

# NASCAR

## MAGAZINE ONLINE

N°2 OTTOBRE 2002 €1.00

REALIZZAZIONE A CURA DELLO STAFF DEL CAMPIONATO ITALIANO NASCAR SEASON 2002 BY GAMERSREVOLT. WWW.CIN2002.IT

IL MAGAZINE COLLABORA CON...  
**SUPERBIKE ITALIA!!!**

*Non solo quattro ruote all'interno del nostro, sempre più completo, magazine!!!*

### **IL PILOTA DEL MESE**

*Lo staff del giornale ha eletto il pilota del mese. Scoprite chi ha ottenuto l'ambito riconoscimento!*



### **TECNORACING**

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

### **APOLOGIA DI UNA PASSIONE**

*Nascar Racing Vs. Grand Prix Legend  
la parola ai nascaristi!*

IL NASCAR MAGAZINE ONLINE COLLABORA ATTIVAMENTE CON I PORTALI DI DRIVINGITALIA.COM M4DRIVING.SM ONLINERACING.M4DRIVING.SM CIGPL.M4DRIVING.SM. BUONA LETTURA.

# TUTTO SUL RACING ONLINE

## Dove sono le emozioni? Dov'è la passione?

Ho volutamente scelto un titolo che saltasse immediatamente all'occhio per proporvi, in questo editoriale, una riflessione che scaturisce anche dall'analisi di alcune discussioni sorte nel nostro forum ufficiale. La Formula1 non diverte più, questo è un dato di fatto: sebbene i milioni di accaniti tifosi Ferrari si disinteressino di questo e pensino esclusivamente a godersi il "magic moment" degli ultimi tre anni, tutti gli altri appassionati di motori si ritrovano a cercare ovunque dei diversivi in grado di sopperire alle lacune di spettacolo e di emozione che attanagliano indubbiamente il circus iridato più famoso e ricco del mondo. Probabilmente i dieci milioni di italiani che seguono nel weekend i vari gran premi lo fanno ormai più per abitudine che per vera passione o entusiasmo, forse perché l'orario post-pranzo e una tv sintonizzata sulle parole del mediocre Mazzoni conciliano il pisolino pomeridiano... Ma c'è anche chi non si arrende e si rivolge alle due ruote, esaltandosi per i pazzeschi duelli della Superbike (Edwards contro Bayliss lo racconteremo ai nipotini... ) o meravigliandosi di fronte alle prodezze italiane del dottor Rossi nella neonata MotoGP; c'è chi invece non si accontenta di dimezzare le ruote e predilige campionati più specializzati e sicuramente meno supportati dai media, quali le Superturismo, la Indy Racing League o la NASCAR reale.

Ma ci serve veramente una tv per soddisfare la nostra ricerca di emozioni motoristiche? Abbiamo realmente bisogno di assistere a gare soporifere che innalzano lo share solo quando lo Yoong di turno (il quale mi ricorda il compianto Rosset, capace di incastrarsi tra i guard-rail del Principato alcuni anni fa, scatenando probabilmente voglie suicide nel proprio team-manager) dimentica che la pista non è composta da soli rettilinei e, trotterellando tra i verdi campi adiacenti l'asfalto, costringe la propria gloriosa Minardi ad ingurgitare quantità indicibili di erba e sabbia? E' questo lo spettacolo? Ma soprattutto... perché essere spettatori quando in realtà possiamo diventare attori protagonisti e vivere in prima persona le trepidazioni ed il batticuore che invece in tv siamo solamente in grado di immaginare?

Ragazzi, abbiamo tutto a portata di mano... I campioni non sono solamente gli Schumacher o i Montoya che vivono le proprie giornate tra palestra, interviste, donne da sogno e miliardi a palate! I campioni sono anche - e soprattutto - coloro i quali tornano stanchi dal lavoro nel tardo pomeriggio, rivolgono un bacio veloce alla propria moglie e ingurgitano ancor più celermente un panino preparato in 2 secondi per avere un'ora di tempo da trascorrere dinanzi al pc perché al lunedì successivo c'è la gara del CIN! Qui le battaglie sono vere, di virtuale c'è ben poco: venti piloti alla ricerca della vittoria che potrebbe gratificarli per i sacrifici "reali" sopportati al fine di potersi presentare al meglio nel giorno di gara; di sorpassi ce ne sono a iosa e di ogni tipo, altro che aspettare l'incidente dello sfigato di turno per emozionarsi; non manca la strategia e la tattica, senza contare il fatto che queste non sono realizzate da un Rory Byrne pagato per quell'unico compito e per ingozzarsi di banane, poiché questa volta è il pilota a dover programmare tutto e a dover raddoppiare la propria attenzione tra la pista e la programmazione dei pit-stop. E aggiungete anche i problemi meccanici, le disconnessioni improvvise, i lag durante i sorpassi e il quadro è completo! E ora dite... dov'è la vera passione?! La cerchiamo ancora davanti ad un televisore o vogliamo cogliere la grande occasione di compiere un passo in avanti dal surrogato di emozioni propostoci da miliardari col solo intento di costruirsi depositi di denaro simil-Zio Paperone... e tuffarci dentro una nuova avventura?! Più di cento ragazzi hanno già deciso... e voi? CIN trasmette passione...

**Luigi Manno**

## - NASCAR MAGAZINE STAFF -

### EDITORE

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

### DIRETTORE GENERALE

Gabriele Fani - [gabriele\\_fani@brakeless.net](mailto:gabriele_fani@brakeless.net)

### CAPOREDATTORI

Gabriele Fani - [gabriele\\_fani@brakeless.net](mailto:gabriele_fani@brakeless.net)  
Luigi Manno - [brit4ever@libero.it](mailto:brit4ever@libero.it)

### RESPONSABILE MARKETING

Luigi Manno - [brit4ever@libero.it](mailto:brit4ever@libero.it)

### REDATTORI

Filippo Marroni - [filomarr@tin.it](mailto:filomarr@tin.it)  
Alfredo Gigliotti - [kaymano@libero.it](mailto:kaymano@libero.it)  
Matteo Bortolotti - [matteo\\_bortolotti@brakeless.net](mailto:matteo_bortolotti@brakeless.net)  
Fabrizio Ugolotti - [fabrizio\\_ugolotti@brakeless.net](mailto:fabrizio_ugolotti@brakeless.net)  
Antonio Nadile - [domeniconadile@libero.it](mailto:domeniconadile@libero.it)  
Massimo Rivoiro - [max70@ngi.it](mailto:max70@ngi.it)  
Claudio Pavanello - [claudiopavanello@libero.it](mailto:claudiopavanello@libero.it)  
Davide Casciello - [cowgod@tiscali.it](mailto:cowgod@tiscali.it)  
Alessio Fabbri - [schummy111@inwind.it](mailto:schummy111@inwind.it)  
Enrico Serra - [schaudy@tiscalinet.it](mailto:schaudy@tiscalinet.it)  
Maurizio Massasso - [massasso@shadesoft.com](mailto:massasso@shadesoft.com)  
Luca Gambino - [lgambino@it.tiscali.com](mailto:lgambino@it.tiscali.com)  
Alessandro Vallocchia - [lordaxel@m4driving.sm](mailto:lordaxel@m4driving.sm)  
Alessandro Di Cicco - [a.dicicco@fastnfurious.it](mailto:a.dicicco@fastnfurious.it)  
Gabriele Fani - [gabriele\\_fani@brakeless.net](mailto:gabriele_fani@brakeless.net)

### GRAFICA E IMPAGINAZIONE

Massimo Rivoiro - [max70@ngi.it](mailto:max70@ngi.it)  
Gabriele Fani - [gabriele\\_fani@brakeless.net](mailto:gabriele_fani@brakeless.net)

## - CIN2002 STAFF -

### ORGANIZZATORI

Stefano Zago - [xatoss@libero.it](mailto:xatoss@libero.it)  
Matteo Bortolotti - [matteo\\_bortolotti@brakeless.net](mailto:matteo_bortolotti@brakeless.net)

### WEBMASTER

Alessio Fabbri - [schummy111@inwind.it](mailto:schummy111@inwind.it)

### ALTRI MEMBRI

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

# 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
PAGELLONE WINSTON	07
PAGELLONE BUSCH	09
PILOTA DEL MESE	11
INTERVISTE ESCLUSIVE	15
TECNO RACING	21

