

Assetto Corsa: Ready to Race (DLC) - Soldi Spesi Bene, Molto Bene

Sono ormai diversi i DLC e gli aggiornamenti rilasciati finora per **Assetto Corsa**. Il simulatore di guida italiano, apprezzato da critica e pubblico, è stato in costante evoluzione soprattutto grazie al parere dei fan, diventando un titolo finalmente maturo (almeno nella parte guidata).

Ready to Race è solo l'ultimo dei tanti contenuti aggiuntivi e, proprio come i *Porsche Pack*, contiene solo nuove **auto**, spaziando dalle **track-car** ai mostri protagonisti del **WEC** e di **Le Mans**. Varranno la cifra richiesta?

Dalla strada alla pista

Partendo dalle stradali, la prima vettura a essere ammirata è la **Toyota Celica ST185**, divenuta famosa per aver vinto ben cinque campionati del mondo rally tra il 1992 e il 1994, tra mondiale piloti e costruttori. Dalla sua apparizione, il nome Celica è stato sempre un marchio distintivo per Toyota, vantando tecnologie all'avanguardia come un avanzato sistema a **quattro ruote sterzanti** ed essendo la prima al mondo ad avere una **trazione integrale a due varianti**. La vettura è estremamente reattiva ai cambi di direzione e vigorosa nell'accelerazione, e il modello è perfettamente ricreato, regalando la sensazione di stare al volante di una vettura che ha fatto la storia dei rally. È molto facile ritrovarsi in sottosterzo, per cui bisogna dosare bene il gas in entrata in curva, cosa che la rende di difficile approccio per i neofiti.

Se la Celica può ancora essere considerata una vettura mansueta, la **McLaren 570S** è invece una vera belva: 570 CV, 1300 Kg di peso, 0-100 in 3,2 secondi. Il nuovo corso McLaren comincia da lei, a cominciare dal nuovo design e dalle nuove doti telaistiche che la differenziano molto dalla sua antesignana, ovvero la **McLaren MP4-12C**.

Rispetto a quest'ultima, infatti, la 570S è molto più reattiva, più brutale in accelerazione e in frenata; si avverte subito anche la sua leggerezza nei rapidi trasferimenti di carico, il che rende questa vettura una degna rivale della Ferrari 488 GT-B.

La **McLaren P1 GTR** invece è la vera punta di diamante della casa britannica: è una versione elaborata della P1 ma da usare esclusivamente in pista in quanto non rispetta nessun regolamento del codice della strada, e soprattutto nessun regolamento sportivo. La potenza incrementata a 1000 CV e un peso ridotto di 50 Kg rispetto alla versione standard, rendono questa vettura spaventosa, basta davvero un piccolo tocco d'acceleratore per ritrovarsi molto più lontano dal punto da cui si era partiti. È probabilmente la vettura più difficile da portare al limite del DLC in quanto è ben di più di una semplice hypercar e, paradossalmente, anche di una vettura da gara; anche usare il **sistema DRS** può diventare pericoloso, e basta una minima oscillazione di troppo per finire fuoristrada, specie quando ci mette del suo l'**algoritmo del vento** - di cui parlerò in seguito - introdotto nel DLC.

La vettura è comunque splendida, con ogni dettaglio perfettamente ben reso a cominciare dagli **interni**, ricchi di fibra di carbonio, tasti e schermi LCD. Peccato solo per le texture delle livree, a bassa risoluzione e in verità un po' bruttine a vedersi, ma questa è purtroppo ormai una consuetudine per le vetture **Kunos**.

Dopo questa super dose di adrenalina torniamo alla normalità (si fa per dire) con la **Lotus 3-eleven**, vettura intrisa dello spirito di **Colin Chapman**, fondatore di Lotus, che ha sempre lavorato per avere le auto migliori al mondo, macchine dal basso peso ma dalla grande potenza. È la vettura più divertente di questo add-on e sembra di trovarsi alla guida di uno sciame d'api: l'auto non sta mai ferma ed entra in curva con la sola forza del pensiero. Anche qui il modello è ben ricreato ma un po' sporcato da **aliasing** intorno alle prese d'aria e sullo spoiler posteriore mentre gli interni sono perfetti. Provate a usare questa vettura al **Nordschleife**: non ve ne pentirete.



