

GTE_xD EXTREME DRIVER



GTE_xD

GRAN TURISMO ALL STARS N200

Regolamento Ufficiale

1. INTRODUZIONE

Sulla base del campionato N300 introdotto durante il capitolo di Gran Turismo Sport, in questa istanza viene proposta una versione rivisitata con vetture della classe immediatamente inferiore N200.

Tuttavia, sebbene Gran Turismo Sport raggruppasse le auto di classe N200 nell'intervallo di potenza tra i 150 e i 250CV, GTExD propone un sistema alternativo di classificazione di tale classe, modificando il range di potenza posizionandolo tra i 200 e i 299CV.

Per chi ha già partecipato al precedente campionato N300 introdotto dal pilota Bello M. (ID PSN GTExD_Horusgod) troverà molte similitudini col format precedente, le differenze sostanziali riguardano la classe di auto usata, il calendario leggermente ristretto e piste diverse.

Il campionato *GTExD ALL STARS N200* è un evento pensato per offrire ai piloti una sfida impegnativa anche se con automobili dalla potenza relativamente contenuta, la sfida principale riguarderà trovare la strategia ideale nella scelta dell'auto più adatta a ciascun tracciato. Le piste scelte spaziano da circuiti piccoli e tortuosi a piste dove la potenza sarà padrona, anche il meteo farà la sua parte con un mix tra piste asciutte e bagnate, dove in tal caso le auto a quattro ruote motrici potrebbero rappresentare la migliore scelta.

Le protagoniste principali ovviamente saranno le auto messe a disposizione dei piloti, 12 delle migliori N200 che Gran Turismo 7 possa offrire, spaziando dalle più iconiche JDM alle hot-hatch europee, arrivando alle icone dei rally Gruppo A. Auto totalmente di serie equipaggiate con pneumatici standard; quindi, oltre alla opulenta scelta della macchina il manico del pilota sarà di vitale importanza per portare a casa quanti più punti possibile.

Sarà prevista sia una classifica piloti che una classifica squadre; quindi, la coordinazione col compagno di squadra sarà anch'essa fondamentale.

2. LISTA AUTO

2.1 BMW M3 [1989]



La versione non *homologation special* della M3 E30 si presenta ai nastri di partenza con un pacchetto fatto di agilità e buona tenuta di strada, contrastate da un motore dalla potenza non proprio brillante. La berlina bavarese trova il suo habitat naturale sulle piste tecniche mentre arranca su quei tracciati dove la potenza è essenziale. Sul bagnato potrebbe essere una scelta alternativa alle solite quattro ruote motrici.

DATO	VALORE
CILINDRATA	2.302cc
POTENZA	215CV @ 7.000G/min
PESO	1.200kg
COPPIA	230Nm @ 4.500G/min
TRAZIONE	FR
PUNTI PRESTAZIONE	461PP
ASPIRAZIONE	NA
CLASSIFICAZIONE MEDIA STIMATA	9,3

2.2 FORD ESCORT RS COSWORTH [1992]



Macchina ben bilanciata su quasi tutte le piste, ma la poca potenza ed un leggero sottosterzo non le permettono di avere quel passo in più da permetterle di contendersi risultati di lusso. La Escort Cosworth, dati alla mano, è quella meno performante tra le auto a quattro ruote motrici. Ai piloti resterà l'arduo compito di decidere dove utilizzarla: sacrificarla su una tappa bagnata, dove il vantaggio di trazione potrebbe compensare per la sua poca potenza, o magari sfruttarla su una pista dove, comunque, si prevede possa portare punti.

DATO	VALORE
CILINDRATA	1.993cc
POTENZA	227CV @ 6.000G/min
PESO	1.275kg
COPPIA	298Nm @ 3.500G/min
TRAZIONE	4WD
PUNTI PRESTAZIONE	467PP
ASPIRAZIONE	TC
CLASSIFICAZIONE MEDIA STIMATA	7,6

2.3 FORD FOCUS ST [2015]



La hot hatch di casa Ford porta con sé un pacchetto composto da tanta potenza da domare e un assetto “tutto avanti”. Il sottosterzo è incredibilmente marcato e il peso concentrato sull’anteriore non aiuta nemmeno nelle frenate. Tuttavia, dove si riesce a sfruttare tutta la sua potenza diventa una vettura temibile capace di portare a casa risultati di rilievo. Scegliete bene dove utilizzarla.

DATO	VALORE
CILINDRATA	1.999cc
POTENZA	254CV @ 5.500G/min
PESO	1.462kg
COPPIA	365Nm @ 2.500G/min
TRAZIONE	FF
PUNTI PRESTAZIONE	478PP
ASPIRAZIONE	TC
CLASSIFICAZIONE MEDIA STIMATA	4,2

2.4 HONDA INTEGRA TYPE R (DC2) [1995]



HONDA INTEGRA **TYPE R**

La JDM a trazione anteriore di Honda è la vettura meno potente del lotto e dai test effettuati è risultata essere nel complesso la meno performante. Ciò nonostante, la sua leggerezza ed il suo telaio la rendono comunque un'auto agile nei tracciati misti dove potrà sicuramente dare la sua e regalare soddisfazioni.

DATO	VALORE
CILINDRATA	1.797cc
POTENZA	200CV @ 8.000G/min
PESO	1.060kg
COPPIA	181Nm @ 7.500G/min
TRAZIONE	FF
PUNTI PRESTAZIONE	461PP
ASPIRAZIONE	NA
CLASSIFICAZIONE MEDIA STIMATA	10,6

2.5 MAZDA RX-7 GT-X (FC) [1990]



mazda SAVANNA **RX-7**

Leggera e agile, la sportiva a motore rotativo dal sound inconfondibile si è dimostrata una vettura facile da utilizzare, con un assetto molto bilanciato, e abbastanza competitiva su piste miste. La poca potenza le impedisce di essere una seria pretendente al podio su quelle piste dove sono presenti lunghi rettilinei, ma dovrebbe comunque garantire un buon bottino di punti.

