

# ONLINE RACING

Numero 3 Ottobre 2004

## MAGAZINE

RICOMINCIA LA SFIDA !



LE NOVITA' DEL CIN 2004 / RTC 2004

All'interno un'esclusiva intervista a Riccardo Rabitti, Campione Italiano CIN 2003



TUTTI I SEGRETI DI RICHARD BURNS RALLY

**RICHARD BURNS RALLY**



Hanno partecipato alla realizzazione del magazine:

*Mauro Bonazzi*

*Lucio Bruschi*

*Diego Forneris*

*Carlo Labati*

*Filippo Marroni*

*Luca Sodano*

## Sommario

<b>EDITORIALE</b>	<b>1</b>
<b>CIN2004: TUTTE LE NOVITA'</b>	<b>2</b>
<b>I TEAM 2004 AI RAGGI X</b>	<b>6</b>
<b>LA PAROLA AL CAMPIONE DEL CIN2003</b>	<b>11</b>
<b>ROMBANO I MOTORI DEL RTC2004!</b>	<b>13</b>
<b>PAPA' MI PORTI AD INDYP</b>	<b>15</b>
<b>RICHARD BURNS RALLY</b>	<b>20</b>

## EDITORIALE

**C**ari piloti virtuali, il CIN 2004 è alle porte e siamo tutti carichi per l'inizio di una nuova entusiasmante stagione.

Il settore Multimedia si è rinnovato con nuovi redattori che cercheranno di fare tesoro di tutto quello che è stato l'Online Racing Magazine dello scorso anno, ringraziando doverosamente Matteo Torre e soci, che sono riusciti a confezionare una rivista di grande qualità, probabilmente ineguagliabile, poiché attualmente il settore Multimedia non ha le forze e le capacità necessarie a produrre una simile rivista, ma

col tempo tutto può succedere. Dunque puntiamo sulla semplicità, cercando di mantenere inalterato il contenuto e lo spirito dell'Online Racing Magazine del 2003.

Nostro scopo sarà quello di tentare di non far rimpiangere questo capolavoro e, nelle nostre possibilità, vi terremo aggiornati su tutte le novità riguardanti il CIN e l'Online Racing in generale.

In questo numero potrete capire meglio le innovazioni di questo nuovo campionato. Tanti di voi potrebbero di primo acchito storcere il naso di fronte a queste novità, parlando di involuzione, ma così non è.

La filosofia del CIN è rimasta immutata e il regolamento è stato studiato per tutta l'estate in modo da garantire spettacolo e divertimento in tutti i settori. La diminuzione del numero dei gironi e di conseguenza dei piloti che potranno partecipare al campionato è stata una scelta dura, ma non voglio svelarvi troppo e lascio che siano i componenti del Crew a motivare tutte questi cambiamenti per la stagione 2004.

Prima di concludere volevo ancora esprimere un pensiero per la comunità che gravita attorno al CIN; competente e pacata, ha capito qual è il vero spirito del campionato, migliorandolo giorno dopo giorno, sia dentro i server di gioco che sul forum. **Questa è la vera forza del CIN:** il saper di poter contare sempre sull'appoggio di 500 e oltre amici (a me piace chiamarvi così), con i nuovi iscritti che portano costantemente nuova linfa, idee vincenti e tanto entusiasmo.

Buona Lettura!



## CIN2004: TUTTE LE NOVITA'

a cura di D.Forneris

**A** proposito di novità; il CIN 2004 presenta numerosi cambiamenti regolamentari rispetto alle passate stagioni per cui abbiamo pensato di intervistare alcuni membri del Crew per entrare nei particolari del nuovo regolamento e per saperne di più sulla struttura del campionato.

**ORM:** Andrea, puoi spiegarci quali sono le più importanti novità del CIN 2004?

**Andrea Baldi:** Il Campionato di quest'anno sarà l'anello di congiunzione tra i campionati vecchio stile a gironi dinamici, e quelli che , ci auguriamo, vedranno nel futuro prossimo i piloti inseriti all'interno di divisioni consone alle loro richieste ed alle loro performances; una sorta di Campionato misto, laddove i nuovi possano gradualmente integrarsi nella struttura e i piloti più affermati e conosciuti competere nella serie che più desiderano. La speranza nostra era quella di far decollare da subito questa formula che nel mondo non ha eguali, ma desideriamo farci trovare pronti come si deve tra pochi mesi.

Il CIN 2004 presenta in via sperimentale alcune piccole modifiche e innovazioni in tal senso; innanzi tutto i piloti potranno iniziare a familiarizzare con la classifica di girone, nata dall'esigenza di mantenere alti gli stimoli anche in quei concorrenti che per

designazione o capacità non potranno mai competere per le sfere alte del Campionato; in questo modo, anche chi stazionerà nelle divisioni inferiori potrà battersi per aggiudicarsi qualcosa. E' stata avviata poi un'iniziativa denominata "Sostieni il CIN" che ha lo scopo di raccogliere, senza alcun obbligo da parte dei partecipanti, somme di danaro destinate a compensare gli sforzi economici sostenuti dall'organizzazione in sede preparatoria, ma soprattutto per l'acquisto (finalmente!) di un proprio server che andrà ad affiancarsi a quelli di gioco al fine di ospitare definitivamente il nostro sito, troppo spesso caduto in sventura. Quando leggerete queste righe i nostri problemi legati alla stabilità del sito, saranno solo un brutto ricordo. Grazie ragazzi per averci



dato una mano!

**ORM:** Matteo, sappiamo che sei il "guru" della parte disciplinare del regolamento; ci sono novità a riguardo?

**Matteo Bortolotti:** Più che della parte disciplinare, sono il guru dei famigerati 'patentini'. Per quanto riguarda le penalità, quest'anno le novità sono principalmente:

- le penalità da 20 pti andranno ad intaccare anche la classifica punti: 10 per il gruppo A, 7 per il B, 5 per il C.
- i danni minor non sono più considerati danni punibili, cosa che in sostanza porterà ad avere più penalità da 10 pti e meno da 20 pti
- il clear race è stato leggermente cambiato rispetto all'anno scorso, in seguito alle lamentele di molti piloti che credevano eccessivo l'annullamento di tutto il CR per un innocuo spin.

Ora il CR è annullato solo da penalità maggiori o uguali a 20 punti. Penalità inferiori, lo riducono di una percentuale. Nel



caso specifico di uno spin, il clear race è ridotto del 25%. Per un 'race bonus' pari a 10 (cioè gara completata a pieni giri), uno spin porterà ad un malus di -2,5, per un totale CR di 7,5, che arrotondato per difetto sarà 7. Insomma 7 pti in più rispetto al CIN2002-CIN2003 non sono pochi.

Altre novità riguardanti i patentini sono:

- l'eliminazione del patch bonus e del bonus combo (d'ora in poi ogni gara fa storia a se)
- limitazione della componente velocità a massimo 12 pti

- componente velocità calcolata solo in base a risultato finale e qualifica. Non viene più considerato il giro veloce in gara. Inoltre la qualifica conta solo 1/3 rispetto alla gara, e non può portare punti negativi sul patentino (da metà schieramento in poi i piloti ricevono 0 pti).
- il licence killer è rimasto immutato come soglia (60 punti), ma a causa della modifica del concetto di clear race, questa soglia è meno severa. Infatti mentre l'anno scorso un pilota o alzava l'indice (prendendo penalità) o lo abbassava (finendo in clear race), quest'anno ricevendo penalità minori come gli spin, si avrà contemporaneamente penalità e parte del clear race, col risultato che l'indice sarà incrementato in misura minore. Ad esempio per il classico spin (5 pti) e gara completa al 100%: CIN2003 LK +5, CIN2004 LK +5-7,5 = -2,5. Una bella differenza!
- il licence malus ha un andamento esponenziale e non lineare come nel CIN2003, col risultato che le patentini più basse (si parla comunque di patentini superiori ai 400 pti) saranno meno penalizzate.

