

NASCAR

MAGAZINE ONLINE

Realizzazione a cura dello staff del Campionato Italiano Nascar Season 2002. www.cin2002.it

SPECIAL
Edition

CIN2002

DAYTONA WINSTON

FULL REPORT

Tutto, ma proprio tutto sulla gara inaugurale
del Campionato Italiano Nascar 2002

DAYTONA

WWW.DAYTONAINTLSPEEDWAY.COM

TECNORACING

Lucio Bruschi ci illustra i segreti
del mitico triovale di Daytona Beach

Il BIG-ONE del gruppo Winston

IL TEMPIO DEGLI EROI

Entriamo in vettura con Luigi Manno
durante le sessioni ufficiali dell'evento



TUTTO SUL RACING ONLINE

I piloti del CIN 2002 hanno aperto il loro campionato sulla pista di Daytona Beach, in Florida.

Questo impianto automobilistico vide la luce nel 1959 grazie a Bill France, il patron della Nascar.

In precedenza le vetture si affrontavano in piste ricavate sulle ampie spiagge della costa. Il Daytona International Speedway fu il primo circuito permanente della National



Daytona 500, l'evento nascar!

Association of Stock Car Auto Racing, un super ovale di 2,5 miglia che ospita anche un circuito stradale di 3,56 miglia nel quale si svolgono varie gare tra cui la famosissima 24 ore di



L'immagine del satellite

Daytona (sport prototipi e vetture ricavate dalla serie) e la Daytona 200 Week (gara di velocità in motocicletta). Grande affluenza di pubblico per vari week end di festa. Anche se non sempre le corse hanno solo aspetti positivi. Nel 2001, nella gara di apertura del campionato Winston Cup, perse la vita in un incidente in curva 4 il grande The Intimidator Earnhardt, un simbolo della Nascar moderna.

2 Sono gli appuntamenti Winston a Daytona. La famosa 500 miglia a metà Febbraio e la Pepsi 400 in Luglio. Gara, quest'ultima, che si svolge in notturna. A differenza che per le altre corse qui le qualifiche ven-



Vista 3d dalla tribuna

gono decise da 3 competizioni. Il Shootout per la prima fila e le due 125 per stabilire l'ordine di partenza delle file successive. Una curiosità: come è nato il laghetto rettangolare che si trova all'interno del circuito? E' il risultato degli scavi per ricavare la terra per sopraelevare le curve.

COME ARRIVARE

Il complesso motoristico di Daytona è situato nell'

Dati tecnici del circuito:

Superspeedway
2.5-miglia triovale
40 piedi di larghezza

Curve
Banking: 31 gradi
Lunghezza: 3,000 piedi
Raggio: 1,000 piedi

Triplice
Banking: 18 Gradi (sulla
Start/Finish Line)

Rettilineo frontale
Lunghezza totale: 3,800 piedi
Banking: Minimo, solo per motivi
di drenaggio

Rettilineo opposto
Lunghezza: 3,000 piedi
Banking: Minimo, solo per motivi
di drenaggio

Corsia Box
Lunghezza: 1,600 piedi
Larghezza: 50 piedi

Garage Area
7 edifici con 82 box (spazio per 164
auto)

Circuito Stradale
3.56 miglia (comprensivo di cir-
cuito triovale e sezione interna)
Larghezza circuito interno dai 30 ai
50 piedi

Speedway Facility
Superficie totale: 480 acri
Interna: 180 acri (incluso il Lake
Lloyd di 44 acri)



Daytona teatro di una gara IROC!

International Speedway Boulevard a Daytona Beach, Florida. E' accessibile da nord e sud dall'Interstate 95, da ovest sulla Interstate 4 e da Est sulla International Speedway Blvd. Se preferite l'aereo sappiate che il circuito è a pochissime miglia



Incidente tipico da Superspeedway

dal Daytona Beach International Airport.

