

NASCAR

MAGAZINE ONLINE

N°3 DICEMBRE 2002 €2.00

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

IL PILOTA DEL MESE

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

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

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



TECNORACING

*Scopriamo insieme a Lucio Bruschi
le vetture di serie americane!*

- INTERVISTA ESCLUSIVA! -

Alessandro Vallocchia ha intervistato per noi Stefano Balzani alias GenlyAl!

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

- 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
Maurizio Massasso - massasso@shadesoft.com
Luca Gambino - lgambino@it.tiscali.com
Alessandro Vallocchia - lordaxel@m4driving.sm
Alessandro Di Cicco - a.dicco@fastnfurious.it
Fabio Ghezzi - mr.bibo@libero.it
Davide Chiozzi - serseforever@hotmail.com
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 - Eljo@libero.it
Giancarlo Moretto - janka@serenacom.net
Cristian Loi - brusson@libero.it
Ivan Giovannini - tazgana@bluewin.ch

Basta! Ho deciso che mollo!

Ma si, basta con queste corse on-line, ho subito un torto e ho deciso di mollare tutto! Quante volte ho letto queste lamentele sul forum del Cin?

E poi tutti gli altri dietro a dire: ma dai, non ti ritirare, non fare così, rsta con noi.....non ci lasciar, la notte mai più scenderà. E poi? Ce ne fosse uno che ha mollato veramente! Mi riferisco principalmente ai "veterani" di questa disciplina, che ci riunisce da tutta Italia. Di cosa si tratta? Perché uno dice che vuole mollare anche se in realtà, spero, non gli passi neanche per la testa? Se uno si prende un impegno del genere, che lo terrà occupato per parecchie ore alla settimana, seduto davanti ad un monitor col suo bel volantino, non può dire sul serio quando dice: "mi ritiro!", sia come pilota, che come organizzatore. Soprattutto quando i motivi vengono dalla stessa comunità e sono dettati da probabili offese o accuse. Poi, se uno ha altri problemi, dettati dalla sua vita privata, quello è un'altro discorso.

Capisco che, a volte, può essere frustrante lavorare tanto e non vedersi gratificato. Sia da parte degli organizzatori, ai quali dobbiamo dire mille volte grazie, semplicemente per permettere che tutto questo esista, sia da parte dei piloti, che dopo essersi allenati notti intere per fare una stupenda gara al punto di andare a letto seguendo ugualmente un percorso circolare, poi si vedono sbattere fuori alla prima curva da un'altro pilota.

Ma a volte, ciò che viene scritto sul forum, non sempre viene letto con gli stessi toni. Spesso, come avete notato, si cade nell'incomprensione. Così anche in gara, dove non sempre l'auto che ci colpisce ha realmente fatto quell'azione sul PC dell'avversario.

Quindi, conscio di questi limiti, ho imparato a diventare più tollerante e più paziente, così come tanti altri.

E' accaduto qualcosa che, nonostante il contrasto dell'immagine che i nostri famigliari e amici hanno di noi, si percepisce distintamente.

Stiamo maturando!

E questo lo so vede anche nei messaggi presenti sul nostro forum. In effetti, anche nelle gare, mi sembra di notare sorpassi più prudenti e più studiati, almeno nella categoria in cui corro ora: la free. Sono contento e soddisfatto di questo. Sono sicuro che le prossime gare saranno più belle per tutti, primi e ultimi.

Basta! Abbiamo deciso che molliamo!

Questo invece, lo hanno detto i membri dello staff di Papyrus. Visto che il loro prodotto non sembra essere un prodotto di largo consumo. La dimensione della loro azienda non permette un confronto ad armi pari con colossi quali la Electronic Arts. In realtà, essendo quest'ultima principalmente un distributore, chi dovrebbe essere coinvolto dovrebbe essere il distributore di Papyrus, e cioè Sierra. Il problema sembra focalizzato sulla licenza Nascar che sarà acquistata in esclusiva. E' probabile quindi che, dopo Nascar Racing 2003 Season, non ci saranno altri seguiti. Come programmatore, spero vivamente che a questo punto vengano resi pubblici i sorgenti del gioco, in modo da permettere mille altre modifiche e implementazioni alla comunità di appassionati.

Carmelo Carchedi

INDICE

supported by:



<http://www.gamersrevolt.com>



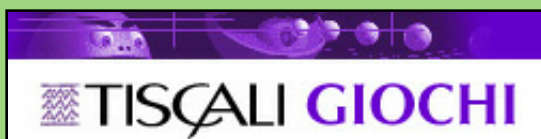
<http://www.drivingitalia.com>



<http://www.m4driving.sm>



<http://onlineracing.m4driving.sm>



<http://giochi.tiscali.it>



<http://www.saitek.com>

EDITORIALE	02
INDICE	03
PILOTA DEL MESE	05
PAGELLONE WINSTON	07
PAGELLONE BUSCH	09
PAGELLONE CRAFTSMAN	10
PAGELLONE DASH	12
CONOSCIAMOCI MEGLIO	14
BLOB DEL CIN	17
PILOTOPOLI	19
TECNO RACING	30
MERCATO DEL CIN2002	34
SBK ITALIA CORNER	22
GPL CORNER	27
RACING ESTERO	24

Jaguar verso il ritiro!

Il marchio Jordan potrebbe scomparire il prossimo anno dalla Formula 1 in seguito a una massiccia politica di disimpegno del team di proprietà della Ford. Lo ha lasciato intendere Dietrich Mateschitz, il proprietario della Red Bull, il soft drink americano pronto a rilevare dai senior managers della Ford il 70% del pacchetto attualmente in mano alla Jaguar per una cifra vicina ai 50 milioni di sterline.

Il futuro team patrocinato dall'azienda americana dovrebbe assumere il nome di "Red Bull Team Usa" e utilizzerebbe ancora i propulsori Ford. La marca americana, pur considerando decisamente negativa l'ultima stagione con l'abbinamento Jaguar in F1, non è intenzionata ad abbandonare il circus a quattro ruote, che assorbe la maggior parte degli investimenti del "programma Ford", coinvolto anche nel mondiale rally e nella Nascar Winston Cup. Gli stessi Lauda e Parry Jones, team manager Jaguar, hanno confermato alla BBC che prenderanno una decisione definitiva rispetto al 2003 nel giro di 15 giorni. Il "brand" Jaguar aveva debuttato nel 2000 in Formula 1 con l'a partnership Ford in seguito al ritiro della Stewart. Una prima avvisaglia della crisi in Jaguar si era avuta alla

DirectX 9 rilasciate!

Da questa mattina è disponibile il download delle DirectX 9 release ufficiale. Come ormai consuetudine, Microsoft permette di scaricare un piccolo file attraverso cui effettuare la procedura di download (circa 7 MB) ed installazione.

Nei prossimi giorni è presumibile il rilascio di benchmark in grado di analizzare le performance dell'hardware utilizzato con le nuove DirectX (ad esempio Radeon 9000).

Grande attesa per il nuovo 3DMark di FutureMark che supporta pienamente queste nuove tecnologie.

Non mancheranno in futuro analisi e recensioni circa i miglioramenti apportati dall'uso delle DirectX 9.

Semplificando molto, le DirectX sono delle API che in ambiente windows consentono un'ottimale sfruttamento delle risorse multimediali (3d, animazioni ed audio). Ovviamente per essere sfruttate al 100% il codice deve essere appositamente scritto, quindi un reale e concreto utilizzo di queste tecnologie sarà possibile solo in futuro.

by hardware.multiplayer.it/

Prime GeForce FX da Leadtek e MSI

Digitime riporta che Micro-Star International (MSI) e Leadtek Research saranno tra le prime case produttrici a beneficiare della fornitura dei chip grafici NV30 per la produzione della nuova scheda "Top end" basata su GeForce FX di nVidia, prevista per la fine di Gennaio 2003. Fin qui nulla di strano, visto che queste sono due tra le case maggiori che hanno collaborato attivamente con nVidia per la messa a punto della nuova scheda, cosa già avvenuta col GeForce4; risulta interessante invece che venga affermato che le schede che adotteranno il GeForce FX, avranno bisogno di un PCB composto almeno da 10 strati di circuiteria, al posto degli 8 necessari per una Ti4600, probabilmente per distribuire in modo più omogeneo il considerevole aumento di frequenza della scheda, che dai 300 mhz del GeForce4 Ti4600, passerà a ben 500 mhz del GeForce FX.

With a brand-new architecture, the GeForce FX requires much higher production costs and more complex product capabilities than Nvidia's current products. In addition to the record-breaking number of transistors, the GeForce FX adopts the new-generation DDRII memory standard and a sizable copper heat pipe cooling system. For the design, products even need at least a 10-layer PCB.

by nvitalia.com

vigilia del Gp d'Ungheria, quando la Jordan aveva annunciato l'inizio di una trattativa per la fornitura dei motori Ford Cosworth per le prossime stagioni. Alan Gilmour, financial officer della Ford, ha commentato da Detroit: "Chiunque sia appassionato di motori e voglia cercare visibilità attraverso la pubblicità legata alle corse riconosce che la vetrina della Formula 1 è decisamente la più importante, per questo la nostra casa non è intenzionata a ridurre la sua presenza in F1, cercherà semplicemente, nuovi partners commerciali".

by sportal.it

Mansel torna in F1?

In base alle notizie di Motorsport News, l'ex campione di F1, Nigel Mansell potrebbe assumere un ruolo di consigliere in una delle squadre attuali.

by f1-live.com

Juan Premiato

Juan Pablo Montoya, vincitore della 500 miglia di Indianapolis nel 2000, è stato eletto pilota più veloce del mondo alla cerimonia dei Caschi d'Oro organizzata da Autosprint. Questo premio gli è stato consegnato per giro record registrato in occasione del Gran Premio d'Italia.

by f1-live.com

La redazione del CIN2002 ha scelto Gianluca Granalli come pilota del mese. Antonio Nadile lo ha intervistato durante il week-end di gara di Bristol.

Speedy: Ciao Giancarlo, innanzitutto volevo chiederti, essendo tu un "newbie" della Nascar online, come hai conosciuto il CIN2002.

GiG: *E' stato un caso... credo di aver letto una news su drivingitalia. Mi sono collegato al link e ho letto il regolamento e tutto il resto. Ho deciso subito di tentare, ho mandato l'iscrizione ed il motore si è acceso!*

Speedy: Un parere sulla "macchina" CIN2002. Cosa ne pensi di questo Campionato Italiano Nascar 2002, del suo regolamento e di tutto quello che sta "dietro le quinte"?

GiG: *Guarda, sinceramente ho partecipato a diversi campionati, tutti oltre oceano, e ho visto diverse volte come è possibile organizzare un buon torneo online, come invece altre volte sia facile cadere in grossi insuccessi di pubblico e organizzazione. Devo realmente dire che il Cin è un campionato organizzato come poche volte ho visto fare in rete, si vede che dietro c'è una passione che va oltre il semplice fatto di poter dire "ho creato un campionato in rete".*

Per il regolamento, all'inizio mi sembrava troppo fiscale e duro, anche per le piccole cose ed ho avuto qualche difficoltà iniziale a comprenderlo pienamente. Poi, tempo un paio di settimane e qualche gara ufficiale e ho visto che una situazione piu' "leggera" non poteva essere attuata e tutto era giusto così come si presentava, semmai con qualche piccolo ritocco, un po' come il vino, piu' aspetti piu' è buono...

Speedy: Infatti è il frutto di anni di esperienza organizzativa di Campionati Nascar. Tu non immagini quante vicissitudini ha avuto la "sezione regolamentare", chiamiamola

così, prima di giungere a questa (e mi permetto di aggiungere quasi definitivamente) versione del regolamento del CIN2002! Ma ora torniamo a noi....

Speedy: Giancarlo Granalli, il pilota. Abbiamo deciso di prendere in considerazione le tue prestazioni di queste prime gare del CIN2002 per la tua correttezza e costanza nei risultati, ma anche per la tua esperienza nell'online racing. Mi giungono voci infatti che sei in questo mondo addirittura da qualche anno e che hai partecipato ad altri Campionati online. Mi confermi la "voce di corridoio"?

GiG: *Se sono nell'online racing è solo grazie a quello che per molti piloti virtuali è stato un vero e proprio trampolino di lancio: Grand Prix Legends! Infatti è proprio dall'ottobre del '98, appena preso il gioco, che mi sono subito catapultato nella realtà di un multiplayer decente. Ho iniziato subito con il campionato nord europeo di Edwin Solheim, che fu uno dei primi in europa a lanciare una competizione*

ufficiale GPL. All'epoca ero affiancato da quelli che poi sono diventati delle vere e proprie leggende della guida in rete. Quella prima esperienza fu discreta, poche partecipazioni, ma alcune di successo!

Speedy: Facci qualche nome, a questo punto siamo curiosi...

GiG: *Beh... Takala, Huttu, Tormanen, tutti i famosi "nordici", ero l'unico italiano. Perfino Huttu all'epoca era uno sconosciuto.*

GiG: *Nell'edizione successiva sempre con Solheim sperimentai cosa significa fare anche il team manager e non solo il pilota. Ho creato una squadra, il GiG Racing composta da me e Martin Bolcina, ma la cosa si ruppe subito e spostammo il nostro interesse su altri campionati.*

Speedy: Torniamo al CIN2002. Sei partito dalla serie più bassa, dalla D, ora gareggi in C e come molti altri tuoi avversari vuoi certamente arrivare in



Un lantiatissimo Gianluca Granalli sulla propria Chevy Montecarlo!



Granalli sul rettilineo principale del Lowe's in uno dei numerosi test-day

alto. Ti sei posto qualche traguardo per quest'anno?

GiG: Sì, quello di raggiungere la A, anche lentamente, non ho fretta! Non mi sento di dimostrare niente a nessuno, sicuramente mi sto divertendo molto in questa scalata e tutto ciò che verrà sarà ben accetto!

Speedy: Parliamo del tuo nuovo Team, il Fast and Furious. Parlaci di questa tua nuova scommessa. Cosa vuol dire oggi far parte di un Official Racing Team del CIN2002 e dell'online racing in generale?

GiG: Quando mi sono iscritto l'ho fatto con il mio classico team, il GiG racing! Ma ad essere sincero non ho trovato piloti, è nato proprio sfortunato quel team! E così ho accettato la proposta di un certo Di Ciccio, ehm... pardon, Di Cicco, il quale mi ha chiesto di entrare nel suo team!

Far parte di un team è una gran cosa, permette di crescere molto nella qualità di guida, ti puoi rapportare con i migliori piloti della tua stessa squadra.

Io ho la fortuna di correre con piloti di tutti i generi, passo da uno scatenato "Mansell" come Lucio Bruschi ad un efficientissimo "Prost" come Alvaro Rizzo, quindi ho la possibilità di confrontarmi un po' con tutti gli stili possibili, una fortuna per quanto mi riguarda!

Speedy: Granalli il pilota. E il Giancarlo di tutti i giorni?

GiG: Giancarlo, l'uomo invece, è uno che dopo averle provate un po' tutte ha



Occhi indiscreti a bordo pista...

deciso di entrare a fondo nella carriera di informatico, sviluppatore, mettendosi in proprio e creando una sua piccolissima società, fatta a misura d'uomo, dove si cerca di creare software fatto secondo i miei canoni, cioè qualità vera e affidabilità. In più faccio privatamente azione di consulenza per società del settore.

Speedy: Bene Giancarlo, non mi rimane che ringraziarti per la tua disponibilità e farti un grosso in bocca al lupo per il tuo CIN2002! Vuoi fare dei saluti in particolare?

GiG: Saluto tutti i piloti del team e del Cin e... vorrei dire un'ultima cosa. Sono contento che si sia deciso di assegnare questo mese a me il titolo di "Pilota del mese", però penso ci siano molti altri piloti bravissimi, entrati anche loro quest'anno, che si meritano alla grande questo titolo, e sicuramente lo riceveranno: un saluto quindi particolare a Manuel Darin, Diego Forneris, Fabio Ghezzi, Alvaro Rizzo, Reuben Bonnici solo per citare quelli che conosco meglio, piloti che sono degni avversari in pista e spero che abbiano al più presto lo stesso premio che ho ricevuto io e che sicuramente meritano!

Speedy: Grazie Giancarlo, sono molto felice di averti fatto questa intervista, te la merito e penso tu l'abbia pienamente dimostrato anche attraverso le tue risposte! Bene, colgo anch'io l'occasione per salutarvi e ringraziarvi per l'attenzione. Appuntamento, come sempre, al prossimo numero e al prossimo "PILOTA DEL MESE". STAY TUNED!

