



# Ci voleva Un Giornale

1974 1998 2000  
**32° RALLY DEL SALENTO**  
CAMPIONATO ITALIANO RALLY



**E' Tornato...  
Sfigor Man!!!  
ACI 100 anni  
Sestriere Storico  
PC Games  
e... di tutto di più!**



**26° RALLY  
DI SAN MARINO**



# Editoriale

Cari lettori,

a meno di due mesi dall'uscita dell'ultimo numero, rieccoci qui con una nuova edizione del Giornalino.

Che volete farci, siamo ansiosi di recuperare il tempo perduto, le idee abbondano, gli articoli sbocciano come gemme a primavera, solamente l'editoriale fatica a nascere; del resto, a meno di due mesi dall'uscita dell'ultimo numero, cosa diavolo volete che vi raccontiamo?

Così, dopo lunghe discussioni, abbiamo deciso di iniziare queste pagine parlandovi di un fatto increscioso successo durante l'ultimo rally "100.000 Trabucchi", dove il responsabile della prova di Montemale, Tony Multari, ha commesso un errore madornale, incredibile ed inspiegabile per un Capo Prova della sua esperienza: nello stabilire l'ordine di servizio infatti ha posizionato i Cavagnero Brothers uno ad inizio P.S. e l'altro allo Stop!

Ora, qualunque socio del CiUGi sa perfettamente che i due fratelli sono estremamente pericolosi già quando agiscono individualmente; in coppia, applicati come elettrodi alle estremità di una Prova Speciale, sono in grado di generare un campo di energia negativa tale da far sembrare il Triangolo delle Bermude una amena località di villeggiatura.

Ed anche questa volta le nefaste conseguenze non si sono fatte attendere: alla fine dei tre passaggi le vetture dei concorrenti giacevano accatastate ai bordi della strada come dopo il passaggio dell'uragano Giuditta, per la felicità della Direzione Gara e di tutte le Assicurazioni interessate.

Particolarmente ammirata dal numeroso pubblico presente la piramide formata da **quattro-vetture-quattro** in bilico l'una sull'altra, che ha tenuto allegramente impegnati uomini e mezzi addetti al recupero fin oltre la mezzanotte.

A tutto ciò bisogna aggiungere che qualche concorrente ha deciso di fare tutto da solo: un pilota (di cui preferiamo tacere le generalità) rotto il cambio in prova ha parcheggiato la vettura in una stradina laterale vigilata dal nostro collega (s)Fortunato.

Domanda da 100 milioni: un'auto parcheggiata in discesa con tutti gli ingranaggi frullati e senza il freno a mano tirato... che cosa può fare ?!

Comincia lentamente a scendere con l'equipaggio e (s)Fortunato appesi alle portiere... ed infine velocissimamente va giù nella riva, così che uomini e mezzi addetti al recupero sappiano come passare allegramente anche il resto della notte.....

Bisogna però ammettere che nonostante tutti gli incidenti raccontati in questa cronaca semiseria, i C.P. di Torino sono riusciti comunque a portare a termine tutti e tre i passaggi previsti, senza interrompere mai la Gara.

Sfigati sì, ma sempre mitici !!

La Redazione

# Sfigor Man

Cari Soci ,

una sconvolgente novità ci ha colpito come un fulmine a ciel sereno poche settimane fa: un noto personaggio che credevamo scomparso, svanito nel nulla , disperso e di cui non avevamo più alcuna notizia da quasi due anni è improvvisamente riapparso, resuscitato e drammaticamente si è rifatto vivo !

Avrete capito oramai tutti che stiamo parlando del nostro inviato molto speciale SFIGOR MAN. Lo avevamo lasciato nell'ottobre del '96 in partenza per gli ultimi appuntamenti del Campionato I.T.C. in Brasile e Giappone, timorosi per quello che il famoso reporter d'assalto avrebbe potuto combinare oltre-oceano, ma rassicurati che fosse accompagnato in questa avventura dal nostro Don Perignon. Le ultime notizie dei due amici ci arrivarono sotto forma di cartoline spediteci dalle assolate spiagge di sperdute isolette del Pacifico Australe, facendoci dubitare sulla natura missionaria del viaggio di Don Perignon.

Persa ogni speranza di rivederli, venivamo smentiti da una lettera di Sfigor Man pervenutaci in redazione, nella quale il nostro cronista, come nulla fosse, ci relazionava sull'andamento delle gare del Superturismo e dei Trofei Cinquecento e Seicento di quest'anno.

