

# ONLINE RACING

NUMERO 1 SETTEMBRE 2005

## MAGAZINE

### GENTLEMEN START YOUR ENGINE

Riparte il Cin! Ecco tutte le novità!

### TEMPLATE 2005

Bendo Ci Presenta Le Novità Del Paint

### UNA POLTRONA PER 3!

Intervistati per voi 3 dei possibili contendenti al titolo

### UNA GIORNATA DA PILOTA CIN!

Abbiamo descritto una giornata tipica da pilota Cin!



### R-FACTOR AI RAGGI X

Cesare Manfredini ci illustra il nuovo titoli ISI

### SEMAFORO VERDE! GTRF AL VIA

GTrF cosa ci aspetta?!

### BRNO E SPA AL CENTIMETRO

Il Mitico Aris ci fa conoscere 2 tracciati del GTrF

### TM! PARLANO LORO!

Abbiamo intervistato tutti i TM del Campionato



# TUTTO SUL RACING ONLINE

## - ONLINE RACING MAGAZINE STAFF -

### EDITORE

Lega Italiana Simulazioni Guida Online  
www.lisgo.it

### DIRETTORE GENERALE

Fabbri Alessio - schummy@absmotorsports.it

### REDATTORI

Diego Forneris  
Cairolì Maurizio  
Luca Barezzi  
Mauro Bonazzi  
Giancarlo Granalli  
Aristotelis Vasilakos

### GRAFICA E IMPAGINAZIONE

Fabbri Alessio - schummy@absmotorsports.it

## - LISGO STAFF -

### PRESIDENTE

Matteo Alaimo - matteo.alaimo@poste.it

### ORGANIZZATORI

Diego Forneris - diego.forneris@tin.it  
Matteo Alaimo - matteo.alaimo@poste.it  
Andrea Baldi - baldi.baldi@virgilio.it  
Antonio Nadile - speedy@rabbitracingteam.com  
Michele Soragni - drebin10@hotmail.com  
Fabrizio Ugolotti - fabrizio\_ugolotti@brakeless.net  
Alessio Fabbri - schummy@absmotorsports.it  
Mauro Bonazzi - bendo1@virgilio.it  
Vincezo Acquaviva - barney@absmotorsports.it

### WEBMASTER

Paolo Ghibaudò - ghiboz@hotmail.com  
Leonardo Angelini - angelini\_l@hotmail.com  
Michele Soragni - drebin10@hotmail.com  
Lucio Grenzi - grenzil@virgilio.it

## E' NATO LISGO

Finalmente è arrivato il momento di aprire il sito della Lega Italiana Simulatori Guida Online, abbreviato LISGO!

Questo nuovo progetto è nato per diversi motivi importanti, primo tra tutti quello di cercare di soddisfare le esigenze di una comunità che si è trovata di fronte nuovi ed interessanti simulatori di guida (GTR e rFactor su tutti), in grado di calamitare l'attenzione anche dei fans più incalliti dei Papyrus. Anche la necessità di trovare una soluzione per cercare di coprire le spese di gestione dei server è stato un punto sul quale l'organizzazione si è soffermata, per trovare una struttura in ogni caso sempre aperta a tutti, ma che consentisse a quelli che credono nel progetto di poter dare il loro contributo al mantenimento di questa realtà importante, permettetemi di dire "importante" visto che comunque stiamo per mandare in pensione un sito (www.cin.cc) che ha regalato migliaia di ore di sano divertimento ad oltre 600 utenti nel corso di questi 4 anni.

Grazie all'aiuto di persone qualificate è nata l'Associazione LISGO con il suo Statuto regolamentare, con i suoi soci fondatori che si prenderanno l'onere di gestire al meglio la struttura organizzativa. Chiunque potrà diventare socio fondatore semplicemente effettuando una donazione e avrà così la possibilità di sfruttare appieno tutte le potenzialità che LISGO mette a disposizione e per la quale è nata, ovvero l'organizzazione di campionati dedicati all'online racing.

Il sito è ancora in fase di costruzione, ce ne scusiamo ma la mole di lavoro da portare avanti è molta e non siamo riusciti ad aprire i campionati per i primi di settembre come gli scorsi anni; c'era di bisogno di trovare il modo per lavorare di meno e divertirsi di più e da questo punto di vista il vecchio sito aveva degli ottimi automatismi, ma la mole di lavoro che si portava dietro era grandissima e gli organizzatori avevano sempre l'acqua alla gola nel cercare di rispettare le tempistiche.

Quello che è certo, è che i fans di GTR avranno il loro campionato organizzato sui server di LISGO e che partirà tra pochissimo, che i fans del mitico CIN dovranno incominciare a scaldare i pneumatici perché gara 1 è dietro l'angolo, che LTC e il RTC sono in piena fase di realizzazione. Insomma ci aspetta un inverno denso di appuntamenti motoristici.

Non mi resta che augurarvi buon divertimento.

*Il presidente*  
**Matteo - Ala - Alaimo**

Lisgo Supported



FACTOR

Lisgo Partner



The natural evolution of Blue Racing  
DrivingItalia.net

## - RUBRICHE -

EDITORIALE	02
INDICE	03
CIN 2005 AL VIA	04
PAINT 2005 BY BENDO!	05
UNA POLTRONA PER 3	06
GIORNATA DA PILOTA CIN	10
GTR F SEMAFORO VERDE	13
PARLANO I TM DI GTR	14
BRNO E SPA AL CENTIMETRO	17
R-FACTOR AI RAGGI X	34

Manca oramai meno di un mese alla partenza della quarta edizione del Campionato Italiano Nascar e anche quest'anno sono numerose le novità introdotte per cercare di rendere le gare spettacolari e divertenti.

### GIRONI

Saranno 4 i gironi ufficiali del CIN (Nextel, Busch, Craftsman e Weekly Series), composti tutti da 25 piloti ciascuno, che correranno con il cup mod (in fase di studio era stata presa in considerazione di fare i 2 gironi più bassi con i camioncini, ma purtroppo l'idea è sfumata quando ci siamo accorti che la mole di sviluppo del nuovo sito portava via troppo tempo). Il perché di 25 piloti è dovuto sostanzialmente al fatto che 30 piloti nella vecchia TGM Cup facevano fatica ad "ingranare" in gara, mentre i 20 delle Weekly, in caso di troppe assenze, portavano ad avere gare con pochissimi piloti al via.

### PUNTEGGI

Solito metodo di punteggio come gli anni scorsi, non ci saranno più le penalità che andranno ad influire sulla classifica (ne parleremo bene dopo...). 22 gare con le ultime 5 che verranno caratterizzate dal "Chase for the Nextel Cup", ovvero verranno presi tutti i piloti con un ritardo dal leader inferiore ai 400 punti o i top 10 nel caso il decimo classificato abbia già un ritardo superiore ai 400 punti; i loro punteggi verranno compatteggiati a cadenze di 5 punti (5050-5045-ecc..) e questi andranno a contendersi il titolo finale, correndo in ogni caso insieme a tutti i restanti piloti tagliati fuori dalla corsa per il



Copyright Campionato Italiano Nascar 2004. All rights reserved

titolo.

### PENALITÀ

Sicuramente la parte del CIN che ha subito più variazioni è il settore relativo alle penalità. Per non appesantire troppo il lavoro dei nostri formidabili giudici le Promozioni / retrocessioni verranno fatte ogni due gare. Verranno analizzati dai giudici solamente i casi che faranno uscire la bandiera gialla, nei quali il report analyzer riporterà danni severe o medium (per bristol e martinsville analizzeremo solamente i danni severe); sarà possibile fare un reclamo nelle tempistiche e nelle casistiche dettate dal regolamento. E' stata indurita la penalità in ripartenza a 30 pti patente ed è stato introdotto il salto gara; una volta raggiunti i 50 pti di penalità verrà fatta saltare una gara al pilota che perderà ulteriori 100 punti patente e il suo indice di penalità verrà riazzerato. Il salto gara, di fatto porterà al pilota una perdita di punti classifica in quanto è come se si classificasse ultimo del suo girone in quell'evento; abbiamo deciso di introdurlo come deterrente all'eccessiva aggressività che abbiamo riscontrato frequentemente

durante le gare della passata stagione.

### PANNELLO PILOTA

Nuovissimo anche il pannello pilota che vi permetterà di poter vedere il vostro profilo, di poter fare un reclamo, di poter vedere e bloccare lo stato del vostro patentino e visualizzare la convocazione per la gara (non ci sarà

più la convocazione via mail)

Ora non ci resta che vedere se il duro lavoro di modifica che abbiamo apportato al sistema darà i suoi buoni frutti permettendo a voi tutti di divertirvi di più e all'organizzazione di lavorare un po' di meno.

A risentirci in Florida!

*Diego "Dieghi" Forneris*

**S**iamo quasi arrivati alla partenza del campionato, con tante novità di cui la prima il portale nuovo, e abbiamo pensato che non potevamo cominciare il campionatocampionato con auto vecchie, dopo che la Dodge quest'anno ha presentato la nuova Charger,, la Chevy ha rinfrescato la vecchia Montecarlo e la Ford ha mandato in pensione la Taurus in favore della nuova Fusion Abbiamo messo a disposizione di tutti quelli che vogliono cimentarsi nel paint i nuovi template delle tre auto ufficiali che parteciperanno al campionato Nascar 2006, un ringraziamento particolare v`a a chi nella rete ha reso disponibili i nuovi template pronti per essere utilizzati.Sul nuovo sito [www.Lisgo.it](http://www.Lisgo.it) troverete tutto quello che vorrete sapere in merito al Regolamento e alla Guida per disegnarvi una magnifica livrea da far partecipare al CIN anche se non siete esperti disegnatori. Ragazzi aprite le carrozzerie, verniciate e lucidate le vostre auto il 17 Ottobre lo spettacolo v`a a incominciare.

Mauro " Bendo " Bonazzi



Quello che partira' a giorni non e' il solito campionato, di quelli che puoi trovare un po' ovunque sparsi nei meandri della Grande Rete; il Campionato Italiano Nascar, entrato da questa edizione nella grande famiglia Lisgo, rappresenta qualcosa di molto particolare per chi lo corre da tempo, simboleggia un modo di stare insieme che supera le asettiche barriere tipiche di una comunita' internet, ed il gioco principe da cui pende il tutto, il simulatore Nascar Racing 2003, diventa a sua volta terreno di incontro, sfida, passione, rivalita' tanto da valicare il semplice concetto di videogame. Ogni anno l'avvio del Campionato e' un momento particolare e sentito, ogni pilota riscopre il rito di rilanciare una sessione privata dentro il simulatore per verificare ancora la bonta' dei propri riflessi, d'altronde la ruggine depositata sulle braccia e sulle gambe nei mesi estivi va rimossa velocemente, in seno ai vari team poi (quasi una seconda famiglia in alcuni casi), si comincia a parlare di nuovi acquisti, di impegni, la frase "stasera ci siete?" diventa una delle piu' inflazionate, ma in definitiva e' dentro di se che ognuno fa i conti sull'annata che sta per partire. Le prospettive, i sogni, la voglia di rivalsa in caso di scarso successo nella precedente stagione trovano spazio nella mente di tutti i partecipanti: ho voluto sondare le aspettative e il pensiero di tre piloti della Nextel Cup, ognuno con una storia diversa, con caratteri diversi ma con le stesse possibilita' di vincere il titolo finale; non si offenda chi non e' presente in

quest'intervista, il Cin e' pieno di assi in grado di primeggiare nella stagione, ma Alessio Fabbri, Daniele Pizzo e Davide Mammola rappresentano, secondo il giudizio di chi vi scrive, una tipologia precisa di pilota, con caratteristiche univoche; interessante quindi scoprirne le differenze e similitudini di fronte a poche semplici domande sul loro personalissimo Cin 2005. L'incontro lo decidiamo in una piovosa mattina di settembre. In una settimana conciliamo gli impegni e siamo uno di fronte all'altro. Sono tutti e tre stranamente puntuali, quasi si trattasse di una gara di campionato piuttosto che una semplice chiacchierata tra amici. Ci sediamo ad un tavolino e ordiniamo qualcosa da bere.

***Iniziamo con qualcosa di classico per sciogliere un po' il ghiaccio; cosa rappresenta esattamente per voi il Cin 2005. Sarebbe bello avere tre risposte distinte.***

**ALESSIO FABBRI** - E' Una grande passione! Mi piace da morire ed ormai sono al mio quarto campionato di seguito! Ma la voglia rimane sempre la stessa ogni anno che passa, forse perche' le emozioni che ti da il Cin non te le dà nient'altro!

**DANIELE PIZZO** - Dice bene Alessio. Dopo quattro anni questa comunita' rappresenta per me un punto di riferimento non solo per l'online racing, ma per le persone che la compongono che considero, in alcuni casi dei veri e propri amici con i quali condividere divertimento e

amicizia.

**DAVIDE MEMMOLA** - Per me e' principalmente una opportunita' di svago e divertimento.

**Ok vedo che avete deciso di optare per la linea diplomatica; credo che avete bisogno di piu' di una domanda per tirare fuori il meglio da voi stessi. Parliamo d'altro. Un punto importante quest'anno e' stato il passaggio da Cin alla piu' grande e impegnativa famiglia del Lisgo. Cosa ne pensate.**

**DANIELE** - Ti rispondo io su questo e mi bastano quattro parole: era il mio sogno....dopo tanti anni di gestioni molto buone ma sempre a livello amatoriale il Lisgo fa da spartiacque tra una realta' amatoriale e semiprofessionale. Trovo solo vantaggi con un'offerta di simulatori completa e gestita molto bene in tutti i sensi.

**DAVIDE** - Beh un momento Daniele... io non ho ancora trovato il tempo di fermarmi a valutare pro e contro del passaggio, ma comunque sono d'accordo che l'arrivo di Lisgo ha rappresentato la sicurezza di avere ancora campionati con questa comunita' e di questo sono senz'altro felice e grato. Questo per me e' l'aspetto fondamentale.

**ALESSIO** - Per me ci sono vantaggi e svantaggi come in tutte le cose. Ho sicuramente il vantaggio di avere una vasta scelta tra i migliori simulatori attualmente in circolazione, ed in piu' la possibilita' di conoscere nuove persone con cui confrontarmi.. Qualche problema

potrebbe essere rappresentato dal fatto di dover gestire 2 o 3 campionati insieme e mi sa che qualcuno proprio per questo rinuncerà a qualcosa!

Insomma alla fin fine passaggio obbligato e che può portare molti più vantaggi che svantaggi. La penso come voi. Ma quando parliamo di Lisgo, parliamo principalmente di correre in pista. Questo è quello che conta per voi scommetto. Sfidiamo la sorte e pronunciatevi in un pronostico sul vostro risultato nel campionato che sta per partire. Immagino vi aspettiate la vittoria finale come nelle vostre capacità'.

**DAVIDE** – Non proprio. Mi basta riuscire a fare meno errori tattici, se guardo le prestazioni dello scorso anno avrei potuto raccogliere di più.

**ALESSIO** – Io invece ti sembrerà strano ma non mi aspetto niente. Veramente niente. Dopo il deludente andamento del Cin2004 mi basterebbe finire almeno il 50% di gare in più rispetto allo scorso anno! Visto poi la grossa novità del Chase of Cup direi che la mia aspirazione è di finire nei primi dieci alla gara 17, poi vediamo.