E poi se tutto va bene, implementeremo per l'inizio del Champ la possibilità di bloccare la patente verso l'alto, in modo che un pilota può scegliere il girone in cui correre, fissando una soglia massima al suo patentino; questa opzione potrà dare vita a delle classifiche piloti divise per girone, ma parlarne ora mi sembra ancora prematuro, vedremo i nostri impavidi softwaristi cosa riusciranno a tirare fuori dal cilindro!

**ORM:** Dunque, bisognerà fare estrema attenzione ai sorpassi, soprattutto per chi si gioca il titolo...

**Matteo Bortolotti:** Chi si gioca al titolo bada alla classifica e non al patentino. Di conseguenza il fatto che le penalità si ripercuotano sulla classifica sarà



determinante per chi combatte per la testa del campionato (pensiamo all'anno scorso, con un campionato vinto con un margine di 1 pto... e stiamo parlando di punteggi NASCAR!). Quest'anno abbiamo un regolamento piú "giusto", ma abbiamo reso leggermente la vitá piú difficile a chi sta lá in alto, com'è giusto che sia. A differenza di



altre realtà europee (faccia un nome su tutte: la ESCORS) noi badiamo soprattutto per non dire esclusivamente alla qualità delle gare, non crediamo che fare un campionato buono voglia dire avere solo un roster con nomi rinomati, applicare ogni regola della NASCAR reale e seguire il vero calendario. Insomma nel CIN vince non solo il piú veloce, ma chi mostra la giusta miscela di velocità e correttezza, aspetto fondamentale, quest'ultimo, per avere gare di buon livello.

**ORM:** Diego, qualche altra novità da aggiungere?

**Diego Forneris:** Sì, è stata modificata la gestione dei provisional e della pausa piloti. Abbiamo visto lo scorso anno che alcuni piloti hanno mantenuto un patentino alto pur non avendo corso metà campionato. Quest'anno verrà dato particolare riguardo alla continuità ed alla partecipazione alle gare, infatti saranno solamente 3 i provisional a disposizione e la pausa piloti costerà 10 punti patentino per ogni gara

non disputata. Inoltre e aggiungo finalmente, è stata implementata la classifica team, per la gioia di tutti gli equipaggi iscritti. La lunghezza delle gare è aumentata di un 5% su alcuni tracciati, per raggiungere le 2 ore di gioco e sono stati ritoccati leggermente gli orari di gara (solo 20 minuti di practice), visto che il meteo è predeterminato con 2 settimane di anticipo. Laddove sarà possibile si utilizzeranno le piste multigroove realizzate da Brian Ring; queste garantiranno un maggior realismo e spettacolarità. Il resto rimane strettamente in linea con il campionato passato, un'evoluzione nella quale sono stati eliminati alcuni piccoli bugs.

**ORM:** Se non vado errato anche il nome dei gironi è cambiato...

**Diego Forneris:** Quest'anno abbiamo dato vita a delle partnership con 2 distributori di hardware per personal

computer ed è probabile che a fine anno ci siano dei premi in palio per i vincitori. Il gruppo A invece è stato nominato Gamersrevolt-CTO.Net CUP, per ringraziare nuovamente ed infinitamente chi da 3 anni ci sta fornendo gratuitamente i server di gioco e la banda di connessione. I nostri painters Barney e Bendo hanno lavorato per creare le contingency con i suddetti sponsor ed il risultato è davvero ottimo. Le auto di quest'anno sono le piú belle che io abbia mai visto!

**ORM:** Ala, cosa ci potete dire dell'iniziativa "Sostieni il CIN"?

**Matteo Alaimo:** Inanzitutto ci tengo a dirlo l'iniziativa sta riscuotendo un piacevole successo, sono molti infatti che hanno risposto con entusiasmo alla chiamata e al momento la cifra raccolta ammonta a 508€. Da parte nostra l'idea di coinvolgere i partecipanti con una libera offerta parte dall'esigenza di unire sia il Crew che la comunità nello sforzo economico da sostenere (in passato a carico esclusivo

dell'organizzazione). La comunità all'ultimo raduno di Firenze ha espresso il suo parere positivo sull'iniziativa.

La crescita esponenziale degli iscritti e la complessa gestione del sito ci hanno portato all'acquisto di un server nel corso del 2004 che speriamo possa risolvere i problemi avuti lo scorso anno sotto l'hosting di Aruba, una mano in questo senso ci arriva dalla collaborazione con GamersRevolt che oltre alla ormai consolidata fornitura dei server di gioco quest'anno fornirà la banda per l'hosting del sito. Il tutto dovrebbe essere in funzione già dalla prima settimana di ottobre.

Le somme raccolte chiaramente saranno impiegate principalmente per coprire le spese future acquisto software/hardware, spazio web/forum, le somme inoltre potranno darci la possibilità di assegnare dei premi legati al campionato e agli eventi paralleli nonché l'acquisto di gadget o simili legati al campionato.

**ORM:** Parliamo di nuovi simulatori di guida, un nome a caso, GTR: pensi possa allontanare i piloti dalla comunità?

**Andrea Baldi:** La mia risposta è secca: Sì. Sinceramente credo che GTR riuscirà a catturare l'attenzione del mondo dell'online racing, motivo in più per non lanciare le innovazioni prefissate per il CIN proprio quest'anno. Siamo alla finestra, in attesa del rilascio definitivo del simulatore anche se, a quello che ci è dato sapere da fonti molto vicine ai SimBin, pare proprio che di sorprese non ce ne debbano essere: sarà il nuovo punto di riferimento per coloro che amano questo settore!

Il CIN senz'altro saprà adeguarsi alla svelta alle nuove esigenze, certi comunque che i ragazzi che amano correre sugli ovali

rimarranno legati a Nascar Racing 2003 ed alla nostra rassegna ancora a lungo.

Il CIN ha saputo mostarsi un Campionato di altissimo livello in senso assoluto, presto "copiato" dal fratellino minore Road Track



Challenge; non credo avremmo problemi di sorta a mettere in piedi un analogo quanto professionale competizione con il GTR, se ve ne saranno tutti i presupposti.

**ORM:** Cosa vi aspettate dal CIN 2004?

**Matteo Alaimo:** Bissare il successo del CIN 2003 sarebbe già un gran risultato, l'altissima richiesta di iscrizioni, che ci ha costretto a bloccarle temporaneamente dopo neanche 10 giorni, è sicuramente un segnale positivo e uno stimolo per tutti noi. La comunità si è progressivamente rinnovata e sarà compito dei veterani accogliere i nuovi arrivati e introdurli allo spirito goliardico e giocoso che ha sempre contraddistinto i personaggi storici che animano i forum del CIN

Inoltre alcune novità introdotte quest'anno spero personalmente riescano a dare ancora più sapore ad una formula che si è già dimostrata vincente...

L'augurio che mi propongo come organizzatore è che il campionato riesca a regalare serate di puro divertimento a tutti i partecipanti al dilà dei risultati ottenuti in pista.