DATO	VALORE
CILINDRATA	654x2cc
POTENZA	206CV @ 6.500G/min
PESO	1.250kg
COPPIA	269Nm @ 3.500G/min
TRAZIONE	FR
PUNTI PRESTAZIONE	462PP
ASPIRAZIONE	TC
CLASSIFICAZIONE MEDIA STIMATA	8,2

2.6 MERCEDES-BENZ 190 E 2.5-16 EVOLUTION II [1991]



Mercedes-Benz 190 E

La leggenda del DTM è una delle auto con la migliore aderenza del lotto, forse proprio a causa della sua eccellente tenuta la Mercedes 190 E risente di un marcato sottosterzo che la rende non propriamente agile. Tuttavia, resta una vettura facile da portare al limite e che permette al pilota di poter dare gas in uscita in anticipo. La sportiva teutonica può essere una buona opzione se si ha poca confidenza con una determinata pista.

DATO	VALORE
CILINDRATA	2.463cc
POTENZA	235CV @ 7.000G/min
PESO	1.340kg
COPPIA	245Nm @ 5.000G/min
TRAZIONE	FR
PUNTI PRESTAZIONE	462PP
ASPIRAZIONE	NA
CLASSIFICAZIONE MEDIA STIMATA	9,1

2.7 MISTUBISHI GTO TWIN TURBO [1991]



MITSUBISHI GTO

Potente, grossa e pesante. La Mitsubishi GTO dà il meglio di sé quando c'è bisogno di sfruttare tutta la sua potenza. Leggermente impegnativa in frenata dove tende a scivolare, il suo peso non aiuta in tal senso. La trazione offre un vantaggio sulle piste bagnate, ma non fidatevi troppo... è goffa ed è incline al sottosterzo.

DATO	VALORE
CILINDRATA	2.972cc
POTENZA	289CV @ 6.000G/min
PESO	1.700kg
COPPIA	416Nm @ 2.500G/min
TRAZIONE	4WD
PUNTI PRESTAZIONE	475PP
ASPIRAZIONE	TC
CLASSIFICAZIONE MEDIA STIMATA	5,2

2.8 NISSAN SILEIGHTY [1998]



NISSAN SILEIGHTY

Non fatevi ingannare dal basso numero di cavalli. La Sileighty spinge parecchio, complice anche la sua leggerezza. Questa speciale versione di Silvia S13 si mostra come un'auto versatile su quasi tutte le piste, il suo comportamento tendente al sovrasterzo resta ampiamente gestibile in condizioni di asciutto. Caso contrario in condizioni avverse, se decideste di utilizzarla sulle tappe bagnate preparatevi a innumerevoli controsterzi.

DATO	VALORE
CILINDRATA	1.998cc
POTENZA	206CV @ 6.000G/min
PESO	1.170kg
COPPIA	274Nm @ 4.000G/min
TRAZIONE	FR
PUNTI PRESTAZIONE	470PP
ASPIRAZIONE	TC
CLASSIFICAZIONE MEDIA STIMATA	5,4

2.9 RENAULT SPORT CLIO R.S. 220 EDC TROPHY [2016]



CLIOTROPHY
FRANCE

La versione quasi pista della Clio R.S. è equipaggiata con un'assetto rigido ed un cambio rapidissimo che sono i punti migliori di questa compatta francese. Nonostante la trazione sull'anteriore il sottosterzo non è eccessivamente marcato e questo le permette comunque di non perdere eccessivo margine dalle meglio bilanciate FR. I 220CV del suo motore sono più che sufficienti a lanciarla sui lunghi rettilinei. Ottimo anche il comportamento sul bagnato.

DATO	VALORE
CILINDRATA	1.618cc
POTENZA	220CV @ 6.000G/min
PESO	1.204kg
COPPIA	280Nm @ 2.000G/min
TRAZIONE	FF
PUNTI PRESTAZIONE	477PP
ASPIRAZIONE	TC
CLASSIFICAZIONE MEDIA STIMATA	9,2

2.10 RENAULT SPORT CLIO V6 24V [2000]



clio v6

La sportiva d'oltralpe porta con sé una nomea di essere una vettura nervosa e poco precisa. Tuttavia, su GT7 questa esotica hot hatch dal motore centrale si dimostra essere una vettura agilissima e molto competitiva su buona parte delle piste in calendario. Il suo comportamento è sì tendente al sovrasterzo, specialmente in uscita, ma è ampiamente gestibile. Un vero difetto di questa vettura è il motore che si dimostra essere particolarmente fiacco, se dovete portarla lungo dei grossi rettilinei potreste non essere particolarmente colpiti dalla sua performance, ma sulle piste tecniche sono in poche a poterla contrastare.

DATO	VALORE
CILINDRATA	2.946cc
POTENZA	233CV @ 6.000G/min
PESO	1.335kg
COPPIA	300Nm @ 4.000G/min
TRAZIONE	MR
PUNTI PRESTAZIONE	469PP
ASPIRAZIONE	NA
CLASSIFICAZIONE MEDIA STIMATA	3,2

2.11 TOYOTA CELICA GT-FOUR (ST205) [1994]



 **TOYOTA CELICA**

La leggenda dei rally nipponica si presenta come un'auto molto particolare. Come giusto che sia per una quattro ruote motrici, tende al sottosterzo, particolarmente in uscita di curva. Indirizzare l'auto in ingresso per poi affondare il pedale dell'acceleratore a ruote dritte sarà fondamentale per sfruttare appieno la vettura. La Celica si contraddistingue anche da un motore molto potente che le permette

un allungo in rettilineo eccezionale. Questa vettura ha pochi punti deboli e può rappresentare una scelta ottimale su quasi tutte le piste in calendario. Sul bagnato difficilmente viene contrastata.

DATO	VALORE
CILINDRATA	1.998cc
POTENZA	254CV @ 6.000G/min
PESO	1.380kg
COPPIA	304Nm @ 4.000G/min
TRAZIONE	4WD
PUNTI PRESTAZIONE	467PP
ASPIRAZIONE	TC
CLASSIFICAZIONE MEDIA STIMATA	4,2

2.12 TOYOTA MR2 GT-S [1997]



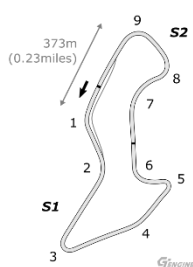
 **TOYOTA MR2**

La sportiva a motore centrale nipponica si presenta come la vettura jolly del campionato. Nonostante richieda una buona abilità del pilota per portarla al limite, nelle mani giuste quest'auto risulta competitiva praticamente su ogni tracciato. Proprio per questo è anche la macchina più delicata da scegliere, dato che quando si deciderà di usarla si dovrà necessariamente ottenere un buon piazzamento per non sprecarla.