Antonio Nadile
"Speedy"

Di seguito vi proponiamo il consueto articolo della redazione per la valutazione dei piloti nel roster del CIN2002. Buona consultazione.

A. Rosio - 9

Il signore degli anelli si meriterebbe una tirata d'orecchie solo per certi interventi sul forum, per il resto è sicuramente uno dei più forti piloti al mondo, anche se sembra abbia trovato in Fabbri un valido avversario.

A. Fabbri - 9

Mancato spesso per un battito di ciglia l'appuntamento con la vittoria, sta comunque monopolizzando il campionato assieme ad Andy, con gare velocissime ma accorte e senza commettere errori. Quasi perfetto. Potrebbe per le sue qualità di velocità e visione di gara essere il terzo incomodo nella lotta per il titolo, ma è stato veramente sfortunato in un paio di occasioni. Le prossime gare saranno importantissime per vedere se si può riagganciare.

G. Capitani - 8

Il principe del giro veloce, risolti i problemi di connessione dello scorso anno, si sta dimostrando anche un buon passista e punta decisamente al podio in ogni singola gara e ad a quello di cam-

pionato. Candidato per il top5 finale.

S. Zago - 8

Xatos è in gara così come nello scrivere sul forum, se capite cosa voglio dire, non c'è un termine giusto. La sua prima vittoria, dopo tanta sfortuna, è una soddisfazione per tutti i partecipanti del Cin; probabilmente nella prossima si capotterà, ma noi gli vogliamo bene così.

L. Manno - 8

Kansas e Las Vegas sono state gare un pò sfortunate e l'hanno allontanato dal vertice della classifica; ovviamente rimane uno dei protagonisti e dei più veloci, ma per puntare al titolo dovrebbe dare un colpo di reni e non incontrare sfortune nelle prossime gare.

D. Pizzo - 8

Entrato a vele spiegate nella serie maggiore, e solo per questo meriterebbe un voto molto positivo, mi sembra abbia dimostrato anche qui tutto il suo valore con gare sempre positive e un ottimo settimo posto in generale.

C. Loi - 8

Ha conquistato la patente A in fretta ed una volta entrato in Winston si è comportato in maniera assolutamente vali-



Ivan Giovannini spalanca il gas...

da, con grande correttezza e buona velocità. Positivissimo, forse più da 7,5 che da 8 ma ormai ho scritto il voto in grassetto...

G. Fani - 8

Un altro principe della regolarità, che sale al quarto posto del campionato con le consuete gare veloci e regolari ed una splendida visione di gioco

V. Acquaviva - 7,5

Il pilota più corretto dello scorso anno è sempre lo stesso, continua a compiere belle gare regolari e veloci, culminate nel terzo posto di Bristol; la migliore scelta se si punta sul piazzato sicuro.

A. Zanetti - 7,5

Un'altra vittima di sconnessioni perenni, ottiene un bel quinto a Bristol, ma meriterebbe molto di più per le sue doti velocistiche.

S. Nannizzi - 7

Gara migliore ad Atlanta, quarto in qualifica e sesto in gara, per il resto nelle posizioni centrali, probabilmente vittima anche di qualche sconnessione di troppo.

I. Giovannini - 7

Ivan è un pilota velocissimo, quindi da lui ci aspettiamo di più. Secondo me passato questo periodo di sfortuna, in cui comunque è sempre velocissimo (Bristol a parte), potrà lottare per la vittoria in più gare. Sicuramente da tenere d'occhio.



Antonio Buccella sulla City Chevy Montecarlo

L. Mura - 7

Molto bene ad Atlanta, più sfortunato a Bristol, ha comunque conquistato con autorevolezza la serie A.

G. Mora - 7

Debutto con un ottimo sesto posto a pieni giri, se il buongiorno si vede dal mattino...

F. Ugolotti - 6,5

Entrato finalmente in A, ha corso una gara regolare e dignitosissima, mentre nella seconda si è fermato. Avrebbe meritato di vincere l'Iroc se un imbecille non lo avesse buttato fuori.

A. Steffan - 6,5

Buona gara per Adri a Las Vegas, per il resto un sacco di guai, per lo più capitatogli addosso del tutto incolpevolmente.

A. Buccella - 6

Dentro e fuori dalla massima serie, Ryo deve ancora ritrovare il passo dello scorso anno, quando era uno dei protagonisti. Certo correre sempre con l'incubo della retrocessione non aiuta a tirare fuori la grande prestazione

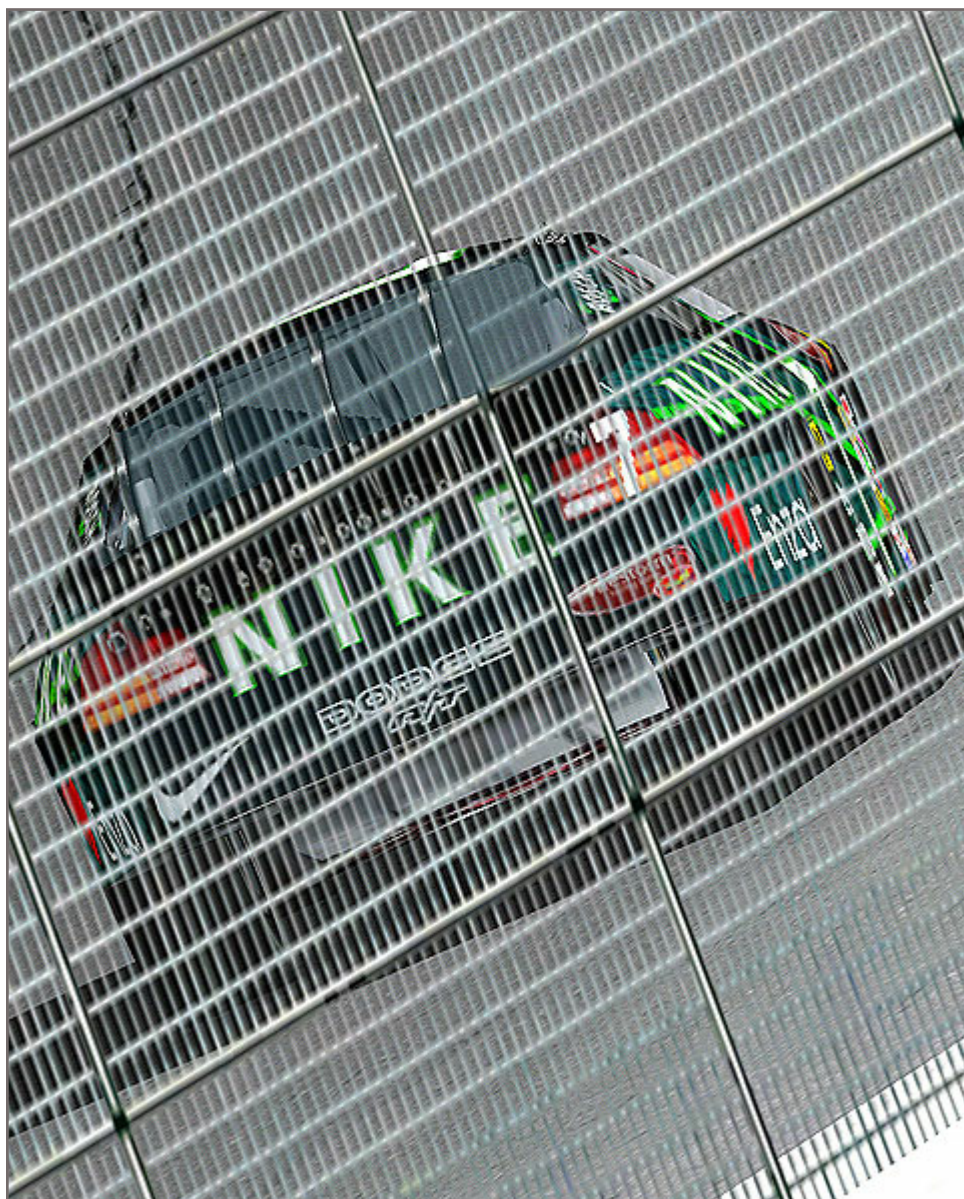
C. Pavanello - 6

Se non mi dessi i voti io avrei un'insufficienza, ma purtroppo io so che ogni mia possibilità di fare le solite gare regolari dello scorso anno è frustrata da di sconessioni a raffica, che nelle ultime quattro prove mi hanno fatto perdere 10 giri! Come si fa a correre così?

G. Moretto - 6

Inizio di campionato decisamente in salita per Janka, con un sacco di guai, che si consola per il momento con 5 clear races.

Claudio Pavanello
"Clapx"



Quando si dice "entrare" in curva...



Andrea Rosio sulla rinnovata Chevy WRT

Questi sono invece i voti dei piloti appartenenti al gruppo Busch. Buona lettura.

G. Galetti - 9,5

Non conosce le mezze misure. Per lui esistono solo il primo o il secondo posto, dal terzo in poi non gli interessano. Aggiungiamo anche il fatto che non commette errori, non prende penalità e il suo patentino vola, portandolo probabilmente nel gruppo A per il Texas.

S. Rideli - 7,5

Una buona gara a Las Vegas lo proietta in A, dove si difende onestamente in



Sasha Rideli sulla Chevy Dupont

mezzo al gruppo dei migliori. Qualche svista ad Atlanta lo riportano in B per Bristol, dove giunge quinto, ottimo risultato considerando che ha corso gran parte della gara senza la quarta.

E. Benedetti - 7,5

Discreto a Las Vegas, una gara storta sul circuito del Kansas lo porta in C. Non si lascia abbattere e con una bella vittoria nel gruppo minore ritorna in B e a Bristol raccoglie un secondo posto che su un circuito così ostico vale oro.

A. Martinello - 7

Non ha disputato tutte le gare prese in esame, ma due terzi posti nelle ultime due, gli consentono di mantenere un ritmo di tutto rispetto.

M. Tempesti - 6

Voto appena sufficiente per un pilota che ha dimostrato di non temere le doti velocistiche dei piloti del gruppo A con

i quali è in grado di lottare ad armi pari. Uno scivolone ad Atlanta lo riporta in B. Bristol non gli sorride e lo costringe al ritiro.

D. Ferretti - 6

Sempre nella parte centrale della classifica poteva avere un acuto sul circuito del Kansas, dove un errore di strategia nel finale lo relega al settimo posto.

P. Mengoni - 6

Arrivato in B dopo una buona gara a Las Vegas, alterna buoni risultati a gare un po' più anonime. Bristol sfortunata che gli restituisce la decima posizione dopo un ritiro forzato. Ottimo dal punto di vista della correttezza.

M. Rivoiro - 6

Discreti i risultati a Las Vegas e Kansas nel gruppo A. Uno scivolone ad Atlanta dal punto di vista delle penalità gli fanno correre Bristol nel gruppo B. Proprio su quest'ultima pista poteva arrivare la prima vittoria, ma un errore da pivello gli

procura una bandiera nera e la retrocessione al quarto posto.

M. Piscina - 6

Considerando un incidente a Las Vegas, una bandiera nera ad Atlanta e un ritiro forzato a Bristol, riesce ad esprimersi senza handicap solo sul circuito del Kansas, dove ottiene un buon

quinto posto. La correttezza dimostrata salvaguarda il patentino.

F. Marroni - 5

Insufficienti i risultati, viziati anche da problemi ripetuti di Lag nell'ultima gara di Bristol e da problemi con i meccanici ai box ad Atlanta, dove è anche costretto a correre gran parte della gara senza il cofano, compromettendo aerodinamica e risultati.

G. Boschini - 5

Naviga nelle parti basse della classifica in tutte e quattro le gare prese in considerazione. Salva solo in parte il risultato la componente di correttezza, che pur non influenzando sulla classifica generale, mantiene discreto il valore del patentino.

A. Nadile - 4,5

Las Vegas, Kansas ed Atlanta non gli regalano soddisfazioni in classifica. Oltre alla beffa il danno: troppe penalità nelle ultime due gare lo costringono a correre in B la gara di Bristol per un solo punto patentino. Con una tattica discutibile (e discussa!) prende parte solo alle qualifiche per raccogliere quel punticino che lo riporterà in A per la prossima gara.

Massimo Rivoiro
"Max"



Filippo Marroni sulla propria Dodge RT

Di seguito riportiamo le valutazioni della redazione per i piloti del terzo raggruppamento, il gruppo Craftsman. Buona lettura.

L. Bruschi - 6

Pilota con buone doti di guida... ma molto incostante infatti nelle ultime 4 gare ha ottenuto un 6°, un 4°, un 11° posto (tutti nella serie Bush) e infine un altro 4° posto in C. Purtroppo alcune penalità di troppo gli fanno perdere quei punti patentino che lo rilegano attualmente in C. Ma ovviamente ha un livello superiore e lo dimostra il 4° posto ottenuto a Bristol. ALLA RISCOSSA!

M. Massasso - 6

Viene da due ritiri consecutivi che stanno ad indicare il momento non felice che sta passando. Le qualità ci sono, sia in velocità che in correttezza (da notarsi il 3° posto a Las Vegas) e un posto stabile in B non dovrebbe essere un' utopia! Ma purtroppo questi incidenti di percorso rallentano il cammino non poco! DA INCORAGGIARE!

G. Russo - 5.5

Deve ancora migliorare nelle prestazioni, purtroppo è ancora molto lento e i suoi piazzamenti ne sono la dimostrazione. In quattro gare il migliore risultato è l' 11° posto di Kansas! La cosa che però dovrebbe incoraggiarlo non poco è la sua correttezza! Continua con gli allenamenti e i risultati arriveranno. CHIAMARE

TRAINER!

R. Bonnici - 7

Dopo essere partito come un missile ora si sta stabilizzando... Doti indiscusse (decisamente da A) e lo dimostra il fatto che è sempre tra i primi ma due gare non felici (8° a Bristol e ritirato a Atlanta) e alcune penalità hanno rallentato la sua marcia verso la A. SCALPITANTE

E. Ribetto - 6.5

Sale e scende di categoria con molta facilità. In quest' ultime quattro gare è salito in B e poi è ritornato in C. Buone doti di velocità e discreta correttezza (da dimenticare però Atlanta che gli è costata cara per la permanenza in B! ma un 1° posto e un 6° posto in B sono discreti risultati... ASCENSORE

G. Granalli - 6.5

Pilota promosso dalla D che alla prima gara in C ha dimostrato di aver dei numeri, ma purtroppo due ritiri nelle gare successive non hanno permesso di scoprire di che pasta è fatto realmente! Qualche verbale ogni tanto non lo fanno passare per un assassino quindi nel globale risultato sufficiente....attendiamo sviluppi! MISTE-RIOSO

A.Ortenzi - 6

Anche lui finisce nell' arena della C. Due gare non azzeccate lo portano a commettere errori che poi pagherà con la retrocessione! Cmq sembrano un

caso isolato e il pilota è migliorato molto nell' ambito correttezza rispetto allo scorso campionato. Dotato di discreta velocità ottiene un 4° e 5° posto nelle ultime due gare e può dire la sua in questa serie e perché no, ritornare in B. VETERANO

L. Angelini - 4/5

Periodo nero il suo, a Las Vegas arriva 6°, a Kansas ottiene il 7° posto ma correvano in 11, ad Atlanta e Bristol si ritira. Potrebbe fare di più ma vuoi per sfiga o vuoi per voglia non riesce ad esprimersi. Aggiungiamo pure qualche gara no sotto il profilo penalità ed ecco tutto servito. Serve allenamento e tenacia. Speriamo in una sua ripresa. SFIGATO

M. Palazzetti - 6

Promosso dalla D alla C, ad Atlanta ottiene un discreto 6° posto e si ripete a Bristol con un 9°. Può correre tranquillamente in questa serie che sembra il suo habitat naturale e forse porsi l' obiettivo della B. Comunque è molto corretto e questo gli fa onore. ADEGUATO

M. Zasio - 6/7

Anche lui proveniente dalla serie D, può essere uno di quei "giovani" che racconterà la sua un giorno. Un 5° posto ad Atlanta e un 10° a Bristol. Corretto come la maggior parte della nuova generazione. Staremo a vedere in futuro cosa ci regalerà. SOSPETTOSO



Rims by: Janimon - Render by: Gabriele Fani - Template by: Brian Simpson - Meshes by: HC3 (Casey) and "T-Bone8" (Terry)

Un bel render della vettura di Bonnici



Zasio seguito da vicino da Forneris...

