

# ONLINE RACING

Numero 4 Novembre

MAGAZINE

## IMPLACABILI



**CIN 2004 UN'INIZIO AL CARDIOPALMA**

**SUGGERIMENTI PER COSTRUIRVI UNA POSTAZIONE**

**SPECIALE AUTO LANCIA STRATOS**



Hanno partecipato alla realizzazione del magazine:

*Mauro Bonazzi*

*Fabio Carrera*

*Diego Forneris*

*Fabio Ghezzi*

*Stefano Landenna*

## Sommario

<b>EDITORIALE</b>	<b>1</b>
<b>CIN2004: DA DAYTONA A LAS VEGAS</b>	<b>2</b>
<b>DRIVER OF THE MONTH</b>	<b>7</b>
<b>TUTTI I NUMERI DEL CIN...E NON SOLO</b>	<b>9</b>
<b>SPAGHETTI RALLY</b>	<b>13</b>
<b>POSTAZIONE SELF-MADE</b>	<b>17</b>
<b>IL CAVALIERE E IL DRAGO</b>	<b>20</b>

## EDITORIALE

Cari amici, dopo quasi un lustro di assoluto splendore, dove tutto è andato via liscio come l'olio nella quasi totale perfezione, il CIN ha attraversato forse il suo momento più buio, con la sospensione temporanea del RTC e che adesso cercherò di motivarvi. Molti di voi forse non se ne sono neanche accorti, ma l'organizzazione ha fatto letteralmente i miracoli per continuare a garantire il proseguimento del CIN. Quello che mi è balzato subito agli occhi, è che sta inesorabilmente finendo l'era del giocare online gratuitamente e che, a quanto pare, sta diventando un trend per la quasi totalità

della realtà multiplayer mondiale, in favore del sempre più di moda "pay to play". Anche in Italia non siamo stati da meno ed ora molti ISP (internet server provider), o navigano in cattive acque o offrono banda a prezzi elevatissimi, quasi proibitivi per una comunità come la nostra. Il nostro ISP di fiducia, che per 3 anni ci ha fornito gratuitamente 3 server di gioco e mega e mega di banda passante (il CIN non sa ancora adesso come poter ringraziare tutto questo), sta attraversando un momento non propriamente felice (mi limito qui, non aggiungo altro...), le poche garanzie che ci avevano dato ad inizio campionato, si sono indebolite giorno dopo giorno; abbiamo passato un mese girovagando in un limbo dovuto al fatto che se chiudevano per noi era la fine: senza server di gioco e senza sito. Ecco dunque perché si è deciso di bloccare temporaneamente il RTC: non c'erano le garanzie sufficienti per svolgere un campionato regolare e gli organizzatori hanno preferito non farlo partire per il momento. Discorso diverso per il CIN, che in pieno svolgimento, non è stato bloccato, contando in un pizzico di fortuna in questo mare di sfiga.

Una cosa comunque ve la posso assicurare: se per qualche motivo tecnico il CIN non potrà proseguire la stagione, potete stare tranquilli che risorgerà più forte di prima perché non è intento dell'organizzazione quello di abbandonarvi, anzi fino ad oggi hanno sempre lottato per mantenere viva ed indipendente questa comunità. Proprio la nostra indipendenza è diventata attualmente la cosa più difficile da ottenere: o si ha un budget tale da potersi permettere i server e l'affitto della banda per giocare, o si cerca di collaborare con chi può offrirci queste cose in cambio di pubblicità, banner, ecc.

Fortunatamente le opportunità non mancano e si sta valutando quella che può essere la migliore soluzione per tutti, in modo da garantire al CIN un futuro molto più tranquillo e meno precario.



## CIN2004: DA DAYTONA A LAS VEGAS

*a cura di D.Forneris*

I CIN ha disputato le prime tre gare di campionato; analizziamo questo primo scorcio di stagione, evidenziandone gli aspetti salienti, le sorprese e le delusioni. Gara di esordio è ormai il tradizionale Daytona Int'l Speedway, seguito dal difficile North Carolina Speedway e dallo spettacolare Las Vegas Speedway.



### GARA 1 – DAYTONA

Il superspeedway più famoso del mondo è da sempre un test molto difficile per i piloti del CIN, che devono sgrassare la guida e ritrovare il giusto livello di concentrazione dopo la pausa estiva. Andrea Rosio ha tagliato il traguardo davanti a tutti, dopo 130 giri infernali side by side con il resto del draft. Il neo acquisto del team ASC ha diviso equamente la leadership durante la gara con Davide Memmola, autore della pole position, il quale ha poi commesso un errore a pochi giri dal termine, compromettendo il suo risultato finale. Ne hanno così approfittato Daniele Pizzo, che conquista la piazza d'onore e Mirco Rossi, che con una gara molto accorta ha saputo risparmiare la vettura per il finale. La sorpresa della gara è stata sicuramente Vincenzo Acquaviva che con uno straordinario quinto posto finale, ha coronato una grande gara, cominciata dalla

21ma posizione. E' stato davvero un piacere rivedere Vincenzo così in alto. La delusione di gara 1 è arrivata dalla coppia Rabitti-Fabbri, che ha monopolizzato lo scorso campionato; entrambi sono stati costretti al ritiro dopo un incidente nelle prime fasi della gara e dovranno fin da subito rimontare in classifica generale per non lasciare scappare i primi.

### GARA 2 – NORTH CAROLINA

Si ritorna a "The Rock" per vedere finalmente il vero valore delle forze in campo; la pista, Meda docet, è bastarda come poche, esalta il pilota e la sua esperienza. Al termine di 256 giri è stato Alessio Fabbri a vincere con un ultimo lap da infarto; Riccardo Rabitti stava comandando tranquillamente la corsa quando allo sventolare della bandiera bianca si è trovato improvvisamente negli specchietti la vettura del pilota ASC, che ha tentato di infilarsi più volte, riuscendoci in



t3. Sul rettilineo finale, con le gomme sulle tele, si sono sportellati a dovere ed è stato Alessio Fabbri a spuntarla. Sono riusciti entrambi a smaltire la delusione di Daytona, prenotando subito un posto nei quartieri alti della classifica. Terzo è arrivato l'inossidabile Daniele Pizzo che ha preceduto Andrea Rosio; con questo ennesimo top 5 i due stanno capitanando la classifica, inseguiti da Mirco Rossi e Diego Forneris. Sorpresa della gara è stato Gabriele Fani, al suo ritorno nella classe regina dopo quasi un anno di digiuno dalla nascar online, ha ben figurato giungendo decimo; delude nuovamente Gianluca Capitani che dopo il penultimo posto di Daytona colleziona un'amara ultima piazza a The Rock, quindi per lui è attesa subito una pronta riscossa.

### GARA 3 – LAS VEGAS

A Las Vegas la musica non cambia e sono nuovamente Andrea Rosio e Daniele Pizzo a dettare legge. Ma è soprattutto il pilota ASC a dimostrare di essere al top della forma: domina le qualifica, domina la gara senza praticamente essere mai impensierito dagli inseguitori che pur riescono a tenere il suo ritmo infernale. Secondo posto per Daniele Pizzo che non

progressi visti nella gara precedente. Sfortunati Alessio Fabbri, uscito per problemi al pc, Matteo Bortolotti e Diego Forneris che si sono ritrovati il motore in fumo proprio mentre stavano lottando per la vittoria. Sorpresa della gara è Gian Luca Guiglia che coglie un'ottima top 5 alle spalle di Riccardo Rabitti. Si ritira per uno spin nelle prime fasi di gara Andrea Bonini, che dopo Daytona colleziona il suo secondo stop.