Solo in pista

Sono tante le **Audi** presenti in questo DLC, cominciando dalle **TT**, presenti in due versioni: **VLN** e **Cup**. La prima è nata su richiesta dei clienti che volevano avere l'opportunità di guidare in gara una vettura dei Quattro Anelli. Il risultato è appunto la **TT RS VLN**: sostanziali modifiche aerodinamiche, motore potenziato e tante altre modifiche hanno trasformato una tranquilla coupé in una vettura da corsa vera e propria. Sorprendentemente è molto divertente, soprattutto se si gareggia con vetture della stessa categoria. Il suono del motore è qualcosa di oscenamente bello, vigoroso, potente e, se avete delle ottime cuffie, difficilmente vi staccherete da questa vettura.

Come approccio è abbastanza permissiva, non si scompone facilmente e questo spiega il perché sia così adatta ai classici piloti della domenica.

La **TT Cup**, invece, si basa sull'ultima versione della coupé tedesca: anche qui la vettura ha subito un drastico miglioramento grazie all'utilizzo smodato di fibra di carbonio e al re-design della carrozzeria. Le differenze con la versione VLN sono evidenti, a cominciare dalla maggiore potenza e dal sempre presente sibilo del turbo e del classico suono della valvola **Wastegate**. Nonostante la maggiore esuberanza del motore sembra comunque abbastanza pigra, forse dovuto ad un rapporto peso/potenza mal ottimizzato.

Ben di tutt'altra pasta è la **R8 LMS**, che rispetta le nuove norme del GT3, il campionato turismo riservato alle supercar. La R8 è una delle vetture migliori del campionato e forse la migliore GT3 presente su Assetto Corsa. Il modello è eccezionale: ogni piccolo elemento aerodinamico è perfettamente riprodotto così come dettagli dei fari e soprattutto degli interni. Il V10 di derivazione **Lamborghini** si fa sentire parecchio e le sue doti dinamiche rendono la R8 almeno una spanna superiore alle concorrenti.

Poi, è un sogno è trovarsi al volante della **Maserati MC12**. Costruita appositamente per partecipare all'ormai defunto campionato **FIA GT**, la MC12 presenta, nei suoi 5 metri e 14 centimetri, tutta la purezza e la maestosità di un marchio che ha fatto la storia delle corse. Dotata di motore ereditato dal V12 della **Ferrari Enzo**, che consta di 630 CV e cambio costruito da Maserati stessa, è una vettura indubbiamente vincente, e questo DNA è ben impresso anche all'interno dell'abitacolo che non sembra per nulla quello di una vettura da corsa: alcantara ovunque e ogni dettaglio è costruito con classe, niente di abbozzato, nemmeno le saldature. Anche all'esterno la MC12 appare diversa da tutte le altre per via di una maggiore eleganza nelle linee, che ricordano vetture d'altri tempi, al cui si aggiunge il suono del motore accompagnato da piccoli cigolii che come in un'orchestra ci accompagnano durante il nostro giro in pista. L'importante non è il tempo sul giro, ma come lo si vive.



La classe Regina

Ultime, ma non per importanza, le vetture **LMP1** protagoniste degli ultimi anni assieme alla **Porsche 919** rilasciata con i *Porsche Pack*.