## I TEAM DEL 2004 AI RAGGI X

a cura di C.Labati

Il 2002 aveva consacrato Alessio Fabbri, portacolori del Team ABS Motorsport, campione italiano assoluto mentre nella passata edizione, incerta ed adrenalinica fino all'ultima curva, Riccardo Rabitti del Best Drivers Racing ha soffiato la corona al rivale Alessio Fabbri per soli 4 punti...incredibile! Sono passati solamente tre mesi da quando abbiamo lasciato i piloti impegnati nell'ultima gara conclusiva della passata edizione del CIN e non c'è stato nemmeno il tempo di rifiatore; dopo una massacrante bagarre di 23 gare i nostri Team Manager sono saliti alla ribalta per cercare di accaparrarsi le prestazioni dei migliori piloti del campionato. Vediamo insieme quali sono stati i migliori colpi del mercato 2004!



Nella passata stagione il Best Drivers Racing, capitanato da Riccardo Rabitti, ha schierato un team di soli rookie al CIN 2003. Senza timori reverenziali, sono balzati subito all'onore delle cronache per le ottime prestazioni in pista. Confermati Baraldi e Carlo Labati, il team ha recentemente acquistato Stanchi dal team F&F, l'esperto Platti e il giovane talento Loi dai Brakeless, ottimo colpo di mercato per i BD, che hanno preso il posto di Bernieri, Enrico Rabitti e Gabriele Labati. Un Team da tenere sicuramente sott'occhio per la vittoria nella classifica Team.



Assetato di vendetta, Fabbri ha abbandonato lo storico ABS Motorsport per fondare l'ASC Motorsport, team con un roster di assoluto prim'ordine. Attivissimo sul mercato Fabbri ha portato nel proprio team autentici missili che rispondono al nome di Rosio, Bonnici, Granalli, Iaffaldano e Rizzo. I primi 3 hanno abbandonato il defunto team Fuorigiri mentre i restanti 2 hanno preferito interrompere la collaborazione con il Devils Team. Le carte per vincere ci sono tutte, con rivelazioni della passata stagione e piloti desiderosi di un pronto riscatto.



Non starà di certo a guardare uno dei team storici del campionato: il Brakeless Racing Team capitanato da Gabriele Fani, che lo scorso anno fu costretto ad un abbandono prematuro. Riconfermati i piloti del calibro di Bortolotti e Baldi, grandi protagonisti al CIN2003, nonché di Pietralunga e Ugolotti, ceduto Loi, accasatosi nel team Best Drivers. Fani non è stato di certo a guardare e si è assicurato le prestazioni di



# ONLINERACING

MAGAZINE

Rossi, ex pilota del Devils Racing Team, autore di una grande stagione che lo ha portato a gareggiare nella massima serie. Sempre grande costanza di risultati che condita alla loro esperienza, candida anche questo Team alla vittoria finale.



Il team ABS Motorsport ha rimpiazzato il vicecampione Fabbri con Pavanello proveniente dal team Firestorm. Per il resto si presenta al via con una formazione più che consolidata e pronta a ben figurare. Gradito ritorno è quello di Zanetti, autentico "guru" dei superspeedway, che cercherà di dare manforte a Capitani, Tempesti e al nuovo TM Acquaviva. A completare il team c'è Rosi, giovane rookie in cerca di belle speranze, che potrà contare sull'apporto di un team esperto quanto capace di prestazioni di primissimo ordine.



Il Drivers Emporium R.I. nasce dalla fusione di due team che si sono messi in grande evidenza nella scorsa stagione: il Vialattea Racing e il Topseed R.T.

Dopo l'abbandono di Vasilakos, autentico "alieno" dell'online racing nostrano, è più che mai gradito il ritorno ufficiale al CIN di Sodano, che nelle vesti di TM si è assicurato le prestazioni di piloti di spicco della passata edizione quali Forneris, Ghezzi, Bonini, Guiglia e Fiaschi, tutti iscritti nella classe regina. Il team sta già ottenendo ottimi risultati nei campionati

europei patrocinati da Racesimcentral, per cui attenti anche a quei sei!



Altro team che non vedremo più nel CIN 2004 è il Fuorigiri R.T., al secolo composto da Rosio, Bonnici, Granalli, Zago, Moretto e Pizzo. I primi tre, come visto sopra, si sono accasati nell'ASC Motorsport. Per Moretto e Pizzo un bel ritorno al passato come piloti ufficiali del team WRT. Porteranno la loro esperienza e la loro velocità alla corte del TM Orteni; Confermati Giorgio Russo, Galetti e Boschini. Sicuramente la squadra potrà contare sull'apporto di un vero e proprio guru nella preparazione dei setup, l'inossidabile Giancarlo Moretto, quest'anno ai nastri di partenza nella serie cadetta. Al momento non si hanno notizie certe sulla presenza di Zago ma appare difficile un suo imminente rientro nelle competizioni.



Il campione RTC 2003 Preioni affiancherà Gianello, Rideli, Giovannini, Mora e Donatelli nel team Firestorm, che si propone come antagonista in questa nuova stagione. Grande esperienza per tutti, potranno togliersi delle grandi soddisfazioni assieme...



...ai cugini, gli Icestorm capitanati da Marroni, Fanno parte di questo neonato team Papi, Benedetti, Schilirò, Rivoiro ed il setup-man Ribetto. Anche questo team ha grande esperienza e buone doti velocistiche dei singoli piloti, con solamente Rivoiro nella Gamersrevolt -CTO.Net Cup.





Il RRT Green è sicuramente il più forte dei 3 team RRT al via, con autentici fenomeni del volante che rispondono al nome di Memmola e Cervetti, protagonisti numerose volte anche lo scorso anno, nonché di Manno, che ha risolto i problemi di connessione, Pennacchio ed Esposito. Il TM Alaimo se la sta ridendo sotto i baffi!



Il RRT red, capitanato da Gianluca Gelati raccoglie i rookies dello scorso anno del RRT. Francesco Alaimo, Senni, Ciarcia, Damiano Testa e Marco Testa, dovranno dimostrare di essere maturati per portare a casa punti pesanti per la classifica team.



Cambia volto anche il Fast'n'Furious capitanato dal TM Di Cicco . Perso Stanchi, è approdato il rookie Chirolì , storico TM del Turtles Virtual Racing Team conosciuto nell'online racing per le partecipazioni a vari campionati di GPL e NR2003. A far loro compagnia ci sarà il temibile Bruschi e 2 giovani rookies in cerca di fortuna: Mancini ed il brasiliano Dalla Stella. Sicuramente un team che potrà fare bene in vista di un campionato lunghissimo e quantomai incerto.



Nel RRT white Nannizzi può contare sull'esperienza di Nadile, Massimo Gelati e Steffan, sempre ben piazzati e dal talento di Cherri. Pasotti cercherà di raggiungere i compagni nei gironi alti nel più breve tempo possibile ed ha tutte le caratteristiche per farlo.



Alla corte dei Devils Racing Team sono rimasti fedeli Carrettin e Sicari oltre a Codirolì , TM che cercherà il colpaccio di mercato dell'ultima ora .



L'Italia Car Racing Team , capitanato dal veloce De Panfilis è composto da Prestipino, Palazzetti , ex spalla destra del TM Chirolì ai TVRT, Azzano e Di Florio; attualmente non hanno piloti piazzati in alto, ma la stagione è lunga...



Sponsorizzati da Racesimcentral, ecco un nuovo team composto da piloti estremamente veloci. Il TM Casiraghi, reduce da una stagione esaltante, si è assicurato talenti del calibro di Darin, Alberti e Torre, nostro grandissimo radiocronista. Buone chance di classifica per questa compagine.



