GTD Magazine #4

GTD Setup Database

Prove in pista
BMW M5, Ferrari 599 GTB, Aston Martin V12 Vantage

4 chiacchiere con
Andrea78, GTpioneer, Giacolea e Ninja306

Doppio confronto
Chevrolet Camaro SS '69 Vs Mustang Mach 1 '71

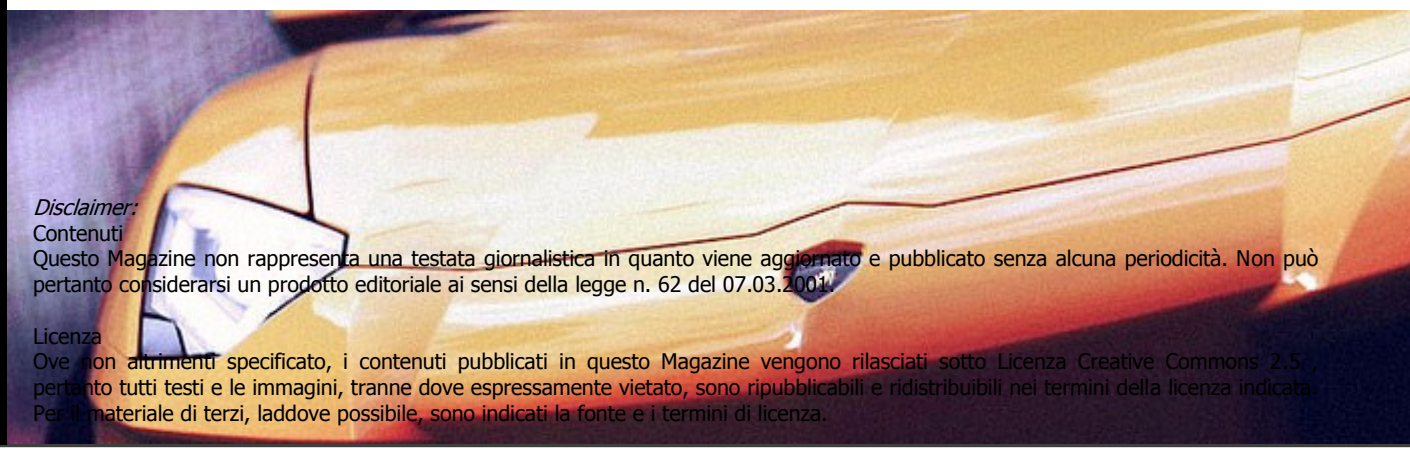
Il tracciato:
un giro di pista sul celebre Spa-Francorchamps

inoltre: campionati, periferiche, novità e tante anteprime

The magazine for the real drivers

Indice

Editoriale	**3**
Memorial GTDrivers - Carol Shelby	**4**
Il Doppio Confronto	**7**
L'intervista a Ninja306	**13**
Real Driving: l'effetto suolo in Formula 1	**16**
Altro che Formula 1 - World Endurance Championship	**23**
L'intervista a Giacolea	**24**
Anteprime: Free Transfer & Management Championship 1.0	**26**
L'intervista a GTpioneer	**28**
Recensione BMW M5	**30**
L'intervista ad Andrea78	**34**
Recensione Ferrari 599 GTB Fiorano	**36**
Recensione Aston Martin V12 Vantage	**42**
Il Circuito di SPA Francorchamps	**46**
Campionato DTM	**49**
Progetto Setup GTD Database	**51**
Recensione Sharkoon X-tatic-digital	**54**
Recensione Sharkoon X-tatic-Sr	**58**
Oltre Gran Turismo: Forza Motorsport 4	**60**
GTD Evolution or Revolution	**64**



Disclaimer:
Contenuti
Questo Magazine non rappresenta una testata giornalistica in quanto viene aggiornato e pubblicato senza alcuna periodicità. Non può pertanto considerarsi un prodotto editoriale ai sensi della legge n. 62 del 07.03.2001.

Licenza
Ove non altrimenti specificato, i contenuti pubblicati in questo Magazine vengono rilasciati sotto Licenza Creative Commons 2.5 , pertanto tutti testi e le immagini, tranne dove espressamente vietato, sono ripubblicabili e ridistribuibili nei termini della licenza indicata. Per il materiale di terzi, laddove possibile, sono indicati la fonte e i termini di licenza.

Un altro anno è passato.

Un anno di letizie e sofferenze, soddisfazioni e delusioni, un anno di crisi, di infinite attese e speranze, a volte realizzate, altre purtroppo no. Un anno con la speranza che qualcosa arriverà e la certezza che qualcos'altro c'è e ci sarà: questa meravigliosa community.

Qualcuno diceva che "la mia casa è dove sono felice"; qualchedun'altro ci scrisse persino un libro.

GTDrivers, per molti, altro non è che la casa virtuale dove riposare dopo una giornata passata a combattere le avversità quotidiane; un posto dove poter fare due chiacchiere con quelli che si considerano ormai vecchi amici, più o meno scriteriati; un posto dove lo spirito esce dal rigore con il quale molti di noi devono affrontare la giornata, facendoci tornare un po' tutti ragazzini; un posto dove quel disco griffato Polyphony non ricopre più quel ruolo primario che ci si aspetterebbe.

È però grazie a questa passione comune che oggi ci troviamo regolarmente tutti qui, discutendo di settaggi e sfidandoci a vicenda.

Quello che Gran Turismo ci offre è un continuo, costante confronto dentro - e fuori - pista; la IV edizione del campionato a squadre si è conclusa, vedendo vincitore lo squadrone Joker, e vedendo in crescita molte altre squadre.

Si sono confermati vincenti tanti altri campionati, il DTM per citarne uno; la scelta che GTD offre in fatto di campionati è ampia, accontentando gli amanti del rally e quelli della guida "no help", sempre più apprezzata dagli smaliziati Drivers.

Cosa molto importante che ha segnato la vita della community negli ultimi tempi, è la nascita della nuova sezione "FMDrivers". Da tempo si progettava un'apertura verso il titolo Turn10, per dare la possibilità di discuterne a chi già si era invaghito del quarto capitolo della saga ForzaMotorsport; la scelta si è rivelata azzeccata, ed un consistente numero di appassionati ora può fare sfoggio dei propri progressi e vittorie ottenuti con la console di casa Microsoft.

Questa sorta di piccola migrazione verso nuovi lidi, ci da' la possibilità di analizzare l'operato della squadra capitanata da Kazunori Yamauchi e, come sempre, ci sono pareri opposti; la domanda che voglio però porre io è: c'è un effettivo calo del desiderio? Battute e freddure sulle venerande età dei frequentatori del forum a parte, possiamo dire che la creazione di casa Polyphony rappresenta ancora una forte attrattiva per gli appassionati, dando vita ad eventi e serate in compagnia, come fosse ancora il Day One.

Tu, che dedichi parte del tuo tempo libero ad organizzare eventi; tu, che dai consigli agli utenti meno esperti; tu, che rinunci al Grande Fratello in TV per passare una serata in pista; tu, che stai pensando che il Grande Fratello sia una cagata pazzesca; tu, anche tu, che adori spammare nel forum,

GRAZIE

senza di te, **GTDrivers** non sarebbe lo stesso.

Brad

CARROLL SHELBY

Memorial GTDrivers

Ve lo immaginate un vecchietto che fugge dall'ospedale, dov'era ricoverato per problemi cardiaci, per essere presente al debutto di un'auto?

Questo fatto è realmente accaduto ed il protagonista di questa vicenda era una leggenda dell'automobilismo.

Stiamo parlando di Carroll Shelby e l'auto presentata all'Auto Show di New York era la sua ultima creazione, la GT 500 Mustang 2013. Sono passati 50 anni esatti dal giorno in cui la prima Cobra ha debuttato nello stand della Ford allo stesso Salone e per tutti questi anni Carroll Shelby è stato all'avanguardia nel mondo delle Muscle Car.

Questa era la notizia che leggevo qualche giorno addietro sulla rivista Top-Gear Italia e con il sorriso sulle labbra ho subito pensato "che carattere di ferro questo personaggio, un uomo instancabile, questo è l'esempio di determinazione e amore per il proprio lavoro".

Il giorno successivo son venuto a conoscenza, tramite il nostro amato forum, che Carroll era deceduto… che botta ragazzi, così su due piedi, si sapeva che di recente la sua salute era peggiorata, ma si sperava sempre in un miglioramento.

E così eccomi qua a scrivere queste quattro righe in onore di quel mito, che ha lasciato inciso in modo indelebile il suo nome nel mondo dell'automobilismo.

Farò solamente una breve biografia, limitandomi a descrivere alcuni tra i più famosi modelli prodotti, anche se ci sarebbero da raccontare moltissimi aneddoti legati al suo passato, fatto di sacrifici ma coronato da enormi soddisfazioni.

Carroll Shelby, nato a Leesburg, in Texas l'11 gennaio 1923, può essere tranquillamente considerato il padre delle muscle car americane, che noi tutti conosciamo, e l'inventore di alcune tra le migliori auto americane.

Il nostro amato texano divenne famoso negli States e in tutto il mondo, complice l'esperienza maturata nel campo delle competizioni drag sul suolo Americano dapprima ma sbarcate successivamente in Europa.

Tra i suoi numerosi successi, non possiamo non ricordare la vittoria della 24 Ore di Le Mans del 1959

al volante di un Aston Martin DBR1 (in coppia con l'inglese Roy Salvadori) nonché i 16 record di velocità fatti registrare a bordo dell'Austin Healey 100S.

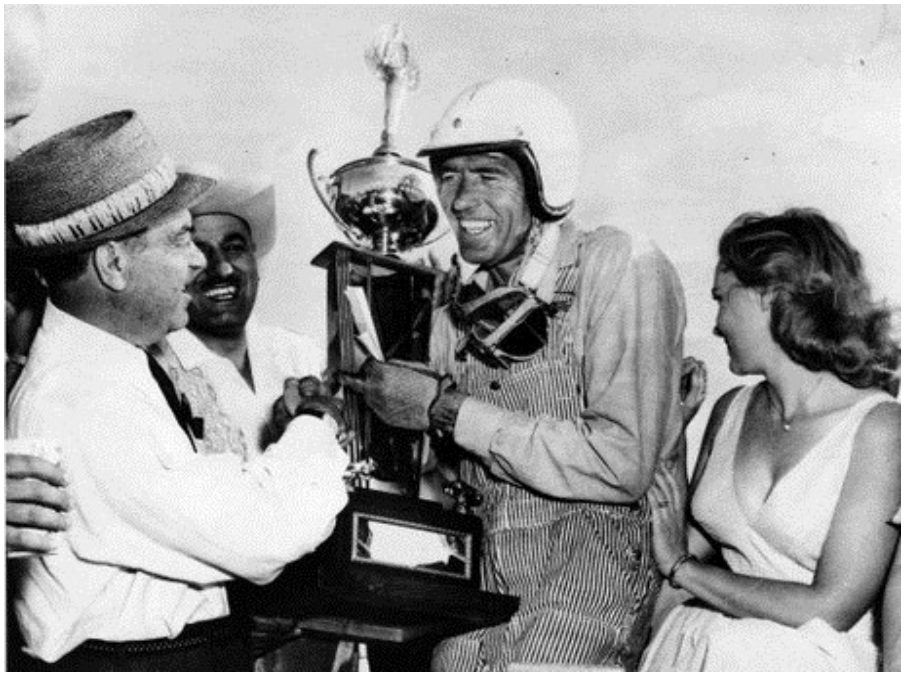
Shelby debuttò in F1 alla guida di una Maserati 250F nella stagione 1958 e l'anno successivo corse a bordo dell'Aston Martin DBR4-250.

Nonostante le grandi doti velocistiche Carroll, dovette abbandonare le corse automobilistiche a causa di un problema al cuore, che continuava a perseguitarlo sin dall'età di 7 anni; la passione per la velocità ed il suo amore per le auto lo portarono a fondare nel 1961 la Shelby-American, azienda con il chiaro intento di creare macchine estremamente sportive, sfruttando la collaborazione di una tra le più famose case automobilistiche americane: la Ford. Sotto il marchio Shelby, Carroll produsse la GT, la Mustang e la famosa Cobra.

Il primo prototipo della Cobra, spider potentissima, nacque dall'unione tra il motore Ford type 427 Side Oiler da 7 litri (capace di erogare 500 cv) e il telaio dell'inglese AC nel 1965: grazie alla produzione del numero necessario all'omologazione FIA (100 vetture), la piccola e potente spyder poté prendere parte al Campionato SCCA del 1966, nella classe A, garantendosi così un'ottima visibilità e soprattutto divenendo ben presto il simbolo delle corse a stelle e strisce.

La produzione si limitò a soli 348 esemplari, di cui 88 in allestimento Corsa o Prova e, tra le versioni più rare, va citata la 427SC, un modello stradale con assetto da corsa prodotta in soli 31 esemplari.

Altra icona Muscle americane resta la Mustang GT prodotta in due versioni: GT350 e GT500. La prima serie della Mustang Shelby, la GT350, venne stata realizzata nel 1965 in un'unica



colorazione: bianca (successivamente nel 1966, vennero introdotte nuove colorazioni quali rosso, verde, blu e nero)

ma all'occorrenza, dotata di kit estetico a strisce blu Le Mans che, collocate al centro del corpo vettura, la percorrevano totalmente dal muso fino alla coda. Altro elemento distintivo erano le bande laterali recanti la sigla GT350, che identificava la vettura stessa. Il motore di cui era equipaggiata risultava una versione modificata del Windsor K-code da 4.7 L V8. Negli anni furono prodotti 1.000 esemplari, di questi 800 furono verniciate di nero, i restanti vennero realizzati in 50 esemplari per ognuno degli altri colori disponibili.

Nel 1967 venne affiancata alla GT350 la nuova GT500, vettura dotata di motore da 7 L Big-block V8 FE Police Interceptor.

Nel maggio del '63 Henry Ford Jr. tentò l'acquisizione della Ferrari, ma il sig. Enzo, che all'inizio sembrava propenso a cedere l'azienda, ripensò la decisione in un secondo momento e decise di mettere gli americani alla porta. Fu quello l'evento che portò Henry Ford Jr. a progettare la creazione di un'auto da corsa estrema, imbattibile, al punto da poter sfidare e superare in pista le Ferrari… da quella idea nacque la Ford GT40.

Shelby collaborò con Ford al progetto ed è anche grazie al suo supporto che la casa automobilistica americana poté conquistare per ben 4 anni di fila il podio a Le Mans (1966, 1967, 1968 e 1969) minando il predominio Ferrari che, negli anni antecedenti, si erano create la fama di auto imbattibili.

La collaborazione con Ford continuò negli anni a venire duranti i quali furono sviluppati altri nuovi modelli (tra cui la Mustang Ford Shelby GT500 MY2012, dotata di motore V8 e capace di erogare 800cv).

Ora sarà la su, tra le nuvole, intento a sfidare il suo amico rivale Enzo e non posso non immaginarlo mentre ci saluta tra una pausa e l'altra con il suo inseparabile cappello nero da cowboy. Grazie Carroll, per le "opere d'arte" che ci hai regalato e per l'esempio lasciato: la vita, se affrontata a testa alta, nonostante i tanti sacrifici, porta inevitabilmente a dei risultati, l'importante è non mollare mai e crederci fino alla fine.

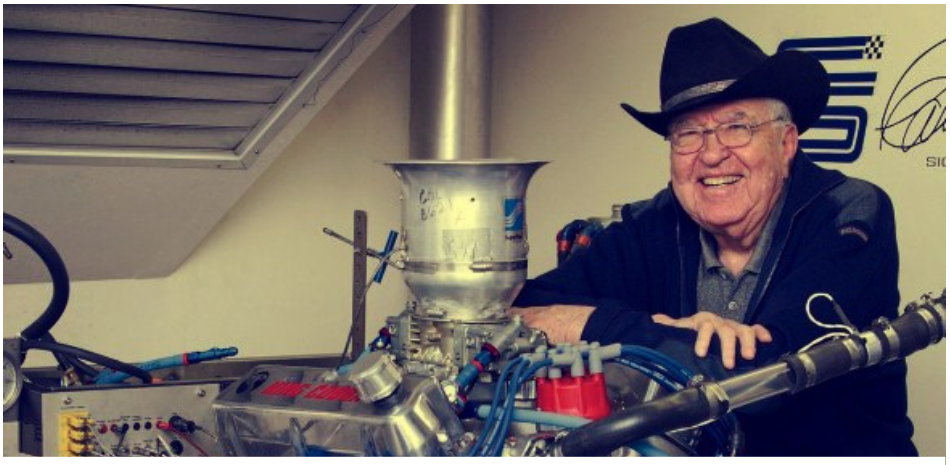
R.I.P. Mr. Snake

CIAO

A cura dell' R5 BROS TEAM

CARROLL SHELBY

11/01/1923 – 12-05/2012



Dunque figlioli sono stato gravato di un compito stupendo ma difficile: parlare di un uomo che è stato sinonimo (insieme ad altri suoi colleghi) del motorismo mondiale nell'epoca d'oro delle corse automobilistiche.

Il periodo in cui ciò che spingeva l'uomo a confrontarsi con il mezzo meccanico per dominare l'asfalto era la pura e semplice passione, in cui le officine odoravano di benzina "rossa", in cui i meccanici lavoravano senza guanti ed i piloti correvano col caschetto e gli occhialoni attraverso i quali si scorgevano occhi scintillanti di passione e a noi sembravano eroi inavvicinabili.

L'uomo in questione risponde al nome di Carroll SHELBY ed ognuno, al solo pensiero, dovrebbe chinare il capo in segno di rispetto non solo per ciò che ha significato in senso sportivo ma in un'ottica molto più vasta.

Sin da piccolo ha denotato inclinazioni particolari per le corse automobilistiche, fino ad arrivare (più grandicello) a pilotare vetture di diversi produttori ottenendo ottimi riscontri in campo mondiale; purtroppo per un problema cardiaco ha dovuto interrompere l'attività agonistica, ma la sua passione l'ha spinto a non abbandonare l'ambiente riversando la sua esperienza nel campo "produttivo".

Ricordiamo che il grande desiderio di Henry FORD (battere la Ferrari a Le Mans) è stato realizzato quando Carroll prese in mano la neonata GT40 (non vincente) per trasformarla in un cigno che sverniciò la Ferrari a Le Mans (appunto) per tre anni di seguito; ciò permise la nascita di un rapporto continuativo tra FORD e SHELBY per le produzione di vetture performanti derivate da modelli di serie: MUSTANG GT350, GT500 tanto per citarne qualcuna.

Ma il buon Carrol è noto nel campo produttivo soprattutto per il suo gioiello COBRA, derivato da un prodotto inglese (l'AC COBRA) di cui acquistò il progetto "adattandolo" a modo suo per renderlo ancora più prestante; il prodotto in questione è diventato un'icona tra gli appassionati e non ha bisogno di presentazioni: pura adrenalina in un involucro leggero ed ammaliante!

La realizzazione di modelli performanti è continuata sia come vetture proprie sia come partecipazioni con altre case; come non ricordare la VIPER, nata dalle sue mani ed in seguito modificata dalla DODGE – "l'hanno appesantita troppo" (si lamentava) – una vettura "ignorante" (mi si passi il termine), hp e nm a profusione, trazione posteriore ed adrenalina a millemila (tanto per cambiare); non c'è nulla da dire, Carroll ci sapeva fare con le macchinine e ci ha lasciato un bagaglio di passione non indifferente.

Ma il cuore (che per l'occasione ho poggiato sulla scrivania di fronte a me) mi spinge a parlare di Carroll anche come uomo, e non è semplice come sembra.