## - SPECIALI -

SBK ITALIA CORNER	13
GPL CORNER	17

**Gordon: "Ho rischiato la vita, non pago"**

**Jeff Gordon, 30 anni, 4 volte re nella Nascar**

WEST PALM BEACH (Usa), 13 aprile 2002 - Rischiare la vita in pista come fattore discriminante in una causa di divorzio. Jeff Gordon, pilota statunitense idolo della Nascar, ha sporto una denuncia nei confronti della moglie nella loro causa di divorzio sostenendo di non dover dividere in parti uguali i beni della coppia perché ha rischiato la vita per entrarne in possesso. Gordon, quattro volte campione nella popolarissima serie Usa, vuole mantenere una fetta più grande delle proprietà che aveva in comune con la consorte: le società, l'abitazione, le macchine e le barche. I due sono sposati da sette anni e non hanno figli. "A causa dello straordinario contributo nell'acquisizione dei fondi come risultato della sua occupazione, azzardata e a rischio della vita, il marito rivendica una quota maggiore del 50% nei beni materiali". Così si legge nei documenti depositati mercoledì scorso presso il tribunale della contea di Palm Beach, in California. "Non è un bancario che va a lavorare dalle 9 alle 5 - ha riferito l'avvocato di

## L'NV30 con le RAM a 1 GHz?

Sembra fantascienza ma non lo è. Stando a quanto riporta The Inquirer, il prossimo chip grafico di nVIDIA, conosciuto con il nome in codice di NV30 potrebbe essere dotato delle nuovissime memorie DDR-II operanti a 700, 800 MHz e persino 1 GHz, battendo in questo campo tutti gli attuali concorrenti presenti sul mercato (al momento, il Radeon 9700 Pro guida le fila dei chip in "guerra" contro i prodotti nVIDIA con i suoi 20 GB/s di banda di memoria). Ma è possibile una cosa del genere? In teoria sì. Samsung ha promesso per l'inizio del prossimo anno la commercializzazione dei moduli DDR-II capaci di funzionare a 1 GHz in quantità tali da soddisfare qualsiasi richiesta. A questo punto è ipotizzabile la presentazione di più versioni dell'NV30, che dovrebbe debuttare a fine mese. Probabilmente, i primi esemplari saranno messi in commercio con memorie a 700-800 MHz, in attesa di una ipotetica versione Ultra con le RAM più performanti verso Febbraio o Marzo.

*by hardware.multiplayer.it/*

## Quanto "va" il Radeon 9500 Pro?

CHIP.de, il sito tedesco della nota rivista informatica, ha pubblicato i risultati dei primi benchmark a cui ha sottoposto le schede grafiche basate sul nuovissimo chip ATI Radeon 9500/9500 Pro. I risultati, che potete vedere a questa pagina, danno il seguente responso:  
3DMark 2001 SE

RADEON 9700 PRO: 14335  
RADEON 9700: 13236  
RADEON 9500 PRO: 11500  
GeForce4 Ti 4600: 11131  
RADEON 9500: 10006  
GeForce4 Ti 4200: 10392

Le prestazioni sono più che buone: il Radeon 9500 Pro (8 pipeline di rendering ognuna con 1 unità texture, 4 motori geometrici, interfaccia di memoria a 256 bit, clock di 275/550 rispettivamente per core/memorie) si pone sotto al Radeon 9700 e poco sopra al GeForce4 Ti 4600 mentre il Radeon 9500 (rispetto alla versione Pro le pipeline sono solo 4 e l'interfaccia per la memoria è a 128 bit) fa registrare valori leggermente inferiori a quelli del GeForce4 Ti 4200.

*by hardware.multiplayer.it/*

Gordon, Donald J. Sasser, al quotidiano The Palm Beach Post - . La sua esistenza è nelle sue mani". La moglie del pilota, Jennifer Brooke Sealey, ha intentato la causa di separazione il 15 marzo 2002, sostenendo che il matrimonio era "irrimediabilmente rotto". Ha chiesto di ottenere gli alimenti, l'uso esclusivo della casa (del valore di 9 milioni di dollari, circa 10,2 milioni di Euro) in riva all'Oceano e l'utilizzo periodico di una Mercedes, una Porsche, diverse barche e un aereo privato. L'avvocato della donna, Jeff Fisher, ha accusato Gordon di essere "arrogante ed egoista" per aver rivendicato una quota maggiore delle proprietà a causa dei pericoli nel suo mestiere. "L'elemento del rischio è irrilevante - ha detto Fisher -. E' la sua scelta di carriera". Gordon, 30 anni, è alla sua decima stagione in Nascar e ha vinto 58 gare guadagnando più di 45 milioni di dollari (più di 51 milioni di Euro) solo in premi.

19/10/02  
by gazzetta.it

L'aula è gremita fino all'inverosimile. Fa caldo. La Pubblica Accusa ha appena finito di pronunciare la propria filippica contro le gare Nascar.

L'Avvocato della Difesa fissa il vuoto. Il Giudice lo chiama e lo desta dal torpore apparente... la sua testa sta lavorando per riordinare le ultime idee. Si alza, flemmatico, ieratico... sul fondo dell'aula i piloti del Cin lo sostengono con la forza dello spirito. Lui si volta, li guarda e senza alcun movimento apparente, riceve l'ultimo incoraggiamento prima di parlare.

Poi, rivolto alla Giuria, con il dito verso il fondo dell'aula...

"Quante volte questi ragazzi sono stati sbeffeggiati da altri piloti virtuali che non Li considerano di pari livello abilitativo, che Li liquidano con un... "capirai girare in tondo..." oppure "bella forza, le macchine sono tutte uguali..." etc... E' il momento di dire BASTA e di far sentire le



**Incollati dal primo all'ultimo giro**

Loro ragioni. La Pubblica Accusa giudica inopportuna la passione tutta americana delle stock-cars qui, in Europa.

Ribatto, dicendo che esistono pochi giochi al mondo che ries-

cano a rendere una sessione on-line così avvincente come quella offerta dai Papyrus. Nessuno dubita che se si trattasse di macchine Turismo, Formula1, Cart forse il seguito sarebbe anche maggiore... ma per ora, di livello eccelso, c'è solo questo... Il multiplayer di GPL? Buono ma non lo paragoniamo, grazie...

La Pubblica Accusa giudica 'noiosa' una gara Nascar... - qui il tono di voce si alza, notevolmente - MA STIAMO SCHERZANDO?

Probabilmente in altra sede sarebbe pleonastico rispondere, ma vista la situazione sarà bene spiegare che quello che succede in una sola gara Nascar, succede in un campionato intero di F1, compreso quello del 1967... Sorpassi, strategie, gioco di squadra (quasi impossibile in altre serie), incidenti, bandiere gialle. Sì, bandiere gialle, signori della Giuria, un'altra imputazione dell'Accusa, secondo la quale l'accodamento dietro la Pace-Car per qualsiasi minimo problema, vanifica fughe, sorpassi e pit-stop già fatti. Non mi lascio sfuggire questo assist e segno un goal, dicendo che tutto questo distrugge la precedente tesi della 'noiosità' di queste gare. Tutto

può ancora succedere... fino in fondo... non è emozionante?

La Pubblica Accusa giudica troppo decisivo l'assetto della macchina rispetto alla bravura del pilota. Vero! Ma chi lo fa l'assetto? I nostri ragazzi - e qui il dito va di nuovo in fondo all'aula - limano il decimo sulla pressione di ogni singola gomma, spostano i pesi come si misura la pendenza di un muro con la livella. Amano la precisione, sono meticolosi, studiano le condizioni atmosferiche prima della gara, il vento dove spira... ma insomma si è mai visto un grado di realismo 'sì spinto'?

La Pubblica Accusa giudica e liquida Nascar con una parola: "Facile". Bene... a questi signori rispondo che per diventare discreti piloti virtuali con qualsiasi simulatore, occorrono un po' di ore di pratica... Nascar invece, oltre alla pratica, ha bisogno di essere unito ad una mentalità e



**Sorpassi continui...**

ad uno spirito che non mi vergogno a definire una 'Filosofia'. Tanti soloni del volante virtuale,



**Nascar Vs. Gpl**

si sono imbattuti in brutte esperienze agli esordi con l'"ovale"... La Pubblica Accusa giudica troppo restrittive le regole.

accomunati da una passione tutta speciale.

La Pubblica Accusa infine non tiene conto della macchina orga-

foto-tessera da forum, tra questi numeri di cellulare con una voce che è sempre diversa da quella che ti immagini...