**DANIELE** – Guardo il divertimento non il risultato....in questi ultimi due anni ho cercato il mio massimo per capire il mio potenziale. Credo che ora sia arrivato il momento di divertirmi, senza dare troppo peso ai risultati...

Va bene Daniele la prudenza

ma almeno un piccolo sbilanciamento...

**DANIELE** – Eheheheh va bene spero di restare nei primi 5 alla fine....vedremo.

Ma mi chiedo...come trovate il tempo per correre...il calendario poi quest'anno è ancora più intenso. Risucite tranquillamente a conciliare gli impegni di tutti i giorni con l'allenamento e le gare?

**ALESSIO** – Ci riesco eccome! Io sarei per fare anche tutto il calendario integrale della Nascar! Figuriamoci! Sono stato uno dei primi a voler almeno fare tutti i circuiti della Nascar per il Cin2005!

**DANIELE** – Sono entrato già in piena mentalità Lisgo..gli impegni li decido io e se ho tempo di fare tre campionati gli faccio se invece non ne ho ne faccio uno, comunque non credo sia troppo impegnativo; se poi al limite diventerà troppo pesante ognuno tirerà le somme e sceglierà di conseguenza. È la forza di Lisgo.

**DAVIDE** – Invece per me sarà

durissima quest'anno riuscire a trovare il tempo per allenarmi come vorrei e un calendario così fitto non mi aiuta di certo, ma ci proverò! Probabilmente non potrò partecipare a tutte le gare.

Entriamo nella sezione ricordi. Voi e l'online racing,....dagli esordi fino al Cin...amarcord

**DAVIDE** – Inizio io anche se è una storia breve in quanto mi sono avvicinato alla simulazione solo nel 2002, spinto da Matteo Alaimo (che avevo conosciuto in un'altra comunità) che mi parlò di GPL; lo comprai subito dopo. Feci alcune gare online per la prima volta e mi divertì molto, da lì al Cin 2002 il passo è stato molto breve..

Nel 2002 appunto mi sono trovato immediatamente veloce ma troppo aggressivo e carente di assetti, i risultati sono stati quindi altalenanti. Nel 2003 parto dalla B e dopo poche gare "facili" finalmente trovo la A, ma qui ricomincia tutto da capo: vanno quasi tutti forte e sono preparati anche dal punto di vista tattico, mi resi subito conto che sarebbe stato molto più difficile vincere. Dovevo

ancora pagare un po' di inesperienza e migliorare alcuni set, ma tutto sommato cominciavo ad essere tra quelli che potevano vincere. Lo scorso anno (2004) pensavo che avrei potuto giocarmi il podio finale, ero ormai consapevole del mio potenziale velocistico e



Copyright Campionato Italiano Nascar 2003. All rights reserved

dell'esperienza accumulata, ma saltare 4 gare mi ha reso impossibile anche solo provarci.. il sesto posto finale rappresenta quasi il massimo raggiungibile con quel numero di assenze.

Wow Davide ci ha raccontato per bene tutto...a voi due chiedo di essere piu' concisi. Non mi partite dal battesimo insomma.

**DANIELE** – Ok Giancarlo. Sarò breve. Ho cominciato quattro anni fa con la spinta di Stefano Zago che mi ha convinto a giocare con questo simulatore che io all'inizio snobbavo un po' venendo dal mondo dei rally. Ho fatto il percorso comune a tutti passando nelle varie categorie e migliorando con l'aiuto di compagni di squadra molto più bravi di me che comunque mi sono stati di fondamentale aiuto per progredire. I migliori risultati sono stati quello di due anni fa e l'anno scorso quando arrivai terzo.

**ALESSIO** – Io sarò ancora più breve. Ho iniziato ai tempi di NascarItalia nel Maggio 2001, poi dopo il fallimento del suddetto campionato ho preso io le

redini della gestione e ho portato a termine il tutto vincendo anche il titolo, dopo è iniziata l'esperienza CIN che mi ha portato a vincere la prima edizione del 2002!

Una cosa che mi colpisce di voi e' che avete tre caratteri diversi e tre modi differenti di correre eppure siete allo stesso modo veloci. Ma insomma e' vero o no che il carattere di un pilota si riflette sul suo modo di correre o ci si può trasformare in pista fino a diventare l'opposto di quello che si e'?

**ALESSIO** - No no, io corro come sono...in maniera molto simile, infatti quando sono in difficoltà mi innervosisco troppo e alla fine brucio le gomme come un principiante!

**DAVIDE** – Ma infatti e' così. Io credo che sia sempre così, non credo che si possano indossare le "maschere" a seconda dell'evenienza, certo la competizione e l'adrenalina contribuiscono in modo importante ad esaltare più i difetti che i pregi ma questo vale per tutti.

**DANIELE** – Io posso solo riferire sulla mia esperienza agli esordi. All'inizio ero molto impulsivo nelle mie decisioni in pista e capivo poco come confrontarmi con i miei avversari ma l'esperienza e la maturità mi hanno portato a saper gestire meglio le situazioni adesso sono

cambiato ripetto alla mia indole. Tira tu le conclusioni.

Hmm va bene sono di fronte a tre persone schiette, che corrono come sono. Viva la sincerità! Allora vuol dire che nei pre-gara e poco prima del giro di qualifica siete nervosi come tutti i comuni mortali.

**DANIELE** – E certo eheheheh. Il momento di maggiore tensione e' la qualifica in quei due giri sono veramente molto teso...anzi direi concentrato al massimo. Nelle altre situazioni di gara invece resto molto tranquillo....se tutto va bene ovviamente.

**ALESSIO** – Anche io il pre-gara lo vivo abbastanza tranquillo ma il lunedì di gara inizio a pensare dalla mattina quando mi alzo come potrà finire! Sulla qualifica stendo un velo pietoso...è dal Cin2002 che non ne imbrocco più una a parte qualche cosa nel 2003. Vuoi il simulatore, vuoi i setup e anche io che non son capace di essere freddo nel giro secco, ma alla fine parto sempre male!

**DAVIDE** – Mi chiedi se sono nervoso? Io sono un emotivo, un ansioso e vivo tutto con estrema intensità, forse è proprio per questo che mi piace! Fa parte del gioco!

Sapete che i più grandi piloti avevano dei riti scaramantici prima della gara? Voi scommetto non siete da meno.

**ALESSIO** – No! Nemmeno uno, solo un'imbrocchio al lupo ai miei compagni di team!



Copyright Campionato Italiano Nascar 2003. All rights reserved



**DANIELE** – Stessa cosa di Alessio. Non ho riti scaramantici di sorta. Oddio la sera della gara accendo il pc dieci minuti prima che aprano il server e controllo tutto con meticolosità prima di fiondarmi in pista ma non credo sia un vero e proprio rito scaramantico.

**DAVIDE** – Cos'è questa storia dei riti scaramantici? Mai avuti, a meno che non mi facciano gli auguri...in quel caso una "sistematina" alla sala giochi è doverosa!

Ok il paragone con i piloti reali a quanto pare non regge...a proposito, avete un pilota preferito di cui seguite le gesta?

**DAVIDE** – Parli di piloti Nascar? In questo caso direi Jeff Gordon anche se proprio quest'anno sta vivendo una pessima stagione.

**ALESSIO** – Secondo te? Sanno tutti il mio nickname e la passione che ho per la Ferrari, anche se Schummy non ci incastra molto con la Nascar, ma lui è solo LUI!

**DANIELE** – Io non ho preferenze per nessuno in particolare, nel senso che non seguo con attenzione la gare sono giusto informato in senso generale.

Tutto chiaro. Lasciamo per ora da parte le vere corse e i veri piloti e torniamo al tema dei pronostici...vedete qualche pilota favorito in particolare nel Cin? O qualche sorpresa dell'anno...insomma non vi lascio andare senza un pronostico. Abbandonate la

diplomazia.

**DANIELE** – Tocca a me? Io in questi anni mi sono fatto un'idea dei valori in campo e riconosco che ci siano tanti piloti di alto livello ma il campione che riesce ad avere il giuoco giusto nel momento giusto è quello che fa la differenza per cui i miei nomi sono Alessio Fabbri e Andrea Rosio...se poi mi chiedi un nome in particolare per quest'anno proprio non saprei...

**ALESSIO** – Grazie Daniele della stima. Per me invece con la chase of cup è tutto in forse!! Non saprei proprio chi indicare!

**DAVIDE** – Sono sulla linea di Daniele. Vedo diversi piloti in grado di lottare per la vittoria quest'anno e quindi mi risulta difficile risponderti, posso solo dire che mi meraviglierebbe non vedere lì davanti Rosio, oppure i qui presenti Alessio e Daniele.

Alessio ha parlato della Chase of the cup. Come sapete la Chase of Cup è presente nella vera Nextel Cup e determina il campione finale tra una rosa di pochi piloti ammessi a contendersi il titolo...ma secondo voi, a parte questa innovazione voluta dal Lisgo del Chase of Cup, Nascar Racing 2003 è realistico oppure è più un videogame che un simulatore per PC?

**ALESSIO** - È una bella domanda.. Non ho mai provato una Nascar! E soffro parecchio! Mi piacerebbe farlo, poi dopo ti rispondo! Cmq quando guidi NR2003 pare di essere lì!

**DAVIDE** – Qui ti levo i dubbi io Alessio. Avendo la fortuna di poter correre sul serio, non riesco a divertirmi con qualcosa che secondo me non simula a dovere...e NR2003 simula a dovere una vera auto da corsa.

**DANIELE** - Di sicuro è il migliore attualmente in circolazione dedicato alla serie ....tutto comunque è migliorabile chi vivrà vedrà'.

Daniele sei un filosofo. Torniamo a noi. Rimanendo in ambito realismo: seguite la Nascar in TV? O qualsiasi altro campionato. Siamo curiosi.

**DANIELE** – Quando mi capita senza comunque farne un appuntamento fisso.

**DAVIDE** – Io invece niente Nascar. Discorso a parte per la F1 e le MotoGP che seguo con regolarità.

**ALESSIO** – La Nascar la guardo sul satellite, e poi come Davide la Formula 1! Basta non ho altri interessi.

E vedere eventualmente altri sport motoristici in televisione non vi fa venire voglia di provare altri simulatori?

**ALESSIO** - No! Forse proverò rFactor con i suoi mod prossimamente. Vedremo.

**DANIELE** – A me piace molto GTR come variante all'ovale...non sono prevenuto, anche correre sui circuiti ha il suo indubbio fascino.

**DAVIDE** – Io vorrei provarne di

nuovi ma non posso...averne il tempo...

Siamo in dirittura d'arrivo ragazzi. Vi conosco da tempo ormai e ho corso con voi in pista in moltissime occasioni. Indubbiamente mi piacerebbe farlo ancora a lungo. Ma forse un giorno questa passione del'online racing sparirà'. Quanto credete che possa durare ancora l'amore per le corse simulate sul PC?

**DAVIDE** - Giancarlo davvero non ne ho idea, probabilmente finché il contesto lavorativo e familiare me lo permetterà.

**ALESSIO** - Io sono irriducibile. Fin quando ci saranno persone con la mia stessa passione e voglia di fare! Spero sempre!

**DANIELE** - Io cambierei la domanda Giancarlo...quanto durerà questa bella amicizia creata in questo gruppo? Da questa risposta dipenderà la durata della mia passione per l'online racing; io rispondo che non ne vedo la fine al momento....

Stupendo ragazzi. Siamo ai saluti finali. Immagino abbiate liste chilometriche di persone da ringraziare. Prendetevi il tempo che volete e fiato alle trombe.

**ALESSIO** - Io saluto tutti i membri di LISGO e ringrazio tutti i miei compagni di squadra! Un saluto in particolare al mio maestro Alberto Zanetti che da ormai troppo tempo è assente ma io non me lo scorderò mai per tutto quello che mi ha dato!

**DANIELE** - Voglio ringraziare tutto il Crew del Lisgo che ci ha regalato una vasta scelta di campionati fantastici da scegliere....in secondo luogo i miei compagni di Team che sono fantastici e li considererò sempre dei veri amici.

**DAVIDE** - In primis ringrazio tutto lo staff perchè senza di loro non saremmo neanche qui a parlare. Poi i miei compagni di team per la collaborazione. Un ringraziamento particolare a Vincenzo Esposito con il quale ho condiviso diverse ore di simulazione. Infine un ringraziamento a Matteo Alaimo che mi ha fatto conoscere questa comunità e per la sua incondizionata disponibilità verso tutti. ....se non ci fosse bisognerebbe inventarlo!

La chiacchierata e' terminata....lasciamo il piccolo tavolino con comode poltroncine, teatro di questo breve incontro. I saluti d'obbligo, qualche sorriso, la promessa di incontrarci nuovamente appena gli impegni lo rendono possibile. Ci conosciamo da anni ma regna uno strano imbarazzo. Li vedo andare via insieme e li immagino in pista, a oltre 200 miglia orarie sul serpente grigio di Daytona, amici e rivali nello stesso momento. E' bello essere piloti virtuali qui al Cin.

*Giancarlo "GiG" Granalli*

**-Ore 07:00 meno quattordici ore all'evento-**

Bidibidibi! Bidibidibi! Bidibidibi! "ah!che è? Chi sono? Dove sono?... azz, già le sette, *mamma mia che sonno*" Con la mente pesantemente ottenebrata dagli ultimi veli del prodotto di Morfeo, letteralmente striscio fuori dal letto, trascinandomi scompostamente verso il bagno e la doccia. "ma che giorno è oggi? Ah già lunedì, che palle!" Ormai sono sotto il getto della doccia, il primo stadio per riportare ad una parvenza di vita il mio cervello e il mio corpo. "Dunque cosa ci aspetta oggi... no!... alle dieci riunione con Sua Maestà, poi...hei aspetta un attimo, oggi è lunedì, stasera c'è la gara del CIN... meno male." Vedo ora uno spiraglio di luce in fondo al buio tunnel della giornata. Rinfrancato e pulito passo alla colazione, secondo indispensabile passo per la totale resurrezione dal mondo dei "dormienti in piedi". Completamente resuscitato esco di casa e mi dirigo verso l'ufficio.

**-Ore 10:00 meno undici ore all'evento-**

".... e pertanto credo che dovremmo mantenere l'aderenza tra le esigenze della rete vendita con i naturali limiti dei reparti produttivi..." "si aderenza, questo è veramente il problema..." la penna mi si ferma sul foglio di appunti, mentre la mia mente prende una direzione diversa da quella che dovrebbe. "... l'uscita da t2 è veramente difficile, li si che si perde aderenza... e si che ho già lavorato

*parecchio sul setup... stasera cercherò di fare alcuni ritocchi sul wedge...adesso però cerchiamo di seguire altrimenti poi mi ritrovo nella cacca*" riprendo, con un notevole sforzo a concentrarmi sulle cose che vengono partorite dal Sommo, le quali inutili dirlo girano perfettamente nella sua testolina, ma che sono completamente slegate dalla realtà in cui dovranno essere calate. "... non c'è bisogno di dirvi che non sarà necessario irrigidirsi troppo sui programmi di produzione stabiliti mantenendoli, anzi, flessibili per adattarsi alle richieste di mercato..." "irrigidirsi... perché no?! Potrei irrigidire l'anteriore sinistra, forse la macchina risulterebbe più stabile in uscita... smettila concentrati! ... ok, ok, sono concentrato" "... restiamo aderenti alla strategia che abbiamo adottato con successo in altre occasioni..." "giusto, la strategia, stavolta dovrò stare attento alla strategia dei box, non voglio fare come l'altra volta che per paura di perdere una gomma sono entrato in verde per poi vedere uscire la gialla subito dopo..." "smettila concentrati!" Perché ora sento uno strano silenzio? Alzo gli occhi e vedo che tutti mi stanno fissando "Oddio no! Ho parlato a voce alta...voglio morire!" "Hai problemi di concentrazione Luca? Preferisci che io parli più adagio?" mi chiede l'Immenso fissandomi. "No! No! Va tutto bene, sto seguendo..." balbetto stampandomi un sorriso da idiota del villaggio sulla faccia. "Va bene per te se continuiamo, allora?" "No molliamo tutto! Lasciami andare a casa che ho delle cose da fare, stasera ho la

*gara e mi accorgo ora che ho tutto il setup da sistemare!"* "Certo, certo, scusate" "Grazie" mi dice Sua Santità guardandomi storto.

