

NASCAR

MAGAZINE ONLINE

SETTEMBRE 2002 - N°1 - €2.00

ANDY AI RAGGI X

Grande esclusiva! Abbiamo intervistato il campione del Nascar Online Championship

REAL NASCAR

I momenti topici della Winston Cup
Pepsi 400 conquistata da Dale Jarrett!

CIN2002

Ai nastri di partenza!!!

TECNORACING

La rubrica tecnica della redazione
Tutto su hardware, setup, painting, hosting

SPECIALE GPL

Alessandro "Lord Axel" Vallocchia
ci illustra un leggendario circuito

TUTTO SUL RACING ONLINE

- NASCAR MAGAZINE STAFF -

EDITORE

Campionato Italiano Nascar Season 2002
<http://www.cin2002.it>
by Gamersrevolt & M4D

DIRETTORE GENERALE

Gabriele Fani - gabriele_fani@brakeless.net

CAPOREDATTORI

Gabriele Fani - gabriele_fani@brakeless.net
Luigi Manno - brit4ever@libero.it

RESPONSABILE MARKETING

Luigi Manno - brit4ever@libero.it

REDATTORI

Filippo Marroni - filomarr@tin.it
Alfredo Gigliotti - kaymano-@libero.it
Matteo Bortolotti - matteo_bortolotti@brakeless.net
Fabrizio Ugolotti - fabrizio_ugolotti@brakeless.net
Antonio Nadile - domeniconadile@libero.it
Massimo Rivoiro - max70@ngi.it
Claudio Pavanello - claudiopavanello@libero.it
Davide Casciello - cowgod@tiscali.it
Alessio Fabbri - schummy111@inwind.it
Enrico Serra - schaudy@tiscalinet.it
Mauro Alcamisi - alcamisi@libero.it
Maurizio Massasso - massasso@shadesoft.com
Luca Gambino - lgambino@it.tiscali.com
Alessandro Vallocchia - lordaxel@m4driving.sm
Alessandro Di Cicco - diccico@village.tin.it
Gabriele Fani - gabriele_fani@brakeless.net

GRAFICA E IMPAGINAZIONE

Massimo Rivoiro - max70@ngi.it
Gabriele Fani - gabriele_fani@brakeless.net

- CIN2002 STAFF -

ORGANIZZATORI

Stefano Zago - xatoss@libero.it
Matteo Bortolotti - matteo_bortolotti@brakeless.net

WEBMASTER

Alessio Fabbri - schummy111@inwind.it

ALTRI MEMBRI

Vincenzo Acquaviva - vincacqu@tin.it
Emanuele Benedetti - benem@mclink.it
Sergio Nannizzi - sharkover@nannizzi.com
Andrea Rosio - andyofgod@libero.it
Alberto Zanetti - zanna-albe@libero.it
Andrea Baldi - baldi9@interfree.it
Matteo Alaimo - alaimo@dada.it
Daniele Pizzo - Elijo@libero.it
Giancarlo Moretto - janka@serenacom.net
Cristian Loi - brusson@libero.it
Ivan Giovannini - tazgana@bluewin.ch

Dove finiscono i sogni...

Più o meno era l'estate del 1998. Più o meno. Non ricordo con precisione. L'estate del 1998, ed i primi "quattro amici al bar" facevano girare i primi ingranaggi di una potente macchina. I quattro amici al bar, poco dopo sono diventati 8. E poi 16. E poi... Non sapevamo bene cosa stava per nascere. E magari non lo sappiamo nemmeno oggi ciò che è nato allora. Ma una cosa la sappiamo. I sogni, quelli belli, quelli unici, quelli ricchi di speranze, quelli che non si dimenticano, quelli che non svaniscono al mattino, quelli che ti restano dentro, sono stati tanti, proprio tanti e continueremo a sognare, forse. Era l'epoca di Racesim (oggi M4driving), le prime news, i primi speciali, le prime discussioni sul news-group, i forum dedicati nemmeno c'erano. All'epoca.

Poi tutto si è evoluto, è cambiato, è migliorato, si è potenziato, si è alzato in volo, è ricaduto, e si è rialzato di nuovo. Dopo si è aggiunta Drivingitalia. Una potenza, un rullo compressore che ha bruciato le tappe, arrivando ai vertici dei siti dedicati in un batter d'occhio.

Dicevamo dei sogni. Quelli che volevamo, in gran parte, si sono realizzati. Per quelli come me, e siamo in tanti, che sono nati e cresciuti con lo Spectrum il CBM64, poi tutte le varie tappe fino agli odierni PC, per quelli come me dicevo, quello virtuale di oggi è un "mondo perfetto". Metto le virgolette per motivi ovvi e non chiedetemi perché, tanto basta. Perfetto perché solo pochi anni fa quale era il sogno di molti videogiocatori? Avere il gioco perfetto? Una grafica da film? Una trama avvincente? No. Era ben altro. Volevamo tutti che il nostro avversario avesse intelligenza. Anche artificiale, ma intelligenza. Certo, se il nostro avversario avesse avuto la "nostra" intelligenza sarebbe stato perfetto. Una bella sfida, una sfida infinita, una sfida... perfetta. E poi... E poi: Internet. E il Multiplayer. E poi, per noi piloti virtuali, Grand Prix Legends. E poi, per noi piloti virtuali, la serie Nascar. E poi, per noi piloti virtuali, l'Online Racing. E' nato in sordina, piano piano, è esploso, poi si è fermato, ha avuto un momento di incertezza. Poi è esploso di nuovo. E ne sentiamo ancora oggi l'eco, un eco di quelli che non si spengono, ma continua, continua, continua.

Per questo siamo qui. Per parlare di quei quattro amici al bar di quella famosa estate, che sono diventati 8, 16, 100, 1000... Per parlare di quegli amici che corrono tutte le sere, tutte le notti sui circuiti virtuali di tutto il mondo. Con le macchine di Grand Prix Legends, con le macchine Nascar, con le macchine di F1 2002, con le macchine... di quello che volete. Macchine virtuali, le chiamano. Ma di virtuale cosa è rimasto? Abbiamo la "bella" sfida, la sfida "infinita", la sfida "perfetta". Appunto. Oggi le abbiamo.

I nostri avversari hanno un nome, un cognome, un volto, si allenano, sudano, imprecano, si arrabbiano, esultano, sbattono la porta, litigano, si arrabbiano di nuovo, poi tornano e si esaltano ancora, e corrono, e vincono, oppure perdono. Ma non è questo, non è questo. Qualche giorno fa ho visto per l'ennesima volta il film Il Gladiatore. Quell'ultima frase è presa da là. Quando l'imperatore parla di un sogno che esisteva, che era vivo e che vorrebbe far rivivere di nuovo. Oggi questo sogno è realtà. E il suo nome è Online Racing. Io non lo so dove finiscono i sogni. Ma se questo lo è, non svegliatemi. Non svegliateci. Abbiamo ancora molto da sognare, e da vivere. Insieme.

Alessandro Vallocchia
- Lord Axel -

INDICE

supported by:



<http://www.gamersrevolt.com>



<http://www.drivingitalia.com>



<http://www.m4driving.sm>



<http://onlineracing.m4driving.sm>



<http://giochi.tiscali.it>



<http://www.saitek.com>

- RUBRICHE -

EDITORIALE	02
INDICE	03
VOCI DI CORRIDOIO	04
CONOSCIAMOCI MEGLIO	05
MERCATO DEL CIN2002	07
INTERVISTE ESCLUSIVE	09
PILOTOPOLI	12
TECNO RACING	19

- SPECIALI -

GPL CORNER	14
REAL NASCAR CORNER	16

Mika Salo lascia la F1

Il mercato piloti della F1 in questo periodo è in fermento. L'ultimo colpo con l'annuncio, da parte della Toyota, dell'ingaggio del francese Olivier Panis per il 2003 e il 2004. Non sono invece stati confermati i due piloti attuali, Mika Salo e Allan McNish. Il finlandese ha annunciato che a fine stagione lascerà la F1: "Questa è la mia ultima stagione in F1", il commento lapidario dell'ex ferrarista a Spa, alla vigilia delle prove libere del Gp del Belgio.

29/08/02
by sportal.it

Bayliss vicino al titolo

Con ormai solo tre prove alla fine del campionato, il vantaggio di 39 punti nella classifica piloti su Colin Edwards e di 48 in quella costruttori sulla Honda è piuttosto rassicurante. Ma la Sbk, con due manche a Gp, non ammette errori. Tanto più se il prossimo appuntamento è in programma a Oschersleben, pista per tradizione favorevole alla casa giapponese.