M. Alaimo - 4.5

Pilota esperto ma che ora sta trascorrendo un periodo brutto, 5° a Las Vegas ma ritirato a Kansas e per penalità prese viene relegato in C dove però riesce ad accennare una ripresa con un 7° posto ad Atlanta ma poi a Bristol un altro ritiro gli taglia le gambe. Purtroppo resta il problema che lo ha accompagnato per tutto il NOC, le penalità. E' capace di gare esemplari sotto questo aspetto ma poi rovina tutto con altre da dimenticare. Possiamo solo stargli vicino sperando si riprenda presto. RITORNA ALA!

M. Rizzolo - 6

Un sesto e un ottavo posto sono i risultati ottenuti in queste ultime due gare! Pilota con buone doti e dopo un inizio molto negativo sotto l'aspetto penalità si sta riprendendo sotto questo punto di vista! Cmq sembra in crescita e di questo bisogna prenderne atto. SU SKY LIFT

M. Papi - 4.5

Due gare negative offuscano l'ottimo 3° tempo di Kansas. Può fare di più e

speriamo riesca a cogliere lo spirito giusto della Nascar. Un'ultima gara da dimenticare con molte penalità all'attivo che gli abbassano la soglia patetica! TRAMORTITO

E. Serra - 8

Giovane talento che si presenta in C con ben due vittorie consecutive in D. Molto veloce e corretto. Giovane speranza che se continuerà così arriverà molto in alto. Ottimo secondo posto all'esordio in Craftsman sul catino di Bristol che fa capire a tutti i piloti della C con chi hanno a che fare! SHUTTLE

G. Ruggiero - 4.5

Sfortunato. Si ritira a Kansas e Las Vegas, ad Atlanta non riesce a prendere il via causa problemi con il Pc e a Bristol, pista per lui molto ostica, ottiene un 11° posto. Rispetto all'anno scorso ha migliorato molto come correttezza e questo fa capire che la mentalità si cambia e si adegua a quello che la circonda! Il voto viene dato più che altro come un incoraggiamento a non mollare. I tempi migliori arriveranno visto che cmq ha discrete doti

velocistiche! DA RIANIMARE

M. Bellato - 6

Nascarone con simpatia ti aggira. Pilota impulsivo che rovina tutto a volte per gare veramente da dimenticare, viene relegato in D ma subito ha la prontezza di risalire nel gruppo che più gli si addice la C. Ma chi come me lo conosce da tanto tempo sa che ha dei numeri velocistici da prima fila ma l'irruenza a volte è un danno pesante! Cmq conosciamo il personaggio Nascarone e se le gare si vincessero con la simpatia lui sarebbe il re del CIN. PERSONAGGIO

M. Darin - 7

Non corre a Bristol, in D domina arrivando 2° a Kansas. Ad Atlanta si deve ritirare e non riesce a dimostrare quanto vale! Cmq Giovane speranza che devo ammettere alcuni team manager si sono fatti scappare (incluso il sottoscritto) dirà la sua molto presto e insieme a Serra e Bonnici sono quei giovani che promettono molto! Cmq per ora questa gavetta l'aiuterà per fare esperienza. Da non dimenticare che è molto corretto! DA COLTIVARE

D. Forneris - 8

A Bristol vince brillantemente all'esordio in Craftsman partendo dalle retrovie per problemi in qualifica; in Dash vinse a Las Vegas recuperando un giro perso per lag. Le vittorie facili non sembrano per lui... che agli avversari convenga augurarsi che tutto gli vada bene? GREEN GREEN GREEN!

by Alfredo Gigliotti
"Kaymano"

Queste sono le pagelle dell'ultimo raggruppamento ufficiale del CIN2002, il gruppo Dash.

A. De Panfilis - 7.5

Esordisce ad Atlanta dove, aiutato dalle gialle, recupera ben due giri persi ingenuamente e chiude con uno strepitoso secondo posto. Perde Bristol per problemi al PC.

A. Di Cicco - 7.5

Un quinto posto ad Atlanta ed un sudatissimo podio a Bristol sono il biglietto da visita con cui si presenta alle gare ufficiali. Un solido esordio per il Team Manager dei Fast & Furious.

G. Gandolfi - 7

Si ferma ai piedi del podio nel suo esordio sul catino di Bristol, dove disputa un'ottima gara e delle buone qualifiche. Vedremo se sul quel podio saprà salirci nelle prossime settimane.

F. Ghezzi - 7

Una Vittoria, la prima della carriera, a Bristol ed una pole position ad Atlanta ci dicono che è veloce, ma la serie di penalità che non gli consente di inserirsi stabilmente nelle gare ufficiali prova che deve ancora maturare nella gestione della gara.

G. Bugini - 6.5

Due Top Ten, nonostante che a Bristol una nera ed una gara corsa con una macchina danneggiata fin dai primi giri lo costringano sulla difensiva. Anche

lui si presenta come un pilota non velocissimo ma regolare.

M. Lomartire - 6.5

Della sua velocità nessuno dubita, ma resta il dubbio che abbia soffiato la donna al mago do Nascimientio.



Gigliotti rasenta il muro del rettilineo...

Problemi meccanici, lag e bandiere nere non gli consentono di mostrare in gara il suo valore. Restano due pole position in 3 gare.

G. Piconese - 6.5

Esordisce a Bristol arrancando nelle retrovie in libere e qualifiche. In gara si riscatta chiudendo al quinto posto con una tattica accorta.

L. Villa - 6.5

La formica non canta, ma accumula punti patentino con accorte condotte di gara. Una gialla nel finale a Kansas gli impedisce di cogliere i frutti di una tattica potenzialmente vincente. Rinuncia a Bristol intimorito dal tracciato.

A. Bonini - 6

Anche lui esordisce a Bristol e nelle libere mostra un ottimo potenziale, che non sfrutta in gara pagando la propria inesperienza e la partenza dal fondo della griglia. Chiude al settimo posto, ma senza entrare mai nel vivo della gara come sembrava nelle sue possibilità.

A. Giupponi - 6

Non eccelle nelle prestazioni ma è regolare e sta bene nel gruppo. A Kansas si toglie la soddisfazione di partire dalla prima fila.

F. Agostini - 5.5

Il Team Manager del Martini Racing rientra in gruppo D senza brillare. Ritirato ad Atlanta chiude decimo a Bristol, con la gioia di un doppio successo dei suoi piloti.

F. Ciafardini - 5.5

Non è tra i più veloci, ma è uno di quei piloti disposti a portare al traguardo un'auto danneggiata lottando fino alla fine. Certo in queste condizioni non è facile ottenere buoni risultati. Vedremo cosa saprà fare quando potrà contare su un'auto efficiente per l'intera gara.

R. Rabitti - 5.5

Riccardo è velocissimo e parte dalla pole a Bristol, ma per un incidente ed una bandiera nera non rispettata è costretto due volte al ritiro e raccoglie



Villa mentre si accinge a rientrare ai box

risultati molto ad di sotto del suo potenziale.

A. Rizzo - 5.5

Dopo una discreta gara a Las Vegas, a Kansas butta fuori intenzionalmente Bellato a pochi metri dal traguardo privandolo di una vittoria certa. Squalificato ad Atlanta rientra a Bristol con un'ottima prestazione. Il "peccato originale" gli costa una sufficienza altrimenti più che meritata.

R. Casiraghi - 5

Sfortuna e ritiri non gli permettono di raggiungere neppure un top 10 nelle ultime 4 gare. I risultati nel complesso sono deludenti. Attendiamo un pronto riscatto.

F. Gigliotti - 4.5

Le penalità accumulate tra Las Vegas e Kansas lo sprofondano, ed in 15 giorni la sua patente C si trasforma in una patente E valida per le sole gare free, nelle quali mostra di sapersi adattare iniziando una rincorsa al gruppo Dash che gli auguriamo di completare.

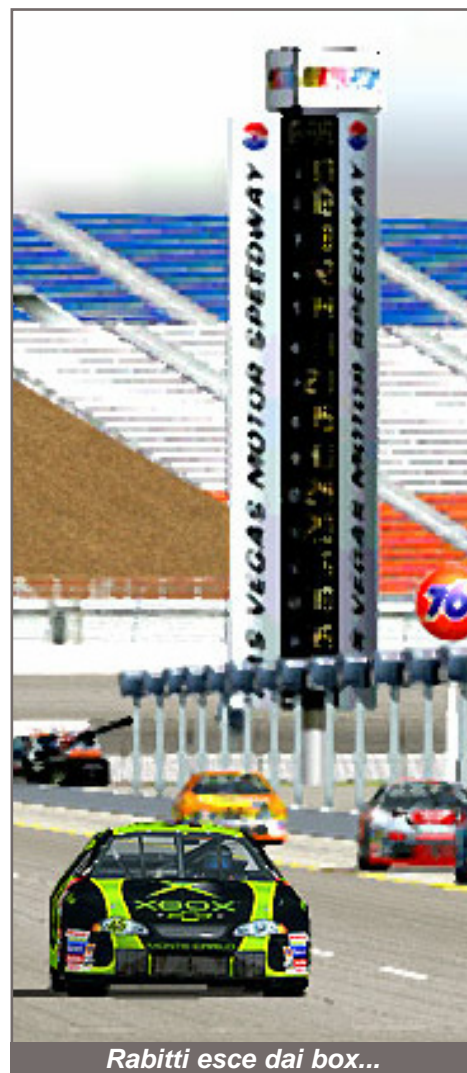
G. Palio - 4.5

Dopo una discreta prestazione a Las Vegas, due Brutte gare a Kansas ed Atlanta gli costano la perdita di una patente valida per le gare ufficiali. La risalita si prospetta faticosa.

Fabio Ghezzi
"Bibo69"



Bellissima la Chevy Xbox di Rabitti!



Rabitti esce dai box...



Veramente notevole la livrea della Chevy Martini di Fabio Ghezzi

Con questa rubrica vogliamo approfondire la conoscenza delle persone che gareggiano con noi, non solo dal punto di vista "racing" ma anche umano... Questo mese abbiamo avvicinato il grande Sergio Nannizzi, in arte Sharkover (il nick deriva da quando correva... pardon duellava con F22), pilota di grande esperienza, fortissimo e determinato, Shark è lucchese e ne è orgoglioso.

SCHARK: Sono di Lucca, Toscana. Il posto è ovviamente bellissimo ci sto io!!, l'unico problema è che ultimamente siamo un po' colonizzati da tedeschi ed inglesi...

I lucchesi sono leggermente diversi dagli altri Toscani, per la tirchieria: Lucca è sempre stata città di mercanti e commercianti... gira voce che siamo imparentati con i genovesi... Comunque, caratteristica fondamentale dei lucchesi è l'essere abbastanza diffidenti e chiusi, soprattutto quelli di Lucca "dentro". Dentro sta per "dentro le mura", infatti caratteristica unica di Lucca è la cinta muraria tardo medievale completamente mantenuta e percorribile (sono alte 8 metri in media e larghe 12... o il contrario... humm non ricordo con precisione). Ad ogni modo merita proprio farci un giro... soprattutto la sera quando si popola di mille fanciulle affaccendate a correre e sudare per mantenere la linea... ma questa è un'altra storia...

NMO: Segio parlati un po' della tua



Nannizzi si accinge ad affrontare il cortissimo rettilineo di Bristol

vita privata:

SCHARK: Sono felicemente figlio, non sposato al momento, penso di vivere quel magico momento in cui mamma ti fa da mangiare, la donna la vai a trovare quando vuoi e non è vicina a

di fronte al pc... bhe.. sono un uomo fortunato.

NMO: Hai svolto il servizio di leva? Di cosa ti occupi nella vita professionale?

SCHARK: Ho fatto l'obiezione di



Nannizzi sul traguardo di Bristol

sufficienza per testeggiare tutte le volte che ti vede sudare in mutande davanti ad un monitor, non hai ancora marmocchi con cui ti devi litigare la sedia

coscienza e dopo un anno di tirocinio in una casa famiglia per disabili psichici il ministero della difesa ha pensato bene di mandarmi in croce rossa dove ho capito come non vorrei mai essere soccorso da cotale organizzazione... (almeno quella del comitato dove l'ho fatto io). Il rapporto fu bellissimo... dopo due settimane avevamo già litigato e dalla quarta incominciarono a mandarmi una lettera al giorno di richiamo che mandavano in copia anche al distretto... al terzo mese, dal distretto, gli dissero di non rompere più... al settimo mese il comandante del distretto volle fare una chiacchierata con me e ci mandammo cordialmente a... gli ultimi due mesi mi spostarono a Genova

doveho finito i permessi. E' stata comunque una bella esperienza. Nell'ambiente lavorativo sono abbastanza sopportato.. Sono un impiegato in ufficio. In questo periodo sto imparando un bel po di cose nuove e interessanti. La gente continua a sopportarmi. Ah, un risultato ottimo che ho ottenuto sul lavoro: da quando ci sono, ai candidati da assumere, viene chiesto se usano il pc per giocare!!! non ho ancora capito se serve ad evitare di assumere un altro come me...!!!

NMO: Che rapporto hai con le auto e le moto non virtuali?

SCHARK: Le auto da pista onestamente non mi interessano più di tanto. Mi piace mlto il rally ma chi ha i soldi? Il tempo? (le capacità ovviamente le dò per scontate... eheheh). La moto, invece, è stata il mio sogno dai 17 anni in poi e finalmente l'ho coronato nel 2000 con una splendidissima suzukina SV 650. E' bellissima e nonostante il volo che c'ho fatto l'anno scorso pare anche lei sempre abbastanza contenta di vedermi... Comunque il mio sogno di moto è sempre stata la FZR1000 exup... era troppo bella all'epoca... Oggi invece non ho una moto sogno.. la mia suzuki è molto equilibrata e adeguata alle mie capacità e l'ho scelta, ovviamente, come la migliore nella categoria medie (mia personalissima opinione).

NMO: Oltre a cimentarti nell'online racing, che altri sport pratici? Che evento sportivo ti è rimasto più impresso e chi è il tuo idolo?

SCHARK: Non mi parlare di calcio! Guardo solo la nazionale per spirito di patria... niente di più. Ho giocato a pallavolo per circa 12 anni a livelli, invero, abbastanza infimi ma sufficienti per farmi divertire e conoscere uno sport di squadra per eccellenza. Bellissimo! Gli altri sport... bhe... motociclismo,

che domande!!! Dai... non mi parlate della formula 1, ma l'avete vista una gara della 125? O qualche gara della 250 in piste lente? Non c'è paragone!!! Come evento ricordo..., ero piccolo, italia-brasile 3-2. Forse più per il bel

musicisti, libri ecc....

SCHARK: Allora, musica: U2, Ron, Dalla, Finardi, De Gregori, Fossati e il grande Silvestri.

Film: La vita è bella, Shindler List, da



Nannizzi all'inseguimento di Vincenzo Acquaviva

ricordo che per la partita in se... bello lo scoppio di grida e urla nella valle dove mi trovavo al momento del fischio finale... bello. Lo sportivo che ammiro è quello che



La livrea ESSEDI disegnata da M. Piscina

non fa proclami e che lavora a testa bassa... non ce ne sono molti!

NMO: Passiamo alla voce "cultura":

un punto di vista "emotivo", da quello più emozionale Blade Runner e Dune, come puro svago tutti i film di Woody Allen e Shrek. Libri: "Il messia riluotante" di Richard Bach, tutti i libri di Camilleri, qualche libro di John Grisham e poi i classici Il gabbiano, Il Piccolo principe, Gibran e Il così parlò Zarathustra... ho anche un libriccino bellissimo su "Tutto quello che gli uomini sanno delle donne" ha una decina di pagine... vuote... lo adoro. Hobby, mi piace l'informatica in generale e l'organizzazione in particolare. Il massimo sono i database. A parte questo, tutto quello che è nuovo mi attira e mi incuriosisce, anche se poi, spesso, non ho la costanza e la voglia di approfondire...

NMO: Ed ora gran finale, come sei venuto a conoscenza dell'Online racing!