*Johnny Benson e la sua splendida Pontiac Valvoline*

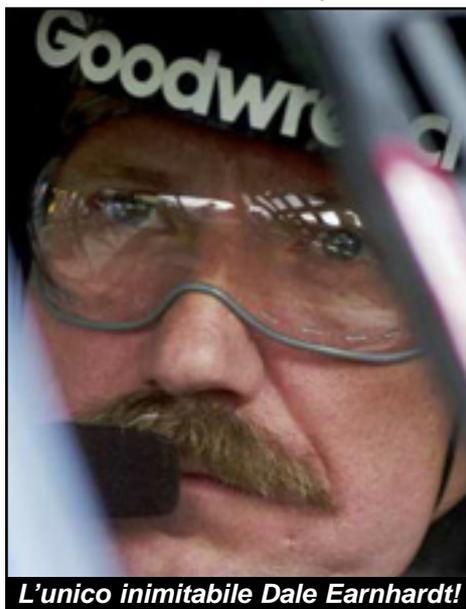
Correre con le Nascar richiede più testa che bravura nello schiacciare un pedale. Ragionare, ragionare, ogni momento... ogni metro, ogni curva... e pazientare... la 'calma è la virtù

nizzativa necessaria a sostenere un campionato Nascar on-line. Ma soprattutto si



*Un tipico wreck da Superspeedway*

dei forti'... mai motto fu appropriato. Nascar ti insegna al rispetto del prossimo, a correre uno davanti all'altro per due ore senza danneggiarsi, per divertirsi insieme, per sentirsi



*L'unico inimitabile Dale Earnhardt!*

minimizza il legame che è nato tra questi piloti virtuali, tra questi nickname, tra queste sbiadite



*Il cockpit della stock car*

Concludo, cortesi Giurati, chiedendo l'annullamento completo delle accuse per mancanza di prove e la piena riabilitazione delle Nascar nel mondo della simulazione.

In futuro, probabilmente, ci saranno giochi più 'popolari' che sfruttando le potenzialità delle rete, si affermeranno in maniera più capillare; ma son convinto che a girare in tondo su qualche ovale della Papyrus troveremo sempre qualcuno..."

Sull'aula cala un silenzio pieno di tensione. La Difesa si accomoda lentamente al suo posto.

" I Giurati sono invitati a ritirarsi per il verdetto - irrompe il Giudice - Avvocato della Difesa! Potrei avere il link del CIN2002?"

*by Filippo Marroni  
"Jugulator"*

**N**on è facile fare delle pagelle, soprattutto dopo due sole gare, una delle quali, Daytona, assolutamente atipica. Inoltre con solo due gare all'attivo possono essere male interpretati certi risultati od episodi, magari frutto di lag o di problemi meccanici. Quindi questi voti vanno presi in maniera del tutto indicativa, perché oltre alla soggettività del compilatore, che non ha avuto tempo di rivedersi tutti i replay pilota per pilota, ci sono all'avvio di stagione difficoltà oggettive.

#### L. Manno 8

Due gare veloci e regolari per Giginho, che lo proiettano ai vertici della classifica. Se con-



La vettura di Luigi Manno

tinua così può essere uno dei candidati al titolo, veloce in tutti i circuiti e concentrato.

#### A. Rosio 8

Il campione parte male a Daytona con una gara non troppo brillante, coinvolto più o meno incolpevolmente in un sacco di incidenti e disavventure. Però a North Carolina, circuito più guidato e molto tattico, torna l'Andy di sempre mettendo a segno una gara perfetta.

Non è forse stato il più veloce in assoluto, ma è sempre il più affidabile tra i top drivers ed il favorito per il campionato.

#### A. Fabbri 8

Tradito a Daytona dal big one che gli ha appiattito il tetto della sua auto, a North Carolina ha scelto una tattica aggressiva e coraggiosa, dimostrandosi



La vettura di Alessio Fabbri

comunque sempre il più veloce pilota su questo tracciato. Purtroppo non ha raggiunto il risultato che probabilmente meritava per meno di tre secondi.

#### C. Pavanello 8

Difficile darsi un voto....però a Daytona ho fatto davvero una bella gara, a North Carolina un pò meno ma con attenuanti.

#### G. Fani 7,5

Prima pole dell'anno e secondo posto dopo battaglia a Daytona, meno incisivo a North Carolina, dove comunque avrebbe finito probabilmente tra i primi cinque se non fosse stato messo fuori gioco per i primi posti da una sconnessione. Pensando a tutto il

tempo di allenamenti che perde per il giornale...

#### M. Bortolotti 7,5

Matteo ha messo in carriera un bel pò di punti utili pur senza alcun acuto degno della sua fama; verrà fuori presto e sarà un candidato molto serio per la vittoria.

#### A. Nadile 7,5

Già lo scorso anno Speedy è stato abbastanza danneggiato da inconvenienti meccanici, la



La vettura di Antonio Nadile

storia sembra ripetersi purtroppo. A Daytona arriva terzo con una gara d'attacco solo nel finale

#### G. Buonocore 7

E' uno dei favoriti per il campionato dopo l'incredibile rush la scorsa stagione. A North Carolina arriva bene ma un pò in affanno a tenere il ritmo dei primi, a Daytona veloce ma coinvolto in qualche incidente di troppo. Aspettiamo presto un podio.

#### A. Zanetti 7

Che voto si può dare al povero Albe? Sicuramente 3 alla sua connessione telefonica. Per il

resto, veloce come sempre.

**V. Acquaviva 7**

Sempre molto regolare e concreto, già dalle prime due gare, pur poco indicative, appare che



*La vettura di Vincenzo Acquaviva*

Barney sarà un pilota destinato ad incamerare molti punti con la consueta correttezza in pista.

**G. Capitani 7**

Non ha forse ancora il ritmo indovolato dello scorso anno, inoltre è stato sfortunato a carolina, ma Falcon rimane un punto di riferimento in quanto a velocità

**I. Giovannini 6,5**

Gara da dimenticare per il vincitore Iroc a North Carolina a causa di una disconnessione, Daytona sfortunata per due incolpevoli contatti. Comunque non ha espresso il suo grandissimo potenziale in queste due prime gare sfortunate.

**S. Zago 6,5**

Velocissimo in prova a Daytona e sempre davanti, viene coinvolto nella foratura di Nannizzi; a N. Carolina veloce nonostante la mancanza del cofano anteriore, ma arriva dietro. Sfortunatissimo

**A. Baldi 6,5**

Disconnesso a Daytona, non così incisivo a Carolina come lo era stato nelle ultime gare della scorsa stagione. Deve ancora riprendersi dal matrimonio!

**S. Nannizzi 6,5**

Gare da dimenticare per shark, gomma forata ( caso fortuito o



*La vettura di Sergio Nannizzi*

troppo sfruttata?) a daytona e poi gara in salita; non brillante a North Carolina

**G. Moretto 6**

Partenza in salita per Janka: a Daytona è lì (con una ottima qualifica) ma viene coinvolto senza colpa nel "Big One" . A Carolina commette un errore "imperdonabile" partendo con



*La vettura di Giancarlo Moretto*

due giri di ritardo per avere caricato il set up sbagliato ( Janka ma che mi combini?).

**A. Buccella 6**

Onestamente ammette di avere compiuto a Daytona il più grosso errore della sua carriera... a N. Carolina recupera bene anche se non ha forse ancora trovato la concentrazione della scorsa stagione

**A. Steffan 6**

Adri non brilla in nessuna delle due prime gare. Daytona fa poco testo perchè è una gara atipica, ma commette alcuni



*La vettura di Adriano Steffan*

errori a North Carolina, pista che per sua ammissione non gradisce. Si rifarà sicuramente con il proseguo del campionato.

**G. Cinnante 5,5**

Un po' in ombra nelle prime gare, si rifarà.

*Claudio Pavanello  
"Clapx"*

**D**i seguito vi proponiamo le pagelle del raggruppamento cadetto del CIN2002.

#### C. Loi 9

La giovane promessa dei Brekless si è dimostrato costante ed efficace. Con un 2° e un 3° posto, uniti a due clear race, si è probabilmente conquistato un posto in A per la prossima gara.

#### D. Pizzo 9,5

Non prende il 10 e lode solo perchè un po' aiutato dalla fortuna a N.C., dove il dominatore era



La vettura di Daniele Pizzo

Tempesti, ma come si dice <sup>3</sup>la fortuna aiuta gli audaci<sup>2</sup>. Due primi posti, due clear race, e un posto sicuro in A.

#### M. Rivoiro 6

Appena la sufficienza per due gare incolore, la prima condizionata da una bandiera nera che ha colpito molti piloti, la seconda da una disconnessione. Considerando la sfortuna i due risultati non sono completamente da buttare ed uniti a due clear race mantengono comunque discreto il valore del patentino.

#### M. Tempesti 8,5

Un 3° posto a Daytona e un 6° a N.C. sono un buon risultato, ma non per chi stava dominando la scena sul catino più corto, dove



La vettura di Marco Tempesti

uno spotter impazzito gli è costato alcuni giri di distacco. Anche Tempesti con patente A.

#### F. Ugolotti 7

Ha partecipato solo alla prima gara di Daytona, conquistando la settima piazza e concludendo senza penalità. Una gara regolare senza errori, e nel mondo Nascar la regolarità paga.

