

# DAL BODY STYLE CHALLENGE A ELABORAUDIO

➤ **Alfa Romeo GT**

Elaborazione estetica e multimediale di prim'ordine, semplice ma efficace degna del secondo posto allo scorso My Special Car di Rimini



TESTO E FOTO DI Luca Tommolini

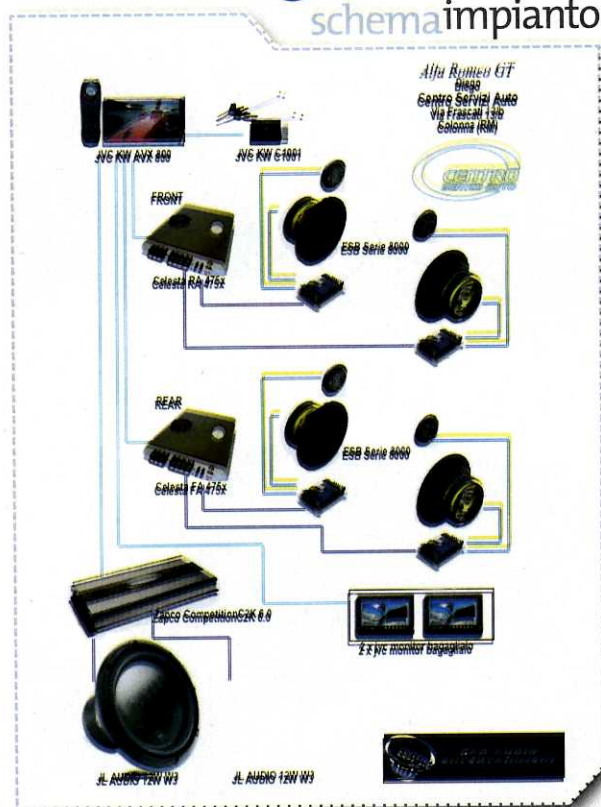
il proprietario **Diego**








## schema impianto




 Fotografata alcuni mesi fa nella sua livrea originale, ovvero nella tinta grigio canna di fucile, l'Alfa Romeo GT di questo mese è riapparsa sulle scene con una nuova e bellissima linea a due colori e diversi interventi estetici, che al recente My Special Car Show di Rimini le hanno permesso di conquistare il secondo posto nella gara organizzata ogni anno da Elaborare nella categoria Soft Tuning. In giro per i padiglioni della fiera, ho scoperto che

questa vettura ha vinto numerosi premi anche in tantissime gare locali, provinciali e nazionali perché dotata di un impianto di altissima qualità che le ha consentito di ritagliarsi uno spazio sulle pagine di Elaboraudio. Se continuate a leggere, capirete perché...

### Una GT molto particolare

Questa realizzazione può considerarsi particolare per un insieme di fattori che





Il particolare supporto "escogitato" dall'installatore per ottenere la migliore collocazione possibile del tweeter. Si tratta di una comune lampada dicroica il cui diffusore è stato impiegato per ospitare il trasduttore da 25 mm della ESB.



Il bagagliaio della coupé Alfa ospita questa particolare struttura, nata inizialmente per mostrare uno degli ampli del sistema e poi convertita in "pannello multimediale". I due possenti woofer JL Audio posti ai fianchi fanno sentire la loro voce se sollecitati con i Watt dello Zapco.



La portiera dell'Alfa GT ospita il solo woofer ESB della serie 8000. Le porte si sollevano e si aprono grazie ai conosciuti leveraggi prodotti dalla LSD Doors.

difficilmente si riscontrano in altre occasioni. Il proprietario innanzitutto, che a dispetto della sua giovane età, è un vero appassionato di musica. Certo, Diego nasce in una generazione più vicina all'MP3 che al CD; quindi, data la comodità dei supporti utilizzabili (chiavette MP3 e simili), non disdegna di ascoltare brani compressi come molti di noi, ma almeno è cosciente che la migliore qualità non si può ottenere con

questo tipo di materiale. Il suo archivio musicale perciò comprende brani di genere hip hop, tecno ma anche jazz, funky e italiana. La taratura e la realizzazione dell'impianto è stata affidata all'installatore di fiducia, il "Centro Servizi Auto" conosciuto circa un anno fa per la particolare Chevrolet Corvette, che ora ripropone una personale interpretazione del tema GT con un impianto elaborato ma al contempo



La struttura che si nasconde sotto al bel bagagliaio ospita i tre amplificatori del sistema che sono una coppia di Celestra utilizzati per il due vie anteriore e quello posteriore, e il possente Zapco che pilota i due sub JL Audio. Al centro sono visibili i filtri passivi originali ESB modificati dall'installatore.