SCHARK: I primi contatti con il gioco on line li ho avuti con l'F22 della DID: ero abbastanza negato però ricordo benissimo il primo abbattimento della mia carriera. Non mi pareva possibile davvero di giocare contro un pilota in carne ed ossa... che emozione... Poi con Colin 1 ho avuto i primi contatti con il gioco di guida on line. Giocavamo su GOL e dopo un po' di tempo cominciammo a conoscerci bene, poi venne l'idea di fare un torneo con Jim e ci ritrovammo a gestire un campionato di 64 persone in due, fu una cosa paurosa perchè sbagliammo i tempi e decidemmo di fare tutti gli scontri diretti della fase eliminatoria iniziale nei primi due giorni: morale, siamo stati on line per il perono più lungo della mia vita!!! Praticamente in modo continuativo dalle 10 di mattina fino alle 2 e passa la notte... alla fine, fu bellissimo e il risultato è che ancora oggi diversi piloti si ricordano delle nottate intere passate a provare montecarlo! Oggi siamo più organizzati ma allora ci sentivamo pionieri di qualcosa e questo è quello che oggi, al solo pensiero, mi fa un pochino commuovere... (sarà anche che mi sentivo più giovane?). Poi ci fu il primo contatto con

Xatos che dopo circa 4 mesi (mi pare) organizzò un altro torneo di colin1. Dovete sapere che nel torneo che avevo organizzato con Jim, avevamo affrontato il problema dei Cheat, (di fatto era impossibile sapere se uno stava usando alcuni di questi). Ora nel torneo di Xatos questo problema era stato affrontato in modo diametralmente opposto, estromettendo dal torneo chi avesse usato qualsivoglia cheat (non so come facesse a determinare la cosa ma lo faceva). Il primo contatto fu circa Xatos: "Ah, tu sei quello che ha organizzato il torneo con i cheat? BBWBWBWB-WWWAA" eheheh bhe... più o meno fu questo il suo commento... diciamo non troppo lusinghiero... Da allora i nostri rapporti non sono mai stati idilliaci... ehehe poi il buon Xatos (perchè ha una grandissima volontà e costanza e sono grandi doti soprattutto per chi come me, oggettivamente, ne difetta...) organizzò, tra gli altri, un bel torneo con il gioco che ancora reputo il mio vero amore: Rally Masters e lì in pratica ho conosciuto un po tutti i "vecchi" dell'attuale cin2002 da Andy in poi. Il passaggio alla Nascar per me fu una

forzatura... non mi piaceva... mi piacciono onestamente i giochi più frenetici e meno ripetitivi... io alla lunga non sono costante e sbaglio... mi piace di più l'azione frenetica di una tappa di rally... però tutti si spostavano su Nascar4. Era un simulatore "vero" e cribbio... che vuoi sempre stare a giocare con gli arcade? (Per la cronaca ho ripreso in mano rally masters qualche giorno fa e ho capito che tanto arcade di fatto non era... almeno nella difficoltà di guida!!!). Quindi giù con Nascar e fai il primo torneo, e poi il secondo e ora siamo al cin2002... Che ci dobbiamo fare? questo passa in convento... ma all'orizzonte c'è un titolo della Microsoft con lo stesso team di sviluppo di Rally Masters... chissà che le ruote sporche dei rally non ritornino a far parlare di sé seriamente, io me lo auguro...

Claudio Pavanello
"Clapx"



Sergio affonda il piede sul pedale del gas

Il campionato di cui facciamo parte non è fatto solamente di intense sessioni di test, gare ufficiali, organizzazione statistiche ma anche di momenti distensivi e curiosi. Di seguito riportiamo alcuni messaggi postati nel forum reclami che funge da filtro per la ricerca dei sinistri dei piloti durante le gare. In questa prima edizione vi proponiamo i "post" più simpatici.

M. Darin, 11/9 - GIRO 4 Avversario "Non SO!!!" Lascio l'acc. per evitare l'incidente e vengo tamponato

G. galletti, 11/9 - Colpo di lag, da primo divenuto dodicesimo... che tristezza (era solo per farlo sapere).

D. Casciello, 11/9 - Giro 18. Parte lesa: io Autore: Io! Quando torna la bandiera verde mi porto sulla corsia dei box e mi faccio sfilare da tutto il gruppo, questo perchè quando era uscita la gialla avevo superato fenomeno (credo) portandomi in seconda posizione. Mi sono auto flagellato perchè non sapevo del congelamento (me l'ha detto kaymano in private chat), e per evitare una punizione mi sono portato in ultima posizione per dimostrare che non volevo rubare la posizione a Fenomeno. Ora spero nella bontà dei giudici.

F. Ghezzi, 13/9 - Nel giro di congelamento dopo la prima gialla, il pilota davanti a me è scomparso dal mio schermo dalla metà del rettilineo opposto. Ho cercato di muovermi in modo da non urtare e non superare il fantasma. Non ho mai capito se sia entrato ai box o finito in un universo parallelo, ma sul traguardo avevo guadagnato una posizione.

M. Darin, 25/9 - Giro 62 AVVERSARIO #39 Giupponi Lo tampono. Ho gran parte della responsabilita' (credo... boh

guardate..), chiedo perdono e clemenza.

R. Rabitti, 16/10 - Alla ripartenza nel tentativo(inutile) di tenermi,cambia repentinamente traiettoria inducendomi ad un sorpasso che provocherà una gialla,e facendomi perdere così la clear sino a quel punto meritata.

A. Gigliotti, 23/10 - Confermo tutte le mie analisi replay! Purtroppo nn ho il replay per controllare meglio le situazioni!

M. Bellato, 23/10 - A.Rizzo circa 50 metri prima del traguardo in GIALLA



Gandolfi all'opera sul circuito di Las Vegas

dalla terza ingrana la quarta e mi butta fuori con gara praticamente già finita e dalla 1 posizione mi ritrovo sesto.

L. Del Monte, 29/10 - Per quanto riguarda i giri 23, 43, 49, 62..nessuna protesta. Avevo letto male il regolamento... sono un pirla... Nel chat log c'è una mia segnalazione anche al giro 77...ne ho fatte talmente tante che forse vi è sfuggita... prometto che dalla prossima gara tengo le mani più sul volante che sulla tastiera.

A. Bonini, 29/10 - Al 37mo giro(mi pare)andavo in spin autonomo in rettilineo e in ripartenza,praticamente da

fermo,(azz..non è bello da dirsi ma purtroppo è successo...mi vergogno già profondamente quindi evitate di ridere)sbandando verso l'interno pista coinvolgo penso tutte le vetture.

Luca Villa, 29/10 - Volevo segnalare un fatto capitato in gara...

E. Rabitti, 31/10 - Allora la mia è una situazione particolare... io dovrei fare reclamo ,ma non sò a chi!!! Mi spiego meglio, al giro 20 entro in rettilineo e intravvedo una nuvola di fumo che avvolge completamente la pista!,rallento ed entro ,ma trovo una ammucchiata di auto praticamente invisibili sino a quel momento e patatracc a muro e relativa sosta ai box... allora chiedo ? devo fare reclamo? ma a chi?

F. Ciafardini, 6/11 - Arriva il leader. Mi emoziono, allargo, ma mi appoggio sul muretto esterno.

L. Mura, 5/11 - Perdo posizioni e mi ritrovo agli ultimi giri con una macchina inguidabile e nuovamente da scoprire.

R. Rabitti 12/11 - Sempre in relazione all'episodio citato da lisi ,vorrei anche nel mio caso un controllo... dopo oltre 70 giri in testa,mentre mi ritrovavo in 4° posizione e stavo aspettando, buono buono, il pit degli avversari. Chiedo la clear.

A. Gigliotti 12/11 - Mentre cercavo a stento di percorrere in tranquillità la pista, mi trovo ad impostare la t1 e il #338 Carchedi con gli ormoni alle stelle mi tocca e divento il promoter della lacoste contro il muro!

A. Gigliotti 12/11 - In uscita curva il #80 Carusi mi fa girare la testa (ancora adesso mi gira) mandandomi in spin. Danni car.

A. Villa 13/11 - Successivamente durante la gara De Panfilis mi manda in chat privata un messaggio intimidatorio dal testo "BRAVO DAVVERO... MERITI UN APPLAUSO". A questo punto chiedo che venga punito tale fatto anche perchè non mi faccio prendere per i "fondelli" da nessuno e soprattutto proprio nel momento in cui stavo agevolando il sorpasso dei piloti non doppiati.

F. Ghezzi 13/11 - Mi scuso per il ritardo, ma ho visto solo ora la mia richiesta. Impossibilitato a controllare il posteriore cambiando visuale ho richiesto analisi replay e me ne sono poi dimenticato. Vi prego di stralciare la mia segnalazione.

Pavanello 19/11 - Dopo avere fatto passare da bravo doppiato e secondo gli accordi pre gara (e perdendo un sacco di tempo) Andy, Shark e falcon, avrei fatto passare anche #10 Manno se avesse avuto un attimo di pazienza.

A. Zanetti 19/11 - Io a -20 o 10 giri dalla fine se fossi doppiato, in quel

caso ,mi butterei subito a SX e mai mi sognerei di ostacolare un pilota che sta lottando per le prime posizioni "ma io sono io"!!!

A. Buccella 19/11 - Leggero contatto con quella checca di Felice! dal mio client pare quasi un lag...

V. Acquaviva 19/11 - Spero sia il giro giusto, ma non ci giurerei. Comunque mi pare di aver intravisto un'auto uscire dai box ed entrare in pista mentre passavo, ho ricevuto una sportellata e sono andato amuro.

A. Martinello 19/11 - Giro n°1 il pilota n°16 urta il muro e mi sbatte addosso.

M. Alaimo 20/11 - Causa formattazione richiedo visione analisi dei giri segnalati ..pultropo non posso davi ulteriori informazioni. Segnalo di aver cusato l'uscita di almeno una gialla per minimizzazione progamma da parte dell'antivirus... spero solo di non aver danneggiato nessuno... mi rimetto alle analisi del giudice.

L. Bruschi 20/11 - GIRO 132: il 119 Ruggiero picchia sul muretto e mi viene addosso. Auto distrutta e perdita di 1 giro per riparazioni. Distrutta anche la mia fede nello spiritello della Nascar.

M. Bellato 20/11 - 120 M.Bellato :ANALISI REPLAY GIRO # 158 Scusate ma il giro e il 156 e spiego alla giuria che non essendo uscita la gialla ho dovuto aspettare che uscisse per non compromettere la guida essendo da solo,e quando e scattata la gialla ho messo un giro che piu' o meno potesse indicare l'accaduto.

A. Di Cicco 20/11 - Il #339 Cianfardini, dopo aver fatto passare un altro pilota a pieni giri, mi lascia spazio in T1 per passare. Appena inizia l'approccio del sorpasso, lui va in spin.. ho verificato il replay, ma il contatto non c'è!! Penso sia una questione di lag, ma ovviamente tocca vedere il server che dice.

Fabio Ghezzi
"Bibo69"



Una bella foto di gruppo!!!

Era una giornata di mezzo autunno, fuori c'era la pioggia che cadeva fine fine e pizzicava in modo fastidioso sulla pelle; una persona come tante passeggiava (o meglio lavorava) con il suo liberty 125 e si fermava casa per casa a consegnare delle insulse lettere... il tempo passava tranquillo e ad un certo punto quest'uomo chiude gli occhi e li riapre (secondo lui istantaneamente) ma sente che qualcosa non va, invece del rumore della pioggia ora si sente un rumore più assordante ma più distinto e non ci vuole di sicuro uno Xatos per capire che non è pioggia ma è uno strepito di mani, di gente che urla come impazzita e di donne formose che improvvisano degli strip (per la gioia di Ryo che neanche se le tocca capisce se due tette sono vere o siliconate) tutte stipate in delle strane strutture alte una quindicina di metri... si notava che il rumore aumentava ogni volta che una macchina passava... era la numero 120 e subito dietro la numero 5 lo incalzava facendogli sentire a ogni staccata il suo paraurti tutto sullo schiena... Ad un certo punto ecco che uno strano omino tutto vestito di bianco con un berrettino (sembrava la coppola del padrino) sale su una torretta e comincia ad incitare il pubblico (poi si scopri che era Andy of God, un mandriano del posto che invece di avere buoi e vacche, aveva una collezione di pollastre che faceva invidia a Playboy) e all'ennesimo passaggio della car 120 sventola una bandiera bianca e urla Final Lap (più che inglese sembrava albanese) e il pubblico comincia ad andare in fibrillazione... chi si butta dall'anello superiore, chi lancia il motorino su quelli di sotto, chi invece lancia la statua del mitico Albe The Boss... grande pilota della Winston... Siamo giunti ormai all'ultima curva ed il 120 è sempre davanti incalzato dal 5

che le tenta tutte. Siamo agli ultimi 150 mt... gli ultimi 100 mt... a 50 mt... sta per vincere il 120 ma ecco che succede una cosa strana! Il numero 5 finisce addosso al 120 in pieno rettilineo... vanno in spin, si girano e ballano... per la gioia del terzo che vince! Ragazzi, quest'ultimo ero io e in una notte di luna piena (lol mi sono sempre piaciuti i lupi mannari) ho avuto questa premonizione che poi si è davvero avverata! Eheh i piloti in questione sono Michele Bellato (alias Nascarone) e Alvaro



R i z z o

(alias Alvaro Rizzo... ma di riccio non ne conoscevamo già uno?). Allora ecco come sono andate le cose prima del fattaccio: un giorno, un gelataio molto tecnologico (Nascarone) decide di darsi alla serie Nascar ma purtroppo non potendo andare in america a correre (azz farsi tutti quei chilometri con la Smart era improponibile!) decide di comprare il gioco Nascar2002. Si collega in rete e finisce sulle pagine di un torneino piccolo piccolo (con 130 iscritti) che una persona che sembra Dio in

terra (peccato che non riesca mai a dominare il mondo! Ndr) ha cercato di organizzare, riuscendoci pure bene a quanto pare, per uno come lui che nella vita normale non riesce neanche ad organizzarsi la mattinata! Beh, allora si iscrive pure lui e comincia ad allenarsi e conosce in allenamento mister Km. Janka il quale gli insegna a fare i setup... Il pilota Nascarone va come una scheggia, ma già da subito si capisce che ha qualcosa di strano... non si sa perché, ma prende sempre molte penalità e quindi ottiene molti salti gara!! Comunque noi tutti lo conosciamo al raduno di febbraio (chi non l'ha visto come me può solo vivere delle sue avventure) e si dimostra la simpatia per eccellenza! Azz riesce a sfottere tutti, da Yomo (Jugulator) con i suoi capelli, a Andy che non ce li ha più, a Schummy che è sempre ubriaco (e ancora adesso mi chiedo come gli possano aver dato la patente... bah si vede che ce n'è di gente corrotta!) ma non conosce colui che lo butterà fuori a 50 mt dal traguardo! Veniamo a lui, questa persona a parte il nome non ha molto di spinoso, è un nostalgico delle corse da folli che si rivedono nel film Fast'n'Furious... infatti si compra una macchina uguale, gli mette un mega filtro a presa diretta (giusto per essere un pò moderno) e gli monta sopra un terminale con quattro bocche di fuoco... il tutto per la gioia dei carabinieri che lo fermano ogni settimana e gli succhiano tutto il suo denaro! Comunque anche lui come Nascarone finisce in questo sitello (che nel frattempo è cresciuto e ha costretto il povero Xatos a circondarsi di collaboratori, anzi a proposito per entrare nello staff CIN basta che abbiate un solo obiettivo: DOMINARE IL MONDO!). Parte dalla lista d'attesa e dopo tanti sacrifici e allenamenti

massacranti riesce ad approdare in serie D... fino a che non si giunge alla sera faticosa... che andremo ora a descrivere con più dettagli...

I due piloti sono seduti a casa sulle loro postazioni, il Bellato, da megalomane qual è, ha pure lo schiavetto che gli sventola le piume di struzzo... e mentre si mangia il suo gelato aspetta che l'ora si avvicini... ogni tanto va in cucina a prendersi una coscia di tacchino che la moglie con molto amore gli ha preparato... Quindi ritorna in postazione e mette un nuovo schiavetto al posto del precedente perché a suo dire non gli sventolava bene l'aria, ma pensava a mangiarsi il gelato... così dopo molte cosce e schiavetti dopo ecco che riesce a collegarsi... Entra in pista e a questo punto uno nuovo schiavetto si posiziona allo spotter, lui è l'unico che non ha lo spotter che impazzisce... beato lui! L'altro invece sta nella sua postazione che non poteva essere se non una delle sue car anni 70 dove al posto del parabrezza ha messo un mega-schermo al plasma ultra piatto (cosa che il portatile tirato fuori dalla smart di Nascarone è qualcosa che pure Andy può permettersi da pezzente qual'è!) e un mega impianto Dolby Surround da

15000 euro che fa invidia pure al Warner Village (è un mega cinema di Torino! Ndr). Ovviamente lui non ha gli schiavetti, ma da uomo duro si procura tutto da solo e per cercare di sminuire la snervante attesa si spara una partita a scacchi con il suo cane Bush, il quale immancabilmente lo batte sempre e poi per punizione gli fa fare il suo schiavetto... Ma ecco che suona una sirena e lui piomba dentro la car (in tutti i sensi) e si connette al server... sono tutti dentro, saluta tutti e spara quattro chiacchiere sul più e sul meno, ma non immagina che da lì a poco sarà artefice di un gesto tremendo! Entrano in pista e si apprestano alla partenza, il Nascarone parte bene e invece il Rizzo un pò dietro... La partenza ed ecco che i motori rimbano come dei tuoni... non per niente fu fatto il film Rombo di Tuono (anche se uno poco esperto può pensare che fosse un documentario sulle scorregge di Schummy dopo aver bevuto un grappino)... i giri passano e si vedono mille sorpassi, Nascarone nel frattempo ha cambiato 100 schiavetti (azz ha la cantina piena! Dice che li importa direttamente dall'Africa) e mangiato 10 kg di gelato... Dall'altra parte invece Rizzo ha deciso di mettere il suo cane Bush alla guida della

car (visto che non è cosa per lui!) e quindi nel frattempo cerca di giocare a scacchi ma riesce a perdere pure con se stesso! I giri passano imperterriti e succede un incidente! Azz Rizzo (ops Bush) è coinvolto in un incidente provocato da Nascarone (ehh non ha perso il vizio!), Bush perde posizioni e Rizzo si incazza come pochi! E comincia a chiedere vendetta... medita, medita a tal punto che finalmente riesce a vincere la sua prima partita a scacchi.

