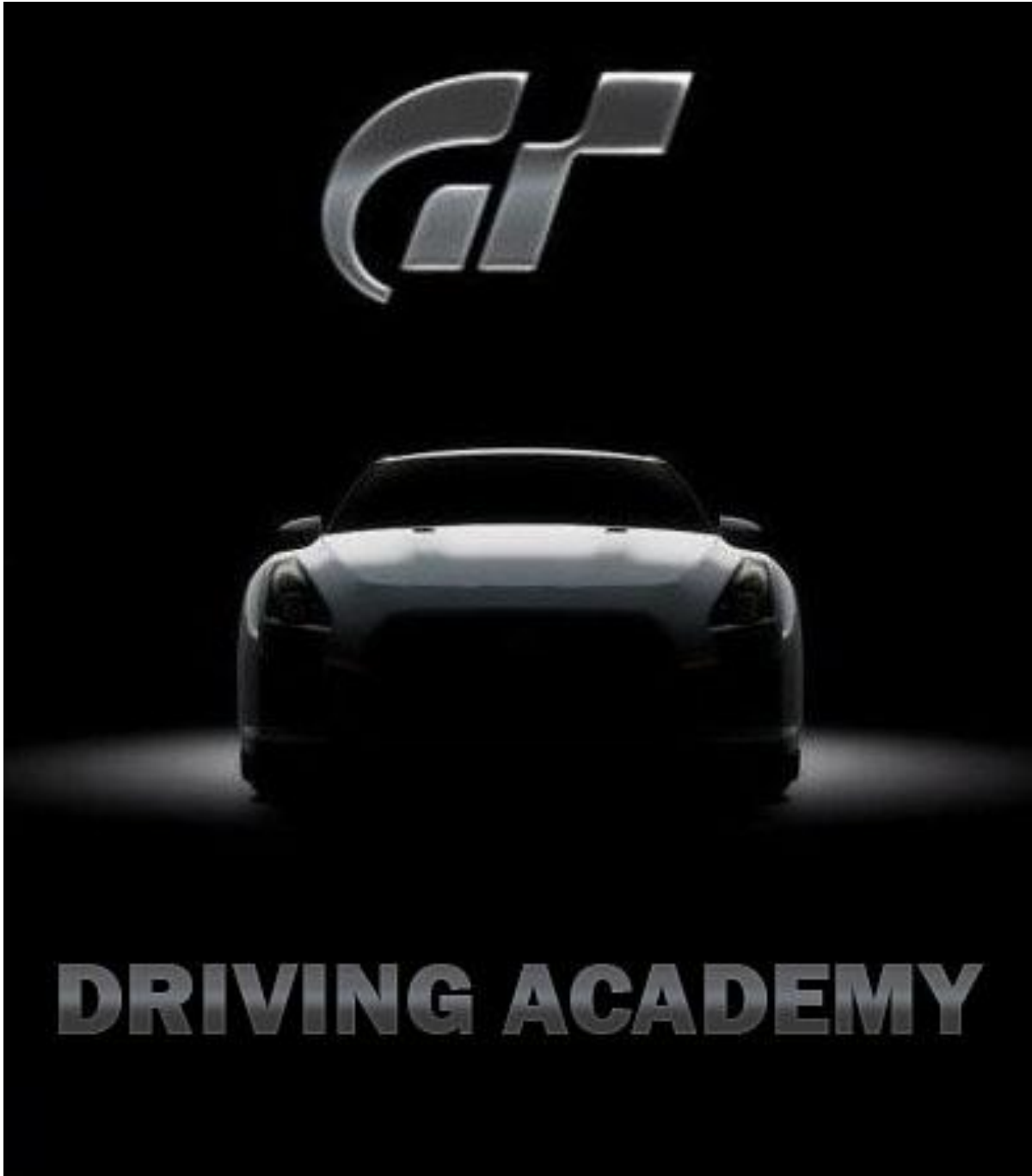


GranTurismo5.nl



JILT

BEGINNERS

DISCLAIMER

Deze driving academy is bedoeld voor het spel Gran Turismo 5 Prologue voor de Sony Playstation 3. Ondanks dat dit spel "real driving simulator" wordt genoemd, is Gran Turismo afwijkend van de werkelijkheid.

Dit betekent dat deze driving academy niet bedoeld is voor gebruik op de openbare weg, tuning van auto's of andere zaken die van toepassing zouden kunnen zijn in de "echte wereld".

ACADEMY

Deze Academy is bedoeld voor iedere race fanaat die in het gelukkige bezit is van Gran Turismo 5 Prologue.

Rijden met auto's die voor velen in het dagelijkse leven financieel niet haalbaar zijn. Passie voor auto's en racen met de authentieke motor geluiden en dito afstellingen.