#### D. Ferretti 8

Quinto a Daytona e secondo a N.C. dimostrano una buona componente di velocità e costanza. Una piccola sbavatura



La vettura di Diego Ferretti

nell'ultima gara non dovrebbe compromettere la situazione e patentino.

#### F. Marroni 6

Discreta prestazione a Daytona, mentre a N.C. un incidente lo relega in 15° posizione. Due clear race aiutano per il patentino.

#### L. Bruschi 7

Impossibilitato a lottare con i primi a Daytona per la solita bandiera nera piovuta dal cielo



La vettura di Lucio Bruschi

si rifà a N.C., ottenendo un buon 4° posto.

#### M. Piscina 5,5

Non particolarmente brillante l'esordio a Daytona con un 13° posto, discreto a N.C. con l'otta-



La vettura di Mauro Piscina

va piazza, ma qualche incidente di troppo, se confermato, lo relega ai limiti del gruppo B

#### G. Mora 5,5

Una sola apparizione a

Daytona, con un 12° posto. E' presto per tirare le somme, in fondo Daytona è un terno al lotto. Aspettiamo le piste che contano veramente.

#### S. Rideli 5,5

Relegato all'ultimo posto a Daytona, causa incidente, si piazza a metà classifica sul circuito di N.C.

#### M. Mastelli 5

Esordio poco fortunato. Rallentato a Daytona per problemi con lo spotter, termina in ulti-



La vettura di Mirko Mastelli

ma posizione la gara di N.C., coinvolto in un incidente che ne causa il ritiro.

#### M. Aalaimo 4

Assente a Daytona, chiude al 14° posto la seconda gara. Problemi ai box, probabilmente non ha pagato i meccanici che



La vettura di Matteo Alaimo

decidono di lasciarlo un bel po' di tempo sui cavalletti e poi un ritiro per incidente. Pesanti i punti patentino persi, che se confermati dopo il 2° grado, lo fanno retrocedere nel gruppo C.

#### G. Boschini 5

Ha partecipato solo all'ultima gara, con un 13° posto e 20 punti di penalità, che se confermati lo posizionano al limite del gruppo B.



La vettura di Giovanni Boschini

#### L. Mura 7

4° a Daytona e 10° a N.C., gli permettono di mantenere una discreta media.



La vettura di Luigi Mura

#### E. Benedetti 6

Gara senza pretese a Daytona e un buon 5° posto sul circuito di N.C. Qualche penalità di troppo, che se confermata lo posizionano al limite del gruppo B.

#### A. Ortenzi 5,5

Due gare nelle retrovie. Meglio a N.C. con il 9° posto che a Daytona dove non riesce ad andare oltre il penultimo posto.



La vettura di Armando Ortenzi

#### A. Martinello 5

Due undicesimi posti per un esordio incolore, condito da qualche penalità di troppo, che se confermate relegano il pilota nel gruppo C.

Massimo Rivoio  
"Max337"

*Le pagelle dei gruppi C e D non sono state realizzate. Ci scusiamo con i lettori ma non abbiamo avuto tempo sufficiente. Chi desiderasse collaborare attivamente con lo staff del magazine invii una mail a Gabriele Fani o a Luigi Manno.*

**A**nche questa estate è trascorsa velocemente e la stagione agonistica si appresta a ricominciare dopo ben 3 mesi di inattività: è tempo di riaprire le officine e di rodare i motori, comincia il Campionato Italiano Nascar 2002, il CIN2002.

Come ormai tutti sapranno, le gare anche quest'anno saranno 20, da Daytona a Phoenix, in un susseguirsi di settimane ricche di sorprese e di colpi di scena. Riprende anche la rubrica "Pilota del mese" che, dopo la splendida esperienza del NOC NEWS, ritrova sempre più vigore nel Magazine 2002 visti i concorrenti che quest'anno garaggeranno in una Winston realmente ricca di "vecchi" e "nuovi" talenti! Sembrerà una scelta scontata, ma con l'inizio del CIN2002 abbiamo voluto assegnare la palma d'oro di "Pilota del mese" proprio al vincitore della prima gara a Daytona: Claudio "Clapx" Pavanello! Ci è sembrata una scelta obbligata, non solo perchè si è aggiudicato la prima gara di Campionato, aprendo così nel migliore dei modi questo Campionato, ma anche perchè è riuscito ad aggiudicarsi la prestigiosa Daytona 500, competizione sempre soffertissima fino all'ultimo e ricca di colpi di scena.

Direi che ora è il momento di passare la parola al nostro "Pilota del mese".

**NMO:** Ciao Claudio. Innanzitutto

*complimenti vivissimi per questa tua prima vittoria nel CIN2002.*

**Clapx:** Grazie mille, è veramente una bellissima soddisfazione, ad un anno esatto dalla mia prima gara nascar on line!

**NMO:** Come ti eri preparato a quest'evento ufficiale? Ti aspettavi un risultato tanto eclatante?

**Clapx:** L'anno scorso il mio migliore risultato era stato proprio a Daytona, 3°, mentre nell'altro superspeedway, Talladega, ero arrivato, in gr.B

tanti piloti fortissimi non avevo molte speranze. Insomma avevo una piccolissima speranza, come se avessi dovuto fare 13 al totocalcio! ;) Mi sono allenato abbastanza per il mio standard, soprattutto nella bagarre, quindi ero molto tranquillo al via.

**NMO:** Che impressioni hai avuto della gara in generale?

**Clapx:** Mah, Daytona è una gara particolare, si è svolta più o meno come me l'aspettavo, con forse qualche gialla di troppo. In

generale comunque il gruppo A è pazzesco, pieno di piloti velocissimi e quasi tutti in grado di vincere una gara.

**NMO:** I piloti della Winston: pregi e difetti di una tra le più competitive serie dell'online racing a livello italiano!

**Clapx:** Una grande famiglia, con il vantaggio di fidarsi uno dell'altro, nel senso che sai di avere attorno persone

responsabili e che non tentano attacchi suicidi, si corre molto bene insomma. Portare a 20 i partecipanti è stato un rischio, ed infatti abbiamo avuto più gialle nelle prime due gare rispetto alla media di fine stagione scorsa (NOC), però in generale ammetto che le competizioni mi stuzzicano maggiormente. Credo che alla fine



**Ecco la foto che consacra il vincitore**

ad un soffio dalla vittoria. Pensavo che in una pista dove si tiene sempre giù il piede (ottima per un pilota non troppo veloce come me) e dove gli allenamenti (per i quali ho poco tempo e pazienza) ed il setup (un grazie al mio compagno di squadra Taz per lo splendido setup!) contano poco, potevo avere più possibilità. Però con

potremmo correre gare addirittura senza gialle! Un plauso all'organizzazione, fantastica.

**NMO:** *Quali sono stati i momenti salienti della tua gara?*

**Clapx:** Il "big one" mi ha proiettato, con l'aiuto dello spotter in testa. Poi l'essere sopravvissuto con l'auto intatta ad un paio di botti che mi hanno sfiorato. Gli



Fasi finali, Claudio è leader

ultimi giri poi sono stati fantastici, Fani mi ha superato all'esterno, ma ho tenuto duro; poi ho avuto un pò di paura con l'attacco di speedy :-)) alla penultima curva, pensavo finissimo a muro, per fortuna hai alzato il piede dall'acceleratore. Devo dire che però il momento più bello di queste prime due gare è stato a North Carolina, quando sono riuscito a sdoppiarmi da un giro inflittomi senza ragione dal server. Poi purtroppo un rifornimento in verde due giri prima di una gialla mi ha tagliato le gambe.

**NMO:** *Quando hai capito che potevi realmente vincere la prima gara del CIN2002?*

**Clapx:** Quando tu ti sei levato

dalla mia fiancata sinistra!!!! Fino ad allora ero certo che qualcuno mi avrebbe beffato sul filo di lana.

**NMO:** *Gli ultimi giri: i più pericolosi, ma anche i più entusiasmanti!*

**Clapx:** Fantastici, ma non finivano mai! Ogni giro sembrava durare 50 minuti! Ho cercato il più possibile di farmi spingere da chi mi era dietro, è andata bene.

**NMO:** *Il Gana Racing (<http://www.attiva.it/ganaracing>) è ormai una realtà importante dell'Online Racing. Cosa significa per te far parte di un Team ufficiale dell'Online Racing?*

**Clapx:** Sono entrato nel Gana su consiglio di Xatos! Sono felicissimo, Taz e Jim Clark sono due persone fantastiche; Taz soprattutto è ormai un amico. Mi spiace che questa stagione i miei impegni personali non mi permettano di aiutare il team a livello di sito e sponsor come in passato, speriamo di rifarci. Aggiungo che sia Taz che Clark sono piloti fortissimi e credo potranno aggiudicarsi più di una gara questa stagione e forse lottare per il titolo. Mi spiace molto se ne sia andato Mirkom, gli auguro comunque un grandissimo campionato!