A questo punto, ultimo pit prima della fine e allora Rizzo fa scendere il suo pilota automatico animale e prende il suo posto nell'abitacolo (sapete, ci tiene a fare gli ultimi 15 giri, almeno così la gara la sente sua anche se il cane ha fatto più di 200 giri!) e riparte! Curva dopo curva, gelato dopo gelato e schiavetto dopo schiavetto giungiamo agli ultimi 3 giri... con indovinate chi al comando? Nascarone!! Seguito da niente popò di meno che Rizzo (che nel frattempo aveva perso la prima posizione che il cane aveva conquistato con tanto amore! Ndr), il quale cerca di superarlo, primo, secondo e terzo tentativo... tutti andati male! Fino a quando, giunti all'ultimo giro, imposta la T3 ed ecco che nella sua mente



La vettura di Rizzo

prende il sopravvento l'istinto vendicativo decidendo in un millisecondo che la vittoria non deve andare a colui che prima lo ha sbattuto fuori (o meglio ha sbattuto fuori il cane!). Appena usciti dalla T4 tenta l'ultimo sorpasso che va in fumo e a questo punto, mancano solo 150 mt. poi 100 mt. e lui prende la grande decisione! A 50 metri dall'arrivo (io mi sentirei imbestialito!!! Azz) ecco che dà la botta incriminata a Nascarone che dalla rabbia uccide lo schiavetto reo di aver detto MARO' SIGNORINO NASCARONE HA BUTTATO IL SUO GELATO! Che brutta storia, Nascarone si è sentito colpito come in passato aveva fatto (e quindi gli ritornano in mente le parole del Padre Xatos che lo ammoniva di essere bravo!) e si mette a piangere, ma a piangere che ha creato un nuovo laghetto vicino casa! Rizzo invece era al settimo cielo ed era soddisfatto, ormai aveva la faccia da Serial Killer (tipo quella di Caterpillar nel suo avatar!) ed era talmente soddisfatto che quello che aveva fatto lo dovevano sapere tutti! Va alla radio, alla TV ma dopo essere stato preso a calci nel sedere visto che loro erano interessati solo a storie d'amore (infatti il suo caso non fu preso in considerazione perché

fu scelto il gossip su Schummy e Nascargirl!) decide di tornarsene a casa e almeno lo vuole far sapere alla comunità del CIN e scrive un bel post dove spiega l'accaduto e si vanta delle sue gesta!!!

Xatos non crede ai suoi occhi, lui che ha sempre predicato il bene e la pace, si trova davanti a sè una storia così, così... non mi vengono le parole! Allora per placare l'ira funesta del Nascarone che nel frattempo ha scarificato una decina di schiavetti al dio ODINO (pensando di levare il malocchio) decide di sacrificare il Rizzo... ma non potendolo uccidere, decide di farlo morire virtualmente e lo squalifica dal cin. Morale della favola? Il Rizzo ha agito bene e ha vissuto i suoi momenti di gloria e ci ha insegnato che è MEGLIO UN GIORNO DA LEONI CHE 100 DA PECORA!

Quindi Ala Red Staffelli in qualità di attapirologo ufficiale del Cin attapira i due piloti Nascarone e Rizzo per l'incidente in questione e per tutto quello che è seguito... Rizzo per aver fatto fuori il suo avversario a 50 m dall'arrivo e non contento di ciò per aver raccontato a tutti che era stato lui a fare qualcosa che nessuno avrebbe mai fatto...

Il secondo tapiro va invece a Nascarone, vittima delle sue stesse malefatte del passato e da persecutore si è trovato a vittima e non chiedete ai suoi schiavetti come è Nascarone quando si incazza!!

In conclusione volevo inserire un nuovo tapiro, ma visto che per descrivere questo c'ho messo troppo tempo... (azz ho le mani che bruciano) lo terrò per il prossimo numero... Ora vi saluto e vi lascio al prossimo capitolo di Pilotopoli!!!

Alfredo Gigliotti
"KaYManO"



La vettura di Michele Bellato alias Nascarone

Quando Milestone diede vita a SBK, su commissione EA Sport, cercò di blindarlo a qualsiasi tentativo di editing, in modo che l'utente fosse obbligato ogni anno a comprare un nuovo prodotto, così da ingrossare il già consistente portafoglio della Electronic Arts. Sfortunatamente, come si dice a Bologna, avevano decisamente fatto i conti senza l'oste... Numero22, con l'aiuto di S.G.R. e Dk34, è riuscito a dare nuova giovinezza a un titolo che riscuoteva sempre meno successo, già perché SBK, con i misteriosi file .mix era diventato un oggetto per pochi, se poi aggiungiamo che mamma Milestone e EA hanno "divorziato", il gioco è fatto.

Immaginate come si potesse sentire il giocatore di SBK, col single player non c'era più gusto e online i prodotti di casa Milestone non erano il massimo (almeno il 2001), frustrazione e voglia di lasciarlo sullo scaffale erano forti... Un giorno numero22 mi dice su icq: "accetta questo file" e cosa mi arriva? Una foto di una Ducati con una tabella portanumero con su un 22 (di pessima fattura :-P), così gli rispondo che i suoi fotoritocchi li dovrebbe tenere per se ma lui: "è un'immagine in-game!" A quel punto il mio cuore ha saltato un paio di battiti. Era proprio vero, quel pazzoide ce l'aveva fatta a editare SBK!!! All'inizio non era facile, bisognava seguire una complicata procedura di estrazione e rinomina con editor esadecimale che comportavano anche la modifica delle palette, insomma: un casino!

Ora invece le cose sono cambiate radicalmente, siamo arrivati alle patch autoinstallanti elaborate dal fenomenale Lauca, passando per l'mtexplorer di S.G.R. che serve a maneggiare i famigerati file mix e inserire skin singole. Sul mio PC la stagione appena conclusa della SBK è quasi totalmente riprodotta, non solo nelle livree di moto e piloti ma anche nelle prestazioni che questi ottengono nella realtà, vedrete perciò Bayliss e Edwards lottare per il primato in ogni pista, occasionalmente infastiditi da Hodgson e Haga e se per

voi sarà troppo portare al limite una SBK, potrete cimentarvi nel mondiale Supersport, grazie al file prestazioni già online, per le skin ci sarà da aspettare un pò... In queste pagine potete apprezzare il risultato degli sforzi del team editing ma questo è un lavoro faticoso e che porta via abbastanza tempo, non abbondando i painter, perciò vi chiedo collaborazione: se siete painter fatevi vivi a numero22@libero.it per cominciare una prolifica collaborazione, alleggerire le spalle degli attuali artworker e fornire nuovo materiale ai nostri affezionati visitatori. Se non vi avessi ancora convinto della bontà del lavoro ottenibile, correte all'indirizzo di SBK



Mattia alza il braccio in segno di vittoria!

Italia (<http://driving.multiplayer.it/superbike>) e scaricate il bikeset 2002. Potrei fermarmi qua ma voglio esagerare: abbiamo in programma un Bikeset per Motogp e SBK del prossimo anno ma il nostro problema sono i modelli 3d: siamo in grado di crearli ma non di inserirli nel gioco e a tal scopo ci farebbe molto comodo una collaborazione con un manico della programmazione e della modellazione 3d, qualcuno in grado di bersi tranquillamente gli ostacoli che i Milestone hanno messo per accorciare la vita alla loro creatura.

Armonia e costanza sono attributi che interessano non solo l'editing ma anche la guida di una moto (curioso

no?), guida che deve al tempo stesso essere incisiva, in modo da far saltare il banco dei cronometristi e spezzare le reni all'avversario, ecco cos'è il campionato online: durissima lotta tra piloti molto forti che sono impegnati non solo sull'aspetto tecnico ma anche psicologico. Non mi credete? Allora vi racconto qualcosa che non lascerà dubbi nelle vostre testoline.....

La finale della tappa di Kyalami non era una poltrona per due, perciò solo uno dei due super favoriti Mattia e Lauca, si sarebbero andati a confrontare in finale con numero22, il problema era: chi dei due? Chi li conosce sa quanto siano forti e costanti e quanto si rispettino. La gara era attesa con trepidazione, dai due per ovvi motivi, da tutti i membri del sito per il livello tecnico in grado di esprimere e per vedere se davvero Mattia avesse un avversario che lo potesse battere.

Mattia su Honda e Lauca su Kawasaki si schierano sulla linea di partenza e danno vita a 5 di quelle gare che difficilmente si dimenticano anche se è la sesta che ha lasciato un segno profondo nel cuore di chi scrive...

Rosso e subito verde e tutti e due schizzano via, verso la prima curva, affiancati, Lauca passa in uscita in virtù della miglior percorrenza di curva, Mattia non ci sta e tenta l'affondo ma fa i conti senza lo scivolosissimo fondo di Kyalami e blocca la ruota anteriore con conseguente chiusura dello sterzo e caduta. Questo evento di solito decreta la fine della storia, nel senso che la gara finisce dopo tre giri e che appunto con una caduta non c'è più margine per recuperare. Mattia aveva voglia di lasciare tutto ma questo sarebbe significato azzerare il suo vantaggio e andare sul 3-3, giocandosi tutto all'ultima gara, non molla e si promette di tirare al massimo, finisce il primo giro con poco più di 4

secondi di svantaggio, il secondo è record, al terzo, dopo due curve vede bandiera gialla e Lauca poco lontano che riparte sfrizionando e (immagino) impreca, fortunatamente, per il pilota Kawasaki, è caduto in un punto dove si perde poco, infatti Mattia rimane a un secondino ma quest'ultimo non si da per nulla per vinto e spinge sempre più, tanto che l'ultima curva è in scia alla verdone: il tempo rallenta, si vedono le due moto che piano piano si avvicinano, la Honda 111 affianca la Kawasaki che la stringe lentamente verso l'esterno, il traguardo a un soffio, la Kawa sfiora la Honda e... bandiera a scacchi! Chi ha vinto? Lauca segna un punto, per solo 1 centesimo (in SBK 2001 i millesimi non ci sono) e grazie al suo mini zig-zag, sconfigge l'alfiere Honda e rimescola le carte. Dopo questa gara è seguita una lunga pausa per far rallentare i battiti dei cuori di entrambi e nella quale si è consolidato un rapporto di stima e amicizia basato sulla nostra comune passione.

Questi attimi, queste emozioni, sono la spina dorsale di un campionato che vede una classifica un po' lunga ma con scontri che non mancano certo di regalare bordate di adrenalina ai concorrenti.

Sono certo che qualcuno di voi ora si starà chiedendo come partecipare a questo campionato e quali siano i regolamenti. Potrebbe il sottoscritto sottrarsi all'onore di spiegarvelo (che leccino che sono...)? Ovviamente no, perciò ecco le istruzioni per l'uso del Campionato SBK Italia.

Innanzitutto cliccate su <http://driving.multiplayer.it/superbike/sbkchamp/> e fate un giretto nel sito per

vedere i tempi di riferimento a tal proposito non preoccupatevi se siete molto lenti, una delle finalità del campionato è quella di iniziare nuovi piloti a SBK, insegnando loro i trucchi del mestiere ad esempio sul nostro forum è presente una sezione tutorial dove si spiega come assettare la moto.

Poi impugnate la vostra periferica di gioco preferita e scatenatevi in pista, togliendo tutti gli aiuti (real) tranne movimenti pilota automatici e cambio automatico che sono lasciati alla discrezione del pilota. Le prime volte sarà

stesso data.mix (il file contenente le caratteristiche delle moto) per tutti i partecipanti altrimenti non si stabilisce la connessione dei client.

Dopo aver mandato in fumo tanti motori, sbriciolato gomme e carene e maledetto il giorno che avete letto questo articolo sarete competitivi abbastanza per intraprendere una tappa, dove potreste gareggiare contro piloti non solo velocissimi ma anche supercostanti. Nei momenti clou di gara contro i più forti metterete in seria discussione la decisione di iscrivervi al campionato ma la costanza verrà sicuramente ricompensata ve lo assicuro.

Vagonate di adrenalina non si comprano dal droghiere, se poi siete appassionati di moto, non avete proprio scuse, molti di voi saranno abituati alle emozioni a 4 ruote, ragazzi!!!, non sono nemmeno paragonabili alla veemenza di quelle a 2 ruote!!!! La macchina può andare ovunque ma voi siete sempre lì, inchiodati al sedile dalle cinture, se la moto sbanda e scalcia vi può lanciare in aria, ferire il fisico e l'anima in modo indelebile ma allo stesso modo gratificare la vostra passione e voglia di competizione come e più di una sardomobile (automobile NdR) per veloce che quest'ultima possa essere.

Ora che sapete tutto venite a trovarci, iscrivetevi (leggendo il regolamento NdR) al campionato e alla prossima tappa di Brands Hatch e partecipate numerosissimi alle gare, vi aspettiamo!!!

Mattia Balletti
"SBK ITALIA"



Ops! Forse ho aperto il gas troppo in fretta...

dura, soprattutto se usavate aiuti in frenata ma pian piano prenderete possesso della moto e controllarla al limite vi assicuro sarà una sensazione molto bella. Come ho già accennato in precedenza esistono dei file che regolano le prestazioni dei piloti. Durante il campionato però non sono concessi per regolamento, dovrete tenere quelli originali e mi raccomando non cercate di barare :-). Giocate online richiede lo

ARL - Armstrong Racing League
Chicagoland: Prima vittoria stagionale di Clive Armstrong

Clive Armstrong ha portato la sua auto alla vittoria per la prima volta in questa stagione della ARL Busch Series. A bordo della Pontiac Grand Prix numero 37 Armstrong ha conquistato la leadership della corsa al giro 44. Dopo 6 giri è entrato al pit sotto la gialla ed è tornato in pista in 9° posizione. Giunto al giro 73 Armstrong ha riconquistato la



Clive Armstrong

testa e non si è mai voltato indietro. Antti Karjakin (Finlandia), ha terminato in un'ottima seconda posizione. Giunto di recente alla ARL Busch Series, Antti non ha certamente deluso i suoi fan che hanno potuto vedere la gara. È stato al comando per 43 giri su 94. Costantemente tra i più veloci durante la pratica, la qualifica ed il warmup, Antti ha confermato le aspettative che lo vedono tra i protagonisti del resto della stagione.

Charles Churchville è giunto terzo dopo una gara costante. Era la sua prima gara nella ARL Busch Series, dato che problemi di sponsor lo avevano tenuto lontano dalle piste nelle prime due gare.

Nella sessione di pratica a dominare è stato Antti Karjakin con un impressionante 29.873. Niall Anderson gli è arrivato vicino con 30.030, e Clive Armstrong terzo con 30.054.

Ricordiamo che a questo campionato partecipano sporadicamente anche alcuni dei nostri piloti e che Matteo Bortolotti (BKL) è saldamente al 5° posto in classifica men-

tre Gabriele Fani (BKL) è 15°.

ESCORS Trucks- Fairgrounds
Speedway Retro
Heimann conquista Nashville

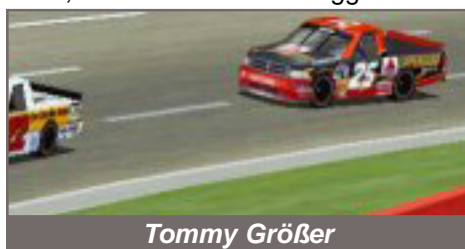
NASHVILLE, Tennessee - La pole di questa divertente variante della Escors, è stata ottenuta da Stefan Lippert del EuropeStoxx Racing Team's, che aveva già vinto le altre gare dell'ETS a Gateway e Monroe,



Hendrik Gerhardt

WA's Evergreen Speedway. Il "rookie driver" era affiancato dal vincitore della Pikes Peak International Raceway, Joris van der Westen sulla GM Goodwrench Service Plus Chevrolet numero 3.