La difficoltà maggiore è riuscire a trasferire su carta ciò che lui faceva nella realtà: la passione, la semplicità e la forza con cui affrontava le situazioni in cui era messo alla prova; il suo problema cardiaco lo spinse a creare una fondazione che aiutasse chi soffriva del suo stesso male, e, per questo motivo, ad ogni manifestazione sportiva, lui montava il suo bel tendone firmando autografi a iosa per raccogliere altri fondi utili allo scopo.

Carroll era, anzi è, una pietra miliare del motorismo mondiale, ma è, soprattutto, un UOMO da prendere come esempio particolarmente in un periodo come quello che stiamo vivendo, in cui i valori morali sembrano affievolirsi per essere sopraffatti da necessità futili e materiali che alla lunga si dimostrano semplici chimere.

Qualcuno una volta scrisse "finito il mito inizia la leggenda"; questo è il caso.

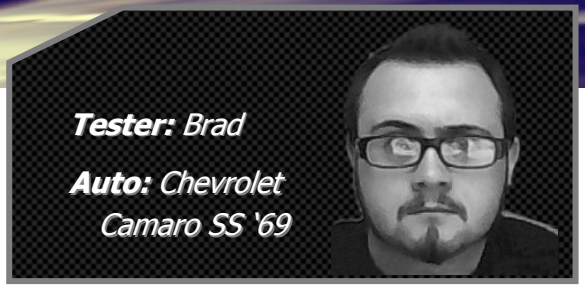
Inutile scrivere altro, sarebbero semplici parole scontate che non aggiungerebbero nulla al curriculum vitae di questo personaggio umile ed eccezionale al tempo stesso.

Riposa in pace Carroll, grazie per tutto ciò che ci hai lasciato come emozione e come esempio da seguire; che tu possa gioire per l'eternità della compagnia dei tuoi cari e dei tuoi vecchi avversari in pista ma amici nella vita.

Lampeggi tristi e rispettosi da un tuo vecchio fan: lo zio Shelby.

GTDRIVERS

IL DOPPIO CONFRONTO



09.30 am
Surrey, U.K.

"Te l'avevo detto io…", esordisco con il buon Fab appena lo trovo nello spogliatoio.

Ieri sera l'avevo convinto a salire sulla mia Leaf per andare a bere un paio di bicchierini in un posto che conosco; era talmente schifato che temevo avrebbe ridipinto la tappezzeria interna ancora prima di cominciare a bere. Ma si sa, io adotto la filosofia "green", dicono aiuti anche a rimorchiare.

Ovviamente non è vero.

Dicevo, l'avevo convinto a farsi scarrozzare sulla mia nipponica elettrica per fargli assaporare un po' di vita notturna dopo tutto quel gran (poco) lavoro che fa durante il giorno.

Dovete sapere che da quelle parti sono benvoluto, tutti mi conoscono e mi offrono da bere, il classico tipo "pagami il giro e riderai tutta la serata". Detto fatto: io al bancone a raccontare le mie prodezze al gruppo di amici, lui seduto al tavolo con una biondona.

La solita antifona.

Dopo un paio di scotch e due bionde (non quelle in carne ed ossa) comincio a mostrare i primi segnali di cedimento; butto l'occhio verso il Fab e -censured- non lo trovo più.

Controllando l'orologio maledico me stesso per aver scelto la serata più sbagliata: l'indomani ci sarebbe stato da lavorare al circuito. Dopo un paio di tentativi andati a vuoto, rimetto il cellulare in tasca senza essere riuscito a contattarlo e mi appropinquo verso casa senza molta fretta. Durante il tragitto mi arriva un SMS dal nostro galeotto e, a fatica, riesco a tradurlo in un lapidario "ci vediamo domani, sfigato". Poco male, almeno non ho dovuto sorbirmi le sue rimostranze verso la mia bellissima automobile.

"Intanto io me la sono spassata" fa lui in tutta risposta.

"Ne sei proprio sicuro?"

Silenzio.

1 a 1 e palla al centro.

Apro l'armadietto trovando un paio di jeans logori ed una camicia a quadri blu, "macho style". Non so cosa passi per la testa di quelli in redazione in questo periodo, stanno dando i numeri.

Sarà la primavera.

Esco che Fab sta ancora elaborando quanto gli ho detto guardandomi stupito come se dovessi ascendere al cielo di lì a poco.

Dev'essere proprio la primavera.

Mi giro una paglia finché aspetto che finisca anche lui di vestirsi; esce e ci dirigiamo insieme alla zona parcheggio, stavolta entrambi con la stessa domanda in testa: cosa ci aspetterà?

Telo color cappuccino per lui e blu per me.

Bellissima Mustang del '71 per lui e FA-VO-LO-SA Camaro SS del '69 per me!

Rete del vantaggio per me se vi piacciono le Chevy, o del Fabris se possedete azioni della Ford.

Classica livrea blu e stripes longitudinali bianche, come piace a me.

Inutile dire cosa abbia rappresentato per i giovani americani quest'auto, sinonimo di velocità ed emancipazione assieme; se la spassavano alla grande, con 305 cavalli americani sotto il cofano ed una coppia bestiale nelle ruote. Benedico il cielo per lo stato dell'auto, completamente originale e non tamarrata con i soliti cerchi billet moderni. La linea è sempre fantastica, sembra impossibile come un design vecchio di oltre 40 anni appaia ancora finemente ricercato; la calandra anteriore, potente e muscolosa, le fiancate, così semplici eppure così meravigliose, il codino, sportivissimo con quel piccolo alettone.

Apro la portiera (pesante!), odoro l'abitacolo (old smell!) ed entro in quel santuario mobile (Fabri, tiè!).

Le chiavi sono sul cruscotto, attendo che Fabri esca con la

Ford e poi giro il quadro: BRROOOOOOM!

Orgasmo.

Il gorgoglio tipico dei vecchi V8 riempie l'hangar di american sound, l'abitacolo di gasoline smell ed il mio intestino di good vibrations.

Per un attimo ho temuto il peggio.

Dentro tutto è grande, persino il volante, e fatico a prenderne le misure. Ingrano la prima ed esco all'aperto a filo di gas: che goduria!

Faccio qualche giro di pista per prendere confidenza con i comandi: il volante mastodontico, la frizione dura (si, cambio manuale), l'olio del cambio che deve scaldarsi..tutto dev'essere fatto seguendo il classico rito.

Dopo 5 giri comincio a pestare sul gas, e la spinta si sente fortissima sin dai bassi regimi: un vero cavallo da tiro!

In fondo al rettilineo mi aspetta una staccata che farei al limite con altre auto ma che non oso tirare con questo mostro sacro: va trattata con cura. Quando mi accingo a frenare, ringrazio mentalmente il mio buonsenso, constatando che i freni non sono proprio adatti alla guida in pista.

Un lampo, ed alla mia sinistra appare una scintilla che mi sorpassa e sparisce in una coltre di fumo: porca miseria, il Fabri si sta divertendo!

Mi scuso mentalmente con il Divino Altissimo Meccanico, scalo una marcia ed apro il gas: l'auto si imbarca in un poderoso sovrasterzo di potenza!

Testacoda number 1.

Consapevole del fatto che l'accaduto è frutto di un Volere Superiore, decido ugualmente di provare a portare al limite quest'auto, o perlomeno di evitare di farmi ridere dietro da tutta la troupe.

Con quest'auto bisogna scordare tutte le esperienze passate a bordo di altri bolidi; non si lascia guidare, bisogna DOMARLA.

Nervi, sudore, muscoli…muscle car è proprio l'aggettivo più adatto.

Comincio a capire come ragiona quest'auto; bisogna assecondarla, evitare le manovre brusche, cercare di capire come questa rispettabile signora muove il proprio peso: et voilà!, il traverso si chiude con non troppe difficoltà.

Il telaio è concepito bene, ma le sospensioni sono adatte alle strade dell'epoca: morbide, poco reattive e molto, molto particolari da gestire.

Penso che forse con quest'auto potrei acchiappare di più che con la Nissan, che forse farebbe più scena, che forse stasera potrei andare a fare qualche sgommata, che forse…

…testacoda number 2.

Fabri passa di lì giusto in tempo per ridermi in faccia e farmi ridere infilando a sua volta le ruote sull'erba, perdendo il controllo dell'auto finendo anch'egli in testacoda.

Touchè.

Gli ultimi giri li passo assaporando la cosiddetta guida-non-troppo-sportiva-evita-multe, sgommando solo quando necessario ed evitando le manovre troppo spinte.

Seduta comoda, motore che canta, traverso facile…MUSCLE CAR!

Un'auto che assieme a poche altre ha fatto la storia, un'icona su 4 ruote, una limousine con il carattere sportivo, il simbolo di un passato glorioso e testimone di un presente che ancora deve inchinarsi a lei.

A malincuore riporto questa bestiolona all'hangar, dove trovo Fabri che sta animatamente discutendo con il meccanico che l'ha appena accompagnato in base; quest'ultimo, sembrava colpevole del fatto di averlo fatto salire su di una…beh, credo d'aver capito "turca su 4 ruote".

Sarò "green"…

…ma la Prius fa cagare anche a me.

Brad

09.30 am
Surrey, U.K.

Sono ancora nello spogliatoio, ieri con Brad abbiamo fatto tardi in quel famoso locale a Piccadilly Circus, avrei dovuto dar ascolto a Jacobs, "Fà smettila di offrirle da bere..." a quella biondona, era bionda? Non ricordo, so solo che due bei vasi di fiori si sarebbero sicuramente trovati a loro agio su quel davanzale... difficile guardarla negli occhi... cara donzella... che stamattina mi gira ancora la testa. Due aspirine al volo e ancora seduto sulla panca fredda di quelle vestiaire, sollevo il capo pesantemente, apro l'armadietto, noto subito una camicia fiorita :? E jeans a zampa d'elefante... quei diabolici e maledetti della redazione. La mente ancora sotto l'effetto dell'alcool non ha abbastanza risorse ne per ribellarsi e ne per pensare e quindi mi acchitto come richiesto... mancano baffi e capelli lunghi e lo stile anni '70 sarebbe completo -.-

Di corsa verso l'hangar, il solito telo, stavolta color "cafè au lait", non indugio ulteriormente è scopro una mostruosa e mastondontica Ford Mustang Mach 1 del '71!

Tutto spiegato... i vestiti intendo.

Immediatamente immerso ai tempi dei mitici anni settanta, apro lo sportello ed il "TOC" della maniglia mi ricorda che in questa macchina tutto è "MUSCLE". Mi colpisce da subito il lungo interminabile cofano che cela un portentoso 5752 cc da 297 cv che espresso in Nm significa ben 486 di potenza per 3500g/m. Il tetto tipicamente corto che caratterizza questo modello sportivo compatto di seconda generazione (1971-1973) che costituiva all'epoca un modello di classe speciale nella linea coupé "Sports Roof", con un'estetica esplicita e feroce allo stesso tempo che influenzerà la produzione di molte sportive prodotte nel mondo a partire da questo modello presentato dalla Ford, una specie di moda lanciata dalla casa automobilistica americana. Finita la lezione di storia e di educazione "tecnica", mi lancio sulle chiavi già pendolanti sul cruscotto e muoio dalla voglia di sentire ruggire questo "muscoloso" bolide Americano. Il sound d'accensione è brutale, attacca i timpani, li aggredisce, ma senza ferirli ed è il cuore che inizia a far crescere le sensazioni e le emozioni che solo questo ruggito può offrire... e penso... "e sono ancora fermo". Ingrano la prima, la frizione è ancora dura, il motore quasi tossisce come se gorgogliasse, quasi si lamentasse di un brutto risveglio, ma pian piano i giri aumentano, la temperatura esterna ed il timido sole sono il giusto cocktail per testare questo mostro che si rianima, faccio più giri di riscaldamento, le stock morbide su 1 tonnella e 6 non tardano ad arrivare a temperatura ideale, il cambio è tipicamente selvaggio e duro da gestire, gli innesti sono al quanto grezzi, ma precisi allo stesso momento, il volante quasi sproporzionato alle esigenze di sterzata non aiutano a gestire quel popò di cofano e le prime "sculettate" non tardano ad arrivare... Il mio cervello inizia a pensare americano... "bornnnnnnnnn in..." vai giù gas a martello... wooooooooow! Vietato fumare!!! Credo di esserci

andato pesante... quasi 300 cv, scaricati a terra in un nano secondo hanno sortito effetti indesiderati, nebbia Milanese, anzi Fumo di Londra! E testacoda a gogo come se volessi omaggiare una folla di appassionati di corse che saluta il proprio beniamino che ha appena conquistato una gara mozzafiato!!! YEAHAHHHHHHHHHHHHHH Che potenza!

Torniamo con i piedi per terra, non credo che la redazione mi pagherà il 12° treno di gomme -.-

Ok quest'auto è fatta per il drag, il drift e per darvi tutta la potenza di cui poche altre auto sanno e possono offrirvi. Mi fermo, ancora con l'auto che sballotta come una nave in preda alle onde di un oceano scatenato, e provo a guidarla normalmente. Le sospensioni fanno a fatica il loro duro e sporco lavoro, ogni curva è al limite, anche a bassi regimi, la macchina tende ad imbarcarsi, a sottosterzare quasi ad invitarti a correggere la traiettoria con il gas, ma non cedo alla tentazione e insisto a girare quasi oltre il limite il volante per cercare di fargli chiudere le curve, il peso riversato sull'avantreno si fa sentire, è pesante e dopo poche curve capisco che non è il modo giusto per farla andare. Questa non è un'auto normale, non è per persone convenzionali, questa aggredisce la strada non la percorre, se vuoi girare lo devi fare a modo suo, solo di traverso si farà controllare con il gas e la sua potenza. Capisco i giovani degli anni '70 che impazzirono alla vista, ma soprattutto alla guida di questa sportiva, non puoi dire di aver guidato se non hai mai domato una Mustang, ed è quando inizi a capire che devi essere duro, rozzo con lei, che inizi a goderti questo gran pezzo di barca metallica superpotenziata a 4 ruote americana. Il sound, il peso, la potenza che la caratterizzano, l'odore delle gomme bruciate e della benzina nell'abitacolo ti rendono dipendente da questo mezzo che ancor oggi dopo più di 40 anni riesce ad affascinare anche i giovani d'oggi...

Finisco gli ultimi giri e lo scoppiettio delle marmitte ed il motore che tossisce mi fanno capire che ho pure finito la benzina, non mi sono reso conto che la spia infilata nel grezzo cruscotto mi stava chiedendo avidamente combustibile... poco importa un tecnico di pista mi recupera a bordo circuito con una Toyota Prius (blhhhhaaaaaaa) e prima di salire in quell'obbrobrio mi giro a dare un ultimo sguardo a quel mostro "buono" che mi fissa come per dirmi "Cavolo.. se ci siamo divertiti"…

Fabris78

Basta indugiare, il sole è alto, l'asfalto bello caldo e le due vetture pronte ad esser spremute come limoni in una calda giornata d'agosto.
Quale tra le due dovrà piegarsi al verdetto per eccellenza, il cronometro?
Ancora una volta non resta che affidare le due vetture alle cure amorevoli, ma neanche tanto, del nostro collaudatore preferito:

"Di lui si sa poco e nulla…
alcuni affermano che abbia smesso di bere da quando il prezzo della benzina ha raggiunto quota 1,85 €uro"

Ciò che noi sappiamo è che questo è il momento del nostro "**Mysterious Pilot**"!

Il Verdetto: entrambe le vetture sono molto maneggevoli, sottosterzo marcato in percorrenza di curva per la Chevrolet pur pesando 200kg in meno della Mach 1. Maggiore potenza per la Ford che , grazie alla superiore maneggevolezza, riesce a spuntarla di oltre 1 secondo sull'avversaria anche grazie ad una distribuzione dei pesi eccellenti.

La Mustang domina il confronto!

Chevrolet Camaro SS '69: 7.0 **Mustang Mach 1 '71: 9.0**

RITORNO ALLE CORSE

Altro storico utente della Community, il suo nome è Enzo, ma tutti noi lo conosciamo come Ninja306. Sempre pronto a dar consigli e a condividere le sue esperienze, mai un commento di troppo o fuori luogo.

Allora Enzo sei iscritto a questo forum dal Dicembre 2010, più o meno dalla data di pubblicazione di GT5, hai scoperto questo forum per caso ?

Assolutamente si, stavo girando in rete per avere qualche informazione in più sul gioco e mi sono imbattuto in "Gtdrivers". Da una prima, veloce consultazione a diventare un utente affezionato il passo è stato breve.

I capitoli precedenti della serie GT li conoscevi già? se si, che impressione ti ha fatto GT5 rispetto ai suoi predecessori? ne sei soddisfatto o ti aspettavi qualcosa in più, visto la lunga attesa? GT4 alla fin fine era uscito molto tempo prima addirittura nel marzo 2005!

Conosco Gran Turismo fin dal primissimo episodio, ce li ho tutti e sono sicuramente i giochi di guida con cui ho trascorso più tempo alla PS. Di GT5 mi ha colpito soprattutto la fisica di guida, molto migliorata rispetto ai capitoli precedenti, e la grossa novità della visuale interna. Per me che sono un ricercatore della massima simulazione possibile, è stata una innovazione importante. Però non posso dirmi pienamente soddisfatto della struttura del gioco, almeno per quanto riguarda l'offline: su questo piano ritengo che GT2 e GT4 siano nettamente superiori, più articolati e coinvolgenti.

Mi ricordo d'aver letto che avevi provato a giocare on-line e l'esperienza non era stata proprio positiva, c'hai più riprovato ?

Si, ho fatto ancora qualche timido tentativo e penso ne farò altri; però trovo che la dinamica delle auto nell'online sia troppo diversa dall'offline, è vero che c'è un gusto della sfida maggiore però come guida non mi appaga… troppo videogioco e poco simulativa.

Sappiamo che gli sviluppatori di giochi, sono sempre più orientati per migliorare le prestazioni on-line, sacrificando però l'off-line, Enzo tu cosa ne pensi, quali sono i pro e i contro ?

Trovo giusto che gli sviluppatori seguano la richiesta del mercato, che pretende una sempre maggiore possibilità di misurarsi a distanza con altri giocatori in carne e ossa e non solo contro la IA. Però trovo sbagliato sacrificare la parte offline,

non dimentichiamo che soprattutto in Italia le connessioni veloci a internet non sono ancora alla portata di tutti e chi spende cifre considerevoli per un gioco ha il diritto ad essere già pienamente soddisfatto da quello che ha acquistato anche senza l'online che, secondo me, deve essere un complemento al gioco e non una sua parte essenziale.

A tal proposito cosa ti aspetti dal futuro GT6 ?

Che mantenga quanto di buono è stato fatto per GT5 quindi grafica e fisica di gioco, aggiungendo una maggiore quantità di eventi offline e soprattutto un parco auto che comprenda qualche auto europea in più, magari anche qualche "storica", e ovviamente tutte "premium".

Quali sono le auto che ami maggiormente ? Sappiamo che hai ricominciato il gioco da zero e ti sei prefissato di acquistare solamente auto premium, come procede la carriera ?

Procede bene, ho già una cinquantina di auto che sto utilizzando rigorosamente senza aiuti di guida e solo con la vista interna, con pochissime modifiche e preparazioni. Se col primo profilo avevo come scopo di raggiungere più obiettivi possibili completando campionati e livelli, con questo secondo sto godendomi invece il puro gusto della guida, ci sono molte gare dove anche arrivare terzo, quarto o quinto è una soddisfazione. Parlando di auto preferite, la Lotus Elise perché è un gioiello di maneggevolezza e la Ferrari F40 che al contrario è "ignoranza" pura.

Enzo una cosa che ci ha affascinato della tua vita, è il fatto che ti stai preparando per tornar a correre realmente nei Rally gruppo N. Ci hai resi partecipi del fatto, che dovrebbe essere imminente la cosa. Come procede la tua preparagzione ?