Con i cambiamenti regolamentari del 2014, l'Audi aggiorna la sua **R18 e-Tron Quattro**, aumentando cilindrata, migliorando aerodinamica e telaio e scegliendo un solo motore elettrico, invece dei due usati dalla concorrenza. Proprio questa vettura segnerà l'ultima vittoria per Audi

Sport alla **24 Ore di Le Mans**. Purtroppo *in-game* c'è da segnalare una mal gestione dei giri motore nel caso in cui, superati i 5.500 giri/minuto, la *power-unit* (unione di motore termico e motore elettrico) comincia a danneggiarsi al punto che difficilmente si riesce a terminare un giro senza ritirarsi. Ci aspettiamo un fix nei prossimi giorni, dato che al momento è molto difficile godersi questa vettura. A parte questo, risalta subito all'occhio la differenza tra questa e le concorrenti: il suo motore diesel ha talmente tanta coppia che potrebbe stracciare le texture dell'asfalto, ma farete fatica a sentirlo dato che sarete riempiti dai vari sibili del motore elettrico e dal **sistema K.E.R.S.**, adibito al recupero dell'energia cinetica per ricaricare le batterie. Il modello dell'Audi R18 è uno dei più difficili da realizzare: non ci sono superfici piane e tutta la carrozzeria è un groviglio di canali e appendici atte a generare la **deportanza**, necessaria a tenere incollata a terra questa vettura. Inutile dire che anche l'abitacolo è sublime, con il risaltare dei numerosi sistemi elettronici presenti al suo interno.

Anche **Toyota** ha modificato la sua **TS040**, con risultati abbastanza deludenti, ma almeno, a differenza dell'Audi, non ha problemi a essere strapazzata in pista: il suo motore a benzina rende, infatti, questa vettura completamente diversa dalla pari livello tedesca, presentandosi più nervosa e tendente al sovrasterzo. Ci si ritroverà spesso al bloccaggio delle ruote anteriori facendo della TS040 la vettura più difficile da portare al limite assieme alla P1 GTR. Le LMP1, quindi anche la Porsche 919, sono vetture estremamente sensibili ai cambiamenti di temperatura, turbolenze aerodinamiche e come vedremo tra poco, alla forza e alla direzione del vento.

L'aggiornamento 1.14

Come sempre arriva anche un corposo aggiornamento (gratuito) per *Assetto Corsa*: la versione **1.14** porta, infatti, oltre ai soliti fix per le vetture e aggiornamenti di dati statistici, alcune novità interessanti in termini di **intelligenza artificiale**, la quale affronterà in maniera diversa le traiettorie in pista e modificherà l'incidenza degli spoiler in maniera indipendente, da vettura a vettura. Questo è un grande passo avanti e porta le gare in singolo a un maggiore livello di realismo e imprevedibilità. Grazie a questo update si vedranno, infatti, delle vere e proprie battaglie e soprattutto più errori come fuoripista o bloccaggio delle ruote in frenata: ognuno pensa a sé e ognuno cerca in tutti i modi di sopravanzare l'altro.

Come ripetuto più volte nel corso di questo articolo, è l'**algoritmo del vento** la vera novità, che potrà sembrare una cosa di poco conto, ma che invece può influenzare il comportamento della vettura in pista anche in maniera drastica. Si sente soprattutto nelle vetture LMP1, dove l'enorme vela di collegamento tra abitacolo e spoiler posteriore crea un vero e proprio spostamento della vettura in direzione del vento. Bisogna stare attenti sia in aperto rettilineo che in frenata da questo punto di vista.

Infine, sono stati apportati diversi cambiamenti per la gestione della zavorra nei campionati e nel multiplayer e aggiornamento dei nuovi pneumatici V10 per quasi tutte le vetture.

Commento finale

Il DLC *Ready to Race* porta tra le nostre mani vetture completamente diverse tra loro ma capaci ognuna di regalare qualcosa, un'emozione unica magari conferita dallo sfarfallio della turbina dell'Audi TT VLN o dalla cattiveria pura - quasi "ansiogena" - della McLaren P1 GTR. Tutte le vetture sono sublimi, ottimamente realizzate e, considerando il prezzo di **7,99 €** a cui viene venduto il DLC, anche a buon mercato. Assolutamente consigliato a tutti gli amanti della guida e di *Assetto Corsa*.