Il leader della classifica Helmut Eimann, seppure senza avere vinto nulla, mantiene un vantaggio di 25



Tommy Größer

punti sullo svedese Anders Sundin, vincitore del Tony Roper Memorial 100 al "Milwaukee Mile".

Lippert si sta battendo per il titolo di Rookie-of-the-Year con Frank Kotzahn, che è stato in testa per i primi 16 giri prima di abbandonare per problemi meccanici. Al comando è passato van der Westen tenendo duto fino al giro

69, quando il pilota della HESC Motorsports è entrato al pit.

Helmut Eimann ha conquistato la leadership con Anders Sundin in seconda



Joris van der Westen

posizione e il due volte vincitore Hendrik Gerhardt in terza. Van der Westen e tutti gli altri sono poi stati costretti al pit stop in verde, cosa che ha fatto perdere loro parecchi giri.

Quarto è arrivato Joris van der Westen, a due giri, e quinto Gary Waltrip, che conquista per la prima volta una posizione nei primi 5 in una gara ENC.

ESCORS - Huttu vince a Darlington
la Southern 250 double

DARLINGTON, South Carolina -- La Southern 250, una delle più belle gare della ESCORS European Cup Series, è stata vinta dall'attuale leader della classifica Greger Huttu.

Il pilota finlandese si è ripetuto aggiudicandosi la gara per il secondo anno consecutivo.

"Ho avuto un buon feeling con questa gara anche prima di questo weekend, perché Darlington, con Pocono e Indianapolis, è una delle mie piste preferite." Ha affermato lo stesso Huttu parlando prima della gara.

In qualifica l'auto numero 91 del BallRacing ha percorso il circuito del

Sud Carolina alla velocità di 165.743 mph. Le nuove regole di quest'anno per l'ESCORS e per Nascar in generale hanno drasticamente ridotto la

Pos	Driver	Points	Interval	Bonus	Events	Wins	Poles	Top 5	Top 10	DNF
1	Clive Armstrong	2,717	--	80	16	7	3	14	15	2
2	Scott Walden	2,658	-59	65	16	3	6	13	15	2
3	Greg Gyarmati	2,265	-452	15	12	0	0	3	12	1
4	James Champer	2,265	-452	15	15	0	0	6	9	6
5	Matteo Bortolotti	2,263	-454	50	13	1	0	7	11	5
6	Hubert January	1,913	-804	5	13	0	0	1	10	5

Classifica dell'Armstrong Racing League

velocità delle auto in pista. La pole position di Huttu, infatti, è stata di 7.241 mph più lenta di quella dell'anno scorso.

Il finlandese è andato in testa immediatamente dopo la bandiera verde ed alla fine della gara aveva percorso al comando 150 dei 184 giri, perdendo la posizione soltanto durante il rientro per il pit stop.

Andreas Wilke è stato costretto al ritiro da un intenso fumo che proveniva dalla sua auto (la numero 83 del BallRacing). In quel momento Wilke, che adesso è staccato da Huttu di 168 punti, era terzo. Al termine della corsa è stato classificato undicesimo.

La prossima gara sarà sul circuito di Richmond e Greger Huttu, attualmente leader della classifica con un considerevole margine di vantaggio, tenterà di acciuffare la sua prima vittoria sul circuito della Virginia.

Huttu ha vinto tre delle ultime sei gare ed ha gradualmente aumentato il suo vantaggio sul suo compagno di squadra, Andreas Wilke, che aveva

vinto a Michigan quattro settimane fa.

ESCORS - European Hercules Cup Series

NASHVILLE, Tennessee -- Hendrik Gerhardt è stato il vincitore a sorpresa dell'ultima gara disputata nel torneo. Dopo la pole, infatti, Stefan Sigwarth (attualmente al secondo posto in classifica) è stato costretto a rientrare al box dopo essere stato in testa per 28 giri, permettendo così a Victor Rodriguez di passare al comando, seguito da Erwin Zeemering. Quest'ultimo rimane in testa alla classifica generale.

Gerhardt è riuscito a vincere la gara grazie ad un incidente occorso ai primi due piloti che gli ha permesso di pas-

sare in testa dopo la ripartenza a seguito della gialla. Secondo, per la terza volta di seguito, è stato Victor Rodriguez, e al terzo posto, nono-

sare in testa dopo la ripartenza a seguito della gialla. Secondo, per la terza volta di seguito, è stato Victor Rodriguez, e al terzo posto, nono-

sare in testa dopo la ripartenza a seguito della gialla. Secondo, per la terza volta di seguito, è stato Victor Rodriguez, e al terzo posto, nono-

sare in testa dopo la ripartenza a seguito della gialla. Secondo, per la terza volta di seguito, è stato Victor Rodriguez, e al terzo posto, nono-

sare in testa dopo la ripartenza a seguito della gialla. Secondo, per la terza volta di seguito, è stato Victor Rodriguez, e al terzo posto, nono-

sare in testa dopo la ripartenza a seguito della gialla. Secondo, per la terza volta di seguito, è stato Victor Rodriguez, e al terzo posto, nono-

sare in testa dopo la ripartenza a seguito della gialla. Secondo, per la terza volta di seguito, è stato Victor Rodriguez, e al terzo posto, nono-

sare in testa dopo la ripartenza a seguito della gialla. Secondo, per la terza volta di seguito, è stato Victor Rodriguez, e al terzo posto, nono-

sare in testa dopo la ripartenza a seguito della gialla. Secondo, per la terza volta di seguito, è stato Victor Rodriguez, e al terzo posto, nono-

LA CLASSIFICA

Erwin Zeemering continua a condurre a quattro gare dalla fine, a due punti c'è Stefan Sigwarth (che ha ottenuto un altro bonus di 4 punti per la pole e per il maggior numero di giri in testa). Hendrik Gerhardt e Victor Rodriguez inseguono da vicino, rispettivamente a 12 e 18 punti.

Mauro Alcamisi
"Running Turtle"

Pos	Driver	Points	Bonus	Interval	Events	Wins	Top 5	Top 10	DNF	Prov
1	G Huttu	3.950	150	--	24	8	16	19	2	1
2	A Wilke	3.782	95	-168	23	4	14	18	2	2
3	W Woeger	3.543	90	-407	23	1	9	17	2	2
4	A Geldmacher	3.375	60	-575	25	0	5	11	0	0
5	P Dukers	3.313	50	-637	23	1	8	16	5	2
6	C Moses	3.221	55	-729	21	3	7	16	3	2

La classifica dell'ESCORS

sare in testa dopo la ripartenza a seguito della gialla. Secondo, per la terza volta di seguito, è stato Victor Rodriguez, e al terzo posto, nono-



L'alieno Greger Huttu

ESCORS Sigwarth trionfa nella Music City 200

NASHVILLE, Tennessee -- Stefan Sigwarth è tornato alla vittoria nella Music City 200. Il pilota della Chevrolet numero 0 ha conquistato la pole position, è stato in testa per tutta la corsa ed ha conquistato la prima posizione in classifica a tre gare dalla fine.

Partito dall'interno della terza fila, Erwin Zeemering ha fatto mezzo giro tra i primi fino a quando è venuta fuori l'unica gialla della giornata quando, insieme a Geldmacher, si è inserito in curva 1 al giro 99. Zeemering aveva senza dubbio l'auto più veloce, ma non è mai riuscito ad impensierire Sigwarth e Geldmacher (che è arrivato secondo).

Hendrik Gerhardt è giunto quarto, ultimo dei non doppiati. Quinto è giunto l'unico pilota Ford nello schieramento, Victor van Eck. Per lui è stata anche la

Racing League (ARL) ha organizzato una memorial race per commemorare il primo anniversario di quel terribile giovedì mattina.



La corsa si è tenuta domenica 8 settembre 2002. "Per non dimenticare ciò che è successo quel maledetto giorno, speriamo che questa corsa ci aiuti a ricordare semplicemente tutte le vite che si sono spente, e gli eroi che sono sopravvissuti per raccontare la loro storia.

Non ha avuto importanza la nazionalità o il tifo per un determinato pilota in questa giornata, è sembrato che tutti avessero riservato un posto speciale nel proprio cuore per i due americani che partecipavano a questo evento speciale. In qualifica la pole è stata conquistata da Scott Walden, a bordo della Dodge numero #82, la sua settima pole dell'anno. I rookies Stephen Mullins e Paul Elding sono riusciti, con due giri veramente veloci, ad assicurarsi il secondo ed il terzo posto in griglia.

Con la pole position di Walden e la vittoria di Armstrong i punti di differenza tra i due rimangono 59.

Scott Walden si è anche aggiudicato la gara del Texas per le ARL Iroc series guidando come un vero professionista ed ottenendo la vittoria dopo una lunga lotta con Clive Armstrong, Denis Breznik, Stephen Mullins e Giorgio Del Grosso.

Pos	Driver	Home Track	Starts	Wins	Top-5	Top-10	CPI
European Leaders							
1	Helmut Eimann	LaCrosse	9	1	8	9	.7469
2	Stefan Sigwarth	Nashville	7	2	5	7	.7119
2nd Tier							
3	Benny Hepp	LaCrosse	8	5	8	8	.8507
4	Erwin Zeemering	Nashville	7	0	7	7	.7119
3rd Tier							
5	Hendrik Gerhardt	Nashville	7	2	4	7	.6762
6	Rolf Lindbom	LaCrosse	9	0	2	8	.5525
4th Tier							
7	Victor Rodriguez	Nashville	5	2	5	5	.6629
8	Sven Hoffmann	LaCrosse	9	0	2	9	.5525
5th Tier							
9	Marc Jans	LaCrosse	8	0	5	7	.6077
10	Kristian Kolgrov	Nashville	6	0	2	6	.5032
European Standings as of 2002-09-10							

seconda top-5 della stagione. Con sole tre corse rimaste, Stefan Sigwarth adesso è il nuovo leader della classifica con sei punti di vantaggio su Erwin Zeemering.

ARL - Armstrong Racing League September 11th memorial race

In memoria dei tragici eventi dello scorso 11 Settembre 2001, la Armstrong

più emozionanti della stagione.

Nonostante sette bandiere gialle, i fans sono stati testimoni di una bella battaglia tra il leader della classifica, Clive Armstrong, e il vicino inseguitore, Scott Walden durante i lunghi periodi in verde. Alla fine di questa lunga giornata è stato Armstrong a tagliare il traguardo per primo 3 secondi prima di Walden.

Mauro Alcamisi
"Running Turtle"

Un pomeriggio di un giorno di Dicembre siamo andati a trovare Stefano "GenlyAi" Balzani, uno dei miti dell'Online Racing nazionale, programmatore, pilota, team owner, autore di software-capolavori specifici per il mondo dei sim di guida. Insomma, un vero e proprio mito. Quello che segue è il resoconto di quel pomeriggio.

Lord Axel - Ciao Genly, grazie per aver accettato, cominciamo subito, gli addetti ai lavori e gli appassionati di Online racing conoscono GenlyAi da anni, ma x chi non è del settore, chi è GenlyAi?

GenlyAi - Ah, subito una domanda facile... GenlyAi è un ragazzo da sempre appassionato di videogiochi, che una volta sperava di essere un pilota ma si è accorto di non esserci nato non appena ha messo il sedere su un kart da competizione, così aveva appeso il casco al chiodo e lo ha staccato non appena ha scoperto GPL e la sua fantastica comunità italiana.

Lord Axel - Hai cominciato con l'Online Racing proprio con GPL? O hai anche un trascorso con altri sim-giochi di guida.

GenlyAi - Ho sempre giocato con sim-giochi di guida, il primo che ricordo fu Revs (di Crammond) per C64, poi tutta la trafila di GP1, GP2, e poi GPL, all'epoca usavo anche ICR ma devo dire che non mi entusiasma-
va perché avevo un approccio molto "giocosco" e ICR era troppo difficile, troppo noioso con la sua sola pista, il primo gioco di corse online invece fu Need For Speed: Porsche, mi piacque molto l'atmosfera online e decisi che

offline non avrei mai più giocato a nulla. Comunque GPL è stato in assoluto il primo simulatore con il quale ho avuto un approccio come un vero simulatore e non come un gioco.

Lord Axel - Ma GPL....cosa significa in realtà? Agonismo, competizione, simulazione, adrenalina, amicizia,

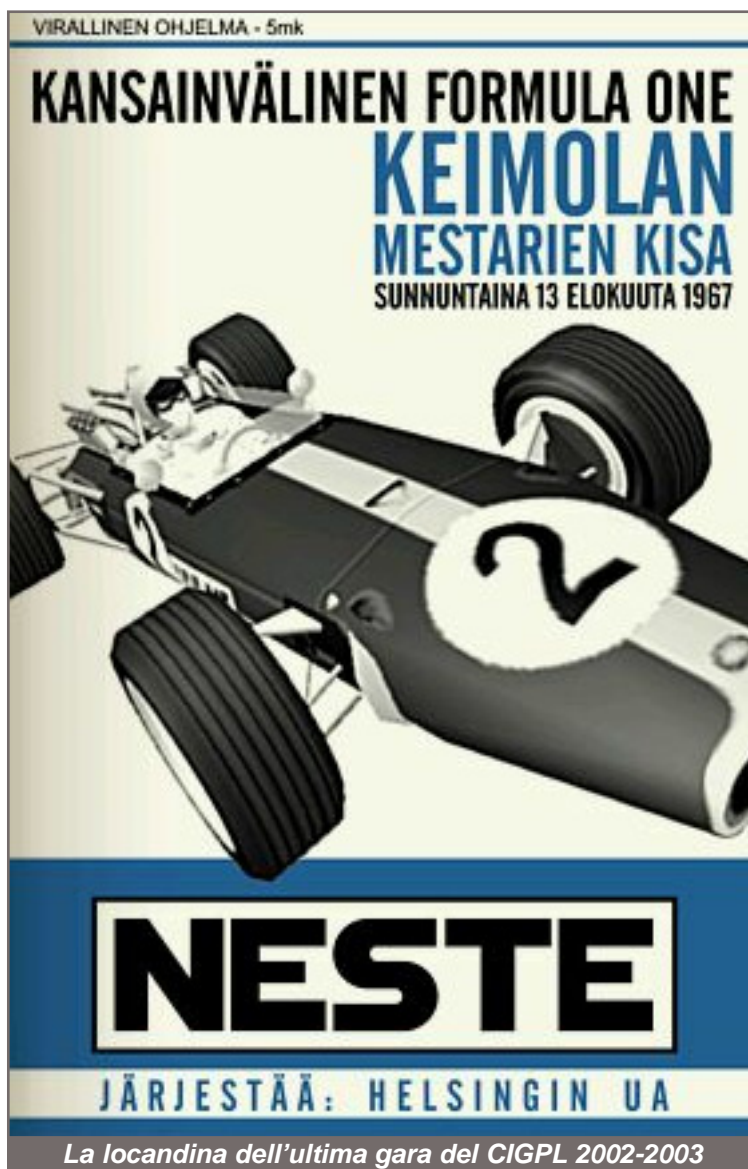
fra tutte queste cose, GPL per me rappresenta "comunità" e "amicizia"... infatti per me è più importante la comunità delle persone rispetto al simulatore stesso. Cerco di spiegarmi: GPL è ottimo perchè raggruppa persone che bene o male la pensano tutte allo stesso modo sui simulatori di corse, hanno un punto in comune... e come GPL, anche Nascar2002 o Nascar4 prima, e tutti i nuovi che verranno.

Lord Axel - Tu sei uno degli "anziani" dell'ambiente, nel senso che è dalla nascita della comunità GPL che sei nel circus, cosa è cambiato in questi anni?

GenlyAi - Beh, intanto vorrei specificare che non sono proprio dalla nascita, quando sono entrato io una comunità già molto unita esisteva anche se molto piccola, una 40ina di persona, il CIGPL2000 già esisteva e io ho appena fatto in tempo a fare le ultime 3 gare. La cosa più importante che è cambiata secondo me, è l'aurea di pionierismo, di dilettantismo nelle cose. Una volta si passavano serate intere a discutere solo se col differenziale 45/60 era meglio mettere una barra morbida o rigida al posteriore, adesso non è più tanto così, anche le persone nuove che entrano trovano una comunità che di GPL conosce tutto, ha parlato di tutto e ha trovato le soluzioni a tutto, entri, conosci un pò

di persone, ti fai passare un buon setup e via a girare per fare gran tempi. Chiaro che queste sono mie impressioni, forse è perchè dopo 2 anni di GPL, ormai sono io a vederlo così.