**-Ore 13:00 meno otto ore all'evento-**

Dopo essere miracolosamente scampato alla riunione arriva l'ora della pausa pranzo. Ci rechiamo in trattoria dove mi riprometto di stare leggero, magari una bistecca ai ferri e un'insalata. "Oggi ci sono le lasagne" spara a bruciapelo la cameriera puntando al mio stomaco inerme e soprattutto vuoto. E' un colpo basso. "Ok per me" dico d'istinto, è inutile le lasagne mi tolgono ogni velleità di dieta, ho la forza di volontà di un mollusco, vabbè pazienza da domani a dieta veramente. Come tutti i giorni ci sediamo alla nostra tavola ai soliti posti. "Hey, Luca fai ancora quelle gare su internet?" Non ci credo, non aspettavo altro, mi lancio in un panegirico sulle gare on line e sulle qualità della nascar che annoierebbe perfino uno spettatore di "Buona Domenica" finché non vengo, opportunamente direi, fermato dall'inizio dei servizi sul calcio alla televisione.

**-Ore 14:00 meno sette ore all'evento-**

Dopo pranzo torno in ufficio galleggiando in uno stato di semi incoscienza dovuto alla difficile attività digestiva delle due porzioni di lasagne che mi sono pappato a pranzo. Non mi siedo, mi adagio mollemente sulla sedia prendendo in

considerazione la possibilità di mettermi a lavorare, ma il cervello da cui il sangue è defluito tutto nello stomaco per la succitata attività digestiva, si è resettato ed ora gira in modalità provvisoria costringendomi alle sole funzioni essenziali: respirare, tenere gli occhi aperti ed un foglio davanti a me, che ad un disattento osservatore potrebbe dare l'impressione che io stia veramente lavorando. Il pomeriggio si trascina così tra brevi sprazzi di lucidità in cui riesco a combinare qualcosa di utile e stati catatonici in cui non rispondo agli stimoli esterni.

**-Ore 18:00 meno tre ore all'evento-**

Ed infine giunge il momento di uscire dalla gabbia dell'ufficio, il cervello ora si riavvia l'active desktop funziona ancora a meraviglia e la cpu va che vola, la giornata lavorativa è finita! La mente ora corre liberamente alla gara di stasera, circuito difficile e setup da modificare. Faccio a velocità moderata la casa verso casa, i vigili sono sempre in agguato, pensando a tutte le possibili variabili di uno spostamento del wedge o ad una modifica della track bar. Arrivo a casa. Un rapido saluto alla moglie che mi dice qualcosa che non sento neppure e a cui rispondo automaticamente "si, ok" e il pc è già acceso ho già i guanti sulle mani e nascar 2003 sta già girando che la porta di casa si deve ancora chiudere.

Mi butto sull'assetto e comincio a macinare giri su giri, magari per rosicchiare un paio di decimi al giro. "Lo so, lo so,

*l'importante è riuscire a finire la gara, pensa al patentino, ci vuole calma e pazienza non bisogna essere aggressivi, quindi stasera allo scattare della verde calma e facciamo una gara tranquilla, ok? Ok! Bene ora andiamo a cenare"*

**-Ore 20:00 meno un'ora all'evento-**

*"Hai la gara stasera?"*

*"Sì, alle nove mi devo collegare"* rispondo stando un po' sulle mie, sospetto già dove andrà a parare questa conversazione. Faccio il disinvolto. *"Come è andata oggi la giornata amore?"* cerco di cambiare argomento

*"Bene, ma anche stasera stai attaccato al computer, sei sempre lì accanto e non mi calcoli mai non potremmo uscire un po' stasera"*

*"Uscire?! Uscire?! Ma che ho sposato una squilibrata?! Uscire la sera della gara?! Ma non esiste, è come chiedere al Papa di diventare mussulmano! Ma che le viene in mente?"*

*"Non stasera amore, ma domani ti prometto che usciamo, anzi che ne dici di andare fuori a cena a mangiare il pesce?"* Il pesce mi fa schifo, ma cosa bisogna fare per sopravvivere in questo mondo difficile, in cui nessuno capisce noi poveri piloti virtuali. Meno male che fra un po' "vedrò" quei ragazzi che condividono con me la mia passione, loro sì che mi capiscono!

**-Ore 21:00, L'EVENTO-**

Ora la tensione la sento. Dopo aver svolto le faccende domestiche che mi competono inizio

la preparazione rituale. Entro in camera e mi metto: Tuta comoda, scarpe da ginnastica ormai sfondate, ma che mi danno una sensibilità sui pedali che quelle nuove e tanto belline non si sognano neppure, e ultima, ma non meno importante l'immane pisciatina preara. Sono pronto. Cercando di trovare la concentrazione giusta entro nella "camera del ludi-brio" dove mi aspetta la mia postazione di guida, respiro profondamente e accendo il pc. Qualcuno è già dentro, controllo i tempi sui giri e mi deprimi. Passo tutta la pratica usando un setup che fino al giorno prima mi era parso buono e che ora mi sembra adatto ad un mezzo agricolo, provo varie regolazioni ma riesco a rosicchiare solo qualche decimo, pazienza, l'importante è la regolarità e la stabilità, mi impongo di mantenere un atteggiamento conservativo durante la gara, penso solo al mio misero patentino. Porca miseria è già ora delle qualifiche! Il cuore mi batte a mille appena clicco sul tasto "drive", ora non posso più sbagliare, sudo. La qualifica se ne va completamente in apnea, non oso respirare per non compromettere l'assetto della macchina, e solo quando passo il traguardo con un colorito da puffo riprendo a respirare. "Beh, poteva andare peggio" Complimenti al primo e via col Warm up, dove disperatamente provo ad imboccare correttamente la corsia dei box. Dopo vari tentativi miseramente falliti finalmente ne imbrocco uno, mi fermo qui per non spezzare l'illusione che ormai sono in grado di fare il pit stop

perfettamente. Ci siamo, anche il warm up è finito, ora la concentrazione è al massimo, nuovamente avvicino cautamente, quasi come se scottasse, la freccia del mouse verso il tasto "drive". Sono in pista allineato con gli altri nel giro di riscaldamento, respiro affannosamente mi aspetto il segnale di green da un momento all'altro, eccolo! "Oddio, Nostra Signora della Santa Accelerazione, fa in modo che io non faccia cazzate, Amen!" Ancora una volta trattengo il fiato t1 è in agguato, che cosa succederà? E' come passare nell'antichità le Colonne d'Ercole, se passo e sono ancora vivo allora vuol dire che il mondo non finisce e posso ricominciare a respirare. Passato! Mi metto in draft con gli altri andando, come loro, ancora cauto sul pedale dell'acceleratore, le gomme sono ancora fredde, ma dopo un paio di giri si comincia filare, ora la gara inizia davvero! I giri si susseguono e una volta preso il ritmo la tensione si allenta, mi ripeto di non azzardare mai, cerco di pensare al patentino. Orami abbiamo fatto parecchi giri, ci sono state varie gialle dalle quali, a volte per miracolo, sono uscito indenne, controllo i tempi con il tasto F1, vado bene, ma mi accorgo che sto rosicchiando qualche decimo al giro al pilota davanti a me, bene. Eccolo lo vedo in t3, mi sto avvicinando. "Calma, Luca, non azzardare, passa solo se ti apre un'autostrada" "Certo tranquillo" mi rispondo da solo, per un attimo soffro di sdoppiamento della personalità. Il pilota è sempre più vicino ormai distinguo nettamente il suo

sponsor posteriore, non mi da strada. "Tranquillo Luca, mettiti qui e finisci la gara" Appena formulato questo pensiero, mi butto all'interno di t1, resto basso, la macchina, si scompone leggermente, ma riesco a mantenere la traiettoria, usciamo da t2 con un leggero vantaggio mio, lottiamo sul rettilineo, praticamente appaiati, ma all'ingresso di t3, lui a più buon senso di me e cede. "Madonna!" penso tirando un sospiro di sollievo "Ma cha cazzo fai!" mi urlo mentalmente, mi rendo conto solo ora di aver trasgredito a tutti i miei buoni propositi, comunque è andata bene e ho preso la posizione. "Ok, ok, ho sbagliato ora se vedo che si butta dentro lo faccio passare, tranquillo, ok?" Riprendo a guidare in modo regolare sebbene lui ora mi sia alle spalle a farmi sentire il suo fetido fiato sul collo, e in ingresso di t1 accenna al sorpasso. "AH! Vorresti la mia posizione che mi sono faticosamente guadagnato, vero?! Beh l'avrai solo strappandola dalle fredde lamiere contorte della mia macchina!" Gli chiudo tutte le porte guido praticamente sotto il banking, finché non vedo una luce provenire da sopra il video, la riconosco è la Nostra Signora della Santa Accelerazione che mi ammonisce con parole di rimprovero e mostrandomi il futuro, nel quale intravedo una penalità da 50 PP per aver causato danni gravi e ALA che sulle tribune di Daytona brucia in un braciere votivo il mio patentino. Contrito pentito e redento allargo in t3 e il mio amato avversario mi sfilta facilmente togliendomi la posizione che avevo conquistato.

Mi metto tranquillo e finisco la gara guadagnando un paio di posizioni dovute al ritiro di piloti meno fortunati di me che sono stati costretti al ritiro a causa di incidenti. Mi scollego sfinito ma contento, non ho fatto cazzate né causato gialle, mi corico col sorriso sulle labbra, anche questa giornata al CIN è finita, e bene. Chiudo gli occhi per dormire il sonno del giusto. "Qual è la prossima gara? Ah si Atlanta. Atlanta mangia le gomme, che posso fare per avere più grip e meno usura? Forse agendo sul camber? O sui pesi? O..."ZZZZZZZZZZ

Luca " Bob Rock " Barezzi

# RUBRICA

## SEMAFORO VERDE GTRF AL VIA!

**F**inalmente i vari test sono finiti. Dopo tre mesi di estenuanti prove, controlli e rifiniture l'organizzazione è pronta per metter in pista i cinquanta bolidi che per alcuni mesi si daranno battaglia allo stato puro. Come detto, per testare bene il vero potenziale del gioco, il crew ha pensato bene di organizzare, sempre per il periodo estivo, un mini campionato aperto a tutti. Questo, oltre che a sancire il forte interesse per il gioco, ha anche evidenziato quanta passione e competizione ci sia stata negli otto gran premi disputati. Le gare

a larga scala, la classifica finale. Molti altri hanno ben impressionato: Damiano Preioni, Giuseppe Mangiatordi ed Armando Orteni i primi a seguire. Quello che ci aspetta ora sarà un campionato avvincente, con

due gare pre-season (per stabilire la graduatoria dei due gironi) subito alle porte e dieci lunghe, combattute battaglie in pista. Ultimo appuntamento è Monza, il 15 dicembre prossimo.



Colombo Luca e Triolo Michele. Rimane da citare la WRT formata da Armando Orteni e Daniele Pizzo; due piloti velocissimi che, oltre a gtr, mostrano ottime capacità anche in altri palinsesti di guida simulata. Non resta che dare appuntamento alla prima prova pre-season, Spa-Francorchamps, che già fornirà alcuni importanti valutazioni sulle reali potenzialità dei singoli. Non si poteva scegliere circuito migliore ed è per questo che, tra i vari articoli che seguiranno, troverete un ottimo spunto imperdibile su come avvicinarsi al meglio a questo tracciato, vera e propria leggenda motoristica.

Maurizio "mauri" Cairioli



Speriamo che sia proprio il nostro circuito a sancire chi sia il primo campione di questa iniziativa. I pronostici sono difficili da fare e lasciamo che siano i piloti a decretare i reali valori. Sta di fatto che il primo nome per la

avevano una modalità diversa da quelle che affronteremo ora: durata impostata sui trenta minuti e possibilità di gareggiare due volte, con gara uno e gara due. Nelle prime gare la vittoria riguardava una cerchia numerosa di piloti, poi, man mano che il campionato prendeva piede alcuni dei drivers più forti in circolazione si sono iscritti mutando radicalmente l'esito della classifica generale. Uno su tutti Riccardo Rabitti che, mai pago, ha saputo conquistarsi una serie impressionante di vittorie vincendo,

conquista finale del titolo rimane quello di Rabitti. D'obbligo visti i suoi risultati. Altri però non stanno a guardare... Attenzione al duo DBR capitanato da Giuseppe Curcio con Alessandro Cardinali come ottima seconda guida. L'Older Racing potrà contare su un Giuseppe Mangiatordi in formidabile forma, sicuramente capace di vincere qualche gara e lottare per il podio finale. Altra ottima squadra, molto completa per le superbe capacità di guida di entrambi due i piloti, è la Nord-West Race, composta da



Li abbiamo radunati, gli abbiamo posto la stessa domanda e tutti hanno dato una loro versione. Ne è uscito un risultato simpatico e originale, a tratti spinoso. La tensione comincia a farsi sentire e tutti hanno come obiettivo principale quello di divertirsi, ma in cuor loro pensano solo a vincere qualche gara!

Elenchiamo di seguito i TM della stagione al via:

**Marzi Alberto (MA)**  
Older Racing

**Gelati Massimo (GM)**  
RRT-White  
**Ortenzi Armando (OA)**  
WRT

**Acquaviva Vincenzo (AV)**  
ABS Motorsport

**Nadile Antonio (NA)**  
RRT-Green

**Cairolì Maurizio (CM)**  
Cairolì Racing

**Ribetto Emanuele (RE)**  
Icestorm

**Ugolotti Fabrizio (UF)**  
BKL

**Curcio Giuseppe (CG)**  
DBR

**Preioni Damiano (PD)**  
Firestorm

**Dalprà Tommaso (DT)**  
Italian car Racing team

**Santacroce Pierfrancesco (SP)**  
SPVS Ferrari

### 1. Compagno di squadra?

MA- Mangiatordi  
GM- Al momento non ce l'ho  
OA- Daniele Pizzo  
AV- Michele Rizzo  
NA- Michele Soragni. L'ho conosciuto su Drivingitalia e abbiamo gareggiato nel camp. eliscup. Poi l'ho conosciuto di persona... simpatico e veloce.  
CM- Alberto "mangiapolvere" De Magistri  
RE- Nessun compagno  
UF- Alessio "Kite" Lisi  
CG- Alessandro Cardinali  
PD- Sasha Rideli  
DT- Dalprà Gabriele  
SP- Marco Giuttari

### 2. Perché lo hai scelto?

MA- Perché è simpatico  
GM- Vedi sopra  
OA- Non c'era altro ...  
AV- È nel team del Cin, me lo sono tenuto anche in gtr!  
NA- Perché cambiare la via vecchia per la nuova ?  
CM- Perché sono curioso di vedere che faccia fa quando lo doppiò!  
RE- Vedi sopra  
UF- Perché siamo BKL dentro!  
CG- Perché è un amico, per giunta velocissimo  
PD- Era l'unico a disposizione!  
DT- È mio fratello gemello  
SP- Perché ci conosciamo da anni e siamo amici

### 3. Chi è il più forte tra i due?

MA- Lui  
GM- Per ora io! Sono solo....  
OA- Ma che domanda ...  
AV- Sicuramente lui  
NA- Senz'altro lui...  
CM- Lui ha girato poco ma è uno che impara in fretta. Mi godo questi ultimi attimi. Azz.....  
RE- Io

UF- Ovviamente io... Perché lui ha appena iniziato. A gara 2 circa ce la giocheremo...