Altro storico e simpaticissimo team al via è il SPVS, composto tutto da piloti senesi, capitanati da Vigni. Vedovini, Neri, Garosi, Vannucci e Panizzi cercheranno di ripetere le ottime prestazioni passate, soprattutto sugli stradali.



Nuovo team altrettanto senese purosangue è il Siena Brainless Team. Il nome da garanzia di spettacolo sfrenato! La compagine è capitanata da Mugnaini, con Angelini, Monelli e il rookie Bartalini prodi scudieri.



Il Contromano Motorsport si presenta al via formato da autentici "pionieri" della Nascar online. Il TM Rizzolo si avvarrà del prezioso aiuto di Angelini, Mengoni, Bellato e Donati, tutti molto esperti e corretti in pista.



Il Team 7 Ludus di Giancesello, pilota che si è messo in grandissima mostra al CTStar3, è formato da Braschi, Contessi, Raffa, Del Papa e il TM Puggioni. Un mix di rookies e piloti esperti che nel corso del campionato può raccogliere buoni risultati.



Il Sajan R.T. può contare su piloti di ottimo livello. Bartolo ha fatto vedere grandi cose nel 2003 e Lomartire torna alle corse dopo un anno di stop. Fragassi e i rookies Toni, Artale e Bonazzi, tenteranno di entrare nei gironi ufficiali nel corso del campionato.

# ONLINERACING

MAGAZINE



Altro nuovo Team è il TN R.T., che gioca le sue carte in questo CIN2004 con il TM Garbellotti, Dagoli, Messeri e Dal Corso.



Last but not least dei team con più di 3 piloti iscritti è il Cairoli R.T., dove l'omonimo TM ha acquistato il promettente rookie Costantini, Curcio e Giovannini.



Bonazzi guida il Pegaso R.T., composto tutto da piloti in piena lotta per le pre season; ce la faranno Di Silvio, Nava, Ligabue e Calvano a uscire indenni dalla durissima lotta dei rookies?



Anche il Simsox R.I. è una nuova compagine, capitanata dall'esperto Dal Monte. Con Carrera e Driussi si è unito anche Ghibaudo, alla sua prima stagione di competizioni online.



Bonazzi, TM del Perfect Motorsport ha puntato sul talento di Valera, Resta e dei rookie Sarraino e Sicuro.

Rimangono ancora sul mercato, in attesa di nuovi acquisti il Bugini Motorsport, il Darkside Ferrari, il Negative Motorsport, il Red Rooster R.T., il Rubino Racing e lo Smile T.C.,

A loro va il nostro personale in bocca al lupo, per poter trovare un numero sufficiente di piloti per poter concorrere nella classifica team. Tutti cercheranno gloria per contrastare le corazzate di fenomeni che abbiamo citato in precedenza. L'esperienza degli anni scorsi ci ha insegnato che qualche giovane rookie emerge per contrastare i già affermati piloti delle categorie maestre, per cui la classifica team rimarrà incerta fino all'ultima curva.

Daytona è dietro l'angolo pronta ad attendere la comitiva e a selezionare ancora una volta i migliori. Lo scorso anno Alberto Zanetti dominò nel girone Winston la gara dall'inizio mentre quest'anno dovrà dire la sua nella Esix Cup, dove il clima è più che mai infuocato. Chi sarà il primo vincitore di stagione della GR-CTO.NET Cup? Il draft sarà magnifico, con trenta elementi di spicco racchiusi in 2 secondi appena; concentrazione al massimo e divieto assoluto di distrazione in pista.

Stay tuned!



## LA PAROLA AL CAMPIONE DEL CIN2003

a cura di D.Forneris

**F**acciamo 4 chiacchiere con Riccardo Rabitti, Laureatosi Campione Italiano Nascar nel 2003:

**ORM:** Riccardo che emozione hai provato quando hai tagliato il traguardo dell'ultima gara a Homestead?

**RR:** E' stata una sensazione indescrivibile, come se in un attimo mi tornassero in mente tutte le immagini più belle di questo campionato. Ma sulla linea del traguardo ancora non ero certo di aver vinto, non sapevo se il mio rivale avesse fatto un giro in testa. Quindi sono rimasto con il fiato sospeso fino alla pubblicazione, pochi minuti dopo, dell'export sul forum.

Ed è stato lì che è esplosa la mia gioia, ho battuto il 5 ad Enri che aveva gli occhi lucidi dalla felicità facendomi capire quanto fosse orgoglioso di me.

Non sapevo davvero a cosa pensare, forse perchè pensavo a 200 cose

contemporaneamente. I miei fratelli si sono svegliati a causa della confusione che facevamo e mi hanno battuto il 5 pure loro.

Un'emozione unica....

**ORM:** L'inizio del CIN2003 per te non è stato brillantissimo, poi cos'è cambiato?

**RR:** All'inizio credevo di essere inferiore, sapevo di non essere preparato tecnicamente. Il problema maggiore erano i

setup, non sapevamo cosa fare e cercavamo di racimolare in giro qualche informazione.

Nonostante ciò ero comunque lento e soprattutto ero convinto, psicologicamente, di non poter lottare per la vittoria.

Poi è arrivato qualche risultato che mi ha fatto cambiare radicalmente idea. Ho preso sempre più convinzione di essere uno dei migliori, e grazie all'esperienza che mio padre prendeva con i setup, c'è stato il salto di qualità. Gara dopo gara capivamo nuove cose, nuovi sistemi di sviluppo. Da metà stagione in poi è iniziata la rimonta in classifica dovuta alla maggiore esperienza. E' cambiata la mentalità....ecco cos'è cambiato!



**ORM:** Quest'anno parti da favorito, può pesare in pista questo fattore?

**RR:** Nel campo del modellismo sono conosciuto per la mia freddezza anche in situazioni critiche. Qui è lo stesso, la vittoria

mi ha dato una dose di carica ulteriore, e a differenza del 2003, parto con altre ambizioni. Non c'è un favorito a mio parere, ci sono tantissimi piloti forti e sarà una "battaglia" divertentissima!

**ORM:** Che cos'è il CIN per te?

**RR:** Il CIN 2003 è stato qualcosa di...indescrivibile. Ho raccolto emozioni che non sarei mai riuscito a cogliere. Ho partecipato a tanti campionati online ma in nessuno di loro c'era la competitività e allo stesso momento il divertimento che il CIN ha offerto.

E' stato puro divertimento, nonostante alcuni momenti comici, che spero di rivivere quest'anno. Il CIN è un gruppo di amici con la stessa passione interpretata in modi diversi!

Un mondo di cui non conoscevo nemmeno l'esistenza e che una volta scoperto mi ha fatto innamorare.

Poi, con grandi soddisfazioni, sono arrivato nel 2002 al CIN ed è cominciata l'avventura...

**ORM:** Preferisci gli ovali o i circuiti stradali, perché?

**RR:** Bhe, mi piacciono entrambi, ognuno ha le proprie peculiarità.

Ma se dovessi scegliere direi Stradali in quanto mettono in risalto il vero livello dei piloti. Ed infatti, tra gli ovali, amo quelli corti, stretti (Britsol per esempio) in cui non conta solo (o quasi) avere un setup performante.

Amo guidare e competere, sia che siano ovali o no, l'importante è stare in compagnia con persone che abbiano una delle mie passioni.

E poi sugli stradali vado benino...