Lord Axel - Beh, non sei il solo a dire il vero, anche per me è la stessa



comunità...tutte queste cose insieme o anche altro?

GenlyAi - GPL è tutte queste cose, ma hai dimenticato orgoglio. Orgoglio di aver fatto un buon risultato, in una cosa che non consideri solo un "giocino", in una cosa "difficile", comunque

impressione in effetti. Comunque, domanda un pò provocatoria lo ammetto, ma secondo te, GPL ha ancora da offrire agli appassionati? O forse sarebbe più giusto dire il contrario?

GenlyAi - Secondo me GPL avrà sempre da offrire agli appassionati, anche se è ovvio che esistono altri prodotti che in questo momento potrebbero offrire di più, a tutti quelli che appunto di GPL conoscono tutto e cominciano a rendersi conto dei suoi limiti (che esistono), però secondo me è anche un problema di approccio, molti si disamorano perchè non trovano stimoli, trovano la cosa ormai ripetitiva, "facile" tra virgolette. Io penso che queste persone dovrebbero (se volessero loro stesse restituire qualcosa a GPL) cercare di aumentare le difficoltà, diminuire l'allenamento, cambiare macchina prendendo macchine meno competitive, insomma tante cose.

Lord Axel - Forse non tutti lo sanno, ma GenlyAi nella realtà è un programmatore, ed in passato so che ti sei occupato anche del settore ludico, giochi per computer in particolare. Da un punto di vista prettamente tecnico, cosa miglioreresti in GPL? O meglio, cosa dovrebbe avere in più un ipotetico GPL2?

GenlyAi - Aaaaahhhh, in una domanda, un mondo intero. Guarda, a me basterebbe che GPL2 avesse il motore fisico e il multiplayer di N2002, un server dedicato leggero in modo da poterlo mettere su macchine linux o anche windows ma comunque più sessioni sulla stessa macchina, una stagione tra '72,'79, adesso non mi viene in mente null'altro da chiedere.

Lord Axel - Tu hai realizzato quel capolavoro di software chiamato "GPL2AVI", che permette di trasformare i replay di gpl in filmati avi. Qualche altra idea del genere che ti piacerebbe realizzare?

GenlyAi - Ormai quasi tutte le idee sono state sfruttate. Io vedo solo 2 esigenze ancora che mi piacerebbe avere/fare: un programma da mettere sul server e che legge i dati di gara in tempo reale e distribuisce in tempo reale solo i distacchi delle varie macchine, in modo da avere poi dei client che li visualizzano. Un programma per i server che per permetta di schedulare le gare, cioè scrivere una specie di calendario e il server si setta in automatico.

Lord Axel - Gran bella cosa in effetti, ma vorrei aggiungere anche un'altra cosa, tu hai anche inventato la "Live Cam" delle gare, con immagini dal circuito di gara in diretta e software dedicato. Sarà mai possibile una specie di streaming video dai server di gioco?

GenlyAi - Non l'ho inventata io, l'idea mi venne vedendo lo stesso tentativo fatto da Eric Cote per il suo campionato mondiale. Io per fortuna avevo già il "Gpl2avi" e potei modificarlo in modo abbastanza facile e trasformarlo nella webcam. Per lo streaming video sinceramente non credo, perchè i dati sono troppi. Credo invece si risolverà nei simulatori futuri con l'approccio da Spettatore, come credo già si faccia con HalfLife E SIMILI. Il gplproxy è un buon tentativo in tal senso.

Lord Axel - Sì, una specie di Half Life TV (HLTV). A proposito di GPL Proxy, ma non si è più saputo nulla degli sviluppi?

GenlyAi - Lo stanno continuamente sviluppando, però sinceramente non ho seguito molto, troppi impegni.

Lord Axel - Leggo dalla tua sign nel forum M4driving, testuale: "CIGPL2002 Director - CIGPL2002 G7 Driver - CTStar Team Owner - CTStar Free Driver - CIGPL F2 Driver". In definitiva, GPL o Nascar? o tutti e due? [Io so è un pò una provocazione :-)]

GenlyAi - Ah, intanto devo aggiornare

la firma: purtroppo il CIGPL F2 l'ho dovuto abbandonare per il tempo. Gran dispiacere perchè l'ambiente e l'esperienza erano davvero splendidi, tornando alla domanda: nessuna provocazione. Da sempre io dico che i 2 simulatori non sono in concorrenza, coprono esigenze diverse anche se capisco che per chi mira a stare in alto, l'esigenza è quella di fare una scelta. Nella mia splendida mediocrità dico: entrambi, finchè mi divertirò con entrambi.

Lord Axel - Ottima soluzione in effetti. Cambiamo discorso, affrontando anche una questione di marketing, i sim del futuro come li vedi, sempre più "sim" o più giocabili (per attirare il grande pubblico)?

GenlyAi - Intendi come vorrei che fossero o come credo che saranno?

Lord Axel - Nel senso come credi che le Software house affronteranno il mercato, con prodotti "hard sim" o più "arcade"?

GenlyAi - Io credo che le software house non produrranno più Hard Sim, i costi sono troppo alti, il mercato troppo ridotto. Fino a questo momento si è riusciti ad ottenerne qualcuna perchè anche la software house erano molto artigianali e qualche sviluppatore riusciva a convincerle. Quel che ci frega a noi sono le indagini di mercato.

Lord Axel - Ehehehehehe vero vero. Leggo ancora: "Director CIGPL"... come è stata come esperienza?

GenlyAi - Alti e bassi, però sono molto più gli alti che i bassi. Soprattutto bellissima l'esperienza di 2 anni dentro un'organizzazione di ragazzi troppo in gamba, sempre seri. E anche, mi consenta (aaargh), la soddisfazione di poter dire, bene o male, di aver fatto divertire tanta gente.

Lord Axel - Il prossimo CIGPL come lo vorresti?

GenlyAi - Ah, ti spiace se resto laconico in questa domanda? non vorrei venisse data troppa importanza alla mia risposta, facendo parte della direzione. Comunque anticipo che io penso che i gironi siano l'elemento distintivo del CIGPL rispetto a tanti altri campionati, non vorrei perderli.

Lord Axel - Nessun problema, mi sembra una cosa onesta e corretta. So che stai lavorando ad un progetto "segretissimo" per quanto riguarda GPL, ma in realtà ho sentito solo delle voci non confermate. Puoi dirmi qualcosa in merito?

GenlyAi - Mmmhhhhh, diciamo che è legato a quei 2 punti che ti dicevo della comunità: poco dilettantismo, troppo "professionismo" e poi io vedo che ultimamente si sta perdendo il carattere storico di GPL. Forse è una mia impressione ma pochi quando si allenano per fare il Ring in qualche campionato, si fermano a pensare cosa è stato il Ring. Parlando della simulazione storica di GPL, ne approfitto per fare pubblicità a una bella iniziativa creata tutta da ragazzi della comunità: il sito FormulaZero ("<http://formulazero.m4driving.sm>" ndr) dove ci sono un sacco di bellissime monografie sulla F1 di quegli anni, io collaboro creando alcuni filmati di GPL ma tutto il resto è semplicemente affascinante. Per il resto preferisco non anticipare mai, fino al 99% del progetto.

Lord Axel - Hai perfettamente ragione, e non vado oltre con le domande allora, ma siamo tutti un pò curiosi... Continuo con quello che c'è scritto nella tua sign: "CTStar Team Owner - CTStar Free Driver"... un giudizio su questa esperienza?

GenlyAi - Il CTStar/CEStar è un'esperienza bellissima dove posso soddisfare la fame di organizzazione di un team. Non corro ma ti assicuro che fare l'owner è un'esperienza molto impegnativa comunque. I piloti sono

strana gente, tenerne 4 in scuderia non è la cosa più facile di questo mondo. Anche se devo dire che sono contentissimo dei miei, che infatti, è la mia filosofia, li ho scelti prima per la maturità e poi per la velocità. Il CEStar poi, come evento è una cosa fantastica, un'atmosfera da paura durante tutta la gara, quando si è in mezzo a tutti i piloti in attesa del cambio, si chiacchiera, ci si sfotte, ci si preoccupa, si cerca di carpire segreti. Bisogna provarlo per capire.

Lord Axel - Eheheh ok, ultima cosa poi ti lascio al tuo lavoro, una domanda facile facile... chi è il più forte pilota di GPL?

GenlyAi - Aaaahhhh, assassino, però ti frego, nel senso, italiano o mondiale?

Lord Axel - Ehehehehe vediamo un pò. mondiale forse è troppo scontata... diciamo... italiano?

GenlyAi - ...stardo... allora in questi 2 anni io faccio una distinzione e ti darò una risposta originalissima: se mi parli di pilota come velocità, guida, ti dico sicuramente Grandis che non ha rivali. Se mi parli di pilota a tutto tondo, quindi non solo guida ma anche lotta, malizia, promozione fuori dall'abitacolo, carisma, a mio parere il migliore era Calestani.

Lord Axel - Politically correct... :-DDD comunque è quello che penso anche io... E invece un giovane fortissimo che sarà LA rivelazione?

GenlyAi - Vabbè, questa è facile visto che non è più una rivelazione: Gogetas ha tutte le qualità per essere tra i migliori già adesso. Anche i 2 Rabitti sono molto forti ma anche loro non sono una rivelazione. Tra quelli nuovi di TGM direi DamQuake, lo vedo molto forte e anche abbastanza carismatico.

Lord Axel - Ok, benissimo, Stefano, ti ringrazio per la tua disponibilità e pazienza e ti auguro un immenso in

bocca al lupo per il resto della stagione. Un salutone ed alla prossima.

GenlyAi - Ti ringrazio io, per l'intervista. Un'altra esperienza nuova per me, non si finisce mai di imparare. Un'ultima cosa come vedo fare sempre ai concorrenti dei quiz che vengono buttati fuori? Vorrei salutare il mio team, il PJS di cui sono orgogliosissimo di far parte. E ringraziare tutta la comunità dei piloti italiani, di tutti i simulatori, che mi permette di divertirmi così tanto, da più di 2 anni a questa parte ormai.

Lord Axel - Mi associo ai saluti e colgo l'occasione per salutare tutti gli appassionati di Online Racing dando loro appuntamento al prossimo numero del Nascar Magazine Online. Non perdetelo.

Alessandro Vallocchia
"Lord Axel"

In questo appuntamento con il tecno-racing il signor NascarMan (che sarei io) vi parlerà delle vetture presenti nella categoria Nascar Winston Cup. Cercherò di fare una carrellata sulle caratteristiche tecniche delle vetture da gara e sulle loro controparti in vendita al pubblico.

Ebbene sì, le vetture Stock Car con le quali ci dilettiamo al simulatore sono vendute anche alla gente comune. No, tranquilli. Non andate in banca a prelevare tutti i soldi con l'idea di acquistare un mostro da 700CV. Le vetture di serie sono normali. Normali per gli americani... per noi sono comunque dei mostri con 4 ruote.

Iniziamo col parlare dei bolidi che allietano i week end americani dando spettacolo sui vari circuiti.

Le case produttrici che prendono parte a questo meraviglioso campionato sono 4: Chevrolet con la Montecarlo, Ford con la Taurus, Pontiac con la Grand Prix e Dodge con la Intrepid.

Le misure esterne oscillano attorno a degli standard con dei margini imposti dall'associazione. Abbiamo:

518cm Lunghezza
185cm Larghezza
129cm Altezza
1600kg Peso.

MOTORI: I motori hanno una cilindrata che va dai 5400 ai 5800cc. Insomma, come la vostra utilitaria che avete in garage. 8 cilindri e 2 carburatori doppio corpo. Si tratta di motori che sono ricavati da quelli di serie e poi modificati all'estremo. Mi viene da pensare che siano ricavati dalle vecchie auto, in quanto ora le vetture per il pubblico hanno delle motorizzazioni più piccole e più progredite tecnologicamente. Il carburante utilizzato per farli fun-

zionare è una benzina speciale a 104 ottani (contro i 98 delle benzine normali) che viene fornita dall'associazione.

Per la Chevrolet la Nascar approva 4 motori: 5000cc, 5300cc, 5700cc e 6500cc di cilindrata. Questo poi vengono riadattati alle dimensioni standard. Stesso discorso per la Ford, che vede approvati un 4900cc ed un 5700cc usciti dalla casa.

Sono consentite tutte le lavorazioni di "lucidatura" della varie parti del motore per consentire un migliore scorrimento dei cilindri nei loro alloggiamenti.

I pistoni possono avere valvole solo in acciaio o titanio con un limite di 2 per cilindro (che non sarebbe il cappello!!). Non c'è limite alle dimensioni di tali valvole. L'albero a camme ed il volano devono essere in

acciaio. Il rapporto di compressione è di 12.5:1.

Le potenze in gioco variano dai 700 ai 720cv a 7800 giri/minuto. Nei super-speedway la potenza viene limitata a 400cv per motivi di sicurezza



La Dodge in un test fra i birilli...

(NdGigino: Per questo motivo a Daytona e Talladega ci si trova ad avere a che fare con un limitatore automatico in corrispondenza dei 7000 giri del motore).

CORPO AUTO: La struttura deve rispettare rigidissimi regolamenti che disciplinano il dimensionamento con l'obiettivo di rendere le vetture omogenee e sicure. L'altezza minima dello spoiler anteriore, che è la parte più bassa della vettura, è di 8,9cm. Il resto



Un modello di Pontiac



Ecco l'abitacolo della Pontiac

del corpo non può essere abbassato rispetto alla controparte stradale. Saranno le ruote a rendere queste auto più basse.

Il corpo deve essere in ottime con-



Dodge in strada

dizioni, Per le strutture non si può utilizzare alluminio ma solo acciai leggeri e fibre di vetro per i rivestimenti. La carrozzeria deve rappresentare la vettura stradale. Le luci sono solo dipinte ed il radiatore è standard e viene montato secondo misure dettate dalla Nascar. Le portiere sono un semplice rivestimento in pannelli di alluminio e sono quindi fissate alla struttura. Infatti viene utilizzato il finestrino per entrare ed uscire dall'abitacolo (il bello è che alcuni di questi piloti sono dei cicchioni. Valli a capire questi americani).

Il pavimento rimane quello originale e non vi possono essere prese d'aria o condotti aerodinamici. Gli spoiler posteriori sono dimensionati dall'associazione e non modificabili nella forma.

In pratica della vettura stradale rimangono: la piattaforma del telaio ed il naso. Il resto è tutto costituito da una gabbia in acciaio che serve a dare una



La modernissima Pontiac G-Force



La Pontiac Grand Prix iscritta al campionato Nascar serie Winston Cup

buona resistenza passiva nel caso di impatti. Il tetto è in acciaio ed è montato sui tubolari più robusti per garantirne la solidità..

CHASSIS E SOSPENSIONI: Il voluminoso telaio monta molle elicoidali molto resistenti ed ammortizzatori telescopici. Sono consentite barre supplementari di ondeggiamento. Anteriormente abbiamo sospensioni indipendenti tra loro e costruite su 2 bracci con forma ad A. Quelle posteriori sono invece ad assale rigido.

L'interasse delle ruote è regolato a 278 cm. e la larghezza esterna massima permessa è di 152 cm.. I cerchi delle ruote sono in acciaio ed hanno un diametro di 15 pollici ed una larghezza di 25 cm. Possono essere montati solo pneumatici Goodyear.

Come potete notare noi spendiamo un mucchio di soldi in cerchi in lega per rendere tamarra la nostra auto quando

invece con un grezzissimo cerchio in acciaio saremmo più simili alla tradizione Nascar.

CAMBIO e VOLANTE: Viene utilizzata una frizione ad alta velocità ed a dischi multipli. Questi devono essere in



Questo è l'abitacolo della Dodge Intrepid

acciaio e non in leghe leggere. Il cambio è rigorosamente manuale ed a 4 marce. L'asse dello sterzo è costruito da vari bracci che si piegano tra loro in caso di impatto. Entrati nell'abitacolo appaiono subito le generose dimensioni della leva del cambio e del



L'abitacolo della Chevy

volante. In pratica sembra di essere alla guida di un camion. Bene, dopo avervi erudito sulle auto da gara veniamo a parlare di quelle stradali che sono all'origine dei nostri bolidi da corsa. Queste auto sono comode, spaziose, lussuose e veramente appariscenti. Montano cilindrate

piuttosto elevate e vi posso dire in tutta sincerità che parcheggiarle qui in Italia sarebbe un'impresa. Forse lo sarebbe anche il semplice riuscire a passare per certe stradine. Vi parlo di auto che, nonostante siano considerate middle class, hanno dimensioni esterne

paragonabili a quelle di un BMW serie 7 o di una Mercedes classe E. Ora provo a descriverle una ad una.