Rintracciato telefonicamente e ricevute assicurazioni ( peraltro non richieste ) sul suo purtroppo ottimo stato di salute ( ovviamente solo fisica, di quella mentale è meglio non parlare ), la prima domanda che gli abbiamo rivolto era ovviamente tesa a capire cosa fosse successo alla nostra guida spirituale. Pare però che l'ultima immagine di Don Perignon, descrittaci poeticamente da Sfigor Man, lo vedesse avviato verso l'orizzonte in compagnia di una leggiadra polinesiana avvolta in un trasparente pareo, sulle rive della smeraldina laguna di Aitutaki.

Alla faccia del voto di castità !!

Addio buon vecchio Don ..... e dedicacene qualcuna !!

Asciugate le lacrimucce per la dolorosa perdita, ci sentiamo moralmente obbligati a pubblicare uno stralcio dell'articolo ricevuto da Sfigor Man.....AUGURI!!

*Cari amici ,*

*dopo un anno di inattività sportiva, per il 1998 sono riuscito a riprendere la collaborazione con Fiat Auto Corse.*

*Non sto a raccontarvi l'entusiasmo e le manifestazioni di gioia con cui mi hanno accolto gli uomini di Chivasso, tutti a mani alzate ( a dir la verità una sola era alzata, l'altra era bizzarramente posizionata a sostegno dell'apparato genitale).*

*Con il Direttore Sportivo, Dott. Beniamino Bartoletti, abbiamo immediatamente definito il programma di quest'anno, particolarmente ricco: il calendario comprende infatti 10 appuntamenti per il Superturismo, 8 per il Trofeo Cinquecento, 6 per il Challenge Seicento.*

*Pochi giorni dopo, curiosamente, sono iniziate a circolare strane voci sul destino del Superturismo, in particolare sull'assegnazione della Promozione del Campionato.*

*A Chivasso i dirigenti della Fiat Auto Corse, oltre ad evitare accuratamente di incontrarmi, hanno iniziato a farsi negare anche al telefono, rispondendo in falsetto quando raggiunti.*

*A dar loro ragione è arrivata la conferma che alla prima gara prevista a Monza il 18 e 19 aprile le Case ufficiali non avrebbero corso.*

*Il seguito è stato un susseguirsi di attacchi sulle pagine dei giornali, di riunioni frenetiche, litigi furibondi, missive di avvocati, ricorsi al T.A.R. e chi più ne ha più ne metta !*

*Il risultato è stato che la seconda gara al Mugello è stata annullata, che in occasione del terzo appuntamento a Binetto mancava la copertura televisiva, così come per la gara successiva ad Imola e che a tutt'oggi non esiste ancora un calendario definitivo. ( N.d.R. quando questo numero sarà distribuito ci auguriamo che la situazione sia definitivamente risolta ). Questo stato di cose ha contribuito non poco a far crollare le mie già modeste azioni.*



*Gli sponsor stanno costituendosi in comitato per citarmi come causa dei mancati ritorni pubblicitari.*

*I titolari dei vari autodromi stanno costituendosi in banda armata per eliminarmi fisicamente a causa dei mancati introiti dovuti alla scarsa affluenza di pubblico.*

*Aci e Csai stanno costituendosi parte civile per citarmi per danni morali.*

*I miei amici stanno costituendosi e basta per evitare l'arresto per complicità.*

*E io ?! non avendo di che costituirmi me ne infischio e proseguo per la mia strada.*

*Sul prossimo numero vi parlerò del Trofeo Cinquecento e del neonato Challenge Seicento, ma soprattutto di una ghiotta novità che il vostro funambolico Sfigor Man vi ha riservato per questa stagione sportiva.*

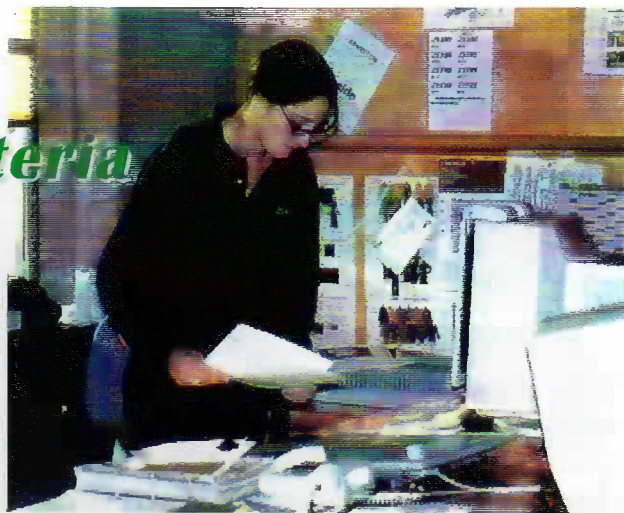
*Un saluto e tanti augu..... pardon! In bocca al lupo a tutti!!*

