono: in Winston vittoria per Bonnici e sul podio Rosio e Pizzo, mentre nei restanti gironi ufficiali sul gradino più alto del podio compaiono Forneris per il gruppo B, Ribetto in C, Rizzolo in D e Del Papa in gruppo E.

Come potete vedere una grande varietà di piste aspetta la fase centrale del CIN 2003, vedremo se questo manterrà i valori in campo equilibrati oppure se permetterà a qualcuno di allungare sugli altri. Occhi puntati quindi a partire dal 1 Dicembre sul questo campionato che promette fortissime emozioni, grande spettacolo in pista e grandissima competenza dei piloti.



Cronache dalle svolte a destra

a cura di **Carlo Rizzante**

Facciamo il punto sul Campionato RTC/LTC dopo la prima Endurance

Nata quest'anno nell'orbita del ben più blasonato CIN, la formula RTC/LTC (Road Track Challenge / Legend Track Challenge), si è rivelata già un successo di fatto. I punti di forza sono proprio i medesimi che, si temeva, avrebbero potuto essere invece i suoi punti di debolezza: le prequalifiche e la sfida posta dalle Endurance. Oltre, banalmente, al far correre su circuiti stradali piloti avvezzi da stagioni agli ovali.

Analizzando velocemente quanto affermato, le prequalifiche permettono ai piloti di confrontarsi, prima ancora che portiera contro portiera, durante la giornata di gara, anche durante tutta la fase preparatoria, in vista delle prequalifiche, rimpallandosi i tempi migliori, superandosi a vicenda più volte sul puro cronometro e postando spezzoni di replay che fanno invidia a chi, come il sottoscritto, non riesce proprio ad avvicinare tali performance. Le prequalifiche tengono continuamente alta tensione e attenzione direttamente sull'evento pros-



mo. A riprova di quanto seriamente i piloti prendono queste fasi dell'RTC, basti portare il dato relativo alle prequalifiche di Mosport: Ben 30 piloti racchiusi nell'arco di un secondo di distacco dal primo all'ultimo qualificato in Prima Divisio-

ne! Una tale preparazione ha permesso di dare vita a una gara estremamente fluida e bilanciata dove ha prevalso la Wild Card Rick Osborn, inglese ormai ospite fisso degli appuntamenti stradali in seno al CIN, e fan sfegatato di Giorgia, la cantante nostrana! Rick si è dimostrato, oltre che pilota velocissimo e ottimo stratega in gara, anche simpatissimo e capace di legare con gli elementi meno raccomandabili del forum CIN si da aver appreso il gergo tipico del pilota virtuale, "Godo" in primis!

Scherzi a parte, è di grande soddisfazione non solo avere Rick tra le schiere dei piloti RTC/LTC ma anche l'essere sorpresi dal livello raggiunto dai piloti CIN sugli stradali. E infatti il miglior tempo in prequalifica, sempre in vista di Mosport l'ha segnato Gianluca Capitani, superando il Rick di ben un decimo di secondo.

Discorso parallelo quello sull'LTC. Mai prima, per lo meno in Italia, si era osato proporre gare di tale durata e con una tale quantità di pilo-





ti al via: 40 partecipanti per 3 ore di sola gara dovendo poi aggiungere Pratica, Qualifica e Warm Up! La prima Endurance ha avuto il via domenica 16 novembre, sullo storico circuito di Monza (com'era nel '67), e ancora se ne parla. A sentire i commenti a caldo dei piloti è stata la gara più dura cui pressoché tutti abbiano partecipato e il coinvolgimento era totale, così come le emozioni e le varie fasi vissute dai partecipanti. Da rilevare il Big One subito dopo poche sole decine di metri dal via, innescato da un'incomprensione tra due piloti che ha messo fuori gioco, purtroppo, buona parte delle vetture; e il cedimento dei freni dell'inglese durante la battaglia con il campione del Vialattea Racing, Luca Sodano, concretizzatasi in un tamponamento alla staccata della Parabolica, con il risultato del ritiro dello sfortunato Rick.

Il resto della gara è stato sudore, fatica, mal di schiena e mal di braccia, ma anche tantissima battaglia, tantissima soddisfazione e la gioia

di aver portato a termine l'impresa o, al peggio, di averci per lo meno provato. Solo 16 piloti sui 40 partiti hanno avuto modo di vedere la bandiera a scacchi! A conquistare il gradino più alto del podio, Gianluca Capitani, seguito da Giancarlo Granalli e, a completare il podio, Luca Sodano. Già, tuttavia, si scaldano i motori in vista del prossimo appuntamento, a Spa! I piloti, si sa, più soffrono più si divertono e sono cocciuti!

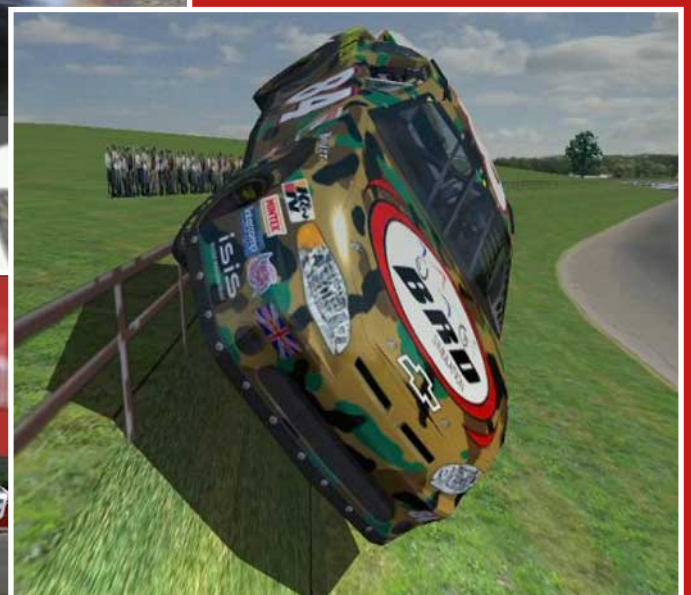
Tornando alle vicende più usuali degli eventi RTC, dopo i tre appuntamenti di Kyalami, Riverside e Mosport, la classifica si è rimescolata più volte. Al momento vede in posizione dominante Luca Sodano, che ha dimostrato di essere un fuoriclasse oltre che negli ovali, anche sui tracciati stradali. Ma nell'arco di soli quattro punti classifica troviamo anche Claudio Pavanello e Matteo Bortolotti, agguerritissimi contendenti al titolo RTC sin dalle prime fasi di Campionato. Seguono a strettissima distanza Carlo Labati dei Best Drivers e il già cita-

to Gianluca Capitani.

Le statistiche offerte dal sito CIN ci permettono, invece, di fare ulteriori considerazioni. Disputate tre gare RTC, è interessante notare come, nelle due Divisioni, ad aggiudicarsi la vittoria, in un totale di sei gare, siano stati sei piloti diversi. A tutto vantaggio dello spettacolo e dell'equilibrio ai fini della classifica generale. Si confermano, tuttavia, come piloti estremamente competitivi, oltre ai già citati, anche Alberto Baraldi, rookie dei Best Drivers estremamente promettente; Aristotelis Vasilakos, vero guru del setup e maestro di guida acrobatica sugli stradali; Marco Iaffaldano, purtroppo funestato dalla sfortuna in queste prime gare; e Damiano Preioni, collaudatore ufficiale RTC e sesto in classifica generale.

Da citare anche Diego Forneris, sempre ottimo amministratore in gara; Gabriele Labati, nono in classifica generale; Alessandro De Panfilis, oltre che veloce anche capace di concretizzare in gara; Andrea Disarò, vincente a Riverside;





sport 2D).

L'appuntamento ora è a Silverstone, tracciato epico, ottenuto convertendo un aeroporto militare in disuso, dove le vetture TransAm avranno modo di scatenare brutalmente al suolo tutta la loro potenza per sfrecciare sui rettilinei circondati dai prati e per arroventare i freni alle staccate prima di ogni secca curva! Seguirà il circuito dell'Osring, nei pressi di Zeltweg, tra le montagne della Stiria, dove l'unico tratto

droitto passa radente ai Pit: un saliscendi continuo di curve a raggio variabile, dove si frena pochissimo e le scie rappresentano quindi un fattore da non trascurare.

E quindi, dopo l'appuntamento con l'unico circuito di fantasia dell'RTC, il Papyrus Motorsport Park, omaggio ai Papy, sarà la volta della seconda LTC e dell'adrenalinico Spa, annata 1967, della tecnica Eau Rouge, dove anche l'audace Ayrton Senna dichiarava di mollare un filo di gas, e della insidiosa Masta, che costò la vita a ben più di un pilota. Quaranta piloti torneranno a lanciarsi il guanto di sfida per un'altra epica Endurance. Vedremo quanti riusciranno a portare a compimento i 50 giri previsti da più di tre minuti l'uno!

E dalla tribuna stampa RTC è tutto. Ci vediamo in pista, piloti!

Cristian Loi, autore della pole a Riverside in Prima Divisione sempre in lotta per il record della pista; Carlo Rizzante, capace di strappare la pole a Riverside in Seconda Divisione ma non ancora maturo per tenere la testa di una gara; e Matteo Alaimo, vittorioso a Riverside, sempre in Seconda Divisione e sempre ben piazzato a fine gara. Citiamo anche Marco Papi, nuovo iscritto all'RTC e autore della pole

a Mosport e Filippo Marroni, autore delle splendide videosintesi sulle gare RTC ma, purtroppo, ancora digiuno di vere soddisfazioni.