**NMO:** *La 500 di Daytona della stagione 2002-2003 è tua: a chi dedichi questo tuo risultato?*

**Clapx:** Mi sono accorto dopo rivedendo la chat che Giginho, che stimo come persona e pilota, aveva dedicato la sua gara ad una amica appena scomparsa in un incidente: sicuramente a lei!

**NMO:** *Ringraziandoti per la tua disponibilità colgo l'occasione per farti i miei complimenti e ti auguro una grande stagione agonistica! Se il buongiorno si vede dal mattino... ;))*

**Clapx:** La mia vittoria è stata eccezionale, nel senso di una eccezione alla regola. Personalmente punto a finire nei primi dieci (anche se sarà durissima) e a conquistare un altro podio, magari ancora in un



Pavanello e Nadile appaiati

Superseedway. Ho qualche ambizione di buona gara in Iroc, con il fixed setup che potrebbe aiutarmi, anche se rimane il poco tempo per allenarmi. Vi ringrazio molto, sono felice di fare parte di questa comunità!

**NMO:** *Ciao e grazie Claudio!*

Antonio Nadile  
"Speedy"

**LA** curva presto arriverà, prima però devo affrontare sue lontane parenti, difficili ma non sono LA curva. Gas spalancato e il posteriore che saltella allegramente sui dossi mentre passo il traguardo e inclino la moto per affrontare il curvone che precede il tornante alla fine del "rettilineo" dei box, rialzo la moto, il posteriore si scompone, faccio un paio di metri sull'anteriore e all'atterraggio la ruota posteriore serpeggia, ancora una volta, ora! La butto giù chiudendo il gas per qualche attimo ma subito dopo la corda apro violentemente e derapo in uscita, metto fino alla terza, giù due marce e giù a destra, esco pulito stavolta e guadagno centesimi.

Sfioro la linea bianca, col motore che urla dalla 4° alla 2°, a destra



**Questa è la mandria selvaggia al galoppo!**

veloce e composto, con la moto che scalcia, stratonata dai 180 cv giapponesi alla ruota. Arrivo alla staccata più decisa, la curva è strana e si presta a interpretazioni molteplici, la affronto

scordolando, una forte imbarcata mi fa capire che mi è andata bene ma il polso rimane a 90°



**Colin all'esame per la patente...**

fino alla 5°, giù tre marce, uscita tranquilla..... Eccola, ne avverto la presenza, ora la moto affronta un grippo dalla pendenza considerevole, sesta quasi piena, il motore fatica, scollino, l'anteriore si alleggerisce, giù quattro marce, richiamo a destra, metto la prima, il posteriore si solleva e serpeggia ed eccola lì:, tremenda, fatale, magnetica, una cascata di asfalto che si riversa giù dal crinale di una collina nel deserto, nel tempio della velocità statunitense delle due ruote, siamo lì, soli per qualche istante, un duello epico, il cuore contro lo storia, la mia jap contro il CordScrew, la curva per eccellenza.....

La lotta ricomincia, butto a sinistra la moto per poi richiamarla subito, sfioro gli alti cordoli da una parte e dall'altra, seguito da una lunghissima lingua nera che parte dalla mia slick posteriore, di traverso inserisco la moto a sinistra per la

decidere di mollare i freni e tentare un sorpasso alla kamikaze? Benvenuti nel mondo del racing online di SBK! Ti chiederai: "Ma dove posso trovare questi pazzi??" Ebbene, andate a [www.drivingitalia.com/superbike](http://www.drivingitalia.com/superbike) e avrete accesso al mondo del racing online delle due ruote, troverete la pagina dei record, degli assetti e, dulcis in fundo, tutti gli aggiornamenti a SBK 2001 per portarlo alla stagione in corso!!!! Ma vediamo di illustrarvi la storia

Rainey, esco lambendo la sabbia, di nuovo a sinistra, breve allungo e poi mi rituffo verso il traguardo.

Ecco che cos'è un giro di pista con SBK 2000/2001 (nella fattispecie a Laguna Seca NdR) e pensate che questo era solo un giro in single player!

Riuscite a immaginare la quantità di adrenalina che si accumula facendo questo con un mastino alle calcagna pronto ad approfittare di ogni tuo minimo errore e che non è prevedibile come il computer ma può



**Monoruota rulez!**

decidere di mollare i freni e tentare un sorpasso alla kamikaze?

Benvenuti nel mondo del racing online di SBK!

Ti chiederai: "Ma dove posso trovare questi pazzi??"

Ebbene, andate a [www.drivingitalia.com/superbike](http://www.drivingitalia.com/superbike) e avrete accesso al mondo del racing online delle due ruote, troverete la pagina dei record, degli assetti e, dulcis in fundo, tutti gli aggiornamenti a SBK 2001 per portarlo alla stagione in corso!!!! Ma vediamo di illustrarvi la storia

di SBK Italia... In principio era il verbo: ok, partiamo da un po' dopo... :-P

Il nostro fondatore, sua eccellenza, illustrissimo, eccelso e depositario del sapere universale Monty Burns, pensò bene di riunire in un sito gli appassionati di SBK in modo da correre online tra loro, a tale scopo pensò due classifiche per piloti più o meno esperti, ovviamente fu subito evidente che una ristretta cerchia di eletti sapeva spingere le supermoto a 4 tempi oltre ogni limite e questi erano, oltre al nostro fondatore, gli



**azz, il semaforoooooooooooooo!!!**

eroici Patrik e Kawa600, avversari durissimi da battere e molto costanti.

Dopo qualche tempo fece il suo ingresso chi scrive (Mattia NdR) e cominciò a dare qualche spallata alla classifica, portandosi subito in testa e rompendo gli equilibri preesistenti, purtroppo però il sito aveva già bisogno di qualcosa d'altro e il geniale, nonché velocissimo, numero22



**Mattia che autografa l'asfalto di Hockenheim!!!**

elaborò un regolamento notevole per il primo campionato online di SBK 2001, la battaglia che questo ha creato è ancora in

corso e vede scontri adrenalinici ad ogni gara. Per ora il leader del campionato è Mattia, che guida con 3 vittorie e 4 pole in 4 gare, una ancora da concludere. Non crediate che questi numeri siano la morte del campionato, anzi, moltissimi hanno migliorato notevolmente la propria tecnica di guida, tra questi un avversario inossidabile è costituito

da Lauca, trentino di nascita ma con la benzina e la Kawasaki nel sangue, che ad ogni gara mette a dura prova la Honda 111 di Mattia, più potente ma meno guidabile della verdone; attualmente secondo in classifica e prossimo avversario del leader del campionato in semifinale, chi vince va ad affrontare Kenny, alfiere Suzuki, già bello e pronto per dare tutto sulla difficilissima

pista di Assen, in vista del primo gradino del podio.

Ora che ho stimolato la vostra curiosità, spero verrete a trovarci, ci vediamo il mese prossimo, e "se sei incerto..... TIENI APERTO!!!!!!"

**Mattia Balletti**  
"SBK Italia"



**Il gomito? lo tocco col polso!!!**



**Frenare puliti è importante...**

**E**stremi. Già, perchè in questo numero, che inaugura questo nuovo spazio, intervistiamo due estremi di correttezza in gara.

Parliamo di Reuben Bonnici, un Maltese da +10 punti correttezza nella prima, avvincente per tutte le categorie, gara di Campionato, e Carmelo Carchedi, -130, non proprio "in palla" durante questa gara.

Vediamo cos'hanno risposto in questa nostra duplice intervista. In rosso Reu, in Blu Carmelo.

**NMO:** Nome?

Reuben.  
Carmelo.

**NMO:** Cognome?

Bonnici.  
Carchedi.

**NMO:** Colore preferito?

Azzurro.  
Blu.

**NMO:** Di che colore è la tua auto

da gara?

Arancione.  
Gialla, blu ed arancione.

**NMO:** Sei vergine?

No :)  
No.

**NMO:** Sei sicuro?

SI  
Urka!

**NMO:** Da quanto corri in rete con Nascar?

Un anno.  
Due anni.

**NMO:** Scegli una di queste quattro parole per definirti alla guida: un grande, un grande, un grande, un grande.

Posso rispondere "un grande"?  
Un grande.

**NMO:** Beatles o Rolling Stones?

Beatles.  
Rolling Stones.

**NMO:** Ti fai le canne?

Mai!

Raramente.

**NMO:** Chi vincerà il campionato secondo il tuo parere?

Io.  
Max 337!

**NMO:** Non il campionato CIN2002, quello di calcio.

Ah. L'Inter.  
E chi lo guarda, il calcio?

**NMO:** Chi vince quello Nascar?

Io.  
Max 337.

**NMO:** Pratici sport?

No.  
Poco.