Deze academy moet je beter op weg kunnen helpen om echt harder te gaan in Gran Turismo 5 Prologue.

De grenzen van jezelf, de auto waarin je rijdt en het circuit waar jij je op bevind, op te zoeken.

De kunst is om het stapsgewijs uit te bouwen zodat je voor jezelf de fijnste auto's en afstellingen kunt uitproberen.

Veel lees en race plezier.

HET BEGIN

Om echt snel te kunnen zijn op het circuit, moet je weten dat ieder circuit en iedere auto anders is. Als je een circuit al goed kent is dit fijn, maar stap in een andere auto en eigenlijk leer je dan het circuit weer anders kennen. De bochten zijn het zelfde, maar de manier van aanremmen, insturen en uitaccelereren verschillen per auto.

Een voorwiel aangedreven auto heeft een andere behandeling nodig dan een achterwiel aangedreven auto of een met vierwiel aandrijving. Sterker nog, zet twee verschillende voorwiel aangedreven auto's naast elkaar, en ze zijn al compleet anders. Laat staan als de vorm van aandrijving veranderd.

Hierna lopen we stap voor stap door alle disciplines heen om met z'n allen het online tegen elkaar op te nemen. Op deze website, www.granturismo5.nl, kan je online races aankondigen of meedoen aan de seizoenscups.

In het beginners gedeelte besteden we eerst aandacht aan de verschillende controllers, hierna komen de basis technieken aan bod. Hieronder vallen accelereren, remmen, sturen, ideale lijn en overlappen. Als laatste wordt de voorwielaandrijver besproken.

Controllers

Voor de Sony Playstation 3 en Gran Turismo 5 Prologue heb je diverse controllers die gebruikt kunnen worden.

Je hebt de standaard geleverde controller die prima functioneert en je hebt het stuurwiel, in diverse vormen en maten.

De sixaxis zorgt voor een goede feel en als je hieraan gewend bent, kan je hier snel mee gaan. Dan heb je nog de Dual Shock 3 (DS3), welke eigenlijk gelijk is aan de sixaxis, echter kan trillen en heeft wat andere functies die ja kunt instellen.

De sixaxis en DS3 zijn echter in het 'nadeel' want de besturing is minder precies dan een analoog stuurwiel. De bewegingen die je kan maken met het gas, rem en stuur, zijn vrij kort, waardoor

precies handelen vrij lastig is.

Een stuurwiel, zeker eentje

die 900 graden draaibaar is, levert doordat het sturen, gasgeven en remmen van elkaar gescheiden is een preciezere besturing op. Tevens zijn de bewegingen die gemaakt worden langer en hierdoor kan er nauwkeuriger gestuurd, gasgegeven en geremd worden. Dan nog eens de force-feedback. Dit geeft echt de "feel" van de auto. Zodra er onderstuur of overstuur in de auto ontstaat, voel je dit terug in de force feedback en kan je hierop anticiperen. Bij je sixaxis of DS3 wordt je dan alleen gevoed door wat je op je scherm ziet.

Door dat realisme, is niet alleen het gevoel realistischer, maar het maakt je uiteindelijk ook sneller. Niets negatiefs over de sixaxis of



© gamingonly.nl



Shutterstock

DS3, daar kan je ook heel snel mee zijn.

BASIS TECHNIEKEN

Accelereren

Accelereren is meer dan alleen het gaspedaal intrappen. Dat kan iedereen! We hebben het alleen over racen en racen is een discipline. Bij racen zoeken we de grens op van het wegdek, die van de auto en die van de bestuurder. Dat is wat racen spannend en leuk maakt.

In het racen draait alles om vloeiende bewegingen. Dus bij accelereren is het de bedoeling dat je zoveel mogelijk het gaspedaal beweegt in een vloeiende beweging. Of je het gas nu intrap of loslaat, of pompt, het moet vloeiend.

Vloeiend betekent niet langzaam, maar wel bedachtzaam. Ieder moment dat je het gas te diep indrukt en hierdoor wielspin ontstaat, dat de aangedreven wielen sneller draaien dan de niet aangedreven wielen, verlies je snelheid.

Zodra wielspin ontstaat kan je voorzichtig iets gas terug nemen, zodat de wielspin stopt. Hierna bouw je de acceleratie weer voorzichtig op.



Een gaspedaal is geen aan en uit knop.

Er is nog verschil van accelereren tussen een voorwiel, vierwiel of achterwiel aangedreven auto. Hier komen we later op terug.

Accelereren kan ook in de bocht, maar ook daar komen we later op terug.