*Sfigor Man*

# Tam Tam...

## Dalla Segreteria

E questa volta proviamo a descrivere una gara osservando e vivendo la postazione della segreteria, questa SCONOSCIUTA!! Occorre innanzitutto precisare che l'attività della segreteria inizia parecchio tempo prima della gara, in quanto tutte le operazioni che "scatenano" l'organizzazione devono essere supportate da un valido aiuto per tutto ciò che riguarda i contatti da avviare, i permessi da richiedere, le prenotazioni degli alberghi, la diffusione e pubblicità della manifestazione, il materiale occorrente per ogni tipo di servizio, sia d'ufficio che sul percorso, le persone da coinvolgere per lo svolgimento della gara, ufficio stampa, cronometristi, radioamatori..... Insomma, quando arriva il giorno stabilito per la gara, la segreteria..... è già stanca! Tralasciamo le solite piagnucolate, ed immergiamoci nel nostro "3° Sestriere Storico". Alcuni giorni prima della manifestazione, come consuetudine, si svolge un briefing dell'organizzatore con tutto lo staff impegnato nei vari compiti, quali la gestione dei vari parchi chiusi, l'attrezzatura occorrente nelle prove cronometrate (P.C.), come cartelli, con, sedie e tavoli per i cronometristi, la disposizione dei commissari di percorso ed il relativo ordine di servizio, e procedure da seguire per le verifiche antegara... ma che cosa c'entra la segreteria?? La segreteria segue tutte queste operazioni proprio perché l'organizzatore ha demandato ad essa di occuparsi affinché tutto sia funzionale e coordinato nella maniera più opportuna. Arriviamo ora, al faticoso giorno della gara, nel nostro caso è il 1° maggio, dove dalle ore 15.00 alle ore 19.00 presso i "Portici del Lingotto" di Torino, sono previste le verifiche sportive, che consistono nel controllo dei documenti del concorrente, la consegna di eventuali comunicazioni e delle placche da apporre sulle fiancate delle vetture e la scheda per poter accedere alle verifiche tecniche; diamo uno sguardo alla sala che ospita la segreteria: l'organizzazione ha superato sé stessa!! Con un semplice colpo d'occhio notiamo risultare su tante belle fanciulle altrettanto splendide divise, dove la camicetta gialla spicca sulla gonna blu, le borse in elegante tela verde contengono l'occorrente ( e non ) per la manifestazione e verranno consegnate ai concorrenti in sede di verifica. Prima però di queste operazioni, si riuniscono i Commissari Sportivi, viene stilato il verbale della riunione e redatto il calendario degli incontri successivi. Si continua così anche la mattina successiva dalle 7.30 alle 8.30 con una sessione speciale di verifiche per i soliti ritardatari ( ti pareva che anche qui non ce ne fossero!). Alle ore 10.00, con il lavoro dei cronometristi,



viene compilato ed esposto l'ordine di partenza ed alle ore 10.30, ecco pronti tutti in postazione, i commissari di percorso per l'inizio delle partenze nel piazzale del Lingotto: le bandiere che sventolano, i fischietti che stridono, i motori che rombano sono il segnale che la gara è viva e si sta animando! E' così partita la prima tappa, che prevede, dopo un riordino a Susa, l'arrivo sul piazzale del Sestriere ad iniziare dalle ore 17.07. Ma la segreteria che cosa sta facendo ?? Calma, non infieriamo troppo, nessuno dorme! Dopo le varie "quadrature d'ufficio", tutto il materiale utilizzato viene riordinato e spostato sulla vettura che porterà a Sestriere una postazione provvisoria della Segreteria per organizzare i tavoli con i segnaposto ed i menù stabiliti per la cena di gala in una magnifica sala, magistralmente apparecchiata con tovaglie gialle, coprimacchia blu e centrotavola floreali. Giungiamo ora a Domenica 3 maggio, dove alle ore 10.00, dal piazzale Agnelli del Sestriere parte la seconda tappa del tracciato predisposto per belle signore e per giovani esemplari; la Segreteria, intanto, ritorna al Lingotto, facendo ancora tappa all'inizio delle varie P.C. ed a Pinerolo, dove è stato organizzato un simpatico buffet al Circolo Sociale 1806, necessaria ricarica prima della conclusione che prevede l'arrivo del primo concorrente alle ore 14.15 al Lingotto. Ultime fatiche per la Segreteria che, dopo i dati elaborati dai crono, espone la classifica finale, terminate le riunioni dei Commissari Sportivi, prepara i verbali e, visto che la tranquillità non è contemplata durante una manifestazione, è il caso di preparare una scaletta per la premiazione con tutte le coppe occorrenti, facile vero?!. Sono nel frattempo arrivate le ore 18.30 che prevedono, nello Stand dell'"ACI Cent'anni", la premiazione: è una splendida serata, il banchetto organizzato ieri sera è stato di alto livello, le persone erano elegantemente vestite ed oggi sembrano allegre... forse è andato tutto bene, ma ... chi ha vinto?! In Segreteria probabilmente lo capiremo domani, facendo l'incartamento di chiusura!