Una volta all'interno del comp-

lesso potrete trovare il vostro posto in tribuna consultando delle comode mappe. Ogni tribuna è contraddistinta da un nome e da un colore. Quella Frontale è indicata sul fondo della mappa, mentre la tribuna affacciata al rettilineo opposto la Start/Finish Line è individuata in alto nella cartina. Gli uffici dei biglietti sono localizzati fuori della curva 1, in fondo a destra.

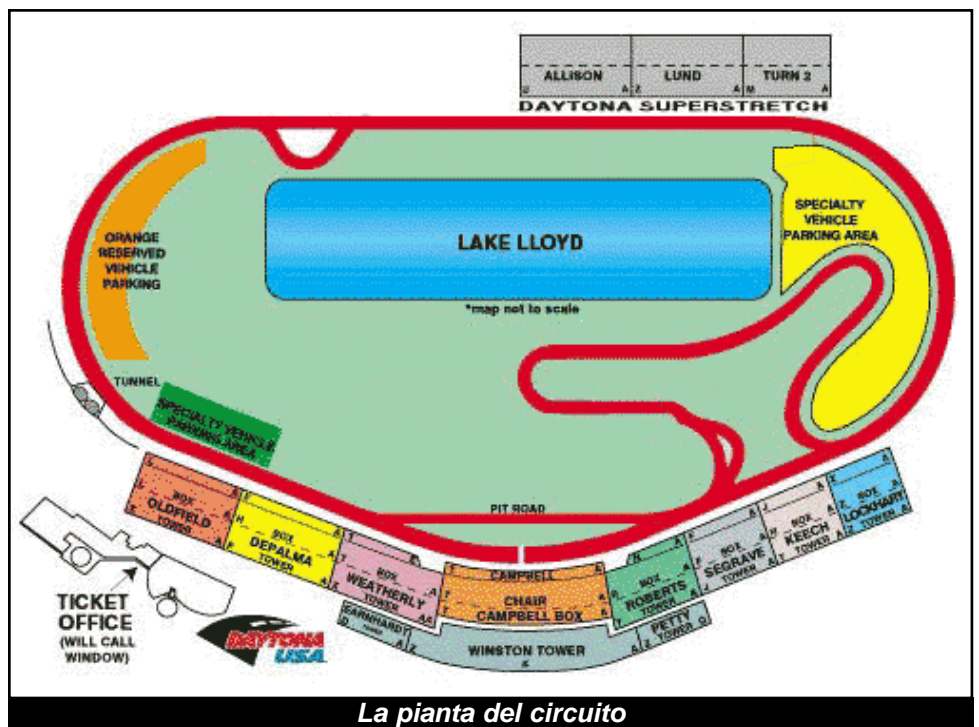
by Lucio Bruschi
"Nascarman"



La cartina di Daytona Beach, FLA

Per informazioni:

1801 W. International Speedway Blvd.
Daytona Beach, Fla. 32114
General Information: (386) 254-2700
Ticket Office: (386) 253-7223



La pianta del circuito

Finalmente ci siamo, è il giorno della prima gara dell'attesissimo campionato italiano Nascar 2002, il CIN2002. Molti piloti hanno atteso questo evento per molto tempo ed ora molti di loro vorrebbero prolungare l'attesa di qualche ora, giorno, mese... Troppa alta la tensione, e quando si corre a pochi centimetri dall'avversario è questa a giocare brutti scherzi!

L'arena di battaglia è il mitico triovale di DAYTONA Beach dove le vetture sfrecciano a velocità folli una dietro l'altra per tutti i giri in programma.

Ore 20:30 PRATICA. "LA TENSIONE SALE..."