### CLASSIFICA OVERALL

1	A.Rosio	535	-
2	D.Pizzo	500	-35
3	R.Rabitti	434	-101
4	M.Rossi	425	-110
5	M.laffaldano	420	-115
6	D.Forneris	406	-129
7	I.Pennacchio	389	-146
8	A.Baldi	388	-148
9	V.Acquaviva	382	-153
10	I.Giovannini	376	-159



### GARA 1 – DAYTONA

Il girone è composto da piloti in costante ascesa e da piloti molto esperti. In Florida la spunta Alberto Baraldi, con soli 53 millesimi di vantaggio su Sergio Nannizzi e poco più di un decimo su un ritrovato Marco Papi, in grande spolvero a Daytona e sorpresa indiscutibile della gara assieme a Matteo Alaimo e Claudio Pavanello, autentici strateghi dei superspeedway. Tutti gli altri sono arrivati doppiati di almeno un giro, anche il poleman Casiraghi che aveva dimostrato di essere in ottima forma. Gara da cancellare invece per Giancarlo Moretto, Michele Rizzo e Marco Tempesti, tutti in lizza per un posto in GR-CTO.net Cup. Daytona ha visto il gradito



perde distacco in classifica e buon terzo posto per laffaldano che conferma i



ritorno di Alberto Zanetti, specialista delle piste veloci e vincitore qui in Florida lo scorso anno in Winston Cup.

## GARA 2 – NORTH CAROLINA

A Rockingham si disputa una gara nuovamente selettiva e tattica, che vede solamente tre piloti a pieni giri. Vince Armando Ortenzi, alla sua prima gara nel girone e precede un ritrovato Antonio Nadile, velocissimo come un tempo e Marco Testa, vera sorpresa della gara, che con un'ottima strategia di gara è riuscito a non perdere il giro durante l'ultimo rifornimento. Il sesto posto colto da Sergio Nannizzi gli consente di consolidare la sua leadership nel girone. Buon risultato, ma con un pizzico di delusione, per Emanuele Ribetto e Nicola Pietralunga, che colgono sì la top 5 ma con un giro di ritardo, nonostante siano sempre stati a combattere per la prima posizione. Deludono nuovamente Fabio Ghezzi e Gianluca Galetti, al secondo ritiro prematuro in altrettante gare disputate.

## GARA 3 – LAS VEGAS

Nella classe regina si è potuto vedere chiaramente come i piloti del team ASC fossero provvisti di un gran setup; sta di fatto che per Michele Rizzo la gara si è trasformata in un domino assoluto con pole position e 175 giri al comando sui 201. Ha provato a tenergli testa un sempre buon Armando Ortenzi che nel finale si deve accontentare della medaglia di legno. Giungono alle spalle di Rizzo nell'ordine Alberto Baraldi e Marco Tempesti, che finalmente ritrova il podio dopo un inizio di campionato in sordina. Ottima prestazione di Massimiliano Ciofani, che alla sua prima gara in Esix cup coglie un gran quinto posto finale. Gianluca Galetti è in piena crisi con 3

ritiri in altrettante gare e per Matteo Alaimo siamo al secondo stop consecutivo.

## CLASSIFICA

1	A.Baraldi	348	-
2	S.Nannizzi	341	-7
3	A.Nadile	328	-20
4	N.Pietralunga	310	-38
5	M.Papi	285	-63
=	A.Ortenzi	285	-63
7	M.Rizzo	284	-64
8	E.Platti	283	-65
9	E.Ribetto	279	-69
10	M.Testa	267	-81



## GARA 1 - DAYTONA

Anche per il nostro terzo gruppo Daytona si è rivelata una gara di nervi, con un finale stupendo. Infatti la vittoria è andata a Luca del Monte che ha preceduto di un soffio Mauro Alberti, entrambi del Simsox Racing Italia; i due hanno fatto gioco di squadra nel finale risparmiando al massimo la vettura per poter aver il carburante necessario per finire la gara. Sul gradino più basso del podio si è piazzato Vincenzo Esposito, autore tra l'altro della pole position, che ha



preceduto Armando Orteni con l'auto senza un goccio di carburante nel propulsore. La top 5 è stata chiusa da

chiuso al secondo posto, cercando di rendere la vita complicata al vincitore. Terzo ha concluso Luca del Monte, autore di una gara accorta e veloce, che conferma il suo stato di grazia in questo scorcio di stagione e il suo primato nella classifica di gruppo. Chiudono la top 5 Francesco Senni e Fabrizio Piccottini, staccato quest'ultimo di ben due giri. Gara da dimenticare invece per Armando di Florio, al suo esordio e per Alessandro Giupponi, al suo secondo stop anzitempo consecutivo.



## GARA 3 – LAS VEGAS

Bruschi che ha commesso un piccolo errore tattico rientrando all'ultimo pit stop da solo. Usciti nella prima fase della gara Mirco Comitardi e gli esperti Filippo Marroni e Leonardo Angelini sono stati messi fuori gioco ed è molta la delusione per questa prestazione, ma sapranno sicuramente rifarsi. Per la performance di Luca del Monte invece siamo tutti sorpresi; forse il cambio di team gli ha giovato molto portando nuovi stimoli, ma quello che più conta è che ha convinto anche i più scettici.

Las Vegas ha visto un numero di piloti al via decisamente inferiore alle aspettative; la gara però è stata molto corretta con 3 sole bandiere gialle ed è vissuta soprattutto sul duello tra Alessandro De Panfilis e Vincenzo Esposito, retrocesso dalla Esix dopo una Rockingham da dimenticare. Il pilota dei Rabbit è stato al comando per quasi tutta la gara, ma ha dovuto cedere il passo a De Panfilis che nel finale ha avuto la meglio tagliando per primo il traguardo.

## GARA 2 – NORTH CAROLINA

A Rockingham si è assistito al primo vero dominio di un pilota rispetto al resto del gruppo. Masimiliano Ciofani ha condotto 174 dei 256 giri previsti, dimostrando di avere un gran feeling con la pista e con la sua vettura. Non è stato un vero e proprio "cappotto" perché la pole position è stata ad appannaggio di Antonio Donatelli, che in gara ha



Chiude il podio ad un giro di distacco dai primi due Francesco Senni che precede gli esperti Giorgio Russo ed Enrico Rabitti.