CG- Senza dubbio lui mi dà sempre da un secondo a giro in su dipende dalla lunghezza della pista.

PD- Io, non per molto mi sa.

DT- Allo stesso livello

SP- Io!!!!...però il ragazzo inizia a impensierirmi.

### 4. Chi è il più forte tra i partecipanti?

MA- L'alieno Rabitta

GM- Di tempi che si vedono Riccardo Rabitti

OA- Ma non me l'hai già chiesto?

AV- Probabilmente quella zoccola della Rabitta. Però ne ho viste altre dello stesso calibro.

NA- Grrr... Mangiarabitticardinali...

CM- Rabitti, ma occhio a Mangiatordi e Cardinali

RE- Damiano Preioni the BEST-IA

UF- Rabitti è un fenomeno. Spero che tra i nuovi arrivati che non conosco ci sia qualcuno in grado di impensierirlo per rendere ancora + interessante il GTrF

CG- Secondo me Riccardo Rabitti, Giuseppe Mangiatordi, Pizzo, l'Armanda, ma ce ne sono molti altri ancora di cui adesso mi sfuggono i nomi, ma cmq su tutti Riccardo l'Alieno.

PD- Rabitti, ovvio, se usa la macchina di topolino vince lo stesso ma almeno non doppia tutti.

DT- Rabitti Riccardo

SP- Non ne ho idea, a occhio e croce direi il Rabitti.

### 5. Qual è il vostro obiettivo minimo?

MA- Non avere bug di GTR

GM- Solo divertirmi

OA- Riuscire a partire.

AV- Quello di Michele arrivare tra i primi 3, il mio fare meno dritti possibile.

NA- 3° posto ?

CM- Bhè... il mio è entrare nella top ten; per Alberto quello di concludere le gare.

RE- Arrivare fino in fondo alla gara se e' possibile

UF- Di divertirci in compagnia. Nessuna ambizione, solo la speranza di arrivare in fondo a più gare possibile.

CG- Piazzare un pilota nei primi 10 della serie A e piazzare il Team nei primi 5 posti della classifica, poi tutto quello che viene in più lo accetteremo, ma anche se non centreremo gli obiettivi l'importante è che ci divertiamo e io e Alessandro ne siamo capaci .....hi hi hi

PD- Top five nella classifica team

DT- Ottenere dei podi

SP- Finire tutte le gare.

### 6. Chi è il pilota che più ti piace?

MA- Carlino

GM- Sono tutti uomini azz

OA- E' la terza volta che mi domandi la stessa cosa! Godo.

AV- Tutti quelli che vanno più piano, quelli che vanno più forte li schifo.

NA- Cardinali

CM- Sono tutti molto belli... me li farei tutti. Scegliendo direi la Cardinali e Mangiatordi

RE- C'è qualche bella donna che partecipa??

UF- Non li conosco tutti... Risposta obbligata: Rabitti junior.

CG- Mah...Riccardo Rabitti di sicuro ma anche altri li ammiro spesso quando io non riesco a fare quello che fanno loro.

PD- Pizzo, tra Cin e RTC avremmo fatto 70-80 gare insieme e mai nulla da dire.

DT- Nessuno in particolare sono tutti avversari

SP- Era Sodano

### 7. E quello con qui vorresti avere meno a che fare?

MA- Cat!

GM- Nessuno in particolare

OA- 4!!!!

AV- Non saprei, forse con tutti coloro che nelle gare mi precederanno di un soffio.

NA- Piccoli

CM- Giuseppe Curcio. Più che altro per lui

RE- Nessuno in particolare

UF- Con quelli impazienti o senza rispetto per gli altri... Parlando ovviamente solo di gara.

CG- Non ho grosse rivalità in gtr diciamo anche solo per scherzare .....Cairolì Maurizio e io ci divertiamo un mondo a sfotterci mentre ci alleniamo.

PD- Rabitti

DT- Nessuno

SP- Rabitti

### 8. Perché?

MA- Perché se mi doppia mi mette la sua skin durante la gara

GM- è un gioco non vedo motivi per attriti

OA- Perché ha un embolo per capello, e capelli ne ha tanti.

AV- Perché beccarsi due secondi al giro fa soffrire, ma ti mette anche nell'ordine di idee che non ci sia nulla da fare, avere un pilota davanti di qualche decimo invece te li fa girare

NA- Non è capace di stare in pista, e quando c'è... combina disastri (vedi Misano 1)

CM- Scherzavo.... Chi non avrei voluto affianco non si è iscritto.

RE- Per ora mi vanno tutti ok

UF- Simulare deve essere uno svago, non una occasione di tensione.

CG- Perché è stato il mio Team Manager per 2 anni al CIN e poi come detto prima ci sfottiamo alla grande alla minima occasione cmq sempre senza cattiveria.

PD- Beccare dai 2 ai 4 secondi ogni volta nuoce alla mia salute mentale

DT- Voglio confrontarmi con tutti

SP- e dai, queste cose non si dicono!

### 9. Cosa ti piace di questo campionato?

MA- Gente simpatica corretta e appassionata

GM- GTR

OA- e dai basta....

AV- Per ora tutto... Una cosa in particolar modo è il fatto di essere riusciti a convincere Ugolotti a usare le skin personalizzate.

NA- L'alto numero di iscritti e che nessuno si è lamentato di dover pagare 30 milalire...

CM- L'organizzazione, la serietà e trovare persone con cui è bello trascorrere le serate

RE- La vera simulazione e non come Nascar che appena ti tocchi un pelo fai un patatrac!

UF- Che abbiamo mischiato vecchie e nuove leve allargando una comunità storica come il CIN

CG- La passione che ci hanno messo i ragazzi che lo hanno organizzato e poi anche se non è ancora incominciata la cura



per i particolari nell'organizzarlo. Penso che ci divertiremo molto lo spero sinceramente.

PD- Mi piace correre con le persone che conosco e GTR è un gioco fantastico

DT- Che fa parte della LISGO

SP- Che viene fatto con gtr...putroppo con le ngt!

### 10. Dicci tre cose che vorresti potessero accadere in questo campionato.....

M A - d o p p i a r e Rabitti,Mangiatordi e quindi ritirarmi e raccontarlo ai figli

GM- Divertimento per tutti - una vittoria - dimenticare rFactor

OA- Rabitti arriva secondo, la Pizza arriva prima, io non spinno

AV- Divertirmi, lottare correttamente con gli altri avversari, vincere una gara (l'ho sparata grossa è!)

NA- Che io diventi più veloce del mio compagno,essere secondi come squadra,arrivare al traguardo non doppiato

CM- Doppiare il mio compagno, vincere una gara, superare Curcio mentre parlo al telefono con la morosa

RE- Vincere ,Vincere,Vincere

UF- Io e il mio socio sempre al traguardo, nessuna discussione per le penalità, finire con la voglia di iniziare subito un GTRF2

CG- Vorrei che vincessimo il campionato squadre, mi piacerebbe arrivare a podio almeno una volta, vorrei che Cairoli buccasse ad ogni corsa..... hi hi hi

PD- Mi piacerebbe trovare un nuovo bug che ci costringa ad utilizzare le GT subito, lasciare un pò di sfiga a casa perchè in queste gare estive me ne sono capitate di tutti i colori, fare la

metà delle gare NGT sul bagnato.

DT- Non ne ho idea

SP- Battere l'altra squadra SPVS, Arrivare prima di tutti gli altri Senesi, buttare fuori con sportellata il... ehehehe non te lo dico!

### 11. Chi vincerà i costruttori?

MA- Porsche

GM- Non ne ho la più pallida idea

OA- Se la classifica è a punti, Ferrari, se intendi quale macchina arriverà prima, Porche.

AV- Probabilmente le ferrari, son di più.

NA- Ferrari

CM- Credo che dominerà la Porsche

RE- Ferrari

UF- bella domanda... Porsche?

CG- Sono incerto dato che molti piloti forti hanno la Porsche ma la quantità di Ferrari è enorme .chissà

PD- Non conosco la scelta dei piloti migliori ma secondo me vincerà la Porche.

DT- ICT

SP- Porsche

### 12. Perché hai scelto di fare il tm?

MA- Perché' almeno non mi possono licenziare

GM- Non avevo un team e non volevo correre senza team

OA- Per una volta che arrivo primo ...

AV- Me lo sto chiedendo anche io

NA- Mi ci hanno messo...

CM-Perché così posso dire che anch'io, poche volte, mi son sentito dire "scusa capo!"

RE- Azz.... non lo sapevo!

UF- Perché ero il migliore tra l'unico disponibile...

CG- Perché volevo provare questa esperienza nuova e poi perchè mi piace partecipare attivamente nel team anche se ogni decisione la prenderemo sempre dopo averne discusso io e il mio compagno di Team.

PD- Perché sono stato il primo del team aa iscrivermi e allora già che c'ero ho creato anche la squadra, tanto il TM non fa nulla altrimenti lo facevo fare ad altri!!

DT- O lo facevo io o mio fratello

SP- Perché mi sono iscritto prima degli altri.

### 13. Un aggettivo nei riguardi degli organizzatori..

MA- Gente simpatica corretta e appassionata

GM- Dico una frase: grazie per sbattervi per tutti!

OA- No comment...

AV- Professionali!

NA- Amichevoli...

CM- Positivo o negativo? Scherzo.... Fantastici davvero!

RE- Se fossero delle belle donne me li tromberei tutti, azz...

UF- Aiutateli... Non fiori ma opere di bene...: Appassionati

CG- Fantastici per aver organizzato un simile campionato e professionali nell'aver voluto testare questa estate tutte le possibili soluzioni per dare al futuro campionato il massimo delle possibilità do riuscita.

PD- Lavoratori.

DT- Bravi

SP- Intraprendenti ma seguono troppo quello che gli viene chiesto

*Maurizio "Mauri" Cairoli*

**B**rno è una delle piste più belle del calendario FiaGT 2003. Un circuito molto tecnico con quasi ogni genere di curva, largo e con diversi punti per tentare un sorpasso in sicurezza.

### T1 (curva a destra, in 3a)

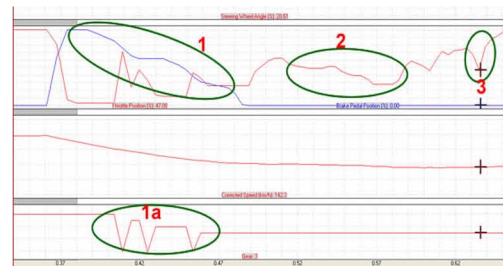
Per questa guida del circuito ho utilizzato una Ferrari 360nGT in configurazione gara con benzina per almeno 40 minuti. Arrivando dal rettilineo di partenza ci troviamo lanciati verso la T1, una curva verso destra con una entrata particolarmente veloce ma che chiude verso l'apice per poi riaprirsi solo all'ultimo pezzo della curva. Come se non bastasse, questa curva ha un asfalto particolarmente sconnesso e servirà una auto ben bilanciata e con le giuste regolazioni sugli ammortizzatori, per non avere problemi di tenuta sopra queste sconnessioni. L'entrata è molto importante in questa curva, come si vede nell'immagine 1, si frena particolarmente tardi, praticamente appena aver passato la postazione dei commissari sulla sinistra, si inserisce l'auto cercando un apice anticipato e scalando dalla 6a in 4a marcia.



È particolarmente importante saper compiere in modo corretto il trailbraking e cioè frenare con la massima forza subito e dosare il freno man mano che si sterza sempre di più. La telemetria nel punto 1 evidenzia come la mia forza sul pedale del freno (grafico blu punto 1) diminuisce in modo graduale e costante, man mano che inserisco l'auto sempre più all'interno della curva. Un altro dettaglio da notare è la scalata in 3a marcia che avviene un po' in ritardo in confronto alle altre due precedenti. Se siete entrati veloci in questa curva, passando quel primo "falso" apice della curva in inserimento, la macchina mostrerà una tendenza al sotto sterzo (immagine 2), e cioè ad allargare col muso.

Scalando ancora una marcia vi permetterà di girare l'auto proprio nel momento giusto (punto 1 a) grafico gear e immagine 3). Una volta inserita l'auto bisogna avere pazienza, perchè la curva è più lunga di quel che sembra.

Tenetevi relativamente vicini al cordolo mantenendo un gas piuttosto costante (punto 2 grafico acceleratore) è un po' difficile giudicare quando dare gas per uscire dalla curva, e molto dipende anche da



come siete riusciti a posizionare l'auto. Nell'immagine 4 si vede il punto dove sono riuscito a dare gas con decisione.



Per farlo ho telegrafato una volta col pedale dell'acceleratore, come si vede anche nel punto 3 della telemetria, per girare ancora una volta la macchina verso l'uscita. Si nota meglio l'angolo dell'auto.



Inutile sottolineare che prima si riesce a dare gas e uscire veloci, meglio è per la vostra velocità. In particolar modo in questa curva segue un rettilineo in salita, e qualche km/h in più non può che far comodo. Fatte molta attenzione alle sconnesioni che ci sono in uscita della curva, e che possono sbilanciare la vostra macchina e portarvi a un marcato sottosterzo oppure a destabilizzare il posteriore. In entrambi le occasioni le conseguenza variano da parecchia perdita di tempo a un uscita di pista.

### Note particolari:

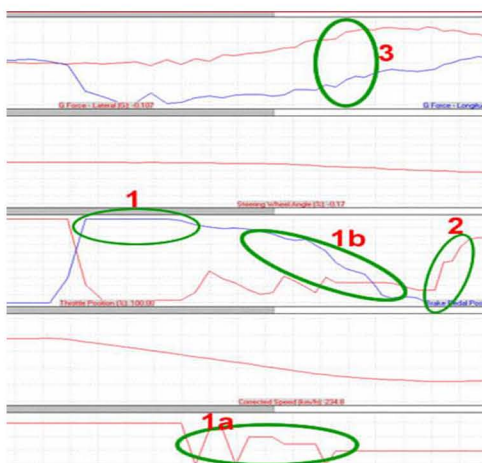
Visto che si tratta di una curva che viene percorsa a velocità piuttosto elevate, dopo 10 minuti di gara si forma al suo esterno, uno stratto di residui di gomma e sporcizia, molto ma molto scivoloso. State molto ma molto attenti a non finire larghi. Possibilità di sorpasso: ottime. I piloti più esperti e dotati di un'ottima tecnica di frenata possono sfruttare l'inserimento molto veloce in questa curva e frenare veramente tardi. Non è difficile sopravvivere all'avversario in frenata, ma è molto difficile rimanere stretti vicino al cordolo una volta entrati, per non dare all'avversario l'opportunità di ripassarvi a metà curva. Se dovete resistere ad un tentativo di sorpasso, state molto attenti a non finire al lato esterno che è molto scivoloso. Oltre a perdere la posizione, rischiate di finire fuori pista.