La sorgente doppio DIN perfettamente integrata nella plancia dell'Alfa Romeo GT di Diego. In origine il pannello ospita una sorgente dedicata e nella parte bassa una coppia di porta lattine!

Una vista dell'abitacolo della Alfa Romeo GT ci mostra la componentistica Sparco che completa l'elaborazione di quest'auto.



semplice nella struttura, nonché apprezzabile per un equilibrio timbrico e una scena difficilmente riscontrabili in altre installazioni. La parte estetica è stata curata in primis dal proprietario dell'auto con la collaborazione di importanti professionisti del settore, come

il carrozziere che ha saputo ben amalgamare il colore originale della vettura col bianco scelto da Diego per l'elaborazione estetica. Uno sguardo, infine, al modello GT dell'Alfa Romeo che ha riscosso un buon successo di pubblico sia nelle versioni con alimentazione a benzina

## elenco componenti

**Sorgente**  
JVC AVX800  
€900,00



**Sinto TV**  
JVC KVC 1000  
€290,00



**Vivavoce bluetooth**  
JVC BT KS200 €130,00

**Amplificatore**  
Celestra RA 475x  
€899,00



**Amplificatore**  
Zapco C2K - 6.0  
€1.750,00

**Amplificatore**  
Celestra FA 475x  
€499,00

**Amplificatore**  
Zapco C2K - 6.0  
€1.750,00



**Kit**  
Altoparlanti  
ESB 8000 16.2 €520,00  
cad

**Subwoofer**  
JL Audio  
12W3 V32  
€329,00  
cad

**Monitor LCD aggiuntivi**  
Trevi €250,00 cp  
Cavi ed accessory  
install.  
Thender €500,00

**Monitor LCD aggiuntivi**  
Trevi €250,00 cp  
Cavi ed accessory  
install.  
Thender €500,00

(ottimi motori 2.000 cc e 3.200 cc purtroppo andati in pensione nel 2007!), oggi limitata al solo 1.800 cc da 140 CV, sia nelle versioni diesel di 1.900 cc declinate nelle due potenze di 150 e 170 CV. Da appassionato di auto, immagino che un vero Alfista non avrebbe mai voluto vedere una GT Alfa Romeo con motori diesel, ma oggi le cose sono cambiate... lo dimostra il fatto che tra le motorizzazioni più vendute di questo modello, c'è proprio la versione diesel!

### Semplice ma efficace

L'impianto dell'Alfa GT di Diego, come appena detto, è votato alla semplicità ma ciò non significa che dietro non ci sia un gran lavoro di realizzazione e ottimizzazione. Il sistema è semplice nel senso che si compone di un due vie anteriore, di un due vie posteriore e di un subwoofer nel bagagliaio dell'auto, il tutto multiamplificato. Qualcuno si chiederà cosa può offrire un impianto così "piccolo" in confronto a quelli pubblicati normalmente nella rubrica





Il poderoso subwoofer JL Audio fotografato poco prima del cambiamento del pannello centrale posteriore che, come potete notare dall'angolino appena visibile a sinistra, era di diverso colore.



Una vista del lavoro svolto sulla portiera per insonorizzarla e collocare correttamente il trasduttore della ESB.



Il fianco dell'Alfa GT di Diego è molto pulito grazie al fatto di aver sostituito le maniglie di apertura dell'auto con un sistema elettromeccanico telecomandato. Bellissimi i cerchi Mak Wheels incorniciati dalla nuova e luminosissima livrea.