## STANDING

1	P.Gianello	237	-
=	V.Esposito	237	-
3	L.del Monte	234	-3
4	F.Piccottini	231	-6
5	F.Senni	222	-15
6	F.Telasio	220	-17
7	A.Donatelli	219	-18
8	M.Ciofani	210	-27
9	M.Rosi	207	-30
10	F.Marroni	205	-32



Parliamo adesso della rampa di lancio del CIN, le Weekly Series che aprono a nuovi iscritti le porte del campionato. Ancora nessun pilota rookie è riuscito a qualificarsi nei gironi ufficiali pertanto la speciale classifica a loro dedicata è ancora vuota, ma si conta presto di vederla attiva in quanto sia nelle pre season che nelle prime gare abbiamo potuto constatare che i talenti non mancano davvero. A Daytona ha comunque trionfato l'esperienza: Antonio Bartolo e Alessandro Di Cicco hanno piazzato la loro vettura davanti a tutti nelle due Weekly Series, prenotando un posto per la PC-Power Cup. A The Rock Enrico Rabitti e Luca Rubino hanno conquistato la vittoria; il primo dominando per tutto l'arco della gara, il secondo lottando fino all'ultimo giro con il rookie Alvio Costantini, il primo di quest'anno a conquistare il podio. In gara 3 a Las Vegas le molte bandiere gialle nella prima parte di gara hanno condizionato entrambe le

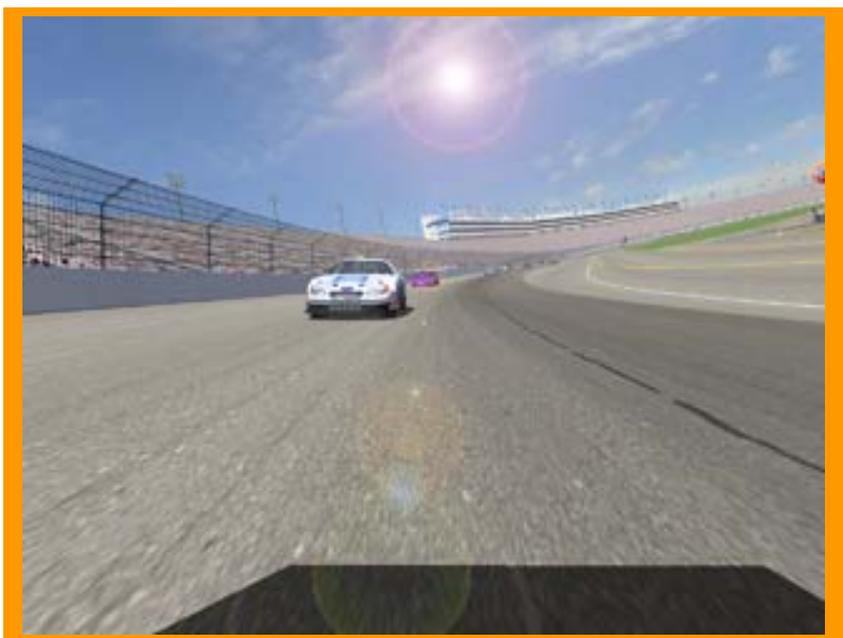
Weekly Series, perdendo presto alcuni tra i protagonisti. A spuntarla su tutti sono stati Davide Sicari e Michele Soragni, che prenotano un biglietto per i gironi ufficiali.

## TEAM

Diamo una rapida occhiata anche alla classifica team dove l'ASC sta prendendo il largo con ben 3 vittorie su 3 corse. Una leadership incontrastata che pare avere ben pochi avversari. Alle loro spalle non demordono i Brakeless e l'Emporium Racing Italia, leggermente più staccato. Sul prossimo numero avremo un'indicazione decisamente più veritiera sull'andamento delle varie squadre, in virtù di un numero maggiore di gare disputate.

## CLASSIFICA (Dopo Gara 2)

1	ASC	1040	-
2	Brakeless	938	-102
3	Emporium R.I.	920	-120
4	WRT	843	-197
5	Firestorm	818	-222
6	RRT White	816	-224
7	RRT Green	815	-225
8	ABS	798	-242
9	BD	764	-276
10	Icestorm	760	-280



## DRIVER OF THE MONTH

*a cura di D.Forneris*

Come potrete facilmente intuire, il pilota che in questo mese si è contraddistinto maggiormente per la sua bravura è senza ombra di dubbio **Andrea Rosio**, pilota del team ASC, nonché campione del NOC e vice campione del CIN2002. Tre gare disputate, due vittorie, un quarto posto e leader indiscusso della classifica generale. Siamo riusciti a confezionare una bella intervista in uno dei suoi rari momenti di relax, lontano dal volante e da NR2003:

**ORM:** Un inizio di campionato da incorniciare il tuo: te lo aspettavi?

**AR:** Bhè effettivamente l'inizio di campionato è stato fantastico e non potevo di certo aspettarmelo anche se i buoni risultati del finale della scorsa stagione mi facevano ben sperare.

La vittoria nella gara d'esordio a Daytona, gara in cui "storicamente" non sono mai riuscito a portare a casa un buon risultato è stato forse il segno che quest'anno dovevo fare qualcosa di buono nel campionato, infatti il successivo 4° posto a The Rock e la nuova vittoria a Las Vegas non hanno fatto che confermare questa nuova "tendenza".



**ORM:** L'anno scorso sei incappato in una serie di errori che ti hanno escluso dalla vittoria finale, mentre quest'anno non hai ancora commesso un errore: cosa pensi sia cambiato?

**AR:** L'anno scorso a inizio campionato ho avuto una serie di problemi di "adattamento" a NR2003 dovuti soprattutto al volante che utilizzavo che male si adattava a questo simulatore. Ero abbastanza disperato infatti ne ho cambiati 3 nei primi mesi prima di trovare finalmente il volante che più si adattava al mio stile di guida, infatti nella seconda parte della stagione sono andato abbastanza bene recuperando da 12° posto in classifica generale fino al 5° posto finale.

Per il resto come sempre ci vuole una buona dose di fortuna che spero che non mi abbandoni come spesso è capitato l'anno scorso.

**ORM:** Quanto sta influenzando il passaggio nel nuovo team sulle tue prestazioni in pista?

**AR:** Nel mio nuovo Team ASC mi trovo altrettanto bene di quanto mi trovavo l'anno scorso nel Fuorigiri; è molto importante che ci sia collaborazione tra i membri del team se si vogliono ottenere dei buoni risultati, e questa "filosofia" ci ha premiato permettendoci di vincere le prime 3 gare del campionato grazie anche alla splendida vittoria di Fabbri nella 2° gara a The Rock.

**ORM:** Tu e Daniele Pizzo avete una marcia in più in quest'inizio di stagione: sarà una lotta a due?

**AR:** Daniele Pizzo è un grande e sicuramente si giocherà il campionato fino alle ultime gare però non possiamo dimenticare che ci sono tanti altri piloti estremamente veloci come Rabitti e Fabbri

che sicuramente ci daranno del filo da torcere!

**ORM:** Ti alleni molto per andare così veloce?

**AR:** Fortunatamente trovandomi in una grande squadra il lavoro di preparazione del setup è meno pesante in quanto tutti danno il loro contributo per migliorare il "setto"; c'è uno scambio di idee continuo che ci ha permesso fino ad ora di primeggiare: speriamo che continui così!

**ORM:** Il vostro team è composto tutto da piloti in grado di puntare molto in alto: pensi si possano creare delle tensioni al suo interno?

**AR:** La cosa più importante per me in un team è sempre stata l'amicizia; basandomi su questo presupposto non credo ci



saranno mai tensioni tali da precluderci qualsiasi risultato. Se ce ne sarà il bisogno sarò il primo mettermi al servizio della squadra.

**ORM:** Grazie per la disponibilità e in bocca al lupo per le prossime gare.

**AR:** Crepi! Grazie a voi!

## TUTTI I NUMERI DEL CIN...E NON SOLO

a cura di S.Landenna

**D**a buon "bancario medio" sono moderatamente soddisfatto del mio lavoro, ma durante alcune inevitabili situazioni "fantozziane" che si presentano periodicamente come le vignette di Dilbert su un quotidiano, vengo preso dal rimpianto di non aver scelto studi diversi, in particolare di non aver seguito una delle mie passioni: la statistica.

Proprio questa "mania" mi porta ad amare gli sport americani che sono sempre accompagnati da una completa analisi statistica. NBA, NFL, NHL sono all'avanguardia da questo punto di vista, ma anche la nostra amata NASCAR è ben considerata.