E per concludere questa carrellata, l'albo iridato RTC al momento accoglie, oltre a Luca Sodano (Kyalami 1D), Andrea Disarò (Riverside 1D), Rick Osborne (Mosport 1D) e Matteo Alaimo (Riverside 2D), anche Jacopo Fiaschi (Kyalami 2D) e Mirco Rossi (Mo-

La sindrome nascariana

a cura di **Carlo Restelli**

Pare che da uno studio effettuato dalla CIN University di Talladega, la dipendenza da NASCAR sia perfettamente verificabile attraverso una serie di piccole nevrosi, segnali, manie, difetti. L'articolo che descrive la sindrome è stato pubblicato sull'*American Journal of Tires and Carburator Pathology* di agosto. Ne riprendiamo qui solo la più importante tabella riassuntiva. I sintomi sono in ordine crescente d'importanza.

10 La vostra partner vi ha sorpreso, mentre vi facevate la barba, a canticchiare sottovoce "Come Fabbri, uè uè, come Rosio, uò uò, Capitani yè yè, li sorpasso tutti e tre!"

9 Durante la telecronaca del Gran Premio di F1 di Ungheria vi siete addormentati alla prima curva e svegliati il mattino dopo.

8 Se vi chiedono chi è il miglior pilota NASCAR, dire un nome a caso ma pensate "Io porca troia IO IO IO..."

7 Avete sostituito la preghiera della sera con la litania tantrica ripetuta 236 volte "GregerHuttudammilcasterbenedicimilawedge"

6 Quando guida vostra moglie in autostrada, litigate spesso sulle curve quando voi all'improvviso urlate "Car outside, keep low!"

5 Quando al mattino salite in macchina per andare al lavoro, istintivamente provate l'impulso di controllare se avete settato la linearità del volante

4 Quando al mattino salite in macchina per andare al lavoro, la vostra portinaia deve urlarvi "Drivers, start your engines", e vi costa 2 euro ogni volta...

3 L'ultima volta che avete avuto un incidente in viale Monza, la prima cosa che avete detto all'altro sventurato è stata "Un attimo che guardo il replay".

2 Una volta in Autogrill avete litigato col gestore della Agip perché non vi ha agitato il lollipop alla pompa dove vi dovevate fermare

1 Il sintomo principe, il vero segnale, la spia rivelatrice, il vostro karma... dei 20 punti della patente che vi ha dato Lunardi, fareste volentieri a meno... SE SOLO SI POTESSERO TRASFERIRE SUL PATENTINO CIN!!!

3 2 1 VROOOOOOOOAAAAMM!

a cura di **Lucio Bruschi**

Titolo stupido ma doveroso. Riassume a dovere quello che sono le Drag-Racing, ovvero le corse di accelerazione su breve distanza, di norma il quarto di miglio o l'ottavo di miglio.

Potei vedere questi bolidi al Motor-Show di Bologna nel 2000, uno spettacolo unico. Ricordo solo che mentre una Funny Car (poi vi spiego che auto ci sono) era ferma alla linea di partenza dissi: cosa è quell'aggeggio spernacchiante?

Tempo pochi secondi ed un boato assordante, penetrante ed avvolge budella invase l'ambiente ed un proiettile colorato schizzò velocissimo in avanti. Che roba, rimasi sbigottito e con l'intestino arricciato!!

Dopo questa parentesi introduttiva entriamo nel merito a questa disciplina motoristica che è nel cuore degli americani pur sembrando a noi del vecchio continente una cosa pazza e stravagante.

Questa disciplina nasce dalla voglia insita in tutti i patentati di fumare in accelerazione altri poveri pazzi come noi. Gli Hot Rodders iniziarono a sfidarsi sulle strade statali americane sin dal 1949. Subito ci si rese conto che questo tipo di competizioni avrebbe riscosso successo



ma andavano portate alla legalità e con una regolamentazione.

I Club si moltiplicarono e nel 1950 già nascevano i primi impianti per gare di accelerazione. Torri (non tanti Matteo) con i cronometri, tribune, speaker e tanto tanto business. La National Hot Rod Association (NHRA) è il più anziano organo che legifera in materia. Ci sono duri canoni di sicurezza da rispettare ed i piloti devono essere dotati di patente di guida o di un patentino riasciato dalla NHRA (dipende dalle cate-

gorie di appartenenza).

Le corse si svolgono prevalentemente sulla distanza di 402,336m e la partenza viene regolata da un semaforo denominato "albero di Natale" per la sua forma e le sue luci.

Inizialmente il via veniva dato da un'uomo con 2 bandiere e le vetture partivano già in movimento ad una velocità di 8-10km/h. Ora è tutto elettronico e le vetture partono da "quasi" ferme. Dico quasi in quanto l'"albero di Natale" ha delle luci bianche di allineamento che si accendono mano a mano che i piloti saltellano in avanti di pochi centimetri alla volta. Quando entrambi i piloti hanno acceso le prime 3 luci bianche (quindi sono passati davanti alle prime fotocellule) il pilota che passa davanti alla quarta fa scattare i segnali luminosi di attesa che lasciano poi spazio al verde. La tensione in quei momenti si taglia con un grissino... di acciaio.

Si racconta che la distanza di gara di 1/4 di miglio nasca da un episodio antecedente la seconda guerra mondiale.

Il proprietario di un cavallo che sprintava nei 400 metri sfidò un certo Miller a correre con il suo Hot Rod



(macchina modificata nel peggiore dei modi e nata per gli sprint in accelerazione) contro il suo cavallo sulla distanza di 1/4 di miglio. Da qui la lunghezza di queste pazze gare.

Andiamo ora ad analizzare più in dettaglio le caratteristiche del Drag Racing, gli impianti, le auto, la sicurezza ed altri piccoli dettagli.

Piste ed Impianti

Le prime piste negli anni '50 venivano ricavate da statali momentaneamente chiuse al traffico o da aeroporti militari in disuso. Era la polizia stradale stessa che con radar e cronometri prendeva i tempi e controllava tali competizioni.

Nel 1962 nacquero i primi impianti esclusivamente costruiti e dedicati al Drag Racing e gli impianti moderni ricordano la forma del circo romano, al fine di garantire il massimo della visibilità agli spettatori.

Rigide sono le norme di sicurezza che prevedono oltre al tratto di accelerazione anche una lunga via di frenata con imponenti protezioni per il pubblico. Anche gli asfalti sono curati in modo particolare per garantire aderenze con il pneumatico che sono sopra ogni canone con-

venzionale.

Il natro di asfalto è lungo 1km. Superate le vie di immissione le vetture passano su un'area bagnata ed effettuano un "wet burnout", ovvero un riscaldamento dei pneumatici bagnato. Poi riaccelerano più avanti per effettuare un "dry burnout", cioè un riscaldamento asciutto.

Ora sono pronti per la fase di allineamento. I primi 100 metri sono pavimentati in cemento (Launch Pad).

Fatti i 400 metri di gara si ha un lungo tratto in cui rallentare. Alla fine di questo c'è un tratto sabbioso o delle reti che servono a frenare i veicoli che hanno avuto problemi ai freni od al paracadute. Eh si... queste auto frenano pure con il paracadute pur non lanciandosi da alcun aereo.

Gli impianti sono modernissimi. Chi ha il biglietto può muoversi per le tribune ma anche per i box. Sono inibite ai non addetti le corsie di immissione e la pista vera e propria.

Le Auto

Secondo l'NHRA le auto sono suddivise in 12 categorie che a loro volta presentano delle sotto classi. Possono partecipare tutte le vetture



opportunamente potenziate purchè appartengano ad una delle categorie NHRA.

Vediamole assieme:

TOP FUEL: veicolo a ruote scoperte nato solo per queste competizioni. Lungo oltre 7m e pesante circa 1000kg monta motori di 8000cc ed alimentati a nitrometano. 8500rpm per 6000CV di potenza. Non esiste il cambio. Si fanno i 400m in meno di 4,5secondi con velocità di uscita dell'ordine dei 525km/h!!!! Ruote posteriori con 45cm di impronta e ruote anteriori da moto. E' la classe regina del Drag Racing.

FUNNY CAR: Parte meccanica identica alle Top Fuel ma con lunghezze e passo ruota inferiori (3m contro 7).

Montano una carrozzeria monoblocco che ricorda un modello di produzione (una Pontiac, una Chevy o quant'altro).