29/08/02
by sportal.it

OK Chevy 2003!

La NASCAR ha approvato il progetto della Chevrolet Montecarlo che parteciperà nella

DirectX 9 a fine Novembre

In occasione del Games Developer Confence, evento che si sta svolgendo in questi giorni a Londra, sono emersi nuovi dettagli sulla disponibilità finale delle nuove API Microsoft, DirectX 9.

Nonostante siano già disponibili le prime schede video pienamente compatibili con le DirectX 9, basate su chip ATI Radeon 9700, le nuove API Microsoft non saranno ufficialmente rilasciate prima del prossimo mese di Novembre. Attualmente gli sviluppatori stanno utilizzando la versione beta 2 che non può essere in nessun modo resa pubblica.

La stessa ATI, pur avendo a disposizione una piattaforma hardware pienamente compatibile, non può iniziare la commercializzazione di driver sviluppati per le API DirectX 9, tantomeno fornire in bundle con le proprie schede l'attuale versione beta 2 delle API Microsoft. Questa situazione si protrarrà sino a quando Microsoft stessa non annuncerà ufficialmente le DirectX 9, rendendole disponibili per il download.

E' bene non dimenticare che passeranno alcuni mesi prima che i videogames presentati facciano pieno utilizzo delle nuove API Microsoft: sarà la stagione natalizia dell'anno 2003 quella che vedrà in commercio il maggior numero di giochi DirectX 9, mentre per quella 2002 il focus degli sviluppatori di videogiochi resterà sulle API DirectX 8.

I piani originari di Microsoft prevedevano il rilascio delle nuove API per il mese di Ottobre 2002; nella primavera 2003 Microsoft introdurrà la versione 9.1 delle DirectX, con miglioramenti comparabili a quanto visto nel passaggio da DirectX 8 a DirectX 8.1.

by news.hwupgrade.it

NV30: modifiche architetturali?

Il ritardo nella produzione del nuovo chip nVidia NV30, soluzione di fascia alta compatibile con le API DirectX 9, sarebbe legato sia alla difficoltà del processo produttivo a 0.13 micron, sia nella necessità di effettuare alcune modifiche architetturali al chip.

nVidia, una volta analizzate le prestazioni velocistiche del nuovo chip ATI R300 utilizzato nelle schede Radeon 9700, avrebbe infatti scelto di modificare la propria architettura, passando da un design a 6 pipelines di rendering ad uno ad 8.

by news.hwupgrade.it

Winston Cup nel 2003. Il progetto, il cui sviluppo è cominciato sei mesi fa, è stato affidato ai team di Rick Hendrick, Richard Childress, Dale Earnhardt e Joe Gibbs. La nuova macchina, che debutterà nella prossima Daytona 500, non solo rispetta le nuove normative aerodinamiche, ma resta fedele alle forme della Montecarlo stradale.

30/08/02
by nascar magazine.it

J. Priestley esce dall'ospedale

Il pilota IRL Jason Priestley, attore protagonista della celebre serie televisiva Beverly Hills 90210 è uscito dall'ospedale dopo l'incidente dell'11 agosto scorso nel Kentucky.

Ora Jason dovrà affrontare un periodo di rieducazione ed è stato ammesso in un centro ortopedico per tre o quattro mesi, a seconda dei progressi che riuscirà a compiere.

Priestley non ha ancora espresso il desiderio di continuare a correre, ma i medici ritengono che l'attore pensi di proseguire e se la rieducazione andrà bene ci sono forti chances che un giorno possa riprendere in mano il volante. Finalmente buone notizie per 'Brandon'.

30/08/02
by F1-live.com

Ebbene si, noi piloti della rete siamo dei "diversi". Il virtuale ci ha trascinati nel suo regno e ne paghiamo le conseguenze quando ci scontriamo con il mondo reale, quello degli "altri".

Esempio: inviti a casa una bella ragazza, lei guarda con ammirazione la tua Bmw (reale), valuta con occhio attento la tua mansarda, fa qualche domanda vaga sul tuo stipendio... potrebbe starci, magari pensa che tu sia l'uomo della sua vita, serio, posato, intelligente....ma lo sguardo cade su una strana apparecchiatura. "Ma quelli cosa sono?" "Ecco, cara, GULP..., ...una pedaliera e un volante... sai io corro con il computer, faccio il campionato... è un bell'impegno... non o ,

non è una cosa da bambini... ci sono i giudici, tutta gente seria, Xatos, Andy of God, Sydney... sai sono in serie A... una bella soddisfazione..., peccato che ieri Zio Pino mi abbia tamponato e poi io abbia centrato Barabba... se vuoi ti faccio

vedere... acc... non si connette... cazz... ecco... guarda questo è il forum, no, no, non farti strane idee... non siamo gay, sai "gay" è un modo di dire, si scherza in quanto ci si tampona frequentemente..." Il lavoro (e i soldi di cene e regali) per portarla nella tua alcova svaniscono in un momento, lei non può capire, giochi con internet, inconcepibile, magari (oltre che gay) sei anche un pedofilo, meglio farsi venire un mal di testa tattico... Del resto ci siamo abituati quando ancora non si correva on line: teoricamente stai preparando nel tuo studio l'importantissimo esame di procedura penale... un buon voto servirebbe magari a schiodare la triste media del 24, hai chiesto di non essere ASSOLUTAMENTE disturbato... ma tuo padre entra comunque

Ma quelli cosa sono? Ecco, cara, GULP, una pedaliera e un volante... sai io corro con il computer, faccio il campionato...

improvvisamente... e tu sei, cuffie in testa, con il viso sudatissimo attaccato a quel maledetto Thrustmaster (che rompeva sempre le molle!) che cerchi di passare all'interno Rahal a Surfer Paradise, in staccata dopo il rettilineo da 340... Imbarazzo, disperata ricerca del tasto "pausa",

scuse tipo "Ecco, mi stavo rilassando un momento". In realtà era il 121° giro, dopo un ora di prove libere ed un ora di qualifiche!

Io comunque ho deciso di confessare la mia diversità: non è stato facile combattere i pregiudizi... ma adesso tutti in ufficio sanno che se il martedì sono incazzato è perchè il motore mi ha piantato sul più bello. Qualcuno, tra il serio ed il faceto, anche mi chiede talvolta come è andata la gara... becandosi almeno mezz'ora di monologo.

Comunque ogni tanto la diversità paga: quest'anno ho invitato Taz a Monza a vedere la superbike: grazie alle mie

entrate ho avuto due passapista per andare alla staccata della prima chicane, dove tradizionalmente si ritrovano



fotografi, giornalisti e addetti ai lavori.

Ovviamente ci siamo messi a parlare di Nascar : " Taz, come è



Gli E-Dimensional Glasses

andata ad Indianapolis"? "Sono arrivato quarto, avevo un buon setup" "Ma che tempo c'era?" "Nuvoloso per tuta la gara" "Adesso come sei in campionato" "Sono terzo a tre gare dalla fine" Avreste dovuto vedere come tiravano le orecchie chiedendosi "Ma questi chi sono?" Taz poi ha il fisico del

pilota, l'avranno scambiato per Max Papis o Jeff Andretti (caspita come parla bene l'italiano...) Se per noi comuni partecipanti è così, cosa sarà mai per gli organizzatori? Una sera ho cenato con Sydney, eravamo in piena "pilotopoli", il punto di maggiore crisi del campionato; ho potuto assistere ad una telefonata tra lui e Xatos: neppure Kennedy e Kruscev in piena guerra fredda parlavano così seriamente e con tanto trasporto... Vabbè, scherziamo un pò, ma io ho trenta... e qualcosa anni, ho corso in macchina, ho guidato una F.3000, lavoro nel settore motori da una vita, passo almeno un mese all'anno in piste vere, eppure lo scorso campionato mi sono divertito un

casino. Che emozione la prima volta on line, mi tremavano le gambe... e il terzo posto a Daytona, fantastico, avevo le lacrime agli occhi... e quando il mio amico e compagno Jim Clark (secondo me il pilota del futuro nell'online racing) ha rischiato di compromettere la sua prima vittoria per farmi sdoppiare... mi sono commosso.

Che emozione la prima volta online, mi tremavano le gambe...