Prima di iniziare ad addentrarci nel mondo dei numeri è doveroso fare una banale, ma fondamentale precisazione: le statistiche creano interessanti classifiche con cui confrontare e valutare piloti e vetture, ma per quanto precise e chiare, vanno prese per quello che sono: dati freddi che non possono considerare le diverse personalità e i diversi contesti storici in cui si sono svolte le competizioni. Un esempio su tutti: il mitico Gilles Villeneuve vinse nella sua breve carriera solo sei corse e nelle tabelle statistiche non compare mai tra i primi, ma il suo talento cristallino e le sue mirabili imprese (chi non ha mai visto il famoso duello a Digione con Arnoux si metta subito in ginocchio sui ceci a leggere il resto del magazine), lo portano, ancora oggi, ad essere uno dei più famosi e grandi piloti della storia della F.1.

In questo articolo del magazine andremo ad analizzare nella prima parte, grazie al mio modesto lavoro, il CIN, nella seconda la

Nascar reale e nell'ultima sconfiniamo nel circus della Formula 1.

Partiamo col CIN ed esaminiamo i dati dopo 41 gare disputate: 20 nel 2002 e 21 nel 2003. Ovviamente esaminiamo la classe regina:

VITTORIE			
PILOTA	2002	2003	TOT
FABBRI A.	6	5	11
ROSIO A.	4	3	7
RABITTI R.		6	6
FORNERIS D.	2		2
BONNICI R.	1	1	2
SODANO L.		2	2
ZANETTI A.	1	1	2

TOP 5			
PILOTA	2002	2003	TOT
FABBRI A.	16	15	31
ROSIO A.	13	9	22
PIZZO D.	5	13	18
RABITTI R.	1	13	14
CAPITANI G.	9	4	13
BORTOLOTTI M.	4	6	10
FORNERIS D.	4	6	10

POLE POSITION			
PILOTA	2002	2003	TOT
FABBRI A.	5	2	7
RABITTI R.	0	6	6
ROSIO A.	2	1	3
PIZZO D.	1	2	3
FORNERIS D.	1	2	3
MANNO L.	3	0	3

TOP 5 Qualifica			
PILOTA	2002	2003	TOT
FABBRI A.	13	11	24
ROSIO A.	11	11	22
PIZZO D.	6	13	19
RABITTI R.	1	16	17
BORTOLOTTI M.	8	8	16
MANNO L.	10	2	12

Altri interessanti dati:

Nel CIN2002 il tracciato che ha provocato più gialle è stato Bristol con 47, nel CIN2003 è stato Martinsville con 64.

Il gruppo "più corretto" nel 2002 è stato il B con una media di sole 6,55 gialle a gara. Per la scorsa stagione il primato spetta al gruppo A con 6,43 gialle di media in ogni prova.

La gara che ha registrato più gialle nel 2002 è stata Bristol gruppo C con 20. Nel 2003 questo triste primato spetta a Martinsville gruppo D con 21.

Fabbri nella prima edizione del CIN è stato il pilota che ha completato più giri: 3184; lo scorso anno in questa speciale classifica ha primeggiato Del Papa con 4082.

Nel 2002 il pilota che in assoluto ha vinto più gare è stato Forneris con 7; nel 2003 il primato spetta a Rizzo sempre con 7.

Nel 2002 il pilota che ha totalizzato più pole position è stato Bonnici con 6; lo scorso champ il velocissimo C.Labati ne ha ottenute 9.

Nel 2002 il pilota che è riuscito ad entrare più volte nei top 5 è stato Fabbri con 16. Nel CIN2003 sempre Fabbri si conferma con 15.

Nel 2002 il pilota che è riuscito ad entrare più volte nei top 5 in qualifica è stato Bonnici con 17; nel 2003 è stato C.Labati con 18.

E ora qualche statistica dalla Nascar reale al termine della stagione scorsa:

VITTORIE	
PETTY R.	200
PEARSON D.	105
ALLISON B.	84
WALTRIP D.	84
YARBOROUGH C.	83
EARNHARDT D.	76
GORDON J.	64
PETTY L.	55
WALLACE R.	54
JARRET N.	50
JOHNSON J.	50

CAMPIONATI	
PETTY R.	7
EARNHARDT D.	7
GORDON J.	4
PEARSON D.	3
WALTRIP D.	3
YARBOROUGH C.	3
PETTY L.	3
THOMAS H.	2
BAKER B.	2
JARRET N.	2
FLOCK T.	2
WEATHERLY J.	2
LABONTE T.	2

POLE POSITION	
RICHARD PETTY	126
DAVID PEARSON	113
CALE YARBOROUGH	70
DARRELL WALTRIP	59
BOBBY ALLISON	57
BILL ELLIOTT	55
BOBBY ISAAC	51
JUNIOR JOHNSON	47
JEFF GORDON	46
BUCK BAKER	44
MARK MARTIN	41



## VITTORIE PER SCUDERIA

PETTY ENTERPRISES	271
JUNIOR JOHNSON	139
HENDRICK MOTORSPORTS	117
WOOD BROTHERS	97
HOLMAN-MOODY	92
RICHARD CHILDRESS RACING	76
ROUSH RACING	66
BUD MOORE	63
ROBERT YATES RACING	54
CARL KIEKHAEFER	54

## GIRI IN TESTA - era moderna (dal 1972)

CALE YARBOROUGH	27388
DALE EARNHARDT	25708
DARRELL WALTRIP	23212
RUSTY WALLACE	19376
BOBBY ALLISON	18315
RICHARD PETTY	16919
JEFF GORDON	15658
BILL ELLIOTT	11439
MARK MARTIN	10239
DAVID PEARSON	10088

## POLE POSITION

1	SENNA, AYRTON	65
2	SCHUMACHER, MICHAEL	63
3	CLARK, JIM	33
=	PROST, ALAIN	33
5	MANSELL, NIGEL	32
6	FANGIO, JUAN MANUEL	29
7	HAKKINEN, MIKA	26
8	LAUDA, NIKI	24
=	PIQUET, NELSON	24
10	HILL, DAMON	20

## GIRI VELOCI

1	SCHUMACHER, MICHAEL	66
2	PROST, ALAIN	41
3	MANSELL, NIGEL	30
4	CLARK, JIM	28
5	HAKKINEN, MIKA	25
6	LAUDA, NIKI	24
7	FANGIO, JUAN MANUEL	23
=	PIQUET, NELSON	23
9	BERGER, GERHARD	21
10	HILL, DAMON	19

## PRESENZE

1	PATRESE, RICCARDO	255
2	SCHUMACHER, MICHAEL	210
=	BERGER, GERHARD	210
4	DE CESARIS, ANDREA	208
5	PIQUET, NELSON	203
6	ALESI, JEAN	201
7	PROST, ALAIN	198
8	BARRICHELLO, RUBENS	196
9	ALBORETO, MICHELE	194
10	MANSELL, NIGEL	187

Passiamo ora alla nostra amata e odiata Formula uno con un po' di dati davvero interessanti aggiornati al termine della stagione 2003.

## VITTORIE

1	SCHUMACHER, MICHAEL	83
2	PROST, ALAIN	51
3	SENNA, AYRTON	41
4	MANSELL, NIGEL	31
5	STEWART, JACKIE	27
6	LAUDA, NIKI	25
=	CLARK, JIM	25
8	FANGIO, JUAN MANUEL	24
9	PIQUET, NELSON	23
10	HILL, DAMON	22

Altri dati interessanti:

Solo quattro piloti sono finiti a punti in più di cento gare: Schumacher 161, Prost 128, Coulthard 101 e Piquet 100.