### T2 (curva a sinistra in 2a)

La T2 è la prima delle due curve che formano questa esse.



Si arriva a questa curva verso sinistra piuttosto veloci e i problemi cominciano subito al punto di frenata. Il punto di frenata si vede un po' male perchè si frena praticamente sul dosso. Inoltre è sempre meglio frenare un po' prima del dovuto perchè ci sono delle sconnesioni molto forti sull'asfalto proprio sul punto di frenata che portano al bloccaggio delle ruote anteriori. Come se non bastasse tutto questo, proprio all'inserimento della curva l'asfalto ha un camber inverso che porta il muso sempre più all'esterno. Nell'immagine 6 è chiaro il mio punto di frenata che però è già piuttosto tardi. Per riuscire a frenare bene a quel punto lì, serve un prolungato periodo di trailbraking, un inserimento anticipato e la giusta tecnica di scalare le marce.



La telemetria nel punto 1 mostra una frenata decisa e prolungata al massimo della forza (grafico blu) che viene modulata gradualmente fino all'apice della curva (1b). Le marce si cominciano a

scalare sempre dopo che la macchina ha perso un po' di velocità e mai all'inizio della frenata (1 a). L'ultima scalata (2 a marcia) è poco prima di toccare il cordolo interno della curva



È importante prendere un po' di cordolo interno in questa curva. L'esterno è molto offcamber e scivoloso perciò tenetevi più all'interno possibile. Dalla telemetria Notate come con un buon trailbraking, sfrutta al massimo le potenzialità di grip della macchina (punto 3, grafico rosso=g laterali, grafico blu=g longitudinali) A metà forza frenante la macchina ha quasi raggiunto il massimo grip laterale e cioè curva con quasi tutta la sua forza. I due diagrammi hanno una evoluzione quasi parallela. Inoltre al punto 2 si può osservare l'apertura dell'acceleratore nell'esatto istante che la frenata è finita. Nessuna perdita di tempo. Qualcuno osserverà che

la frenata è finita. Nessuna perdita di tempo. Qualcuno osserverà che l'apertura dell'acceleratore è forse un po' troppo violenta pur essendo in 2° marcia. Questo è voluto per indurre un sovrasterzo di potenza alla macchina che ci permetterà di non allargarsi all'uscita della curva, cosa molto importante per l'inserimento della T3.



### Note particolari:

Anche in questa curva l'esterno diventa molto scivoloso in gara, inoltre le sconessioni nel punto di frenata rendono l'operazione veramente molto difficile.

### Possibilità di sorpasso: Buone

Le sconessioni rendono la frenata problematica, ma a parte questo ci sono ottime possibilità di sorpassare nel modo classico. Buona uscita dalla t1, slipstream e sorpasso.

### T3 (curva a destra in 2a)

Dopo la T3 segue un lungo rettilineo in discesa, perciò la traiettoria viene tutta impostata per ottenere la migliore uscita possibile. Il punto di frenata è appena prima di arrivare al cordolo a sx (immagine 9) e si frena con decisione ma solo per un istante e poi si inserisce l'auto

per un apice ritardato. Si cerca di prendere il cordolo interno (immagine 10), ma non esagerate e non uscite sull'erba. Perché le sconessioni sbilanciano la macchina. Appena toccate il cordolo interno, cercate di aprire l'acceleratore velocemente ma sempre in modo progressivo. Qualsiasi azione sui pedali in stile on/off avrà brutti

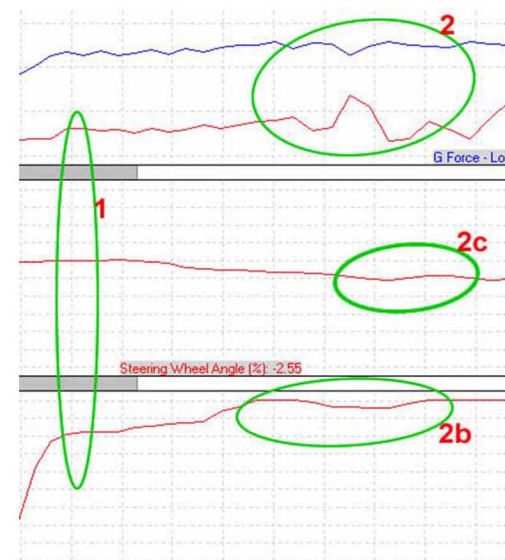
risultati. Uscendo dalla curva e mentre siete in piena accelerazione, troverete una grossa sconessione che 10 volte su 10 porta ad un colpo sovrasterzo (immagine 11). Non spaventatevi e alzate



leggermente il piede dall'acceleratore e raddrizzando leggermente il volante. Non serve controsterzare in modo vistoso, ne alzate del tutto il piede dall'acceleratore



La telemetria mostra nel punto 2 il cambiamento che porta la sconessione sul grip laterale (grafico rosso), il leggero raddrizzamento del volante (punto 2c) e la leggera modulazione dell'acceleratore (punto 2b)



### Note particolari:

L'uscita è l'unica cosa importante qui. Potete perfino sacrificare la percorrenza di curva, specialmente se vi trovate a gomme finite, per ottenere una migliore uscita di curva che vi permetterà di difendervi bene dagli attacchi degli avversari nel lungo rettilineo che segue.

### Possibilità di sorpasso: Nulle.

Solo per clamoroso errore dell'avversario.

### T4 (curva a destra in 2a)

Questa è la prima di una serie di curve lente in rapida successione. Da qui in poi è importante prendere il giusto ritmo e non sbagliare nemmeno una, perché poi vengono sacrificate le successive. Si arriva al punto di frenata a grande velocità ed è particolarmente difficile rallentare la macchina perché si viaggia in forte discesa. Si frena subito

dopo aver passato il cartello dei 100m (immagine 12), e la tecnica della frenata è la medesima che abbiamo descritto prima per le altre curve e analizzato con la telemetria.



Questo tipo di frenata è efficace in qualsiasi curva tranne rare eccezioni, perciò assicuratevi che il vostro grafico telemetrico di frenata sia identico o molto simile a quelli dimostrati in questa guida. Inserite la macchina in curva il prima possibile, restando all'interno delle strisce di gomma e prendendo più cordolo interno possibile. Immagini seguenti:



una volta toccato il cordolo interno lasciate del tutto il freno e cominciate ad accelerare con decisione. La curva in quel punto ha un strano camber e la discesa diminuisce drasticamente. La macchina cambia comportamento e da sottosterzante ritrova il necessario grip all'anteriore per restare in traiettoria. Uscendo dalla curva salite sul cordolo esterno e rimanete lì per la seguente curva a destra in discesa

### Note particolari:

ricordatevi di inserire la macchina in curva con anticipo e prima del momento che le strisce di gomma suggeriscono.

Possibilità di sorpasso: Ottime. Il rettilineo è abbastanza lungo e se l'uscita dalla T3 è stata migliore dal vostro avversario, avete tutto il tempo per preparare l'attacco all'interno. Se l'avversario resta all'esterno e riuscite a frenare meglio di lui, non avrà nessuna possibilità di

resistenza. Attenzione però, l'interno ha meno grip e se bloccate le gomme, finirete dritti fuori pista.

### T5 (curva a destra in 2a)

Non c'è molto tempo per pensare dopo l'uscita di T4, perchè la T5 segue immediatamente. Per questa curva consiglio di inserire la macchina in ritardo, ben dopo la traiettoria che suggeriscono le strisce nere (immagine 17). Questo perchè la curva chiude in uscita e va anche in forte discesa, portando così la macchina ad un eccessivo sottosterzo. Con una traiettoria modificata per un apice ritardato, l'uscita sarà più dritta e soffrirete meno del sottosterzo.



Salite con decisione sopra il cordolo interno, in alcune occasioni personalmente metto pure la ruota anteriore oltre il cordolo e sull'erba (immagine 18). Accelerate con decisione per il brevissimo tratto prima della T6 e lasciate la macchina andare largo verso sx. Questa parte dell'asfalto è ben gommato e nonostante la T6 è appunto verso sx, non rende particolarmente difficile l'ingresso

### Note particolari:

Salite con cattiveria sopra il cordolo interno dx, attenti al sottosterzo in uscita. Possibilità di sorpasso: nulle. Semplicemente non c'è lo



spazio necessario per tentare qualsiasi manovra di sorpasso, accodatevi e pazientate.

### T6 (curva a sinistra in 2a, alcuni mettono anche la 1a)

Prendetela comoda e con calma. Sembra un controsenso ma questa è la curva più lenta del circuito ed anche lunga quanto basta per permettervi di scegliere la traiettoria ideale. Per l'inserimento seguite le strisce di gomma sull'asfalto (immagine 20) e una volta dentro cercate di avvicinarvi il più possibile al cordolo e di mantenere una velocità costante senza sbilanciare la macchina telegrafando col gas.



Quando state per arrivare alla fine del cordolo interno, allora è il momento giusto per applicare il gas più velocemente possibile ma sempre in modo graduale. (immagine 21) Attenti che la bassa marcia può provocare sovrasterzo di potenza se esagerate col piede destro. Questo può costarvi caro alla prossima curva, perchè

l'avversario potrebbe tentare un sorpasso.



Note particolari:

Attenti a non finire larghi, l'esterno è particolarmente scivoloso e off camber qui. Finchè tenete il gas costante non abbiate paura di salire sul cordolo interno.

Possibilità di sorpasso: scarse. Ogni tanto qualche avversario si lascia prendere dalla foga e finisce un po' largo, aprendovi la porta all'interno. Piuttosto state attenti a sfruttare opportunità all'uscita di curva. Capita più spesso che qualcuno perde velocità a causa di sovrasterzi di potenza.

### T7 e T8 (curve a sinistra e poi destra in 2a)

La T7 e la T8 formano la seconda esse del circuito e anche su questa è molto importante una uscita veloce a causa del rettilineo più lungo del tracciato che segue questa esse. Il punto di frenata della T7 è un po' prima dell'inizio del cordolo esterno



La frenata non è particolarmente difficile ma l'inserimento deve essere assolutamente preciso per ottenere la massima velocità possibile. La giusta traiettoria è all'interno delle strisce di gomma, e sopra il cordolo interno.



Fate attenzione con l'acceleratore quando mettete le ruote sopra il cordolo perchè una sconnessione può provocare un deciso sovrasterzo. Ad eseguire la manovra bene questo vi aiuterà a curvare meglio, ma può anche essere fatale. Inoltre se non prendete il cordolo la macchina avrà un fastidiosissimo sottosterzo perchè l'asfalto è offcamber, portandovi fuori traiettoria per la curva successiva, mentre se prendete il cordolo più del dovuto andando sull'erba, la macchina salterà e toccherà col fondo facendovi perdere di nuovo tempo oppure finendo in testacoda. In uscita dalla T7 tenetevi sulla parte centrosinistra della strada per affrontare meglio la T8 che sta arrivando.



Toccate i freni e inserite l'auto in leggero ritardo in confronto a quello che suggeriscono le strisce sull'asfalto (immagine 25). È importante qui a non esagerare perché l'esterno come al solito è scivolo e la curva essendo secca non permette ripensamenti di traiettoria. Dovete prendere una linea che porta ad un apice ritardato sopra il cordolo



Una volta sopra il cordolo interno e poco prima che finisca aprite di nuovo il gas con decisione (immagine 26). È importante avere la giusta traiettoria e ad aprire il gas nel momento esatto. La strada non dà un grip particolare all'avantreno e le nGT non hanno la potenza necessaria per chiudere la traiettoria col gas qui, perciò inevitabilmente la macchina allargherà sempre di più la sua traiettoria.



Se avete guidato bene, la macchina finirà dritta sopra il cordolo esterno puntando verso il lungo rettilineo (immagine 27). È importante uscire da questa curva senza ripensamento col gas e volante per correggere la

traiettoria. Qualsiasi incertenza vorrà dire una notevole diminuzione della velocità d'uscita e questo significa una grossa perdita di tempo oppure peggio ancora un sorpasso subito alla fine del lunghissimo rettilineo in discesa che segue.



### Note particolari:

L'asfalto scivoloso e offcamber, richiede assoluta precisione di traiettorie per entrambi le curve. Una volta inserita la macchina nella T7 potete sacrificare la sua percorrenza per affrontare al meglio la T8. L'uscita da quest'ultima è la cosa più importante in una gara.

Possibilità di sorpasso T7: a sorpresa. Se avete sbagliato l'uscita dalla T6, il vostro avversario potrebbe tentare un tuffo all'interno sforzandovi di utilizzare l'esterno scivoloso della curva. Ci vuole molta abilità per riuscire a mantenervi affiancati all'uscita della T7, ma se ci riuscite, allora sarete all'interno per la T8.

### T9 (curva a destra in 2a)

La prima parte di questa curva assomiglia tantissimo alla T1 solo che alla fine è più lenta. Si arriva velocissimi dal rettilineo e si frena dopo il cartello dei 100 metri. La prima parte della curva è molto ampia e si può ritardare moltissimo la frenata. L'importante è rimanere



all'interno delle strisce nere sull'asfalto, anticipando l'inserimento di un po'. Anche qui la telemetria deve essere molto simile a quella dimostrata alla curva T1



Quando la macchina comincia a mostrare un po' di sottosterzo, scalate in 2 a marcia per far girare l'auto, puntandola così verso il cordolo interno. Si deve usare un po' del cordolo interno man mano che si arriva al punto di accelerazione.



Un po' prima che il cordolo finisca si può dare gas, ma state attenti alle sconnessioni. Anche qui, lasciate che la macchina scivoli verso il cordolo esterno ma state attenti e scendete dal cordolo prima che esso finisca.

Siccome dovete finito il cordolo comunque puntare verso il lato destro della strada, in un certo senso state ancora curvando, l'erba con la sonnessione che segue dopo il cordolo, o può farvi brutti scherzi in pieno rettilineo.



Note particolari:

Una curva ricca di interpretazioni soprattutto all'inserimento. E il vostro avversario sembra di aver perso il punto di corda, non attaccate subito se non l'avete studiato prima, potrebbe semplicemente aver scelto una traiettoria un po' diversa. Il breve rettilineo che segue questa curva è in forte salita. Tenetelo a mente mentre state cercando di impostare l'uscita

Possibilità di sorpasso: Se non tentate un sorpasso qui, meglio che giocate a tetris. La lunga fase di frenata e inserimento non solo si presta benissimo a tentativi di sorpasso veri e proprio, ma c'è anche abbastanza tempo e spazio per giochi "psicologici" con finte di sorpasso e scelta di traiettoria d'attacco. E se non ci siete riusciti perchè l'avversario ha frenato molto tardi, c'è sempre il rettilineo successivo in salita.

**T10 e T11 (curve a sinistra e destra, in 2a)**  
Se la esse precedente era la più importante, questa è

sicuramente la più tecnica. Una sinistra destra sopra un dosso che interrompe una salita, con un asfalto particolarmente sconnesso sopra l'apice di entrambi le curve! Nella esse precedente abbiamo sottolineato l'importanza della precisione della traiettoria per avere la massima velocità. Qui invece la precisione assoluta è richiesta per non uscire di strada o per non finire in testacoda!