Remmen

Remmen is eigenlijk hetzelfde als accelereren. Het moet vloeiend gebeuren. Ook de rem is geen aan of uit knop. Remmen mag nooit in de bocht. Als je remt in de bocht, heeft de auto altijd de neiging om rechtdoor te gaan in de beweging die op dat moment gemaakt wordt. Remmen levert stress op bij de banden. In een bocht hebben de banden het al moeilijk genoeg de auto in de juiste baan te geleiden. Remmen in de bocht zorgt er dan waarschijnlijk voor dat je achteraan finished, omdat je de grindbak (weer eens) hebt bezocht.



Remmen doen we dus altijd voor de bocht.

Beginnen met remmen doe je op het zogenaamde rempunt. Dit is het punt waar je moet beginnen met remmen, zodat je de juiste bochtsnelheid behaalt.

De rem trap je dan rustig in, zodat het gewicht van de auto naar voren beweegt en de neus van de auto geleidelijk naar beneden komt. Dit zorgt ervoor dat er veel massa op de voorwielen komt, waardoor je veel harder kunt remmen. Rem je abrupt, dan heeft de auto nog geen kans zijn gewicht te verplaatsen, waardoor de voorwielen zullen blokkeren.

Wielen die blokkeren, sturen niet en de auto remt het

hardst als je de wielen niet laat blokkeren.

Dan komt het moment dat je de ideale snelheid hebt behaald om de rem los te laten. Ook dit gaat vloeiend en in dat zelfde moment vind de instuur actie plaats. Doordat je remt en de massa van de auto nog op de voorwielen zit, gaat insturen makkelijker en heb je hierdoor veel grip. Hierna komt uitaccelereren. Dit verschilt per aandrijving, en zal dan ook per aandrijving worden beschreven.

Wist je dat zeker 75% van het remmen door de voorwielen van de auto gebeurt.

Sturen

Ook sturen kan iedereen. Zet een klein kind van een jaar of drie in een trap skelter en hij/zij stuur de hele straat door, tegensturend en al.

Bij racen gaat ook dat vooral weer om vloeiende bewegingen. Sturen is misschien niet het goede woord, het is meer het plaatsen van de auto in de juiste richting om weer zo snel mogelijk op het gas te kunnen, maar sturen klinkt nu eenmaal makkelijker.

Wat van belang is bij sturen in de racerij is dat je **zo min mogelijk** stuurt. Klinkt gek, maar rechtuit gaat een auto nu eenmaal het snelste. Door sturen draaien de wielen in een bepaalde hoek onder de auto. Dit zorgt voor richting verandering. Op het moment dat je meer stuurt dan nodig, waarschijnlijk omdat je net te hard de bocht in gaat (en dat noemen we onderstuur), dan slippen/glijden de banden in de bocht. Slippen lijkt misschien heel cool, maar vertraagt enorm. Dit willen we tijdens het racen dus zien te voorkomen.

Een vuistregel in de racerij is de volgende:

Langzaam de bocht in, hard eruit **of** hard de bocht in, maar harder eruit. Hoe dan ook, je moet de bocht de baas zijn en als je te hard de bocht in gaat, moet je of remmen, en daarvan hadden we net gezegd dat dit niet moest, of je gaat glijden over de voorwielen (onderstuur). Het kost je tijd. Begin het verkennen van het circuit en de auto met een niet al te hoge snelheid. Start rustig en bouw op. Dan leer je vanzelf waar de limiet van de auto en het wegdek ligt.

Als je een stuurwiel hebt om te gebruiken in het spel is de beste manier om het stuur op een wijze vast te houden, namelijk nabij de gele vlakken:



Dus niet zoals wij bij de rijkschool leren **10 voor 2**, maar **kwart voor 3**.

Overlappen

De manier om gasgeven, remmen en sturen met elkaar te combineren is te overlappen.

Dus van gas naar rem, vloeiend in overlap.

Van rem naar stuur, vloeiend in overlap.

Van Stuur naar gas, vloeiend in overlap.

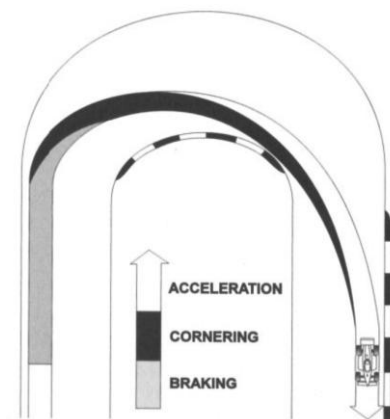
Ideale lijn

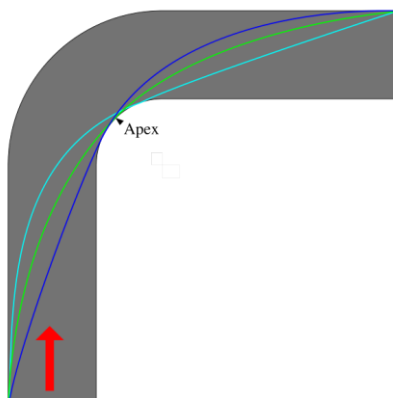
De ideale lijn, weer zo een typische race term. Wat is dat dan de ideale lijn, **1.70 meter lang en 55 kilo**. Nee, dat hoort bij een andere website.