DATO	VALORE
CILINDRATA	1.998cc
POTENZA	245CV @ 6.000G/min
PESO	1.270kg
COPPIA	304Nm @ 4.000G/min
TRAZIONE	MR
PUNTI PRESTAZIONE	487PP
ASPIRAZIONE	TC
CLASSIFICAZIONE MEDIA STIMATA	1,8

3. LISTA TRACCIATI

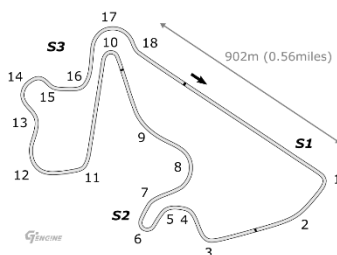
3.1 AUTODROME LAGO MAGGIORE – LATO OVEST AL CONTRARIO



LOCALITÀ	Cannobio (VB) – ITALIA 🇮🇹
LUNGHEZZA	1,52km
CURVE	9
CONDIZIONI	Asciutto
ORARIO	Tarda Mattinata
METEO	S04-S03-S02-S16-S17-S18-S04-S02-S01

La configurazione ricavata dalla parte più occidentale del circuito piemontese si contraddistingue per la sua complessità pur essendo un tracciato dalla lunghezza contenuta. Questo tortuoso tracciato è composto da una sezione iniziale/finale veloce e da un tratto centrale a media/bassa velocità, il tutto combinato da continui cambi di pendenza. Per domare questo tracciato serve molta precisione, la mitica curva 3, in pendenza, e curva 5 rappresentano i punti critici della pista, dove gli errori si pagano a caro prezzo.

3.2 AUTOPOLIS INTERNATIONAL RACING COURSE – PERCORSO COMPLETO

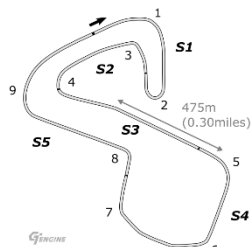


LOCALITÀ	Hita (Prefettura di Ōita) – GIAPPONE 🇯🇵
LUNGHEZZA	4,67km
CURVE	18
CONDIZIONI	Asciutto
ORARIO	Primo Mattino
METEO	S02-S03-S04-S05-C10-C02-C03-C05-C06

Il remoto circuito di Autopolis rappresenta un mix perfetto di tratti veloci e curve complesse che rendono questo tracciato una vera sfida per i piloti. I piloti sono tenuti a pianificare accuratamente la scelta della macchina, qui trovare una vettura potente ma al tempo stesso agile lungo i repentini cambi di pendenza sarà la chiave per poter affrontare al meglio questo circuito. Autopolis offre vari

spunti per sorpassi nella parte iniziale, mentre le parti centrale e finale, caratterizzate da curve complesse in salita, saranno le zone più particolari da dover imparare.

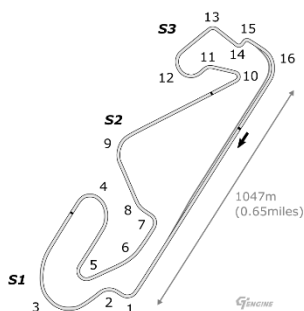
3.3 BRANDS HATCH – CIRCUITO GRAND PRIX



LOCALITÀ	West Kingsdown (Contea di Kent) – G.B. 🇬🇧
LUNGHEZZA	3,95km
CURVE	9
CONDIZIONI	Asciutto
ORARIO	Pomeriggio
METEO	S10-S05-S04-S03-S14-C01-C02-C03-C01

Un circuito old school che si snoda attraverso le foreste inglesi. Brands Hatch offre ritmi serrati grazie al suo layout ricco di curve veloci ma impegnative. Pista decisamente stretta che non facilita i sorpassi e con alcune curve cieche che richiedono un’ottima memoria del tracciato. La Paddock Hill Bend (curva 1) è la curva più iconica e al tempo stesso anche la più ostica, indovinare il giusto punto di staccata sarà fondamentale per non rischiare di buttarsi nella trappola di sabbia all’esterno. Attenzione anche a trovare la traiettoria ideale in curva 7, parte della pista dove si rischia di tagliare oppure di finire fuori pista.

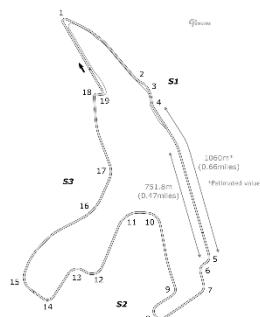
3.4 CIRCUIT DE BARCELONA-CATALUNYA – CIRCUITO GRAND PRIX



LOCALITÀ	Montmelò (Catalogna) – SPAGNA 🇪🇸
LUNGHEZZA	2,89km
CURVE	16
CONDIZIONI	Asciutto
ORARIO	Tarda Mattinata
METEO	S02-S04-S05-S18-C01-C02-C03-C05-C06

Una delle piste più utilizzate nel panorama del motorsport mondiale, non è un caso che il circuito Catalano è considerato un banco di prova eccellente per piloti e auto grazie al suo mix di curve tecniche e veloci, un grande rettilineo che rappresenta il principale punto di sorpasso, oltre alle chicane posti in punti strategici, Barcelona-Catalunya è certamente una delle piste più complete del calendario. La pista offre svariati punti per sorpassare e la notevole larghezza della carreggiata dovrebbe garantire duelli serrati. Attenzione alla chicane finale (curve 14 e 15), punto critico della pista dove si rischia di perdere l’assetto salendo sui dissuasori.