**ORM:** Chi temi di più in questo CIN2004?

**RR:** E' una bella domanda. Ci sono tantissimi nuovi piloti approdati in Wiston, tutti fortissimi! Sarà ancora più bello e combattuto questo CIN2004.

Non c'è uno in particolare che temo più degli altri. E' logico che piloti come Fabbri, Rosio ecc... saranno sicuramente agguerriti più che mai ma non sottovaluto nessuno!



**ORM:** Raccontaci come ti sei avvicinato al mondo dell'online racing.

**RR:** La mia carriera inizia nel.....credo 2001 quando il mio amico Baraldi viene e casa mia dicendomi: "c'è un gioco (GPL) che si può giocare con Internet, l'ho trovato ieri!". Ed è stato quello l'inizio della mia carriera nell'online racing.

**ORM:** In Bocca al lupo...

**RR:** Crepi! Sarà una sfida indimenticabile che ci unirà ancora di più rendendoci (spero) un gruppo inseparabile e lontano da polemiche e rancori infantili! Il CIN deve essere l'esempio per tutti, un esempio di rispetto e sano divertimento!

## ROMBANO I MOTORI DEL RTC 2004

a cura di F.Marroni

**D**omenica 3 Ottobre 2004 parte la seconda edizione del Road Track Challenge, il campionato su stradali riservato agli iscritti al CIN 2004. Dopo l'inatteso ma quanto mai straordinario successo della prima edizione Matteo Alaimo e Filippo Marroni hanno deciso di riproporre quasi totalmente lo stesso regolamento della passata stagione con alcune piccole modifiche; rimane quindi la formula delle 'prequalifiche' e del 'fixed setup' ma i gironi A e B saranno variabili nella loro composizione a seconda dei piloti qualificati.

Le prequalifiche si correranno la domenica ed i lunedì sera, la gara ufficiale il martedì sera. I danni saranno 'moderate' e non 'realistic' (come nei più famosi campionati internazionali), mentre i punti bonus legati al patentino CIN sono stati eliminati.

I 10 circuiti sui quali Damiano Preioni dovrà difendere il titolo conquistato pochi mesi fa saranno Rattlesnake Point, Watkins Glen Long, Kyalami, Old Ring, Afdelta One Long, Monza, Riverside, Estoril, Hockenheim e Silverstone. Un cocktail di piste storiche,

europee ed americane, tecniche e veloci che riusciranno a soddisfare anche i palati più esigenti. Legati al RTC non potevano mancare i tre appuntamenti stagionali Endurance (LTC) che quest'anno si svolgeranno a Spa 2003, Nurburgring e Le Mans, dove il campione in carica Luca Sodano sarà chiamato a stupirci nuovamente.



*Bruneck-OldRing (Mobilkom)*

Senza bisogno di preparare l'assetto e prive dell'incubo patentino, le gare su stradali offrono la possibilità di misurarsi sul terreno della 'guida pura', della staccata al limite e della resistenza fisica con piloti dello stesso livello (per le Endurance tre ore circa in cui ogni distrazione può costare carissima). L'anno scorso molti validi piloti si sono avvicinati progressivamente al

fascino del TA-Mod e quindi la lotta al vertice si è presto ristretta a pochi nomi. Non possiamo che sperare nella assidua partecipazione dei vari Esposito, Rosio, Rabitti, Bernieri, Memmola, Neri, etc... che aggiunti alla Top Ten finale della scorsa edizione ci regalerebbero fino all'ultimo gare emozionanti.

Ricordiamo la classifica finale dell'RTC 2003:

1	Damiano Preioni	1927
2	Diego Forneris	1711
3	Matteo Bortolotti	1658
4	Gabriele Labati	1612
5	Alberto Baraldi	1552
6	Claudio Pavanello	1538
7	Daniele Pizzo	1519
8	Gian Luca Guiglia	1507
9	Carlo Labati	1497
10	Luca Sodano	1495

e quella dell'LTC 2003:

1	Luca Sodano	540
2	Damiano Preioni	445
3	Gabriele Labati	403
4	Marco Testa	369
5	Diego Forneris	365
6	Gian Luca Guiglia	344
7	Daniele Fioravanti	339
8	Filippo Marroni	338
9	Carlo Labati	333
10	Claudio Pavanello	328

I setup saranno curati anche quest'anno da Damiano Preioni e nella scelta delle piste lo Staff si è avvalso della consulenza di due 'personalità' dell'OLR nazionale: Paolo 'Uitko' Gianello (co-autore dell'ormai mitico Oldring) e Max Angelo, il tuttologo del TA-Mod per antonomasia.

Ricordo a tutti coloro che volessero prendere parte al RTC 2004 che bisogna essere iscritti al CIN 2004. Nel caso si optasse solo per correre il Road Track Challenge, sarà sufficiente avvertire

l'organizzazione che appornerà tutte le modifiche allo stato del pilota iscritto.

Non mi resta che augurarvi buon divertimento in questa nuova ed entusiasmante stagione!



## PAPA', MI PORTI AD INDY?

a cura di L. Bruschi

Inizia così, con questo titolo idiota, il mio articolo per questo numero del magazine ORM. Il sottoscritto è stato tra quelli che gridavano a gran voce di fare un terzo numero nel CIN2003 e adesso mi ritrovo a scrivere l'articolo solo 3 giorni prima della scadenza. Devo dire di essere un esempio tipico di persona partita con grande volontà ma poi fermatasi di fronte alla realizzazione concreta dell'evento. Comunque sia vi devo piacere anche per questo, soprattutto considerando che la scelta sull'argomento del mio articolo è caduta sulla pista di Indianapolis dopo aver vagliato vari campi

spettacolo come i Big Foot (quelle auto comode nelle giornate di ingorghi che montano sopra a tutto con i loro ruotoni) ma non catturavano il mio interesse personale. Da questo deducete che vi dovrete puppare quanto voglio darvi io, senza possibilità di scelta. Questa cosa mi fa godere, quasi quasi vi parlo di tutta la mia vita... non vi interessa? OK OK, mettete via le mazze ferrate che stavo solo scherzando!!!

Oggi parliamo di un tempio, di un luogo che per ogni appassionato di automobilismo che si rispetti è come un simbolo religioso. Indianapolis ed il suo prestigioso Motor

Speedway.

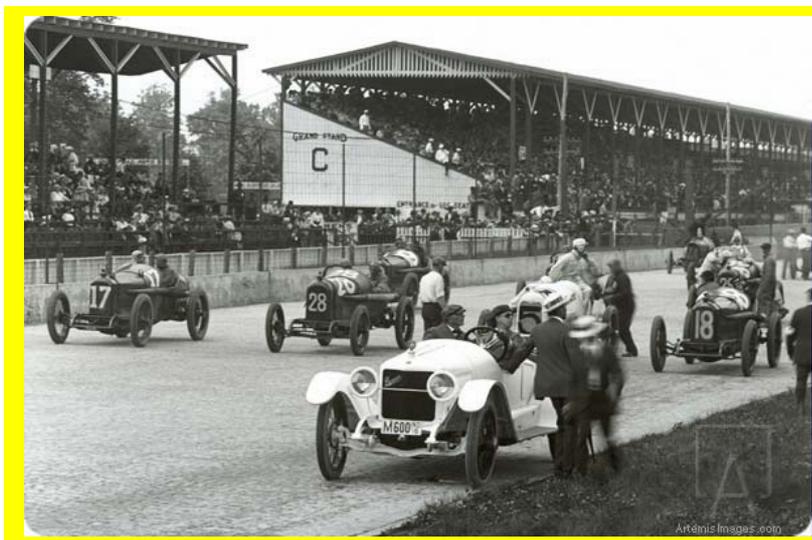
La città di Indianapolis, capitale dello Stato dell'Indiana, è la dodicesima in ordine di grandezza di tutti gli USA.