Sono a buon punto, l'auto –una Peugeot 306 Rallye- è in via di completamento e sarà pronta per i primi test a fine maggio; purtroppo la gara con cui avrei dovuto iniziare la stagione, il Rally dei Colli Bolognesi, è stato rimandato per cui il debutto della 306 è ora fissato alla cronoscalata di Pieve Santo Stefano, il prossimo 17 giugno. Nel frattempo sto rimettendo in funzione anche la Golf gruppo A con cui ho corso dal 1999 al 2009, da quest'anno è diventata auto storica per cui penso di utilizzarla in qualche manifestazione di quel genere.

GT5 è sicuramente uno dei migliori simulatori automobilistici in circolazione, tu Enzo di esperienza nelle gare reali ne

hai molta, se non erro sono più di vent'anni, che giudizio dai, quanto veritieri sono i setup?

Allora, bisogna fare una distinzione: se si cerca l'effetto simulazione i set-up di GT5 si avvicinano abbastanza alla realtà, non dico che siano perfetti (anzi siamo ancora lontani) però è quanto di più simulativo abbia trovato finora in un gioco per console. Soprattutto è bello vedere che le auto sentono le modifiche, ogni regolazione ha un suo effetto e il feeling di guida è notevole; chiaramente per apprezzare ciò bisogna giocare senza alcun aiuto. È però un fatto che le prestazioni velocistiche migliori spesso si ottengano con regolazioni che sono all'opposto di quelle reali, soprattutto nell'online, e del resto anche il comportamento dell'auto in queste situazioni diventa irreale;

ma non dimentichiamo che GT5 è ANCHE un videogioco e segue quindi regole più virtuali che reali.

Cosa ne pensi del GT Academy 2012 ?

Personalmente non l'ho affrontato, come idea la trovo molto valida per spingere i Gtdrivers a confrontarsi avendo come obiettivo quello di correre poi dal vero. Tuttavia vale il discorso di cui sopra, anche in GT Academy secondo me prevale chi riesce a sfruttare meglio le peculiarità del gioco piuttosto che il potenziale di simulazione.

Cosa si deve aspettare un bravo videogiocatore, che sta per divenire un pilota nelle competizioni reali? Quali saranno i sacrifici che dovrà affrontare?

Dovrà soprattutto pensare che nelle gare reali le variabili sono molto più numerose e importanti di quanto può presentare un gioco, per quanto simulativo. Temperature esterne, stato delle gomme, tipo di gomme, usura della macchina, condizioni dell'asfalto… sono tutti aspetti che condizionano la prestazione e richiedono un periodo di apprendistato, che può essere più o meno lungo a seconda del talento del pilota. Altra cosa, nelle gare reali sui muri non si rimbalza, si resta lì…

C'è qualche altro argomento che non abbiamo trattato che desideri illustrarci?

Direi di no, anzi vi ringrazio dello spazio che mi avete già dedicato.

Grazie Enzo per la tua disponibilità, se vuoi salutare qualcuno, approfitta di questa occasione.

Mi pare doveroso salutare tutta la comunità di Gtdrivers, non mi aspettavo di trovare un gruppo con uno spirito così amichevole e accogliente.

Tra qualche anno l'effetto suolo tornerà ad essere ammesso nella F1, ripercorriamone la storia.

Nel mondo dell'automobilismo si identifica con effetto suolo, o effetto Venturi, quel fenomeno tramite il quale si riesce a creare deportanza utilizzando opportune conformazioni del fondo vettura. Questo fenomeno è conseguenza di un semplice principio fisico, detto principio di Bernoulli, secondo il quale, dato un fluido in movimento in un tubo di flusso che presenti una strozzatura (tubo di Venturi), la pressione del fluido è tanto minore e la sua velocità tanto maggiore quanto più è piccola la sezione della strozzatura. Quindi, disegnando il fondo di una vettura come un tubo di Venturi e avvicinandolo il più possibile al suolo, è possibile far sì che la pressione dell'aria che passa sotto la vettura sia minore di quella che passa sopra creando così una depressione tra il fondo della vettura e l'asfalto. Questa depressione schiaccia la vettura al suolo creando quindi deportanza. Il principio di Bernoulli è lo stesso che permette agli aerei di volare. In questo caso però le ali sono disegnate in modo tale da rendere maggiore la pressione dell'aria sulla superficie inferiore creando così portanza.

Fu proprio sfruttando queste leggi fisiche che nel 1977 Colin Chapman costruì la Lotus 78, prima vettura di Formula 1 ad effetto suolo e destinata a stravolgere il mondo della massima serie almeno fino al 1982. Tuttavia, quella proposta da Chapman, non era una novità assoluta; l'effetto suolo era infatti un fenomeno noto nel mondo dell'automobilismo, almeno sulla carta, già a partire dagli anni '30.

Fu sul finire degli anni '60 che l'effetto suolo cominciò ad essere applicato nella pratica. Tra i primi a condurre degli studi in tal senso furono Tony Rudd e Peter Wright della BRM affascinati dall'idea di poter progettare una F1 che non avesse bisogno di alettoni. Tuttavia, gli scarsi mezzi a disposizione e le vetture dell'epoca, poco adatte ad essere abbinate all'effetto suolo, spinsero i due ad abbandonare il progetto. Contemporaneamente altre squadre pensarono di sfruttare il fondo della vettura per creare aderenza: la March propose un telaio con due appendici laterali a forma di ala rovesciata che però si rivelarono inutili data la scarsa superficie utile e la mancanza di un sigillo laterale. La Ferrari invece, per mano di Mauro Forghieri che prese spunto dalle vetture Sport-Prototipo, a partire dalla 312 B3-74 schierò monoposto basse, piatte e larghe per cercare di creare la massima deportanza possibile sfruttando anche il fondo piatto. Sempre a partire dal 1974 alcune vetture furono dotate di piccole minigonne laterali per pulire il flusso d'aria che passava sotto la monoposto e creare una depressione. Queste soluzioni si rivelarono però poco efficienti in quanto l'effetto Venturi era quasi del tutto

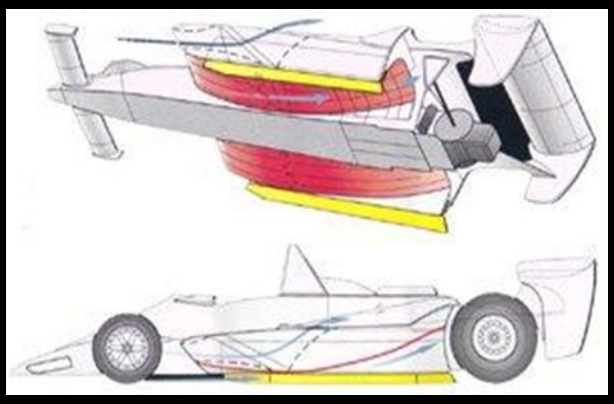
La March 701. Si notino le appendici laterali a forma di ali rovesciate.

assente.

Al contrario della Formula 1 e del panorama europeo, negli Stati Uniti gli studi a riguardo erano piuttosto avanzati: nel 1970 Jim Hall realizzò per il campionato Can-Am la Chaparral 2J, una vettura che creava l'effetto suolo grazie a due enormi ventole che aspiravano l'aria da sotto la vettura, e a partire dal 1974 nella 500 Miglia di Indianapolis cominciarono ad apparire vetture ad effetto suolo con tubi di Venturi e minigonne.

Prendendo quindi spunto dai progetti d'oltreoceano e da studi da lui condotti su alcuni aerei della Seconda Guerra Mondiale, Colin Chapman, sempre impegnato a cercare soluzioni innovative per le sue auto, cominciò a fantasticare sull'idea di poter realizzare una Formula 1 che generasse effetto suolo tramite tubi di Venturi. Per questo nel 1975 affidò a Rudd e Wright, passati alla Lotus alcuni anni prima, il compito di realizzare dei modellini in scala da studiare in galleria del vento. Furono realizzate diverse configurazioni di condotti Venturi, in pratica si trattava di ali rovesciate collocate all'interno di cassoni da montare ai fianchi di una monoposto e il più possibile vicine a terra. Per aumentare l'efficacia di tali condotti si pensò inoltre, ispirandosi proprio alla Chaparral, di sigillarli con delle minigonne in modo da eliminare eventuali effetti parassiti. L'assenza delle minigonne causa infatti la creazione di vortici che tendono a portare l'aria dalle zone a più alta pressione a quelle a pressione minore; questo incide in maniera fondamentale sull'economia dell'effetto suolo perché sotto la vettura scorrerebbe un flusso "sporco" e non costante. I risultati in galleria del vento non si fecero attendere e si mostrarono coerenti con il principio di Bernoulli, ma la cosa sorprendente era che le minigonne erano la chiave di volta dell'intero progetto e grazie a loro, all'aumentare della velocità, il modellino veniva schiacciato sempre di più verso il suolo aumentando quindi il carico aerodinamico. Nelle configurazioni più estreme, il carico era addirittura tale da far collassare il modellino in compensato.

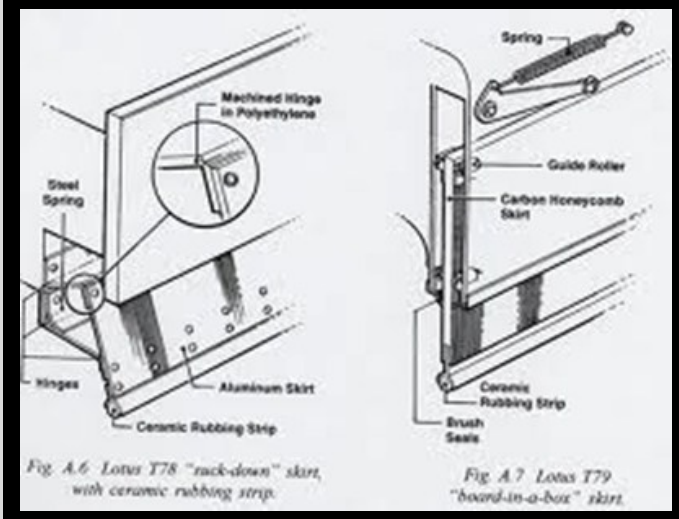
Una volta messo al corrente delle prove in galleria, Chapman non esitò a passare alla pratica e cominciò a realizzare un prototipo basato sulla Lotus 77 che in quel momento stava correndo con scarso successo la stagione 1976. Il telaio era un classico monoscocca in alluminio e honeycomb e montava il famoso Cosworth DFV. Sulle fiancate furono collocati i due cassoni con all'interno i condotti di Venturi che si stringevano a metà vettura per poi riallargarsi verso le ruote posteriori. Per poter alloggiare tali cassoni, i radiatori furono riposizionati sopra i tubi di venturi in modo che soffiassero verso l'alto senza interferire con il flusso sotto la vettura (si dice che tale configurazione fosse stata ispirata dal celebre caccia De Havilland Mosquito). Anche i serbatoi del carburante, all'epoca alloggiati nelle fiancate, furono collocati alle spalle del pilota per creare il maggiore spazio possibile ai condotti Venturi. Tuttavia il prototipo presentava alcuni problemi. Il più importante era rappresentato dalle minigonne a spazzola che alle alte velocità tendevano a deformarsi non garantendo più il sigillo con il suolo. Si decise quindi di adottare delle minigonne in gomma e materiale ceramico resistente all'attrito inclinate di 45° rispetto alla verticale. Un supporto elastico le premeva verso il basso in modo da copiare perfettamente l'asfalto. Un secondo problema era quello del baricentro troppo alto che fu risolto rivedendo la distribuzione dei pesi e ridisegnando la parte anteriore della monoposto. Un ultimo problema era rappresentato dal carico aerodinamico troppo sbilanciato verso l'anteriore, per equilibrarlo si decise quindi di adottare un'ala posteriore con profilo più carico.



Rappresentazione di una generica monoposto dotata di tubi di Venturi. Le superfici rosse sono i condotti in questione mentre quelle gialle sono le minigonne. Il tratto blu evidenzia il percorso dell'aria attraverso i radiatori.

Era così nata la Lotus 78, prima monoposto ad effetto suolo a calcare le piste del mondiale. Nonostante la versione definitiva fosse già pronta per la fine del 1976, Chapman decise di rinviarne l'esordio all'anno successivo temendo di scoprire troppo presto le sue carte. Alle sue prime apparizioni nel 1977, gli avversari, non

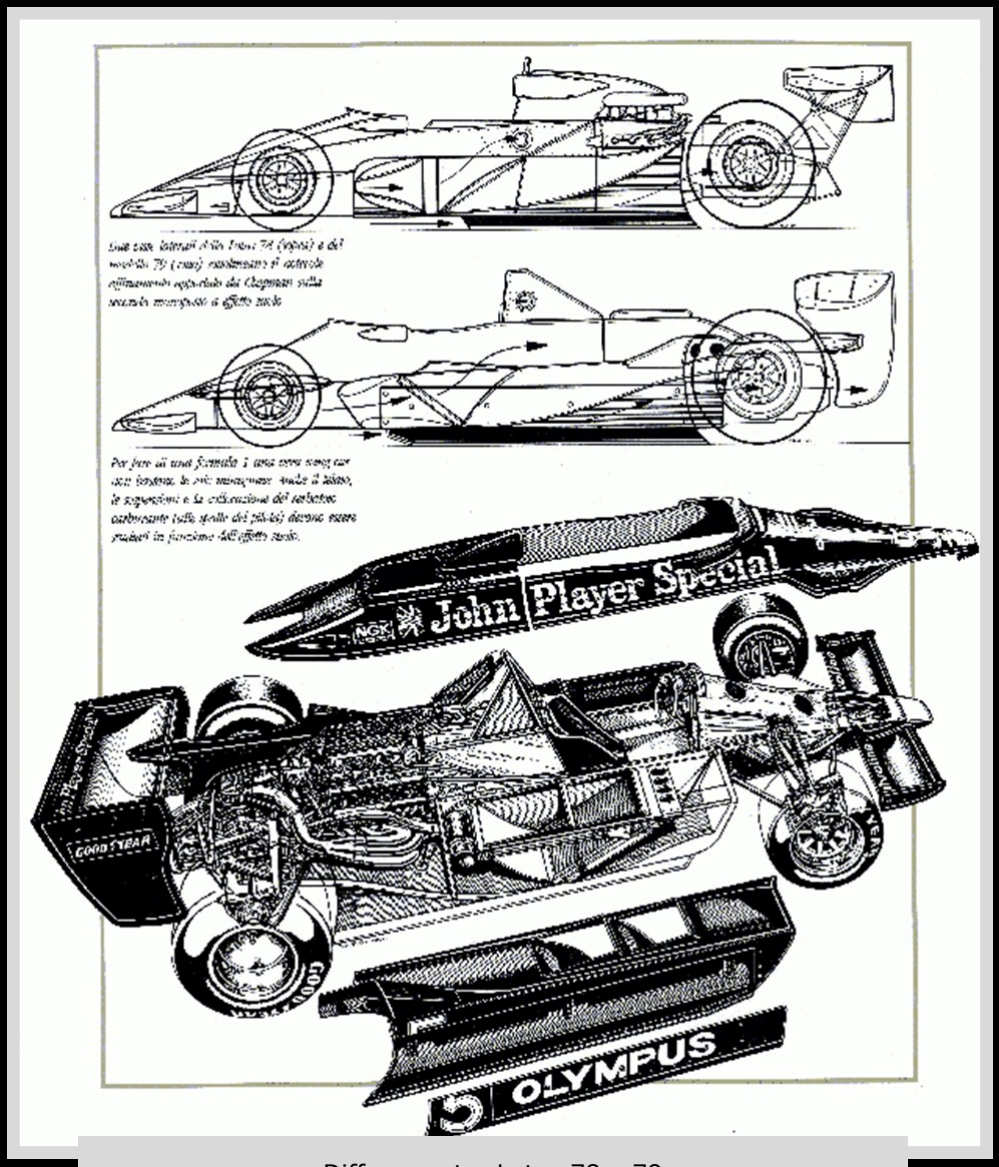
riuscendo a capire cosa si celasse dietro quelle strane minigonne, la liquidarono come l'ennesima



Differenza tra lo schema delle minigonne della Lotus 78 e 79.

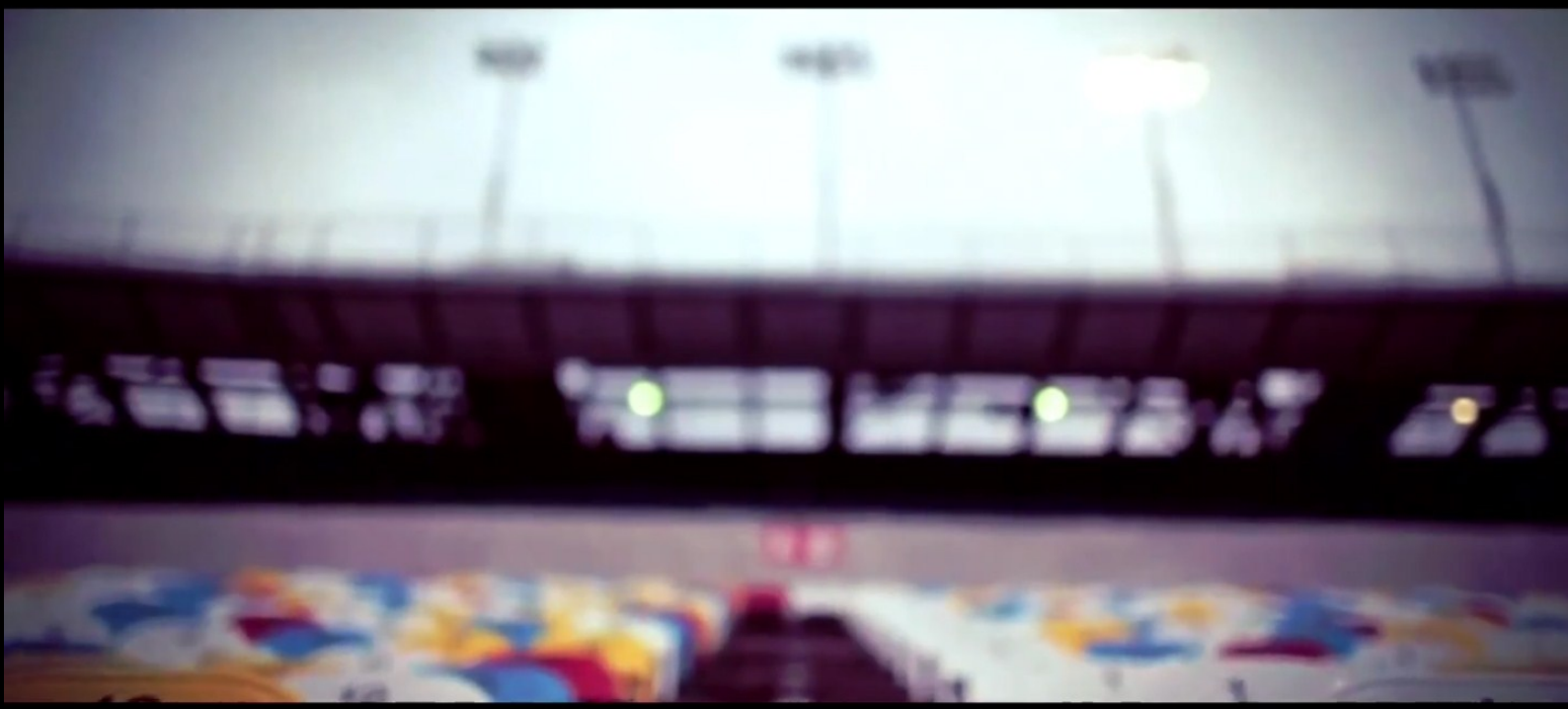
trovata eccentrica di Chapman. La 78 si dimostrò però una temibile avversaria per la conquista al titolo perché quando funzionava si rivelò pressoché imbattibile conquistando 5 vittorie (4 Andretti, 1 Nilsson) contro le 4 delle Ferrari (3 Lauda, 1 Reutmann). Tuttavia alcuni difetti di gioventù fecero sì che Andretti non potesse lottare per il titolo fino alla fine. Infatti, per permettere alla 78 di essere competitiva anche nelle piste veloci, dove era penalizzata dall'ala posteriore più carica, la Cosworth provvide a fornire una versione più potente del suo V8 a spese però dell'affidabilità che costò all'italo-americano cinque ritiri.