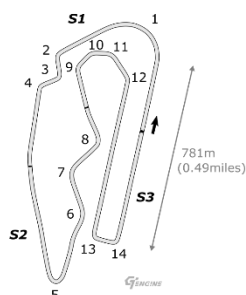
3.5 CIRCUIT DE SPA-FRANCORCHAMPS – CIRCUITO 24h DI SPA



LOCALITÀ	Stavelot (Liegi) – BELGIO 🇧🇪
LUNGHEZZA	7,00km
CURVE	19
CONDIZIONI	50% Asciutto / 50% Bagnato
ORARIO	Tarda Mattinata
METEO	S04-S10-C02-C05-R04-R07-R08-R05-R06

Uno dei tempi sacri del motorsport mondiale, Spa-Francorchamps è una pista che generalmente premia la potenza del motore, con i suoi lunghi rettilinei e le curve veloci la pista offre vari spunti per sorpassi e battaglie. Su questo tracciato inoltre si affronterà una delle curve più famose del panorama motoristico: l'Eau Rouge (Curva 2 e 3), una velocissima sequenza di curve in salita che richiedono coraggio e precisione chirurgica per poterla affrontare. Qui l'incognita principale sarà il meteo: è prevista una prima metà di gara su asciutto e l'altra su bagnato. Pertanto, la scelta della macchina sarà fondamentale.

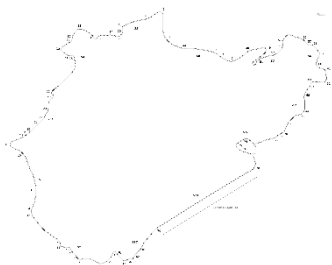
3.6 DRAGON TRAIL – GIARDINI



LOCALITÀ	Baška Voda (Spalato-Dalmazia) – CROAZIA 🇭🇷
LUNGHEZZA	4,35km
CURVE	14
CONDIZIONI	Bagnato Pesante
ORARIO	Pomeriggio
METEO	R07-R08-R08-R07-R06-R06-R04-R05-R07

Circuito particolarmente tecnico caratterizzato da curve con diversi punti di corda. Per padroneggiare questo tracciato serve precisione e un'ottima conoscenza dei limiti dell'auto. Il tracciato si compone da una parte iniziale più veloce che poi lascia spazio a una zona molto tecnica e ondulata. Le ultime due curve a 90 sono le curve più particolari della pista, dove bisognerà imparare la traiettoria ideale. A coronare il tutto ci sarà il meteo che non darà tregua ai piloti, la pioggia sarà forte e renderà la pista un lago artificiale.

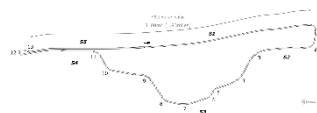
3.7 NÜRBURGRING – NORDSCHLEIFE



LOCALITÀ	Nürburg (Renania-Palatinato) – GERMANIA 🇩🇪
LUNGHEZZA	20,83km
CURVE	85
CONDIZIONI	Asciutto
ORARIO	Tarda Mattinata
METEO	S10-S13-S14-C01-C03-C02-S05-S04-S02

Il tempio di GTExD, il Nordschleife non ha certamente bisogno di presentazioni. Il tracciato sorge lungo le colline dell'Eifel e si snoda per quasi 21km, rendendo questo tracciato la sfida definitiva per i piloti. Il tracciato è stretto, pieno di dislivelli e dalla superficie irregolare, qui ogni errore costerà caro. Per sopravvivere lungo questa pista sarà necessaria la massima concentrazione ed una padronanza del mezzo eccezionale. Con 85 curve, questa pista offre qualunque tipologia di situazione, da ampie curve veloci a curve cieche fino al famoso tornante del Carosello. La pista comunque sembra prediligere più la potenza che la manovrabilità, grazie ai lunghi rettilinei; tuttavia, con gli elevati rischi di errore sarà la freddezza del pilota a essere determinante.

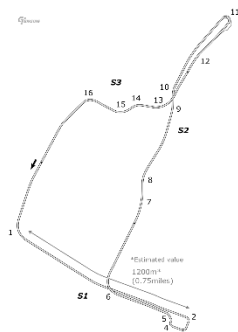
3.8 TOKYO EXPRESSWAY – EST ORARIO



LOCALITÀ	Tokyo – GIAPPONE 🇯🇵
LUNGHEZZA	7,30km
CURVE	13
CONDIZIONI	Bagnato
ORARIO	Primo Mattino
METEO	R07-R06-R06-R07-R04-R04-R06-R03-R07

Tracciato veloce ma stretto e tecnico, con curve veloci. L'ampiezza ridotta della carreggiata lungo il tratto misto richiede accortezza e precisione visto che vi ritroverete spesso a pochi centimetri dalle pareti, in particolare la chicane di curva 5/6 rappresenta un punto critico in caso si dovessero colpire le barriere visto il grande rischio di coinvolgere altri piloti. Il grande rettilineo che fa da partenza/arrivo è praticamente l'unico luogo che permette sorpassi. Molto importante sarà restare in scia dell'avversario per non perdere contatto con gli avversari. Nonostante il meteo dia pioggia la pista non dovrebbe risultare troppo bagnata.

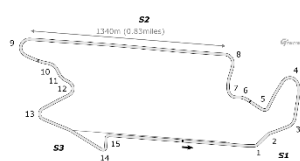
3.9 TOKYO EXPRESSWAY – SUD ANTIORARIO



LOCALITÀ	Tokyo – GIAPPONE 🇯🇵
LUNGHEZZA	6,56km
CURVE	16
CONDIZIONI	Asciutto
ORARIO	Notte
METEO	S04-S03-S02-S01-S02-S04-S18-S16-S04

L'unica tappa notturna del campionato. Rispetto alla configurazione Est, la configurazione Sud Antioraria è più tecnica, con diverse curve a media/bassa velocità, ma che permette di creare diverse occasioni di sorpasso grazie ai lunghi rettilinei: curva 2 così come il tratto di pista che va da curva 6 fino al tornantino di curva 11 rappresentano i punti migliori per cercare il sorpasso. Attenzione però perché Tokyo Expressway resta un tracciato cittadino, occhio alle pareti.