*Paperina Quack*



**Cento anni!** Nel mondo dei motori rappresentano un traguardo che in pochi finora hanno superato. L'automobile Club di Torino è stato fondato il 18 novembre del 1898 da alcuni pionieri dei veicoli a motore. La nascita dell'Automobile Club di Torino avviene il giorno dopo la corsa Torino-Alessandria-Torino di ben 192 chilometri che vede alla partenza ben "tredici" concorrenti che compiono il tracciato alla favolosa media di 34 chilometri orari. Gli uomini che diedero vita al Club si chiamavano: Roberto Biscaretti di Ruffia, Michele Lanza e Cesare Gorla-Gatti. Tra i firmatari dell'atto costitutivo troviamo altri nomi che negli anni seguenti daranno vita alla Fiat, tra i quali Giovanni Agnelli, Michele Lanza, Emanuele Cacherano di Bricherasio, Luigi Storero, Pietro Bosio e tanti altri.

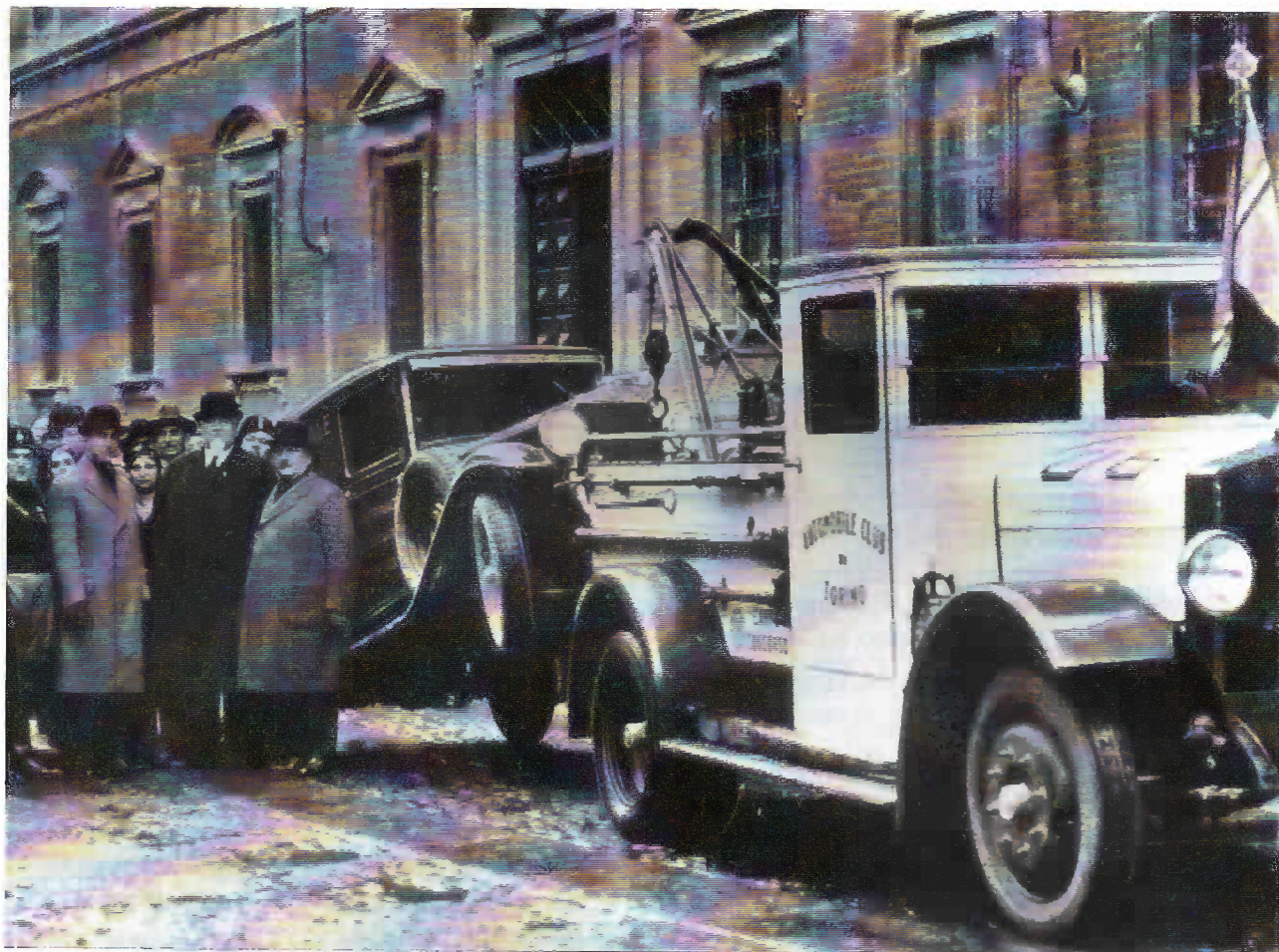
La sede del Club si trovava allora in corso Vinzaglio 25 dove domenica 22 febbraio avvenne la solenne cerimonia inaugurale. Nell'anno 1900 il numero dei soci sale ad oltre 60 unità, visti questi traguardi i membri della direzione si muovono sempre con maggior entusiasmo iniziando ad organizzare alcune gare in salita: la Madonna del Pilone - Pino Torinese vinta da Carlo Biscaretti su triciclo Phénix alle media di 34,8 km/h; la Torino - Pinerolo - Saluzzo - Cuneo - Racconigi - Torino di 130 chilometri, che vede trionfare il francese Gasté su un triciclo "Perfecta" percorrendo l'intero percorso in meno di due ore; la Torino - Asti di 48 chilometri vinta ancora dal francese; l'ultima gara dell'anno è la Torino - Chieri di 38 chilometri, tra i vincitori di categoria troviamo Vincenzo Lancia allora pilota della Fiat. Il 19 marzo del '91 viene inaugurata la nuova sede del Club nel villino già del Veloce Club al Valentino. Le menti dei fondatori sono sempre al lavoro per organizzare nuove gare