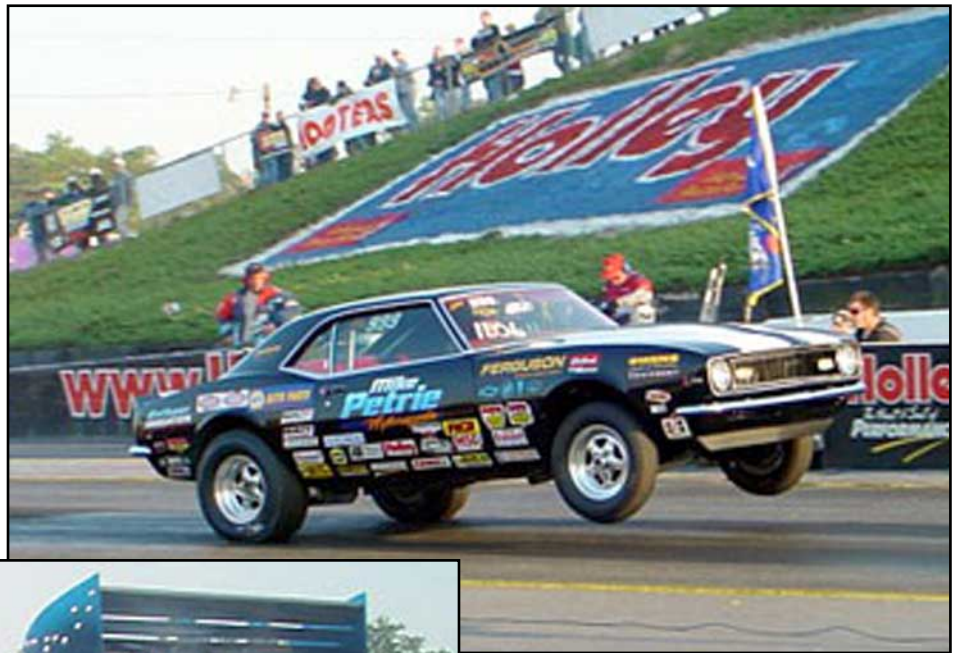
Peso minimo circa 1100kg e tempi medi sui 400m di 4,7 secondi con velocità di uscita di 500km/h.

PRO STOCK: Montano un motore di 8200cc modificato nei condotti e nelle testate. La carrozzeria ed il telaio sono ricavate da una vettura di serie ed opportunamente modificate. Cambio a 5 marce, alimentazione a benzina commerciale. Potenza di 1300CV e tempi di 6,8secondi.



di con velocità di uscita di 320km/h.
PRO STOCK BIKE: eh si.. corrono pure le motociclette (se ancora le si può chiamare tali). Motori Harley da 3200cc od altri da 1500cc. Alimentazione a benzina e cambio a 6 marce. Peso 260kg e 300CV di potenza. Tempi sui 7.1s e velocità di 300km/h.

TOPALCOHOL DRAGSTER e **TOP ALCOHOL FUNNY CAR:** esteticamente come i top fuel e le funny car. I motori sono alimentati a metano e nelle funny car arrivano a 9500cc. Cambio a 3 marce,



ciendo partire la vettura più veloce 8 decimi dopo a regola arriverebbero sul traguardo assieme e le differenza dipenderanno solo dalla condizione meccanica del veicolo e dalla guida del pilota.

Le vetture in grado di superare i 300km/h sono dotate di un paracadute che viene attivato appena passato il traguardo. Questo perché sarebbe molto pericoloso azionare i

2500CV, tempi sui 5,3s e velocità dell'ordine dei 400-420km/h.

COMPETITION, SUPER STOCK, STOCK, SUPER COMP, SUPER GAS, SUPER STREET: sono quasi 200 classi di veicoli diversi tra loro. Ci sono auto derivate dalla produzione di serie ed auto invece nate per queste competizioni. Naturalmente le prestazioni sono molto inferiori alle categorie descritte in precedenza. Per queste categorie vale la partenza ad Handicap.

Questa partenza si basa sui colossali archivi di dati di accelerazione per ogni tipo di veicolo. Con questo tipo di start si riesce a rendere giusta una competizione tra veicoli differenti in prestazioni. Esempio: Una vettura copre i 400m in 11s, un'altra



in 10.2 secondo i dati statici delle gare di quel veicolo. Ebbene possiamo farli correre assieme semplicemente sfalsando il semaforo di quegli 8 decimi di differenza. Fa-

freni a velocità di 500km/h. Infatti si comincia a premere sul pedale quando la vettura è sotto i 300km/h. Parlando delle vetture passiamo a descrivere dal vivo quello che è...

LA GARA

Non entro nei particolari ma cercherò solo di dare un'idea di come non sia banale correre con traiettoria rettilinea.

Le vetture che si iscrivono ai 4 giorni di gare e test sono numerose, si arriva anche a superare le 1000 unità. Le gare sono lampo ma una consecutiva all'altra. Lo spettacolo posso garantirvi che non manca.

Le parti in rotazione del motore causano lo schiacciarsi su un fianco della vettura. Questo noi lo sentiamo poco sulle nostre vetture stradali, potenti che siano, ma su mostri che arrivano a 6000CV il tutto diventa proibitivo. Riuscire a rimanere nella propria corsia, accelerando puliti, mantenendo una traiettoria lineare e riuscire a rasentare il limite di aderenza del pneumatico posteriore è un'impresa ardua. La gara viene vinta alla partenza, il pilota con il più basso tempo di reazione e la maggior interpretazione del limite di trazione del mezzo è colui che porta a casa la coppa. Poi il sapere che le gare sono ad eliminazione diretta non aiuta certo a rilassarsi.

Per agevolare la trazione i piloti dopo un primo allineamento effettuano una falsa partenza solo per sporcare di gomma l'asfalto e scaldare i propri pneumatici. Le vetture in seguito vengono riportate all'allineamento ripassando a ritroso il tratto appena gommato. Tutto questo per pulire il pneumatico e rendere il nastro di cemento più aderente.

Ad altissimi livelli addirittura viene fatto scegliere al pilota con i tempi migliori il lato dal quale correre. Sembra assurdo ma anche questo fa differenza.

Bene, siamo quasi in fondo. Possiamo parlare dell'ultimo capitolo che riguarda la...

SICUREZZA

Per l'immagine che ci viene data in Italia dai media riguardo a questo sport possiamo facilmente cadere nell'errore di giudicarlo pericoloso e



fuori parametro.

E' vero che con quelle potenze e quelle accelerazioni il pericolo del verificarsi di un incidente è elevato ma gli standard di sicurezza hanno dell'inverosimile. Nessuna disciplina automobilistica è stata così rapida nella sua storia ad affacciarsi a nuove tecnologie nella sicurezza, l'organizzazione e il controllo sui piloti completano un quadro perfetto in ogni dettaglio e che riesce a garantirne un alto standard.

La NHRA venne fondata proprio

con l'intento di regolamentare le corse di accelerazione e di renderle anche maggiormente sicure. I loghi storici di questa associazione riportavano la scritta "dedicated to safety".

Inutile parlare di roll-bar, strutture indeformabili, frangi fiamma o cose simili che fanno parte di ogni categoria automobilistica che si rispetti. Parliamo soprattutto dei progressi storici che si hanno e della severità nel riconoscimento del patentino NHRA.



I piloti che aspirano a divenire "ufficiali" per le corse Drag devono superare delle visite psico-fisiche che vengono ripetute periodicamente e che sono supervisionate da medici dell'aviazione civile. Il pilota deve dimostrare di poter raggiungere tutti i comandi della sua auto da corsa ad occhi bendati e poi compiere varie tornate sotto la visione di esperti che ne giudicano le capacità (questo ovviamente senza bende).

Il fallimento in solo una di queste prove porta automaticamente alla ripetizione di tutte.

Nella storia posso raccontarvi che quando in F1 i piloti morivano negli incendi delle proprie auto per via dei bassi canoni di sicurezza del tempo (fine anni '60) la NHRA già obbligava all'uso di tutte ignifughe nate da progetti precedenti di tecnici della NASA.

Nei primi anni '70 venivano già utilizzate cesoie in grado di tagliare tubi in acciaio con buona facilità mentre in F1 erano ancora strumenti sconosciuti.

C'è sempre una squadra di sicurezza ben addestrata e ben dotata di strumenti di soccorso in continuo contatto con la direzione corse in grado di intervenire immediatamente in caso di incidente. Questo in ogni pista. Ricordo quando venivano trasmesse queste competizioni su Tele +. Un pilota perse il

controllo dopo aver superato il traguardo, scavalcò le recinzioni per poi finire in un campo adiacente la pista, in una specie di fossetto. Nemmeno il tempo di vedere il replay che la macchina era circondata da un mucchio di addetti alla sicurezza. Il pilota venne estratto tagliando pezzi di roll-bar contorto in pochissimi minuti. Pilota illeso, era incastrato ma è stato tirato fuori in un battibaleno. Veramente un ottimo lavoro.

Bisogna dire che se gli sport automobilistici americani sono rischiosi per come si svolgono, essi sono

molto più sicuri e ben organizzati per quanto riguarda il soccorso ai piloti incidentati. Lo vediamo in Nascar, in IRL e lo abbiamo visto sfortunatamente con Zanardi per la Cart. I soccorritori hanno dei tempi ed un addestramento superlativo. Credo di aver detto abbastanza su questa variopinta disciplina automobilistica. Ci sono molti libri specializzati che riescono a descriverla in ogni suo minimo particolare. Ovviamente sono tutti in inglese e da importare.

Comunque leggere un articolo, leggere su un libro, non trasmette minimamente quello che possiamo sentire se vivessimo di persona queste competizioni. Il rumore assordante, i bolidi che partono rapidi come missili, la puzza del metanolo e delle frizioni bruciate, il marasma della folla.