Elaboraudio. La risposta non risiede nella quantità dei componenti utilizzati, bensì nel modo in cui vengono installati e ottimizzati per rendere al meglio nell'abitacolo dell'auto. In questa realizzazione sarà utile rilevare come il posizionamento intelligente dei vari elementi impiegati, l'ottimizzazione dell'interazione tra gli stessi e ovviamente una perfetta taratura generale, permettano di ottenere prestazioni allo stato dell'arte. L'installatore ha effettuato anche un attento studio dei pesi soprattutto in considerazione dei numerosi interventi di tuning di cui è stata oggetto la vettura. Le portiere ad esempio (su questo modello piuttosto lunghe), dopo il lavoro di insonorizzazione e l'inserimento dei meccanismi di apertura elettrica, erano diventate così massicce che le molle del sistema di apertura ad ali di gabbiano non erano sufficienti a compensarne il peso, impedendo il corretto sollevamento della porta stessa. A tal proposito è bene precisare che nella porta dell'Alfa è stato collocato solo il prestante midwoofer ESB della linea 8.000 del costruttore laziale. Un trasduttore da 16,5 cm che vanta un'eccellente capacità di scendere in basso se correttamente "litato" e non disdegna di accompagnare i tweeter fino al loro limite inferiore, laddove si volesse realizzare un sistema a due vie come nel nostro caso. Per ottimizzare la resa del midwoofer, l'installatore ha realizzato un supporto in MDF che sostiene e orienta correttamente il trasduttore; inoltre ha operato un certosino lavoro di insonorizzazione della portiera che date le dimensioni, tendeva a risonare con facilità proprio nella zona prossima all'incrocio col subwoofer. La ricostruzione quasi completa del pannello porta ha consentito di allineare il supporto del trasduttore con la struttura della porta stessa, poi rivestita in tessuto. La linea 8000 di ESB è stata "interpellata" anche per fornire

**PILOT**  
TUNING PROJECT

## Braccioli su Misura

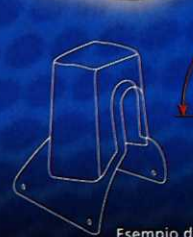
MODELLO

**SPORTURA**



**LAMPA**  
www.lampa.it

MODELLO  
**ARMY STAR**  
1° CLASS COMFORT



Esempio di  
ATTACCO BRACCIOLO

VASTA GAMMA DI ATTACCHI SU MISURA

[www.pilot-tuning.it](http://www.pilot-tuning.it)

PILOT is a registered trade mark of LAMPA S.p.a.





La fase della lavorazione della carrozzeria nella quale viene chiusa l'area della maniglia.



La batteria Optima espressamente dedicata ai sistemi Car Hi Fi che hanno bisogno dello spunto elevato per favorire il funzionamento degli amplificatori.



Come già visto in altre realizzazioni, prima della copertura con la resina, bisogna realizzare la struttura in MDF per contenere elettroniche e sub. La fotografia non è un granché ma penso renda bene l'idea!

l'eccellente tweeter a cupola da 25 mm che, forte della sua estesa risposta in frequenza (da 1300 Hz a salire), è correttamente accoppiato al midwoofer appena citato. Per alloggiare il tweeter non è stata scelta la consueta collocazione sul montante, ma una geniale e

perfetta centratura della scena. In questo caso il supporto della lampada, di tipo regolabile, permette di individuare il migliore orientamento possibile per il tweeter. Inoltre, essendo il supporto in aria libera, il trasduttore è in grado di emettere parte del messaggio

musicale anche da dietro. Certo la presenza di un pannello intorno al trasduttore migliorerebbe la dispersione polare ma l'effetto che si ottiene con la riflessione posteriore, se facilmente controllabile, è comunque molto valido per aumentare la profondità della scena, sebbene in questo campo bisogna lavorare molto sull'orientamento e sul filtro crossover per ottenere risultati "controllabili" e ripetibili! Lo stesso kit a due vie impiegato davanti è stato utilizzato anche per i passeggeri posteriori. In questa occasione non vi mostreremo alcuna fotografia del sistema posteriore per due ragioni: innanzitutto è praticamente invisibile alla vista perché inserito in predisposizione; in secondo luogo l'installatore, che di solito fotografa le varie fasi della realizzazione, in questa occasione non ha scattato nemmeno una foto del pannello posteriore da costringermi semplicemente a descriverne la presenza. Per inserire la sorgente non sono state adottate soluzioni particolari, almeno all'apparenza. Infatti, se si considera che in origine lo spazio oggi occupato dalla JVC KWAX800 era un singolo Din (sotto l'autoradio originale c'erano due supporti porta lattina), si comprende facilmente che anche per il posizionamento della sorgente è stato effettuato un grande intervento di adattamento della parte del cruscotto interessata. Quindi, grazie alla ricostruzione in resina dello spazio citato, è stato possibile inserire, correttamente orientata, la sorgente nipponica. Un gran lavoro di inserimento è stato compiuto ovviamente nel bagagliaio, ora dedicato ad ospitare le elettroniche del sistema e il poderoso subwoofer realizzato con una coppia di "corposi" woofer JL Audio. La struttura collocata nel bagagliaio presenta un'intelaiatura in MDF che ha la funzione di sostenere il rivestimento in vetroresina visibile a portellone aperto.