E' vero, avrò la sindrome di Peter Pan, sarò un immaturo, ma che bello. Questo è un grande sport,

dove sono richieste un sacco di doti: metodo nel preparare il setup, pazienza nel provare, intelligenza tattica, self control, concentrazione, tenacia, talento; ecco, l'unica cosa negativa di questa esperienza è che ho scoperto di non avere quasi nessuna di queste doti... Purtroppo online ti rendi anche conto di quanto piano vai... E poi, in neppure un anno di corse on line, ho conosciuto tante persone simpatiche, che pur non avendoti incontrato di persona ti sono magari più vicine di tanti falsi amici di comodo... veramente bello.

Grazie a tutti, Papyrus in testa, e speriamo che il champ che va ad iniziare sia ancora più bello ed emozionante.

*by Claudio Pavanello
- Clapx -*



La confezione del Thrustmaster F1 Force Feedback

L'estate comincia ad essere solo un ricordo e mentre un po' tutti noi ricominciamo a prendere confidenza con le vecchie abitudini che ci terranno compagnia fino all'estate prossima, ecco che questa strana calura ci porta in dote succosissime novità che



Il logo del team ABS

riguardano il mercato. No, non stiamo parlando né dell'andamento dell'indice Dow Jones nella giornata odierna, né dell'affare Ronaldo... bensì dei trasferimenti e dei nuovi organici ai nastri di partenza del CIN2002! Ad una prima occhiata in effetti, a parte i rookies veramente numerosi che hanno già incominciato a farsi vedere nelle prime gare free a partire dagli ultimi giorni di agosto, anche tra i team storici si è avuto un sostanzioso rimpasto che ha coinvolto fior di talenti. Ciò che più colpisce è il fatto che il maggior numero dei trasferimenti ha riguardato proprio i piloti più esperti, Moretto e Nadile in primis, mentre giovani talenti in rapidissima ascesa come Rideli, Loi o Buonocore sono rimasti fedeli ai propri colori, forse a dimostrare la lungimiranza dei rispettivi team manager capaci

di blindarli di fronte ad altre offerte che sicuramente non sono mancate. Entrando maggiormente nello specifico, andiamo ora ad analizzare i trasferimenti più eclatanti e le nuovissime formazioni presentatesi all'avvio del campionato.

Uno dei team più interessanti è senza ombra di dubbio l'ABS Motorsports, il cui quartetto risulta veramente di gran livello tecnico: Tempesti e Fabbri provengono entrambi dal campionato di Nascaritalia, dove quest'ultimo ha trionfato portando a casa il titolo; Acquaviva fornisce concretezza e sostanza all'intera squadra, garantendo un apporto sicuramente di

alto livello; infine Zanetti non ha bisogno di presentazioni, rappresenta uno degli acquisti più importanti del mercato piloti di quest'estate e sarà dura per l'RRT riuscire a colmare la lacuna creata con la sua partenza. Il team Hotbit - Brakeless, campione uscente del NOC 2001-2002, non ha realizzato colpi sul mercato e si presenta con la collaudata formazione del precedente torneo priva però del campione in carica Rosio, tornato ai WRT dopo una stagione trionfale con il team capitanato da Gabriele Fani. Con 2 piloti da top5 del calibro di Bortolotti e Fani, un pilota esperto come

Ugolotti e un giovane rampante come Loi, l'impresa di riconfermarsi campioni potrebbe rivelarsi non impossibile anche se la concorrenza sarà veramente agguerrita. Il Rabbit Racing Team darà sicuramente filo da torcere al team Brakeless nella lotta per il campionato a squadre, forte dei nuovi acquisti Nadile e Buccella, reduci da un campionato costellato da alti e bassi ma con grande voglia di rivincita. Il quartetto sponsorizzato da PcTuner è completato dal duo storico Capitani-Manno, con Capitani molto determinato

a dimostrare il proprio reale valore dopo una stagione in parte deludente e Manno desideroso di confermare ad alti livelli dopo il sesto posto finale nel

Ciò che più colpisce è il fatto che il maggior numero dei trasferimenti ha riguardato proprio i piloti più esperti, Moretto e Nadile in primis...

NOC. Da tenere sicuramente in considerazione anche gli altri 2 team RRT, l'RRT - Essedi e l'RRT - TDC, dove il primo è composto ormai da veterani



Il nuovo logo dei Brakeless

abituati a gareggiare ad alti livelli ed il secondo che potrebbe rivelarsi la mina vagante del torneo, grazie agli esordienti

Ferrario e Memmola, capitanati dal team manager Matteo Alaimo.

L'organico più nutrito del CIN2002 è indubbiamente quello del team WRT, che presenta al via ben 20 piloti tra cui parecchie interessanti novità. Si è ricomposta innanzitutto la

storica coppia Zago - Rosio, i quali fanno parte del team di punta dei WRT insieme all'esperto e navigato Giancarlo Moretto e al concreto Baldi, questi ultimi acquistati rispettivamente dall'EVRT e dal Firestorm. Altra interessante formazione è quella del WRT-Dream, interamente formata da

giovani in cerca di conferme ad alto livello: Rideli ha brillato nella seconda parte del NOC, Pizzo vorrà sicuramente ben figurare e dedicare almeno un successo

alla sua piccola Sara (AUGURI!!!), Mura cercherà un rilancio dopo aver preso le misure nel NOC e infine Bonnici ha già incominciato a brillare nelle gare-free e sembra destinato a scalare le classifiche in breve tempo. Obbligatorio anche un cenno al team Coyote, con una struttura ormai collaudata ed esperta, e ai team Fire ed AlexZan, interamente da scoprire nel corso del campionato. Qualche riga fa si accennava

all'EVRT, ebbene questa storica formazione si è sciolta, per ricomporsi in parte successivamente all'interno del Rabbit Racing Team: alcune divergenze tra i membri del team unite

all'uscita di scena di Cristian Marchi, eccellente quarto classificato del NOC 2001-2002, hanno privato il CIN2002 di una formazione di

altissimo livello che ha combattuto nel NOC per il titolo a squadre alla pari di RRT e Brakeless... un vero peccato! Gana Racing e Fast 'n' Furious potrebbero sorprendere anche i più scettici: i primi hanno mantenuto la formazione dell'anno precedente, realizzando uno dei migliori colpi del mercato con la

che unisce tra le proprie fila ben 8 piloti emergenti capitanati dall'esperto Bugini, tornato alla Nascar dopo un periodo di pausa. Gli ultimi team provenienti dal NOC sono il Contromano Motorsports ed il Firestorm Racing Team: il Contromano è alle prese con la dipartita della punta di diamante Acquaviva, mentre il Firestorm ha confermato il proprio asso Preioni (vice-campione del NOC) e l'esperto Benedetti. Chiudono il cerchio Darkside Ferrari Team ed il team ICT. Doverosi cenni conclusivi per le altre novità del torneo: l'NCD Motorsports, il TVRT, l'SPVS fondato da Marroni, lo JuniorBit ed il Bitty team dei fratelli Rabitti. Numerosi piloti restano al momento liberi e quindi potrebbero accasarsi a breve, magari dopo aver mostrato le proprie qualità nelle prime gare.

Si chiude qui questa presentazione delle squadre iscritte al CIN2002, ci scusiamo se non abbiamo potuto dare a tutti lo spazio che meritano ma i caratteri ancora a nostra disposizione sono pochi e quindi non ci resta altro che lasciarvi alla lettura delle altre interessanti rubriche del Nascar Online Magazine.

by Luigi Manno
- Giginho -

Pizzo vorrà ben figurare e dedicare almeno un successo alla sua piccola "Sara"



conferma del talento Buonocore, il re degli stradali ed autore di una prodigiosa rimonta in classifica nel NOC che lo ha portato dalla Serie C ad un incredibile ottavo posto finale. Il Fast 'n' Furious si presenta con l'esperto Bruschi e 3 nuove entrate, ma di alto livello tecnico: Rizzo e Amadio sono conosciutissimi nel circus, mentre Di Cicco ha già mostrato buone qualità nelle free-race estive. Altra squadra esordiente è il Martini Racing,

Come molti sapranno, il Nascar Online Championship ha rappresentato un vero successo per tutti: il livello di sfida altissimo, l'organizzazione competente e disponibile, le innumerevoli statistiche a disposizione di ogni pilota sette giorni su sette e prontamente aggiornate dopo ogni gara... Beh, tutti questi elementi hanno svolto la stessa funzione che metaforicamente svolge il sugo con la pasta, permettendo a tutti coloro i quali vi hanno partecipato di gustarsi un piatto veramente "al dente". Scontato quindi che, a seguito di questo successo e in conseguenza del fatto che il CIN2002 probabilmente non esisterebbe se non ci fosse stata la "NOC XPerience", un passaggio pressoché obbligato per noi dello staff del Nascar Magazine Online sarebbe stato quello di rivolgerci al vincitore del Nascar Online Championship, al secolo Andrea "Andy of God" Rosio.