ed ecco l'idea di un Giro automobilistico d'Italia come prova di resistenza, il Club si avvale della preziosa collaborazione del "Corriere della Sera" e del "Touring Club d'Italia" per risolvere i problemi organizzativi di una gara del genere. Il regolamento prevede 13 tappe con partenza il 27 aprile da Torino passando per Milano, Padova, Mestre, Ferrara, Bologna, Firenze, Roma, Pisa, Genova, Tortona con arrivo a Milano l'11 maggio dopo aver percorso 1.642 chilometri. La stesura del "radar" viene affidata a Giovanni Agnelli e Felice Nazzaro che a bordo di una Fiat 6 HP percorrono tutto il viaggio raccogliendo informazioni preziose per gli organizzatori. Alla gara prendono il via 71 equipaggi, la manifestazione riscuote un grande interesse coinvolgendo numerose case automobilistiche.

Forte di questi successi il Club continua ad organizzare gare, nel 1902 si svolge la prima Sassi - Superga gara di velocità in salita che vede trionfare Vincenzo Lancia su Fiat 24 HP davanti alla Mercedes di Biglia; sempre nello stesso anno nasce la Susa - Moncenisio vinta ancora da Vincenzo Lancia. Il numero delle auto in Italia è in aumento, tra il 1905 e il 1907 se ne contano circa 2000 di cui 700 in Torino e provincia. Il 1907 è un anno fortunato per l'industria automobilistica italiana, la Targa Florio, il Grand Prix de l'Automobile de France e la Coppa dell'Imperatore di Germania vengono vinte da Felice Nazzaro, non da meno sono Scipione Borghese e Ettore Guizzardi che si aggiudicano il raid Pechino - Parigi.

Il primo decennio di vita dell'Automobile Club di Torino si chiude con la chiara dimostrazione che uno dei suoi principali scopi statutari, quello della propaganda automobilistica, è stato raggiunto pienamente. Nel periodo successivo, fino allo scoppio della guerra, l'ente attenua l'attività sportiva per dedicarsi alla tutela e alla difesa degli automobilisti. Nel 1926 il Club istituisce i primi corsi di scuola guida, si costituisce il Pubblico Registro Automobilistico provinciale, nascono i posteggi pubblici custoditi e nasce il primo carro - soccorso.

Nel 1938 l'Automobile Club Torino conta 5799 soci. Purtroppo arriva un triste periodo



storico: il 1940 - 1945, e anche l'Automobile Club di Torino non ne rimane fuori, i suoi soci si riducono a 388; ma negli anni a seguire con la ripresa economica della nazione anche il numero dei soci riprende a salire : 2159 nel '46, 3888 l'anno successivo. Riprende anche l'attività sportiva, al circuito del Valentino con il Gran Premio di Torino che nel 1947 vede la prima vittoria internazionale di una Ferrari. Nel 1950 i soci raggiungono quota 6350, nascono le stazioni di lavaggio, il Centro di diagnosi e assistenza tecnica, gli impianti di erogazione della benzina a prezzo ridotto e il Centro medico. Tra le manifestazioni sportive si vede la nascita nel mese di febbraio del Rally Internazionale del Setrières, gara divenuta negli anni a seguire di grande interesse e validità.