Per la stagione 1978 la Lotus schierò ancora la 78 almeno fino al Gran Premio del Belgio, quinta gara in calendario, dove debuttò la più moderna 79 che avrebbe dominato il resto della stagione con Mario Andretti e Ronnie Peterson. La nuova monoposto proponeva alcune migliorie volte a risolvere i difetti di gioventù della 78. Per prima cosa la meccanica fu completamente carenata per aumentare l'efficienza aerodinamica, fu inoltre proposto un alettone posteriore inedito per l'epoca, non era infatti retto da un traliccio centrale, ma da due supporti laterali che si andavano a ricongiungere con la carena. I condotti di Venturi furono ridisegnati per trasferire più carico al retrotreno ed adottare quindi un alettone posteriore meno carico. Le minigonne ora non erano più inclinate di 45° ma disposte verticalmente e abilitate a scorrere all'interno delle paratie laterali per copiare meglio l'asfalto. Questa nuova configurazione garantiva un carico aerodinamico pari al 30% in più rispetto alla 78, vantaggio che durante la stagione riuscì a mascherare i veri difetti della vettura come la scarsa rigidità torsionale del telaio e un impianto di raffreddamento, ridisegnato rispetto alla 78, poco efficace.



Differenze tra Lotus 78 e 79

MILLIONS OF SPECTATORS... A LOT OF PRESSURE...



GTD

07/06/2012

There are a lot of Motorsport disciplines...

l'epoca d'oro delle minigonne

Se all'inizio del 1977 gli avversari della Lotus lasciarono cadere l'idea dell'effetto suolo come l'ennesima trovata eccentrica di Chapman, quando capirono come funzionava veramente si impegnarono a riprendere l'idea del geniale progettista inglese. Chapman aveva infatti dimostrato che usare dei condotti di Venturi, uniti a delle minigonne mobili per sigillare il flusso d'aria sotto la monoposto, portava indubbi vantaggi dal punto di vista del carico aerodinamico e della tenuta di strada. Nel 1978 la Lotus aveva dominato grazie alla 78 e alla più evoluta 79 concedendo poco agli avversari che nel corso della stagione corsero ai ripari. I primi a schierare vetture a effetto suolo furono la Shadow e la Arrows, rispettivamente con la DN9 e la FA1. Quest'ultima sarebbe poi stata al centro di una battaglia legale in quanto copia della DN9 dal momento che la Arrows era stata fondata da ingegneri provenienti dalla Shadow. A queste seguì la Wolf WR5, la Ligier-Matra JS9 e la famigerata Brabham BT46B.

Vista posteriore della Brabham BT46B. Si notino le dimensioni della ventola che non poteva di certo passare inosservata.

La BT46B fu opera di Gordon Murray, altro progettista inglese di talento che negli anni successivi avrebbe firmato numerose vetture di successo, e merita un approfondimento. Quando a stagione in corso alla Brabham si resero conto che l'effetto suolo sarebbe diventato un elemento fondamentale per rimanere competitivi, sorse un problema di primaria importanza: il motore Alfa Romeo V12, per via della configurazione boxer, era troppo ingombrante trasversalmente e non lasciava abbastanza spazio per collocare dei condotti di venturi sufficientemente ampi. Murray allora rispolverò l'idea che otto anni prima era stata alla base della Chaparral 2J, ossia decise di collocare una ventola sul retro della vettura che risucchiava l'aria che passava sotto il fondo. Una serie di minigonne inclinate di 45° e poste lungo il perimetro della vettura avrebbe garantito il necessario sigillo con il suolo. La ventola, al contrario della 2J, era azionata direttamente dal motore tramite un albero secondario cosicché all'aumentare della velocità sarebbe aumentato anche l'effetto risucchio della ventola. In questo modo si sarebbe aggirata la regola che aveva portato la 2J ad essere dichiarata illegale, ossia quella che prevede la presenza a bordo di un solo motore, quello destinato alla propulsione, e non due come sulla Chaparral che azionava le sue ventole tramite il motore di una motoslitta.

L'effetto risucchio della BT46b era notevole già a vettura ferma arrivando a toccare il suolo con il fondo, per questo alla Brabham furono costretti ad adottare molle degli ammortizzatori tre volte più dure di quelle standard per impedire che la vettura "spanciasse" anche in movimento. L'esordio in gara avvenne al GP di Svezia e non fu privo di polemiche. Murray fece inizialmente credere che la ventola fosse un dispositivo indispensabile per garantire il necessario raffreddamento al 12 cilindri Alfa Romeo (furbescamente i radiatori erano stati collocati proprio nel condotto che risucchiava l'aria) ma naturalmente nessuno degli addetti ai lavori gli credette. Inizialmente si diede poco credito alla trovata di Murray, la si affrontò più che altro come una curiosità, ma quando Niki Lauda vinse la gara, dimostrando la netta superiorità della Brabham anche sulla Lotus, tutti si mossero per far squalificare le vetture della squadra di Bernie

Ecclestone. Alla fine, pur conservando la vittoria, la BT46B fu giudicata illegale per motivi di sicurezza. Infatti chi la seguiva veniva investito da un continuo flusso di polvere proveniente dalla ventola e, se sull'asfalto si depositava del brecciolino, questo veniva proiettato contro gli inseguitori. Tuttavia non è detto che la BT46B fosse destinata ad un futuro di successo, infatti alla vittoria di Lauda fece da contraltare il ritiro di Watson causato da infiltrazioni di polvere nel motore causate proprio dalla ventola. Si dice inoltre che Bernie Ecclestone, consapevole che una simile trovata avrebbe scatenato le ire degli avversari qualora si fosse rivelata vincente sin da subito, avesse suggerito a Niki Lauda di non vincere la gara d'esordio ma di nascondersi per convincere le altre squadre che eventuali future vittorie della BT46B fossero da attribuire all'abilità del pilota e alla bontà dello sviluppo e non al "ventilatore".

Per la stagione 1979 Colin Chapman voleva conservare la propria superiorità tecnica sugli avversari, per questo con Martin Ogilvie, Peter Wright e Tony Rudd progettò la Lotus 80 nel tentativo di portare il concetto di effetto suolo ad un livello estremo. Infatti l'intero profilo della vettura era percorso da minigonne e un condotto di Venturi era stato collocato persino nel muso; i tubi di Venturi nelle fiancate avevano dimensioni esagerate superando l'asse posteriore della vettura e il carico generato era tale che la 80 era stata concepita senza alettoni rivelandosi così una vera e propria "wing car" (auto a forma di ala rovesciata). Tuttavia, nonostante fosse una vettura curata nel minimo particolare e rappresentasse un vero capolavoro di ingegneria, le prime prove in pista rivelarono quanto la 80 fosse difficile da guidare. Infatti il carico era troppo sbilanciato al retrotreno, causando un cronico sottosterzo in curva, e l'elevato carico era tale da mandare in crisi le sospensioni. Ma c'era dell'altro. Gli equilibri su cui si basava la 80 erano talmente fragili che il carico aerodinamico poteva variare bruscamente alla minima variazione di altezza dal suolo della vettura.

La Lotus 80 nella sua configurazione originale senza alettoni. Si noti la purezza e la pulizia delle linee

Questo si traduceva nell'improvvisa perdita di deportanza in percorrenza di curva perché al diminuire della velocità, diminuendo la differenza di pressione tra l'aria che scorreva sotto la vettura e quella che la investiva da sopra, questa tendeva a sollevarsi leggermente dal suolo mandando in crisi i delicati equilibri aerodinamici che ne regolavano il comportamento. Si tentò di ovviare a questi problemi adottando degli alettoni, ma la 80 era ormai compromessa e corse solo 5 gare collezionando un podio e 4 ritiri. Su un concetto simile si basò la Arrows A2 rivelandosi però ugualmente fallimentare.

A sorpresa il 1979 fu l'anno della Ferrari, infatti nessuno si aspettava che una vettura che utilizzava un ingombrante 12 cilindri boxer e un cambio trasversale potesse creare una vettura ad effetto suolo efficiente. Persino la Brabham si fece costruire appositamente un nuovo 12 cilindri a V di 90° dall'Alfa Romeo per sostituire il V12 boxer utilizzato fino all'anno prima. Tuttavia la felice unione dell'abilità degli ingegneri Ferrari con lo stato di forma dei suoi piloti e l'ottimo rendimento dei pneumatici Michelin radiali fu tale che la 312 T4 si rivelasse, a detta di Enzo Ferrari stesso, una delle monoposto più brutte mai realizzate dalla Ferrari, ma sicuramente una delle più vincenti nella storia del Cavallino Rampante dominando la stagione 1979 con Jody Schekter e Gilles Villeneuve. Uno dei segreti della 312 T4 era sicuramente la miniaturizzazione di tutte le componenti meccaniche che non fossero il motore in modo da ottimizzare i flussi aerodinamici. Le sospensioni anteriori furono inglobate nel musetto, il telaio ridotto nella sezione trasversale e il posto guida avanzato il più possibile.

Il 1980 fu invece l'anno della svolta per le minigonne. Infatti per creare vetture ad effetto suolo efficaci, ed evitare che le variazioni d'assetto della vettura compromettessero il carico aerodinamico come sulla Lotus 80, si cominciarono a costruire telai sempre più rigidi e sospensioni con un escursione minima. In questo modo le vetture diventarono sempre più difficili da guidare e fisicamente provanti a causa della loro durezza, le

elevate velocità di percorrenza permesse dalle minigonne in curva generavano accelerazioni laterali fino a 3g tali da provocare ai piloti fastidiosi dolori al collo e la perdita della vista per brevissimi istanti (fenomeno che si riscontrava anche nei jet da caccia prima dell'adozione delle tenute anti g) per non parlare dei dolori alla schiena causati dalla durezza delle sospensioni. Insomma si era arrivati a quella situazione assurda per la quale le prestazioni del mezzo superavano le capacità di resistenza fisica dell'uomo. Inoltre le vetture ad effetto suolo, basandosi su delicati equilibri

I resti dell'Alfa Romeo di Patrick Depailler in seguito all'incidente. Dopo che Depailler perse il controllo della vettura, essa si ribaltò in seguito al contatto con il guardrail riatterrando sullo stesso e provocando a Depailler ferite fatali alla testa. Essendo un test privato non erano previste squadre di pronto intervento. La questione della sicurezza nei test privati sarebbe stata ripresa alcuni anni dopo con la morte di Elio De Angelis.

aerodinamici, avevano il brutto vizio di decollare in caso di incidente.

Infatti qualora intervenisse qualche fattore esterno a perturbare i flussi aerodinamici c'era il rischio che la deportanza, generata unicamente dall'effetto suolo, venisse improvvisamente meno facendo decollare la vettura in caso di tamponamento oppure rendendola incontrollabile con conseguenze letali nel caso il pilota si fosse trovato ad affrontare una curva al altissima velocità, la vettura sarebbe infatti partita per la tangente senza possibilità di richiamo da parte del pilota. Fu proprio questo a causare la morte di Patrick Depailler in occasione di una sessione di test privati in Germania, sembra infatti che la rottura di una sospensione durante la percorrenza della velocissima Ostkurve, ma c'è chi sostiene che la causa potrebbe essere un sassolino incastratosi sotto una minigonna, abbia annullato improvvisamente il carico aerodinamico rendendo impotente Depailler di fronte a una vettura divenuta improvvisamente inguidabile con conseguente schianto ad altissima velocità contro il guardrail. Un altro elemento a sfavore delle minigonne era il fatto che le monoposto correvano praticamente sui binari, una volta impostata una curva era praticamente impossibile correggere la traiettoria col risultato che divenne molto difficile evitare ostacoli all'ultimo momento.

Proprio per far fronte a questa situazione il controverso Jean-Marie Balestre, l'allora presidente della FISA (Fédération Internationale du Sport Automobile), presentò un nuovo regolamento in vista del 1981 che prevedeva l'abolizione delle minigonne. Questo riaccese i contrasti tra la FISA, appoggiata dalle scuderie legate a grandi case costruttrici (Ferrari, Alfa Romeo, Renault), e la FOCA (Formula One Constructors Association) di Bernie Ecclestone che tutelava gli interessi dei piccoli costruttori (Lotus, Williams, McLaren, ecc…). Ecclestone sosteneva infatti che una simile rivoluzione nei regolamenti avrebbe penalizzato eccessivamente i piccoli costruttori, che già si trovavano in difficoltà di fronte all'imminente avvento dei motori turbo, mentre Balestre voleva farsi garante della sicurezza dei piloti. Questi contrasti degenerarono ben presto in una vera e propria guerra che portò la FOCA ad istituire un campionato autonomo per il 1981. Fortunatamente

Jean-Marie Balestre (sinitra) e Bernie Ecclestone.

si giunse ad un accordo e il Mondiale 1981 prese regolarmente il via con vetture prive di minigonne e un'altezza minima dal suolo fissata in 6 cm.

Zepmat

Come ogni anno, la stagione del campionato automobilistico più importante si rinnova. Il principale cambiamento sarà la collaborazione della FIA (Federation Internationale de l'Automobile) con l'ACO (Automobile Club de l'Ouest), che porterà la sostituzione del nome del campionato da "International Le Mans Series" a "World Endurance Championship". Il campionato prevede la divisione in categorie differenti: LMP1 e LMP2 (prototipi di Le Mans rispettivamente a diesel e benzina), LM GTE Pro e LM GTE Am (derivate di serie rispettivamente con piloti professionisti e amatoriali); inoltre la FIA ha approvato un protocollo che prevede la partecipazione delle vetture GT1 (peso: 900kg; motore: 590cv con restrizioni per la cilindrata da 4.000cm³ a 6.000cm³), GT2 (peso: 1100kg; motore: derivato di serie ma con 590cv) e GT3 (peso: 1230kg; motore: da 444cv con cilindrata da 4.000cm³) alla futura GT World Class sulla base di un regolamento che livellerà le prestazioni.

Ogni team è composto da 3 piloti, ognuno dei quali deve correre almeno il 20% della durata della gara.

Il nuovo campionato si articolerà in 9 gare di durata: debutto negli Stati Uniti con la 12h di Sebring (17 marzo) e chiusura in Cina con la 6h di Zhuhai a metà novembre. Tra queste non poteva mancare la più famosa gara al mondo: la "24h du Mans". La competizione si disputa sul circuito de "La Sarthe" che con i suoi 13.629m di lunghezza è stato teatro dei più avvincenti duelli automobilistici (ultimo dei quali tra Audi e Peugeot). Le caratteristiche del tracciato lo hanno reso il più amato tra le piste internazionali nel mondo dei videogames (presente ovviamente sia su Gran Turismo 5 che Forza Motorsport 4, due tra i più famosi giochi di automobilismo).

L'edizione del 2012 celebra l'ottantesimo anniversario e prenderà il via con una settimana di ritardo rispetto al 2011. La partenza è fissata per le ore 15 di sabato 16 giugno. La scelta di posticipare la corsa dell'anniversario deriva dalla necessità di tener conto del calendario sportivo e politico, con il chiaro intento di evitare sovrapposizioni con la Formula 1 e con le elezioni politiche in Francia. Non finiscono qui le novità della sfida della Sarthe,: anche la giornata dei test sarà spostata in avanti, al 3 giugno, per agevolare il lavoro delle squadre, che non dovranno smontare e rimontare le strutture, grazie alla possibilità di rimanere sul circuito fino alla gara, riducendo così i relativi costi. La 24h oltre ad essere molto affascinante è anche considerata un banco prova per le tecnologie da applicare sulle future auto di serie; impossibile non ricordare la Jaguar con i suoi freni a disco, la Mazda 787b con l'innovativo motore rotativo e l'Audi con la tecnologia a led per i suoi fari. Quest'anno sarà la volta dell'ibrido: il maggiore esponente di tale innovazione sarà la classe LMP1, con l'adozione da parte dell'Audi con la sua R18 e della Toyota con la TS030 Hybrid. L'Audi, che partecipa a questa gara dal 1999, ha sempre portato novità mai sperimentate prima nel mondo delle corse, introducendo il sistema di iniezione diretta (un sistema di alimentazione del carburante che permette di immettere il propellente direttamente nella camera di combustione dei motori a combustione interna) sul V8 a benzina della R8 nel 2001, sul V12 diesel della R10 nel 2006 e portando ai massimi livelli questa tecnologia con il V6 della R18 nel 2011. La stessa casa ha stimato che dal 2001 al 2011 i consumi si sono ridotti del 25% e i tempi sul giro si sono abbassati di 10 secondi, se si tiene conto di ciò su una gara di 24h il vantaggio è notevole. Infatti lo scorso anno la R18, nonostante il maggior consumo di gomme rispetto all'acerrima rivale di casa, la Peugeot, ha primeggiato anche grazie a questa tecnologia portando a 10 il bottino di vittorie nella rinomata competizione. Oltre all'ibrido, si parla molto dell'abbandono del mondo delle corse ad opera della Peugeot stessa ma soprattutto del ritorno della Toyota e della Pescarolo-Dome. La Dome ritornerà dopo 4 anni di assenza mentre la Toyota dopo ben 14 anni.

Ma la gara parlerà anche italiano, grazie alla presenza del Team Ferrari, già autore con Giancarlo Fisichella di un'ottima performance nella classe LM GTE Pro a bordo della 458, che ha visto il team guadagnare la seconda posizione, dopo un'intensa battaglia, alle spalle della Corvette.

Non ci rimane altro che aspettare l'inizio per vedere i prototipi ibridi in azione.

Giacolea e Luke_s

A TU PER TU CON GIACOLEA

Abbiamo il piacere di conoscere meglio Giacomo, meglio conosciuto come giacolea, anche lui, ragazzo molto attivo nella nostra comunità. Come tutti sapranno organizza e gestisce il Campionato WEC 2012.

Giacomo ti va di raccontarci un po' di te?

Certo ;)

come hai detto te mi chiamo giacomo, ho 17 anni e sono di Milano. Le mie passioni sono la musica, il calcio e il tennis, oltre che naturalmente il mondo dei motori :D

Da quanto tempo giochi ai simulatori di guida? che futuro vedi in quelli di prossima generazione ?

In verità ho iniziato da poco a giocarci: infatti gran turismo 5 è stato il mio primo gioco di guida perché dalle recensioni fatte mi sembrava veramente un gioco ben fatto, e ad oggi posso confermarlo :)

Per il futuro mi aspetto una rivoluzione per quanto riguarda la fisica di tutta questa tipologia di giochi.

GTDrivers, cosa significa per te ?

Significa impegno, ma anche divertirsi con bravissime persone ;)

Sei riuscito ad organizzare un campionato che sta riscontrando un gran successo, il primo campionato ufficiale GTD dei prototipi di Le Mans, meglio conosciuto con il nome di Campionato WEC 2012, è complicato gestirlo Giacomo ?

Lo sarebbe se non ci fosse dietro una passione per questo tipo di eventi... ma io fortunatamente ci tengo molto!

Con delle auto così potenti ci si deve proprio divertire, ma si riesce a tenerle a bada senza causare ripetuti incidenti ? una cosa è gestire 500 cv, ma i vostri bolidi sono a dir poco esagerati!!

Eh già hai proprio ragione, infatti più di ogni altro campionato c'è bisogno di una preparazione dietro ad ogni singola gara, per individuare le migliori traiettorie da fare in gara, perché il bello di queste auto è proprio il loro comportamento in pista! A volte il divertimento va oltre a qualche sospensione rotta....

Visto l'esperienza che hai, cosa ne pensi dell'on-line di

GT5 ?