Andrea Rosio ha dominato il NOC in maniera autorevole, imponendosi sin dalle prime gare grazie ad un cocktail di concretezza, sagacia tattica e furbizia che solo i grandi piloti sono in grado di miscelare. Sebbene la concorrenza fosse tutt'altro che rinunciataria, questa si è dovuta lentamente - ma inesorabilmente - piegare dinanzi alla grande solidità dimostrata dal pilota WRT, nella scorsa stagione passato in prestito ai Brakeless dopo

poche gare. Da sottolineare i nomi dei piloti che hanno dovuto rinunciare al titolo per accontentarsi dei posti d'onore: Damiano "Manaos" Preioni, conosciuto anche nel mondo GPL, si è classificato secondo al termine del torneo lottando aspramente con Alberto "Albe" Zanetti per la piazza d'onore, ma nelle ultime gare ormai era rimasta solo la matematica a lasciare aperto il discorso sulla vittoria del campionato, considerato il solco ormai presente tra Rosio e il resto del gruppo. Discorso a parte merita il duello Rosio - Nadile, quest'ultimo forse l'unico ad aver dimostrato a tratti di poter veramente impensierire Rosio in molte occasioni ma penalizzato da una incredibile alternanza di alti e bassi, causati da alcuni fattori contingenti che l'hanno costretto ad alcuni sfortunati ritiri e ad un decimo posto finale che non rispecchia il reale valore del pilota... E come sanno tutti gli appassionati della NASCAR, la costanza è una dote di importanza assolutamente fondamentale per poter ambire al titolo finale! Alcuni numeri potranno permetterci di comprendere fino in fondo il livello prestazionale raggiunto da Rosio nel NOC: miglior quotazione finale (357), 156 punti di media ad ogni gara (equivalenti a un 5° posto in ogni gara!), ha

raggiunto i top-10 nel 90% delle gare e i top-5 nel 70% delle corse, 7 pole position conquistate e 2 vittorie! Tutto questo condito da solamente 40 punti-penalità, equivalenti ad una media di due punti-penalità per ogni gara, che fanno di Rosio il settimo pilota più corretto di tutto il NOC e servono per l'en-

nesima volta a far capire a noi tutti quanto sia importante e soprattutto premiante essere corretti in pista, un obiettivo che dev'essere assolutamente sovraordinato rispetto al raggiungimento di prestazioni velocistiche di gran livello.

Ma ora lasciamo la parola al diretto interessato, il quale ha gentilmente offerto in esclusiva al Nascar Magazine Online la seguente intervista che ci accingiamo orgogliosamente a proporvi. Buona lettura...

NMO: *Andrea Rosio, alias Andy of God, vincitore del NOC 2001-2002. La sbornia del titolo è già passata oppure ti avvii a questo CIN2002 con lo spirito cannibalesco dello Schumacher in cerca di vittorie dovunque ci sia un volante ed una vettura da portare al traguardo?*

AR: Vincere il NOC è stata una cosa bellissima soprattutto per la gran fatica che ho dovuto fare per riuscirci... Correre venti gare con pochissime gialle e con tantissimi

il CIN2002 probabilmente non esisterebbe se non ci fosse stata la "NOC XPerience"

mi piloti di alto livello è stata un'esperienza massacrante soprattutto dal punto di vista psicologico; ricordo che mi sono portato in testa alla classifica fin dalla 4° o 5° gara e resistere per tutto il resto del campionato agli attacchi di Speedy (ndr: Nadile), Albe (ndr: Zanetti) e Manaos (ndr: Preioni) fino alla fine è stato veramente duro... Tutto questo mi ha portato poi una gioia immensa a risultato acquisito e proprio per questo sono disposto a fare altrettanti sacrifici per cercare di riuscire a vincere anche il CIN anche se la concorrenza si presenta ancora più agguerrita del passato NOC... ma forse è proprio per questo che spero di riuscire a trovare le motivazioni giuste per poter far bene anche questa volta...

NMO: *A quando risale il tuo esordio nell'online racing e qual'è stato il percorso che ti ha portato alla NASCAR e ai primi titoli nel Torneo WRT e nel NOC?*

AR: Un paio di anni fa conobbi Xatos (ndr: Stefano Zago) e gli altri ragazzi del Wrt sui server di Rally Masters... mi innamorai subito di quel gioco e dell'online racing in generale grazie soprattutto alla simpatia e allo spirito di amicizia che si respirava anche in pista fra di noi... La voglia di vincere e di far bene mi avvolse fin da subito e nonostante all'inizio io non fossi niente di speciale a quel gioco, mi impegnai tantissimo finché riuscii a



Il campione in carica in tutto il suo "splendore"...

dominare sia il torneo online che quello offline che Xatos organizzò e nel frattempo riuscii anche a fare molti record mondiali sulle piste di Rally Masters... L'anno dopo ci accorgemmo del mondo Nascar e gran parte del nostro Team si buttò anima e corpo in quello che a tutti sembrò fin dall'inizio una vera simulazione di guida... All'inizio ovviamente prendemmo delle sonore mazzate da quelli che ci giocavano da molto più tempo di noi ma pian piano incominciammo a farci rispettare dovunque... Partecipai e vinsi anche il torneo Wrt di Nascar organizzato dal solito Xatos e nel frattempo andai a far esperienza facendo qualche gara nel campionato

Gib e in quello di Nascaritalia fino ad arrivare poi qualche mese dopo a partecipare al NOC vincendolo...

NMO: *A tuo modo di vedere, com'è possibile raggiungere alti livelli nella NASCAR virtuale senza dover rinunciare alla propria vita sociale? Come organizzi i tuoi allenamenti? Cerchi di privilegiare sempre il divertimento puro o pianifichi in modo accurato le sessioni di prova per giungere sempre preparato al massimo alle gare ufficiali?*

AR: Se si vogliono raggiungere certi livelli nella Nascar non è possibile improvvisare nulla... occorrono ore e ore di test... la

testardaggine è una dote fondamentale di chi vuole sfondare in questo mondo, a volte preparo un assetto che mi soddisfa in pieno ma poi magari mi accorgo che forse con un altro assetto potrei guadagnare qualche millesimo di sec. al giro e mi metto a rifare tutto da capo... Fortunatamente ho ormai molta esperienza e anche grazie all'aiuto dei miei compagni di squadra tutto questo non mi porta via tantissimo tempo... Rimango in casa solo due o tre sere alla settimana e queste mi sono sufficienti per essere ben preparato per la gara successiva...

NMO: *E per quanto riguarda gli assetti? Preferisci utilizzare setup presi direttamente dalla rete ed eventualmente adattarli al tuo stile oppure parti direttamente dai setup di default forniti dal gioco stesso?*

AR: Mai, non ho mai preso un assetto dalla rete se non per pura curiosità... non mi sentirei sicuro in pista se quell'assetto non l'avessi fatto io o qualcuno che conosco e stimo... Molte volte gli assetti prelevati dal web nascondono molte insidie... il mio consiglio è quello di provarli a fondo prima di decidere di portarli in pista per una gara ufficiale e soprattutto di cercare di adattarli al proprio stile di guida...

NMO: *Domanda lampo: i primi tre nomi che ti vengono in mente*

per la lotta al titolo del CIN2002 e le tre possibili sorprese.

AR: Bortolotti, Zanetti, Nadile per i piloti e Bonnici, Bonnici Bonnici per le sorprese.

NMO: *Lasciamo per un momento la NASCAR... chi è Andrea Rosio nella vita reale? Quali sono gli altri tuoi hobbies a parte l'online racing?*

AR: Sono un ex tecnico di PC passato alla gestione dei punti vendita e degli acquisti della catena d'informatica (www.PCWorld.it), questo mi porta via molto tempo e non me ne resta molto a parte quello che dedico alla Nascar ma non me ne pento affatto perché con Voi mi diverto tantissimo e spero di non lasciarvi mai...