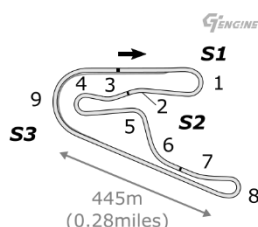
3.10 TRIAL MOUNTAIN CIRCUIT – PERCORSO COMPLETO



LOCALITÀ	Yosemite Valley (California) – U.S.A. 🇺🇸
LUNGHEZZA	5,43km
CURVE	15
CONDIZIONI	Asciutto
ORARIO	Tarda Mattinata
METEO	S01-S03-S04-S18-S16-S14-C01-C03-C05

Percorso che sorge sulla catena montuosa della Sierra Nevada, Trial Mountain è un percorso veloce ma tecnico con parecchie curve in appoggio. I repentini saliscendi creano parecchie curve cieche nella quale è richiesta precisione e coraggio per affrontarle al meglio. Il lungo rettilineo lungo il Settore 2 presenta una salita che metterà alla prova i motori delle auto, dovrete spremere fino all'ultimo cavallo per poterla affrontare. Anche la carreggiata presenta variazioni di larghezza, passando da tratti molto larghi a tratti stretti dove si rischiano duelli molto ravvicinati. Curva 1 e il tratto in salita tra curva 10 e curva 12 rappresentano i punti più rischiosi, dato che si trattano di curve cieche e dove la carreggiata si restringe parecchio. Trial Mountain comunque offre diversi punti di sorpasso: Curva 4 può dare uno spunto se si affronta molto velocemente il tratto precedente, così come Curva 9 per chi ha sufficienti cavalli.

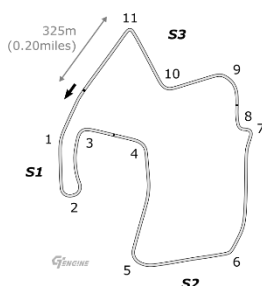
3.11 TSUKUBA CIRCUIT – PERCORSO ALTERNATIVO



LOCALITÀ	Shimotsuma (Prefettura di Ibaraki) – GIAPPONE ●
LUNGHEZZA	2,04km
CURVE	9 (10 usando la chicane)
CONDIZIONI	Asciutto
ORARIO	Tarda Mattinata
METEO	C05-C03-C02-S10-S14-S09-S04-S03-S02

Il piccolo circuito nipponico è una pista tecnica e tortuosa ricca di tornanti, con due soli rettilinei a completare il percorso. Agilità e trazione dovrebbero essere la chiave per affrontare al meglio il percorso. Saranno previsti duelli molto ravvicinati per cui sarà richiesta particolare attenzione per non causare incidenti. Curva 1 è forse l'unico punto utile per sorpassare in sicurezza, per cui le qualifiche saranno fondamentali. La particolarità di questo appuntamento sarà l'utilizzo del percorso motociclistico, sfruttando la chicane appena successiva al ponte Dunlop situato dopo curva 5.

3.12 WEATHERTECH RACEWAY LAGUNA SECA – PERCORSO COMPLETO



LOCALITÀ	Monterey (California) – U.S.A. 🇺🇸
LUNGHEZZA	3,60km
CURVE	11
CONDIZIONI	Asciutto
ORARIO	Sera
METEO	C02-C01-S14-S10-S04-S03-S02-S01-S03

Il primo circuito reale della saga di GT. Laguna Seca è una pista relativamente corta e veloce che sorge lungo le colline di Monterey. La pista si distingue per i suoi cambi di elevazione e dalla presenza di una delle curve più iconiche del motorsport: il Cavatappi. Laguna Seca è una pista che offre un'esperienza unica nel suo genere visto che la sua configurazione non è stata alterata in maniera massiccia nonostante i lavori di ammodernamento che ha subito nel corso degli anni, rendendola una pista "all'antica". Il tracciato è composto da sequenze di curve tecniche che la rendono una vera sfida per auto e piloti, tra le quali spiccano la Andretti (Curva 2), una curva dal doppio apice dove bisogna frenare a curva già impostata e il già citato Cavatappi (Curva 7 e 8), una chicane cieca a strapiombo da

una collina con un dislivello di ben 18m. Particolare attenzione anche a Curva 6 che col suo dissuasore posto all'interno della curva potrebbe destabilizzare l'assetto delle auto che la colpiscono.

4. CALENDARIO GARE

Il campionato avrà cadenza settimanale ogni lunedì a partire dal giorno 15 settembre 2025 e terminerà il giorno 1 dicembre 2025.

Di seguito in dettaglio l'ordine delle gare in programma:

GARA	DATA	CIRCUITO
1	15 settembre 2025	Trial Mountain
2	22 settembre 2025	Lagua Seca
3	29 settembre 2025	Tokyo Est Orario
4	6 ottobre 2025	Tokyo Sud Antiorario
5	13 ottobre 2025	Autopolis GP
6	20 ottobre 2025	Tsukuba (Alternativo)
7	27 ottobre 2025	Spa 24h
8	3 novembre 2025	Brands Hatch GP
9	10 novembre 2025	Lago Maggiore Lato Ovest Al Contrario
10	17 novembre 2025	Circuit de Barcelona Catalunya GP
11	24 novembre 2025	Dragon Trail Giardini
12	1 dicembre 2025	Nürburgring Nordschleife

5. SISTEMA DI CLASSIFICAZIONE

5.1 SISTEMA DI PUNTEGGIO

Ogni gara darà un premio in punti basato sul seguente sistema:

POS	PUNTI
1	20
2	16
3	14
4	12
5	10
6	9
7	8
8	7
9	6
10	5
11	4
12	3
13	2
14	1

5.2 MODALITÀ DI CLASSIFICAZIONE

La condizione NECESSARIA affinché un pilota venga classificato, e che quindi gli venga attribuito un punteggio, è che TERMINI LA GARA.

Ogni RITIRO VOLONTARIO farà perdere al pilota ogni pretesa per eventuali punteggi, anche in caso di ritiro senza abbandono della lobby.

Caso diverso per quanto riguarda le DISCONNESSIONI. In caso di disconnessione INVOLONTARIA, un pilota potrà comunque venire classificato in caso abbia percorso almeno il 75% della durata della gara, con conseguente riconoscimento di un punteggio. La Direzione Gara (DG) stabilirà se l'eventuale disconnessione sia avvenuta per cause esterne.