Solo due piloti hanno ottenuto per più di 10 volte una tripla (vittoria, pole e giro veloce): Schumacher 20 e Jim Clark 11.

Solo due piloti hanno ottenuto più di cento podii: Schumacher 137 e Prost 106.

Nel numero di partenze in prima fila Schumacher con 103 sopravanza Senna 87 e Prost 86.

Il pilota più giovane ad aver ottenuto una pole position è stato Fernando Alonso: 21 anni 7 mesi e 25 giorni.

Il pilota più giovane che ha preso parte ad una prova di F1 è stato il messicano Ricardo Rodriguez all'età di 19 anni 6 mesi e 28 giorni.

Il pilota che è finito più volte a ridosso della zona punti è Johnny Herbert: 17.

La migliore media nelle posizioni sulla griglia di partenza appartiene a Fangio con 1,784.

Il pilota che per più volte non è riuscito a qualificarsi è Gabriele Tarquini: 40 seguito da Bertrand Gachot 37.

Il pilota che è stato squalificato dalla gara più volte è Stefan Bellof: 11 seguito da Martin Brundle 9.

Il pilota che ha percorso il maggior numero di km in testa è Schumacher con 21579 seguito da Senna 13303, Prost 12484, Clark 10141 e Mansell 9488.

La marca di motori che ha ottenuto più punti è la Ford con 4632 seguita dalla Ferrari con 4246.

Per numero di vittorie la Ferrari con 182 sopravanza McLaren 138, Williams 112 e Lotus 74.

Per numero di pole la Ferrari con 177 sopravanza Williams 123, McLaren 115 e Lotus 102

La Ferrari è la scuderia che ha partecipato a più GP: 702. Seguono McLaren 576, Williams 524, Lotus 489 e Tyrrell 465.

Le nazioni che hanno schierato più piloti nel mondiale di F1 sono Gran Bretagna e Stati Uniti entrambe con 155 segue l'Italia con 97 e la Francia con 65.



### ETA' PILOTA ALLA PRIMA VITTORIA

1	ALONSO, FERNANDO	22 ANNI, 0 MESI E 26 GIORNI	2003
2	RUTTMAN, TROY	22 ANNI, 2 MESI E 22 GIORNI	1952
3	MCLAREN, BRUCE	22 ANNI, 3 MESI E 14 GIORNI	1959
4	RAIKKONEN, KIMI	23 ANNI, 5 MESI E 7 GIORNI	2003
5	ICKX, JACKY	23 ANNI, 6 MESI E 7 GIORNI	1968
6	SCHUMACHER, MICHAEL	23 ANNI, 7 MESI E 28 GIORNI	1992
7	FITTIPALDI, EMERSON	23 ANNI, 9 MESI E 24 GIORNI	1970
8	HAWTHORN, MIKE	24 ANNI, 2 MESI E 27 GIORNI	1953
9	SHECKTER, JODY	24 ANNI, 4 MESI E 11 GIORNI	1974
10	DE ANGELIS, ELIO	24 ANNI, 4 MESI E 22 GIORNI	1982



## SPAGHETTI RALLY

*a cura di F.Carrera*

La comparsa della Stratos sul palcoscenico dei rally ebbe un effetto simile all'introduzione degli "spaghetti western" nel panorama cinematografico mondiale: quando "Per un pugno di dollari" entrò nelle sale di proiezione, improvvisamente tutto ciò che si era visto prima risultò antiquato in confronto al cinismo e alla violenza che caratterizzavano il film di Sergio Leone. Se l'implacabile Clint Eastwood fece apparire John Wayne e Gary Cooper alla stregua di teneroni, la scatenata ed estrema Stratos ridusse al rango di tranquille giardinette le varie Fiat 124 e Renault Alpine.

Questo impatto è spiegabile con gli obiettivi che la Lancia e la carrozzeria Bertone si erano poste all'inizio dell'avventura: non si voleva costruire una vettura di serie da impiegare nei rally, ma un'autentica

Lamborghini Miura, partirono dal prototipo Zero per costruire una macchina dalle caratteristiche dinamiche: telaio monoscocca in acciaio alleggerito, chiuso da un arco di rinforzo con funzione di roll-bar, coniugando leggerezza e rigidità torsionale. Tale struttura fu poi vestita con una carrozzeria studiata in galleria del vento (novità assoluta nel mondo dei rally) caratterizzata da una linea a cuneo, con un anteriore di dimensioni ridotte ed un posteriore muscoloso imposto dalla presenza del motore in posizione centrale.

Altre caratteristiche salienti erano la ridotta altezza, il passo corto (2.180 mm), le carreggiate con larghezza differenziata tra i due assi (1.433mm ant., 1.457 mm post.) ed il 63,1% del peso concentrato sul posteriore. Il tutto era mirato ad ottenere una macchina estremamente reattiva e



**PROTOTIPO ZERO**



**LANCIA STRATOS**

macchina da corsa finalizzata a macinare speciali. Qualcosa che nessuno mai aveva fatto in questa specialità. Nuccio Bertone e Marcello Gandini, già padre della

veloce nei cambi di traiettoria.

L'abitacolo era caratterizzato da un'essenzialità spartana e da un parabrezza molto arcuato, limitato da sottili

montanti convergenti, che consentiva al pilota una percezione ideale degli ingombri. La scelta del motore risultò piuttosto problematica per l'assenza in casa Lancia di un propulsore adatto alla vettura che s'intendeva realizzare. Alla fine sull'altare della competitività si decise di sacrificare l'immagine di marca, optando per il 6 cilindri Dino a V di 65°, concesso da Enzo Ferrari a

obbligò i tecnici Lancia a adottare un sistema di sospensioni differente tra i due assi: schema a parallelogramma sull'anteriore e McPherson al posteriore. Inoltre, in caso di rottura del cambio in corsa si sarebbe dovuto sostituire anche il propulsore, opzione non consentita dai regolamenti.



**LANCIA STRATOS ALITALIA (1975)**

seguito di laboriose trattative. Ultima generazione di una famiglia nata negli anni '50 per volere di Dino Ferrari, figlio prematuramente scomparso del Commendatore, il propulsore scelto era caratterizzato da una cilindrata di 2.419 cc. ed offriva in versione base 195 CV a 7.600 giri/min con una coppia massima di 23 Kgm a 4.300 giri/min. Questi dati vennero poi costantemente variati grazie ad uno sviluppo continuo: con le specifiche Gruppo 4, ad esempio, i cavalli diventarono 270 a 8.500 giri/min, mentre la coppia salì a 26 Kgm a 6.500 giri/min. Il vertice delle prestazioni lo si raggiunse con le versioni turbo, impiegate in lunghe maratone come il Tour de France e nel Mondiale Endurance, in grado di erogare dai 480 ai 580 CV a seconda della pressione di sovralimentazione e delle evoluzioni. Tali unità potevano spingere la Stratos fino ad una velocità di punta di 322 Km/h. L'unico neo del Dino era il cambio trasversale montato sotto al motore, caratteristica che

Nonostante una base così competitiva, trovare la strada della vittoria non fu facile: il Tour de Corse '72, gara di debutto, si risolse in un ritiro, così come il successivo Costa del Sol. Ricorda Sandro Munari: "Nelle prime fasi era come se la vettura fosse tagliata a metà, come se ci fosse una cerniera: la metà anteriore faceva una cosa e la metà posteriore un'altra." A Torino ci misero le mani, irrigidendo il telaio, sostituendo parti di sospensioni soggette a deformazione e affinando l'aerodinamica con uno spoiler sul tetto, che puliva il flusso verso la coda a papera.