NMO: *Ultima domanda e poi ti lasciamo libero... Parlaci del tuo ritorno nei WRT. A molti potrebbe sembrare incomprensibile, visto che hai appena vinto il titolo personale e a squadre nel NOC con i Brakeless. Quali motivi ti hanno spinto a tornare sui tuoi passi?*

AR: Lasciai i Wrt perché ero in un momento di crisi da assuefazione di Nascar... avevo bisogno di aria nuova e soprattutto di compagni di team che mi aiutassero durante la settimana a scoprire il limite della mia vettura per la pista della gara successiva... Ho trovato in Fani, Bortolotti e Nascar1 (ndr: Cristian Loi) tre ottimi piloti e

grandi amici che venivano con me sui server a provare durante la settimana anche per cercare di ricominciare a divertirmi altrimenti se non avessi ritrovato la voglia di correre non avrei sicuramente vinto il titolo... Il mio ritorno ai Wrt è dovuto al fatto che sono riuscito a ritrovare finalmente tutto quello descritto qua sopra anche nel mio vecchio team... Incontro tantissimi del Wrt sui server durante la settimana (cosa che prima non accadeva)... ci scambiamo assetti e consigli e finalmente si è cominciato a capire che anche durante la settimana la cosa fondamentale è il rispetto in pista... se si vuole fare gli stupidi meglio andare su Sierra perché la serietà per raggiungere certi livelli personali e di team è alla base di tutto... Adesso spero che tutto questo duri per tutto il campionato ma sono molto fiducioso che questo avverrà...

Ringraziando ancora Andrea Rosio per l'intervista concessa, facciamo un grosso in bocca al lupo al portacolori del World Racing Team con la speranza di vederlo protagonista di accesi duelli in pista a partire dalla gara di Daytona del 9 settembre prossimo, data d'inizio dell'attesissimo Campionato Italiano Nascar Season 2002!

Luigi Manno
- *Giginho* -

Le vacanze sono finite e il povero coccodrillo (che sono io!) ha dovuto dire addio al mare, le donne, ai topless e alle birre. Si quel bellissimo mare che si trova in una regione a me molto cara (ma anche a un nostro lettore mio grande amico a cui avevo pure promesso di andare a trovare... Ma sai com'è prima la donna, o uomo come lo si voglia chiamare, e dopo la macchinina che non partiva e quindi...) dove si trovano ogni 100 metri di spiaggia una discarica di rifiuti tossici, oppure dove tutti i clandestini sbarcati dal 1948 in poi hanno fondato il primo partito rivoluzionario immigrato e organizzano dei viaggi di istruzione in Italia per i loro concittadini... peccato che una volta arrivati in Italia si perdano le tracce e accidentalmente ce li si ritrova da tutt'altra parte!

Comunque se non lo avete ancora capito sono stato in Calabria e sinceramente ancora ci volevo restare ma con il Cin ai nastri di partenza io non potevo mancare... no non potevo mancare per niente eheh. Vi potete immaginare un Cin senza il duo KaYManO? (Non dite di sì che se no appena ve vedo in pista ve sperono le cars!) Sapete molti di voi ormai mi conoscono (più per le

botte prese che per altro) e tutti voi nuovi mi conoscerete (come disse un mio amico: è una minaccia o una promessa?) e capirete che senza di me non si può stare... si vi innamorerete di me, non potrete resistere al mio carisma e ovviamente farete a gara per farvi tamponare dal sottoscritto (a questo punto faccio u n



appello ai giudici e vi chiedo di non punirmi con le penalità visto che solo a volermi toccare e non io! Se no famo come l'anno scorso e batto il record di cinque salti gara!). Comunque ora che mi sono presentato posso passare alla fase due: Cosa tratterò nella mia rubrica mensile? Chi ha seguito il NOC NEWS

dello scorso anno, avrà potuto capire che in PILOTOPOLI si attapireranno tutti i piloti che sono stati artefici di qualcosa fuori del comune o semplicemente perchè esistono... e tutto ciò sarà ripetuto in questa nuova avventura, sempre che il mio super grandissimo spettacolare lucente (che il sole a confronto è una lucciolina) capo redattore FANA me lo permetterà! Eheeheh ma tanto lui lo farà perchè se no io posso mandare in onda nel nostro forum lo scoop dell'estate dove la nostra Fana era in dolce compagnia con Speeda... In ogni caso quest'anno dovrò assolutamente colpire una persona, l'anno scorso se l'è scampata ma questa edizione lo piglio, e come se lo piglio! Quindi caro Andy statte attento che il tapiro sta arrivando!

In ogni caso nel NOC è stata una strage di persone illustri in primis il nostro poco super ma tanto bello (con quella chioma che lo avvolge azz... dimmi chi è il tuo parrucchiere?) capo organizzatore di feste pervertite XATOS e a seguire la ryuzza che ancora adesso non ha capito perchè è stato attapirato... pensate che si è coalizzato con Ken il Guerriero (come si vede nella sua firma!) per cercare di

diventare il migliore ma non so se avrà molto successo... dopo tutto Andy ormai è il meglio in tutto... uhm uhm forse in qualcosa no... se non sbaglio l'altro giorno Shummina si lamentava delle performance di Andy... ma dopo tutto chi sta

...durante il NOC è stata fatta una strage di persone illustri in primis il nostro poco super ma tanto bello capoorganizzatore XATOS!

davanti troppo al computer per migliorarsi o al telefono con la Speeda, poi perde le prestazioni a letto! Ma una persona mi ha veramente colpito, anzi sono due: La Fana e il baffo Janka (che ora ha deciso di produrre una birra pure lui) si quei due sono stati due grandi e io personalmente ho chiesto al nostro presidente Ciampi di conferirgli la Medaglia d'oro al valor Civile. Riassumendo i due miei eroi si sono distinti per aver sacrificato la loro vita privata per noi poveri affamati di corse.... si è vero! Fana ha praticamente litigato con la sua ragazza per sostituire un suo compagno di team per cinque volte e invece il Janka ormai è soprannominato Mister Miglio, ha percorso una caterva di MG sui server (si dice che sommandoli tutti si ottiene la distanza della terra da Marte moltiplicata per due! DA PAZZI!) e io per onorarlo di questo l'ho fatto entrare nel mio team (WRT) conferendoli l'onorificenza di grande ingegnere capo e affiancandoli Xatos così forse

impara qualcosa. Questo sarà un anno bellissimo, starò con voi che siete le mie stelline ma mi divertirò a scoprire ogni segreto e a raccontarlo a tutti come fanno tutte quelle vecchiette nei paesini di montagna che non fanno altro che patugliare (Dal calabrese Pettula = Pettegola!).

A parte gli scherzi ragazzi miei il contenuto di questa rivista sarà semplicemente una satira e quindi non prendetevela a male ma sorridete anche voi delle disgrazie a cui andrete incontro incrociando la mia strada! Dopo tutto un pò di sano humor non può che far bene, e se mai sarò esagerato sarete autorizzati a fare di me



"ALARED" STAFFELLI vi osserva!

quello che volete, ma attenti a Andy è molto geloso! Vittime vecchie e nuove preparatevi che il coccodrillozo vi prenderà da tutte le parti, nel cesso, nel letto, dal dentista mentre vi mette la dentiera e pure nella tomba se

fosse necessario (TOCCATI-NA che non fa male!) e il mio fido scudiero Ala Red Staffelli si sacrificherà a prendere mazzate, se necessario, pur di portare a termine la missione!!!

Ora ragazzi vi saluto e vi do appuntamento al prossimo numero con il primo o le prime vittime!!!! Ahahahahahahah Ragazzi tremate che il Tapiro si avvicina... piano piano... ma si avvicina!