5.3 GARE DI SCARTO E CLASSIFICAZIONE FINALE

La classifica piloti finale sarà determinata dalla somma dei 10 migliori piazzamenti su 12 di ciascun pilota. Di conseguenza, VERRANNO SCARTATI I 2 PEGGIORI PIAZZAMENTI PER CIASCUN PILOTA.

La classifica a squadre verrà determinata usando gli stessi criteri usati per la classifica piloti.

6. ISCRIZIONI E LOBBY

6.1 ISCRIZIONE AL CAMPIONATO

Le iscrizioni al campionato vanno effettuate postando un messaggio nella sezione dedicata all'interno del forum GTExD al seguente link:

<https://www.gtexd.com/forum/viewforum.php?f=324>

6.2 LIMITE ISCRIZIONI E COMPOSIZIONE LOBBY

Il limite di iscrizioni è impostato a 14 partecipanti in caso di una singola lobby. Altri piloti che mostrino interesse a partecipare verranno inseriti in una lista di riserve. In caso di defezione di uno degli iscritti principali, subentreranno le riserve in ordine cronologico di adesione.

Nel caso del raggiungimento di almeno 24 iscritti, lo Staff si riserva il diritto di aprire una seconda lobby. I piloti verranno smistati nelle due lobby secondo l'ordine cronologico di adesione.

7. COMPOSIZIONE SQUADRE

Ogni squadra verrà composta da 2 piloti, per un totale di 7 squadre e 14 piloti individuali per lobby.

PER I PILOTI INTERNI GTExD la composizione delle squadre verrà supervisionata dallo Staff per poter garantire gruppi di piloti equilibrati. Non vogliamo di certo avere un dominio incontrastato di una squadra rispetto al resto.

7.1 SCELTA DEL NOME DELLA SQUADRA

Va da sé che ogni squadra dovrà scegliere un nome per il proprio Team/Scuderia. Si invitano tutti a seguire una certa norma di buon senso e di scegliere nomi appropriati. Proposte goliardiche sono comunque accettate purché non risultino offensive e/o di cattivo gusto.

I piloti ESTERNI a GTExD possono rappresentarsi tranquillamente col nome del proprio gruppo di appartenenza, ovviamente nel caso in cui un gruppo esterno porti in dote più squadre, essi dovranno scegliere dei nomi per differenziarsi, seguendo quanto sopra descritto.

Si invita comunque a tenere una certa serietà.

8. SELEZIONE AUTO

Il *GTExD ALL STARS N200* si sviluppa su un totale di 12 appuntamenti su 12 piste diverse. A tale scopo sono state fornite 12 vetture diverse per affrontare il campionato.

OGNI SQUADRA DOVRÀ SELEZIONARE UNA VETTURA DIVERSA PER CIASCUNA GARA. Ogni squadra userà quindi la stessa macchina insieme in gara, e a ogni gara ne dovrà sceglierne un'altra, senza possibilità di utilizzare nuovamente la stessa auto.

OGNI SQUADRA DEVE AVERE CURA DI TENERE TRACCIA DELLE AUTO UTILIZZATE. La DG controllerà la regolarità della scelta della macchina per ciascuna squadra. IN CASO DI IRREGOLARITÀ LA GARA VERRÀ CONSIDERATA NULLA E OGNI PUNTEGGIO OTTENUTO IN TALE APPUNTAMENTO VERRÀ AZZERATO.

Verrà fornita una tabella dallo staff aggiornata ad ogni appuntamento con le vetture disponibili per ciascuna squadra.

9. MODIFICHE E LIVREE

9.1 MODIFICHE ESTETICHE

Le modifiche estetiche ammesse sono limitate a tutte quelle modifiche che non modificano l'aerodinamica del mezzo. Di seguito un elenco esaustivo delle modifiche ammissibili:

- Perni cofano
- Ganci traino
- Gabbie di sicurezza
- Lampadine
- Targhe

Si vuole ricordare inoltre che l'allargamento carrozzeria è vietato, per cui assicuratevi di possedere una copia di ciascuna auto senza aver applicato l'allargamento carrozzeria.

9.2 CERCHIONI

È ammessa la modifica ai cerchi delle auto purché non ne venga variata la dimensione (in pollici), l'eccentricità e la larghezza.

La dimensione standard dei cerchi è indicata nel gioco dalla dicitura "*dimensione standard*" nel menù di scelta della dimensione dei cerchi.

9.3 MESSA A PUNTO

Essendoci il BDP, ogni modifica acquistata nel negozio di messa a punto viene annullata dal sistema.

Se avete una vettura il cui motore è stato sostituito, potete ripristinare il motore originario acquistandolo dal menu di messa a punto.

9.4 LIVREE

GTExD incoraggia chiunque ad applicare livree sulle proprie auto. È possibile usare la stessa livrea lungo l'intero arco di campionato oppure decidere di cambiare livrea gara per gara.

Ovviamente valgono tutte le regole di buon senso riguardo al design di una livrea. Ogni contenuto che possa essere offensivo è severamente vietato.

La DG e il commento Live possono controllare e nel caso chiedere la rimozione/sostituzione di ogni livrea ritenuta non conforme.

10. TRACK LIMITS E SPORTSMANSHIP

10.1 TRACK LIMITS E TAGLI

Per evitare che il sistema di penalità intacchi durante le bagarre oppure penalizzi ingiustamente un pilota per errori banali, le penalità per taglio o per contatti verranno disattivate. Ciò non significa che i comportamenti antisportivi o i tagli di pista passeranno inosservati, tutt'altro.

In linea di massima si seguirà il principio imposto dall'algoritmo di Gran Turismo per quanto riguarda i tagli di pista, ovvero il limite della pista viene delimitato dalle linee bianche poste a bordo pista, dai cordoli e da eventuali birilli, coni e altri ostacoli.

Un *fuoripista* si verifica quando 3 o 4 ruote non si trovino più entro i limiti imposti da quanto sopra descritto.