Nel '73 la Stratos venne ributtata nella mischia e fu finalmente gloria, con la vittoria di Munari-Mannucci al rally Firestone cui seguì un secondo posto alla Targa Florio, regno incontrastato di Porsche e Ferrari; quindi altre vittorie al Tour de l'Aisne (Andruet-"Biche") e al terribile Tour de France (Munari-Mannucci). Inoltre, con i successi al San Martino di Castrozza e al

Costa Brava l'equipaggio italiano poté aggiudicarsi con largo margine il titolo Europeo Rally.

Nell'ottobre del 1974 la Lancia riuscì a sfornare dalle sue catene di montaggio i 500 esemplari necessari ad iscrivere la Stratos nel Gruppo 4 e poter partecipare in pianta stabile al Mondiale. Durante la prima parte della stagione gli alfiери della casa torinese si erano dovuti arrangiare con la vecchia Fulvia, lasciando dilagare i cugini della Fiat con le 124 Abarth, ma con l'arrivo della Stratos la musica cambiò

al Rac, tamponata dalle Fiat 124. Questo duello fu epico non solo per i mezzi messi in campo, ma anche per l'elevata qualità dei piloti schierati, quanto di meglio il mondo dei rally offriva all'epoca: con le Stratos correvano Munari, Waldegaard, Andruet e Lampinen, che però si alternava con la meno performante Beta Coupé. Da menzionare l'apporto fondamentale delle squadre private, in particolare della francese Chardonnet, che schierava una Stratos per l'equipaggio Darniche-Mahé, vincitore di molte gare iridate. La Fiat, invece, poteva contare principalmente su



radicalmente. Le vittorie al San Remo, al Rideau Lakes (entrambe ottenute da Munari-Mannucci) e al Tour de Corse (Andruet-"Biche"), oltre a vari piazzamenti, bastarono ad assicurare il titolo alla Lancia. Nel duello tutto torinese con la Fiat aveva pesato sia la superiorità tecnica della Stratos, sia la sua gestione impeccabile da parte della Squadra Corse.

Il campionato 1975 fu la copia carbone della stagione precedente: la Stratos continuò il suo dominio, nonostante le disavventure subite al Safari, all'Acropoli e

Alen. Mikkola e Bacchelli. Dall'urto di queste due forze impressionanti ad uscire con le ossa rotte fu la Renault, che pur mettendo in campo uno squadrone formato da ben 25 Alpine con motore portato a 1.800 cc di cilindrata, non riuscì ad andare oltre il secondo posto in gara e al terzo in campionato.

Nel 1976 la Fiat si ritirò momentaneamente dai rally per preparare la nuova arma, la 131 Abarth e i nuovi nemici della Stratos furono le Opel Kadett ed Ascona, oltre alle sempre più insidiose vetture giapponesi. I

tedeschi adottarono una politica basata sulla costanza nei piazzamenti e a metà stagione, complici le disavventure delle Stratos, arrivarono a minacciare la leadership in classifica della Lancia. I giapponesi, invece, riuscirono a piazzare due colpi clamorosi: la Mitsubishi sbancò il Safari con una Colt, ancora stregato per le Stratos, e la Nissan portò alla vittoria una Datsun nel Rally dell'Acropoli. A partire dal San Remo le Stratos suonarono la riscossa, centrando tutti i restanti bersagli e conquistando il terzo mondiale marche consecutivo per la Lancia.

Il 1977 aveva però in serbo una sorpresa amara: la Fiat, che aveva pronta la 131 Abarth, contingentò le gare della Lancia nel mondiale per evitare una dannosa concorrenza interna. Le grosse berline torinesi si rivelarono all'altezza della situazione con cinque vittorie su undici appuntamenti e diversi piazzamenti, mentre la Stratos conquistò ancora il Montecarlo (Munari), ma fallì nelle restanti quattro corse assegnatigli. L'anno successivo un ulteriore passo avanti nelle politiche sportive della Fiat avrebbe definitivamente escluso la Stratos dal mondiale,

relegandola al campionato europeo che aveva regolarmente conquistato dal 1973 in avanti. Tale drastica decisione fu causa di forti polemiche, perché la Stratos era ancora competitiva e presentava margini di miglioramento. In tanti si sono domandati cosa sarebbe accaduto se alla Lancia fosse stato permesso di rimanere nel mondiale e una parziale risposta la fornirono le squadre private che continuarono a far correre le Stratos fino al 1981, conquistando oltre cinquanta vittorie. Eppure, riflettendoci, anche le vittorie che non vennero, e che in tanti hanno immaginato, fanno parte della leggenda di questa vettura, donandole quel tocco di fascino misterioso che appartiene solamente alle grandi storie.

Per tutti coloro che volessero una descrizione più accurata della mitica Lancia Stratos ma anche di altre auto storiche stradali e sportive invitiamo a visitare:



Il sito è ancora giovane ma entro la fine dell'anno si conta di raggiungere un buon numero di articoli in modo da creare una sorta di "Enciclopedia" della storia dell'automobilismo.

## POSTAZIONE SELF-MADE

a cura di M. Bonazzi

**È** indispensabile una postazione di guida?

La risposta è ovviamente no, ma se è quasi superflua per i giochi arcade, quando gareggiate, magari online con il vostro simulatore preferito, diventa un accessorio utile; vi sarà capitato di avere la pedaliera che per troppa foga si sposta mentre state cercando un attacco in staccata o altri inconvenienti del genere, che vi hanno causato problemi più o meno seri in gara...se poi avete causato danni saranno scesi dal cielo tutti i santi del paradiso!

I vantaggi di una postazione sono molti: la posizione di guida, i pedali che non scappano, la sensazione

di esserci, ecc... dunque cosa fare?

Girando per il web ci sono molte proposte piuttosto valide, F1Driving, Hypersimulator e molte altre ancora, ma vuoi per il prezzo, vuoi per lo spazio, vuoi per non essere sfrattati da madri-mogli-fidanzate, avete sempre corso sulla cara vecchia sedia.



Per chi ha il posto e la voglia, vi darò qualche consiglio su come costruirvi una postazione con pochi soldi e senza essere sfrattati.

La postazione sarà costruita in tre pezzi; il primo sarà il tavolo - scrivania con il vostro fido volante, (che probabilmente utilizzate già ora), il secondo pezzo è il sedile mentre il terzo ed ultimo pezzo analizzato sarà il

supporto pedaliera.

In questo modo riuscirete ad avere la posizione di guida più comoda per voi, potendo regolare la distanza tra i vari componenti in base alla vostra corporatura e potrete nascondere meglio i componenti stessi, mantenendo più pulita la zona di guida.

Per prima cosa dovete fare in modo che la corona del vostro volante sia quasi perpendicolare al pavimento. Per fare questo necessariamente dovete inserire

L'altezza della vostra seduta dovrà essere costruita secondo la regola che, una volta seduti, afferrando il volante tipo ore 9-15, le vostre spalle dovranno risultare leggermente più in alto della presa. Questa sarà la distanza corretta che deve intercorrere tra il vostro sedere e il pavimento (cm più cm meno).