**NMO:** Ti senti mai una nullità nell'incredibile dimensione del mondo, dell'universo, del creato?

Sempre.  
Beh, effettivamente qualche volta ho questa sensazione...

**NMO:** Ti sembrano domande di Marzullo?

L'ultima sì!  
Mi chiedevo se fossi lui..

**NMO:** Bene, ce l'hai con Marzullo?

Ma no, è un brav'uomo..  
Mi sta un po' sulle palle, francamente.

**NMO:** Suoni?

No.  
Sì: citofono e campanello.

**NMO:** Dimmi nel giro di 2 sec-



La vettura di Bonnici pilota del team Wrt

ondi qual è un tempo davvero basso in North Carolina.

23.900

Te lo dico stasera..

**NMO:** E a Daytona?

46.200

48.000

**NMO:** E sul Grande Raccordo Anulare di Roma?

E cos'è? (ndr. Povero Reu, è Maltese :))

3 ore, come minimo.

**NMO:** In che posizione conti di piazzarti quest'anno in campionato?

Ma che domande: primo no!!

Nel primo terzo.

**NMO:** Caffè o the?

Li odio entrambi.

The.

**NMO:** Meglio una guerra giusta o una giusta guerra?

Tornato Marzullo. Una giusta guerra.

Una giusta guerra.

**NMO:** Libro preferito?

Non leggo MAI.

PHP4 Guida per lo sviluppatore.

**NMO:** Cita una frase storica.

Uno per tutti e tutti per uno :)))

Il fine giustifica.. i mezzi.

**NMO:** In che posizione dormi?

Laterale.

Su pina (ndr. Avrà voluto dire "supina" o propriamente SU PINA? Rimarrà un mistero)

**NMO:** Hai mai rubato qualcosa?

Qualcosina di piccolo, si.

Si.

**NMO:** Hai mai sognato un incontro intimo con Xatos?

Si, ogni tanto faccio degli incubi..

Se lo vedo.. (ndr. "Se lo vedo.." SI o NO?)

**NMO:** Hai manie omicide?

Non credo proprio!

No.

**NMO:** Fumi?

No no!

No.

**NMO:** Perché?

Perché puzza (il fumo, dico).

Perché non accresce il mio status nei confronti del prossimo.

**NMO:** Cosa ne pensi di quelli che prendono -130 di correttezza in gara?

Che avranno avuto una giornata

storta.

**NMO:** Cosa ne pensi di quelli che prendono +10 di correttezza in gara?

Che sono dei secchioni!

**NMO:** Ti è mai scappata una loffa in pubblico?

Si, è capitato.

Beh si, le faccio silenziose e poi guardo con sospetto il mio vicino.

**NMO:** Definisci i ragazzi del Cin2002 con una parola.

Dei gay.

Meravigliosi!

**NMO:** Saluta l'altro intervistato.

Ciao amora!!

Uelà!!

Alessandro Di Ciccio  
"KC"



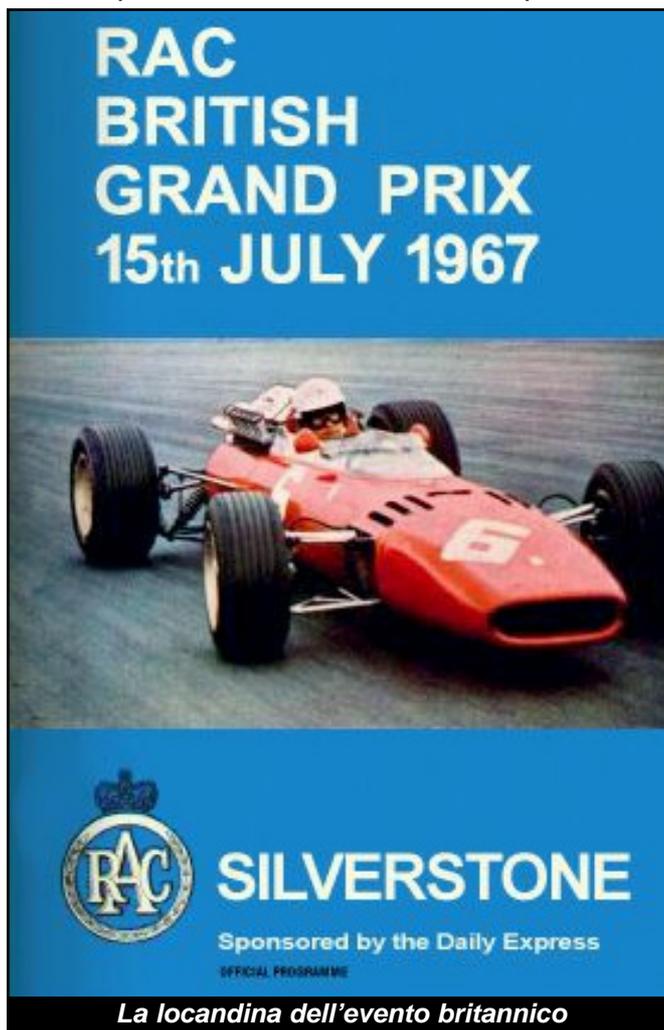
Carmelo Carchedi guida la Chevy Juniorbit

Il CIGPL fa tappa in quel di Silverstone per il Gran Premio d'Inghilterra in quello che uno dei più forti piloti online di tutti i tempi ha definito "il tempio della velocità e del ritmo". Non vi dico chi è questo pilota, ma una cosa la devo dire: ha dannatamente ragione. A silverstone abbiamo assistito a gare mozzafiato, con tantissimi sorpassi, staccate al limite, incidenti spettacolari e battaglie leggendarie fino all'ultimo curva. E non sto esagerando. Comunque, ho deciso di rendervi partecipi dell'emozione e l'adrenalina che si prova nel seguire una di queste gare del CIGPL e con le prossime righe proverò a raccontarle. Un po' di pazienza ;-)

Si comincia il martedì con i piloti del Gruppo 8 che inaugurano la settimana di gare, 8 gruppi 8, e si intuisce subito che Silverstone conferma quanto ha già esibito in altre occasioni: lo spettacolo. Gruppo 8 dicevamo e già dalle qualifiche si comincia a battere per la prima fila, alla fine la spunta R. Rabitti su Lotus che stacca una pole position notevole con il tempo di 1'26"74. In griglia le prime posizioni sono occupate da Chirolì su Ferrari (1'27"44) e Braschi su Lotus (1'27"52). Al via partono fortissimo Braschi, Chirolì, Rabitti e Pieralisi (Lotus), ma alla prima curva un incidente blocca

Braschi, che si ritroverà ad inseguire per tutta la gara, mentre Rabitti si vede la via spianata e si invola solitario. Pieralisi si ritrova così in seconda posizione mentre Chirolì in terza. Braschi comincia una furiosa rimonta che lo porta fino quasi ad insidiare Chirolì, ma poi

Risultati finali, nell'ordine: Rabitti, Chirolì, Pieralisi, Gaudio, Pagani, Braschi, ChicaneMobile, Santirocco. Nel Gruppo 7 abbiamo assistito al dominio assoluto di Luca "Gogetas" Zanetti che ottiene in un solo colpo la pole position, la vittoria ed il giro più veloce in gara: un vero capolavoro. In qualifica non c'è storia, Zanetti su Lotus stacca un eccellente 1'25"73, con Morandi (Lotus) a 99 centesimi di distacco e A. Bianco a 1 secondo e 10/100. Gara ugualmente senza storia, Zanetti infatti fa gara solitaria arrivando poi al traguardo con ben 39 secondi di vantaggio su Morandi. Ma la vera bagarre c'è stata per la conquista della piazza d'onore tra lo stesso Morandi e Bianco, che hanno battagliato tutta la gara arrivando al traguardo dopo 24 tiratissimi giri con un distacco di un secondo e 2 centesimi. Da segnalare il giro più veloce, sempre dello stesso Zanetti con il tempo di 1'27"20. Gruppo 6, una delle gare più spettacolari della settimana, con i piloti che hanno affrontato il circuito inglese dando vita ad una vera battaglia sin dalle qualifiche. Pole position di Villa su Lotus con il tempo di 1'27"87, ma Colla e Cluster, entrambi su Ferrari lo hanno insidiato per tutta la durata della sessione fermando i