Nel 1950 viene inaugurata la sede di via Giolitti 15, più spaziosa ed in grado di smaltire le numerose pratiche dei soci che nel 1960 sono 34.000, nel 1970 131.000.

Nell'ultimo decennio il mondo automobilistico conosce importanti mutamenti e l'Automobile

Club Torino non può stare con le mani in mano, le esigenze dell'automobilista aumentano e l'Automobile Club deve dare nuovi servizi. Nel 1985 nasce il Centro Diagnosi Mobile, nel 1986 il soccorso stradale viene integrato con l'Acì Assistance, nel 1994 si inaugura il servizio depannage con vetture appositamente attrezzate ad officine mobili, inoltre nascono i servizi di assistenza, il Medico pronto a disposizione 24 ore su 24 e l'assistenza internazionale Acì Passport.

Nel 1990, con la ristrutturazione dell'edificio di via San Francesco, trova sede il parco di noleggio vetture. Negli anni '90 l'Automobile Club di Torino apre due nuovi parcheggi a Porta Nuova, nel 1992 si apre il parcheggio sotterraneo di via Roma, nel 1998 quello di piazza Bodoni, inoltre viene inaugurato il Centro Revisioni in piazza San Gabriele da Gorizia. Per non dimenticare il passato sportivo l'Automobile Club Torino nel 1996 organizza la prima edizione del Sestriere Storico, rievocazione di una gara degli anni '50 e '60 giunta oggi alla sua terza edizione.

# AUTOMOBILE CLUB TORINO

# SESTRIERESTORICO

## 3° TROFEO LANCIA

In concomitanza col Salone dell'Automobile, l'Automobile Club di Torino ha festeggiato i suoi 100 anni, a far da cornice a questo anniversario sabato 2 e domenica 3 maggio si è disputata la terza edizione del Sestriere Storico-Trofeo Lancia, rievocazione del celebre rally organizzato dall'Acì Torino negli anni cinquanta e sessanta. La gara era valida per il Campionato Italiano Regolarità Autostoriche Trofeo Ruoteclassiche, 3° SKF Press Trofy, 2° Criterium Alpino. La gara era suddivisa in due tappe; la prima con partenza da Torino Lingotto e arrivo a Sestriere, attraversando la valle di Lanzo e la valle di Susa, la seconda tappa partiva domenica mattina da Sestriere attraversando i paesi di Pragelato, Villar Perosa, Bricherasio, Pinerolo, Airasca e Stupinigi, per arrivare nuovamente al Lingotto dopo aver percorso 320 chilometri con 42 controlli orari, 7 prove di precisione e 4 controlli di velocità segreti. Alla terza edizione si sono avuti 82 equipaggi iscritti con un parco vetture veramente splendido seguito da un gruppo di "600" condotte da alcuni giornali-

sti e da alcune "Ferrari" che partecipavano al 2° Trofeo Owner's Club.

Tra le vetture partecipanti la più "anziana" era una Alfa Romeo 2300 8C Monza del 1931, ma erano presenti anche vetture più recenti tipo le Fiat Abarth 131 Rally e le Lancia Fulvia Coupè HF.

Dopo le due giornate di gara il cronometro ha assegnato la vittoria all'equi-

paggio Aghem-Conti su

Lancia Fulvia HF del

'70 con 1.48 punti di

penalità seguiti da

Canè-Galliani su

Porsche 356 A

Speeder del '58

con 1.56 di pena

lità. Lastrucci-

Lastrucci su Lancia

Fulvia Coupè del '71 con

2.41, Perno-Mao su Lancia

Fulvia S.Z. con 2.91, Beltrand-

Quagliotti su Opel Kadett GT/E del '75 con

3.06 punti di penalità. Nella classifica riservata alle vetture omologate ASI si imponeva l'equipaggio Canavoso-Alpe su MG B

Spider del '65 che precedevano Ongari-Ongari su Triumph TR6. Nella classifica giornalisti si imponeva Olivero-Baù di TuttoRally al volante di una Fiat 600 e la coppia Giachino-Giachino vinceva il Criterium Ferrari su Ferrari Testa Rossa.







**Giochiamo a...**

**Nascondino!**

L'esigenza di ridurre i costi di partecipazione per i concorrenti nei rallies ha spinto la F.I.A. a limitare sempre più gli interventi di assistenza sulle vetture fino a giungere al divieto di assistenza lungo tutto il percorso al di fuori degli spazi appositamente previsti dall'organizzazione (come recita la N.S. 11 all'articolo 7.2). Nonostante sporadiche iniziative da parte di solerti commissari sportivi, la Federazione non ha ancora definito una segnaletica per individuare le zone di assistenza vietata.