Alfredo Gigliotti
- Kaymano -

Il vento caldo che entrava dalla finestra aperta rendeva la stanza un inferno. E con la finestra chiusa era anche peggio. Il computer era rimasto acceso l'intero pomeriggio per una deframmentazione che aveva richiesto più tempo del dovuto, ma ora era tutto ok. Riavvio veloce, recupero la sedia da gara, posizione volante e monitor ok. Avvio GPL. Sessione di allenamento al Salzburgring in vista della gara estiva del campionato estivo "Hot Series". Mai nome fu tanto azzeccato. Il sole andava calando e dalla finestra gli ultimi raggi tentavano di penetrare, ancora non paghi, all'interno della stanza. Ok, setup già definito in precedenti sessioni. Si parte. Nei test precedenti avevo staccato degli ottimi tempi, allineati coi migliori del campionato. Alcuni giri sulla mia Eagle ad andatura sostenuta ma non troppo, il tempo di mandare in temperatura ottimale il treno di gomme. La benzina era prevista per una sessione di 10 giri, ed al quarto comincio a spingere decisamente sul gas. La vettura scoda di potenza all'uscita dell'ultima curva con quei due micidiali dossi che fanno impazzire l'avantreno staccando le ruote dall'asfalto. Terza, quarta tirata al massimo, quinta, il motore urla, sale di giri, arriva quasi in zona rossa, troppo corto il rapporto, la prima curva a destra la affronto

in pieno, in derapata totale. Rischio grosso con il pneumatico posteriore sinistro che sfiora l'erba all'esterno, e quel dannato guard rail davvero troppo vicino, ma non c'è tempo per respirare, la T2 piega a sx decisamente e subito la scalata velocissima per affrontare il tornantino a dx alla T3. Quinta, quarta, terza, seconda, in rapidissima successione. Non si ferma, vado lungo, vado lungo... Mi incollo ai freni, anteriori bloccate in un inferno di fumo e stridio assordante, la macchina si intraversa a dx, mollo i freni una frazione di secondo, si rimette dritta, modulo col gas. Riesco a girare a dx a velocità molto bassa, ma con lo spettro della sabbia e dell'ennesimo colpo al guard rail ancora negli occhi. Scarico tutta la potenza della mia Eagle, seconda marcia tirata fino in fuori giri per la rabbia, terza, quarta, la T4 è un curvone velocissimo a sx, da fare in pieno, accelero ancora e metto la quinta. Stavolta

vado a finire sugli alberi. La macchina allarga, allarga, allarga troppo, affondo il gas. La bellezza ed il piacere e la follia di guidare con un differenziale 45/85 ed un solo blocco. Riesco a tenere le ruote in pista per un soffio, con la macchina che tende a tirare a sx. Per compensare la derapata avevo fatto tutta la curva in controsterzo ed ora... Solo un colpo deciso a dx del volante riusciva miracolosamente a tenere la macchina in pista. Con le ruote finalmente dritte ed il rettilineo davanti, già in quinta marcia a 8000 giri, affondo ancora col piede dx. Contagiri in zona rossa (di nuovo, ma un pelino più lunga quella marcia proprio?) e terribile semicurva a sx da affrontare, con la successiva e vicinissima curva a dx. Metto le ruote di sx sul cordolo, per tenere un po' più di velocità, sfrutto tutta la pista e scalo al volo in quarta. Giù tutto il gas, con quel differenziale e ammortizzatori durissimi, la macchina dovrebbe curvare a dx da sola. Ma quando? Ancora troppo lungo. Ancora troppo veloce. Colpo deciso ai freni. E li mollo subito. Vado in calo di potenza, affondo tutto il gas. La macchina curva e comincia a derapare verso l'esterno. La curva è lunghissima. E la macchina

"...prima di cominciare a leggere, date un'occhiata al circuito del Salzburgring 1974. In Grand Prix Legends. Fatelo. O forse è meglio non farlo. Potrebbe farvi prigionieri di una esperienza unica. Bellissima..."



...ancora interi dopo la Fahrerlagerkurve...

allarga. Allarga ancora. E ancora. Mi vedo già spiacciato sul rail a sx quando l'asfalto comincia a tornare dritto davanti a me. Ma non basta. A quella velocità e in quarta marcia, c'è da affrontare la penultima curva a dx da seconda marcia. O anche in prima. Decido di farla in seconda. Scalo furiosamente. La curva è di quelle che io classificherei come "tipo 10". Quelle che rientrano nella categoria TOP. Di quelle "infami" per intenderci. Sembra finita e invece l'erba sul bordo sinistro si insinua come un serpente sotto le ruote. La macchina si intraversa a dx, perdo l'avantreno che viaggia deciso verso gli alberi sulla collina. Perso ogni speranza. Ma affondo l'acceleratore e la macchina si rimette dritta come per miracolo. Adesso l'ultima curva. Quello di cui avevo parlato all'inizio, con i due dossi. Se



...a 250 km/h verso la Semperit Kurve...

motore sale alle stelle nello stacco da terra,. Metto la terza, spalanco il gas. Altro salto, meno pronunciato del precedente, ma quasi in traiettoria perfetta. La botta mi spara verso il cordolo. Piego il volante a sx e poi subito a dx. La macchina si rimette dritta. Quarta, quinta. Traguardo. Finisce un giro infernale. Comincia un altro giro infernale. Non ce la faccio. Il caldo, lo stress. L'adrenalina. La bellezza. L'entusiasmo. La voglia. La curiosità. La sfida. La tensione. Ah, volevo migliorare il tempo dei giorni precedenti. Il mio Personal Best .

Leggo il tempo, scritto col gesso bianco. L'uomo scompare, lo vedo negli specchi che ripone la lavagna. Il riscontro cronometrico? Bè, ma Voi avete seguito i consigli all'inizio? Avete dato un'occhiata al circuito? Lo avete provato? Sì? No? Risposte valide comunque. Se avete risposto sì, avete vissuto un'esperienza unica. Se avete risposto di no... bè, lo guarderete. Prima o poi. Ah, dimenticavo, comunque il cronometro si è fermato sul tempo di... mmmmmm, è davvero tardi, devo piantarla di scrivere a notte inoltrata. Mi si chiudono gli occhi. Ho sonno. Davvero. Notte. Click.



Emco Kurve, due "rosse" in testa

la penultima era di "tipo 10", il TOP, di categoria "infame", bè, l'ultima è una OVER THE TOP, una vera e propria trappola. Veloce, da seconda marcia piena, a sx. Un primo salto che nemmeno nei rally si vede. E questo è il vero Salzburgring del 1974. La compressione del

Bè, con un giro tirato a morte così ho di sicuro limato qualcosa. Anzi credo proprio parecchio. Un bel giro. Tutto al limite. E sicuramente ho staccato il tampone da pole. Passo sul rettilineo. Dai box si sporge uno dei meccanici con la lavagna. Si avvicina. Sempre più vicino.

*by Alessandro Vallocchia
- Lord Axel -*

Benvenuti nella nuova rubrica del Nascar Magazine Online dedicata ai resoconti delle gare Nascar reali. In questa sezione troverete settimanalmente i report del campionato Stock Car Americano, con notizie, novità e rapporti dettagliati. Purtroppo essendo in Europa e non in America, i resoconti saranno in differita di circa una settimana (Eurosport permettendo), dato che le gare vengono trasmesse esse stesse in ritardo. Cercheremo comunque di rimanere il più possibile in linea con il campionato.

Brooklyn (Michigan), 18 Agosto 2002 Fantastico Jarrett! Esce, rimonta dal fondo del gruppo e vince alla Pepsi 400. Dopo 11 anni dalla sua prima vittoria in Nascar, su questo stesso trionfo ovale e sempre il 18 Agosto, Dale Jarrett e la sua Ford Taurus n. 88 hanno vinto la Pepsi 400. La gara è iniziata in modo disastroso per Dale: all'11° giro si è girato all'uscita della curva 4 ed ha improvvisato un balletto sull'erba ad uso e consumo degli spettatori della tribuna centrale. Uno spin anomalo in quanto la curva 4 di Michigan è molto "bankata" (inclinata, n.d.r.) e Dale si è girato senza essere toccato da nessuno, nemmeno da Dave Blaney che gli era molto vicino. Fortunatamente la macchina non ha subito danni e Dale ha potuto riprendere la pista, ma in fondo allo schieramento. Rientrato al pit, si è visto costretto a sostituire tutte e

quattro le gomme a causa dei danni riportati durante lo spin.

Al giro successivo tutti entrano al Pit per sostituire le gomme o regolare la vettura, in modo da non sprecare del tutto la bandiera gialla. Al restart, in testa va Dale Earnhardt Jr. seguito da Billy Elliott e da Kevin Harvick.

Al 58° giro c'è una nuova gialla, ma non si capisce per quale motivo (o perlomeno su Eurosport non è indicato). Al restart in testa sempre

E a r n h a r d t ,
s e c o n d o
Harvick, terzo
Matt Kenseth
e quarto Tony
Stewart. Kurt
Bush, attualmente in sesta
posizione seg-
nala via radio
di avere proble-
mi al motore
ma di riuscire
a continuare,

mentre Darrell Waltrip ha problemi con la radio e non riesce a comunicare col box. Il leader di campionato Sterling Marlin è in ottava posizione, reduce da due gare in cui non ha raggiunto la Top Ten. Jeff Gordon in decima posizione viene passato dal "rookie" Jimmie Johnson.

Al 60° giro Dale Jarrett ha già rimontato dalla trentaduesima piazza alla tredicesima e segnala ai box via radio che la vettura è in ottime condizioni. Gordon, probabilmente alle prese con alcuni problemi, viene

passato anche da Ricky Craven, con la Chevy sponsorizzata dalla Tide Textiles.