Luca Tommolini

prova ascolto

Ho "ascoltato" quest'auto dall'installatore romano "Centro Servizi Auto" dove mi reco a volte per lavoro e in diverse manifestazioni cui ha partecipato e spesso vinto. La vettura è veramente piacevole da ascoltare come confermano i diversi piazzamenti e le numerose vittorie conquistate nelle gare nazionali e provinciali che si svolgono in particolar modo in Piemonte dove Diego risiede e lavora. La caratteristica principale dell'impianto risiede nella capacità di dettaglio e di selezione degli strumenti. Al posto guida, oltre a godere di una scena eccellente, sei in grado di immaginare ogni singolo strumento dell'orchestra e vederlo nella corretta posizione. In effetti i pieni orchestrali rimangono stabili e dettagliati se non si supera brutalmente un certo livello (già abbastanza alto!), se invece si insiste col volume il sistema comincia gradualmente a perdere questa caratteristica senza diventare però inascoltabile come spesso mi è capitato con altre realizzazioni. Consideriamo poi che, seppur pilotato da un eccellente amplificatore, si tratta sempre di un due vie passivo; quindi a questo tipo di impianto non si deve chiedere più di tanto! Anche nella mia auto ho optato per un sistema a due vie sottoposto a filtro passivo e amplificazione dedicata e so perfettamente che il miglior livello d'ascolto è quello che si attesta tra il terzo e il quarto step del controllo di volume, ovvero non oltre la metà corsa (con 160W per canale non è improbabile che io alzi di più il volume!). L'ascolto è gradevole ma di certo il coinvolgimento dei grandi volumi come in quelle auto da SPL che spesso vediamo in giro, qui è assente. Ci si deve concentrare sui particolari per godere appieno di questo impianto, ed è proprio ascoltando la bellissima voce di Kevin Lettau che riesco ad apprezzarne l'estensione, la linearità e nel contempo la delicatezza. Caratteristiche ben difficili da tirare fuori in un sistema anche più completo e complesso di quello montato sulla Alfa GT di Diego. La soluzione dei tweeter descritta nell'articolo, oltre ad essere davvero originale, è anche frutto di un attento studio sul posizionamento dei componenti, i quali proprio in virtù della tipologia d'installazione offrono un'inattesa stabilità della scena che si rivela limitata solo se l'ascoltatore sposta l'asse d'ascolto verso il sedile del passeggero. Inoltre risente dell'altezza di chi ascolta; quindi un po' come fa il cantante col microfono, prima di mettersi ad ascoltare è necessario dare una piccola ritoccatina alla posizione dei tweeter per andare a colpo sicuro, oppure bisogna regolare lo schienale del sedile affinché l'orecchio si trovi più o meno all'altezza del tweeter stesso! La sezione sub può offrire diverse modalità di funzionamento e ora che i trasduttori sono praticamente rodati, vi assicuro che se date loro in pasto tutta la potenza dello Zapco potete fare a meno di utilizzare il phon di casa per asciugarvi i capelli! Certo un sub da "bufera" non è allineato alla tipologia dell'impianto ma se ci si vuole divertire un po', basta smanettare sui gain dell'ampli e il gioco è fatto! Nella configurazione ascoltata, l'installatore ha ben pensato di porre al minimo i livelli citati; così ho potuto sfruttare al meglio un insieme timbricamente equilibrato e davvero godibile, sia ad auto ferma che in movimento. Alcuni ritocchi previsti a breve ma non ancora pronti in occasione della seduta d'ascolto, dovrebbero garantire una maggiore fruibilità del sistema anche ad alto volume, ma il sottoscritto si dichiara già soddisfatto dell'attuale versione. Se dovessi attribuire un punteggio d'ascolto a questo impianto, come accadeva un tempo nelle gare NCA (Nazionali Car Audio) di cui sono stato giudice, condensato in un range da 1 a 10, voterei 8,5 con riserva di riascolto!