Non lo ritengo all'altezza dell'offline, in quanto quasi mai si riescono a fare gare dove tutti i piloti riescono ad entrare in stanza per gareggiare, e nel caso che ce la facciano riescono raramente a sorpassarsi senza avere l'effetto fantasma o a disconnettersi improvvisamente!

Sappiamo che quando il numero dei partecipanti in una stanza supera i 12 piloti si possono creare molti problemi, cosa consigli per limitarli? Quali sono i requisiti indispensabili per avere una connessione stabile?

Credo che la decisione migliore da prendere sia la disattivazione della chat vocale, anche se a volte non è abbastanza. Per quanto riguarda i requisiti quello che posso suggerire io è quello di aprire le porte del proprio router con le impostazioni specifiche che il gioco richiede e svuotare regolarmente la cache di gran turismo 5 per non avere incompatibilità tra i giocatori ;)

Giacomo di recente abbiamo trattato l'argomento GT6, che miglioramenti vorresti venissero apportati nel prossimo capitolo, per migliorare l'esperienza on-line?

Personalmente mi piacerebbe trovare impostazioni meno generiche all'interno del gioco, per esempio la possibilità di avere le impostazioni per gare monomarca e avere la possibilità di impostare il meteo a maggior piacimento; modifiche che contornate da qualche bel circuito e da un parco auto all'altezza (compresa ovviamente la mia amata Audi R18) farebbero diventare GT6 non solo il miglior simulatore di guida, ma anche il miglior gioco in assoluto!

Hai dei consigli o delle proposte da farci per migliorare ulteriormente la nostra comunità?

Credo che il nostro WebMaster Fabris stia facendo davvero un lavoro incredibile, per cui faccio davvero un grandissimo applauso a lui e a tutti i moderatori e lavoratori del forum; infatti lo ritengo appostissimo così ;)

Grazie Giacomo per la tua collaborazione, vuoi aggiungere qualcosa, parlarci di qualche argomento che ti sta particolarmente a cuore?

Volevo ringraziarti per questa intervista, mi sono divertito molto a rispondere alle domande e spero che vi sia servita per farmi conoscere meglio, ci si becca in pista :D :D :D

FREE TRANSFER & MANAGEMENT CHAMPIONSHIP 1.0

Qui in questi primi paragrafi vi spiegheremo brevemente in cosa consisterà questo nuovissimo campionato targato GTD.

Come si può dedurre dal nome si baserà moltissimo sul mercato libero dei piloti nei vari team e sulla parte manageriale del bilancio. Si proprio così, avete letto bene, del bilancio; infatti ogni team manager avrà a disposizione un ristretto budget con cui dovrà pagare ogni settimana l'ingaggio ai propri piloti facendo attenzione a non andare in rosso :)

La partecipazione è aperta a chiunque e le iscrizioni saranno singole (niente iscrizioni di team), ci si può iscrivere come semplice pilota o ci si può candidare quale team manager (le figure di manager saranno scelte dallo staff organizzatore basandosi sulla serietà della persona grazie ai feedback raccolti dai precedenti campionati) o ad entrambe le cose (pilota + team manager).

Le Squadre

A differenza degli altri campionati, le squadre che parteciperanno a questo evento dipenderanno fondamentalmente dal numero di singoli piloti che si iscriveranno e da quanti si candideranno a team manager.

Si partirà da un minimo di 6 squadre ad un massimo di 18.

I nomi ed i colori sociali dei team saranno definiti a priori dallo staff (Team Alfa, Team Beta, Team Gamma e via dicendo, il tutto per "distaccarsi" dagli storici team dei vari campionati a squadre) e ad ogni squadra sarà associato un team manager.

La figura del Team Manager

La figura del Team Manager sarà un po' il cuore pulsante di questa competizione. Il suo ruolo sarà quello di gestire la propria scuderia, perciò dovrà fondamentalmente svolgere una moltitudine di funzioni, quali ingaggiare i piloti per il proprio team, pagargli lo stipendio settimanale, svincolarli ed assumerne altri, trattare per l'acquisto di un pilota da un altro team o trattare sul prezzo di vendita di un proprio pilota, il tutto mantenendo il proprio bilancio in attivo!

Insomma, oltre che essere un buon talent scout per accaparrarsi i piloti più veloci, il team manager dovrà dimostrarsi anche un buon economista.

I Piloti

Se il team manager sarà il cuore pulsante, i piloti saranno la benzina che alimenteranno l'intera competizione.

Ogni pilota infatti dovrà dimostrare le proprie qualità in pista e mettersi in mostra per farsi assumere da qualche team.

Non tutti i piloti però avranno lo stesso ingaggio settimanale, basandoci su un Time Trial e sui feedback e statistiche dei precedenti campionati ad ogni pilota sarà associato il giusto stipendio in base alle proprie qualità. Inoltre questi stipendi varieranno di giornata in giornata, qualora qualche pilota con stipendio alto otterrà risultati scadenti il suo ingaggio per settimana successiva calerà mentre viceversa se si ottengono risultati buoni lo stipendio aumenterà.

Starà poi alla bravura dei team manager ingaggiare e valorizzare i piloti che andranno a "lavorare" per lui ogni settimana.

Budget Iniziale, Compensi, Ingaggi e Mercato Libero

- Budget Iniziale

Ogni team manager ad inizio campionato avrà a sua disposizione ***100 GTDollari*** con i quali dovrà assumersi due piloti per la prima giornata di campionato.

- Compensi

Al termine di ogni giornata ad ogni team sarà distribuito, indipendentemente dal risultato dei propri piloti un compenso di ***40 GTDollari.***

A questa somma forfettaria si aggiungeranno poi i

compensi dovuti ai premi ottenuti da ogni pilota in base ai risultati ottenuti in gara come di seguito evidenziato:

I° - 30 GTDollari

II° - 27 GTDollari

III° - 25 GTDollari

IV° - 23 GTDollari

V° - 22 GTDollari

VI° - 21 GTDollari

VII° - 20 GTDollari

VIII° - 19 GTDollari

IX° - 18 GTDollari

X° - 17 GTDollari

XI° - 16 GTDollari

XII° - 15 GTDollari

Es.

I piloti del team Alfa si piazzano rispettivamente III° e VII°. Nelle casse del team Alfa entreranno 45 GTDollari + i 40 GTDollari forfettari = 85 GTDollari.

Vi sarà inoltre un sussidio settimanale per i team, in base alla classifica team di ogni giornata (data dalla somma dei punti ottenuti dai propri piloti) per rendere ancora più equilibrato il campionato.

Tale sussidio sarà:

Team I° Classificato: + 0 GTDollari

Team II° Classificato: + 5 GTDollari

Team III° Classificato: + 8 GTDollari

Team IV° Classificato: + 12 GTDollari

Team V° Classificato: + 15 GTDollari

Team VI° Classificato: + 20 GTDollari.

- Gli Ingaggi

Per ogni pilota ad inizio campionato sarà fissato l'ingaggio settimanale (basandosi come già evidenziato su TT e feedback dei precedenti campionati). Questo valore sarà il compenso settimanale da pagare al proprio pilota al termine di ogni gara.

Tali stipendi saranno però variabili nell'arco dell'intero campionato in base ai risultati ottenuti dai vari piloti. Se un pilota ottiene buoni risultati il suo ingaggio lieviterà, mentre se ne ottiene di scadenti il suo ingaggio sarà al ribasso.

Nel caso un pilota svincolato interessi a più di una squadra per ingaggiarlo si procederà con un asta a rialzo dello stipendio, con prezzo di partenza d'asta proprio l'ingaggio iniziale del pilota.

Per spiegare meglio questo passaggio procediamo con un esempio pratico:

Pilota X con ingaggio da 50 interessa a 3 squadre.

Si aprirà un' apposita discussione per quest'asta fissando il termine di scadenza dell'asta (data e ora) oltre il quale non si possono più avanzare offerte.

Partendo dalla base d'asta di 50 GTDollari i tre team manager potranno offrire al pilota un aumento d'ingaggio (es. manager 1 53 GTDollari, Manager 2 rilancia a 55 e via dicendo)

Al termine dell'asta il Manager che ha offerto l'ingaggio più alto si accaparrerà i servigi di tale pilota, pagandogli però lo stipendio settimanale pari all'offerta d'asta (tale rincaro sullo stipendio si pagherà solo alla prima giornata dopo l'asta, se tale pilota non verrà svincolato per la successiva giornata il suo stipendio tornerà alla quota originale, aumentata o ridotta in base ai risultati).

- Mercato Libero

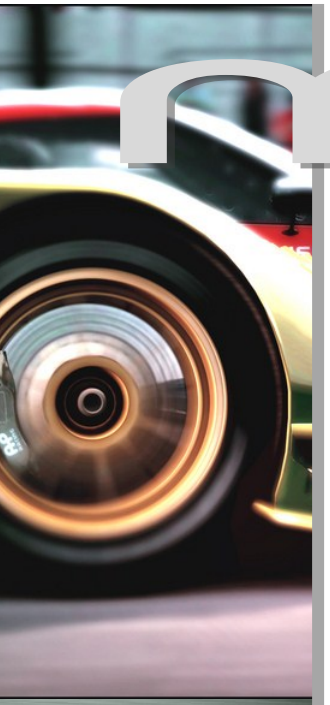
Qualora ad un team interessi un pilota ingaggiato da un altro si potranno avanzare delle proposte per "comprare" tale pilota.

In queste trattative i diretti interessati saranno unicamente i Team Manager dei due team e nelle trattative si possono offrire GTDollari, scambi di piloti o scambi di piloti con conguaglio in GTDollari.

Perciò il team che desidera acquistare un pilota da un altro team dovrà recarsi sul topic del team in questione e avanzare la propria offerta e l'intera trattativa dovrà svolgersi in quel topic.

Il resto lo troverete presto su GTDrivers.it

Zuzzu



mpl design

In questo numero abbiamo il piacere di fare due chiacchiere con GTpioneer per gli amici Max, per me è un onore oltre che un grande piacere, se mi sono appassionato a questa comunità è grazie a persone di cuore come lui, sempre disponibili, pronti ad accogliere e aiutare i nuovi iscritti.

Iniziamo con una domanda obbligatoria, Max perché hai scelto GTD? cosa ti attira di questo forum oltre alla passione per GT?

Innanzitutto voglio ringraziare Nick, Fabrizio e tutto lo staff per l'intervista.

Dopo l'uscita di GT5 ho cominciato a bazzicare sul web alla ricerca di forums per argomentarmi appunto sul gioco, e fu così che scoprii per caso GTD. Inizialmente lo seguivo in silenzio poi decisi d'iscrivermi e d'allora… beh eccomi qua!

Ormai GTD è la mia famiglia, la mia casa. Insomma amore a prima vista.

Hai voglia di parlarci un po' dei tuoi hobby delle tue passioni ?

Di passioni ne ho tante, quali i motori in generale, la fotografia, e dulcis in fundo la più' importante per me LA MUSICA!

Forse non tutti lo sanno ma sono tecnico del suono, quindi di conseguenza con la musica ci lavoro, anche se ultimamente è difficile lavorare in questo settore, cosa che viene compensata dal fatto che come hobby faccio il DJ, quindi resto sempre a stretto contatto con la mia passione più grande.

Max per GTD hai fatto e continui a fare molto, sicuramente tutti ti conoscono anche per gli innumerevoli concorsi fotografici che hai organizzato, assieme a Cioli94, cosa ti ha e ti spinge a farlo?

Ciò che più mi spinge a produrre in positivo per GTD è la passione e la fedeltà maturata col tempo verso una delle community italiane più speciali del web, nonché la voglia immane di contribuire a qualcosa che ho visto evolversi in poco più di un anno dalla mia iscrizione, il merito va al nostro Fabrizio, ma anche a tutte quelle persone che hanno dato per il forum e che continuano ancora oggi a dare.

Per quanto riguarda i concorsi fotografici, amo organizzarli, e ringrazio ancora oggi il mio socio Pietro (Cioli) per avermi tirato dentro la baracca eheheh. Se siamo oggi dove siamo, non è solo merito mio.

Cosa ne pensi della trasformazione che sta effettuando GTD aprendo le porte anche ad altri giochi di

R5 bROS TEAM

simulazione automobilistica? Per ora ci stiamo concentrando su FM4, ma il futuro non sappiamo cosa ci riservi.

Per me rappresenta un grande passo evolutivo, una mentalità di larghe vedute. Per una comunità come quella di GTD, fatta di persone a cui nelle vene scorre benzina e non sangue, l'ampliamento verso altri orizzonti è segno di grande passione verso il mondo dei motori in genere. La nuova sezione per FM4 mi ha entusiasmato molto, e mi sto impegnando personalmente, ma anche con l'aiuto di tutti voi, affinché diventi un punto di riferimento italiano per tutti i Drivers di casa Turn10. Per il futuro mi auguro che ci sia anche una sezione concreta dedicata a giochi come Project C.A.R.S. e Assetto Corse.

Restando in tema, so che frequenti anche altre comunità che trattano i temi GT5 & FM4, c'è qualcosa che ti piacerebbe vedere su GTD per miglioralo?

Da quando ho comprato la XBOX e FM4 ho iniziato a frequentare Forza Planet, l'equivalente di GTPlanet, il sito è fatto bene, i ragazzi sono gentili e simpatici, e si trovano sempre molte news in anteprima poiché la community è by USA.

Se dovessi prendere qualcosa di spunto, ti dico che non prenderei assolutamente nulla, GTD è bello così com'è, ha tutto ciò che un utente vorrebbe avere, siamo una grande famiglia, e come si suol dire: Cavallo che vince non si cambia!

Se si potesse fondere assieme i due giochi (GT5 & FM4) cosa terresti dell'uno e dell'altro?

Di GT5 sicuramente la simulazione che offre e anche la grafica stupenda, in FM4 la grafica è bella, ma un pelino sotto GT (a mio parere). Di FM4 terrei tutto il parco auto, le livree, il tuning e l'offline ricco. Come ho sempre detto sono 2 giochi top su consoles, complementari tra loro, quindi se avete la possibilità di averli entrambi, il godimento è assicurato.

C'è qualcosa che vorresti fare presente a tutta la comunità, qualcosa che ti sta particolarmente a cuore?

Voglio solo dire che sono fierissimo di far parte di una comunità come quella di GTD, ho conosciuto persone fantastiche, non voglio dilungarmi facendo nomi, tanto si sa... e continuo a conoscerne sempre di nuove, molte persone mi conoscono anche per la mia irruenza passata che a conseguenze di fatti ho cercato di migliorare, fortunatamente con buoni risultati, quindi posso dire tranquillamente che GTD ti matura! Un grazie speciale a tutti i 9000 e passa utenti, il forum siete voi! Un abbraccio forte!! Ciauz!

La prima M5 (la E28) risale all'ormai lontano 1984; vantava un motore da 3453cc capace di erogare 286 cv. Tanto tempo è passato dai lontani anni '80 e la BMW ha fatto grandi progressi da allora: ora non si differenzia solo per i cerchi o per qualche cavallo in più anzi, si riconosce grazie ai paraurti maggiorati e alle prese d'aria presenti sia nella parte anteriore che in quella posteriore, grandi cerchi in lega da ben 19" e ben 4 estrattori. La nuova auto è dotata di un motore da 4999cc capace di erogare 507 cv ed abbinato ad un cambio robotizzato a 7 rapporti. Disponibile anche in versione Touring, la M5 è stata sostituita all'inizio del 2010 con la M5 F10. Uniche rivali per questa lussuosa berlina restano l'Audi A7 e la Mercedes Classe

BMW M5

LA SUPERBERLINA TEUTONICA

***INTERNI* :**

L'interno della vettura è molto spazioso e curato: un'auto adatta alla famiglia, il giusto compromesso tra confort e prestazioni. I sedili in pelle non possono mancare e di serie viene fornito anche il navigatore satellitare, il cambio robotizzato a 7 rapporti con palette al volante e l'ormai immancabile tasto start&stop. Il tachimetro raggiunge il fondoscala a 330km/h mentre il contagiri vede la linea rossa partire intorno agli 8000 giri. Il navigatore può all'occorrenza trasformarsi in televisore, grazie all'antenna Tv, e possono essere forniti anche due monitor addizionali integrati nei poggiatesta anteriori per permettere ai passeggeri posteriori di godere dei propri film preferiti o addirittura della propria console.

***ESTERNI* :**

La vettura è lunga 4 metri e 85 ed è alta 1 metro e 46; monta pneumatici runflat (forando il copertone si riescono a percorrere tranquillamente circa 100km) ed è dotata di assetto ribassato. All'anteriore spiccano i nuovi fari con lampade bixeno circondati dai rinomatissimi Angel Eyes circolari a far da luci di posizione. I sensori di parcheggio non possono mancare viste le generose dimensioni e, a richiesta, la telecamera posteriore direttamente collegata con lo schermo del navigatore fornisce aiuto nelle manovre più complicate. Nella fiancata è presente una piccola presa d'aria con il logo "M5".

COMPORTAMENTO IN PISTA :

Provata sul classico circuito tedesco "Nurburgring Nordschleife", la vettura si è mostrata subito all'altezza della prova: è molto veloce sui rettilinei e ha un'accelerazione da brividi: solo 4.8 secondi per raggiungere i 100 km/h con partenza da fermo. In curva risulta abbastanza semplice perdere un po' l'aderenza (l'abbiamo provata senza controlli

elettronici) anche a causa del peso avvertibile soprattutto in uscita di curva; in compenso sul rettilineo finale abbiamo toccato i 310 km/h. Ottima anche la ripresa: usando il cambio manuale abbiamo portato la vettura da 80km/h in quarta marcia a 120km/h (senza cambiare marcia) e ci abbiamo impiegato poco più di 3,5 secondi. Attivando però i controlli elettronici, l'auto non supera i 250km/h.

Anche sul bagnato si è dimostrata un'ottima vettura, capace di andar veloce senza temere l'acqua.

IN CONCLUSIONE :

E' la classica berlina tedesca che gioca a fare la sportiva e lo fa molto bene: pensiamo che sia un'auto da possedere assolutamente, alla guida il divertimento è assicurato con e soprattutto senza aiuti elettronici. Se la BMW voleva stupirci, lo ha fatto ancora grazie a questa versione sportiva.

fadapa95

Pregi	Difetti
Un'auto potente e con uno sterzo molto preciso	il suo peso eccessivo penalizza la ripresa all'uscita da una curva lenta

L'INTERVISTA AD ANDREA_78

Eccoci qui a parlare con Andrea (nickname andrea_78_) io personalmente ho avuto il piacere di correrci assieme apprezzando sin da subito le sue qualità: correttezza e sportività, oltre naturalmente alla sua simpatia e disponibilità..

In pochi mesi è riuscito a farsi amare da tutti, devo ammettere che ha portato sin da subito delle belle idee innovative per la nostra comunità.

Ma andiamo per ordine, innanzi tutto Andrea come hai scoperto questo forum, che impressione ti ha dato da subito?

GTDrivers.it il forum l'ho scoperto grazie ad un amico di gt5, perché come molti, prima di scoprirlo, giocavo online nelle stanze pubbliche, ed è stato lì che ho conosciuto Luigi, il mitico iLuisito. Dopo avermi riferito che esisteva un forum che trattava gt5 e che era gestito da persone squisite, ho deciso di darci un'occhiata. Lo trovo fantastico, frequentato e gestito da persone competenti e fantastiche, capaci di coinvolgere e consigliare. Da allora non mi sono più staccato dal forum.

E mia moglie vuole il divorzio.....scherzo, mi fa anche da segretaria durante le gare e mio figlio mi corregge l'intervista!