Il server è up e Stefano Zago risulta il primo pilota a scendere in pista con la sua magnifica Dodge tutta incerottata per meglio frangere l'aria cercando di arrivare il prima possibile a i 200 Mph... Da li a poco tutti gli



Stefano Zago nei primi giri ufficiali

altri piloti del gruppo entreranno in pista cercando di affinare l'assetto adattandolo alle condizioni meteo correnti. Non fa particolarmente caldo 53°F con 10Mph

di vento direzione Nord Est, un clima accettabile nonostante la velocità del vento abbastanza elevata. I tempi cominciano a scendere e il numero dei piloti in pista aumenta sempre più, le frasi della chat si fanno sempre più astratte e frettolose sintomo della tensione che sale, il tempo passa e si arriva in un batter d'occhio a fine pratica con Alberto Zanetti che fa registrare come di consueto il miglior tempo fermando il crono sui 46.836 sec. Alessio Fabbri suo compagno di squadra è subito dietro a pochi millesimi di secondo 46.841, seguono Buccella 46.878, Capitani 46.920, l'atte-

sissimo Rosio 46.986, Giovannini 47.002, Pavanello 47.012, Nannizzi 47.023, Zago 47.091, Manno 47.120, Nadile 47.207, Steffan 47.234, Moretto 47.247, Acquaviva 47.254, Fani 47.323, Bortolotti 47.540, Cinnate 47.652, Baldi 47.792 e infine Buonocore 48.835. Tutti rilevamenti di rilievo...

Il tempo messo a disposizione per la sessione di pratica di una gara ufficiale non lo ritengo mai sufficiente. Rimane sempre qualche dubbio sulla bontà delle regolazioni e per di più la differenza di metodo di lavoro che ogni pilota ha per preparare qualifica e gara rende ancor più difficoltoso il raffronto dei tempi. Morale della favola? Dopo giorni e giorni di prove nessuno sa con certezza dove si posizionerà in griglia di partenza... Ma è questo il bello!

Ore 21:15 QUALIFICA. "FRENESIA E TANTA FATICA..."

Azzeccare la pole a Daytona non è facile, ancor più difficile è quando gli avversari sono piloti del calibro di Zanetti, Rosio, Fabbri, Zago, Moretto ecc... che curano millimetro per millimetro ogni tracciato cercando di scovare il segreto, la chiave di lettura che permetta di primeggiare nei giri "sparati" della qualifica. Uno sguardo al meteo (59°F CLOUDY), al vento (7 MPH EST) e clik su "drive" per affrontare i due giri della morte. Nessun errore è ammesso, ogni sbavatura costa millesimi di sec-

P	#	DRIVER	TIME
1	88	A Zanetti	46.836
2	2	A Fabbri	46.841
3	76	A Buccella	46.878
4	19	G Capitani	46.920
5	100	A Rosio	46.986
6	25	I Giovannini	47.002
7	146	C Pavanello	47.012
8	22	S Nannizzi	47.023
9	8	S Zago	47.091
10	10	L Manno	47.120
11	28	A Nadile	47.207
12	154	A Steffan	47.234
13	99	G Moretto	47.247
14	37	V Acquaviva	47.254
15	97	G Fani	47.323
16	66	M Bortolotti	47.540
17	139	G Cinnante	47.652
18	89	A Baldi	47.792
19	82	G Buonocore	48.835

Tabella tempi pratica

ondo che possono determinare la pole o la terza fila, che in gruppo Winston è un risultato di tutto rispetto. La frenesia prende il sopravvento, tenere il volante "dritto" è una vera impresa, dis-

P	#	DRIVER	TIME
1	97	G Fani	48.361
2	8	S Zago	48.376
3	88	A Zanetti	48.378
4	99	G Moretto	48.426
5	82	G Buonocore	48.438
6	10	L Manno	48.438
7	100	A Rosio	48.457
8	22	S Nannizzi	48.479
9	25	I Giovannini	48.487
10	66	M Bortolotti	48.504
11	146	C Pavanello	48.561
12	154	A Steffan	48.608
13	37	V Acquaviva	48.796
14	76	A Buccella	48.806
15	89	A Baldi	48.829
16	2	A Fabbri	48.841
17	28	A Nadile	48.854
18	139	G Cinnante	49.048
19	19	G Capitani	50.597