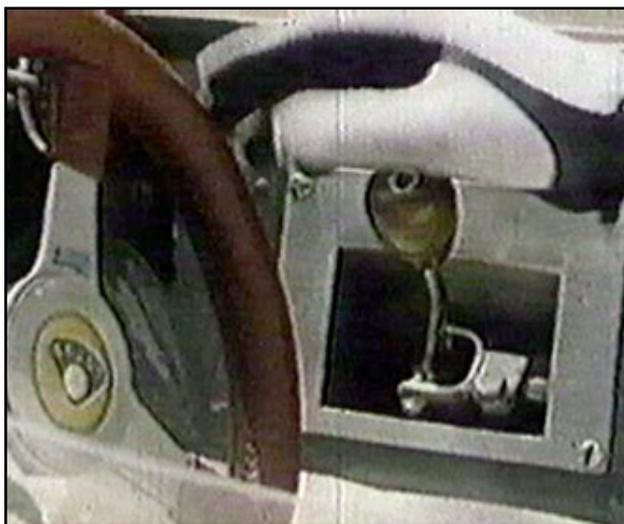


la sua Lotus accusa un calo di potenza e nulla può più il pur bravo pilota. Pieralisi, mentre era in seconda posizione commette una sbavatura che lo fa retrocedere in terza a vantaggio del velocissimo Chirolì, che con la sua Ferrari alla fine conclude con un ottimo secondo posto.

cronometri rispettivamente su 1'28"05 e 1'28"59. La gara è stata molto combattuta e purtroppo Villa vede vanificati tutti gli sforzi fatti per partire al palo uscendo al primo giro, ne approfitta Colla che conduce gran parte della gara in testa, ma anche lui è costretto al ritiro al 17esimo giro. Per primo al traguardo giunge Rino Ceronte su Eagle, partito dalla quinta posizione in griglia, davanti a Blitz (lotus) staccato di 5"58 e Cluster a soli 17 centesimi da quest'ultimo!!

Gran volata per la seconda piazza dunque ma si deve segnalare anche l'ottimo quarto posto finale di GenlyAi (Lotus) che conclude a pieni giri una gara che lo aveva visto partire dalla ottava posizione. Giro più veloce dello sfortunatissimo Colla con 1'28"45. Gruppo 5, la vera sorpresa della settimana: Berti. Il fortissimo pilota stacca una clamorosa pole position con la sua Brabham fermando i cronometri sul tempo di 1'27"36 tenendo dietro le tre Lotus di Neri, Basso e Miconi. Gara senza storia perché Berti dimostra tutta la propria forza, andando via dalla prima curva e tenendo un ritmo tale da non permettere agli avversari di avvicinarsi. Lo aiuta in questo la bagarre che si scatena al suo inseguimento tra le Lotus di Neri e Basso che impegnati in un dif-

ficile duello non riescono a tenere il passo del battistrada. Nelle posizioni di rincalzo, grossi problemi per le rosse di Davanzo e Facelli che vedono



*Il cambio della "scorbutica" Lotus*

andare in fumo i loro sogni di gloria insieme al dodici cilindri Ferrari delle loro monoposto. La



*I tecnici in una delicata fase di montaggio...*

gara è vinta con grande dimostrazione di forza da Berti, che lo ricordiamo fa volare la sua Brabham come pochi altri in tutto il mondo GPL, davanti a Basso, Macagni, Neri e Banalotti, tutti a pieni giri. Giro

più veloce di Neri con 1'28"67. Gruppo 4: pole stratosferica di Giorace con 1'26"58 su Lotus. Secondo Alexp a quasi 5 decimi e terzo Ceretti a 8 decimi. La gara è stata davvero avvincente, tanto che al traguardo ben nove piloti concludono a pieni giri. La cronaca: Sergio Isola parte come un razzo dalla quarta posizione in griglia a bordo della sua Lotus e guadagna subito un buon margine ma dietro si scatenano gli avversari Alexp e Luca "il porcospino" Ceretti. Grandissima battaglia tra i tre, che con un passo decisamente superiore staccano tutti gli altri mentre Giorace, partito male dalla pole, comincia una rimonta storica che lo porterà anche a realizzare il giro più veloce della gara in 1'27"53.

Lotta durissima per la vittoria tra Ceretti e Isola che ingaggiano un duello bellissimo per la prima posizione dando vita a uno spettacolo incredibile. Quasi a termine gara Ceretti, nel tentativo di passare Isola allunga un po' la staccata, ruote bloccate, e per evitare il rischio della collisione con Isola il forte "porcospino" ;-)

Ceretti va leggermente lungo permettendo ad Alexp che lo seguiva vicinissimo di agguantare la seconda posizione. Ordine di arrivo quindi: Isola, Alexp, Ceretti, Telasio, Soligo, Il Nonno, Giorace, Cuttin

e Triscio, tutti a pieni giri. Nel Gruppo 3, il solito incredibile, bellissimo, adrenalinico, immenso spettacolo. Ed è così sin dall'inizio della stagione. Grandissimi piloti, molto corretti, che hanno dato vita ad una gara bellissima. Vediamola nei dettagli cominciando dalle qualifiche: la pole è della Ferrari di Fred Faster, che negli ultimi GP ha dimostrato di saper far andare la "rossa" come pochi altri ed infatti stacca un tampone notevole: 1'26"75. Ma non è finita qui.....la seconda posizione in griglia è di Zem su Lotus che ferma i cronometri sul tempo di.....1'26"75!!!! Lo stesso identico tempo di Fred, ma ancora non è tutto perché, incredibile....ma è la seconda volta consecutiva che succede! Terzo in qualifica è Lucato sull'altra ferrari a soli 15 centesimi. Al via solita partenza al fulmicotone di Zem, ma il coriaceo Fred riesce a tenere dietro il fuoriclasse della Lotus; piccola sbavatura del leader dopo pochi giri e Zem ne approfitta passando al comando della gara lasciando il ferrarista ad inseguire. Per quasi tutta la gara il distacco tra i due

non ha mai superato il secondo, fino a che Fred arriva leggermente lungo ad una staccata permettendo a Zem di allungare di una decina di secondi. Questi negli ultimi giri controlla la gara, ma Fred, intuiva la possibilità di agganciare il rivale, colma il gap arrivando all'ultimo giro nella scia della Lotus! Un ultimo giro

mettere il muso della sua Lotus davanti alla Ferrari di Fred Faster per soli 27 centesimi!!! Un duello ed una gara incredibili! Per la cronaca il gradino più basso del podio è conquistato da Zio Pino su Ferrari, giunto al traguardo a 15 secondi dai due formidabili piloti di testa. Giro più veloce in gara: di Fred Faster in 1'26"96. Il Gruppo 2 a Silverstone è riuscito invece a generare le curiosità statistiche della settimana. In qualifica Pretto (Lotus) guadagna la pole position, ottenendo un notevolissimo 1'25"97 proprio all'ultimo giro, quando ormai la bandiera a scacchi sventolava sulla pista per il fine sessione, strappando la pole al velocissimo Griso su Ferrari che aveva fermato il cronometro su un eccellente 1'26"07. La gara è stata praticamente senza storia, con Pretto che imponeva dall'inizio un ritmo impossibile per tutti gli altri, arrivando per primo al traguardo dopo una corsa solitaria. Secondo è giunto



*Questo è il cruscotto ferrari*

da cardiopalma, seguito in diretta sulla web-cam ed in chat dal pubblico, i due entrano appaiati sul rettilineo finale, motori che urlano tutta la loro potenza, tutti i cavalli delle due monoposto che vengono scaricati sull'asfalto rovente di Silverstone e arrivo in volata con Zem che riesce a



*Uno scatto della bellissima Honda RA300*

Neminis a 12"38 e terzo Tringale a 16"90. Dicevamo delle curiosità, bè, il giro più veloce della gara è stato



**La staccata di curva 1**

1'26"57, che lo ha realizzato, incredibile, proprio all'ultimo giro e dopo ben 35 minuti di gara! Altra curiosità: Pozzi, partito dall'ultima posizione in griglia rius-



**Due lotus conducono...**

civa a completare la gara in quinta posizione ancora a pieni giri. E adesso veniamo agli uomini Jet del CIGPL: il GRUPPO 1. Due sole parole per

descriverli: spettacolo puro. Per loro parlano i tempi fatti segnare sin dalle qualifiche: tutti su Lotus, in tre sono scesi sotto il muro dei 26" e precisamente Manca, pole stratosferica in 1'25"64, Minatti, secondo posto in 1'25"83, S.Rabitti, terzo in 1'25"99, ma non è finita.....Panetta, leader della classifica generale, si "fermava" al quarto posto con 1'26"00! Poi Alesi27 con 1'26"10, Bovolo 1'26"20, Avogadro 1'26"28, Moscogiannis 1'26"35, Bertolini 1'26"44, Casotti 1'26"72, Valsesia 1'26"85, Dallas 1'27"23. Che dire, un livello incredibile, da veri fuoriclasse dell'online racing. La gara è stata ancora più avvincente, vittoria per il giovane Stefano Rabitti che ottiene così la sua prima vittoria in assoluto tra i big

entrando con pieno merito nella Hall of Fame del CIGPL. Da segnalare anche che la seconda piazza va con pieno merito a Moscogiannis, sempre molto

regolare in gara, e terzo si classifica l'autore della pole, Manca, che per una bandiera nera, ricevuta peraltro senza colpe, ha



**La lotus è la vettura più utilizzata**

dovuto cedere la testa della corsa a pochi giri dalla fine, mentre era al comando. Quarto giunge Valsesia, mentre quinto si classifica Panetta che pur con parecchi problemi riesce a dimostrare tutta la sua classe stampando sugli schermi un giro più veloce in gara da antologia delle corse online, 1'25"68, a soli 3 centesimi dal tempo della pole!