Disegnata nel 1820 come una griglia a pianta quadrata di un miglio di lato ha le 4 strade principali poste a raggiera e partenti da una piazza rotonda al centro della città.

Situata in posizione strategica per il commercio e per i trasporti (vista la sua ubicazione piuttosto centrale)

ha visto nascere la prima stazione dell'unione, la Union Station nel 1888, oggi giorno splendidamente restaurata.

Indianapolis è capitale degli sport amatoriali potendo il pubblico usufruire delle strutture atletiche che vengono utilizzate per la preparazione delle selezioni olimpiche americane e per i giochi Panamericani, nei



in cui non trovo soddisfazioni. Discipline motoristiche americane ne esistono tante ma alla fine il filo comune che le lega toglie quella tangibile soddisfazione nel parlarvene e nel leggerle. Diciamo che con la Nascar, Sport Car e Drag race abbiamo vagliato i 3 capisaldi di tutto l'automobilismo statunitense. Ci sarebbero i Rally, le manifestazioni di

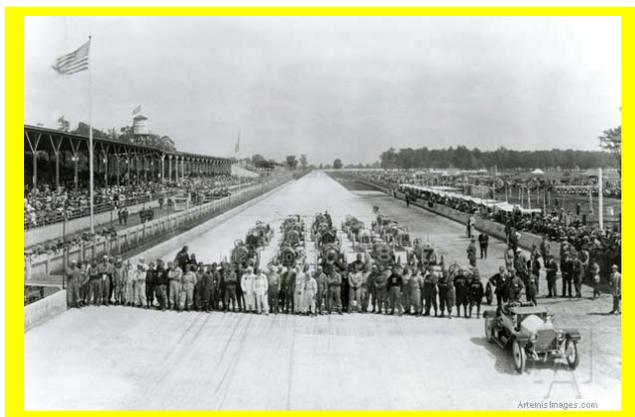
quali si hanno gare di discipline sportive in voga negli USA come Hockey, baseball e Football.

Raggiungere la città poi è facilissimo essendoci 10 superstrade nazionali ed oltre 200 voli al giorno a collegare questa metropoli con il resto dello Stato.

Ma in tutto questo mi sembra di aver dimenticato qualcosa, non capisco proprio cosa. Ah si!! Indianapolis è il tempio motoristico per eccellenza.

Negli USA di grossi autodromi ne abbiamo in quantità ed alcuni di essi sono famosissimi e quasi venerati. Abbiamo Daytona con il suo tri-ovale da 2 miglia, Atlanta, Talladega, Michigan, Darlington e Lowe's, che è un vero emblema della Nascar. Ma il primo vero circuito ovale velocistico è stato l'Indianapolis Motor Speedway.

Fu inaugurato nel 1909 ed aveva una pianta rettangolare con gli angoli



arrotondati. Sviluppato in 2.5 miglia (4023metri) presentava il fondo sterrato. Nello stesso anno ci si rese conto che era

impossibile correre in tali condizioni e allora si decise di pavimentare il tutto con l'utilizzo di 3'200'000 mattoni!!! Curve inclinate di 9 gradi e tanta voglia di divorare le auto ed i piloti che osavano sfidarlo. Già nel 1911 divenne la sede della famosissima 500 miglia che non ha preso luogo solo negli anni delle grandi guerre e che ha portato fama e ricchezza ai suoi vincitori. Nella prima edizione il premio era di 14'000\$, cifra esorbitante per quel periodo storico. Ovvio che tale prestigio sia dato anche



dalla difficoltà della competizione, che nella sua storia fino ad oggi conta oltre un centinaio di piloti deceduti. Fatalità concentrate soprattutto tra gli anni '20 e '30, anni in cui la sicurezza era ancora un lontano miraggio. Barriere di paglia, auto che non sapevano nemmeno cosa fosse l'assorbimento di un impatto e molti piloti che volavano letteralmente fuori dalla pista per finire giù dalle sopraelevate.

Del resto Indianapolis ha significato fino a poco tempo fa la corsa più veloce del mondo. Il record è del 1996 di Arie Luyendyk, che nelle qualificazioni IRL del 1996 registrò il record di 382,215 km/h. Solo a Michigan è stato battuto questo record da una vettura CART. Il top velocistico spetterebbe alla pista del Texas

durante le prove per la gara CART che poi non venne disputata per l'esagerate velocità raggiunte. Si sfioravano i 390km/h di media sul giro.

Tornando al progresso che ha costretto ai cambiamenti il motor speedway di Indy possiamo dire che il crescere delle velocità e delle prestazioni ha fatto sì che si decidesse di asfaltare la pista, operazione conclusasi nel 1961. A testimonianza delle origini rimane il mitico Brickyard, una striscia di mattoni di 0.914metri (1 yard) che segna lo start/finish di ogni competizione che venga affrontata in questo autodromo. Fantastica anche la torre alta poco più di 30 metri e che segna la classifica dei piloti giro

sulla competizione con un mucchio di spettacoli dedicati ai piloti ed al mondo dei motori. Non si parla quindi di week and motoristico ma di month in quanto i test e le qualificazioni per la gara ricoprono un periodo di 1 mese intero. La gara si disputa l'ultima domenica di Maggio e viene aperta con una coreografia che supera quelle già spettacolari di tutti gli altri avvenimenti automobilistici mondiali. Ricordo ancora una decina di anni fa il sorvolo a bassa quota del circuito gremito di gente da parte di una coppia di B52 in scorta ad un B2 al centro. Peccato che me lo vidi solo per televisione.

Fatidica la frase "Drivers Start Your



per giro. Situata poco prima di curva 1 domina tutto l'impianto con il suo colore nero su base in cemento bianca.

Incredibile l'affluenza di spettatori nei giorni della 500 miglia. Con oltre 250'000 posti a sedere si raggiungono vette stratosferiche di 500'000 persone che affluiscono con l'intento di non perdersi tale avvenimento.

Parate per tutta una settimana prima della gara, città paralizzata e incentrata al 100%

Engine", che oramai viene citata all'inizio di ogni competizione IRL e NASCAR ma che ha origine da questa 500 miglia. Cade il silenzio e improvvisamente il rombo dei motori. Motori che fino al '95 potevano arrivare a 1000 CV di potenza.

Fino al 1995 la 500 miglia di Indianapolis era l'avvenimento principale del campionato Indycar che veniva corso con motori turbo compressi. Poi ci fu la scissione in CART e

IRL (che prende il nome appunto dalla Indy 500) e nel 1996 la prima gara IRL. Per dire come una competizione di questo rilievo influenzi notevolmente la scelta degli americani passo a raccontarvi proprio le sensazioni di quel periodo di ferro dopo la scissione.

In parole povere per motivi economici e di interessi la Indycar venne a scindersi e tutti i più prestigiosi Team Manager come Roger Penske e Chip Ganassi decisero l'organizzazione del campionato CART che contava nei nomi più grandi dell'automobilismo americano. Il proprietario del circuito di Indianapolis, Tony George, decise quindi di non far correre la CART nel suo circuito e di organizzare un campionato autonomo, appunto la IRL.

ovale e la grande influenza dell'evento Indianapolis 500 ha fatto sì che al giorno d'oggi, dopo 7 anni, la CART sia in grossa crisi mentre la IRL si presenta inarrestabile con un calendario gare prestigiosissimo. Addirittura sono state rubate alla CART i team e le piste dello stesso Penske. Impressionante.