Al 62° giro Jarrett ha rimontato altre due posizioni e ora è 11°. Da segnalare la notevole presenza di detriti in pista. Non però detriti creati dalle vetture, ma carte di hot dog e oggetti simili, le quali potrebbero creare qualche problema al raffreddamento delle vetture.

Al giro 87 la situazione vede primo Matt Kenseth, seguito da Earnhardt Jr., Kurt Bush, Ryan



Il circuito di Michigan International

Newman, Jimmie Johnson e Dale Jarret, ora sesto dopo la strepitosa rimonta che lo ha portato dalla 32 alla 6 posizione in 71 giri.

Stewart è 14° e Gordon, sempre più indietro, 15°. Durante questo giro viene intervistato dalla Fox il Crew Chief di Jarret: "Ieri abbiamo fatto qualche aggiustamento all'assetto durante l'Happy Hour e la macchina andava bene. Purtroppo oggi abbiamo avuto quel problema con il testacoda ma nelle due soste fatte finora abbiamo ulteriormente

modificato l'assetto e ora va tutto bene". Infatti Jarrett sta recuperando posizioni giro dopo giro.

Al 90° giro, Kenseth accusa problemi e viene passato da Earnhardt, Newman e Bush in appena due curve. La situazione cambia quindi con Earnhard Jr. al comando seguito da Bush, Newman e Kenseth che per ora resiste in quarta posizione. Al giro 119, qualche problema per Earnhardt Jr. che scivola in 7 posizione e ingaggia una lotta con Jeff Gordon e Tony Stewart, mentre Jarrett continua la cavalcata che lo porta alla 4 posizione. Al comando quindi troviamo Ryan Newman con Busch e Kenseth a seguire. Verso il 135 giro si va in caution a causa della troppa sporcizia in strada che iniziava a dare problemi ai radiatori. Non si esclude che i problemi avuti da Newman (motore che andava a 7 cilindri) e Kurt Bush siano dovuti a



In regime di caution tutti rientrano ai box...

questo. Il direttore di gara quindi decide per una yellow flag mentre i commissari ripuliscono

l'anello di Brooklyn. Fino a questo punto la gara è stata molto bella, con 18 cambi di leadership, appena 4 gialle (due non dovute ad incidenti) e una media sul giro di 147,687 miglia.

Il restart avviene al giro 138, con Kenseth in testa seguito da Joe Nemecheck, Jarret, Sterling Marlin e Kevin Harvick. Qualche giro dopo, il 143°, c'è un contatto tra Hut Stricklin

e Robby Gordon. Stricklin ha la peggio e va a muro, senza peraltro danneggiare più di tanto la vettura. Quasi contemporaneamente, in curva 3, Steve Park con il numero 1 e Jerry Nadeau si girano. Nadeau si ferma in mezzo alla pista mentre a Park

va peggio e impatta il muro in retromarcia danneggiando irreparabilmente il posteriore della sua Chevy-Pennzoil. Si va nuovamente in regime di gialla e tutti ne approfittano per entrare nuovamente al pit. Al restart la classifi-

ca vede primo Mark Martin, secondo Dale Earnhardt Jr. e terzo Jarrett. Al giro 164, nuova gialla per sporco in pista. Con 500.000 spettatori sugli spalti, le cartacce si sprecano e prima o poi finis-



Dale Jarrett in spin...

cono in pista. Tutti di nuovo ai box, ma qui c'è il tocco da maestro di Jarrett. Mentre gli altri piloti sostituiscono solo le gomme esterne o addirittura fanno solo benzina, Dale cambia tutte e quattro le gomme.

Riprende la pista diciassettesimo mentre in prima posizione va Ward Burton seguito da Robby Gordon, Bobby Hamilton e Derrike Cope.

Da notare che nessuno dei primi 4 è entrato al pit durante la precedente gialla. Infatti, appena ripartiti, in appena due giri, la prima posizione viene ripresa da Earnhardt Jr. a causa di problemi di gomme denunciati da Hamilton e Cope. Cope si rende poi protagonista di un "rimbalzo" contro il muro in curva due. A 27 giri dal termine Dale Jarrett si riporta in 10 posizione, guidando talmente vicino alla riga bianca

dell'apron da rischiare la squalifica. Avendo però cambiato tutte le gomme, è in grado di controllare la macchina alla perfezione e riesce nell'intento di guadagnare posizioni.

23 giri dal termine e Jarrett fa segnare la velocità più alta in pista con un 176.332 di media sul giro. In questo momento in prima posizione abbiamo Jeff Burton seguito da Tony Stewart e Dale Earnhardt Jr in piena lotta tra di loro. A 21 giri dalla bandiera a scacchi, Jeff Burton inizia ad accusare problemi con la temperatura del motore e si vede una leggera scia di fumo bianco uscire dal cofano. Nonostante questo, continua a

mantenere la prima posizione, respingendo gli attacchi di Stewart e Earnhardt. Jarrett si porta intanto in 4 posizione. Al giro 186, Derrike Cope, ormai senza gomme va a muro e provoca una bandiera gialla. Si riparte al giro 190, con Burton primo e Jarrett quarto. I doppiati creano qualche problema in ripartenza, in particolare Jimmy Spencer, il quale non ci sta a farsi doppiare un'altra volta (ma la sua resistenza dura poco di fronte ai pazzi scatenati che ha dietro!).

Ormai siamo a 9 dal termine e, dopo qualche giro di lotta, Dale Jarrett sopravanza Tony Stewart



Quando si dice stare in scia!!!

e Dale Jr., nello stesso momento e allo stesso modo di tutti gli altri, ovvero guidando a non più

di 5 cm dalla riga bianca dell'apron. E' interessante notare come a seconda dell'usura delle gomme, i piloti prendano traiettorie completamente diverse. Abbiamo quindi Jarrett che sta strettissimo, mentre Stewart e Burton stanno molto alti verso il muro. A 6 dal termine Jarrett continua a viaggiare ad una media di oltre 177 mph. Proprio in questo giro ai box di Burton scoppia il panico. Jeff ha chiamato per radio urlando "no water! No water!" e indicando che ormai il radiatore aveva fini-

to l'acqua con il conseguente surriscaldamento del motore. La cosa viene notata subito visto che il precedente filo di fumo dal cofano è ormai visibile in alcuni tratti.

A 4 dal termine Jarrett passa Burton, il quale perde altre due posizioni prima della Checkered Flag, passato

anche da Stewart e Kevin Harvick. Earnhardt Jr. intanto è scivolato al decimo posto, presumibilmente per problemi alle gomme.

La gara si conclude quindi con la vittoria di Dale Jarrett.

Nota di colore, durante il giro d'onore di Jarrett, si vede del fumo che arriva da una vettura che lo precede: inquadrata dalla telecamera si scopre essere la Citgo-Ford numero 99 di Jeff Burton che, ormai senza acqua nel radiatore, vede il motore andare arrosto appena dopo la linea.

Maurizio Massasso
- Jester -



Complimenti Dale!

In questo articolo vengono illustrate alcune tecniche utilizzate dai painter per la realizzazione delle vetture ufficiali che partecipano al campionato italiano Nascar season 2002, il CIN2002. La guida del tutto amatoriale descriverà ad ogni uscita un progetto diverso al fine di fornire ai nuovi painter una base di partenza per la realizzazione dei propri lavori. In questo primo articolo vi proponiamo il progetto della Hotbit S.r.l. Pontiac 2003 del team Brakeless realizzata da Gabriele Fani. I progetti illustrati sono elaborati esclusivamente utilizzando Photoshop di Adobe System Inc.

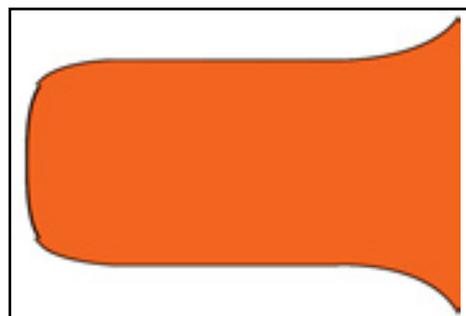
STEP 1 - La scelta del template o "scheletro": La prima scelta che un disegnatore deve considerare è il template da utilizzare in quanto tutti i virtuosismi del progetto si baseranno su tale scelta. Fate la vostra e cercate di non tornare indietro una volta fatta. In più di un'occasione mi sono trovato di fronte a difficoltà non trascurabili per trasferire il progetto completo su un altro "scheletro". Ogni template infatti ha forme diverse di fari, paraurti, griglie di raffreddamento ecc... che come ho detto sopra influenzano tutto il lavoro. Nel progetto BKL il template utilizzato è il "PONTIAC 2003" creato originariamente da Brian Simpson di Team Lightspeed <http://www.sportplanet.com/team-lightspeed/> e modificato successivamente da Janimox. Sempre sul sito dei Lightspeed

potrete trovare i template delle vetture ufficiali della stagione 2002 -2003 realizzati veramente in modo impeccabile.