Inoltre la gabbia inferiore accoglie anche tutte le amplificazioni dell'impianto, il sistema di illuminazione e i servizi elettrici aggiuntivi, ma andiamo con ordine... L'intero baule dell'auto è stato strutturato con uno "scheletro" costruito con pannelli in MDF nei quali, tramite scomparti, sono stati ricavati gli spazi necessari ai tre amplificatori del sistema, ai filtri crossover passivi, ai subwoofer e alle

elettroniche che comandano l'apertura meccanizzata delle portiere e il gruppo di illuminazione della vettura. In particolare per la sezione subwoofer si tratta di due box di circa 30 litri ognuno in grado di ospitare e far suonare i due possenti trasduttori da 32 cm della JL Audio (modello 12W3-V32 a doppia bobina). Per pilotare questi componenti, sottoposti al filtro attivo presente nell'amplificatore, è



# CHIPBOX

## CENTRALINE AGGIUNTIVE BENZINA E DIESEL

### l'installatore

**Centro Servizi Auto**

Via Frascati, 13/b  
00030 Colonna (RM)

Tel. 06/9439272

E-mail

settimio.proietti@virgilio.it

Web

www.centroserviziautocolonna.it

quale mostra una bella "coperta" in resina che riveste tutto il bagagliaio con un colore nero e tanti riflessi coloratissimi in perfetto contrasto con la pinna centrale bianca sulla quale sono alloggiati due piccoli monitor LCD che ripetono il segnale proveniente dalla sorgente JVC. All'anteriore troviamo il bellissimo paraurti della Novitec completamente modificato nella zona della targa e nel quale sono state ricavate due prese d'aria laterali. Il paraurti posteriore è della stessa marca ma non ha subito grandi modifiche! Le porte della GT italiana sono sollevabili verso l'alto grazie ad un kit della LSD Doors spesso andato in crisi per il peso delle porte stesse (problema risolto con la sostituzione degli ammortizzatori). Come si noterà dalle foto, le maniglie apriporta sono state eliminate per garantire una perfetta continuità estetica del fianco dell'auto. All'apertura ora provvede un servocomando collegato al telecomando del sistema antifurto installato. Bella la lavorazione dei fanali che, grazie ad una particolare verniciatura, sono stati "bruniti" per inserirsi perfettamente nella nuova livrea della GT. All'interno dei fari anteriori sono state collocate lampade bixeno la cui centralina di gestione si trova nella struttura descritta nel paragrafo dedicato all'impianto. Completano l'opera i kit estetici interni della Sparco che non possono mancare in un'auto di questa levatura. In conclusione complimenti al carrozziere che ha operato la verniciatura e a Diego che ha scelto un accostamento di colori veramente azzeccato!



Non è il massimo della qualità, ma questa è l'unica foto disponibile della lavorazione per inserire il due vie posteriore!



Ecco l'Alfa Romeo GT di Diego prima di uscire dal concessionario. Dovevo mostrarvi questa foto per evidenziare la cura dei clienti Alfa, almeno di quelli che acquistano la GT!



La coppa conquistata a Rimini in gara nel nostro Body Style Challenge. Un secondo posto in categoria Soft Tuning veramente meritato.

stato scelto uno Zapco Competition C2K-6.0x capace di erogare la bellezza di 150W per canale su carico di 4 Ohm e ben 1200 W su carico di 1 Ohm a ponte. Lo Zapco si trova proprio sotto al subwoofer di destra, mentre sul lato opposto sono stati collocati gli amplificatori Celestra dedicati ai sistemi anteriore e posteriore. Il modello Celestra RA 475x, eroga circa 240W per canale se utilizzato a ponte come nel nostro caso, è stato utilizzato per il sistema anteriore; il modello Celestra FA475x, capace di circa 350W a ponte, è stato impiegato invece per il sistema posteriore. Il kit ESB 8000 può essere acquistato col suo crossover dedicato che però è limitato nei tagli disponibili per il sistema a due vie; così l'installatore ha sostituito alcuni componenti, peraltro qualitativamente inferiori con prodotti Mundorf e

ha ottimizzato i filtri per la particolare configurazione scelta.