Sono gare lampo ma che si susseguono di continuo, quindi emozioni continue. Sperare che in Europa, ma soprattutto in Italia, si allarghino le vedute riguardo ai motori americani è forse un miraggio. Ma vale la pena sognare a stelle strisce per la gomma bruciata che ci viene regalata.

Ci vediamo al prox magazine.



Il Mantovano volante

a cura di

3wide

Tazio Nuvolari, "Nivola", "il Mantovano volante", "il più grande pilota del passato, del presente e del futuro" secondo un tale Ferdinand Porsche. Su di lui è stato detto tutto, il contrario, ancora di più: una carriera che non divenne leggenda dopo, ma che fu leggenda durante il suo svolgersi, che si è impressa a fuoco nell'immaginario collettivo di tutto un ambiente, quello delle corse a motore. Perché Tazio Nuvolari fu pilota di auto, ma anche di moto, di qualunque cosa avesse un motore e delle ruote, in un'epoca nella quale il motore era un oggetto relativamente giovane, dove il fatto stesso di guidare un'auto era una cosa infrequente, guidarla a quelle velocità poi qualcosa che sconfinava nel mistero, nella magia. La sua fu una vita travagliata e tragica nell'ambito privato, e negli ultimi anni, malato, anche una ricerca della morte sulla pista e nella velocità: ma Tazio, morto in pista e risorto almeno tre volte, morì nel suo letto, ultima beffa della Signora che gli aveva preso, a distanza di anni, tutti e due i figli al compimento del diciottesimo anno di età. Morì nel suo letto, ma

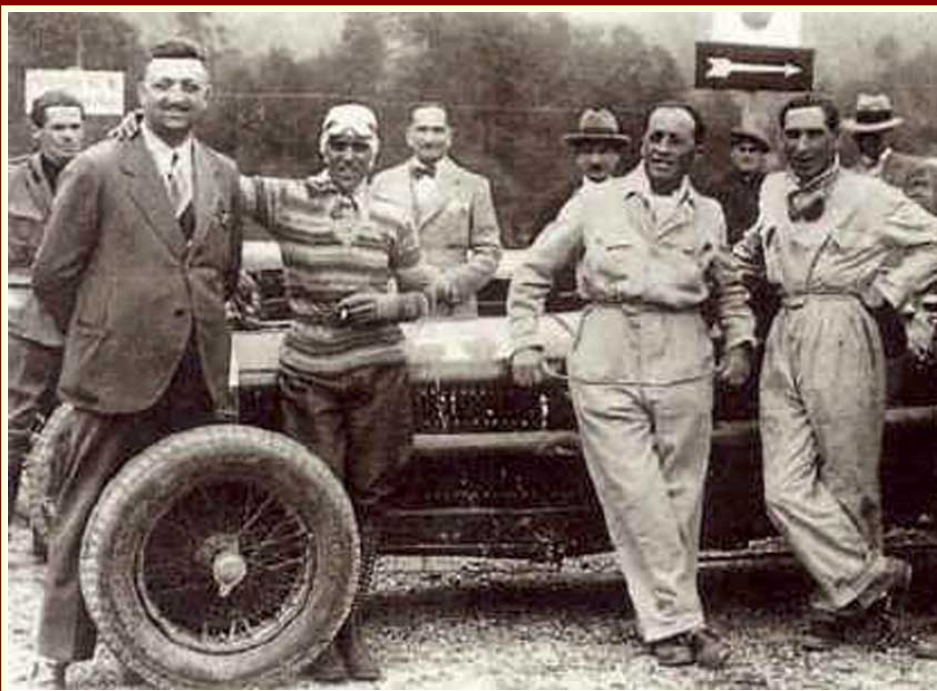


volle fuori dalla finestra della sua stanza una delle sue Ferrari col motore acceso, per fare capire bene che lassù non intendeva girare a piedi.

Tazio fu il primo stregone delle corse, inventò un modo di guidare, su siluri creati solo per andare veloci, ma che nessuno progettava per stare in strada, con quei motori posteriori sovradimensionati alle ruote

troppo grandi e ai battistrada troppo stretti, sbilanciate all'avantreno, auto troppo lunghe e troppo alte. Non è mia intenzione scrivere della carriera di Nuvolari dal punto di vista storico: si trova una grande quantità di materiale sull'argomento. Voglio piuttosto raccontare una serie di aneddoti, di morti presunte, di "storielle", quelle che in me hanno risvegliato, tanto tempo fa, la passione e l'ammirazione per questo grande uomo, e per altri che vennero dopo di lui. Forse sono tutti falsi, ma lui stesso non volle mai smentirli: non saremo certo noi a farlo!

Una cosa che non molti sanno è che cominciò a correre tardi, ebbe la licenza di pilota solo a 31 anni, dopo aver guidato per qualche stagione solo come "gentleman driver", un dilettante. Le prime vittorie le ottenne in moto, ma già correva anche in auto. Nel 1925, a Monthléry, muore Antonio Ascari, e l'Alfa Romeo ha un'auto nuova da provare per un pilota giovane, a Monza. Lui, che lì deve correre due settimane dopo il Gran Premio delle Nazioni di moto, si presenta a provare. Sale e parte, al terzo giro è più veloce di Marino-





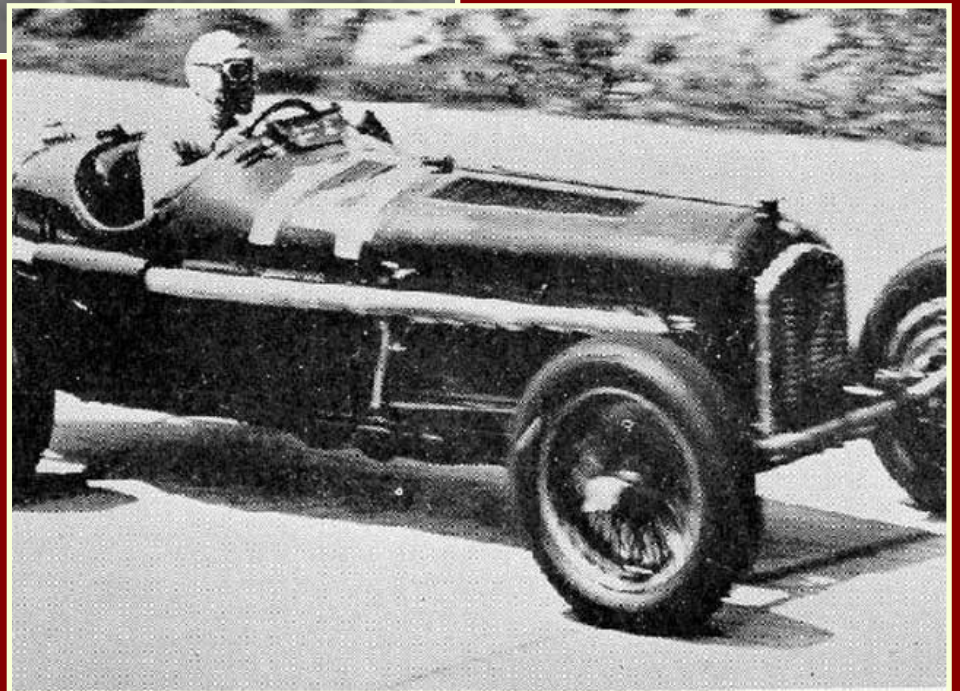
non frena. Io, come si faceva in quelle auto, mi butto avanti con la testa in basso aspettando che ci ribaltiamo nel fosso, a occhi chiusi. Dopo un paio di secondi li apro, e vedo che siamo di nuovo dritti, e la curva dietro. Ne arriva un'altra, stavolta frenerà penso, e non frena. Mi butto sotto di nuovo, e di nuovo siamo dritti. E' stata quella l'unica volta che sono salito in auto con lui."

Lo manda a correre la Targa Florio, lo accompagna in stazione, e alla partenza Ferrari dà a Nuvolari il biglietto. Nuvolari lo guarda perplesso, poi fa: "Mi hanno detto che sei un bravo amministratore, ma si devono

ni, al quarto di Campari, al quinto ai box si guardano, perché questo Mantovano ha appena sfiorato il record della pista di Ascari stesso. Lo aspettano dandosi pacche sulle spalle per il sesto passaggio, ma Nivola non arriva: è uscito rovinosamente al Serraglio, è morto, dice chi lo vede portare via. Al Gran Premio delle Nazioni invece corre, e vince. Arriva ai box, e non scende dalla moto, fra i complimenti di chi gli sta attorno: la gente si guarda perplessa, ma dalla moto lo devono levare, perché ha corso completamente immobilizzato in una fasciatura gessata, con due vertebre incriniate e varie altre fratture.

Corre per la Bianchi a Solitude, vicino a Stoccarda. Li fanno correre con la nebbia, Tazio va a sbattere: trauma cranico commotivo, sospette fratture. Al mattino dopo il Ramarro è di nuovo in forma, saluta i medici, lascia l'ospedale e prende il treno per Milano. Al valico di Brogeda vede in stazione un dirigente della Bianchi, e gli va incontro per salutarlo. Questi si accascia su una panchina, pallido come un cencio, e Nivola gli dice: "Cosa c'hai? Dov'è che stavi andando?"