CHEVROLET MONTECARLO: 2 versioni, LS ed SS che variano per il motore e per l'allestimento estetico che è più sportivo per la SS.

Un coupé a trazione posteriore veramente accattivante, linee molto morbide e rotonde sull'anteriore per diventare più cattive nella fanaliera posteriore. Nell'allestimento SS abbiamo minigonne ed alettoni sportivi che richiamano le linee della vettura Nascar.

Ecco i dati tecnici

Motore: 3400cc V6 per la LS e 3800cc V6 per la SS entrambi aspirati
Compressione 9.5:1
Potenza: 180cv per la LS e 200 per la SS.

Lunghezza: 503cm
Larghezza: 185cm
Altezza: 140cm.

PONTIAC GRAND PRIX: Un'auto storica per la Nascar. Questa vettura è sia in versione Coupé che berlina ed ha uno stile molto sportivo. Esiste in varie versioni che si differenziano soprattutto per la motorizzazione e l'allestimento interno.

Nel 2003 verrà lanciata la Pontiac G-Force. Modello dalle linee azzardate e aggressive.

Vediamo le caratteristiche per le versioni SE, GT e GTP

Motore: 3100cc V6 per la SE, 3800cc V6 per la GT e 3800cc V6 potenziato per la GTP. Tutti aspirati
Potenza: 175cv per la SE, 200 per la GT e 240 per la GTP
Lunghezza: 500cm
Larghezza: 184cm

FORD TAURUS: La Ford Taurus fino all'ingresso della Dodge era l'unica vettura Nascar ricavata esclusivamente da una berlina a 5 porte. Estetica tranquilla, non appare minimamente come possibile base per un'auto da corsa. Trazione anteriore, fu un problema inizialmente adattarne il telaio agli standard imposti dall'associazione che obbligano la trazione sulle ruote posteriori. Esiste anche in versione station wagon ed è una delle vetture più sicure del mondo per quando riguarda la sicurezza passiva. Varie le versioni in vendita in funzione del motore e degli accessori.

Eccone alcune caratteristiche

Motore: 3000cc V6 con 2 valvole per cilindro, 3000cc V6 24 valvole.
Entrambi aspirati
Potenza: 155cv per il 12 valvole, 200 per il 24 valvole.
Lunghezza: 500cm
Larghezza: 185cm
Altezza: 142cm

DODGE INTREPID: La più lussuosa del gruppo. Una modernissima berlina dalle linee futuristiche e seducenti (neanche parlarsi di una donna). E' la

vettura con il prezzo più elevato di quelle citate fino ad ora ed è stata progettata per i lunghi viaggi. Con degli interni spaziosissimi si renderebbe invidiabile anche alle lussuose case



Le Dodge, Nascar e Berlina

automobilistiche europee. Eppure, la Dodge ha deciso di utilizzare la base di questa vettura executive per prendere parte al prestigioso campionato Nascar. Abbiamo la versione ES e la SXT che si differenziano solo per

l'allestimento interno.

Vediamone qualche caratteristica

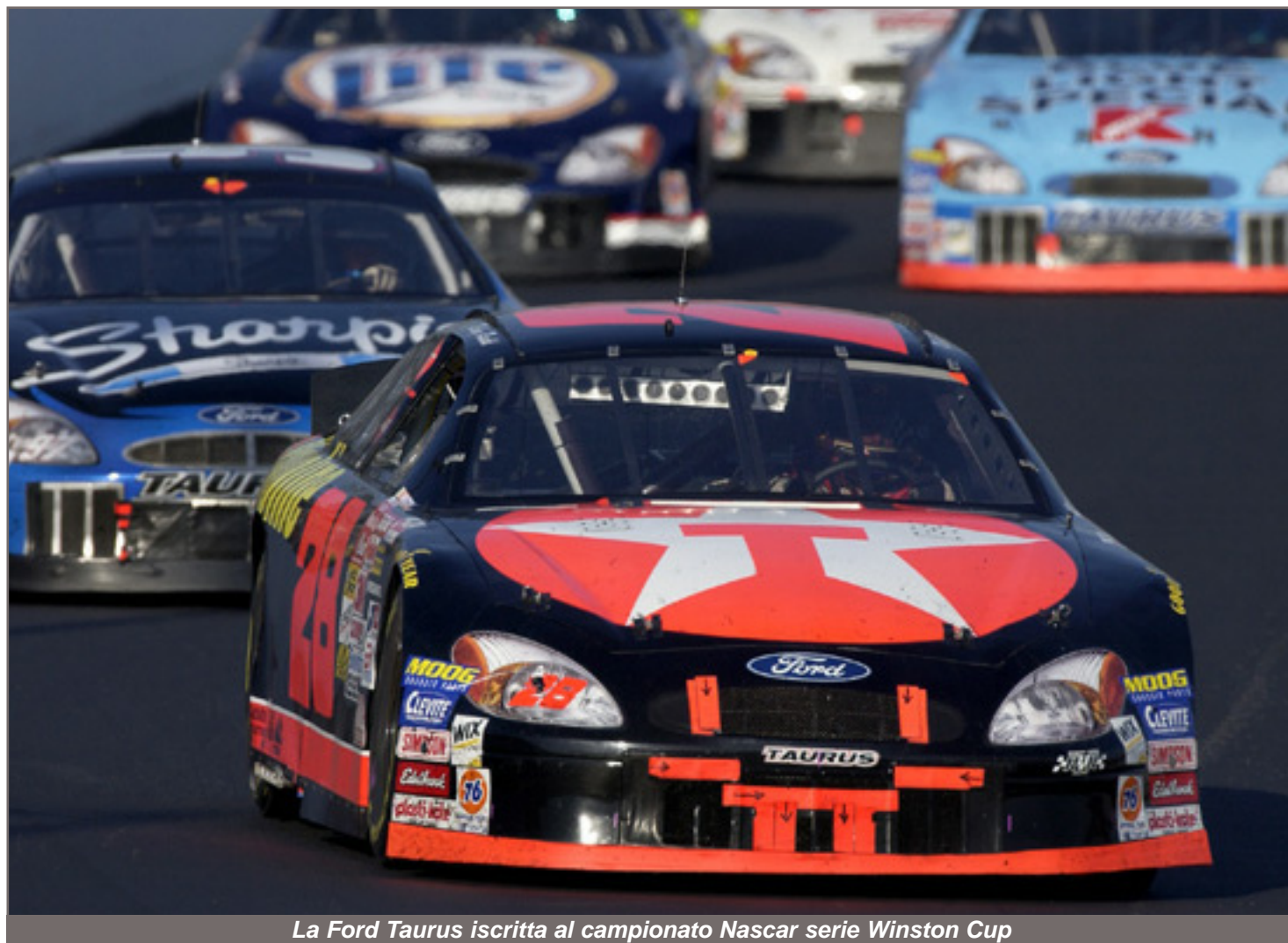
Motore: 3500cc V6 24 valvole aspirato
Compressione: 9.9:1
Potenza: 244cv a 6400 giri
Lunghezza: 515cm
Larghezza: 189cm
Altezza: 141cm

I prezzi variano dai 20.000 ai 26.000 dollari per tutte le vetture esclusa la Dodge, che arriva anche oltre i 30.000\$. Prezzi tutto sommato bassi considerando il tipo di vetture di cui parliamo. Tutte a benzina (tanto negli USA costa pochissimo) e tutte completamente accessoriate.

Bene, il mio spazio a disposizione è finito. In realtà sono io ad avere finito gli argomenti, ma penso che quanto vi

ho detto basti per farvi avere un'idea abbastanza dettagliata di queste vetture. Abbiamo visto come le Stock Car siano completamente differenziate dalle controparti stradali. Eppure la loro somiglianza esterna riesce a condizionare clamorosamente il mercato automobilistico statunitense, in virtù del gran numero di appassionati che segue da vicino le corse della NASCAR Winston Series. Per questa edizione è tutto. Un caloroso Bye a tutti quanti.

Lucio Bruschi
"Nascarman"



La Ford Taurus iscritta al campionato Nascar serie Winston Cup

Da questo numero ci proponiamo di informare i lettori a proposito di tutte le operazioni di mercato che si svolgono all'interno del Cin. Questo spazio sarà perciò dedicato agli scambi, agli acquisti e alle cessioni che avverranno nel mese precedente all'uscita del magazine.

IL PUNTO: Cosa succede ai Team del campionato? Tutti quanti cercano di rinnovarsi, dimenticando il vecchio motto che "Squadra che vince non si cambia" intavolando scambi rischiosi che potrebbero mettere a rischio gli equilibri interni. Compiono vere e proprie rivoluzioni due tra i team più prestigiosi sulla piazza: il Rabbit Racing Team ed il World Racing Team, che fanno registrare cambiamenti sostanziali all'interno delle proprie divisioni. Nasce il Team 2 del GBNRT che punta su quattro ragazzi neo-iscritti per sfondare, mentre il Team 1, che perde Ghezzi passato al Martini, compra Dario Resta, anche lui iscrittosi da

poco. Tra i nuovi team nel Cin troviamo il sorprendente Ballast ViaLattea, capitanato da Tower, che ha concluso la sua prima free con un meritato secondo posto.

Menzioni speciali per il GanaRacing, che "ruba" Giupponi all'ICT, suscitando polemiche tra le due società. Riccardo Rabitti, acquistato proprio dal vecchio team di Giupponi, per il Rainbow che si



L'esordiente Dario Resta del GBNRT2

assigura le prestazioni di Bernasconi, tagliato forse troppo in fretta dall'ICT. Infine il Bitty Team, orfano del figlio ribelle Riccardo, si affida al Rookie Cristiano Carusi, libero da contratto.

IN DETTAGLIO: Rabbit Racing Team: PcTuner lascia libero Buccella, che

sembra voglia intraprendere una carriera da Team Manager in un nuovo Team. Indiscrezioni lo danno per un ritorno agli albori con i vecchi compagni dei BKL, chi vivrà vedrà. Guadagnati 190 punti di quotazione pilota dal PcTuner che acquista il velocissimo Mastelli e investe 100 punti in questa operazione. Massasso passa dal TDC all'Essedi per 172 punti, mentre la coppia Ferrario-Esposito viene impacchettata e spedita dritta dritta al Team orfano di Massasso, lasciando solo Disaro' nell'Emergency.

World Racing Team: La squadra 1 vende Baldi al Fire e acquista Pizzo dal Dream. Quest'ultimo compra Galetti dal Fire e Palio dal Thunder, rinunciando a Rossi, acquistato proprio dal Thunder. Spese in punti non comunicate.

IPSE DIXIT: In questo spazio riportiamo le voci dei Team Manager fautori di scambi e colpi di mercato.

Stefano Zago, Team Manager WRT.

NMO: Ciao Stefano, cosa vi ha spinto a cambiare così tanto all'interno della tua squadra?

Zago: La richiesta di Baldi di venir inserito in una squadra meno competitiva ha fatto scattare la molla. Gli altri spostamenti sono dovuti solo al completamento e aggiustamento dei vari team.

NMO: Chi ci ha guadagnato secondo te?

Zago: Non ci ha guadagnato nessuno, anzi il WRT ci ha perso, ha comprato Pizzo per 369 punti e ceduto Baldi per 206... insomma ci hanno guadagnato tutti gli altri team.

Ivan Giovannini, Team Manager GanaRacing, a proposito dell'acquisto di Alessandro Giupponi dall'ICT.

NMO: Ciao Ivan, Perché avete puntato



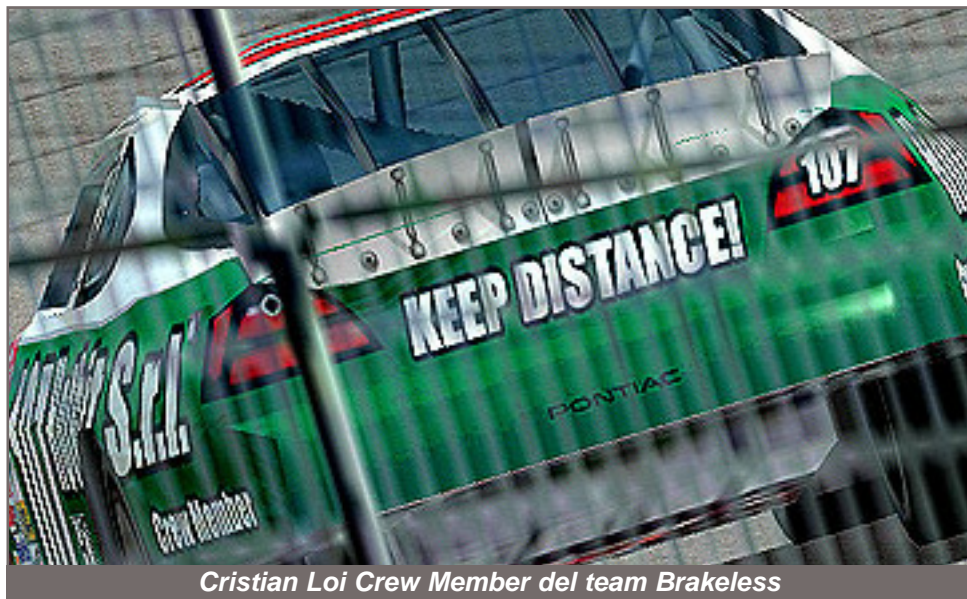
Antonio Buccella sembra al centro delle trattative di mercato...

su di lui ?

Giovannini: *Il Gana Racing una settimana prima dell' inizio del CIN2002 è rimasto orfano di Mirko Mastelli, quindi abbiamo deciso di iniziare il champ con 3 piloti: Claudio Pavanello, Giovanni Buonocuoreed io. Non abbiamo avuto fretta nella ricerca di un quarto pilota in quanto preferimo prenderci il tempo che ci vuole anzichè fare acquisti a caso e rischiare di inserire delle mine col rischio di destabilizzare la squadra, ci siamo messi in contatto e dopo qualche chiacchiera in icq mi e sembrato subito una persona con la testa sulle spalle, personalmente l'ho visto in pista per la prima volta durante l'esame per il patentino nel NOC e mi è subito piaciuto il suo stile di guida pulito e preciso.*

NMO: Ci descrivi le sue caratteristiche?

Giovannini: *Siamo solo ad inizio campionato ed ha avuto delle gare sfortunate, comunque e' uno dei piloti più corretti e questa caratteristica lo porterà a scalare più gironi , poi per i risultati stara' alla squadra metterlo in condizione di ottenerli e farlo maturare.*



Cristian Loi Crew Member del team Brakeless

RUMORS: tutte le voci riguardanti piloti e team, che solo noi del Noc conosciamo, o meglio che solo noi

riusciamo ad inventare.

Sembra che il WRT voglia strappare Cristian Loi, autentica rivelazione del Cin , al Brakeless e sembra sia inarrivo



Matteo Torre team owner del Ballast Vialattea

un'offerta a cui non si puo' dir di no. Il DarkSide Ferrari sembrerebbe interessato all'ingaggio di Giancarlo Granalli, uno dei piloti piu' costanti del circolo. All'orizzonte si profila uno scambio il Martini e il Turtles per lo scambio tra Prestipino e Lomartire, che sembra

Carmelo Carchedi, pilota folkloristico e pittoresco del JuniorBit: sembra che sia stato proprio Speedy a richiederne l'ingaggio. Pedina di sacrificio: Matteo Alaimo!!! (NdGiginho: Ma che è... le

bombe di Mosca?! Smentisco categoricamente, Alaimo è incredibile!)

ULTIM'ORA: Il Fast'n'Furious pensa in grande e fonda il team 2 "Reloaded" puntando su due giovani promesse come Gilberto Cherri e colui che scrive.

Al team 2 passa anche Lucio Bruschi, con l'incarico di Team Manager, mentre il team 1 si completa con l'ingaggio a sorpresa di Matteo Stanchi, rivelazione di questo inizio stagione. Nasce il Cheesbar Racing Team, capitanato dal sardo Mimo De Loren e che vede tra i suoi piloti niente popo' di meno che Claudio Gandolfi, meglio conosciuto come Ciopon, che abbandona i suoi vecchi compagni del Martini, i quali si consolano con Andrea Bonini, topo da server sempre presente per gli allenamenti serali. Luca Rubino e Dario Driussi formano invece il neonato Rubino Racing. Vedremo se le mosse dei Team Managers saranno azzeccate.

Davide Chiozzi

non riesca a trovare l'intesa giusta coi compagni di scuderia. Il Rabbit Racing Team e' sulle tracce di