I controlli sui concorrenti in trasferimento vengono affidati agli Ufficiali di Gara nelle vesti di giudici di fatto. Solitamente gli organizzatori prevedono almeno un commissario con tale incarico in ogni tratto di trasferimento.

Costui dovrebbe sorvegliare che lungo un tratto di trasferimento (normalmente alcune decine di Km.) i cento e più concorrenti:

- non facciano intervenire sulla vettura persone diverse dall'equipaggio;
- non utilizzino materiali non presenti a bordo della vettura;
- non abbandonino (volontariamente o involontariamente) il percorso riportato sul radar;
- non facciano rifornimento.

Il solitario Ufficiale di Gara dovrebbe disporre di ragguardevoli capacità mimetiche, di satelliti spia, di un veicolo che si muova alla velocità della luce e forse anche del dono dell'ubiquità per una tale sorveglianza.

I concorrenti invece sanno che faccia e che vettura ha il commissario, sono al volante di mezzi molto più veloci, conoscono perfetta-

mente il territorio sul quale si muovono, dispongono di amici e conoscenti compiacenti che mettono loro a disposizione garages, officine, capannoni, bunker e trincee ... ed in molti hanno anche un'imperturbabile faccia tosta.

In questa sorta di guerra condotta con armi impari, il commissario deve sapere che tutte le guerre si vincono con le informazioni carpite al "nemico".

Per controllare i concorrenti in maniera efficace diventa così necessario mantenersi in comunicazione (telefonini permettendo) con i commissari posti allo stop della P.S. precedente, dai quali ricevere indicazioni su quali vetture hanno terminato la prova malmesse nella meccanica o nella carrozzeria. Se ci si posiziona all'inizio del tratto di trasferimento ci si può muovere al seguito delle vetture "sospette" e scoraggiare i desideri dei concorrenti di giocare a nascondino.

Qualche concorrente sull'orlo del ritiro "ci proverà" ugualmente a fare interventi non regolamentari. Il commissario che lo dovesse cogliere sul fatto, deve notificare l'infrazione immediatamente all'equipaggio, redigendo un verbale da consegnare tempestivamente in direzione gara.

Altri soggetti di cui sospettare a ragion veduta sono i concorrenti che dispongono di vetture più sofisticate e quelli che corrono "sotto casa" per i quali sono "ipotizzabili connivenze ambientali" (per usare un'espressione da cronaca giudiziaria).

Armati di questi semplici consigli, di attenzione, tenacia e di un pizzico di fortuna è possibile affrontare questo nuovo ruolo per U.d.G. vivendo da vicino le fasi non agonistiche di un rally.

*Mr. Big*

# PC Games

e... dintorni

Come avete potuto capire dal titolo in questa rubrica mi occuperò di recensire, per quanto è possibile, alcuni tra i più diffusi giochi per PC o gamestations specifiche; cercherò di spaziare non solo nel campo dell'automobilismo ma anche su altri fronti scendendo nei minimi particolari di ogni singola opzione di gioco. Per fare questo vi chiedo già in anticipo di indicarmi quali sono le vostre eventuali richieste in merito.

Visto che è il primo numero il gioco lo scelgo io, vi parlerò e vi collauderò V-RALLY, gioco automobilistico relativo al campionato del mondo rally 1997 sviluppato per la Playstation SONY.

Innanzitutto la grafica, abbastanza ricercata e con particolari di buona definizione, dall'asfalto che muta di colore a seconda del tipo di asfaltatura, alle varie gobbe, dossi, buche per i percorsi sterrati. Il pubblico si nota in modo chiaro, anche acusticamente, come pure la segnaletica stradale sia verticale che orizzontale. Una particolare nota estetica è data dal segno nero sull'asfalto ogni qualvolta si bloccano o slittano le ruote, motrici o non. Per quello che riguarda la gestione meccanica della vettura devo dire che questo gioco è abbastanza realistico, possono essere variati gli assetti, il rapporto di sovrasterzata, il tipo di rapporti del cambio e la possibilità di utilizzare il cambio automatico o manuale a 5 rapporti. Il tipo di gomme varia in automatico con il tipo di terreno da affrontare.

Il parco vetture è forse tra i più completi tra i giochi rallistici attuali ed è composto da vetture 2WD quali CITROEN SAXO KIT-CAR, PEUGEOT 306 MAXI, PEUGEOT 106 KIT-CAR, RENAULT MEGANE MAXI FRANZIA, RENAULT MEGANE MAXI INGHILTERRA, SKODA FELICIA KIT-CAR e NISSAN ALMERA KIT-CAR e vetture 4WD come MITSUBISHI GALANT

Gr. A, FORD ESCORT WRC, SUBARU IMPRESA WRC.