### Il tuning che ha vinto il Body Style Challenge

Probabilmente il mix stilistico è piaciuto molto alla nostra giuria, tanto che l'Alfa Romeo GT di Diego ha conquistato il secondo posto nella classifica Soft stilata per i partecipanti al My Special Car Show dello scorso mese di marzo a Rimini. Il primo grande passo avanti nell'elaborazione di questa Alfa è stato il cambio della verniciatura originale con l'attuale versione bicolore. Il bianco perlato in abbinamento col colore grigio dell'auto offre una sorta di incontro/scontro tra chiaro e scuro (non immaginate quanto è stato difficile trovare la luce giusta per fotografare quest'auto!). L'accoppiata ricorre anche nelle rifiniture interne del baule, il

INCREMENTO DI POTENZA E COPPIA  
RIDUZIONE CONSUMI  
FACILE INSTALLAZIONE  
CONNETTORI ORIGINALI  
ATTIVABILE DALL'ABITACOLO  
RIPROGRAMMABILE  
GARANZIA 3 ANNI

## più potenza al tuo motore

SELETRON

www.seletron.com

info@seletron.com +39 0424 536680



# SBK SU QUATTRO RUOTE

software

## SUPERSTARS V8

**Sviluppatore** Milestone  
**Distributore** Black Bean  
**Piattaforma** PC, Xbox360, Playstation3  
**Prezzo** 29 Euro  
**Web**  
[www.superstarsv8racing.com](http://www.superstarsv8racing.com)

genere	arcade
grafica	■ ■ ■ ■ ■
sonoro	■ ■ ■ ■ ■
giocabilità	■ ■ ■ ■ ■
longevità	■ ■ ■ ■ ■
valutazione	■ ■ ■ ■ ■

### PRO

- Grafica e sonoro
- È il gioco del campionato Superstars
- Leggero e immediato

### CONTRO

- Spessore simulativo assente
- Danni superficiali
- Manca una visuale interna



La miglior riproduzione grafica del bagnato.

Milestone torna a cimentarsi su un racing game a quattro ruote, con risultati alterni: grafica da riferimento, spessore simulativo adatto al grande pubblico, prezzo invitante. Eppure manca qualcosa...

Nel sim.racing la celebre Milestone si fece conoscere al grande pubblico realizzando Screamer, e nell'ambiente PC fu una rivoluzione; poi si dedicò alla SBK ed entrò nella leggenda! Seguì un lungo periodo di alti e bassi, con giochi che non hanno lasciato il segno. Dopo aver ritrovato sé stessa con gli ultimi due titoli dedicati alla World Superbike, Milestone ritenta la via delle quattro ruote, sfruttando l'engine sviluppato per SBK, con un altro campionato ufficiale tutto italiano, la Superstars. Quest'ultimo, grazie a un regolamento studiato per privilegiare lo spettacolo, riesce a unire nella stessa disciplina marchi e vetture molto diverse, livellandone le prestazioni per garantire una competizione

molto tirata. A prima vista colpisce la grafica che, particolarmente su PC, rappresenta una sorpresa. Infatti, come una ventata d'aria fresca, porta sui nostri monitor una pulizia delle forme e una nitidezza delle immagini di cui si sentiva la mancanza, vista la preponderanza di giochi della concorrenza mutuati da anni

dallo stesso engine grafico. I circuiti sono realizzati con dovizia di dettagli, le vetture offrono una modellazione pulita e fedele, ma è del tutto assente una qualsiasi visuale interna escludendo la onboard camera posta a "cascata" sul cofano anteriore. Assenza ingiustificata per un gioco che graficamente sarebbe altrimenti ineccepibile! L'interfaccia è molto sobria e accattivante e consente di accedere facilmente a tutte le funzioni di gioco. Alla guida, SuperstarsV8 si dimostra



Non sembra una vera foto?



Grafica notevole, sonoro discreto.

semplice e intuitivo utilizzando la tastiera, mentre manifesta qualche idiosincrasia nella gestione delle periferiche di controllo più avanzate come volante e pedaliera, che richiedono un po' di tempo per essere configurate in modo funzionale. Il feeling restituito dal force feedback tradisce la natura molto "easy" di questo titolo, che si rivela un fine arcade senza velleità simulative, limitando i trasferimenti di carico che

metterebbero in crisi i piloti dell'ultima ora. L'intelligenza artificiale fa il suo dovere, senza tuttavia impensierire il nostro alter ego virtuale oltre misura, mentre delude il supporto multiplayer che permette di partecipare solo a gare veloci con un massimo di 8 giocatori. Superstars V8 risulta così un gioco leggero, alla portata di tutti, ma chi si aspetta di trovare tutto lo spessore di un SBK a quattro ruote, rischia di rimanere deluso!