A questo punto dovete costruire un supporto per il sedile che rispetti questa misura; ricordate che il sedile ha uno spessore che deve essere tolto nella misura dell'altezza del supporto e qui date pure sfogo alla fantasia, usando i materiali che più vi piacciono, tenendo sempre a mente che dovrà entrare in casa, dare meno possibile nell'occhio e essere facilmente occultabile.



uno spessore, meglio se un cuneo sotto la base del volante; questo serve per rendere più naturale la presa e il movimento di braccia e polsi

A questo punto tutto il resto deve essere costruito sulla base dell'altezza del vostro volante rispetto al pavimento.

Cosa usare per sedersi dovete deciderlo voi; personalmente vi consiglio (se potete) un sedile da auto, rintracciabile dai demolitori a bassissimo costo, con lo schienale regolabile e la conformazione della seduta per non affaticare la parte alta delle gambe.

Il supporto pedaliera è piuttosto importante, in quanto in gare da due ore una posizione scomoda vi affaticherà le gambe. Fate delle prove utilizzando degli spessori da appoggiare sotto i talloni fino a quando non avrete trovato la posizione più comoda per voi; a questo punto potrete costruire il secondo supporto e, se avete seguito queste regole,



sarete quasi sicuramente costretti a utilizzare un piano inclinato per la vostra pedaliera. L'inclinazione dovreste deciderla voi in modo da essere ergonomica e poco affaticante.

Ricordate di costruire il piano di appoggio un po' più grande, in modo da poter utilizzare dei bordini per bloccare la pedaliera agli estremi; in base alla distanza dal muro del supporto pedaliera è possibile che dobbiate costruire anche un distanziale, sempre per non far scappare i pedali.

Queste sono misure per una postazione avente il volante fissato su un piano alto 74cm.

Supporto sedile:

- Altezza 70cm
- Larghezza 60cm

Supporto pedaliera:

- Altezza 21cm per l'anteriore e 27cm per il posteriore
- Larghezza 30cm

Naturalmente aumentate o diminuite i cm delle altezze in base al vostro piano.

Acquistando il sedile da un demolitore di automobili e sommando tutti i supporti, la spesa si aggira attorno ai 50-70 euro circa. Contate un 3 giorni di lavoro intenso per assemblare il tutto, ma vi garantisco che questa fatica ne è valsa la pena.

Se non siete stati dall'avvocato per il divorzio o non siete stati cacciati di casa e avete seguito queste poche regole che ho usato anch'io per costruire la mia, dovreste avere una postazione bella ma soprattutto comoda.



## IL CAVALIERE E IL DRAGO

a cura di F.Ghezzi

### HO VISTO...HO PENSATO...

*Ho visto un uomo mostrare al mondo cosa significa essere un fuoriclasse.*

*L'ho visto zittire i pennivendoli che in malafede lo avevano sminuito per anni ed umiliare i faccendieri che per negargli quel che meritava hanno dimenticato di essere uomini a loro volta.*

*Ho visto un giovane Cavaliere uscire dall'ala protettrice di un Drago cui nessuno osava ribellarsi e tutti ritenevano invincibile affrontarlo armato di una semplice spada ed uscirne vincitore, perché il cuore di un drago batte solo insieme al cuore di chi lo cavalca.*

*Ho visto un vecchio Mago credere nel cavaliere e seguirlo in un'avventura senza domani.*

*Ho visto i vecchi Mandarinini tronfi ed orgogliosi del loro drago inorridire ed avvizzire quando hanno capito che il fuoco che alimentava il drago bruciava nell'anima del suo Cavaliere e che il loro destino era di spegnersi con la loro creatura.*

*Ho visto i contadini che vivevano nel terrore del Drago fare del Cavaliere il loro paladino e ribellarsi al tiranno rischiando di esserne schiacciati per sempre. Li ho visti trepidare e piangere di gioia e ne sono felice, perché hanno creduto nell'uomo.*

*Ho pensato che sono fortunato: fortunato perché vedo la storia dello sport che amo mentre viene scritta; fortunato perché mi emoziono ad ogni curva di ogni GP per tante cose come vedere Nakano sul podio con la verdone; fortunato perché ho visto guidare il migliore di tutti i tempi fin da quando era bambino; fortunato perché un ragazzo italiano mi ha dimostrato con i fatti e non con le chiacchiere che anche in un mondo tecnologico, freddo ed assoggettato a logiche di profitto è sempre l'uomo che sceglie e condiziona il proprio destino.*

C'era una volta un giovane Cavaliere, versato nelle arti della guerra e determinato a mettere la sua spada al servizio della propria fede.

Combatté e sbaragliò il campo molti luoghi, finché non si pose al servizio dei Mandarinini che in virtù del suo valore lo misero a cavallo di un potente Drago.

Con il suo Drago, che amava come una donna bellissima, divenne inarrestabile in battaglia e fu proclamato campione del regno, guadagnandosi gloria ed onore insieme all'invidia di chi aspirava al suo titolo.

Per anni i pennivendoli raccontarono che a cavallo di quel Drago chiunque sarebbe stato invincibile e che vi era un altro eroe, un Re senza Corona, che avrebbe sconfitto il cavaliere in singolar tenzone, possibilità sempre negatagli dal destino in virtù dell'invincibilità del Drago. Neppure quando il Re senza Corona ed il Conte d'Isparnia lo affrontarono a cavallo dei fratelli del suo stesso Drago, uscendone ancora una volta sconfitti, gli diedero pieno merito. Quel Drago, ci dissero, era comunque invincibile: primogenito per natura e rafforzato dagli incantesimi del mago Jeremino.

Per tutta la vita la buona sorte ha arriso al Cavaliere e mai conosceremo il suo vero valore perché mai è stato costretto a combattere fino all'ultima stilla di energia.



*Ho pensato in quegli anni che la verità fosse davanti agli occhi di tutti: che bastasse vedere come quello che per altri era impossibile a lui riusciva naturale, e gli altri non erano plebaglia ma combattenti d'alto rango, primo fra tutti proprio il re senza corona. Eppure, incomprensibile, proprio dalla sua patria scrivevano i suoi maggiori detrattori.*

Giunse un giorno in cui i Mandarin, signori dei Draghi, ritennero le loro creature davvero invincibili e gli uomini che li cavalcavano dei semplici scudieri: "E' il Drago a far grande il Cavaliere e solo un pazzo oserebbe ribellarsi". Fu così che si consumò la rottura con il Cavaliere disposto a servirlo in battaglia ma non ad esserne il servo. "Non lascerà mai il drago: non ha le palle per farlo" tuonò il re senza corona ed i pennivendoli al suo seguito. Si sbagliavano ancora una volta, ed il Cavaliere e il mago Jeremino offrirono i loro servigi al clan Yamatzu, antica casata di nobili decaduti. Null'altro essi avevano da offrirgli che il bizzoso cavallo da guerra Mjuan, definito da tutti debole ed ingovernabile, nonostante discendesse dal leggendario Yzfar destriero di quel Sir Wayne del Lago che tante vittorie portò agli Yamatzu. Il Cavaliere cominciò a coccolare Mjuan e a dormire insieme a lui, mentre il Mago Jeremino contribuiva alla preparazione del cavallo con incantesimi e pozioni. I profeti di sventura annunciavano catastrofi e prevedevano il dominio del Drago e dei suoi nuovi cavalieri.