Ritornando a parlare di questa stupenda struttura posso dire che non passa inosservata la grande quantità di verde nelle viste aeree. Il motor speedway infatti ospita campi da golf ed un parco.

Quando girate la pista di Indy con Nascar Racing provate a guardare nei pressi di curva 2 all'interno delle recinzioni. Noterete oltre il muretto un edificio bianco. Questo è

l'Hall Of Fame Museum, museo dedicato interamente alla storia dell'automobile e delle competizioni automobilistiche. Venne eretto nel 1956 ma per motivi di spazio nel 1975 venne spostato dove è attualmente. Negli edifici del museo originario, sempre interno all'ovale, ora vi sono uffici amministrativi.

L'area di esposizione

è di 30'000 piedi quadrati in cui trovare auto storiche

americane e auto vincitrici delle passate Indy 500. Vi troviamo anche i sistemi meccanici utilizzati nei primi anni della competizione per cronometrare i tempi e visualizzare le posizioni.

Dal 2000 anche la Formula 1 corre in questo meraviglioso speedway. Naturalmente non viene sfruttato l'ovale



Ci fu come una guerra tra i 2 grandi proprietari Penske e George. Il primo proprietario di piste come Michigan e la più recente Fontana. Il secondo che aveva in mano un vero e proprio tempio velocistico. Guerra anche di idee essendo la CART corsa anche su circuiti stradali e con motori sovralimentati, mentre la IRL con motori aspirati e solo su ovali.

Secondo la CART la IRL doveva avere vita breve ed invece il fascino delle piste su

nella sua interezza ma è stato costruito un circuito stradale all'interno dello speedway. Dell'ovale vengono sfruttati la curva 1 e quasi l'intero rettilineo principale anche se essi vengono percorsi in senso inverso. E' l'ultimo tentativo di ricattare l'interesse americano per la F1 che in passato dovette ritirare il suo GP dagli USA per via dello scarso pubblico. Il correre in un tempio come Indianapolis dovrebbe creare frutti e infatti sembra che sia proprio così.

Per concludere passiamo in rapida rassegna i 3 grandi nomi degli unici piloti che sono riusciti ad raggiungere il poker di 500 miglia.

Abbiamo Aj Foyt, Al Unser e Rick Mears. Segnati da storie diverse ma accomunati dall'aver portato a termine in testa ben 4 Indy500. Foyt un grande combattivo. Burbero e cattivo. A 42 anni si aggiudica la quarta Indianapolis nel 1977 dopo aver vinto la prima nel 1961. Unser Sr inizia a vincere a Indy nel 1970 per concludere il poker nel 1987. Proprio in quell'anno era al termine della sua carriera, senza ingaggi e chiamato all'ultimo momento da Roger Penske a correre con una vettura dell'anno precedente. "Un pilota da ospizio con un'auto da museo" dicevano i maligni ma poi alla fine vinse lui.

Rick Mears è il più recente di questi piloti. Incassa 4 Indy500 dal 1979 al 1991. Senza una storia che lo trasformi in un'icona dell'automobilismo americano riesce comunque con grande capacità tecnica a raggiungere questo grande traguardo.

Per quanto riguarda vetture italiane è dal 1940 che una Maserati non vince la 500 miglia. L'ultima gara disputata fu nel 1959 ma ultimamente si inizia a parlare di un possibile ritorno con lo scopo di aumentare la fetta di acquirenti negli USA. Chissà che non sia veramente possibile, una Maserati guidata da un italiano.

Italiani nella Indy500 ne abbiamo visti parecchi ma nessuno mai ha vinto. Gli

unici sono il mitico "piedone" Mario Andretti e Eddie Chever che comunque sono italo-americani e non purosangue.

Mi sa che se non ci vado io qui si rimane senza titoli (l'ho sparata grossa? Ma no dai, un minimo di fiducia, lì non mi si pianta il PC!!!)

Per questo magazine chiuderei qua. Credo di avervi raccontato abbastanza cosette. Se volete altre notizie documentatevi comprando libri o materiale concernente l'automobilismo americano. Via internet materiale si trova ma molto disordinato (oppure sono duro io a fare le ricerche). Vi saluto. Au revoir.



## RICHARD BURNS RALLY

a cura di L.Sodano

**T**agliamo subito la testa al toro: Richard Burns Rally (da ora in avanti RBR) è un capolavoro. Con qualche bug di troppo per essere una versione finale, ma pur sempre un capolavoro.

Entriamo nel vivo del simulatore e analizziamone le caratteristiche:

### INTERFACCIA

I menu sono palesemente derivati da console, nessuna traccia del mouse con conseguente usura delle nostre povere dita, costrette ad un superlavoro per navigare tra le sezioni dei menu. Queste ultime sono suddivise in modo abbastanza corretto ed intuitivo, tranne forse per quella dei replay stranamente nascosta sotto la voce "Profilo" relativa al pilota. Abbastanza completa quanto poco intuitiva anche la sezione dedicata ai settaggi del volante, un po' meno funzionale quella per gli assi. Purtroppo la mancanza di un puntatore si fa sentire soprattutto nel menu del setup dell'automobile, a causa della miriade di parametri a disposizione dell'utente. Speriamo in un update sotto questo aspetto da parte degli sviluppatori. Molto ben congegnati invece i menu della Rally School, sezione da affrontare obbligatoriamente per accedere ai campionati rally.

### MODALITA' DI GIOCO

RBR permette una nutrita serie di possibilità di gioco da parte del pilota. Per iniziare a prendere confidenza con questi mostri a motore c'è una fantastica Rally School, in cui la voce dell'istruttore ci

accompagnerà lungo una svariata serie di prove da superare e che sbloccheranno le prime tappe extra. Scopo della Rally School è appunto quello di conoscere i fondamentali della guida rallystica ed il corretto uso del gas, freno e freno a mano nelle differenti situazioni di gara. Non mancheranno quindi prove di frenata, di percorrenza in curva e di Scandinavian flick. Superata la scuola, si può scegliere di perfezionare lo stile affrontando un singolo stage a scelta tra i più famosi rally sparsi per il globo oppure,



per i più temerari, sfidare Richard Burns in persona, quest'ultimo visualizzato in tempo reale tramite una classica "ghost car". Ovviamente la modalità più importante è la Rally Season, che accresce esponenzialmente l'adrenalina e l'immersività che questo simulatore riesce a trasmettere. L'avventura si fa dura già prima di mettere le ruote sulla strada, è infatti disponibile una ricca sezione di setup per l'auto che non ha nulla da invidiare ai più blasonati titoli Papyrus. Il solo settaggio del differenziale richiede una laurea al M.I.T.. Ovviamente è possibile effettuare un sopralluogo, come nella realtà, lungo il

circuito per testare le modifiche apportate alla vettura. Una volta trovato un setup soddisfacente, si parte! E qui iniziano i dolori!!! Il feeling con la macchina è quanto di più verosimile ci si possa aspettare da un simulatore di questa categoria. Pivot (perno) finalmente inesistente, la "massa" ed il peso dell'auto si fanno sentire tutti, sia in accelerazione/frenata e sia nei salti e nelle compressioni, effetti amplificati da un'ottima risposta al volante. Riuscire a completare una tappa senza danni è una vera impresa... ma su questo punto ci torneremo dopo.