So che nella vita reale ti occupi di "motori" hai voglia di raccontarci di cosa si tratta? (mi riferisco alla commissione sportiva)

Sono da sempre appassionato di motori, a quattro ruote si intende, a due ruote ho dei problemi, ho la testa troppo pesante, e a piegare rischierei di cadere. Sono entrato nel mondo dei motori una decina d'anni fa circa, forse anche di più, non ricordo bene. Sono partito come kartista a livello amatoriale, poi mi fu data la possibilità, vista la mia passione, di fare un corso all'ACI di Parma da ufficiale di gara, e sono diventato un commissario di percorso. Negli ultimi anni frequento di più l'autodromo (per la precisione l'Autodromo Riccardo Paletti a Varano de Melegari -PR-) che il kartodromo, anche perché l'hanno chiuso tre anni fa. Ho provato ad andare in trasferta a girare con il kart (ho fatto anche un paio di gare) ma i costi sono diventati troppo eccessivi, e quindi l'ho parcheggiato per ora. Come dicevo prima, all'autodromo sono un "semplice" commissario di percorso, ho messo il semplice tra virgolette perché per molti noi siamo solo degli sbandieratori, ma non è così.

Noi siamo lì a bordo pista e rischiamo la pelle solo per passione, è anche vero che quando siamo in postazione siamo in sicurezza, ma ci può capitare di andare in pista a fare dei recuperi, mentre le macchine ti sfrecciano a fianco e non sai mai cosa ti può succedere. A Varano siamo molto più indipendenti, rispetto ad altri autodromi, dove i commissari di percorso sono gestiti come marionette.

Oltre a fare gli "sbandieratori" e a fare i recuperi in pista, siamo anche gli occhi del direttore di gara, teniamo d'occhio il comportamento dei piloti, e a fine gara comunichiamo con i "commissari sportivi" che prenderanno le decisioni del caso. È così che ho maturato un po' di esperienza nel bellissimo mondo dell'automobilismo, dalle corse in pista al rally fino ad arrivare alle gare di regolarità , tutto questo solo per passione.

E qui possiamo dirlo, non è un segreto, da una tua idea è nata la nostra commissione sportiva, una bella novità a mio avviso, questa è la dimostrazione che si può prendere esempi e situazioni dalle corse reali e metterle in pratica anche nei giochi virtuali. Cosa puoi dirci visto la tua esperienza?

Ma io non trovo poi così tanta differenza tra la realtà e il virtuale, dietro ad ogni evento organizzato da GTDrivers ci sono persone umane che provano, si allenano ci mettono impegno e serietà come nella realtà. Ed è per loro che si è pensato ad una Commissione Sportiva, dove tutelare gli sforzi fatti per non vederseli svanire nel nulla per una scorrettezza da parte di qualcuno. Visto che negli ultimi mesi si sono verificati dei casi dove ci si perdeva parecchio nelle discussioni, e a volte andavano anche fuori dalle righe. Facendo una Commissione Sportiva si sono eliminate queste discussioni. Secondo il mio punto di vista si è reso questo forum più professionale, è vero che è una community basata sull'onestà, lealtà e l'amicizia sia in pista che fuori, ma quando si corre in gara, che sia reale o virtuale, c'è sempre qualcuno che vuole arrivare davanti e a volte esagera...è un modo per dire "ragazzi occhio, è un gioco ok, ma fate i bravi che se si verificano dei problemi noi ci siamo"...Io non mi ritengo più esperto di altri, chi è appassionato di questo mondo le regole di come ci si comporta in pista le conosce, ho solo la fortuna di viverle anche nella realtà.

Ci parli del Campionato Turismo 2012? tu ne sei l'organizzatore, hai avuto difficoltà, cosa puoi

raccontarci di questa avventura?

Il Campionato Turismo 2012, è frutto di una mia passione per questo genere. Un campionato dove si utilizzano delle vetture non difficili da controllare e che rispecchi un po' la realtà dei nostri campionati nazionali dove il livello di competitività è elevato. Quando mi prendo un impegno cerco sempre di portarlo avanti, dando il mio massimo. All'inizio ho avuto un grosso aiuto da boby147, e qui colgo l'occasione per ringraziarlo pubblicamente per quello che ha fatto e per quello che fa tuttora gestendomi la classifica generale. Mi ha spiegato come muovermi nel forum, visto che ero alle prime armi, Poi una volta capito come funzionava, ho cercato di organizzare al meglio il Campionato, rendendolo il più interessante possibile. Secondo me la formula dei due tipi di gara (mini endurance e sprint) è l'ideale per divertirsi e rendere il campionato più spettacolare anche Introducendo la zavorra ai primi sei posti di gara 1, da usare per il gran premio successivo. Questo ha reso il campionato ancora più competitivo, e qui devo ringraziare Schifarteruft (Michele) che si è offerto come tester prima dell'inizio del campionato. All'inizio è stata dura, a volte facevo notte fonda per gestire tutto, poi svolto il primo Gp, Fabris mi ha fatto un regalo, ha aperto un sotto forum dedicato al campionato che mi ha reso tutto più facile...grazie Fabris…

È una bella avventura che sicuramente replicherò in futuro grazie anche GTDrivers che da la possibilità a tutti di organizzare qualsiasi tipo di eventi, compreso questo.

Un'ultima cosa Andrea, visto che ci sei passato da pochi mesi, hai qualche consiglio da dare ai nuovi iscritti, nell'organizzare eventi o tornei ?

Bisogna solo cercare di Organizzare al meglio l'evento, cercando di curarlo tutto ai minimi dettagli, e se si prende l'impegno di organizzare un campionato di qualsiasi genere bisogna portarlo fino in fondo, nel rispetto di chi si iscrive usando creatività, esperienza personale nel mondo delle corse e cercando di portare delle innovazioni interessanti che porti ad avere utenti desiderosi di partecipare all'evento organizzato.

Ti ringraziamo per la tua disponibilità Andrea, se vuoi aggiungere qualcosa d'altro, non lo so qualche consiglio per il forum o semplicemente fare un saluto, questa è l'occasione per farlo.

Ringrazio tutti i ragazzi che mi hanno dato fiducia e che partecipano al mio campionato. Ringrazio GTDrivers.it e il suo Webmaster attuale Fabris78 (tra l'altro è la telecronaca ufficiale del campionato) per quello che fa per tutti noi e ringrazio tutti quelli che in passato hanno contribuito allo sviluppo di questo splendido forum. L'unico consiglio che posso dare è di continuare così... grazie Nick per la bella intervista che mi hai concesso di fare... un saluto a tutti ci si vede in pista!

599 GTB
FIORANO

599 GTB Fiorano

599 come la cilindrata calcolata in decimetri cubici, GTB come Gran Turismo Berlinetta, 620 i cavalli sprigionati dal 12 cilindri a V da 65° con teste a 4 valvole per cilindro, 608 i Nm di coppia e oltre 330 i Km/h che questa poderosa turismo è in grado di raggiungere con una progressione tale da far rabbrividire le migliori stradali al mondo.

La carrozzeria made in Pininfarina ed il telaio completamente in alluminio, il rapporto peso potenza di 2,6 Kg/cv e l'accelerazione 0-100 di 3,7 secondi completano il quadro delle performance straordinarie dell'erede delle mitiche 550 e 575M Maranello.

una miglior efficienza ed aumentano la fruibilità del propulsore; inoltre, i tecnici Ferrari hanno curato particolarmente la voce dello stesso che restituisce una sonorità ben al di sopra delle precedenti versioni anche grazie ai quattro terminali di scarico.

Il cuore della 599, posizionato anteriormente sotto il lunghissimo cofano in alluminio, deriva direttamente dalla sorella maggiore Enzo e soprattutto si presenta decisamente più in forma rispetto a quello della 575M (ben 19 kg in meno sulla bilancia); quattro variatori di fase posizionati sia sul lato aspirazione che su quello di scarico garantiscono guidabilità e regolarità in ogni condizione d'uso. Il comportamento della Fiorano mostra il suo doppio carattere trasformandosi da auto dolce e progressiva a travolgente nello stesso momento in cui si decide di schiacciare a fondo il pedale dell'acceleratore.

La poderosa coppia, disponibile già da bassi regimi e la rivista progettazione di corsa ed alesaggio dei pistoni garantiscono

Il cambio a 6 marce è ovviamente di tipo F1 (con le consuete palette che lo comandano posizionate dietro il volante) ma in versione evoluta rispetto alle sorelle e prevede un'ulteriore modalità di utilizzo denominata "F1 SuperFast" che consente cambiate rapidissime nell'ordine di millesimi di secondo (100 ms per essere precisi). La trazione e la stabilità son

garantite inoltre dal differenziale autobloccante, dal sistema di controllo "F1 Track", che attraverso il continuo monitoraggio della dinamica del veicolo garantisce in ogni condizione di guida la massima trazione, ma soprattutto dall'ottimo comparto sospensivo: sospensioni a controllo magnetoreologico, in grado di sfruttare la capacità del fluido contenuto negli ammortizzatori di variare istantaneamente le proprie caratteristiche se sottoposto ad un campo magnetico controllato, garantiscono un handling di altissimo livello e riducono al massimo le oscillazioni della vettura.

Tutta questa esuberanza e potenza necessita per forza di cosa di un impianto frenante di pari livello: dischi da 355 all'anteriore e 330 al posteriore forati ed autoventilanti e pinze anteriori a 6 pistoncini con attacco radiale garantiscono prontezza e resistenza.

L'interno è infine dominato da un sapiente mix di materiali hi-tech, come fibra di carbonio ed alluminio ma anche da pregiate pelli a rivestimento di cruscotto, portiere e maniglie.

IN PISTA:

Solo una parola "Stupefacente"! I cavalli son tanti e la coppia corposa si avverte già dai bassi regimi; il motore spinge forte in uscita dai tornanti dell'Eiger e lo sterzo è rapido e soprattutto preciso. Il sound del motore, stupendo ed emozionante, ti avvolge con il suo borbottio sempre pronto a diventare un urlo possente quando necessario.

La macchina è quasi priva di sottosterzo nonostante il non trascurabile peso del motore che ricordo è posto anteriormente. L'inserimento in curva è rapido e preciso e si riescono a raggiungere velocità di percorrenza elevate, ciò nonostante il rollio rimane molto limitato. Il bilanciamento nel complesso è decisamente buono, certo, il retrotreno raggiunge presto il limite se si comincia ad osare troppo e il limite tra tenuta e sovrasterzo diviene sempre più sottile.

L'unico rammarico attualmente è il non poter provare la versione più pepata di questo gioiello, la GTO; se questa versione vi ha lasciati piacevolmente colpiti, la sorellina sicuramente vi sbalordirà…

La 599 GTB Fiorano rappresenta senza alcun dubbio la migliore applicazione dell'esperienza e della tecnologia agonistica Ferrari su una GT da strada, dolce e tranquilla se non stuzzicata ma prepotente e travolgente quando serve; una vettura per tutti i giorni capace di trasformarsi all'occorrenza in una perfetta race car. Linea elegante e prestazioni mozzafiato…

provare per credere. Il prezzo? 320.300 Cr

Onikurai

GTDrivers
GTauto
BLOCK
for GTD
WWW.GTDRIVERS.IT
HOONIGAN ON BOARD!
GT Drivers
GTDRIVERS.IT
le mie passioni!
Wanna drive my car???
GTD
GTD
Bertha Ringer Benz & Patent Motorwagen

GTDrivers
mie... passioni!
GTDrivers.it
Lexus LF
GTDrivers.it
fuga con GTDrivers
Nick72
GTDrivers.it
Solo su
Gran Turismo Drivers
Gioie & Dolori
GTDRIVERS.IT
HIPER
76
WOMAN
E
MOTORS

Aston Martin, un nome che riporta alla mente l'eleganza e lo stile inglese, ma in questo articolo ci accorgeremo che non è solo questo.
Parliamo dell'ultima portata sul nostro amato GT5 la ASTON MARTIN V12 VANTAGE, versione evoluta e revisionata della V8 Vantage, la differenza principale è proprio quel numero dopo la V, indica il motore che spinge questo gioiello, un 12 cilindri di 6.000 litri con 570 cavalli con una coppia di 570 Nm.

V12 Vantage

Eleganza e potenza!

Aston Martin, un nome che riporta alla mente l'eleganza e lo stile inglese, ma in questo articolo ci accorgeremo che non è solo questo.

Parliamo dell'ultima portata sul nostro amato GT5 la ASTON MARTIN V12 VANTAGE, versione evoluta e revisionata della V8 Vantage, la differenza principale è proprio quel numero dopo la V, indica il motore che spinge questo gioiello, un 12 cilindri di 6.000 litri con 570 cavalli con una coppia di 570 Nm.

Il nome Vantage indica da sempre la versione sportiva della casa britannica, e anche in questo modello la firma sportiva è pesante, le caratteristiche più interessanti sono il nuovo convogliatore dell'aria anteriore che spinge aria fredda a freni e radiatori, avendo anche un impatto notevole sulla deportanza, il reparto aerodinamico è completato dal nuovo fondo della vettura che contribuisce ad aumentare il carico sul posteriore, l'agilità e la tenuta di quest'auto vengono incrementati anche da un assetto ribassato di 15mm, sospensioni indurite del 45% e barre antirollio maggiorate, senza dimenticare il diffusore e spoiler in fibra di carbonio. Anche la parte interna dell'auto è più leggera del normale con l'utilizzo di sedili composti da kevlar e carbonio rifiniti a mano e capaci di alleggerire l'auto di altri 17 Kg.

Ma il punto forte resta il cuore di questa bestia, il motore, un V12 da 6 litri erede del propulsore montato sulla DB9 con diverse modifiche: spostamento delle barre duomi, sistema di raffreddamento dei freni e condotti dell'aria per permettere la locazione comoda dello stesso, che oltre ai 570 cavalli a 6500 giri/min e alla coppia massima di 570 Nm a 5.750 giri/min, permette un'accelerazione da 0 a 100 km/h in 4.2 secondi raggiungendo i 305km/h.

La caratteristica principale di questo V12 è il sistema di aspirazione, posizionato a monte della camera di combustione e provvisto di nuovi condotti appositamente creati con materiali refrattari in grado di resistere a temperature estremamente elevate, e provvisto di una valvola che si apre al di sopra dei 5.500 giri detta (by-pass)

La trazione? Storicamente posteriore.

Il propulsore è supportato da un cambio transaxle manuale a 6 marce con rapporti finali più corti.

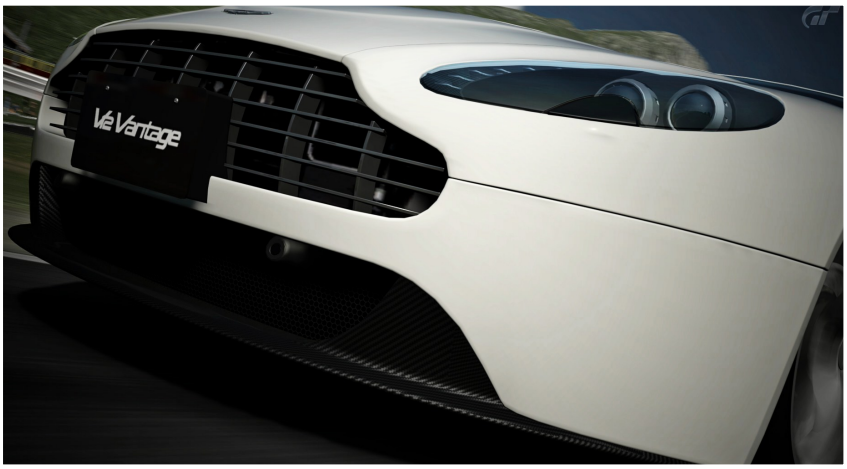
Il posizionamento del motore al posteriore contribuisce a una distribuzione del peso perfetta tra anteriore e posteriore (51:49).

La casa britannica ha curato tutto nei minimi dettagli, anche i pneumatici montati sono di altissima caratura Pirelli PZero Corsa (255/35 e 295/30) montati su cerchioni da 19” forgiati in lega leggera. Tali caratteristiche rendono quest’auto una compatta 2+2 ipersportiva in grado di ricordare la N24 da corsa; difatti il suo peso risulta superiore di soli 50Kg rispetto al bolide guidato da Andy Gülden, la massa è di 1680kg con lunghezza di 4,3m, larga 1.8 per un altezza di 1,2m da terra.

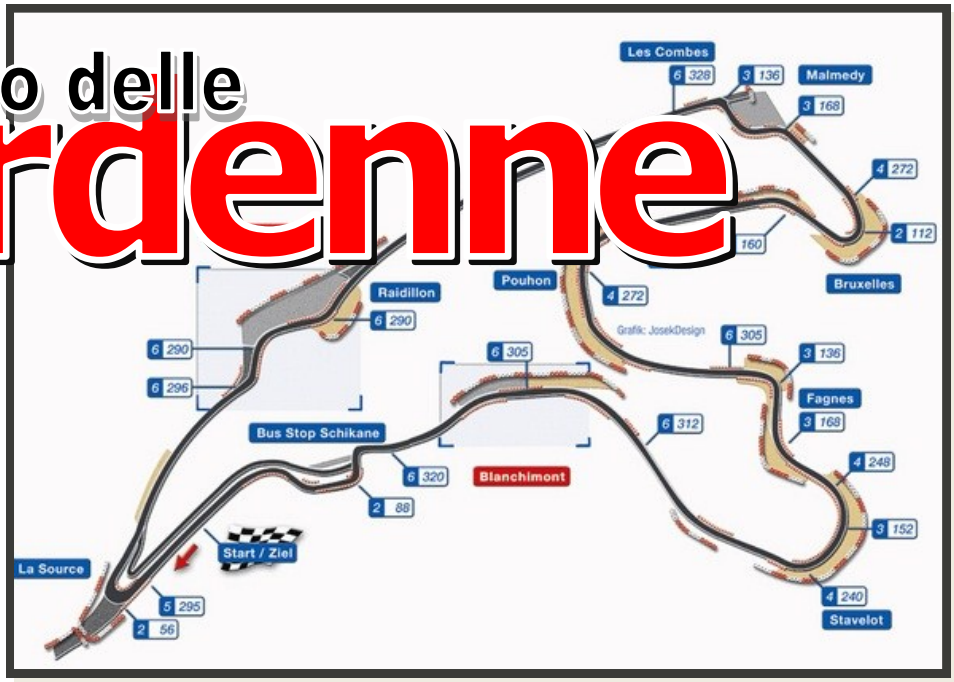
La sua produzione è stata limitata a 1000 esemplari e il suo costo è di modici 179.722 €.

Su molti giornali inglesi questo bolide è definito "the most exciting sports cars" sarà vero? La sentenza a chi avrà la possibilità di provarla!

Voku84



Il Gioiello delle Ardenne



Il più antico e famoso autodromo del Belgio, sede dell'attuale Gran Premio di Formula 1 di cui la prima edizione si disputò nel 1924.

Il tracciato inizialmente era lungo 14 km ma con il passare degli anni vennero effettuate numerose modifiche fino ad arrivare agli attuali 7,004 km di lunghezza. Spa non è stato sempre teatro del GP del Belgio. Ad inizio anni '70 il GP venne spostato prima a Nivelles e poi a Zolder, teatro della morte del grande Villenueve nel 1982, a seguito di un incidente pazzesco, avvenuto con la March di Jochen Mass. Una delle edizioni più belle del GP di Spa è stata corsa nel 2000. Schumacher e Hakkinen si stavano contendendo il titolo mondiale: all'inizio la gara fu caratterizzata dalle avverse condizioni climatiche, pioggia torrenziale che costrinse i piloti a montare le gomme heavy-rain; a circa tre quarti di gara la pioggia cessò e la pista andò via via asciugandosi. Tutti i piloti rientrarono per effettuare un ulteriore pit-stop e montare le gomme da asciutto ma non Schumacher che aveva già effettuato la sua sosta anticipatamente montando sempre gomme da pioggia. Il tedesco era convinto che il vantaggio che avrebbe

accumulato sarebbe stato sufficiente per finire la gara in testa, ma non fu così. Hakkinen con le slick volava e sul rettilineo del Kemmel diede sfogo a tutta la sua classe… Schumacher era in scia del doppiato Zonta e Hakkinen in scia a Schumacher. Alla staccata Hakkinen si infilò

alla destra di Zonta e Schumacher a sinistra, ma il finlandese riuscì a ritardare molto di più la frenata infilando il tedesco alla doppia curva Les-Combes. Il finale di quella stagione però lo ricordiamo tutti ma questa è un'altra storia.