Il punto di frenata è un po' prima della postazione dei commissari a destra



Complice la salita, la frenata è particolarmente violenta e breve, perciò non c'è spazio e tempo per errori. Frenate forte, scalate due marce e inserite l'auto puntando verso il cordolo interno. Dovete salire sul cordolo con le ruote interne ma dovete essere molto precisi a non oltrepassarlo per evitare che la macchina salta su due ruote!. Serve anche la massima attenzione con l'acceleratore visto che sopra il cordolo esiste una forte sconnessione che porta sempre ad un eccessivo sovrasterzo. Tenetevi più a destra possibile in uscita dalla T10 per sfruttare al massimo la T11. è molto importante affrontare la T11 caricando la massima velocità possibile perchè l'uscita porta ad un rettilineo abbastanza lungo e molto in salita.



Anche qui è doveroso prendere il cordolo interno. Agite sul gas con molta attenzione per tutta la durata dell'uscita perchè la salita sposta tutto il peso dietro e l'aumentata inerzia rende la macchina molto sovrasterzante. Inoltre le diverse sconnessioni rendono la guida ancora più problematica





State anche molto attenti a scendere dal cordolo di uscita prima che questo finisca, perché al termine di questo c'è un bel scalino che molto facilmente manderà la vostra auto in testacoda.

Note particolari:

Apex fortemente sconnessi, pendenze importanti, uscita con sconnessioni e cordoli scivolosi. Tutto questo condito da un'unica traiettoria da prendere e con la paura di testacoda sempre presente. Inutile raccomandarvi la massima concentrazione.

Possibilità di sorpasso T10: scarse. Può capitare molto raramente che un folle avversario tenta un sorpasso qui. In realtà basterebbe spostarvi leggermente verso il centro della strada per difendervi bene da qualsiasi attacco.

### T12 (curva a sinistra in 3a)

La T12 arriva subito dopo la fine della salita ed insieme alla T13 costituisce l'ultima e molto ampia esse del circuito. Si frena subito sul dosso e il punto di frenata è particolarmente difficile da individuare. Personalmente uso le strisce bianco verdi sul guardrail di sinistra, ma è comunque un punto di frenata ricco di interpretazioni



Essendo una curva secca ma non particolarmente lenta, al suo esterno dopo un po' si forma quella miscela scivolosa di polvere e detriti di gomma. Meglio tenersi verso sinistra il più possibile anche in uscita per prepararsi al meglio per affrontare la T13 verso destra.



In quel punto la strada è piuttosto larga perciò non c'è un punto esatto dove posizionare la macchina e molto dipende anche se state preparando un attacco per il rettilineo che segue la T13, oppure se vi state difendendo da un attacco subito alla T12. Infatti non è raro vedere auto affiancate in questo punto della pista.

Note particolare:

Il punto di frenata è subito dopo il dosso e di conseguenza la visibilità è molto scarsa. Anche l'inserimento in curva non ha molta visibilità. La strada è larga ma attenzione alla parte scivolosa verso l'esterno.

Possibilità di sorpasso T12: buone

L'uscita dalla T11 è molto difficile, e spesso i piloti non riescono a sfruttare al massimo l'accelerazione della propria auto. Se state inseguendo l'avversario, cercate di sfruttare al massimo l'uscita da quella

curva e prendere lo slipstream della macchina in fronte per attaccarla all'interno della frenata per la T12. Se invece dovete difendervi a volte forse conviene frenare prima e incrociare le traiettorie prima della T13, riprendendo così la posizione persa.

### T13 (curva a destra in 3a)

Questa ampia e lunga curva verso sinistra porta al rettilineo di partenza del circuito di Brno. Bisogna aggredire il cordolo interno e sfruttarlo per far girare la macchina perché in questa curva la macchina è molto sottosterzante



È molto importante avere una ottima velocità di percorrenza per questa curva, la giusta traiettoria e un'uscita altrettanto veloce, visto che quello che segue è il rettilineo di partenza. In uscita lasciate la macchina allargarsi verso il cordolo esterno cercando di sterzare il meno possibile per avere la minor resistenza all'avanzamento e lanciatevi verso la linea del traguardo!



### Note particolari:

Se avete un assetto che offre stabilità sui punti critici di questa pista, dovete per forza combattere un eccessivo sottosterzo in questa curva. D'altronde ogni assetto non è altro che un compromesso fra il vostro stile di guida, le caratteristiche della macchina e il disegno della pista. State molto attenti a un particolare. Per entrare nei pits, bisogna frenare esattamente sopra l'apice di questa curva. Se vi segue qualcuno da vicino, il tamponamento è assicurato. Avvisate sempre l'avversario, magari nella salita prima della esse, o meglio ancora lasciatelo passare in mezzo alla esse, allargando la vostra traiettoria all'uscita della T12

### Possibilità di sorpasso: mediocri

A volte capita arrivare a questa curva appaiati, cercando di resistere ad un attacco subito alla T12. c'è spazio abbastanza per fare la T13 affiancati ad un'altra macchina... ma bisogna avere esperienza e nervi saldi, e la cosa più importante, conoscere e fidarsi dell'avversario. Consigli per il setup e la strategia. Uso una ala leggermente inferiore dal massimo consentito. Valore ala 9 o 8, per aiutarmi a girare meglio l'auto nelle lunghe curve medioveloci.

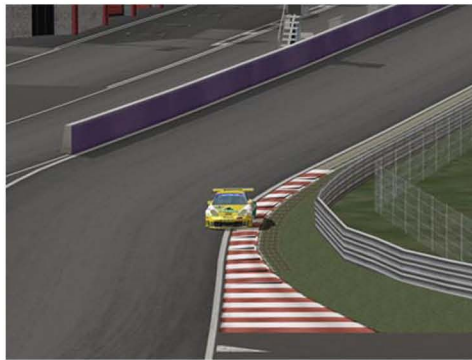
Cercate di trovare un buon compromesso sugli ammortizzatori per avere una macchina reattiva in inserimento (valori alti) ma anche con buona stabilità sopra le sconessioni (valori medio bassi). Ovviamente tutto dipende anche dal vostro stile di guida. Magari è possibile, anche se ho i miei dubbi, fare 80 minuti senza cambio gomme, ma sicuramente servirà un ritmo molto lento per mantenere le gomme in buono stato. Personalmente farei un pitstop cambiando gomme attorno il 35minuto e facendo un secondo stint leggermente più lungo. Entrando in anticipo per il pit, vi aiuta a guadagnare tempo a gomme fresche nonostante il maggior peso del carburante. Esattamente il contrario di quel che succede in Formula 1.

*La redazione ringrazia di cuore*

*Aristotelis "Aris" Vasilakos*

**I**l fiore all'occhiello del campionato FiaGT, è sicuramente il circuito di spa-francorchamps in Belgio. Un circuito lungo di quasi 7km, pieno di curve tecniche e famose in tutto il mondo per la loro difficoltà e pericolosità. Per questo giro abbiamo utilizzato una Porsche GT3 RS della classe nGT e in particolare la famosissima Yukos, che nell'edizione del 2003 sotto la pioggia è riuscita a vincere la gara tagliando per prima assoluta il traguardo, in mezzo alle ben più veloci macchine della classe GT! Sicuramente le condizioni particolari e un po' di altre coincidenze hanno contribuito a questo incredibile successo, ma nulla toglie la validità dell'impresa e il fatto che si tratta di una macchina davvero eccellente con un carattere molto particolare.

**Eau Rouge (sinistra, destra, sinistra fra compressioni e dossi in 5a marcia. Meglio non aver mangiato prima!)** Passando allora dal traguardo si arriva veloci ed aiutati dalla importante discesa, verso una delle curve più famose del mondo. La temibile Eau Rouge si presenta come un serpente che sale la collina. Si entra verso sinistra in 6a marcia cercando di toccare il cordolo a sinistra. (immagine 1) Alcuni piloti qui scelgono una 5a marcia più lunga e la tengono per tutto il rettilineo e la percorrenza della Eau Rouge. Appena superato il cordolo e in mezzo alla forte compressione che porta alla salita, si butta la macchina con decisione verso destra per andare a prendere il



cordolo destro. Contemporaneamente si toglie il piede dall'acceleratore e si scala in 5a marcia. Bisogna essere veramente decisi a cambiare traiettoria. Finché non toccate il cordolo a sinistra è meglio non aprire di nuovo l'acceleratore. La macchina andrà in sovrasterzo ma la voi insistete a curvare verso sinistra e aprite il gas.



Appena aprite di nuovo il gas la macchina perderà grip sull'avantreno e complice anche l'uscita dalla forte compressione e la forte salita, il muso aprirà la sua traiettoria verso l'esterno in modo molto marcato. Cercate di contenere questo sottosterzo con il volante, non sterzate di più ma tenete il volante all'angolo giusto al limite del grip e cercate così di indirizzare lo scivolamento della macchina verso il cordolo destro ma non oltre! Potete prendere con decisione il cordolo destro ma non oltrepassatelo, perché l'asfalto oltre il cordolo è troppo scivoloso. Inoltre la macchina salterà con violenza



sopra il cordolo e dovete essere pronti a tenere il volante con fermezza per non avere grossi problemi di instabilità. Se siete riusciti a uscire veloci, cosa molto importante per il lunghissimo rettilineo che segue, allora bisogna stare attenti perché la macchina allargherà tantissimo verso l'esterno e bisogna assecondarla se non si vuole finire contro le gomme di protezione



A questo punto si esce a velocità superiori ai 220km/h con una nGT!

Note particolari:

Trattenete il respiro e tuffatevi! Oltre ai scherzi, non oltrepassate il cordolo sinistro che è molto pericoloso. State molto attenti a gomme fredde perché il sottosterzo vi scaraventerà contro le gomme di protezione a destra. In gara è sempre una buona abitudine controllare ancora dal rettilineo di partenza se c'è qualche macchina che sta uscendo dai box, e modificare velocità di percorrenza e traiettoria per uscire più stretti dalla curva, visto che l'uscita box è

esattamente al punto di uscita della curva.

Possibilità di sorpasso: state scherzando vero? Vabbeh che sono simulatori e non si fa male nessuno, ma a tutto c'è un limite!

Malmedy le combes. (Un insieme di curve alla fine del lungo rettilineo dopo raidillon. Destra, sinistra e ancora destra da prendere in 3a marcia) Si arriva fortissimi con oltre 265km/h alla frenata per la prima curva a destra. Il punto di frenata è un po' difficile da individuare per la mancanza di riferimenti, visto che si trova più o meno a 150m dalla curva. Le strisce nere di gomma sull'asfalto aiutano a individuare il punto ma state cmq attenti perché non sono molto evidenti.



Fortissima frenata e si scala fino alla 3a marcia cercando di portare la frenata dentro la prima parte della curva a destra. Alcuni preferiscono salire con decisione ben oltre il cordolo interno a destra, io preferisco toccarlo leggermente, in entrambi i casi la macchina sovrasterzerà e bisogna essere pronti con lo sterzo. Sicuramente la linea più facile è quella che non usa il cordolo. C'è pochissimo tempo per dare una istantanea accelerata e subito dopo si gira verso sinistra,



cercando di mantenere la giusta traiettoria. Il cambio traiettoria è piuttosto problematico, la macchina è appena uscita da una curva molto secca e violante, dopo una lunga frenata e subito cerchiamo di farla girare dall'altra parte per un'altra curva secca. Spesso si perde grip o sull'avantreno o sul retrotreno. I nostri movimenti sul volante e pedali devono essere perfettamente coordinati, progressivi e precisi, per non sbilanciare ulteriormente la macchina. Personalmente seguo una traiettoria fuori dal cordolo, perché proprio sull'apice della curva sopra il cordolo, si trova una fortissima sconnessione che porta ad un eccessivo sottosterzo e che rovina il posizionamento per la curva seguente a destra.



Una volta usciti da questa curva spostatevi con decisione verso la parte sinistra della strada per affrontare al meglio la seguente curva a destra (malmedy). E' importante sfruttare l'uscita di quest'ultima curva, perché



porta ad un piccolo rettilineo in discesa finendo ad una lenta curva in 2° marcia che rappresenta una buona occasione per sorpassare. In fase di qualifica e se la vostra guida è molto precisa, potete sfruttare il cordolo interno a destra, ma dovete farlo per un tratto adeguato mettendo le ruote proprio sul pavè oltre il cordolo. Se invece toccate il cordolo solo per un, istante, la macchina salterà e perderà grip. In gara meglio non utilizzarlo perché il guadagno è minimo ma in caso di sbaglio si perde tanto tempo.



Quello che invece si deve utilizzare è lo spazio ben oltre il cordolo esterno che è ampio e con un buon grip. Vi permetterà di allargare la traiettoria guadagnando maggiore velocità.

Punti particolari: Bisogna prendere un buon ritmo e restare in traiettoria per tutte e tre le curve. La tentazione di sfruttare i cordoli è sempre tanta, ma cercate di non farlo, si guadagna veramente pochissimo tempo ma solo se la



la manovra è eseguita alla perfezione. Basta mettere le ruote un paio di centimetri oltre il dovuto e la macchina comincerà a saltare perdendo tanto grip, obbligandovi in traiettorie non ottimali e in definitiva perdendo anche molto tempo

**Possibilità di sorpasso:** Ottime. Dopo il lunghissimo rettilineo questo è il punto giusto per tentare il sorpasso. State però molto attenti perché l'entrata alla prima curva a destra è molto stretta e non c'è spazio abbastanza per due vetture in modo sicuro. Non è raro vedere auto finire dritte nell'erba dopo una frenata troppo ritardata. Fortunatamente c'è tanto spazio di fuga, ma state attenti all'uscita della seconda curva, a "quelli che rientrano dopo il dritto"

**Bruxelles (lungo tornante a destra in 2° marcia)** Dopo queste tre curve si scende velocemente verso la curva "Bruxelles", un lungo tornante di quasi 180 gradi verso destra. La frenata è in forte discesa e l'asfalto è molto ma molto sconnesso. Serve una buona tecnica di frenata sia per non bloccare le ruote, sia per non finire lunghi. L'esterno di questa curva è particolarmente scivoloso, e dopo c'è la trappola di sabbia, meglio evitare. Frenate

un po' prima del cordolo a sinistra e modificate il punto di frenata a seconda del peso della macchina e delle condizioni delle vostre gomme, perché i spazi di frenata variano tantissimo a causa della forte discesa.



Inserite la macchina in curva e cercate di restare vicini al cordolo interno. Ci vuole pazienza perché la curva è lunga, ma quando vedete l'uscita, agite sul gas con decisione. Il buono banking all'uscita della curva vi offre la possibilità di una veloce uscita in leggero sovrasterzo. Non allargate troppo la traiettoria verso sinistra perché dovrete portare la macchina subito a destra per la pouhon.



**Note particolari:**

La parte dal centro strada verso l'esterno è molto scivolosa, tenetevi più vicini al cordolo che potete, ma non saliteci sopra. La ruota interna spesso si blocca sopra le sconnessioni del punto di frenata, soprattutto su auto che utilizzano barre antirollio davanti molto dure. Se vi

trovate con la ruota interna bloccata da metà frenata in poi, non alzate il piede dal freno! Suona un paradosso ma in questa discesa, non c'è tempo per recuperare, continuate a frenare con forza con le altre tre gomme. La vostra anteriore destra non gradirà tanto il maltrattamento, però almeno non finirete nella sabbia.