Per quanto riguarda la guidabilità posso dire che per esperienza personale è molto difficile con il KEY-PAD fornito di serie con la Playstation per cui si rende quasi obbligatorio l'acquisto di volante e pedaliera, con questi optional si può dire che sembra di essere seduti veramente su un'auto da corsa, il comportamento rispecchia quello che accade nella realtà, partendo dallo sterzo praticamente diretto per passare ai fuorigiri che danneggiano il motore nel caso si utilizzi il cambio manuale e finendo con la possibilità di mandare in sbandata, più o meno controllata, la vettura agendo sul pedale dell'acceleratore.

Per quanto riguarda i tipi di gare cui si può partecipare, si spazia dalla ricerca del tempo in solitario su un percorso fisso alla gara singola con altre tre vetture comandate dal computer o ad un intero campionato con tanto di tre P.S. per ogni tappa ed un minimo di due tappe per ogni rally. rally che spaziano dall'Argentina all'Australia passando per la Corsica, l'Inghilterra, l'Italia.

Di programmi di questo tipo ne avevo già provati e devo dire che il mix di situazioni a cui uno deve far fronte lo rende tra i più appetibili del mercato. Il prezzo attuale è inferiore alle 100.000 Lire ma se uno ha la voglia di attendere penso che entro breve tempo uscirà la versione platinum con un costo inferiore alle 50.000 Lire.

Non mi resta altro da dirvi che rimandarvi alle sfide spericolate tra amici per passare un pomeriggio immaginando di guidare un'auto vera in un rally vero; buon divertimento!

*Topo Gigio*

LEADER

# Notizie Flash



## XVIII Rally Argentina

- 1° Makinen-Mannisenmaki  
Mitsubishi Evo V
- 2° Sainz-Moia  
Toyota Corolla WRC
- 3° Kankkunen-Repo  
Ford Escort WRC
- 4° Burns-Reid  
Mitsubishi Carisma Gt
- 5° McRae-Grist  
Subaru Impreza WRC



## 45° Acropolis

- 1° McRae-Grist  
Subaru Impreza WRC
- 2° Auriol-Giraudet  
Toyota Corolla WRC
- 3° Kankkunen-Repo  
Ford Escort WRC
- 4° Sainz-Moia  
Toyota Corolla WRC
- 5° Loix-Smeets  
Toyota Corolla WRC



## 28° Rally Valle D'Aosta

- 1° Pozzi-Foggiato  
Renault Clio Williams
- 2° Luise-Caliro  
Ford Escort RS 16V
- 3° Re-Bariani  
Renault Clio Williams
- 4° Vita-Agnese  
Renault Clio Williams
- 5° Besenconi-Rocco  
Renault Clio Williams

## 17° Rally Carmagnola

Si è appena concluso il rally quando... siamo in stampa, Vi proponiamo la classifica, maggior spazio verrà dedicato nel prossimo numero!

- 1° Borsa-Berra (Ford Escort Cosword) 1:10'31
- 2° Leoni-De Louis (Toyota Celica St185) a 0'05
- 3° Garosci-Piovano (Subaru Impreza) a 0'46
- 4° Morino-Miletto (Renult Clio Willams) a 1'49
- 5° Brega-Zanini (Renult Clio Willams) a 2'14

## Piancavallo, 30 Aprile - 2 Maggio 1998

Al Rally di Piancavallo si curano i minimi particolari, per chi non avesse potuto vederla Vi proponiamo la "Grafica" di copertina che accompagnava cartine, regolamenti, radar, ordini di servizio ecc... pensiamo farVi cosa gradita anche perchè... è bella da vedersi!!



P000

000 TELEGIPOLEVAUNGIORNALE Luglio-Agosto-98



**Buone Vacanze!!**

Un particolare ringraziamento alla Canon Italia S.p.A. Filiale di Torino per aver messo a disposizione le apparecchiature Digitali Canon CLC1000 e ColorPASS 8000 utilizzate per la stampa del "Ci voleva Un Giornale".

**Canon**

Canon Italia S.p.A.

"Ci voleva Un Giornale" Informazione - Cultura - Relax

Distribuito ai soli soci del Ci.U.Gi.

**Luglio 1998**

Ideato e prodotto da : Barbero E. - Cavagnero A. - Cavagnero M. - Maris G. - Varesio S.

con la collaborazione di : Bigatto F. - Fuso R. - Giuggia F. - Nosenzo M. - Sartorello R. - Meda Marina