Tabella tempi qualifica

egnare le traiettorie di ingresso t1 e t3 diventa una fase delicatissima che incide pesantemente sul risultato finale, e si "suda di brutto..." Sulla linea di finish si butta l'occhio sul time per rendersi conto più o meno come è andato il primo giro. Tutte le volte mi dico "questa volta non attivo il menu lap-time, voglio vedere il risultato alla fine...", "tutto andrà per il meglio se non lo attivo...", ma non ci

riesco è troppo forte! Tutto questo al primo giro... Il difficile deve ancora venire... Per il secondo giro c'è chi ha la "fortuna" di non "soffrire" ulteriormente vedendosi esplodere il motore anzitempo ma, per i miseri che riescono a continuare, specialmente dopo aver fatto registrare un buon primo tempo è un vero calvario... La velocità sale piano piano e mantenere la vettura perfettamente in traiettoria ideale diventa difficile, l'ingresso in t1, l'uscita di t2, il rettilineo secondario, l'ingresso in t3 e l'uscita di t4, sfide nella sfida. Tutto ciò non basta, c'è da affrontare l'ultimo ostacolo, la piega a sinistra che immette sul traguardo, sembra facile ormai ma non lo è! E meno male che il warm-up è stato aumentato da

Ore 21:20 WARMUP. "CI SI RIPRENDE..."

I dieci minuti di warmup filano via lisci e servono come detto per riprendersi... La temperatura si è abbassata (52°F) ma il

vento è troppo forte (18 MPH SUD-EST), rischia di falsare tutti i dati raccolti nei test pre-gara, "speriamo cali..." I primi tre a fine sessione risultano Nadile (46.948), Nannizzi (47.017) e Acquaviva (47.143).

Ore 21:30 GARA. "L'ORA DELLA VERITA'"

Dall'avvio della sessione di gara alla partenza vera e propria ci sono 25 secondi che devono essere sufficienti per controllare i parametri fondamentali del setup e scendere in pista. Tutto dipende dal meteo perciò è la

...meno male che il warmup è passato da cinque a dieci minuti. Serve per riprendersi...!

prima cosa che si controlla. 53°F CLEAR, vento 16MPH SUD-EST. La temperatura atmosferica è OK, il vento è calato ma non abbastanza,

influenzerà di certo l'aerodinamica delle vetture in modo sostanziale. Ok Ok click su drive! Tremano le gambe, sono in pole a Daytona la prima gara, mamma mia!! Il motore si mette in moto e tutti che scrivono la prima e l'ultima frase chat libera augurando a tutti "GL" che tradotto significa "Good Luck", da lì in poi sarà possibile solamente immaginare i pensieri degli avversari guardando le reazioni in pista... Nessuna frase pubblica è ammessa per regolamento. La pace car intanto parte e si innestano le prime marce con tutto il gruppo che si sgrana piano piano per poi

ricompattarsi verso t3 pronti per l'avvio della DAYTONA 500. E' l'ora della verità!

CRONACA DELLA GARA

Al via tutto regolare e i primi giri servono per riprendere il feeling delle competizioni ufficiali, quelle importanti. Tutto sembra procedere per il meglio, ci si diverte e si vedono sorpassi continuamente. Alcuni giri più tardi però prevale un pizzico di agonismo e alcuni piloti tendono



Mitico three wide!

nessione che gli fa perdere ogni speranza di aggiudicarsi la vittoria. Pochi giri più tardi i piloti Winston ci regalano quanto di più emozionante possa esserci



Siamo finalmente nel giro di allineamento... Tra poco inizieranno le danze!

a rimanere troppo in linea interna limitando così il divertimento generale, ma come biasimarli ehehehe... Zanetti e Zago fanno prevalere la loro esperienza e sono loro che accendono gli animi del pubblico con continui sorpassi al vertice. Purtroppo per Alberto al quarto giro arriva la prima grossa delusione del campionato, la malefica discon-

in una gara Nascar, un bel three wide. Protagonisti gli splendidi Bortolotti, Giovannini e Nannizzi. I piloti si scambiano continuamente le posizioni sia nelle prime posizioni che nelle retrovie fino al 47° giro quando un incidente fra Nannizzi e Rosio costringe i direttori di gara a far uscire la pace car. Siamo in regime di caution, la prima della

stagione. Nannizzi non è riuscito a mantenere i pneumatici in temperatura ottimale e questi non hanno resistito così a lungo finendo di descacciarsi proprio in occasione dell'incidente con Rosio in uscita di t4. Coinvolti anche Zago, Bortolotti e Fani