Nel caso in cui un pilota trae vantaggio a seguito di un fuoripista, sta effettuando un *taglio*. I tagli di pista sono vietati in tutte le circostanze NORMALI, sia che un pilota si trovi da solo o durante una bagarre. In circostanze PARTICOLARI, il taglio di pista viene tollerato entro certi limiti, i casi in cui il taglio viene tollerato possono includere:

- Mancanza di spazio dovuto a chiusure troppo aggressive da parte di chi difende
- Situazioni di pericolo per sé e per gli altri piloti
- In caso in cui si cerchi di evitare un incidente e/o un pilota fermo in traiettoria

In ogni caso, anche a seguito di questi eventi, un pilota non può trarre alcun tipo di vantaggio rispetto ai suoi avversari.

Se un pilota supera un avversario a seguito di un taglio, quel sorpasso è ritenuto IRREGOLARE, e la posizione deve essere restituita IN SICUREZZA.

La DG e la regia Live potranno controllare e se necessario sanzionare i piloti rei di aver commesso dei tagli. Le penalità possono variare a seconda della gravità e vanno dall'avvertimento alle penalità in secondi da scalare sul tempo finale.

10.2 CONTATTI IN GARA E INCIDENTI

Nel motorsport, in particolare quando si gareggia con auto a ruote coperte, i contatti sono all'ordine del giorno ed a volte inevitabili. Tuttavia, GTExD segue una prassi di assoluta correttezza in pista e quindi i contatti vanno evitati sempre.

A volte anche un contatto lieve può essere causa di un comportamento antisportivo. Il caso emblematico è quello del *sorpasso di sponda* dove un pilota supera un avversario appoggiandosi al fianco della macchina avversaria. Questo tipo di sorpasso è ritenuto IRREGOLARE e la posizione guadagnata va restituita.

Anche gli incidenti sono parte del motorsport, a volte capitano per valutazioni errate, altre volte per guasti o per le condizioni della pista. Ciò che è di assoluta priorità è che **NON BISOGNA MAI CERCARE IL CONTATTO** con l'avversario. Causare un incidente può determinare delle penalità, che vanno anch'esse dall'avvertimento alle penalità in secondi a seconda della gravità e della reiterazione del fatto. Anche in questo caso la DG e la regia Live potranno controllare e se necessario sanzionare i piloti.

Nei casi di assoluta gravità, ovvero a seguito di comprovato comportamento antisportivo, a seguito di incidenti cercati per *“vendetta”* o altri comportamenti discutibili porteranno alla squalifica del pilota dall'evento o dall'intero campionato.

10.3 RIENTRI IN PISTA

Se si è vittima di incidente o semplicemente si è usciti fuori pista, una regola di sicurezza fondamentale è lo stare attenti nel rientrare in traiettoria. Rientrare in pista nelle modalità corrette assicura di non rovinare la gara agli altri piloti e di mantenere il momentum della gara.

Ricordate che chi si trova in pista **HA SEMPRE LA PRECEDENZA**. Pertanto, prima di rientrare in traiettoria assicuratevi di farlo in sicurezza, in questo modo eviterete di compromettere ulteriormente la vostra gara e/o quella dei vostri avversari.

10.4 AVVERSARI FERMI IN PISTA

Altra situazione dove prestare la massima attenzione è quella di ritrovarsi fermi in pista a seguito di incidenti/testacoda. A volte ci si può trovare anche all'interno della traiettoria ideale e questa può rappresentare una situazione delicata.

La regola generale, se ci si trova circondato da auto in corsa, è quella di **NON MUOVERSI**. Provare a spostarvi vi renderà solo imprevedibili e ciò può aumentare il rischio di ulteriori incidenti.

Se siete in gara e vi accorgete di un pilota fermo in traiettoria, prestate particolarmente attenzione, **ANCHE NEL CASO IN CUI IL PILOTA FERMO SIA TRASPARENTE**.

10.5 GESTIONE DEI RITIRI

GTExD segue e rafforza il concetto del non arrendersi mai e di onorare gli impegni presi. Anche se la gara è compromessa, o semplicemente il vostro passo gara è troppo inferiore rispetto agli avversari, **TERMINATE LA GARA**.

Chiediamo ciò per due motivi fondamentali: in primis, le gare vengono decise tagliata la linea del traguardo, magari siete solo a poche curve da un errore del vostro avversario che vi permetterà di racimolare qualche punto extra. In secondo luogo, terminare ogni gara è un segno di rispetto verso gli organizzatori e verso i vostri avversari.

Tuttavia, capiamo anche che a volte il ritiro è necessario per motivi personali/di salute, se proprio non si riesce a proseguire la gara si richiede semplicemente di fermarvi ai box fino al termine della gara.

10.6 TAGLIO DELLA CORSIA BOX

Tagliare la corsia dei box è vietato e comporterà una penalità in tempo. Questo sistema è automatizzato dall'algoritmo di Gran Turismo.

10.7 WALLRIDING

La pratica del *wallriding* consiste nell'appoggiarsi alle pareti e strisciarcivi contro per poter percorrere una curva a una velocità impossibile da ottenere seguendo la normale traiettoria di gara.

Questa pratica è assolutamente vietata e verrà punita con penalità di tempo.

10.8 REGOLA DEL SINGOLO CAMBIO TRAIETTORIA

Quando ci si difende da un attacco di un avversario è buona norma evitare comportamenti antisportivi.

Una buona pratica è quella di evitare di fare movimenti a *zig-zag* per difendersi lungo i rettilinei. Piuttosto, siate tattici e scegliete la traiettoria che meglio riteniate possa offrire la miglior difesa. Dei duelli sani e sportivi renderanno ogni gara delle esperienze divertenti e appaganti.

In breve, è consentito un solo cambio di traiettoria per difendersi.

10.9 BUONE NORME PER ATTACCARE

Quando si cerca di superare un avversario, spetta a chi attacca prestare attenzione sulle modalità di sorpasso. In GTExD vige la regola del *diritto di traiettoria* (ovviamente entro certi limiti) e quindi bisogna scegliere il momento ideale per poter affondare un attacco.

Studiate bene il vostro avversario e non effettuate manovre azzardate che possano compromettere la vostra gara e quella del vostro avversario.

10.10 BUONE NORME PER DIFENDERSI

Così per chi attacca, anche chi difende deve comunque cercare di farlo nella maniera più corretta possibile.

Anche se si ha il diritto di traiettoria, ciò non vuol dire che si può bloccare un avversario sempre e comunque. Bloccare un avversario all'ultimo istante, provocando un tamponamento, o semplicemente *chiudere la porta* in una maniera troppo aggressiva può provocare incidenti.