STEP 2 - Struttura di base del template o "scheletro": I file sono formati da livelli (layer) ordinati secondo un ordine ben preciso, i quali se attivati visualizzano sullo schermo la vettura completa. Quando si lavora con Adobe Photoshop molto spesso rimane utile nascondere qualche livello che durante una rifinitura può dare fastidio se visualizzato.

STEP 3 - La scelta della forma della livrea: Adesso viene il difficile! In questa fase non sono necessarie solo competenze tecniche, quando si ha a che fare con Art & Design c'è bisogno anche di un minimo di immaginazione e di creatività non comune a tutte le persone. Per il progetto BKL è stato scelto un design molto semplice e lineare per enfatizzare al massimo la scritta Hotbit S.r.l. dello sponsor. La trama è formata da due tracciati vettoriali o forme di eguale aspetto ma di diversa dimensione, uno di colore arancio e l'altro di colore nero. Questo accorgimento ha permesso al designer di creare l'effetto bordatura che si nota

lungo tutta la fiancata e che "segue" la forma principale. In pratica i tracciati vettoriali sono su due livelli (layer) distinti posizionati uno sopra l'altro.



I tracciati vettoriali principali

Quello di dimensioni più grandi sotto a quello di dimensioni ridotte. Per creare queste forme geometriche si è partiti da una semplice selezione rettangolare successivamente trasformata in tracciato di lavoro. Quest'ultimo è stato modificato con l'ausilio dello strumento "pen tool" fino al raggiungimento della forma geometrica definitiva. Dal tracciato



Il progetto sviluppato sul "piano"

si poi ottenuta la selezione, creato il livello vuoto e riempita la selezione con il colore arancio sul livello appena creato. Di seguito abbiamo sovradimensionato la precedente selezione di 2 pixel, creato un nuovo livello e riempito nuovamente la selezione utilizzando il colore nero. Adesso basterà ordinare correttamente i livelli affinché il primo, quello col la forma più piccola, sia sopra l'altro. Vi ricordo che è sempre consigliabile creare livelli distinti per ogni elemento, potrete ad esempio in un secondo momento cambiare i colori delle forme e notare gli effetti del cambiamento in modo rapido ed efficace.

STEP 4 - La scelta dei colori e tonalità delle forme: Altrettanto importante è la colorazione della vettura. Un abbinamento errato influirà negativamente su tutto il progetto perciò fate molta attenzione... Abbinamenti vivaci e di elevato contrasto fra loro sono di solito le scelte che danno i migliori risultati. Molto importante è anche il colore dello sponsor. Le vetture sono colorate nella maggior parte dei casi con i colori degli sponsor su di esse raffigurati. Nel progetto BKL non è proprio così anche se gli abbinamenti scelti non stonano se raffrontati con i colori dello sponsor. I colori sono il GRIGIO-ARANCIO con l'aggiunta del NERO come ritocco per i bordi del testo e dei numeri ripreso dalla livrea. Questo per avere uno stile unico rendendo "ordinata" la colorazione. E'

sconsigliato utilizzate troppi colori insieme. Ma spesso è questione di gusti... Da notare anche la colorazione dei caratteri e loghi a centro vettura. Il numero

design. Una volta deciso il carattere ci si può soffermare sulla scelta degli effetti che dovranno abbellire le nostre scritte. Photoshop non ha eguali in



Gli elementi a centro vettura sono colorate con tonalità simili...

sul tettino è bianco come anche la scritta "Hotbit S.r.l." adiacente al lunotto posteriore. Anche il logo sul cofano presenta una parte molto vistosa bianca. Questi abbinamenti aiutano a dare vivacità alla vettura.

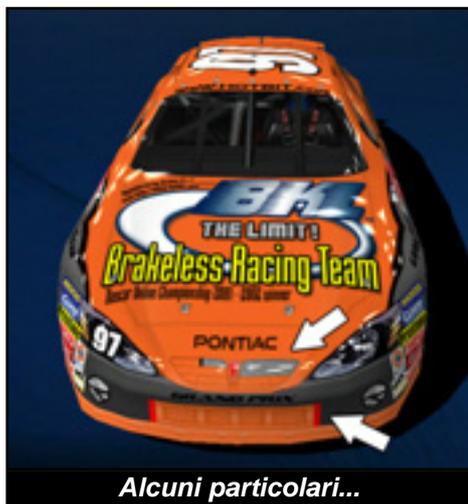
STEP 5 - La scelta dei font carattere e gli stili: La scelta del carattere per le vostre scritte vi terrà incollati allo schermo per diverso tempo. Non è facile trovare l'abbinamento giusto in breve tempo. Nel progetto in esame il designer aveva in mente di utilizzare un carattere che non avesse virtuosismi particolari. Era necessario una forma piuttosto rettilinea non squadrata per riprendere lo stile delle forme geometriche principali. L'impact si è rivelata la scelta più adatta ed è stato utilizzato sia per testo che per numeri. L'utilizzo di un numero limitato di caratteri aiuta a rendere omogeneo lo stile del

questo presentando un elenco di effetti veramente vasto come ad esempio ombra esterna e interna, traccia, smusso, colore di riempimento, bagliore esterno e interno ecc... Fani ha scelto di ombreggiare internamente i caratteri e tracciarli (bordarli). Il nero utilizzato come colore di traccia è gradevole perchè riprende proprio il bordo della forma principale! Ricordatevi anche che l'allineamento dei



caratteri deve seguire regole di base. I disallineamenti sono antiestetici se non ricercati. Notate ad esempio l'allineamento verticale del testo "HOTBIT S.r.l." con il numero "97". Oltre

agli effetti di photoshop si posso utilizzare anche gli stili basilari dei caratteri stessi come l'italic



Alcuni particolari...

per dare dinamicità. Un esempio importante si ha sulle fiancate per i numeri e sulla parte posteriore della vettura BKL dove la scritta "KEEP DISTANCE" ha questo stile.

STEP 6 - La scelta dei loghi e relativo posizionamento: Le texture grafiche più comuni da "attaccare" alla vernice come gli sponsor sulle fiancate adiacenti alle ruote anteriori sono reperibili in internet. Esse hanno un verso ben preciso il sinistro e il destro. Cotrollate bene il verso, molto spesso si trovano vetture con la solita texture "specchiata" da entrambi i lati che ovviamente risulta errata. Per il posizionamento non c'è molto da dire, evitate di posizionare texture in punti di curvatura. Il simulatore distorcerà le immagini rendendo antiestetico il risultato.

STEP 7 - Rifiniture e realizzazione file tga: Le rifiniture che generalmente si fanno al

progetto dipendono dalla maniacalità del designer... Gabriele nel suo progetto presenta qualche "chicca" come ad esempio le texture di copertura delle griglie di raffreddamento o l'inclinazione della scritta "Goodyear" sopra gli pneumatici oltre alla colorazione in tinta principale del baffo inferiore sulla parte anteriore della vettura. Altra chicca che si trova comune in molti progetti è il livello cromatura che esalta le col-



...eccone altri...

orazioni! Questo livello lo si può scaricare dai portali precedentemente menzionati e deve essere posizionato come livello appena sopra quello della tinta principale. Prima di creare l'immagine tga vi ricordo di salvare il progetto come file PSD affinché vengano

tutte mantenute le informazioni dei livelli in caso di successiva modifica impossibile da effettuare su progetto/file a livello unificato. Una volta fatto questo potrete



...e questi sono gli ultimi.

unire tutti i livelli e salvare il file in formato tga posizionandolo nella cartella "exports_imports" di nascar racing season 2002. Dall'interno del game sarà possibile importare tramite il paintkit il lavoro svolto.

Sperando di avervi dato qualche "dritta" utile per la realizzazione dei vostri futuri progetti vi auguro buon lavoro!

by Gabriele Fani



Il progetto di Gabriele Fani è sicuramente uno dei più gradevoli...