*Pensavo che sarebbe stata molto dura perché ci sarebbe voluto tanto tempo e tanto lavoro e che i pennivendoli avrebbero approfittato di quel tempo per raccontare che loro sì, avevano capito subito, senza lasciarsi ingannare dai mille e mille successi. Me ingenuo che ho sempre creduto che gli ordini d'arrivo contassero più delle opinioni.*

E giunse il giorno della prima battaglia: sei draghi dalla corazza scintillante ed un cavallo bardato di giallo e blu. Al centro del campo si affrontano il Cavaliere ed il Re senza Corona. Finalmente le parti sono invertite: è il tempo della vendetta annunciata! Invece, dopo un epico duello senza respiro, è ancora il Cavaliere ad avere la meglio.

*Mi sarebbe bastato questo! Il resto della stagione, 1000 anni di gare, 100 titoli mondiali: niente sarà mai uguale a quella gara. 43 minuti e 50 secondi per vaporizzare lustrini di aria fritta ad arte e sbattere l'unica e semplice verità in faccia al mondo.*

Ma una guerra non si vince in un giorno e le battaglie si susseguivano come le stagioni. Il Cavaliere spingeva Mjuan oltre ogni limite ed il generoso cavallo scartava, si impennava, si girava ed attaccava come nessuno l'aveva mai visto fare. I Draghi volteggiavano potenti ed eleganti, mentre il cavallo talvolta scivolava nel fango o inciampava nelle asperità costringendo il suo cavaliere a sfoderare tutta la sua abilità. La guerra spinse i contendenti fino alla valle di Motegi dove si dice i Draghi abbiano il loro nido; fu una gran giornata per il Cavaliere e la guerra sembrò volgere verso un lieto fine.

*In qualche gara la realtà ha superato la mia stessa fantasia, non tanto per i risultati che credevo possibili ma per il modo strabiliante in cui sono maturati. L'inferiorità tecnica ha costretto il Cavaliere a pescare a piene mani dal vaso del suo talento che anziché svuotarsi sembrava ogni volta offrire doni più belli.*

Vi sono uomini che accettano la sconfitta a testa alta e consegnano la loro spada al vincitore guardandolo negli occhi o lo affrontano un'ultima volta rischiando tutto ciò che hanno per ribaltare la sorte avversa; ve ne sono altri che, ritenendo la vittoria più importante dell'onore, si nascondono nell'ombra per tramare e colpire alle spalle chi non hanno saputo sconfiggere sul campo di battaglia.

Fu così che i Mandarini avvelenarono il Cavaliere e, per coprire il misfatto, dileggiarono il mago Jeremino ed il Marchese De Pons accusandoli di lanciare malefici sul campo di battaglia. Il Cavaliere, con il veleno nel cuore, combatté con il coraggio di sempre ma fu una disfatta e le sorti della guerra tornarono incerte.

*Credo si oramai chiaro a tutti che il team Pons ed il team Yamaha hanno violato il regolamento. Non credo sia invece chiaro che, non essendo Fiorani o un membro del team che egli rappresenta (HRC) testimone dei fatti, il suo reclamo non poteva essere accettato. Credo sia superfluo dire che quando un regolamento non specifica una pena, tale pena debba essere stabilita in termini di equità, e che un intervento su un comportamento sempre lasciato impunito non può essere una pena esemplare ma semplicemente limitarsi ad annullare ogni vantaggio e dissuadere la reiterazione.*

*A farmi imbestialire in quanto ho letto ed ascoltato in quei giorni è che solo pochi hanno evidenziato che il reclamo di HRC non aveva lo scopo nobile di imporre il rispetto del regolamento, ma quello molto più basso ed immorale di aggrapparsi ad un cavillo per alterare l'esito della competizione offendendo profondamente i valori alla base dello sport: confronto tra uomini e rispetto dell'avversario.*

Il tradimento degli amici può cambiare un bianco cavaliere in un nero vendicatore. Fu così che la furia del Cavaliere si abbatté sul Drago senza tregua né mercede. Il Drago ferito a morte fuggì fino in capo al mondo, ma il Cavaliere non si contentò di vederlo morire e, mettendo in gioco in pochi secondi la vittoria costruita in un anno di dure battaglie si infilò senza scudo in mezzo ai suoi artigli e lo trafisse al cuore con una stoccata di indescrivibile purezza e precisione. La battaglia si fermò e tutti, amici e nemici, gli resero omaggio mentre il palazzo dei mandarini sostenuto dal potere del Drago crollava sulle loro teste seppellendoli con la loro presunzione.

“Santi Numi Sir Vale” – rise il mago Jeremino abbracciandolo – “Codesto cavallo è davvero MUCH BETTER”

*Quello di Valentino Rossi è il mondiale più significativo di tutti i tempi per il suo messaggio antropocentrico. In un'era di tecnocrati e burocrati, che trova la sua massima espressione sportiva nella F1, questa è la vittoria dell'uomo sulla macchina, non nel senso della contrapposizione dell'uomo alla tecnologia ma dell'affermazione che la tecnologia è al servizio dell'uomo, che le macchine sono frutto del suo lavoro e che anche per una grande multinazionale la capacità di investire e credere negli uomini rappresenta la differenza tra successo e disastro.*

*Abbiamo anche visto Honda disposta a vendersi l'anima per comprare la vittoria, che nella società di oggi rappresenta un obiettivo fine a se stesso con un valore commerciale che esula dallo sport. Se Yamaha oggi osanna Rossi come eroe, dobbiamo purtroppo chiederci se, nel momento in cui fosse convinta di potere vincere senza di lui, non preferirebbe farlo con un pilota senza volto che non si prenda il 99% dei meriti.*

*La vittoria di Rossi su Yama, dodici anni dopo l'ultimo titolo di Wayne Rainey riannoda il filo della mia passione in un cerchio perfetto. Prima di Vale l'unico per cui abbia veramente tifato è stato proprio Wayne. Il suo incidente, che lo costringe su una sedia a rotelle, mi portò a seguire il motomondiale con freddezza finchè non fui abbagliato da un ragazzino che passava in posti impossibili e non toglieva mai il gas. Vale mi ha ridato il gusto per le gare che avevo perso in una via di fuga della pista di Misano e scoprire che proprio a lui è toccato il compito di ripetere le gesta di Rainey mi riempie di gioia. Ho anche pensato che se vedessi Vale girare su una biposto con Wayne come passeggero piangerei, e non me ne vergogno neanche un po'.*



*Sono arrivato, è inutile che cerchi di guardarmi con i tuoi occhi, in silenzio,  
Sai bene dove voglio arrivare... Sarà impari, tu sei la somma ultima di ogni cosa.  
Forse perirò o forse sarà il tuo turno... ma di sicuro... questa sarà la mia gloria"*

## **CHE SPETTACOLO!**

Personaggi ed interpreti:

Il Cavaliere: Sir Vale da Tavullia aka TheDoctor, Rossifumi, Genius, ... insomma... quello che parla con le moto.

Il Drago: Honda RC 211V quella con cui a andare male fai secondo

Il Re senza Corona: Max Biaggi quello che "Io un secondo lo levo, per il resto devono pensarci i tecnici yamaha"

Il Conte d'Ispania: Sete Gibernau quello che "La Yamaha ha più trazione"

Il Mago Jeremino: Jeremy Burgess quello che "Valentino Rossi ti capita una volta nella vita, se sei fortunato"

I Mandarinini: la dirigenza HRC quelli che "Lo batteremo con un anonimo pilota giapponese"

I cavalli: Yamaha YZR 500 (Yzfar) ed M1 (Mjuan); Sir Wayne del Lago: Wayne Rainey da... Laguna Seca; Il Marchese de Pons: Sito Pons