# ABBONATI!



**11** numeri di Elaborare  
al prezzo di  
**40,00 €**

oppure

**20** numeri di Elaborare  
al prezzo di  
**69,00 €**

L'abbonamento comprende  
tutte le versioni TOP (con  
CD, DVD) e gli inserti  
(quando previsti).

**abbonarsi conviene:**

- Garanzia del prezzo bloccato
- La ricevi direttamente a casa
- Agevolazioni per iniziative speciali

**opzioni abbonamento:**

- **40,00 € = 11 NUMERI TOP**
- **69,00 € = 20 NUMERI TOP**

versioni  
**TOP**  
con CD, DVD e  
calendario



**Offerta pazza!**

Questo mese  
ti regaliamo il CD  
dei LaNube Group  
"Nemesi"

## ELABORARE

GTUNING & SPORT MAGAZINE

**info: 06.45231500**

**posta**

**Versamento\*\***

su c/c postale 91850008  
intestato a:  
Eurosport Editoriale srl  
Via della Bufalotta, 378  
00139 Roma

**banca**

**Bonifico bancario\*\***

IT 03 - CIN N  
ABI 07601 - CAB 03200  
su c/c 000091850008  
IT 03 N 07601 03200 000091850008  
intestato a:

Eurosport Editoriale srl  
Via della Bufalotta, 378  
00139 Roma

**web**

sul sito con

carta di credito

[www.elaborare.com/shop](http://www.elaborare.com/shop)

**N.B.** per ricevere il CD LaNube  
inserire nella causale la dicitura:  
"Abbonamento LaNube".

\*\* inviare copia del bollettino  
via fax al numero: 06.45231599



fanalino di coda

## contro editoriale

Marco Massarutto



tuning games

## MODDING, BENE CON MODERAZIONE...

Esploso come fenomeno con il rilascio del GTR mod per F1 2002, il modding è un processo che consente di modificare o espandere i contenuti di un videogame, mettendo gli "add-on" amatoriali a disposizione della community. In questo senso, il videogioco in questione cessa di essere "semplicemente" gioco e si trasforma in piattaforma di sviluppo, guadagnando in longevità e ampiezza di contenuti, i quali non di rado risultano migliori e più accurati di quelli originali. Un "modder", infatti, non deve curarsi che la sua produzione funzioni adeguatamente con i pc meno potenti, o che le sue vetture siano molto realistiche e più difficili da controllare, non dovendo sottostare a quelle regole di marketing volte unicamente a massimizzare il potenziale di vendita. Il risultato è che se desiderate un gioco di F1 aggiornato alla controversa stagione in corso, non dovete attendere necessariamente che i colossi di Codemasters rilascino la loro maxi produzione ufficiale il prossimo anno: potete averla subito, acquistando R-Factor e scaricando gratuitamente dal web uno dei tanti mod di F1 già in circolazione, senza violare norme di copyright e in barba alle esose richieste dello 'zio Bernie'. Tutto bene quindi? Non proprio: passione non vuol dire necessariamente qualità e, oltre a questo, si assiste da tempo a un mero "copia&incolla" da un gioco all'altro, che porta alla cannibalizzazione di titoli basati su licenza, la cui produzione costa parecchio. E il mercato PC delle simulazioni "hardcore" sta morendo, sempre più povero di novità di spessore, ormai riservate alle console, decisamente più blindate ai modders dell'ultim'ora. L'era romantica di Grand Prix Legends sembra diventata davvero... legends!

Ford Puma



## prossimamente su Elaborare

Mercedes SLK AMG



Opel GT



Corvette



## ...e non solo!

# ELABORARE

CTUNING&SPORT MAGAZINE

Anno XIV - n. 142 - Settembre 2009

Via della Bufalotta, 378 - 00139 Roma  
Tel. +39 06 45.23.15.02 r.a. - Fax +39 06 45.23.15.98  
www.elaborare.com - redazione@elaborare.org

**Direttore Responsabile** Giovanni Mancini

► **Photo Editor** Roberto Brodolini, Igor Gentili

► **Grafica e impaginazione** Marco Macchioni, Stefania Esuperanzi, Andrea Macchioni

► **Consulente di direzione** Paolo Turco

► **Tecnica** Piero Plini, Pierluigi Mancini

► **Prodotto auto** Bruno Perino, Giovanni Mancini, Lino Ceccarelli, Marina Terpolilli