Ecco il contatto Rosio - Nannizzi

che non subiscono danni gravi. Al giro seguente tutti rientrano ai box per la sostituzione delle gomme e per rifornire la vettura di carburante. La gara riprende, Manno e Fabbri si alternano al comando mentre Buonocore attende al terzo posto limitandosi a rintuzzare gli attacchi di Fani e Acquaviva protagonisti di



Il contatto Rosio - Giovannini

un intenso duello. Si arriva al 79° giro ed esce la seconda caution generata dal contatto fra Giovannini e Rosio non apparso del tutto innocente questa volta. Quest'ultimo subirà ingenti danni alla vettura. Da lì in poi

non riuscirà più ad insidiare i primi. Si rientra nuovamente ai box. Si riparte e dopo poco siamo nuovamente in regime di



Piuttosto bravini questi piloti...

gialla. Questa volta avviene l'apoteosi, il BIG ONE e sono coinvolti quasi tutti i partecipanti. Moretto è il più sfortunato e deve



il BigONE scatenato da A. Buccella

ritirarsi per i troppi danni subiti come pure Buccella. La distrazione proprio di quest'ultimo durante la fase di un doppiaggio

è la causa scatenante. Ancora due giri dopo la ripartenza e siamo di nuovo in gialla. Cinnate sbatte violentemente a muro esterno dopo aver sfiorato Manno e ripiomba verso l'interno centrando Acquaviva in pieno facendogli perdere alcune posizioni. Miracolosamente Acquaviva esce indenne dal contatto. Questa volta non si rientra ai box. Da lì alla fine non ci saranno più interruzioni e sarà guerra dichiarata... Claudio Pavanello è il nuovo leader e non lascerà più questa posizione fino al termine. Nadile, Capitani, Bortolotti e Fani tenteranno più volte di insidiare la leadership senza successo. Il leader è determinatissimo e non intende concedere niente agli avversari. Il finale è da cardiopalma con Fani e Nadile protagonisti di un duello vero ruota a ruota. Siamo ad un giro dalla fine e Nadile è secondo seguito a pochi cm da Fani ormai rassegnato e sicuro di un terzo posto facile facile quando avviene il colpo di scena. Nadile tenta un attacco folle al leader in ingresso di t3 cercando di superarlo sotto la linea gialla, il tentativo fallisce e Fani riesce a sfruttare l'occasione per portarsi in seconda posizione superando Nadile all'esterno conquistando così di diritto una convocazione alla IROC e alla CTK insieme al

vincitore Pavanello. Manno e Capitani che seguivano finiscono al quarto e quinto posto ottenendo un grande risultato di squadra. Bortolotti finisce sesto dopo essersi toccato proprio all'ultimo giro con



L'attacco "folle" di Nadile

Giovannini sprofondato all'11° posto. Fabbri è 7°, 8° Acquaviva, 9° Rosio e 10° Buonocore. Da rilevare i ritiri di Moretto, Zago e Buccella. Molto sfortunati sono stati Baldi e Zanetti che sarebbero sicuramente stati protagonisti per le lotte al vertice. Concludendo possiamo valutare la prova del gruppo Winston positiva con-



Il vincitore Claudio Pavanello!

siderando il numero esiguo di bandiere gialle, solo cinque, che hanno regalato affascinanti run in green. A risentirci per la prossima prova del CIN2002.

by Gabriele Fani

Daytona... Daytona, sette lettere che vogliono dire tutto nella NASCAR. Emozioni, sorpassi, velocità, incidenti, tragedie...