Il dirigente tira fuori dal cappotto un telegramma firmato "il Console d'Italia", e risponde: "A Stoccarda a di-



sporre per il trasporto della tua salma..."

Una delle figure più importanti della carriera di Nuvolari è quella di Enzo Ferrari. Un rapporto fatto di amicizia, litigi e riappacificazioni, già da quando entrambi sono giovani piloti e gareggiano uno contro l'altro. Quando l'Ingegnere Enzo compra quattro Alfa Romeo e fonda la sua squadra, vuole Nuvolari. Gli fa provare un'Alfa, sale con lui come meccanico, come usava all'epoca.

"Mi avevano parlato del suo modo di guidare, ma non lo avevo mai visto se non di sfuggita. Partiamo, ci avviciniamo a una curva a gomito, e lui

essere sbagliati!"

"Perché?" esclama Ferrari.

"Perché questo è un biglietto di andata e ritorno, e quando si manda un pilota a correre, può essere che al ritorno ci pensino altri a consegnartelo, in una cassa di legno."

In un'altra gara, serve un "meccanico", o meglio un passeggero, perché per un retaggio del passato alcune gare prevedevano il meccanico a bordo, ma le macchine sono ormai perfezionate, e si preferisce mandare semplicemente qualcuno leggero. Ferrari manda un ragazzino, apprendista meccanico in un'of-



za della Mille Miglia, non è iscritto, ha 56 anni e non corre da dieci mesi. Gli offrono una Ferrari privata, e lui parte. A Pescara è primo, a Roma ha dodici minuti di vantaggio, venti a Firenze, a Livorno mezz'ora. Perde un parafango, il cofano, gli attacchi dei sedili cedono. Quando a Villa Ospizio, tre chilometri da Reggio Emilia, si rompe la balestra anteriore e perde le ruote davanti è ancora primo, ma deve ritirarsi.

Tazio Nuvolari muore un giovedì del 1953. Poche settimane prima un amico lo va a trovare; è sera, e Tazio si offre di riaccomparlo in stazione a Mantova. L'amico è terrorizza-

ficina. Al ritorno l'Ingegnere gli chiede se si è divertito.

"Me g'ho vist gnent!"

"Ma come non hai visto niente? E la corsa?"

"Quando sono arrivato, il Tazio mi ha detto: tu adesso sali e partiamo. Sei giovane, se io penso che c'è pericolo, io urlo, e te ti butti sotto. Quando smetto, torni su. Capito?"

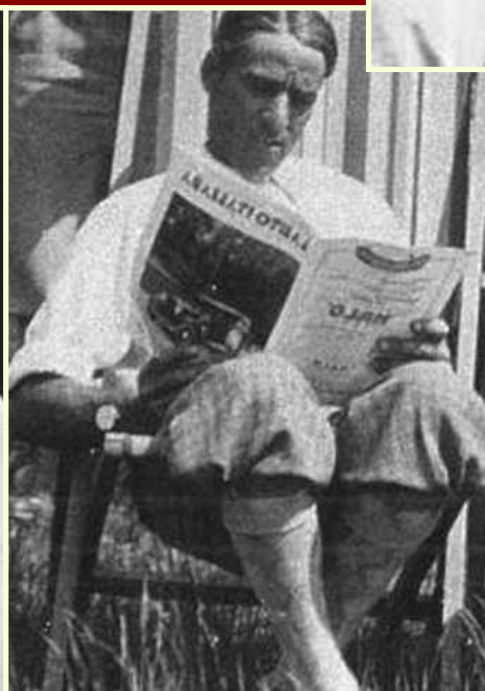
"Beh ma allora?"

"Allora: il Tazio ha cominciato a urlare alla prima curva, e quando che ha smesso eravamo all'arrivo."

Dopo la guerra, dopo i trionfi degli

anni '30, Tazio è un uomo provato e malato. Tuttavia corre ancora. Il 3 settembre del '46 corre a Torino la Coppa Brezzi, durante la gara gli si stacca il volante, lui passa in rettilineo col volante in mano e lo agita verso i box, poi fa un altro giro guidando con una pinza, così i meccanici sono già pronti a sostituirlo.

Nel '48 va Brescia a salutare i colleghi alla parten-



to: "Lascia stare Tazio, son pochi chilometri, faccio una passeggiata".

"Ti prometto sul mio onore che non supero gli 80 all'ora!"

"Prometti?"

"Sul mio onore!"

In stazione, l'amico lo manda a quel paese: Nuvolari ha fatto tutta la strada a 80 all'ora, ma in retromarcia.

Nuvolari è stato più di un pilota: è stato un lampo, e per vedere quel lampo la gente stava ore sul ciglio di una strada, per guardarlo scomparire in una Nuvola di polvere. Alcuni di noi sono ancora lì, sicuri che, prima o poi, il Tazio passa.

Niente lo può fermare

a cura di **Luca del Monte**



L'11 Settembre 2001 sarà ricordato per sempre come uno dei giorni più bui dell'umanità eppure, potrò sembrarvi superficiale, ma non mi fece venire letteralmente il mal di stomaco come la notizia del 15 Settembre 2001: Alessandro Zanardi era in coma e in fin di vita dopo un terribile incidente sull'inutile tracciato del Lausitzring. Le prime agenzie recitavano così. Era il mio idolo. Non poteva essere vero!

Alessandro Zanardi era un po' come quelle stelle incredibilmente grandi che popolano la nostra galassia, stelle enormi, centinaia di volte più grandi del nostro Sole ma che a causa della loro distanza vengono appena percepite dalla Terra; sembrano piccolissime e quasi insignificanti, ad occhio nudo si vedono appena. Correva in America lui, laddove l'automobilismo conta come il calcio in Nuova Zelanda. E a noi europei quel genere di corse non interessa... "Sì, c'è la 500 Miglia di Indianapolis ma proprio dall'anno del suo esordio (il 1996) non faceva nemmeno più parte del campionato e poi quella è una gara da far vedere in Europa solo per gli incidenti... le macchine sono arretrate e quasi tutte uguali... D'accordo, c'è la Na-

scar, una serie buona solo a ritardare la pensione a obesi piloti sessantenni capaci di attirare l'attenzione di cafonacci del sud...tantissimi d'accordo ma sempre cafonacci che bivaccano e si ingozzano di cibo e ignoranza in tribuna. L'unica cosa eccitante negli ovali Nascar è la continua variazione del loro livello di colesterolo... e poi di nuovo: le macchine son tutte uguali!" Proprio per questo era diventato il mio idolo: "le macchine sono tutte uguali", ergo la differenza la fa il pilota. E che differenza!

Ho una casa in montagna dove la Rai si guardava bene dal mandare le sue onde costringendomi sin dai primi anni '90 a dotarmi di sistema di ricezione satellitare.

A posteriori devo dire grazie a mamma Rai! E senza alcuna ironia! La parabola era il mio telescopio: io ho visto quella stella! Dall'anno del suo esordio in Cart mi scioppavo ogni



quindici giorni, la domenica sera, 80 km per andarmi a vedere le sue gesta su Eurosport. Le sue gare le ho viste praticamente tutte.

Man mano che passavano i minuti si apprendevano nuovi particolari sull'incidente e la situazione clinica si andava delineando: Alessandro





non era in pericolo di vita ma probabilmente avrebbe perso le gambe. Se da un lato il sollievo fu grande dall'altro il pensiero corse subito alla situazione psicologica di un ragazzo, di uno sportivo come lui, che da un momento all'altro vedeva la propria vita sconvolta completamente. Ricordo ancora il brulicare di messaggi sui newsgroup di persone che si domandavano se non sarebbe stato meglio morire. Come avrebbe reagito il pilota, l'uomo Zanardi?

Tutti sappiamo come ha reagito. Non esistono parole per definirlo. Circa un mese fa è tornato in pista. Circa cinque mesi fa ha pubblicato un libro per raccontare la sua vita. Era necessario che lo scrivesse, è necessario leggerlo.

Vi si raccontano vicende umane e sportive. E sono entrambe esaltanti.