► **Consulente di redazione** Alberto Lupetti

► **Fotografia** Alessio Cipriani, Jacopo Di Barbora, Simone Colombo, Marco Valerio Condorelli, Cesare De Giglio, Andrea Fazzari, Simone Galbiati, Paolo Mazza, Stefano Raccamari, Claudio Signori, Roberto Viva, Fotospeedy di Gianluca e Niki Sciarra, Salvatore Urso, Raffaele Ventura

► **Hi-Fi & Video** Marco Galloni, Luca Tommolini

► **Club** Morgan Beresford (club@elaborare.org)

► **Hanno collaborato** Marcello Attolino, Gordon Casteller, Manuela Ceccarelli, Marco Valerio Condorelli, Daniele Conti, Raffaele Cristiano, Gordon De Adamich, Francesco Ippolito, Alberto Lupetti, J.D. Manasseri, Pierluigi Mancini, Roberta Mancini, Vadim Odinzov, Guglielmo Rovere, Silvano Sbardella, Claudio Sisto, Domenico Sofia, Fabrizio Vegna, Giorgio Zehnder, Simone Zaccaria

► **Dall'estero** Jim Maxwell, John Dillinger, Richard McDowell, Simon Cooke

► **Internet Forum**

Amministratori: Marco Badano (BIEDoS), Daniele Rongione (Osmosis)

Moderatori: Andrea Acquaroni (pumat156), Stefano Algeri (Akeroid), Maurizio Pezzutti (Moideck), Marco Riva (Riva), Luciano Marchi (Lucky), Armando Dabbene (sanguemisto), Simone Vezzoli (Vex), Alessandro Meroni (Mugen NSX GT), Andrea Miniati (Andrea 16V), Luigi De Mori (JAMES), Ramon Stefanelli (Maverick), Stefano Tarenzi (TURBINOGn), Tiziano Massazzi (Cowboy), Marco Bruni (diac), Tomaso Gerevini (Tommyford), Lara Vaghi (Shannara), Luca Astorino (Asto Delta)

► **CONCESSIONARIA PER LA PUBBLICITÀ**

Eurosport Editoriale srl  
Via della Bufalotta, 378 - 00139 Roma  
Tel. +39 06 45.23.15.00 r.a. - Fax +39 06 45.23.15.99  
adv@eurosposteditoriale.com  
Produzione: Roberta Avino, Diego Chiappella, Bruno Perino, Fabrizio Marucci, Luigi Sodano  
Traffico pubblicità: Rossella Nicoletti

► **Elaborare Check Point**  
Simone Neri (ecp@elaborare.org)

► **Amministrazione**  
Francesco Ambrosini, Paola Nicoletti  
(amministrazione@eurosposteditoriale.com)  
Tel. +39 06 45.23.15.01 - Fax +39 06 45.23.15.99

► **Stampa** F.lli Spada - Ciampino (Roma)  
► **Editore** Eurosport Editoriale Srl  
► **Distribuzione** C.D.M. Centro Diffusione Media  
Viale Don Pasquino Borghi, 172 - 00144 Roma  
Tel. 06/5291419 - Fax 06/5291425 - www.cdmitalia.it

Testata registrata al Tribunale Civile di Roma  
n. 237/96 del 16/05/1996  
Gli articoli e le fotografie ricevuti anche se non pubblicati non verranno restituiti.

L'Editore garantisce la riservatezza dei dati forniti, per i quali è possibile esercitare i diritti di cui all'Art. 13 L.675/96, chiedendo la rettifica e/o la cancellazione direttamente al responsabile Giovanni Mancini (mancini@elaborare.org)

### Centro prove Elaborare

► **Responsabile** Ing. Giovanni Mancini

► **Coordinamento** Claudio Galiena

► **Tester** Gordon Casteller, Claudio Galiena, Enrico Lazzari, Pierluigi Mancini, Piero Plini, Paolo Turco

► **Rilevamenti strumentali** Claudio Galiena, Fabio Pappagallo, Lorenzo Baroni, Marcello Attolino

► **Equipaggiamenti** Datron Correvit (prestazioni), bilance Tassinari (pesi), Vamag (banco prova potenza), SHS (test molle)



ACCERTAMENTI DIFFUSIONE STAMPA  
Certificato ADS  
n. 5869 del 4/12/2006  
Tiratura media:  
73.127 copie  
Diffusione media:  
40.064 copie

EUROSPORT EDITORIALE