Je hebt verschillende soorten ideale lijnen. Degene die wij kennen in de racerij zijn de geometrisch ideale lijn en de race lijn. Hieronder is de ideale geometrische lijn groen en zijn er twee race lijnen afgebeeld, de blauwe genaamd early apex en de turquoise genaamd de late apex. Afhankelijk van de auto en welke aandrijving deze heeft of wat er na die bocht komt, kiezen we de blauwe of de turquoise.

Waar het in ieder geval op neer komt is dat er in racen regels zijn om bochten te nemen, namelijk:

- **Van buiten naar binnen naar buiten**
- **De laatste bocht voor het snelle stuk moet het snelste genomen worden.**





Van buiten naar binnen naar buiten is wat je op het plaatje hierboven ziet. Je rijdt aan de buitenkant van de bocht, stuurt in naar de binnenkant van de bocht, genaamd apex, en laat de auto weer naar de buitenkant van de bocht rollen. Hierdoor gebruik je het hele wegdek en stuur je **zo min mogelijk**.

In bochten combinaties, vooral S-bochten, neem je de laatste bocht "ideaal". Dit betekent meestal dat je de bocht(en) daarvoor niet "ideaal" neemt. Hier gaan we later dieper op in.

In Gran Turismo 5 Prologue kan je de "ideale lijn" instellen. Hiermee wordt keurig de lijn weergegeven op eht wegdek met je rempunten en acceleratie punten in kleur gecodeerd. (rood is remmen, groen is gas). Nadeel van dezelijs is dat je de lijn goed leert kennen, maar het circuit niet. Zodra je dan van de lijn moet afwijken, ben je zeg maar "de weg kwijt".

De uitdaging ligt hem erin om zonder deze settings te rijden!

FWD, voorwiel aandrijving

De voorwiel aangedreven auto, zijn over het algemeen auto's van het kleine tot midden segment met een motor die voorin ligt. De motoren variëren van drie tot zes cilinders, in auto's van huidige configuratie.

Een voorwiel aangedreven auto heeft een eigen discipline. Hij rijdt per definitie heel anders dan een auto met achterwiel aandrijving of vierwiel aandrijving.

Ook vraagt hij om een andere behandeling.

De verschillen zijn onder andere dat een voorwiel aangedreven auto de motor voorin heeft liggen en dat hierdoor vrij veel massa voorin zit. Een ideale gewichtsverdeling van 50% voor en 50% achter is dus lastiger haalbaar. Een standaard auto moet hiervoor behoorlijk worden aangepast.

Het relatief grote gewicht aan de voorkant zorgt ervoor dat de meeste voorwiel aangedreven auto's onderstuurd zijn. Dit betekent dat ze de neiging hebben om over de voorwielen weg te glijden in een bocht.



Met accelereren is een voorwiel aangedreven auto eigenlijk in het nadeel. De acceleratiekracht zorgt ervoor dat de massa van de auto naar achteren verplaatst, terwijl het liefst de druk op de aangedreven voorwielen zou moeten komen. Veel vermogen bij een voorwiel aangedreven auto is dus lastig te besturen. Meeste voorwiel aangedreven (productie) auto's hebben om de reden ook niet meer dan 250 pk, en dat is al heel veel. (uitzonderingen zijn bijvoorbeeld de Ford Focus RS en de VW Scirocco)

Remmen in een voorwiel aangedreven auto is dus wel makkelijker, omdat het meeste van de massa voorin licht. Hierdoor ontstaat er snel veel grip op de voorwielen (en die remmen het meest!)

De bochten techniek bij voorwiel aangedreven auto's is nog wel het meest afwijkend van de andere aandrijvingen. Een bocht moet altijd genomen worden met minimaal stand gas. Dit betekent dat er zoveel gas gegeven moet worden dat de auto niet versneld of vertraagd.

Nog mooier is het om de auto uit te laten accelereren in de bocht. Dit betekent dat de auto versneld in de bocht. Pas op, want teveel gas in de bocht bij een voorwiel aangedreven auto levert onmiddellijk wielspin op, waardoor je naar de buitenkant van de bocht glijdt (onderstuur).

Regel is dus bij het ingaan van de bocht, dat je klaar bent met remmen en meteen overgaat (in vloeiende bewegingen) naar het gas en deze voorzichtig opbouwt. Nog beter is om rem en stuur beweging en hierna gas geven met elkaar te overlappen, waarbij je bij een voorwiel aandrijver dus vroeg op het gas gaat, vroeger dan een vierwiel aangedreven of achterwiel aangedreven auto.

Met dank aan: drivingfast.net