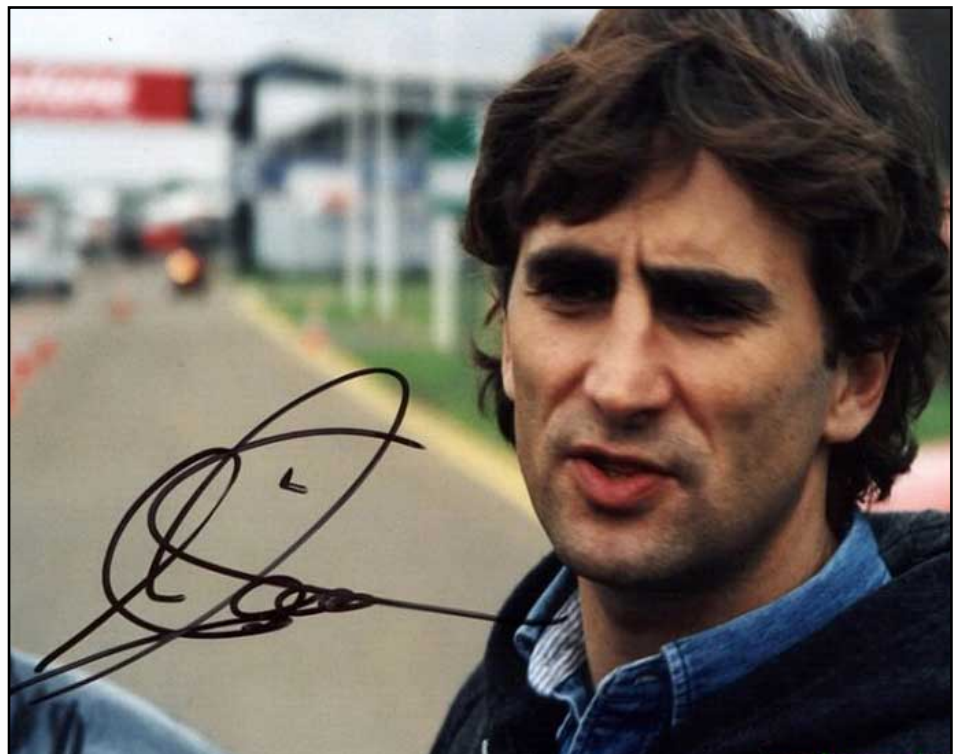
Si racconta dell'infanzia di Alessandro, dei primi drammi e delle prime esperienze (trionfali) con il kart. Davvero intrigante per un praticante scoprire da dove nascono le gomme Vega, i telai Crg o gustosi aneddoti su piloti regolarmente bastonati da Alex e che poi hanno vinto più di 5 mondiali in F1...

Così come la carriera di Alessandro il libro prosegue in un crescendo: il passaggio all'automobilismo non è facile, le difficoltà sono molto superiori alle soddisfazioni ma già qui si intuisce la forza impressionante dell'uomo Zanardi che non demorde e prosegue per la sua strada. Strada che lo porterà improvvisamente e inaspettatamente in F1. Questa parte della storia è forse

quella più divertente. Di nuovo curiosi aneddoti sul mondo e su certi manager della F1 ma soprattutto appassiona il leggere di tutta quella serie di segnali ed exploit che già facevano intuire le enormi doti di guida di Alessandro. Francamente proprio in quest'ottica viene da chiedersi come sia potuto accadere che un talento cristallino come lui sia dovuto emigrare negli Usa per imporsi e far capire a tutti le proprie potenzialità. Qualcuno le aveva intuite (in particolare un TM proprietario anche di locali notturni in Costa Smeralda...) ma la storia è andata diversamente anche per certe scelte sbagliate o per certi errori compiuti dal giovanissimo Alessandro, proiettato di colpo in un mondo più grande di lui. Ma certe prestazioni offerte nel corso delle sue prime uscite fanno davvero pensare.

Sciupata la prima chance in F1 si passa al capitolo USA dove Alex, anche stavolta disperato, senza una lira e col chiodo dove appendere il casco già fisso nel muro, sbarca quasi per caso.

La storia della sua esperienza negli States è inenarrabile (e infatti non mi spiego come sia riuscito a raccontarla con tale semplicità e tremo



all'idea di doverla riassumere in poche righe...vabbè ci provo!). Le sue imprese in pista avevano dell'incredibile e se non le avessi viste con i miei occhi il primo sentimento che mi susciterebbe il leggerle sarebbe di dubbio: "ma non è possibile! ma figurati.. seeee certo!.. ma dai...d'accordo esagerare... ma arrivare a dire 'ste cose!" e via di questo passo.

Ragazzi, è tutto vero! C'è un bellissimo passaggio in cui descrive la sua vittoria a Cleveland nel '97 che fa capire perfettamente quale era la situazione: "mi sembrava di essere in un videogioco per come andavo più forte degli altri" era davvero così: rimonte strabilianti, sorpassi impossibili, record su record...in quella gara rimontò da ultimo (e quasi doppiato) a primo senza bisogno di bandiere gialle, stabilendo i primi 18 gpv della gara e distanziando il secondo miglior giro di 1"2...

L'esperienza americana non è ottimamente descritta solo in termini agonistici ma anche umani: la grande amicizia con il compagno di team Jimmy Vasser (altro personaggio mica da ridere...), il rapporto paterno con il suo ingegnere di pista Morris Nunn (si deve a lui il soprannome Ananas) e quello assolutamente assurdo con l'eccentrico Chip Ganassi, il padre-padrone del Team Target.

La successiva svolta nella carriera ma soprattutto nella vita di Alessandro è il 1999. Sull'onda del successo ottenuto in America viene riportato (letteralmente) in Europa da Frank Williams che si reca personalmente da lui per offrirgli un volante. Alessandro è ancora una volta molto onesto nel raccontare il perché del suo fallimento e analizza con semplicità disarmante la situazione pur togliendosi qualche sassolino dalle scarpe riguardo certi comportamenti da parte del team o di qualche collega (uno a caso il fratello di un pilota che ha vinto più di 5 mondiali in F1...).

L'annata disastrosa e il successivo



anno sabbatico sono la premessa del rientro nell'amata America. Ma anche qui la realtà è amara. Alex è convinto dei propri mezzi e pensa di riprendere il discorso da dove l'aveva interrotto. E' convinto di spaccare il mondo, di dominare in lungo e in largo come faceva due anni prima. Ma il team è all'esordio, le idee sono poche ma confuse e ben presto si rende conto che non avrebbe dovuto ritornare: in fondo dopo l'esperienza Williams era oramai un ex pilota, aveva moglie e figlio. Non avrebbe dovuto tornare.

La stagione procedeva tra alti (pochissimi) e bassi fino alla gara del Lausitzring. La Cart sbarcava per la prima volta in Europa, la pista era nuova per tutti: motivazioni a mille e le carte in gioco completamente rimescolate. C'era tutto per fare bene e Zanna infatti cominciò dominando le prove libere. La sfiga però cominciava a fare capolino: le qualifiche vennero cancellate per la pioggia e la griglia venne stilata in base alla posizione in classifica di campionato. Alessandro partì dal fondo ma in gara si produsse in una delle "sue" rimonte. La macchina era perfetta e finalmente lo assecondava.

A diciassette giri dal termine era in testa. A sedici non aveva più le gambe.

L'analisi delle conseguenze, delle sue condizioni fisiche, delle sue sensazioni su se stesso e sulla sua vita, le considerazioni sulla sua degenza, sulla sua riabilitazione occupano la parte finale del libro e paradossalmente sono le pagine in cui traspare maggiormente la sua allegria, la sua freschezza, il suo ottimismo (che non c'entra un piffero con quello di Tonino Guerra e della Unieuro...), la sua voglia di vivere, il suo orgoglio. Strepitoso il racconto dell'incontro sulle scale di una clinica con una anziana signora che riconoscendolo gli confessa che dopo l'incidente si augurava per lui che morisse piuttosto che condurre una vita da handicappato, con Alessandro che stacca pericolosamente le mani dal corrimano e le chiede il permesso di toccarsi... Tutto questo è Alessandro Zanardi e in questo libro c'è tutto.

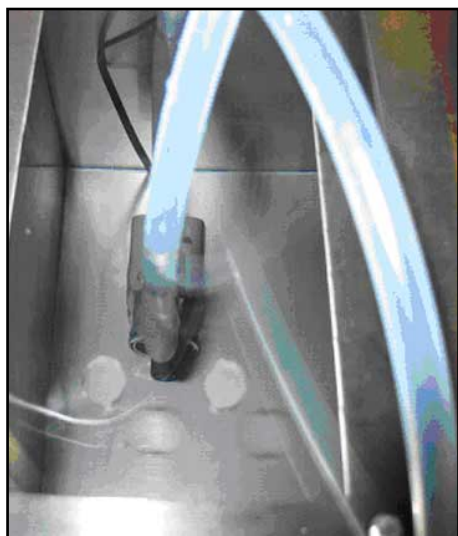
Leggetelo tutto d'un fiato come ho fatto io (pentendomi di averlo finito così presto...) oppure centellinatelo come si fa con una bottiglia del miglior whisky... Insomma leggetelo come volete ma leggetelo!

Il raffreddamento a liquido

a cura di **Gianluca Capitani**

La diffusione dei dissipatori a liquido tra gli overclockers è storia recente: abbiamo potuto assistere ad un'esplosione di vendite nel 2003, anno in cui i waterblock hanno avuto la loro definitiva consacrazione.