**Possibilità di sorpasso:** Discrete. La frenata è difficile ma se il vostro avversario ha sbagliato l'uscita dalla malmedy, allora potete tentare.

**Pouhon (Curva a sinistra in 3a)** Una curva da quasi 90 gradi verso sinistra, che a prima vista non presenta grosse difficoltà. Ovviamente le apparenze ingannano perché all'interno di questa curva ci sono piccoli cambiamenti di banking, che in entrata portano a un marcato sottosterzo che vi può far perdere l'apice della curva. A centro curva invece il banking torna negativo e vi spinge verso il cordolo interno che è alto e vi farà perdere grip.



L'uscita è decisamente più facile, agite con decisione sul gas e sfruttate tutto il cordolo esterno per allargare la vostra traiettoria e ottenere la massima velocità possibile per il rettilineo che segue.



Note particolari:

Il banking della curva varia di poco ma abbastanza per costringervi a continue correzioni dello sterzo in fase di entrata e percorrenza della curva.

Possibilità di sorpasso: Nulle  
Semplicemente non c'è spazio a sufficienza per tentare qualsiasi cosa.

**Double gauches ( doppia curva a sinistra da 4a marcia)**  
Si frena subito dopo l'inizio del cordolo a destra, si scala in 4a marcia e si inserisce l'auto verso sinistra cercando di andare più vicini al cordolo interno sinistro. E' meglio anticipare un po' l'inserimento perché la curva porta verso l'esterno ed è facile mancare il punto di corda.



Si dosa l'acceleratore con attenzione, cercando di non avere troppo sottosterzo e di non finire in nessun modo sopra il cordolo esterno all'uscita della prima metà di questa doppia curva. Questo cordolo esterno è

piuttosto scivoloso e se la vostra ruota posteriore esterna lo toccherà, il differenziale sposterà la potenza su quella interna e questo vi porterà dritti per la tangente senza possibilità di sterzare la macchina. L'unica alternativa è alzare del tutto il piede dal gas e sperare di avere tempo a sufficienza per rientrare dal cordolo



Se vi trovate a questo punto dovete già viaggiare a gas spalancato e dovete puntare la macchina verso il cordolo interno per la seconda parte della curva. toccare leggermente il cordolo interno vi aiuterà a curvare meglio e a eliminare un po' del sottosterzo che si manifesta sempre a questo punto.



Cambiate in 5a marcia più o meno a questo punto e insistete col gas e sterzo, la macchina scivolerà in uscita ma il cordolo esterno di solito riuscirà a tenervi in strada.

Note particolari:

Attenzione alla velocità di inserimento. Spesso si esagera e si finisce a perdere il punto di



corda della prima metà della curva. Attenzione anche al cordolo esterno a metà curva, evitatelo a tutti i costi! La seconda parte è una curva che si fa sulla fiducia. A prima vista sembra che la macchina andrà fuori pista di muso, ma con la giusta linea e insistendo con gas e sterzo, di solito si riesce a chiuderla. Per farla bene ci vuole il giusto compromesso fra tenere le ruote sterzate e lasciare allargare l'auto per accelerare di più.

Possibilità di sorpasso: nulle  
Curva troppo veloce e la traiettoria obbligatoria sfrutta tutta la larghezza della strada.

**Pif Paf (Una esse formato da una destra, sinistra di media velocità da prendere in 3a marcia)**

Il punto di frenata per la prima di queste due curve dal nome...particolare, si trova quasi sotto il cartellone. Frenate forte, scalate in 3a marcia e portate con trailbraking la frenata all'interno della curva



All'inserimento toccate il cordolo interno con attenzione. Aiuta a mantenere la macchina in traiettoria se siete entrati veramente forte, ma può anche provocare un eccessivo sovrasterzo. In mezzo alle due curve vi troverete al centro della strada e con una leggera toccata sui freni, aiutatevi per inserire l'auto alla curva a sinistra



Potete salire sul cordolo interno a sinistra su questa curva, ma se lo fate dovete eseguire la stessa manovra della malmedy e cioè mettere con fermezza le ruote interne sopra il cordolo per un breve tratto. In nessun modo dovete semplicemente toccare il cordolo e scendere subito, perché la sconnessione



farà perdere grip dalla macchina portandovi all'esterno. Abbiate pazienza di accelerare perché la curva è un po' più lunga di quel che sembra. Quando arriva il momento siate decisi e portate la macchina ad un leggero sovrasterzo per poter chiudere la traiettoria. Si può toccare il cordolo esterno ma bisogna stare attenti perché se si oltrepassa le ruote vengono bloccate in una specie di fosso ed è veramente difficile tirarle fuori da lì.



Note particolari: Attenzione all'effetto pendolo nel cambio traiettoria in mezzo alla esse. Da evitare assolutamente di uscire oltre il cordolo esterno alla fine della curva.

Possibilità di sorpasso: Buone Alla frenata per la prima curva a destra si può tentare il sorpasso. Tutto dipende dall'uscita della Double gauche. A volte l'avversario riesce a difendersi all'esterno della prima curva e così si ritrova avvantaggiato all'interno della prossima a sinistra.

Stavelot (curva a destra secca da fare in 3a marcia seguita da un'altra ben più veloce sempre a destra) Si arriva in 4a marcia al punto di frenata e si frena poco prima dell'inizio del cordolo

sinistro. La frenata e l'inserimento in curva non è particolarmente difficile, tenete solo a mente di sterzare un po' di più perché la curva dà l'impressione leggermente più ampia di quello che è effettivamente.



Dovete focalizzare la vostra attenzione all'uscita della curva. Bisogna uscire più velocemente possibile e posizionare l'auto con le ruote esterne, oltre il cordolo a sinistra.



Questo posizionamento all'estremo esterno della strada, servirà per riuscire a curvare alla massima velocità possibile nella seconda parte della stavelot. Aiutatevi per l'inserimento e sterzate il volante con decisione quando vi avvicinate ad un supporto della rete alla vostra sinistra Puntate la verso il cordolo destro e appena sentite la macchina sottosterzare, cambiate in 4a marcia con relativa calma (non fatte un cambiamento fulmineo) per dare alla macchina la possibilità di girare e salire

leggermente sul cordolo, Se avete effettuato bene la manovra, potrete tenere giù l'acceleratore e la macchina scivolerà fino al cordolo esterno. Se invece pensate che la macchina manifesta un eccessivo sottosterzo, allora alzate leggermente il piede per un attimo per correggere la traiettoria.



Note particolari:

L'uscita dalla prima parte della curva e la veloce percorrenza della seconda sono fondamentali, perché segue un lungo rettilineo in salita. State molto attenti all'uscita dall'ultima parte, perché se mettete le ruote esterni sull'erba, vi sembrerà che le gomme di protezione alla vostra sinistra attraggono magneticamente la carrozzeria della porsche.

Possibilità di sorpasso: scarse

Il brevissimo rettilineo prima della frenata per la stavelot non basta per affiancare l'avversario, e la curva secca e stretta non lascia spazio



a diverse traiettorie

**Blanchimont (curva velocissima a sinistra in 6a marcia)**

Il lungo rettilineo in salita porta ad una cieca curva a sinistra da affrontare in piena accelerazione in sesta marcia! Inserire la macchina al momento giusto e centrare l'apice della curva è cruciale!

Inserite la macchina con decisione cercando di restare all'interno delle strisce nere sull'asfalto e puntando direttamente verso il cordolo interno a sinistra. Dovete prendere con entrambi le ruote il cordolo interno, vi aiuterà a girare la macchina e ad eliminare una parte dell'eccessivo sottosterzo. Insistente con lo sterzo mentre tenete spalancato l'acceleratore e quando la macchina finirà sull'cordolo esterno, avrete più di 240km/h! Tenete giù l'acceleratore ma state pronti a correggere qualsiasi accenno di instabilità dell'auto provocato dal salto sul cordolo.



Note particolari:

Precisione millimetrica e un buon assetto per le alte velocità è richiesto per questa velocissima curva. Se per caso vedete che la macchina allarga inesorabilmente verso il pezzo d'asfalto oltre il cordolo, non fatevi ingannare, quell'asfalto li è

veramente scivoloso e se tenete giù l'acceleratore, finirete con un bel testacoda (nel migliore dei casi)

Possibilità di sorpasso: Nulle  
Devo spiegare anche il perché?

**Bus Stop (strettissima chicane sinistra, destra da affrontare in 2a marcia)**

La famosissima bus stop è la seconda frenata più critica del circuito. Si arriva lanciatisimi dalla Blanchimont e si frena un po' prima del cartello che attraversa la strada. (immagine 30). La frenata è particolarmente violenta visto che si cerca di portare la macchina dalla sua velocità massima a una velocità molto lenta scalando fino alla 2a marcia.



Inutile dire che è doveroso tagliare la chicane con prepotenza, tuttavia sconsiglio i tagli tipo hotlap che a mio parrere non sono nemmeno da considerare "legali" su un campionato che si rispetti. A mio parrere due ruote devono sempre stare sull'asfalto (considerando asfalto anche il cordolo) Potete osservare in chiaro il tipo di taglio effettuato in questo mio giro nelle immagini Come vedete le ruote interne ogni volta toccano appena il cordolo interno. Praticamente tutta la macchina passa sopra il cordolo.





In vari campionati e soprattutto in giri hotlap, ho visto la macchina scavalcare il cordolo e tagliare nella parte verde all'interno di esso con tutte e 4 le ruote. Bisogna passare sopra i cordoli con i minori possibili movimenti del volante. La macchina salterà fortemente sopra i cordoli e se le ruote non puntano nella direzione giusta, è facilissimo finire in testacoda. In uscita da questa chicane c'è il pericolo di finire molto larghi. Fatte molta attenzione a non oltrepassare il cordolo perchè l'impatto con il muro è sicuro



Note particolari:

I cordoli ovviamente, alti, stretti e scivolosi. Massima attenzione ai movimenti del volante.

Tenete a mente che andando dritti alla frenata, si entra nei box, perciò non aspettate di vedere le luci stop del vostro avversario.... può darsi che entra nei box e porta la frenata ben più avanti.

Possibilità di sorpasso: Buone La frenata è lunga, ma lo spazio è stretto in mezzo alla chicane. Inoltre, per tentare il sorpasso bisogna uscire incolatti al paraurti del vostro avversario dalla Blanchimont. Il problema è come riuscirci a non finire larghi, visto che in quella velocissima curva vi serve tutta la deportanza possibile per mantenere l'anteriore in traiettoria

**La source. (tornantino a destra in 1a marcia, questa è la più lenta curva del circuito.)**

Si arriva al punto di frenata in 5a marcia, e si frena più o meno un po' dopo l'inizio delle strisce nere dell'asfalto. Per aiutarsi potete prendere come riferimento l'ombra del supporto della rete alla vostra sinistra come si vede nell'immagine 34. Tuttavia questa è un'eccezione nellaregola. Nella realtà non si usano mai le ombre, perchè chiaramente si spostano con il passare del tempo. In GTR ovviamente non c'è il cambio dinamico delle ombre e della luce, ma nei sim futuri sicuramente

ci sarà. Inoltre non dimenticate che esistono versioni di spa anche di notte, dove l'ombra non esiste... L'asfalto nel punto di frenata è molto sconnesso, perciò man mano che la velocità scende, modulate il freno per evitare bloccaggi delle ruote. Attenti anche a non inserire con molta forza la macchina perchè il freno motore in 1a marcia è notevole e il peso e l'inerzia del motore posteriore a sbalzo insieme agli assetti molto rigidi, possono provocare "inspiegabili" testacoda a bassissima velocità. Sterzate con progressività e cercate di passare vicinissimi al muro per avere così maggiore spazio verso l'esterno che vi permetterà di allargare la traiettoria e aprire più velocemente tutto il gas. Attenti ai sovrasterzi di potenza che in prima marcia sono pericolosi.



L'uscita è molto importante perchè vi porta nel rettilineo di partenza e poi subito nell'eau rouge. Se sbagliate questa uscita e il vostro avversario vi affianca e mette il muso



davanti, non avete altra scelta che mollare la posizione, visto che l'eau rouge non si fa in due...

E con questo abbiamo finito il nostro lungo giro a spa in 2:18:3 con carburante per 40minuti.



*Aristotelis "Aris" Vasilakos*

### Chi è Cesare Manfredini?

Cesare Manfredini è nato a Milano il 6 Maggio 1970 ha iniziato a correre nel 92 con la formula fire (oggi f. junior) dove al debutto ha vinto il titolo tra un parco partenti di oltre 100 piloti. L'anno successivo collauda la FTS di Formula 3, dove poi debutta la stagione successiva risultando il miglior rookie del Campionato. Nel 1995 è Campione Italiano di F3 e nei due anni successivi è vice-Campione Europeo F3 e ancora Campione Italiano di categoria. Dal 1998 approda in F3000 facendo registrare ottimi risultati.



La sua esperienza videoludica è assolutamente radicata nel tempo: si parla del primo atari 2600...da lotus challenge al mitico indy500 (il primo vero abbozzo di simulazione). Tante ore passate davanti a gp1 sull'amiga. *Ho usato tutte le periferiche di guida fin dalla loro nascita con i vari primissimi volantini che c'erano nei primi anni 90..... ancora oggi il titolo che ricordo con maggior fascino è indycar 2, era stupendo!* "ci dice lo stesso Cesare. *"Non ho mai amato (prosegue..) le sim di ruote coperte ad eccezione di RBR che è incredibile,*

*, l'unica sim che mi pento di aver un po' snobbato è stata Gpl, perché non mi affascinava il fatto di guidare auto storiche, quando altre sim mi offrivano F1, su questo ho sbagliato perché al tempo quando è uscito Gpl era anni luce avanti a tutti, non amo le nascar, ma ho particolarmente apprezzato il gtp mod, credo che sia davvero eccezionale I titoli degli isi li ho usati tutti, ma solo F1ch mi ha soddisfatto soprattutto con i mad di RH. Mentre non amo assolutamente Gtr, lo ritengo un mod di F1ch e le sensazioni che mi trasmette non mi fanno impazzire...per fortuna è*

*è arrivato rFactor!"* Era davvero molto tempo che aspettavo il nuovo capitolo degli ISI, e come dalle premesse non ha deluso...anzi per molti aspetti devo dire che R f a c t o r

e' davvero sbalorditivo ed è andato ben oltre le mie piu' rosee aspettative, mentre per altri versi è evidente il suo stato di lavoro incompiuto, probabilmente gli stessi ISI non erano ancora pronti all'uscita, ma sono stati sollecitati visto il grande ritardo che stavano accumulando su altri titoli, il risultato è come dicevo .un capolavoro incompiuto, o meglio quello che c'è è davvero ottimo, ma manca letteralmente gran parte del prodotto stesso, mentre altre parti risultano appena rosee aspettative, mentre per altri versi è evidente

il suo stato di lavoro incompiuto, probabilmente gli stessi ISI non erano ancora pronti all'uscita, ma sono stati sollecitati visto il grande ritardo che stavano accumulando su altri titoli, il risultato è come dicevo .un capolavoro incompiuto, o meglio quello che c'è è davvero ottimo, ma manca letteralmente gran parte del prodotto stesso, mentre altre parti risultano appena abbozzate...giusto per farlo uscire e iniziare a vendere...tanto per aggiornarlo c'è sempre tempo... Prima di tutto è bene precisare che la mia recensione riguarda solo una parte ben specifica del prodotto, ovvero Le monoposto a ruote scoperte ed in particolare le FORMULA IS, dato che la mia esperienza reale non mi permette di essere altrettanto preciso sulle ruote coperte.