## GRAFICA

Fantastica e molto verosimile, nulla da eccepire su questo punto. Fin dall'interfaccia si denota lo stile pulito e curato del titolo. Un po' di delusione arriva però una volta entrati in abitacolo, molto scarno e "finto", ridotto davvero troppo all'osso. Un cruscotto più ricco e un po' di vibrazioni in più durante la guida non avrebbero di certo guastato, anzi. Anche le altre visuali non sono nulla di eccezionale e lasciano il tempo che trovano in quanto ad innovazione. Al contrario, i replay sono quanto di più naturale si sia mai visto in un simulatore, graficamente ineccepibili. La telecamera finalmente non segue più un

punto fisso ancorato all'auto, ma si muove e traballa come se fosse un vero essere umano a dirigerla. Le riprese dall'elicottero sono fenomenali, provate la prima tappa del rally francese e capirete da soli. Peccato per l'assenza di un tool di gestione del replay stesso. Scordatevi quindi i vari Fast Forward, Rewind e Slow motion di Nascar Racing 2003. Il solo guidare e guardarsi intorno trasmette piacere. L'ambiente è finalmente vivo, le stesse persone sono finalmente "in carne", si muovono, attraversano la pista, scappano e qualche volta muoiono perché si divertono a farsi

investire... e se non ci sono le persone, ci pensano gli animali a farci una visita nella fiancata... e se non ci sono gli animali ci pensa comunque il resto dell'ambiente (alberi, guardrail, pietre) a mandarci in infermeria. Parabrezza che si scheggia, carrozzeria che si flette o si stacca definitivamente, sospensioni spezzate, portiere abbandonate sulla strada, radiatori bucati sono solo alcuni degli effetti che graficamente (e non solo) vengono riprodotti in seguito ad un urto o un incidente. I requisiti di sistema non sono molto esosi, anche con PC di fascia media si

può raggiungere un frame rate di tutto rispetto semplicemente "giocando" sulle opzioni grafiche. Anche questa sezione ha riscontrato però dei bugs; infatti attivando i filtri Antialiasing e Anisotropic compaiono strane righe perpendicolari alla carreggiata che danno molto fastidio.

## SONORO

Spettacolare l'audio, sia ambientale che quello interno all'abitacolo. Sembra di guardare la TV. Unica pecca è data dal fatto di non avere suoni differenziati a seconda dell'auto scelta. Scendiamo comunque in pista: il momento della partenza è una sinfonia, giri del motore che salgono, il cambio che scatta in fase di

innesto della prima marcia, le ruote che slittano e la ghiaia che schizza sulla scocca e sul fondo dell'auto, il sibilo della trasmissione sempre più acuto... da pelle d'oca. Il navigatore, riprodotto davvero bene e facile da comprendere, non sta un attimo zitto e comunica ogni dettaglio delle curve e dei pericoli che si stanno per affrontare. E' fantastico guidare cercando di seguire le sue note e disattivando le "arcadiane"



frecce a video. Peccato che in alcuni momenti la nostra spalla finisce in stato catatonico, segnalandoci in ritardo le curve da affrontare. La fase di frenata non è da meno, con il motore che scende di giri ed inizia a borbottare mentre l'abitacolo viene invaso dagli scoppi di smagrimento. Anche i danni influiscono sull'audio, provate ad esempio a perdere una portiera e sentirete l'audio modificarsi proprio come se guidaste con una portiera aperta!!! Stesso discorso per i danni al silenziatore che modificano il suono facendolo diventare più gracchiante e, se vogliamo, aggressivo.

Il pilota non è stato abbandonato al caso... lanciatevi contro un muro e lo sentirete soffrire... per fortuna dopo lo schianto lo schermo non assume l'effetto "funghetto allucinogeno" come in Xpand Rally...

## FISICA

Come al solito, ci vorrebbe un giorno intero per parlarne, ma visto che non sono così erudito come Aris Vasilakos posso dire solo quello che ho riscontrato finora di persona:

superlativo. Il feeling con l'auto è quanto di più naturale si possa riscontrare per un pilota alle prese con un nuovo simulatore. L'auto fa esattamente ciò che noi ci aspettiamo che faccia. In ogni circostanza e su ogni tipo di fondo stradale non ho riscontrato nessun comportamento strano o assurdo, ma le cose che mi hanno veramente lasciato impressionato sono la riproduzione del peso dell'auto, il comportamento dei pneumatici sulle diverse tipologie di manto stradale e la risposta delle sospensioni quando vengono sollecitate. Proprio durante la prima tappa francese, su asfalto, ho provato a mettere una gomma sull'erba a bordo pista mentre ero a 150km/h (che per il rally è ovviamente una velocità smodata)... beh, mi sono ritrovato su un albero con il motore in fiamme... spettacolare. La riproduzione della trazione integrale è stata curata in modo maniacale. Rispetto ad una trazione posteriore i sovrasterzi si recuperano in modo molto più semplice, merito anche dei differenziali che nella loro impostazione di default sono configurati in maniera "amichevole". E' però durante la modalità Season che si scoprono tutte le carte e le chicche di questo simulatore, tra le quali la necessità di andare piano e guidare con prudenza. In uscita da una curva, nella prima tappa del mondiale, ho inavvertitamente urtato un masso con la ruota anteriore destra e d'improvviso il mio volante ha iniziato a vibrare in modo anomalo per tutto il resto della tappa e ho pensato "ma via, vuoi vedere che ho piegato un braccetto...". Ho portato l'auto alla fine e durante il replay ho potuto appurare che avevo effettivamente piegato un braccetto! La ruota ballava tutta e in curva la stabilità era abbastanza compromessa. Fantastico!

## MULTIPLAYER

In RBR è presente la sola modalità HotChair, ovvero la classica "sedia rovente" della serie Grand Prix di Crammond... ma



poi pensadoci, a cosa serve una modalità multiplayer in un simulatore di rally? In ogni caso gli appassionati hanno già implementato il mod rbrnet per poter giocare online 1 vs 1.

## MODDABILITA'

RBR è fin troppo moddabile, in stile F1 Challenge per intenderci. Se è vero che questo fattore permetterà un'espandibilità pressoché infinita del titolo, è anche vero che il rischio di cheating è altissimo. Per fortuna i replay registrano solo gli effettivi input derivanti dalla periferica di guida e non soltanto l'effettiva posizione dell'auto sul tracciato. In questo modo è possibile discriminare i replay fasulli da quelli in regola.

gli sviluppatori hanno risolto con l'uscita della patch 1.01, ancora da testare a fondo.

## CONCLUSIONI

E' un acquisto obbligato per tutti gli appassionati di rally e di simulazioni. La sensazione di immersività è totale, le emozioni che trasmette sono molteplici, la concentrazione che richiede è altissima. Ascoltare le note del navigatore mentre si è alla guida cercando di non rovinare l'auto è davvero un'impresa ardua che metterà a dura prova anche i piloti più esperti. Provate a finire una stagione a livello campione con i danni realistici in prima posizione!!!



## BUGS

Né più e né meno quelli riscontrati dagli altri utenti. Ruote che non sterzano nei replay, mancanza di forze feedback e problemi agli assi con alcune marche di volanti, artefatti che tagliano perpendicolarmente la pista nel caso siano attivati antialiasing e asinotropic e altre piccolezze che, si dice,

Richard Burns Rally porta finalmente una piacevole ed attesa ventata d'aria nuova nel mondo delle simulazioni!