Il successo del raffreddamento a liquido è arrivato nel momento in cui gli utenti hanno potuto



La capienza è di 60 litri circa.

constatare una elevata affidabilità ed hanno potuto disporre di questo particolare sistema limitando sempre in misura minore gli ingombri. Infatti i primi waterblock non garantivano certamente la sicurezza che si ha adesso ed utilizzare un pc nel quale circolava del liquido era un rischio che pochi overclockers si prendevano. Inoltre la quantità minima di acqua, utilizzabile per poter mantenere ottime temperature, era di almeno 20 lt; tale dato ci può far capire bene gli elevati ingombri a cui si andava incontro utilizzando un sistema a liquido. Quindi nel periodo in cui iniziavano a far notizia questi speciali coolers, la maggior parte degli overclockers preferiva af-

fidarsi ai più sicuri dissipatori in alluminio o soprattutto in rame, sopportando il rumore, a volte assordante, delle ventole che invece il waterblock non produ-



L'apertura viene sigillata con un bel coperchio di plexiglass rimovibile.

ceva minimamente. Una svolta importante per la diffusione dei waterblock è stata sicuramente segnata dalla introduzione dei comodissimi



Notate i portatubo integrati nel case.

radiatori; come ben sappiamo, con questi prodotti è possibile limitare ottimamente il riscaldamento dell'acqua riuscendo così, ad avere prestazioni eccellenti con poco liquido. Tale



Questa invece mi è stata commissionata pensando a una soluzione interna al case

innovazione quindi ha contribuito a ridurre drasticamente gli ingombri ed, in alcuni casi, ad eliminare totalmente la vaschetta. In seguito a questi svi-



Come terza soluzione vi propongo quella che ho fatto per il mio pc...volevo una soluzione interna ma con una vaschetta piccola temevo di non riuscire a tenere basse le temperature quindi ho aggiunto un radiatore

luppi fondamentali buona parte degli overclockers, da quello medio a quello estremo, constatando la sicurezza di questi moderni dispositivi, ha iniziato a scoprire il mondo del watercooling, scoprendo nuovi orizzonti

zonti per quello che concerne l'overclock.

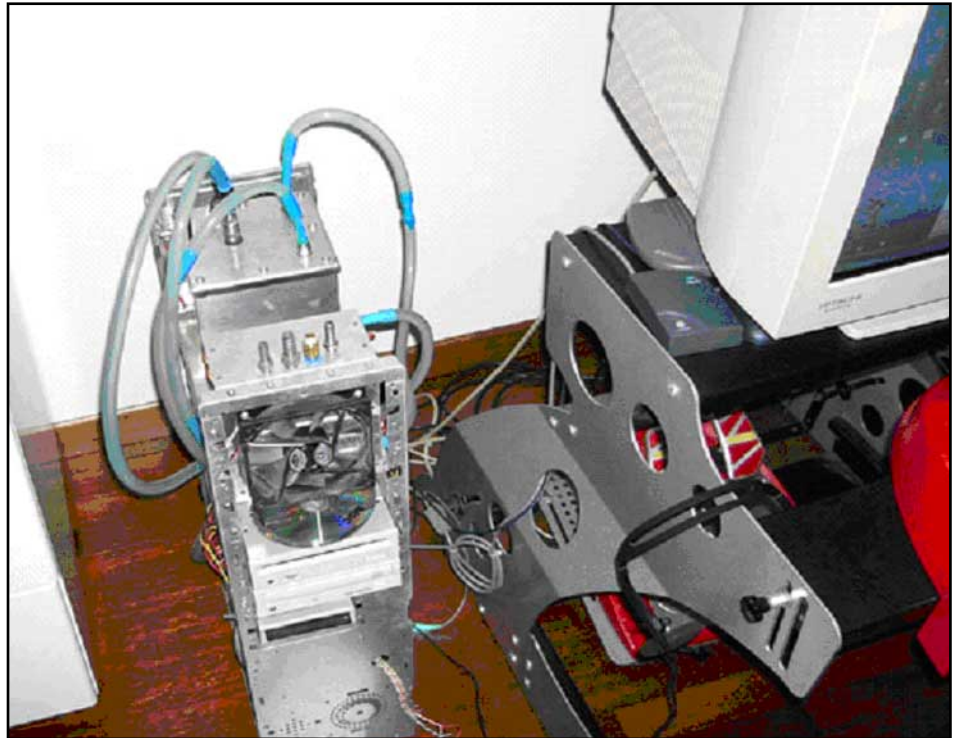
Da questo momento in poi il watercooling ha fatto dei grossi progressi grazie a degli attenti studi, mirati alla ricerca di prestazioni sempre migliori, ed a un affinamento dei prodotti che hanno permesso al waterblock di essere uno strumento più user-friendly, che richieda ormai pochissimo sforzo sia per il



Questa è la vaschetta con all'interno la pompa

montaggio che per la manutenzione.

Gli ultimi progetti sono dedicati specialmente alla totale riduzione degli ingombri; integrare un perfetto sistema a liquido in una case di medie dimensioni è completamente dimostrato ed è possibile disporre di case "All-in-One" spendendo cifre ragionevoli. Quindi grazie a questa nuovissimi ritrovati tecnologici il raffreddamento a liquido non solo è indirizzato all'overclocker che vuole le migliori prestazioni ma anche al professionista che necessita di un sistema performante ed allo stesso tempo silenziosissimo. Una delle esigenze maggiori a cui va incontro chi passa al liquido è la tanica. Solo da poco si stanno affacciando sul mer-



*Dopo aver sventrato il case ecco la disposizione dei vari componenti
Come potete vedere il case è completamente nudo*

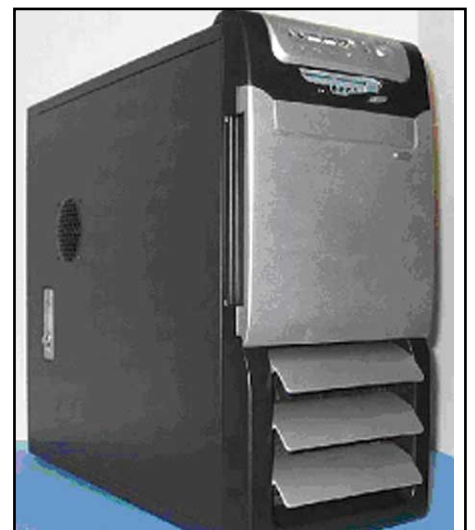
cato taniche più o meno grandi, più o meno belle, spesso sono integrabili all'interno del case, per forza di cose hanno dimensioni ridotte. Si pone allora l'esigenza, per gli utilizzatori più smaliziati ed esigenti, di avere una tanica capiente, sicura e possibilmente bella da vedere, per integrarla facilmente nell'ambiente domestico. Queste soluzioni possono essere delle all in one, ovvero dentro una tanica vi è il contenitore dell'acqua, il radiatore, la pompa, o semplici riserve d'acqua, per chi il radiatore ce l'ha esterno o non ce l'ha proprio. Tutte queste soluzioni prendono il nome di waterstation, le stiamo trattando sempre più spesso su questo sito.

Quella che vi presento è di Burner, realizzata completamente in acciaio inox, bellissima da vedere, robusta e sicura. Dedico 2 parole alle prestazioni che sono riuscito ad ottenere con questa configurazione termica

Miglioramenti sostanziali sono

stati ottenuti a livello acustico ..in passato per poter overclockare avevo il case pieno di ventole con aumento della rumorosità. Come prestazioni "velocistiche" ho ottenuto un buon $220.5 \times 11.5 = 2535$ con temp prossime ai 42-43 gradi(xp 2500)

Anche la sk video l'ho messa "sott'acqua" ..ma ne parliamo la prox volta.



Quando avrò tempo e voglia farò un case come questo

Il brutto, il buono e il cattivo

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

Esiste una software house che ha legato il proprio nome in maniera molto forte, con le gare online di simulatori seri, soprattutto nella serie nascar. Sto parlando ovviamente per la Papyrus, un nome che dà la garanzia di prodotti unici nel loro genere, simulatori caratterizzati da una estrema attenzione al dettaglio, precisione di simulazione, quasi perfetta modalità multiplayer (e sicuramente la migliore in confronto con la concorrenza) e soprattutto unanimemente riconosciuti come i migliori simulatori sul mercato... quasi unanimemente. NASCAR Racing 2003 è il nuovo titolo della ormai celebre serie NASCAR dei papyrus, una serie che ha avuto i migliori voti da tutte le riviste del mondo e ovviamente le lodi di tutte le comunità dell'online racing. Ironia della sorte, proprio questo che è il nuovo titolo che tutti aspettavano, è anche l'ultimo visto che i Papyrus lasciano la scena dei simulatori di corse per avventurarsi in settori ignoti ancora a tutti, visto che non hanno comunicato cosa vogliono creare nel futuro. Grande aspettative allora da tutti gli appassionati per quello che doveva essere l'ultimo capolavoro di casa Papyrus, l'apice della loro conoscenza nella programmazione di simulatori e se vogliamo l'eredità lasciata in mano agli appassionati che per anni sono stati fedeli ai loro prodotti. IL simulatore... oppure no?

Qui nel CIN devo dire che ho visto un forte impegno da un sacco di persone, un tale impegno che ha fatto pure uno come me che è dichiaratamente uno stradista, convertirsi e girare negli ovali... con entusiasmo! Notizie, forum, videosintesi, radiocronache... videocronache! Bisogna dividersi in tre per riuscire a fare tutto questo... in tre... ho detto in tre?