Ora tutti in pista per un giro sul tracciato Belga. Subito dopo la partenza ci si immette nel tornantino della Source da affrontare in 1 marcia, poi gas a martello, su in salita per la sezione più bella ed emozionante della pista l'Eau Rouge-Radillon, da affrontare a gas spalancato, per poi proseguire sul lungo rettilineo del Kemmel; staccatona e doppia destra-sinistra-destra nella sezione chiamata Les-Combes, staccata e dentro nell'insidioso tornante Bruxelles, gas a martello per il curvone veloce a sinistra chiamato Pouhon e ci apprestiamo ad affrontare la parte più tecnica del tracciato, la chicane Campus e la curva destrorsa di Stavelot, si entra nell'altra curva destrorsa di Courbe Paul Frèrè; gas spalancato nella curva velocissima del Blanchimont per arrivare alla staccatona prima dell'ultima Chicane, via in seconda, spalancato il gas sul traguardo.

Spa-Francorchamps, il Gioiello delle Ardenne!

Nico91

CIRCUIT DE SPA
FRANCORCHAMPS

COMING SOON
THE ITALIAN EXPERIENCE
BRAVIA
The
Italian
Experience
SONY
ON GTDRIVERS.IT

L'idea di creare il campionato DTM è nata un po' per caso; avevo voglia di creare un torneo con una categoria d'auto specifica, in GT4 ero innamorato dell'Audi A4 Touring Car e bazzicando un po' nel forum, ho notato che mancava un campionato dedicato alle auto da turismo tedesco; da qui nasce la decisione di organizzare il primo evento DTM, ovvero il "Torneo DTM".

Devo ammettere che all'inizio non pensai che un tale evento potesse diventare ciò che è tutt'ora, rimango basito quando apro le iscrizioni e dopo poche ore mi ritrovo con le i posti già sold-out e di questo ringrazio tutti voi, mi date gli stimoli giusti per portare avanti con il massimo impegno ogni singola edizione di questa competizione.

L'obiettivo principale che mi sono prefissato è sempre stato il divertimento, da qui la scelta di lasciare attivi gli aiuti, a parte la sterzata attiva, al fine di lasciare a tutti la possibilità di lottare per il titolo anche ai meno esperti.

Anche se la scelta di lasciare i consumi di carburante e gomme off può risultare "irreale" credo che costituisca uno dei punti di forza di questo campionato. Ho spesso notato che con queste impostazioni aumenta la bagarre e la competizione tra gli utenti, permettendo tra l'altro di avere una guida di giro in giro sempre al limite, ciò si tramuta in divertimento e adrenalina assicurati!!!!

Ma ripercorriamo la storia iniziando dal primo "Torneo DTM", una sfida basata su sole 4 gare. Alla termine si aggiudicò la vittoria Johnny, seguito da Palax (al suo primo campionato su GTDrivers), mentre al terzo posto si posizionò Alex98704. Indimenticabile la gara sul Grand Valley che vide Nico91 e Johnny lottare con il coltello tra i denti, dando vita ad un entusiasmante scontro fatto di sorpassi e contro-sorpassi; una gara che sicuramente resta tra le indimenticabili grazie alla spettacolarità che la contraddistinse.

Cavalcando il successo riscosso da questo primo torneo decisi di proseguire

gli eventi DTM dando il via al "1° Campionato DTM"; viste le proporzioni dell'evento decisi di fare affidamento anche sull'aiuto a livello gestionale di Nico91. Ciò che ne scaturì fu un campionato molto combattuto al termine del quale prevalse proprio Nico al volante della sua adorata Opel Astra, grazie a soli 2 punti di vantaggio sul sottoscritto guadagnati nell'ultimo appuntamento della stagione, una vera e propria gara al cardiopalma, mentre al terzo posto si classificò Seven81.

L'evento che seguì, il "Campionato DTM 2.0", a differenza delle 2 precedenti edizioni vide una formula diversa, con team formati da due piloti, e basata su una classifica piloti ed una costruttori. Il titolo piloti andò a Kla28 a bordo della Mercedes CLK, secondo giunse Palax e terzo io. Il titolo costruttori invece fù conquistato dal team Vacca Gare (formato dagli stessi Kla28 e Palax).

Il Campionato era oramai diventata una certezza nella community, seguito da molti e sempre entusiasmante. Il DTM 3.0 vide prevalere M-I-Xander, che con la sua RX-7 TC ha dominò il campionato a suon di podi (peggior piazzamento un 4° posto... numeri da record), a dargli filo da torcere c'era Tede93 (2° classificato) a bordo dell'Audi TT. Al terzo posto si classificò il nuovo membro dello staff del DTM ossia Voku84 con la sua inseparabile GTR R-34 TC.

Ma la storia del Campionato DTM continua, il 4.0 è da poco partito, basandosi sulla stessa formula del 2.0, quindi squadre costituite da 2 piloti pronti a battagliare con l'intento di scalare la classifica piloti e team.

Concludo ringraziando tutti, a partire da Fabris che mi ha dato l'onore di trasformare il DTM in un campionato ufficiale GTD, un ringraziamento speciale anche al mio socio Nico91, perché senza il suo aiuto non sarei mai riuscito a creare un tale evento e un ringraziamento anche a Voku84, ultimo ma allo stesso tempo ottimo acquisto da parte dello staff. Rinnovo anche i ringraziamenti a tutti coloro che hanno partecipato ai vari eventi DTM, grazie di vero cuore.

BoBy147

SETTING GTD Setup Database

31/03/2012 10:08:25

Fabrizio: Bella Paul

Fabrizio: ho un'idea ed ho bisogno di te

antoninopanella: ciao fa, dimmi

Fabrizio: se ti do un db a disposizione riesci a farmi un form per riempire un modulo con dei menu a tendina dove io scelgo i dati e poi alla fine premo un pulsante per inserire

Fabrizio: e poi successivamente possa consultare questi dati?

antoninopanella: si

Fabrizio: questa è un'ideona..

Fabrizio: raccogliere i setup su un db, di tutti gli utenti che vorranno compilarlo

Fabrizio: pensa quante cose possono nascere

antoninopanella: bellooooooo

Fabrizio: ecco però ho bisogno di te perché poi lo voglio integrare su gtd

antoninopanella: e io ci sono

Fabrizio: senza di te non posso farlo paul

antoninopanella: ok si può fare

Fabrizio: concentriamoci su questo

antoninopanella: agli ordini capo

Fabrizio: ascolta, dobbiamo in pratica far scegliere l'auto, il circuito e questo basta tirar fuori la lista delle auto, magari sistemiamo anche un filtro per marca ecc...

antoninopanella: yes

Fabrizio: trazione ecc...

antoninopanella: e poi tutte le impostazioni che ci sono sul setup di gt5

Fabrizio: Esatto, quelle sono standard, quelle sono e quelle mettiamo

Fabrizio: un menù a tendina ed aggiungiamo uno spazio per far commentare chi inserisce il setup

Fabrizio: quindi successivamente creeremo uno spazio per consultare il setup che restituisce un modulo con i dati.. ed uno spazio per lasciare magari un commento

Fabrizio: allora da dove iniziamo?

antoninopanella: io inizio a imbastire il db, che dici?

antoninopanella: per questo lavoro serve per forza ajax, così si velocizza e non è old stile

Fabrizio: ok

antoninopanella: vabbè piccolo particolare insignificante che non so una cippa di ajax

antoninopanella: dici che è presto per una ceres?

Fabrizio: è prestissimo

antoninopanella: sei consapevole che ci vorrà un po' di tempo per questo progetto

Fabrizio: lo so

antoninopanella: anzi come lo chiami?

Fabrizio: Non so ci penso

Fabrizio: quanto tempo pensi?

antoninopanella: penso 2 settimane e si vede già qualcosa

*Fabrizio: WTF 2 settimane c****

Inizia un sabato mattina tramite Skype l'avventura di quello che ora è chiamato "GTD SETUP DATABASE", Fabris mi folgora con la sua ideona. Avventura sì, perché mentre scrivo, questo progetto è ancora in fase di sviluppo. Che cos'è? È una pagina web integrata nel forum di gtdrivers.it che permette di inserire, ricercare e consultare i setup delle vetture di GT5. Tramite dei menù a tendina è possibile selezionare il tipo di setup (giro veloce, gara, endurance, rally, drift, drag) il circuito, il costruttore e il modello.

I menù a tendina hanno due funzioni:

1. Fare da filtro per la ricerca dei setup: selezionando valori diversi viene caricato dinamicamente l'elenco dei setup che soddisfano le scelte effettuate;
2. Permettere l'inserimento di un setup: selezionando "tipo setup", "circuito", "costruttore" e "modello" compare un pulsante "INSERISCI".

Sono presenti dei filtri di ricerca aggiuntivi quali:

- Trazione (A/P, P/P, A/A, C/P, 4x4)
- Anno e paese di costruzione della vettura
- Classe (premium o standard)
- Tipo di gomme
- Punti prestazione
- Utente GTD che ha inserito il setup.

Nell'elenco viene visualizzato:

- Numero identificativo del setup
- Tipo di setup
- Circuito
- Auto
- Voto (*illustrato in seguito*)

Cliccando sui primi 4 campi viene visualizzato il setup (modalità visualizzazione), cliccando sul voto viene aperto un pop-up con il dettaglio dei voti.

Sia in modalità visualizzazione che in modalità inserimento la schermata è la medesima, varia soltanto il fatto che in modalità visualizzazione non è ovviamente possibile modificare i valori del setup. L'utente proprietario del setup, in modalità visualizzazione può modificare i valori e può cancellare il setup dal database.

Visualizzando o modificando un setup viene presentata una "testata" dove vengono visualizzati:

- Numero identificativo del setup (solo in visualizzazione)
- Utente GTD
- Data di creazione/modifica (solo in visualizzazione)
- Tipo di setup
- Circuito
- Costruttore
- Modello

Sotto la testata si naviga tra le varie schede del setup dove ci sono gli stessi parametri presenti su GT5.

- Generale
- Manutenzione/Aereodinamica
- Carrozzeria/Telaio
- Motore
- Aspirazione
- Scarichi
- Kit Turbo
- Cambio
- Trasmissione
- Sospensioni
- Gomme/Freni
- Note (in questa scheda è possibile inserire delle annotazioni visibili a tutti i fruitori del setup)

In basso alla schermata è presente l'icona per poter salvare il setup in formato pdf, sicuramente più leggibile rispetto all'interfaccia web; è anche presente un menù a tendina per votare il setup. Il voto può essere espresso da 1 a 10 e nell'elenco dei setup verrà visualizzata la media di tutti i voti. Un utente può dare un solo voto per singolo setup.

Se si è in modalità inserimento cliccare su salva per inserire il proprio setup nel database.

Più semplice a fare che a dire: andate su http://www.gtdrivers.it/modules/newbb/viewtopic.php?topic_id=10316&post_id=175990#forumpost175990

Buoni settaggi.

Antoninopanella

GTD
Golf R
Photo by Samurott

Sharkoon X-TATIC DIGITAL

PERIFERICHE E POSTAZIONI DI GUIDA

Volanti con Force Feedback, cambio manuale, frizione, postazioni di guida, televisori ultrapiatti 3D… ormai l'esperienza video ludica con GT5 è completa.

Ah no, forse qualcosa manca…

Vi siete stancati del suono piatto del vostro televisore LCD?

Siete stanchi di dover irrimediabilmente abbassare il volume la sera, quando la vostra compagna od i vostri genitori cominciano a ballarvi il tango sulle gonadi?

No, questa non vuole essere una televendita, quelle possiamo lasciarle a Mastrota.

Siamo qui invece per recensire una periferica che molti non considerano e che pochi ritengono ESSENZIALE: un headset con le contro biglie!

La casa Sharkoon ci offre un ottimo hardware dal buono rapporto qualità/prezzo; questo prodotto si piazza sulla fascia medio-alta del mercato cuffie, essendo totalmente differente dalle cinesate da 10€ e dai pezzi fuori budget da 5/600€.

Quelle che voglio farvi conoscere sono le **Sharkoon X-TATIC DIGITAL**, cuffie che hanno soddisfatto ogni mia aspettativa. Sono ciò di più completo che possiate trovare in questa fascia di prezzo, garantendo una qualità ed una versatilità incredibili. La ricerca è stata ardua, ed una volta trovato il prodotto in questione ho ritenuto metterlo a confronto, seppure "tecnicamente", con gli altri concorrenti. Ciò che hanno fatto pendere l'ago della bilancia sono state la possibilità d'uso con più fonti audio ed il fatto che le cuffie in questione, badate bene, sono realmente surround; non presentano, come le classiche cuffie da gioco, i due speaker con la funzione stereo/virtual surround, bensì hanno al loro interno ben QUATTRO speaker per cuffia.

Il fatto poi che abbiano un microfono con ottime specifiche tecniche, la possibilità di regolare diversamente il volume di gioco/chat vocale dal comodo telecomando, situato lungo il filo di collegamento, ha definitivamente fatto sì che il portafogli si aprisse.

Scelte, ordinate, consegnate.

Torno a casa dall'ufficio decisamente impaziente, scarto il tutto e resto basito davanti a quello che mi si mostra:

- Cuffie 5.1 X-Tatic Digital (A)
- Microfono (B)
- Adattatore (spinotto analogico a 9 pin > 4 x 3,5 mm / C)
- Cavo d'alimentazione dotato di adattatore (D)

Certo – direte – ma cosa vuoi che sia? Beh, per uno che proviene da una cuffia bluetooth da telefono vecchia di 5 anni, è una bella botta!

Passato il disorientamento iniziale, comincio a collegare il tutto ed a toccare con mano la qualità costruttiva: dai cavi alle cuffie stesse, tutto sembra fatto veramente bene e con criterio.

Inutile dirlo, una volta acceso GT5 sono corso a cambiare le impostazioni audio in "sistema avanzato"…non volevo più spegnere!

Tralasciando le specifiche tecniche, mi ha colpito molto il fatto che si possano regolare i volumi degli speaker SINGOLARMENTE (front, rear, center, sub) e i singoli delay dei canali (roba da smanettoni, molto appagante qualora riusciste a capire come funziona).

Collegate con il cavo in fibra ottica le cuffie danno il meglio, non deludendo mai in fatto di qualità del suono (comunque condizionata dalla qualità della fonte) e non stancando particolarmente durante l'utilizzo. Personalmente le ho sfruttate molto quest'inverno, ma quando le temperature crescono devo ammettere che è difficile portarle per più di un'ora e mezza o due (comunque NON poco); ci tengo a precisare che il modo in cui sono costruite, fanno sì che i rumori esterni siano solo leggermente percettibili, garantendo un'esperienza full-immersion in quello che state facendo.

Una volta testate con GT5, ho provato ad utilizzarle anche con BF3 e debbo dire che in qualche modo sul campo di battaglia si è anche avvantaggiati: si riesce perfettamente a capire da dove arrivano i suoni, se davanti o dietro di voi, a destra o sinistra. Un'esperienza veramente completa, una qualità audio mozzafiato; alti nitidi e ben definiti, bassi corposi e poderosi, è difficile arrivare a far distorcere il suono.

Ad ultimo il prezzo: queste magnifiche cuffie le trovate in rete indicativamente tra i 130,00€ (ebay, Germania) ed i 110,00€ (amazon.it).

In sostanza, consiglio queste cuffie a chi non vuole scendere a compromessi; la concorrenza ha prezzi più competitivi, ma non offre ciò che offrono queste Sharkoon. Sicuramente un ottimo acquisto, non me ne sono affatto pentito!

Brad

Features:
5.1 channel headset
8 speakers (4 in each earpiece)
Digital, in-line volume control
High end amplifier
Independent, illuminated volume adjustment for each channel and master volume
Detachable microphone with QuickOn connection

Features (SCU):
Supports Dolby® Digital 2.0, Dolby® Digital 5.1 and Dolby® Pro Logic®
Supports the chat function of PS3®, Xbox® and Xbox® 360
Dynamic Range Control

Specifications:
Center speaker: 2 x 27 mm
Front speaker: 2 x 30 mm
Rear speaker: 2 x 30 mm
Subwoofer: 2 x 40 mm
Impedance: 32 Ohm
Microphone: 6 x 5 mm (L x W) / unidirectional
Cable Length: 360 cm
Connection: 1 x 9-pin analogue plug

Specifications (SCU):
Digital optical input (S/PDIF)
2 analogue audio outputs for the X-Tatic headset
3 analogue 3.5 mm audio outputs (front, rear, center / subwoofer)
1 microphone connector for PS3 (USB A -> USB B)
1 power connector
Dimensions: 15 x 122 x 56 mm (H x L x W)
Weight: 110 g

GTDRIVE

GRTSIT

ERS

GTDrivers
GTDRIVERS
RACING FIVE BROS TEAM
CORRERE O NIENTE
gtdrivers
GTDRIVERS
GTDrivers
The Real Community
GTDRIVERS
GTDRIVERS.IT
GTDrivers.it
GTDrivers
GTDriver5.it
GTDrivers
GTDrivers
Linda Tricolore

DESIGN

Sharkoon XTATIC SR

Quando si parla di accessori, di solito si pensa ad "un di più" che si accosta ad un prodotto principale. Questa volta però, voglio parlavi di un prodotto che non può essere definito tale, perchè troppo riduttivo per le prestazioni e la tecnologia che offre.

Il nuovo Headset **X-Tatic SR** di casa Sharkoon.

Questo set di cuffie, presentato lo scorso settembre 2011 è curato nei minimi dettagli, sia in termini tecnici che estetici. Il ricercato design e le caratteristiche hardware mi hanno tolto ogni dubbio sulla scelta, sempre ardua in questo campo, dell'acquisto nelle diverse e direi infinite offerte in questa categoria di prodotto. Il prezzo che influenza buona parte dei consumatori rientra nella fascia medio bassa, in effetti è possibile trovare il set intorno ai 100 € sui principali siti di acquisti online (pixmania, amazon, ecc...).

Solitamente quando si descrive o si parla di un prodotto ci si sofferma molto sui dettagli tecnici, che il 90% di noi ignora completamente sia in funzionalità che in diversità di performance. Non dico di essere un total "gnurant" ma neanche un tecnico Audio, quello che posso dirvi è che queste cuffie sono in grado di supportare il "Dolby Digital 5.1" e di trasformare unitamente al "Dolby Pro Logic II" i segnali Dolby Digital 2.0 in audio 5.1. Potrei dirvi inoltre che le cuffie da 40 mm sono potentissime oltre che super precise nella localizzazione del suono. O continuare col dirvi che il set completo dei cavi lo rendono compatibile con qualsiasi piattaforma Pc, Ps3, Xbox ecc... che le connessioni presenti, ottico, stereo da 3.5 mm e l'accrocchio (per dirlo alla Antoninopanella) per il controllo audio offre la possibilità di gestire l'audio e differenziarlo da quello della chat vocale. Potrei parlavi del microfono di ottimissima fattura, gestito anch'esso dalla mini consolle e sensibile al punto giusto in modo da non disturbare mai gli utenti in ascolto. Lo stesso fornisce un audio perfettamente in sintornia con l'ambiente esterno che vi circonda, senza fastidiosi fruscii o ritorni in cuffia, per entrambi, sia chi riceve e sia chi "manda" il segnale audio. Sarei tentato di parlavi anche dell'esperienza audio sonora molto intensa in cui la modalità "gioco" restituisce un suono ricco e bassi frenati, in modo da riprodurre gli effetti in maniera accurata ed a volte destabilizzante per il reale effetto "sound" restituito. Ma anche in music mode potrei raccontarvi di un'esperienza coinvolgente e su certe tracce quasi commovente, equilibrato ed appagante. Non potrei omettere la possibilità di collegare una cuffia esterna da collegare con jack da 3.5 sull'unità di controllo per condividere l'esperienza audio con un altro "utente". Potrei sottolineare che il tutto è indipendente ed alimentato via cavo usb, che le cuffie sono candidamente imbottite per regalare il giusto relax sia alla testa che supporta l'headset che alle vostre orecchie che solitamente soffrono il perdurare della pressione di un accessorio simile.