Grafica: voto 7,5.

Molto buono il fatto di poter andare oltre 1600x1200... , quindi già da questo punto di vista ho notato un bell'incremento, e con tutti i dettagli al massimo il gioco gira che è un piacere, (io ho una radeon 850xt), la fluidità è ottima in ogni situazione e i modelli sono ben fatti...anche se i vari modders sono in grado di fare molto meglio e lo si è visto con in vari RH2004 ecc, gli abitacoli sono ancora un po' scarni e privi di fascino dato che rappresentano auto di fantasia, così come i cartelli pubblicitari, che non ricordano minimamente loghi reali, questo al momento purtroppo toglie un po' di fascino a tutto, però per quel che mi riguarda non ha molta importanza, sappiamo bene che i vari modders a breve sforneranno

tutti gli update del caso. molto bello il fatto di poter regolare la posizione di guida direttamente dal gioco in modo da ricreare una visione esterna piu' reale possibile, questa è una cosa che ho davvero apprezzato molto, l'unico neo vero grafico, ma sicuramente risolvibile, magari già con qualche regolazione (se qualcuno lo sa me lo dica) è l'estremizzazione della visuale esterna, in poche parole per dare piu' sensazione di velocità si è un po' esagerato nel rimpicciolire la carreggiata e la ruote ant che risultano all'occhio un po' troppo strette rispetto alla reale sensazione che si ha su una vera monoposto....di contro c'è da dire che la sensazione di velocità ricavata è a dir poco adrenalinica e realistica, una cosa incredibile e bellissima è lo scuotimento della vettura al punto che distogliere gli occhi anche in rettilineo per leggere i dati sul volante risulta complicato...ma assolutamente realistico. Le vetture non sono sicuramente a livello degli ultimi lavori targati RH o cdtp ma non sono affatto male, decisamente meno belle sono invece le livree, quelle proprio direi che non sono azzeccate, va bene che non hanno volutamente acquisire nessun tipo di licenza, ma si poteva sicuramente fare molto meglio di così'...in poche parole sono davvero brutte. Altra grandissima pecca sono sicuramente gli specchi, a parte il livello grafico bassissimo, che già di per sé fa passare la voglia di guardarli tanto sono brutte le immagini, ma il problema piu' grave risulta essere l'angolo della visuale riportata all'interno... non si vede

davvero nulla o poco piu'...e anche cercando di regolarli il problema persiste, praticamente si riesce a vedere solo in uno dei 2 correttamente mentre l'altro riflette muretti o prati. Altra pecca grafica importante è che nel display del volante non sia stata riportata la velocità, potevano metterla dove volevano, ma costringerci ad usare uno squallido tachimetro esterno al cockpit tutto colorato in perfetto stile arcade...questo proprio lo dovevno evitare, inoltre la velocità è un parametro fondamentale per fare un buon a s s e t t o .



Le poche piste comprese in questa prima release, sono davvero ben fatte a livello grafico e anche tutti gli effetti, tipo scintille e polvere alzata dalle macchine sono molto realistici, mi aspettavo invece di piu' dalle strisciate delle gomme, che sono rimaste invariate dai tempi di F1ch per non andare anche piu' indietro coi titoli degli isi. I cordoli sono disegnati benissimo, così come i box, ma qui purtroppo manca tutto il contorno....meccanici strumenti ecc ...i box sono dei gusci vuoti...e la sosta durante una gara è poco gratificante ...con

l'ennesima ispirazione al peggior platform arcade per delimitare la piazzola di fermata, non piu' con i meccanici che avvolgono la macchina e danno il segnale di go col lecca lecca, ma bensì una specie di finestra luminosa che ricorda il bonus di sonic del sega mega drive!!!!tutti gli update del caso.

### Fisica: voto 9

Nulla da dire gran passo avanti, è fantastica, sembra di guidare veramente....però, non mi stanchero' mai di dirlo....senza nessun aiuto!!! mi raccomando

se volete guidare veramente e godere...togliete tutto, ma proprio tutto e questo simulatore vi ripagherà come nessun altro primaper quello che ho visto sono risolti tutti i difetti di F1ch anche in versione rh04, ad esempio i cordoli ora è un piacere prenderli e non da evitare come la peste, certo

...esattamente come nella realtà bisogna andarci piano, però quando si prende la mano si percorrono benissimo. La macchina ad alcuni abituati magari alla scivolosità cronica di F1ch, penserà che Rfactor sia piu' facile e di conseguenza meno realistico, quindi con una fisica errata.....bhè nulla di piu' sbagliato!!!! cerchiamo una volta per tutte di sfatare l'equazione piu' sbagliata del mondo, ovvero piu' difficile = piu' realistico, è il piu' grande errore che uno possa pensare in un simulatore di guida. il grande passo avanti in rf

è stato proprio di trasmettere sul volante sensazioni piu' corrette , mi spiego meglio....ora la macchina si sente davvero e di conseguenza la si puo' correggere in tempo nel momento di una qualsiasi perdita di aderenza, questo non accadeva con f1ch ,dove la macchina perdeva aderenza come sul sapone e l'unica via di anticipare queste reazioni era imparare a memoria il comportamento in ogni singolo punto della pista(in realta' Rh ha lavorato molto su questo aspetto ed ha fatto un'ottimo lavoro ,ma lontano dai risultati ottenuti da RF).ho sentito molti che si sono lamentati di una trazione troppo facile da gestire anche senza TC , è vero, l'impressione puo' essere giusta, se non si analizzano alcune cose: gli assetti di default sono studiati per dare una trazione enorme, ma anche un grande sottosterzo, in questa maniera danno alla maggioranza degli utenti la possibilita' di divertirsi senza fare mille testa coda a discapito della prestazione, ma regolando gli assetti in una maniera decisamente piu' performante , come per magia il sottosterzo diventa sovrasterzo e tutto molto piu' difficile da controllare, senza considerare i tempi sul giro , finchè

si gira 5 sec piu' alti dei tempi che si potrebbero fare , chiunque puo' dire "derapo benissimo e controllo la macchina come in un rally" peccato che poi il cronometro dica che sei fermo, anche nella realta' si possono fare assetti che permettono di derapare in allegria...peccato che alla fine ti becchi 6 sec. diciamo che le monoposto simulate da rfactor (senza TC) non simulano esattamente il comportamento di una F1 (che come sappiamo è dominata interamente dall'elettronica)... assomigliano molto di piu' ad un f3000 molto piu' potente ....credo che il comportamento sia paragonabile a quello di una Formula Cart...dove i controlli con la macchina che scivola sia in derapata che sulla 4 ruote si fanno eccome....e creano una gran libidine quando riesci a farli bene.La frenata ora non è piu' solo una questione di ricordarsi esattamente dove staccare , ma si fa sentire anche sul volante quando blocchi o quando la macchina si scompone permettendo al pilota piccolissime correzioni (anche col gas) che consentono una frenata perfetta e molto gratificante in ogni caso come in tutte le categorie della realta' se poi vuoi fare davvero il tempo ste grandi intraversate le eviti con cura e anche questo in Rfactor (monoposto) è simulato benissimo. Andare veramente forte con Rfactor usando le formula IS risultera' per molti estremamente difficile ,perché la sensazione di velocita' riprodotta con queste vetture è

impressionante e solo se si usa tanta concentrazione non si arriva sempre in ritardo nelle curve.

La dinamica della vettura è estremamente reale, una monoposto con quella potenza e senza aiuti elettronici si comporta cosi'. I movimenti dell'abitacolo non fanno altro che rendere il tutto ancora piu' realistico e coinvolgente. Finalmente è stato fatto quel passo in avanti che tutti gli appassionati di queste simulazioni aspettavano, il fatto di sentire davvero la vettura tra le mani in ogni suo comportamento con reazioni calcolate in tempo reale .

*“Cerchiamo una volta per tutte di sfatare l'equazione piu' sbagliata del mondo ,ovvero piu' difficile = piu' realistico, è il piu' grande errore che uno possa pensare in un simulatore di guida”*

### Multiplayer: voto 9.

Direi perfetto, non solo uno dei miei piu' grandi crucci di f1ch e gtr è stato finalmente risolto, ora nelle partite lan puoi mettere quante vetture Ai vuoi questa è una vera figata, basta gare con 3 macchine in griglia !!!!.... dimenticavo eliminati anche i fastidiosissimi lag quando entra un nuovo giocatore in sessione. Sembra anche dotato di un potentissimo filtro anti cheat e anti crack, se questo venisse confermato anche piu' avanti ci troveremmo davvero di fronte al top assoluto a livello di multy. Per ora sembra che vada, tutti i furboni con macchine modificate o piste diverse (con piu' grip)



o quelli che non ritengono giusto pagare 25€ (ormai non ci mangi nemmeno una pizza) e si credono i piu' intelligenti perché hanno trovato il crack...be' a questi mi sento di consigliare caldamente di non provarci nemmeno, perché la parte piu' bella di questo titolo ovvero il multy a voi sara' sempre negato...e questo per cosa? Per non spendere 25€...per una volta che è un prezzo assolutamente giustificato... Altra novita' introdotta in questo nuovissimo titolo nella sezione multy è la possibilita' di votare diversi aspetti della sezione ....faccio un esempio se si corre in 12 e bene o male la sezione di prove è finita , se 6 di questi 12 votano di cambiare sezione (nel caso l'host fosse assente) , la sessione passa alla successiva. Senza dover aspettare magari 30 min senza far nulla solo perché l'host non è presente.La possibilita' di voto è data su altri parametri ...ad esempio si puo' chiedere di inserire macchine AI , magari se si è troppo pochi in griglia...anche questa è una cosa stupenda a mio avviso. Altra meraviglia del voto ...la possibilita' di votare una ripartenza...avete presente i botti di massa alla prima curva bè ora se dovesse succedere si puo' votare di ripartire...e tante altre cose tutte ottime.

### Audio: voto 7

Buono ma si poteva fare meglio, non è cosi' coinvolgente com e mi sarei aspettato, ma dato che non è nemmeno male, non mi soffermo piu' di tanto

### Force Feedback: voto 9

Anche qui grandissimo lavoro,



reazione e sensazioni incredibili, bellissimo sentire la macchina sul volante con tutto il suo peso che si sposta , i cordoli sono riprodotti magistralmente , ma le cose che mi hanno impressionato di piu' sono stati gli avvalamenti con perdita d'aderenza e i cambi d'asfalto, sinceramente credo sia un capolavoro da questo punto di vista. Per il discorso frenata e accelerazione mi sono gia' espresso in precedenza.io l'ho provato su 2 volanti :microsoft e logi DFP , devo dire che finalmente hanno implementato tutte le grandi potenzialita' del dfp che finalmente ora risulta migliore in tutto del microsoft anche nel FF, dove se ricordate con F1ch aveva non pochi problemi nel riprodurre effetti realistici. Difficile ,perché la sensazione di velocita' riprodotta con queste vetture è impressionante e solo se si usa tanta concentrazione non si arriva sempre in ritardo nelle curve.

### Setup: voto 7

Di sicuro non ho gradito gli sfondi con quella macchina da turismo che non ha senso , credo ci volesse davvero poco per rendere piu' accattivanti le pagine dei setup nella sezione monoposto, detto questo la sezione è molto completa non

manca proprio nulla ad eccezione del grafico delle marce completo di velocita' , parametro assolutamente indispensabile per poter scegliere un rapporto in base alle esigenze , io ho gia' lavorato su moltissimi parametri e posso garantire che le

anche il rilevamento delle temperature delle gomme finalmente sembra corretto e non con valori casuali totalmente sballati con in f1ch, quindi qui si puo' lavorare sugli assetti guardando anche le temp. un consiglio che vi do' e di smantare con il parametro della sensazione di velocita' che trovate nella sezione dei controlli del volante, quel parametro influisce moltissimo sull'angolo di sterzo e di conseguenza stravolge il comportamento della vettura, piu' alto è il valore della sens di velocita' piu' alto dovrete tenere l'angolo di sterzo, se invece lo abbassate, dovrete abbassare anche l'angolo di sterzo .

### Piste: voto 4.

Non ci siamo proprio, si certo sono ben fatte , ma che caz... di piste sono???? spero solo che non ci mettano troppo a convertire tutte quelle di f1ch...io ne avevo piu' di 100 era stupendo poter scegliere tra tanti tracciati meravigliosi, qui ce ne sono 5 o 6 non mi ricordo, ma pistine senza fascino , insulse, sembrano teante melbourne, che detto tra noi è la piu' brutta pista del mondiale, l'unica pista bella da guidare e che si adatta alle formula IS sembra essere Toban Long, le altre sono da



dei nostri sforzi che magari ci sono costati ore di sedute davanti al monitor con tanto di occhi rossi...e poi??? Un'immaginetta a 800x600 e senza riferimenti, ne di velocità, ne di intertempi, ne tanto meno del tempo reale...ripeto viene riportato solo il

poi non oso immaginare quando ci sarà il mod di f1, ma se anche non dovesse esserci per me va benissimo anche così...me ne frego delle livree griffate ferrari, quando ho una fisica perfetta e un multy da urlo.

**Cesare "manfredx" Manfredini**  
[www.cesaremanfredini.com](http://www.cesaremanfredini.com)

dimenticare...

Ricapitolando i difetti veri riscontrati da me fino ad ora sono i seguenti:

- 1)abitacolo di default da rivedere (FOV) difetto di pochissimo conto e risolvibile anche ora (vedi forum vari sull'argomento)
- 2)specchietti che non si vedono bene
- 3)manca la velocità nel display del volante
- 4)piste inadeguate e poche
- 5)sfondo menu dei setup orrendo
- 6)audio parecchio migliorabile
- 7)AI assolutamente sbagliata con tamponamenti in partenza inevitabili, questo punto lo ritengo molto grave, soprattutto in ottica multyplayer, se da una parte finalmente si dà la possibilità di mettere nelle gare online vetture AI, dall'altra fanno subito passare la voglia di provarci...mai visto vetture tanto stupide neppure in titoli di 5 anni fa
- 8)sezione replay vomitevole con e che non segna nemmeno il tempo del giro con i decimi...mette solo i secondi. Anche questo è molto grave, sappiamo tutti bene quanto sia bello rivedersi un hotlap con tanto di millesimi di secondo...per godere

tempo in sec (es. se hai fatto 43.700 ti riportano 43 o 44) roba da pazzi!!!

- 9)manca del bagnato
- 10)manca i meccanici nelle soste ai box
- 11) manca la velocità nel grafico dei rapporti, è molto importante quando si fa l'assetto
- 12) impostazione del gioco stile gt4 della ps2 con i crediti le licenze...ma dico chi l'ha pensata??? io me ne sono fregato e ho subito sbloccato la f1, però non dovevano farlo...è una sim non un arcade che vai avanti a stage e a punti

*A Cesare va il nostro più sentito ringraziamento per aver accettato di collaborare con il nostro editoriale; a lui anche il nostro più caloroso "in bocca al lupo" per la sua attività agonistica. Su LISGO, dove la passione per le SIM scorre nelle vene, sarai sempre il benvenuto!*

*Grazie ancora!*



### Conclusioni finali: voto 9

Correte subito a scaricarlo ed attivarlo, ragazzi io per 30€ (ormai non ci entri più nemmeno in disco) l'ho attivato e ho anche attivato gratis altre mie due postazioni....più onesto di così....il gioco già così è il top