E' Daytona il primo ostacolo da affrontare, un ostacolo duro per tutti e che alla partenza non ti dà punti di riferimento, non ti dà

fiducia perché hai lavorato bene con l'assetto e non ti dà pace perché non sai mai quante volte riuscirai a

tagliare quel maledetto traguardo. Alcuni dicono "Daytona?! Una lotteria...", forse hanno ragione... forse...

Settembre 2002, Winston Series. Inizia il CIN2002.

<< Uff, finalmente ho finito di studiare... che ore sono?! 20.10... mmm... a che ora iniziano le pratiche?! 20.30... mmm... al massimo mi tocca un panino, poi devo entrare perché è una settimana che non tocco

...alcuni dicono "Daytona?! Una lotteria...", forse hanno ragione... forse...

Nascar2002 e, cacchio, l'assetto, neanche mi ricordo più come gira. Sì beh, lo so che a Daytona c'è la scia, si cerca di star tranquilli e poi ci si gioca tutto alla fine sperando di avere cul... ehm, ma sì dai... un gran culo nel non essere coinvolti in incidente, o peggio, non averli causati noi stessi! Ma vabbè dai, meglio pensare positivo...

Mi basta riprendere un po' la mano con il setup, fare qualche giro in scia e sarò

pronto... spero solo che l'emozione dell'esordio non mi faccia brutti scherzi...

Gnam... Gnam... buono 'sto panino... ehi ma... sono le 20.25! Azzo, mi devo sbrigare... Vediamo un po', durante la gara cosa posso portarmi come generi di conforto? Il bottiglione d'acqua per forza, poi... mumble

mumble... La Coca-cola meglio di no, dovesse venirmi mal di stomaco a metà gara mica posso mettere il pilota automatico! Un paio di succhi di frutta andranno bene via... andiamo... Il pc è acceso da oggi pomeriggio, meglio riavviarlo va... per sicurezza, non si sa mai... Ok, ecco il desktop... internet... nascar... doppio click!

Azz, non ho controllato la chat... dovessi beccarmi penalità del cavolo per una lettera fuori posto! Dov'è il player in i? Eccolo... ok, mi pare sia in regola... entro nel gioco...

Ora devo controllare se ho settato la car giusta, il carset l'ho caricato oggi pomeriggio, il numero è quello esatto... ehi, ma che sto facendo... è sempre andato tutto bene e non ho mai modificato nulla, perché sto controllando tutto?! Azz, la tensione



Stay high!



Antonio Nadile, Gianluca Capitani e Luigi Manno del team PC-TUNER RRT

dell'esordio... o sapevo...

Se faccio qualche cavolata in gara, m'incaxxo come una iena! Forza... calma e sangue freddo... ricordati "La gloria rende gli eroi immortali", Gladiator docet! Ecco, sono entrato nel server... ci sono già tutti, ma pork!, guarda quanti siamo... Andy, Schummy, Albe, Speedy, Falcon, Fani, Matteo... all'anima della concorrenza, sarà un'impresa arrivare nei primi 5! Vabbè, meglio non pensarci... vediamo come sono messo col setup... mmm, meno male che ho questo vecchio setup di Nascar4, l'avevo provato e andava benone... andiamo con quello, via!

Finalmente il cockpit... il volante è ok, la pedaliera idem e la chat pure... posso partire! Prima entrata in pista nel CIN2002... azzarola, mi sento emozionato, quasi ho paura di affondare il



Temp. motore ok, olio ok, voltaggio ok...

piele sull'acceleratore nonostante la lunghezza dei rapporti... seconda, terza, finalmente la quarta marcia a 140 mph... asp, arrivano da dietro... wow, il trenino dei miei compagni di

squadra mi schizza accanto... peccato che non abbia ancora preso velocità sennò mi accoda-



Manno all'inseguimento...

vo anch'io! Certo che con il pc nuovo è tutta un'altra cosa, guarda come si vedono bene le livree... sembrano vere... beh, in effetti le macchine sono virtuali ma guidate da persone vere... chissà cosa aspettano a prendere il miglior pilota virtuale e a metterlo al posto di Yoong alla Minardi! Mah... pensiamo alla gara che è meglio...