Il Brutto

Certo che i papy ci hanno preso in giro stavolta. Sono diventati peggio della EAsports, ogni anno un nuovo simulatore per fare numeri di vendite ed ecco il risultato! Ultimo capitolo pieno di bug, approssimazioni e false promesse ed ecco il risultato. Un titolo che è l'ombra dei precedenti! Aah mi ricordo ancora le fantastiche gare che ho fatto con i titoli precedenti! Quelli sì che erano dei simulatori seri, ed ero pure veloce eh, certo andavo da Dio, si potevano fare dei numeri mostruosi, 3wide, sorpassi all'esterno in derapata, spettacolo puro. Tutte queste cose adesso con NASCAR 2003 sono quasi sparite. Certo capita ancora l'occasionale 3wide o sorpasso spettacolare, ma sono eventi rari, mentre la norma è che tutti i piloti stanno in coda uno dietro l'altro aspettando un momento speciale. Ma dai è come vedere una gara nascar reale... cioè... e poi i setup (!) aah non ne parliamo dei setup per favore. Un casino incredibile i setup adesso. Mi ricordo nei titoli precedenti come era bravo, un click qua per eliminare il sottosterzo, un click là per eliminare il sovrasterzo, una regolata generale per far consumare meno le gomme e voila! La cosa più importante... poi ci mettevo il manico in gara a fare la differenza e la facevo ve lo posso assicurare. Adesso invece, ogni click è un passo nell'ignoto, non so più cosa fare. A volte capita per magia che azzecco un settaggio e la macchina devo dire è perfetta ma poi se voglio cambiare qualcosa peggioro sempre la situazione, e non riesco a capire perchè. Possibile che per trovare un setup devo fare centinaia di giri stando attento a ogni minima variazione? Ma dai signori io voglio gioc.... ahemm guidare! Mica sono un ingegnere di pista io.

Il Buono

Sempre i soliti lamentoni, io non lo so, cosa deve fare un programmatore per rendervi felici? Vi danno un simulatore semplice come Live for speed "aah perchè è troppo semplice? è un arcade". Ve ne danno uno troppo difficile, "aah perchè è così difficile, impossibile che io mi debba girare ogni volta che faccio un curva, non è realistico". Siete dei lamentoni ecco cosa siete! Abbiamo per le mani un signor simulatore e voi state lì a lamentarvi perchè qualcuno vi ha obbligato ha cambiare il giocattolo, ma vi rendete conto che state dicendo le stesse cose che dicevate quando siamo passati da NASCAR 3 a NASCAR 4? Come ci si può lamentare di questo capolavoro di programmazione che è NASCAR2003! Certo che è difficile effettuare sorpassi e 3wide con NASCAR2003, proprio come nella nascar reale moderna. Purtroppo l'avanzamento della tecnica anche nelle nascar ha fatto queste macchine ultrasensibili nelle traiettorie e così pure nelle gare reali non si fanno più i sorpassi "facili" come una volta. Adesso ogni sorpasso è sudato, ovvio non siamo a livelli della Formula 1 ci mancherebbe altro, e per fortuna aggiungerai, ma comunque i sorpassi adesso nella nascar reale sono più difficili ma non impossibili, e proprio per questo sono anche più validi e spettacolari. Avete visto le ultime gare del CIN? Sorpassi da cardiopalma in continuo, 3wide rari ma eccellenti e spettacolo garantito.

Mi domando come potete lamentarvi dei setup tra l'altro. Una simulazione talmente accurata che coglie in pieno lo spirito NASCAR. Signori è normale che con auto praticamente uguali, vinca chi riesce a curare nei minimi particolari il suo assetto e la sua condotta di gara. Certo è importante fare tanti giri di prova ma d'altronde questo vuol dire simulare. Vi siete mai chiesti quanti giri di test devono fare i collaudatori o gli stessi piloti dei team veri? Usciamo

finalmente dal presupposto che un pilota forte riuscirà a portare bene una qualsiasi macchina su un qualsiasi tracciato. Negli ovali abbiamo quattro curve. Solo quattro, come si fa a pretendere che un qualsiasi assetto possa andare forte uguale in confronto con un altro assetto fatto con metodo e impegno? Ecco la parola magica bisogna impegnarsi come si impegnano i piloti veri, oppure se non si ha il tempo o la voglia per farlo bisogna rendersi conto che non è possibile confrontarsi con chi lo farà. Infine mi sembra che nelle ultime gare i piloti CIN si sono ripresi e stiamo vedendo delle prestazioni di tutto rilievo. C'è stato bisogno di solo qualche mese di prove per imparare i nuovi dati e reagire su misura. Come nella realtà signori, come nella realtà, questa è simulazione.

Il Cattivo

Io sinceramente sono abbastanza stufo di questa situazione. Certo mi diverto come tutti ma quando mi fermo a pensarci seriamente non posso che incavolarmi! Ma dico, si rendono conto che l'età media dei piloti virtuali è sui 30anni? Abbiamo l'età media superiore di qualsiasi altro gioco proprio perchè quello che cerchiamo non è un gioco ma un passatempo impegnativo! Questo è un target di mercato con un notevole potere d'acquisto, tutta gente economicamente indipendente con rare eccezioni. Non siamo ragazzini che si sparano in stanze buie! Spendiamo migliaia di euro per le ultime schede video, processori e volanti all'ultimo grido! Le nostre periferiche sono le più costose seconde solo a quelle per i simulatori di volo. Bene allora mi chiedo e chiedo anche alle software houses. Perchè ci trattate come dei ragazzini? Non lo voglio NASCAR 2003 dentro la custodia da DVD con il manualletto di 10 pagine, escludendo quelle dei crediti, il lunghissimo disclaimer che mi avvisa che se divento scemo aspettando la ripartenza mentre vado al lavoro con la mia macchina non è colpa della Sierra e le pagine del-

la configurazione richiesta (ma lo sapevate che basta un Pentium II a 450mhz ed una scheda video TNT1 a 16mb ram?). Questa è una vergogna, un insulto alla nostra intelligenza! A me non interessano dieci pagine sui tasti per eliminare lo scenario o guardare il replay. Voglio, anzi esigo un manuale di una certa importanza! Perchè Flight Simulator ha dentro un'enciclopedia di volo quasi completa e tutti i dati necessari per volare, conoscere il proprio velivolo e imparare i limiti, le procedure e le possibilità di intervento.

Bene io, e ogni appassionato di corse virtuali, invece cosa prende in cambio? Una fisica molto buona per carità, almeno per quel che riguarda le Winston. Mi piace il fatto che per andare forte bisogna impegnarsi molto, studiare cose nuove e imparare da capo. Mi piace anche il fatto che il risultato è molto vicino a regolazioni realistiche. Ma non mi basta. Certo perchè signori miei se mi date un simulatore così realistico allora voglio anche i strumenti validi per verificare, controllare, avvicinarmi a questo realismo! Come faccio senza una telemetria valida? Vi ricordo che NASCAR 2003 non ne ha una (mentre tutti i team nascar reali ce l'hanno) e l'alternativa NASCAR replay analyzer pur valido non è il massimo che si possa avere. Come faccio senza dati dettagliati sulla mia macchina? Quanti cavalli ha, quasi 750cv? Ma il quasi non mi basta, voglio una curva della coppia e della potenza per sapere come regolare le mie marce, voglio un accurato diagramma dei valori di deportanza e della resistenza aerodinamica. Ogni team nascar reale li ha perchè io no? Voglio dati sugli ammortizzatori che per adesso clicco su numerini senza significato. Voglio dati specifici sulle gomme dal costruttore. Voglio la temperatura dell'asfalto che il simulatore calcola fra clear e cloudy ma che non mi dice mai, Voglio, voglio voglio un sacco di cose che basterebbe poco per averle ma che invece non me le danno per motivi di costo...? Di costo dicono? Ma quale costo non voglio lo scatolone di Grand Prix Legends con il librone dentro (non che mi

dispiacerebbe). Mi basta un PDF dentro questo cdrom che ha ancora altri 200 MB liberi dentro. Questioni di costo dicono, perchè se avessero pubblicato uno scatolone con dentro un librone di 300 pagine a 100euro non l'avrebbe comprato nessuno. Vi ricordo geni di marketing della Sierra che Flight Simulator costa oltre 100euro e vende tantissimo! Spiegatemi perchè non posso averlo e per quale motivo il programmatore deve perdere tempo per inserire dentro NASCAR 2003 una sezione di painting che fa SCHIFO e che NESSUNO usa (è meglio paint di Windows!) invece che scrivere una guida su alcuni componenti della macchina. Ve lo dico io perchè, perchè credono che siamo ragazzini brufolosi (senza offesa per i brufoli) che corrono in stanze buie senza un perchè senza un domani... ho sentito che uno insisteva che NASCAR2003 doveva implementare una mitragliatrice nel tetto... e che se investivi gli omini del box dovevi sentire urla da Quake e tanto sangue. Signori miei vi dico una cosa che non avete mai pensato prima, ebbene sì, ho 31 anni, trentun'anni!!! NON SONO UN RAGAZZINO! Ma ho tanta voglia di divertirmi cosa che voi pur producendo "giochi" non avete mai osato di fare.

Torno in me per chiedere a voi amici del CIN e chiunque altro appassionato della gare online. Indipendentemente della vostra età, dal fatto se vi immedesimate col brutto, il buono o il cattivo, come vi sentite? Vi sentite ragazzini immaturi, o semplicemente delle persone intelligenti che hanno tanta voglia di sfogare la loro passione? Siamo noi che siamo "diversi" e di conseguenza dobbiamo essere emarginati, o sono loro che forse stanno sbagliando "strategie di marketing"? Qualsiasi sia la vostra risposta credo che alla fine la cosa importante non è quanto è realistico NASCAR 2003 ma quanto vogliamo essere intelligenti noi per individuare cos'è quello che cerchiamo, cosa prendiamo in cambio, e cosa vogliamo per il futuro.