**Alessandro Vallocchia**  
**"Lord Axel"**

La scrivania di un disegnatore è uno strano mix dove convivono puntualità e disordine, armonia e caos. Lì troverete, impazienti di recitare la loro parte, tutti gli strumenti che serviranno ad animare di colore i template che la fantasia del painter, nei vari passaggi, dalla fase di gestazione alla fase di rifinitura, trasformerà in piccoli gioielli, come capita, nel modellismo statico. Fantasia, ma anche tanta pazienza, e un cestino stracolmo di tentativi abortiti. Nel mio desktop trovano posto (persi in un caos cosmico primordiale): Paint Shop Pro (Jasc Software), Photoshop (Adobe System Incorporated), ZModeler (Zanoza Modeler), Gmax (Discrete), ed alcuni filtri "magici" tra cui spicca Eye Candy 4000 e Almathera.

### Introduzione "Rabbit Power"

Alcune cifre: 200+ ore di lavoro assiduo, 300+ strati sovrapposti, 120 mega (il peso della cartella contenente le varie beta nei vai

formati, Tga e Psp) e il risultato conclusivo. Aggiungo per ilarità, molte le albe incrociate ed alcuni, i decimi di visus naturale,



**PCTUNER il primo sponsor**

rimasti incollati sullo schermo del mio monitor...

I due carset, licenziati con grande sollievo e viva gioia, hanno impegnato la mia passione per i "pennelli" al massimo riducendomi, per le tante notti trascorse davanti al monitor, ad una specie di zombi.

Il carset PcTuner ha tratto alcuni suggerimenti dalle creazioni di Janimox, mentre quello Essedi, non nella sua evoluzione, da pascoli, ranocchi e stagni (quindi adatto per quelli che come me, durante le gare, amano distrarsi per margherite).

Ho scelto in questa occasione di lavorare con Paint Shop Pro, per la sua grande immediatezza d'uso. Il Template scelto è il Pontiac 2002 di Brian Simpson, sviluppato e aggiornato nei dettagli alla vers. 2003 da Janimox (chicca degli ultimi giorni, un aggiornamento sostanzioso e



**Questa è la vettura di Luigi Manno**

magico del template Pontiac 2003R2, che potete scaricare da qui, <http://www.mg-motor-sports.com/> anche in alta risoluzione). L'idea che stava alla base del progetto era quella di fornire al team delle skins dall'aspetto minaccioso, muscolose, arroganti e dotate di grande aggressività, dove l'equilibrio delle forme e dei tratti si mescolasse con l'armonia dei colori, con un occhio particolarmente attento nei confronti del dettaglio e della personalizzazione, per facilitare visibilità e riconoscimento ad ogni driver.



**L'effetto cromatura applicato al progetto è molto bello...**

### La realizzazione

La fase più delicata, dove le perplessità e il dubbio svolgono un ruolo decisivo, è quella dedicata alla scelta delle forme di base su cui il progetto, nel suo sviluppo, si andrà ad inserire.

In questa fase, il cestino diventa vorace e fagocita grandi quantità di dati, con immenso piacere!

Nel mio caso, a rallentare ulteriormente il mio costume maniacale, si presentano delle obiezioni, da parte di qualche compagno di team sulla qualità estetica di alcune beta date in visione...

E vai si ricomincia da zero... si ritorna sulla barra degli strumenti di Paint, si seleziona prima il Draw, poi il

Preset shapes, si checkano le opzioni desiderate, e via tra vettori ellissoidali e curve di Bezier fino a quando, dopo aver litigato con alcuni strumenti del tool, finalmente la stanchezza sopraggiunge, costringendomi ad accettare come buona la trama su cui andremo a deporre i colori che vivacizzeranno le nostre skins.

**...in questa fase il cestino diventa vorace e fagocita grandi quantità di dati, con immenso piacere!**



*Il progetto di Mauro è senza dubbio uno dei più belli del CIN2002*

In questa , come nelle fasi successive, una buona alleanza tra fantasia e conoscenza degli strumenti di lavoro garantiranno, in solido, il risultato finale.

### Il colore

Nel casset Essedi prevale la dimensione monocromatica, ho giocato con gradienti e toni, per ottenere la sobrietà e l'eleganza del prodotto finito.

Nel casset PcTuner, la componente dark è l'ingrediente che

marca la skin, l'uso del layer metallico e la presenza di altri colori tende a dare vivacità ad una smorfia, marcatamente aggressiva, e a differenziare le

vetture al fine di rendere riconoscibili i singoli drivers.

Se la fase precedente (la scelta delle forme e dei colori) risultava delicata, la scelta dei Font mi crea sempre forti crisi d'identità, questo generalmente, ma la crisi diventa parossistica al momento di scegliere il carattere, il numero della vettura.

Conosco bene le varie tecniche

per costruire e posizionare in modo ideale il numero e posseggo una cartella, C:\windows\font, che pesa 21.3 MB, quindi un discreto emporio!! Ma questo non mi salva da un



*Il secondo sponsor del team*

vizio maniacale, che mi porto dentro da quando bruciavo le mie notti con il modellismo statico. Questione spinosa, ma determinante per coronare il risultato finale, è qui che comincio a far uscire le mie beta dalla Factory e le porto in pista, non una pista qualsiasi, ma una stradale, che permette di osservare le vetture da ogni angolazione e da ogni prospettiva, Sears Point.

Sears Point mette a nudo il mio lavoro, lo esalta o lo deprime.

Le Rabbit Power hanno conosciuto questo calvario molto da vicino, ma una in particolare, la numero 10, l'auto di Luigi Manno (Giginho) (ndGiginho: ehehe...), quel dieci ha creato forti ritardi nel procedere verso gli stadi conclusivi del progetto e, ancora oggi, non mi regala la gioia dovuta (ndGiginho: ma va... è stupendo! ;-)).

Gli esami a Sears Point non finiscono certo con la promozione dei caratteri adottati e

il loro corretto posizionamento, ma superata questa fase la strada si fa piana, si inizia ad intravedere il traguardo finale e



Questa è la fiancata dell'auto di Antonio Nadile

solitamente si inizia a spendere una dose elevata di autocompiacimento...

Siamo alla scelta delle decals degli sponsor minori e delle contingencies, la mia scelta di caricare con pochi oggetti di questa categoria le skins è dettata dalla volontà di non appesantire la sobrietà del disegno complessivo, e con poche manovre ci si disimpegna da questo passaggio.

### Personalizzazioni e ritocchi finali

In questa fase si ha ancora bisogno di ricorrere alla banca della fantasia, ed anche se restano solo pochi spiccioli, bisogna estrarre dal cilindro magico qualche ideuzza che dia al nostro progetto quella originalità che lo renderà unico (o quasi). Credo che le Rabbit

Power, sul terreno dei segni particolari, abbiano una discreta dote... è pur vero che si poteva far meglio, ma il tempo è tiranno e le scorte di energia non sono infinite. Si intravede la finish line, ma non abbiate fretta di licenziare il vostro progetto: andiamo insieme sulla barra delle selezioni del nostro paint, a scoprire che con l'uso di qualche effetto di default, nel nostro caso "Enhance Photo" (io ho lavorato

sul contrasto, sulla luminosità e sulla saturazione) si garantirà al risultato finale un tocco di puntualità ulteriore.

Ora le nostre "Tamiya" in scala



Bellissima la texture del pilota

1/43 sono pronte per affrontare le tortuosità di Sears Point, per l'esame finale, in attesa di ronzare sui circuiti del nostro campionato.

### Conclusioni

Credo di poter dire con uno spunto di orgoglio che, anche in questa occasione come nel passato, il Rabbit Racing Team ha

dato il suo contributo di colore e di originalità, e voglio sperare che questa diventi una tradizione e uno sprone per tutti, per dare il meglio di noi, fuori e dentro gli ovali.

### Proposta

Un'idea che mi rimbalza nella testa da alcuni giorni... perché non prendere spunto dallo stupendo Showcase dei Lightspeed per organizzare e promuovere la creatività Italiana (sempre che non sia un luogo comune)? Credo che una vetrina di questo tipo garantirebbe ulteriore visibilità e prestigio all'immagine del nostro campionato.

Mauro Piscina  
"Jim"