Le pratiche stanno per finire... qualifiche vicine... Ricordo il post di Xatos sulla tensione provata nei due giri secchi di qualifica, beh ha ragione... me la sto facendo sotto! Certo però che sentire tutta quell'adrenalina e dover fare finta che non ci sia, doverla domare per riuscire a non farsi prendere dalla foga... concentrarsi sulla pista, sulle traiettorie, sulle proprie mani... e vedere quei muri che ti sfrecciano accanto, sapendo che sono lì per farti rallentare quando prendi una curva larga... e a volte ti salvano la vita... ma a volte te la possono

anche strappare via!

Mi rianimo... ero quasi in quella che alcuni chiamano "trance agonistica" e quasi non mi accorgo che lo spotter mi invita ad entrare in macchina, è ora! Si comincia! 2 giri per dare tutto... speriamo che il motore regga, non vorrei mica tornare ai box a piedi...

La macchina incomincia a muoversi, mi raccomando le marce da inserire dooooolcemente... il primo giro tranquillo per prendere velocità... e poi spara tutto nel secondo! Comincio a sentire qualche tremolio... sarà mica che sta per rompersi qualcosa... fammi

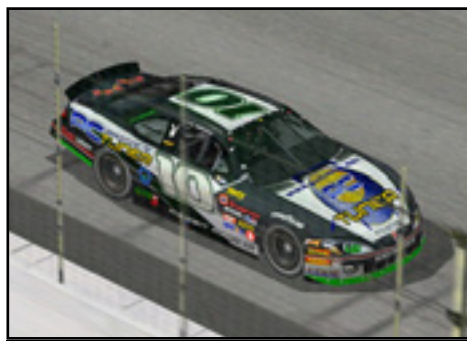


Green, green, green!

vedere le temperature... ma no, è tutto ok... Mmmmm, sarò mica io che comincio a tremare inconsapevolmente?! Su... forza... devo vincere la paura, non può battermi, devo essere più forte... più forte...

Inizia il secondo giro! Concentrato... guardo la corda della t1, inserimento dolce per non perdere velocità... ora percorro la t1... azz, un pelino largo ma va bene... ora devo uscire dalla t2 al massimo... interno ma non troppo... la car deve sgusciare via... con dolcezza...

ecco, così... bene... uff... rettilineo... sollievo... arriva la t3... come prima dai... ok, l'inserimento è perfetto, forza... l'uscita è più stretta, me lo ricordo... in t4 il raggio è leggermente più ampio... ok, dai la tengo bene... la traiettoria è buona, la velocità



La livrea realizzata da M. Piscina

anche... il tri-oval... strettooooo... YES! Uff... è fatta... relax... calma... vado al box e parcheggio, spero che i meccanici mi diano buone notizie, ce l'ho messa proprio tutta!

Sesto posto, beh sono contento sì... certo, qualche errorino in meno e potevo limare qualcosa ma ormai è fatta... Lasciamo passare il warmup, tanto il set



Merge when you can!

da gara l'ho già provato nelle pratiche e poi mi serve qualche minuto per riprendermi dallo stress... azz...

Ecco... sono pronto! "Session complete"... 00.30... 00.29...



La griglia di partenza

Azzarola, quanto corre 'sto cronometro... fammi controllare il setup... ok, è questo! Il "grille"?! Beh, devo aspettare gli ultimi 30 secondi per sapere la



Il logo dello sponsor degli RRT

temperatura della gara... Ok, è giunta l'ora! Si parte... casco ben allacciato, luci accese anche di giorno e prudenza...

sempre! Un bel respiro e... GENTLEMEN START YOUR ENGINES...!!! >>

Ehm... come dite?! Dov'è il commento sulla gara?! Ehehe... impossibile descriverla! Il mio risultato finale?! Non ha importanza...

Anche se in effetti una cosa posso anche dirla: "Tu chiamale se vuoi... emozioni..."

by Luigi Manno
"Giginho"