Piuttosto, sfruttate la pista e cercate di restare sulla traiettoria più vantaggiosa, a volte anche lasciare un po' di spazio all'avversario vi può permettere di difendervi ottimamente.

10.11 REGOLA GENERALE DURANTE UNA FASE DI SORPASSO

DAL REGOLAMENTO GTExD

"Per effettuare un sorpasso, bisogna affiancare la vettura davanti e il nostro asse anteriore dev'essere almeno affiancato all'asse posteriore dell'avversario che ci precede oppure siamo oltre metà macchina dell'avversario; una volta affiancata si può sorpassare in curva, e a chi sta davanti NON E' PERMESSO CHIUDERE IL PASSAGGIO MA DEVE LASCIARE LO SPAZIO NECESSARIO ALL' AVVERSARIO PER EFFETTUARE IL SORPASSO

Se non si rispettano questi limiti NON si sorpassa. Chi sta avanti ha tutto il diritto di chiudere la traiettoria cercando di lasciare però lo spazio necessario per evitare il contatto. Chi sorpassa deve avere una posizione di massima sicurezza, per lui e soprattutto per l'avversario da sorpassare. Prendiamo spunto da una regola FIA adattata nell'online Racing."

-dal forum GTExD

Questa regola generale è alla base di un duello corretto e pulito. Si invita chiunque ad osservare tale normativa.

10.12 NORME GENERALI DURANTE LE PRIME FASI DI GARA

Anche se è solo il punto di inizio di una gara, la partenza è comunque un momento cardine dove bisogna prestare la massima attenzione.

In questa fase si tende a correre tutti insieme l'uno di fianco all'altro, per cui cercare di sorpassare quanti più avversari possibile in un breve lasso di tempo può risultare molto pericoloso, specialmente quando in una curva sopraggiungono più piloti.

Limitare la foga del momento è di vitale importanza per evitare situazioni pericolose. Una svista o una valutazione errata può risultare in una gara compromessa per sé e per gli altri, oltre a sanzioni pesanti da parte della DG.

Ricordate sempre che una gara non viene decisa alla prima curva. Chi è più veloce lo dimostra sul lungo andare e non certamente all'inizio.

10.13 DOPPIAGGIO

In caso in cui si sta per venire doppiati la regola d'oro è non intralciare l'avversario, ciò non vuol dire buttarsi fuori pista pur di far passare chi vi sta dietro, quanto piuttosto non fare manovre azzardate oppure di lasciare spazio in curva per facilitare il lavoro a chi vi deve doppiare.

Allo stesso modo anche chi deve eseguire il doppiaggio deve prestare attenzione. Non forzate troppo la mano e non cercate un sorpasso impossibile per tentare di risparmiare qualche decimo, potreste finire per scontrarvi col pilota più lento.

10.14 BANDIERE GIALLE

Prestate attenzione alle bandiere gialle, che indicano un pericolo più avanti.

Ricordate che in regime di bandiere gialle il sorpasso è proibito, Gran Turismo 7 penalizzerà i piloti che effettuano sorpassi sotto bandiere gialle.

11. PROGRAMMA SERATA DI GARA

Ogni serata di gara prevede diverse fasi, di seguito elencate:

- 12.3 Apertura della lobby (ORE 21:00)
- 13.3 Fase di prove libere
- 14.3 Fase di qualificazione dalla durata di 15 minuti (ORE 21:30)
- 15.3 Pausa di 5 minuti
- 16.3 Fase di gara dalla durata di 50 minuti (ORE 21:50)
- 17.3 Fase post-gara con eventuali interviste

12. IMPOSTAZIONI LOBBY

12.1 IMPOSTAZIONI DI GARA

NOME	IMPOSTAZIONE
Tipo di partenza	Dalla griglia con falsa partenza
Griglia di partenza	Pole al più veloce
BDP/Divieto di elaborazione	Si
Opzioni impostazioni	Nessuno
Turbo	Disattivato
Intensità scia	Realistica
Danni visibili	Si
Danni meccanici	Ridotti
Usura gomme	X1
Consumo carburante	X1
Carburante iniziale	Predefinita
Velocità di rifornimento	3L/sec.
Riduzione aderenza fuori pista	Realistica
Tempo per completare la gara	180sec.
Nitro/Moltiplicatore tempo utilizzo sistema di sorpasso	Predefinita

12.2 IMPOSTAZIONI QUALIFICHE

NOME	IMPOSTAZIONE
Tempo limite	15 minuti
Tempo di qualificazione per continuare	180sec.
Usura gomme	Come in gara
Consumo carburante	Come in gara
Carburante iniziale	Come in gara

12.3 IMPOSTAZIONI REGOLAMENTO

NOME	IMPOSTAZIONE
Filtra per categoria	No
Limite PP	No
Limite di potenza	No
Peso minimo	No
Gomme utilizzabili	Comfort
Gomme utilizzabili e tipi	Morbide
Tipo di gomme richieste	Nessuno
Nitro	Impossibile installare
Utilizzo kart	No
Sostituzione motore	Vietato
Componenti elaborazione	Proibite

12.4 IMPOSTAZIONI PENALITÀ

NOME	IMPOSTAZIONE
Penalità taglio	No
Penalità collisione con muretto	No
Correzione direzione veicolo dopo collisione con muretto	No
Penalità collisione contro altra vettura	No
Penalità taglio corsia box	Si
Trasparenza durante la gara	No
Regole bandiere	Si

13. RECLAMI POST GARA

Lo staff GTExD mette a disposizione dei partecipanti una sezione dedicata ai reclami, nella quale un pilota può indicare alla DG situazioni da chiarire successe durante la gara.

Per inviare un reclamo bisogna compilare il form provvisto al seguente link:

<https://www.gtexd.com/reclami/>

In tale link dovranno essere indicati il nickname del pilota DA RECLAMARE e tutte le info riguardo all'avvenimento, tra cui il giro nella quale il fatto è accaduto.

Il tempo limite per presentare un reclamo è di 48h dal termine della gara.

Il giudizio della DG verrà pubblicato nella apposita sezione del forum.