In termini "tecnici" non potrò mai descrivervi a

parole la vibrante sensazione ed emozione che ogni singolo bit trasfromato in suono può offrirvi un prodotto del genere per qualsiasi tipo di utilizzo ne vogliate fare. L'ho provato con il nostro amato Gran Turismo 5 e mi ha restituito un sound corposo, reale, preciso ed appassionante, mi ha regalato ancora una volta la voglia di tornare in pista solo per sentir ruggire quei motori che fino ad allora erano piatti e senz'anima e che oggi possono finalmente urlare la loro reale identità sportiva. L'ho provato con BF3 ed ogni volta che sentivo il sibilo dei proiettili passare dietro la schiena o semplicemente i passi di un nemico a destra o sinista, le esplosioni e le vibrazioni dei bombardamenti a distanza, gli aerei in picchiata od i riverberi delle eliche degli elicotteri beh ringraziavo la Sharkoon per questo meraviglioso prodotto. Ho ascoltato musica di ogni genere e l'esperienza è stata ogni volta emozionante, coinvolgente...

Quindi se vi state chiedendo se valgono la spesa o se siano superiori o meno ad altri o che ci sia meglio, la mia risposta è: si c'è sicuramente meglio, c'è sicuramente qualcosa di più performante, più bello, ma posso affermare qui che la mia scelta ad oggi per queste, rozzamente chiamate semplici cuffie, non cambierebbe e si ne valgono la pena... per citare una famosa frase che si legge sul retro delle confezioni dei Videogames..

"l'esperienza di gioco online può ..." aggiungerei "...con una Sharkoon X-Tatic Sr essere sconvolgente!"

Fabris

Features:
Dolby® Headphone for multi-platform gaming (Xbox® 360, PS3™, PC etc.)
USB-powered, no additional power adaptor needed
Supports Xbox® Live
Supports the PlayStation® 3 chat function (via USB)
Flexible, detachable microphone
Microphone connected to Xbox® 360 controller (2.5 mm plug)
Microphone connected via USB (USB to PS3™)
In-line amplifier with volume controller and microphone mute
Game sound and chat volume can be separetly configured and individually adjusted. Thus your gaming partners are always clearly audible, because the chat volume control defines the loudness of your chat partners' voices.

Specifications:
Diameter: 40 mm with NdFeB magnet
Impedance: 32 Ω
Sound pressure level: 120dB +/- 3 dB at 1 KHz
Frequency response: 20 Hz – 20 kHz
Power output: 30 mW
Cable length: 410 cm +/- 10 cm
Connector: 1x 6-pin analog plug

Features Sound Control Unit (SCU):
Supports Dolby® Digital 5.1, Dolby® Pro Logic® II and Dolby® Headphone
Dolby® Headphone function can be activated/ deactivated (stereo bypass)
3D stereo function (stereo expander) can be activated/deactivated
Analog and digital input
Supports the chat function of PS3®, Xbox® and Xbox® 360
Connector for additional stereo headset (3.5 mm line out)
Connector for additional analog sound source (3.5 mm line in)

Specifications (SCU):
1 digital optical input (S/ PDIF)
1 analog 3.5 mm audio input (line in / stereo)
1 6-pin audio output for the X-Tatic SR headset (G6)
1 analog 3.5 mm audio output (line out / stereo) for additional headset
1 USB B connector (power and PS3® chat)
Dimensions: 22.5 x 106 x 63 mm (H x L x W)
Weight: ~89 g

Il mondo videoludico motoristico sta conoscendo in questi ultimi anni uno dei periodi in assoluto più floridi. Spronati dal successo della saga GT, in molti si son cimentati negli anni nell'impresa di portare al cospetto dell'esigente clientela amante delle simulazioni motoristiche un prodotto su console che con GT potesse confrontarsi. Ad essere sinceri i risultati non son sempre stati all'altezza del rivale giapponese sia come vastità dei contenuti che come, e soprattutto, modello fisico di guida.

Nel 2005, i tecnici della Microsoft Games Studios decisero di cimentarsi nell'impresa di ricreare un gioco di guida per tutti i possessori di xbox che potesse offrire ai giocatori più esigenti un'esperienza di guida al pari di quella offerta su Playstation. Nacque il brand "Forza Motorsport".

Oggi la saga Forza Motorsport, soprattutto con l'uscita del 4° capitolo, è diventata un vero e proprio punto fermo nelle simulazioni motoristiche su console, una serie che negli anni ha saputo migliorarsi costantemente, introducendo sempre nuovi tracciati, nuove sfide, nuove modalità di gioco, parchi auto sempre più ampi e soprattutto un'IA avversaria sempre più combattiva in gara.

Gtdrivers non poteva non tenere ben presente tale realtà ed è proprio per consentire ai suoi tantissimi utenti di godere appieno di questa nuova esperienza che ha pensato che fosse davvero arrivato il momento di allargare i propri orizzonti, accogliendo nella comunity anche i tantissimi appassionati del titolo Turn10 dando il via a quella che lo stesso buon Fabris ha definito la "**GTD Revolution**"; la nascita di una nuova realtà all'interno del Grande Forum in cui discutere in bene o male dell'ultimo capolavoro videoludico made in Redmond.

Ma cos'è Forza Motorsport? Quali sono i suoi punti di Forza? Scopriamolo insieme.

Comparto Grafico ed Audio

FM4 segna un profondo solco tra quelle che erano le prestazioni grafiche del precedente capitolo e le attuali linee. Ciò che più salta all'occhio appena preso in mano il volante è la pulizia delle immagini, il gioco dei riflessi del sole e l'effetto di illuminazione in genere che rende le carrozzerie delle vetture talmente realistiche da non riuscire davvero a credere che in poco più di 2 anni dall'uscita del 3° capitolo si sia riusciti a fare dei passi in avanti talmente significativi (probabilmente anche grazie al validissimo apporto della PIXAR) . Gli interni riproducono fedelmente ogni particolare distaccandosi ancora una volta da quanto visto precedentemente, ed anche qui la luce del sole gioca un ruolo importantissimo, rendendo ancor più realistico ogni particolare; nota particolare per il comportamento grafico degli pneumatici, reso ancor più realistico in questo capitolo, con la gomma che si comprime in fase di appoggio "spalmandosi" sul manto stradale e che si sposta da destra a sinistra in base al carico laterale. I circuiti sono realizzati con la solita cura maniacale; le textures dell'asfalto sono perfette e mostrano precisamente eventuali frenate al limite o i segni di una curva presa con maggior brio. Gli elementi di contorno poi rifiniscono qualcosa già di

per se ottimo. I fondali sono riprodotti in maniera egregia e donano un ottimo effetto di profondità.

Il comparto audio è come sempre fedelissimo con il campionamento dei motori che lascia sorpresi. Qualità e potenza allo stato puro (ancor migliorabile se tra le opzioni, si attiva il "Focus Vettura" che enfatizza il fragore del motore). Ascoltato con un bell'impianto home theater regala emozioni uniche.

Infine, come già visto nel 3° capitolo, presente la solita telemetria real time che mostra in gara carico delle gomme e delle sospensioni, forza G, apertura dell'acceleratore, marcia innestata e stato della frizione, ecc... Vi sono delle lacune ovviamente, non tutti son perfetti e questo 4° capitolo non è da meno: a differenza dell'ottima realizzazione del ciclo giorno notte presente in GT5, qui le gare si corrono o solo di mattina, o solo di pomeriggio o solo di sera, e questa è sicuramente una delle più grosse pecche, assieme alla totale assenza di condizioni meteo avverse che avrebbero sicuramente reso più entusiasmante la competizione.

Comportamento in Pista

Ma come si comporta FM4 una volta preso in mano il volante/ joypad.

Ad onor di cronaca va precisato che FM4 non è un gioco completamente diverso dal 3, mi piace definirlo un'evoluzione del già ottimo modello di guida precedentemente visto e soprattutto va precisato che, in assenza di una buona periferica è difficile apprezzare appieno le doti di guida del simulatore Turn10, questo non significa che

giocare col joypad lo renda un gioco poco appetibile ma semplicemente che, prima di dare un giudizio definitivo sullo stesso è necessario provarlo a fondo.

Anzitutto parliamo di difficoltà di gioco: come sempre è possibile modulare i vari livelli scegliendo tra svariati aiuti da disabilitare tra cui i soliti traction control, abs ma soprattutto i controlli inerenti lo sterzo (grazie alla modalità simulazione) che rendono ancor più difficoltoso il controllo della vettura soprattutto in presenza di cavalleria sostanziosa (riprendere l'auto in controsterzo non

sarà proprio un gioco da ragazzi e spesso e volentieri si innescheranno dei pendoli paurosi).

Le auto evidenziano profonde differenze tra loro (mettendosi alla guida di auto diverse le differenze sostanziali in fatto di accelerazione, velocità, frenata e maneggevolezza saltano subito all'occhio costringendovi ad utilizzare approcci e stili di guida diversi, a seconda delle caratteristiche dell'auto) ed un notevole passo avanti è stato fatto anche nella programmazione del comportamento della vettura in riferimento al feeling restituito dalle coperture in base alle differenti temperature di esercizio (e qui non possiamo non ringraziare i tecnici Pirelli che hanno fornito una serie di test e telemetrie, direttamente sfruttabili dagli algoritmi di gioco, che ha portato ad un sensibile miglioramento del gameplay), temperature che è possibile tener costantemente sott'occhio direttamente dalla telemetria ingame. Disattivando tutti gli aiuti ci si accorge sin da subito che non è cosa buona mettere le ruote fuori dalla pista o esibirsi in inchiodate poco prima di una curva. Inoltre, il peso dell'auto è ben definito e lo spostamento di carico percettibile in ogni situazione anche se. In sostanza, il comportamento delle vetture, che siano di piccola, media o grossa levatura, non raggiunge certo i livelli dei migliori simulatori per pc (leggasi iracing, netkar pro, rfactor, GTR2 e compagnia bella) ma si pone sicuramente allo stesso livello del diretto rivale su console Sony benché, è giusto dirlo, il modello di guida Polyphony appaia ancora un pelo più preciso.

Situazione danni meccanici ed estetici: entrambi ancora una volta presenti ma decisamente meglio calibrati i primi, mentre per quanto riguarda i secondi il livello è più o meno lo stesso del capitolo precedente, con vernice che si sfoglia e parti di carrozzeria che volano in base alla gravità delle collisioni, sicuramente non al livello dei prodotti Codemasters ma comunque accettabili. Spicca anche in questo caso il modello di guida; scordatevi di affrontare una curva speronando muri o avversari o appoggiandovici in maniera "troppo cruenta", qui gli scontri si pagano ed hanno un conto salato anche economicamente, così come si pagano le continue scalate in fuorigiri.

Modalità di Gioco

Il fulcro dell'esperienza è la modalità World Tour: quasi 300 eventi che constano di più gare ciascuno e che si suddividono tra:

- Gare tra case produttrici Europe/Americane/ Asiatiche
- Eventi a seconda del tipo di auto (berline, coupé, SUV, 2 volumi, familiari, roadster, supercar, ecc…)- Eventi in base alla motorizzazione (3/4/5/6/8/10/12 cilinri, turbo, aspirati, ibridi
- Tour di classe europeo (tra cui DTM, V8 e R1/2)
- Tour di classe asiatico (GT500/300)
- Tour di classe americano
- Tour internazionali (LMP1, GT1-GTS, GT2

A queste si aggiunge un buon numero di eventi sfida tra cui:

- Eventi Top Gear (peccato, una vera stupidaggine a mio avviso, correre sul

tracciato cercando di buttare a terra il maggior numero di birilli… sarebbe stato meglio implementare una sfida vs Stig, cercando di battere i tempi del muro dei record con le diverse auto)

- Eventi Autocross
- Track Day
- Sfide 1 vs 1 sul mitico Fujimi Kaido (con tanto di traffico fortunatamente nello stesso senso di marcia) e sul Ring

La progressione nel Tour può essere quella guidata, affrontabile superando una serie di apposite gare scelte man mano dal computer sulla base dell'auto utilizzata, oppure in maniera libera, così come nel precedente capitolo, selezionando uno degli eventi tra gli oltre 200 disponibili. Grazie al superamento di queste gare è possibile accrescere il proprio livello pilota e accumulare i soliti crediti utili per il potenziamento della vettura e per l'acquisto di nuovi bolidi.

Inoltre son presenti le solite modalità, gara veloce (che comprende il gioco in split screen ed il time trial), community (che purtroppo non ho potuto testare per mancanza di connessione al live) e la nuovissima e tanto decantata modalità "Autovista" che consente di girare intorno ad una delle auto a disposizione, aprirne portiere e cofani, sedersi al posto di guida, osservarne ogni minimo particolare, e conoscerne la storia ed i dati, tutto condito con la solita presentazione ad opera del buon Jeremy. La modalità è utilizzabile sia con il pad che col Kinect che restituisce una sensazione abbastanza piacevole e veritiera.

Non solo guida

Come sempre, largo spazio alla fantasia ed alla voglia di personalizzazione della propria vettura. È possibile modificarne la solita verniciatura, ricreare decalcomanie e grafiche, insomma passare ore ed ore a rendere il proprio bolide quanto più personale possibile ma soprattutto, e questo interessa molto di più, affinarne le doti dinamiche.

Rispetto al predecessore in questo caso tutto resta invariato, con le solite modifiche a motore, filtro aria, sistema di alimentazione, frizione, volano, sospensioni, cerchi in lega, misure degli pneumatici, carrozzeria, freni, turbo, e quant'altro disponibile sul mercato. Inoltre, ancora una volta sarà possibile customizzare il proprio veicolo cambiandone il tipo di trasmissione, il motore completo.

La community resta inoltre punto fisso per gli amanti delle personalizzazioni grafiche con vinili da scambiare/vendere, assetti o auto da condividere e altro.

A questo aggiungiamo ancora una volta la modalità foto, utilizzabile sia durante la gara che nel menù di selezione del veicolo. Peccato ancora una volta non sia stata prevista l'esportazione delle foto per il successivo passaggio su chiavetta usb ma solo l'invio alla vetrina online, così come avviene per l'esportazione dei brevi filmati di gara.

Se GT rimane su PS il miglior gioco d'auto lo stesso dicasi per FM su xbox. Il titolo è molto vasto (soprattutto per quanto riguarda la parte offline), tantissime e tutte molto attuali le vetture, infinite le possibilità di personalizzazione e coinvolgente sia per quanto riguarda il motore simulativo che l'IA (sempre molto combattiva e veloce).

Ennesima riprova che i Turn10 sanno lavorare ed anche molto bene.

Onikurai

TURN 10 STUDIOS

Creators of the Forza Motorsport Franchise

GTDRIVER EVOLUTION

Quando è iniziato? difficile da dire.

E' passato oltre un anno da quando Xander mi ha affidato l'incarico di gestire GTDriver.it.

Abbiamo fatto tanto insieme, ed è difficile riassumerli qui in queste poche righe.

Mi viene in mente, il primissimo campionato a squadre con oltre 64 iscritti ed un mini sito creato ad hoc per la gestione del torneo stesso. Ricordo ancora l'apertura della sezione gare e tornei, che era diventata l'anima del forum. La creazione del nuovo staff con persone che hanno contribuito all'evoluzione della comunità che oggi più che mai è diventata un riferimento per molte persone appassionate della serie GT, delle simulazioni di guida e dei motori in generale.

Un evoluzione che si è tradotta anche negli eventi proposti in questo anno di GTDrivers, come il nuovo campionato DTM, il Campionato per generazioni, il Wec, il soprendente Campionato Turismo 2012, il No Help altenativo (sequel del tradizionale), il primissimo WRC, le varie edizioni del campionato a squadre che ha visto quest'ultimo un grandissimo successo, sia in termini di partecipazione che di divertimento. Come non pensare anche ai vari Official ranking GTD per i time trial ed il Drift che tutt'oggi ci rendono protagonisti delle classifiche mondiali, all'evoluzione della struttura auto aggiornante delle classiche integrate al forum, grazie ad uno staff tecnico eccezionale. Ma se parliamo di servizi non possiamo non menzionare il nuovissimo DATABASE GTD SETUP che integra l'intera conoscenza di ogni singolo pilota che voglia condividere i propri setup catalogati per circuito, auto e quant'altro in modo completamente automatizzato e personalizzato, un sistema capace di adattarsi a qualsiasi esigenza e duttile abbastanza da poter essere adattato a qualsiasi tipo di gioco, simulatore si voglia. Vorrei citare il mastodontico lavoro di Rioda per il GT Anywhere coadiuvato da Antoninopanella e tantissimi altri lavori ed eventi (troppi da ricordare tutti, non me ne voglia qualcuno se non vi ho menzionato).

E' anche vero che non tutte le scelte hanno avuto successo, pensare alla nuovissima chat integrata con stile Facebook non ha sortito gli effetti desiderati, almeno per pochi lo è stato, ma la stragrande maggioranza di noi è sentimentalmente troppo legato a quella mangia messaggi in mezzo alla home. E non dimentichiamo il calendario, guida fondamentale degli appuntamenti organizzati per GTD ed anche la nuovissima Comissione Sportiva che si prende carico delle decisioni delicate per episodi occorsi in pista. Vorrei anche tornare al passato, come non ricordare il programma radiofonico dedicato alla nostra comunità, come non ricordare la sezione video e come non menzionare il photo mode annessa al nuovissimo art & design. Ma allora la rivoluzione dove sta? Una sezione interamente dedidcata al diretto concorrente di Gran Turismo, una sezione dedicata chiamata FMDrivers, che rappresenta l'apertura mentale della comunità che non vive con i paraocchi e si protrae alle evoluzioni dei simulatori, alle alternative proposte oggi sul mercato. Un esempio ne è Project C.A.R.S. che è fonte di discussioni ed a volte diatribe sul forum, e questo è solo un esempio.

Con questo cosa voglio dirvi, cosa voglio trasmettervi?

Anche io, come GTD ho subito un'evoluzione/rivoluzione di personalità, positiva in tutti i sensi, oltre che ad aver incontrato persone speciali, e tutt'oggi diventati carissimi amici, che senza chiedere nulla in cambio sono capaci di gesti d'affetto nei confronti di perfetti sconosciuti (vedi DucaGp27 e BlackMamba e tutti coloro che contribuiscono con donazioni, lavori, interventi) ad aver (spero) affinato il mio carattere, ed oggi poter contare su uno staff eccezionale, una comunità più unica che rara, per me non esistono altre parole che possano dimostrare il mio affetto ed attaccamento a questa nostra casa virtuale chiamata GTDrivers.it

Grazie di Cuore.

Fabris78

GTDMagazine Staff

Direttore:
Fabris78

Redattori:
Antoninopanella - Brad - Boby147 - fadappa95 - Giacolea - Luke_s - Nick72 - Nico - Shelby - Voku84 - Zepmat - Zuzzu

Fotografi:
SamUrott - GCDevil76 - Cioli94 - BlackMamba27 - GTPioneer - M2M - Kla28

Art director:
Onikurai

GRAN TURISMO®
THE REAL DRIVING SIMULATOR

PlayStation
POLYPHONY
DIGITAL
hans
PlayStation
K.Yamauchi