

English	1
Français	17

Contents

I Installation – Configuration	2
II Menu	2
II.1 Main Menu	2
II.2 Game mode	3
II.3 Race Option	5
II.4 Garage	6
II.4.1 Transmission	6
II.4.2 Brake balance	7
II.4.3 Anti-roll bars	8
II.4.4 Ride height	8
II.4.5 Suspensions	8
II.4.6 Wings	9
II.4.7 Fuel tank	9
II.4.8 Tyres	10
II.4.9 Steering angle	10
II.4.10 Traction control	10
II.4.11 ABS	11
III In Game	12
III.1 Settings	12
III.2 Car functions	15
III.3 Interface	15
IV Credits	18



I INSTALLATION – CONFIGURATION

Minimal configuration

400 MHz Processor
Windows 98/ME/2K/XP
64 MB RAM
32 MB VRAM 3D AGP
accelerated video
card OpenGL or
DirectX 8(included)
650 MB hard drive
space

Recommended

700 MHz Processor
Windows 98/ME/2K/XP
128 MB RAM
32 MB VRAM 3D AGP
accelerated video
card with hardware
T&L OpenGL or
DirectX 8(included)
soundcard pci direct
sound 7 compatible
650 MB hard drive
space

Ideal

>1GHz MHz Processor
Windows 98/ME/2K/XP
128 MB RAM
>64 MB VRAM 3D
AGP accelerated
video card with
hardware T&L
OpenGL or
DirectX 8(included)
sound card eax2.0
compatible
650 MB hard drive
space



MULTIPLAYER

Access to multiplayer mode:

- LAN (up to 16 players)
- INTERNET SERVER (number of players depending on the server)



ONLINE

Launch the Game Service

PLAYER/CAR SELECTION



Access to the player name identification and car selection page

II MENU

II.1 Main Menu



REPLAY

Access to the replay files

QUICK RACE GO

The last game type played by the player is quickly accessed via the Quick Race GO button.



SINGLE PLAYER

Access to single player mode

II.2 Game mode



QUICK RACE

The player can quickly start a game session.



GRAND PRIX

Entire Grand Prix session:

Practice: no time limitation – no laps number limitation

Qualification: 10mn and two laps recorded

Race: Starting grid editing following the qualifications results



CHAMPIONSHIP

The player should race the 11 tracks in a predefined order during the Grand Prix session to complete a championship.

After each race points are accumulated and the winner of the championship is the one with the most points in the end.

The point system is the following:

- Race classification:

1st: 10

2nd: 6

3rd: 4

4th: 3

5th: 2

6th: 1

- Bonus points:

Type	Points
Pole position	2
Driver who made the best lap time during the qualification session.	
Fastest lap	1
Driver who made the best lap time during the race.	



SPECIAL SERIES

Kind of mini championships with a main theme: Track Type, Race Conditions, Track Location, Car Behaviour, Track Difficulty, or Race Length.



TIME ATTACK

The player races against his own record and a ghost car represents the best time he has obtained during the current or a previous Time Attack session.

In the menu, there is a level number associated with each ghost saved. This is based on a reference time for each track and signifies how fast the player is:

- A positive high number means you're not really fast.

- A number close to 0 means you're really fast.

- A negative number means you're one of the fastest players.

II.3 RACE OPTION



Race Length

Number of laps on the circuit

Weather

Sun	Sunny weather for the whole race
Changeable	The weather may change during the race.
Rain	Rain throughout the race
Night	Night throughout the race
Random	Random choice between the 4 above

Starting Position

1...16 Player's position on the starting grid

Opponents' Skill

Beginner	Poor driving level
Advanced	Medium driving level
Expert	High driving level

Number of Opponents

1...16 Number of opponents in the race

Car Damage

Yes/No The damage on the car can be switched on/off.

Car Transmission

Automatic	Gear changes are automatic.
Manual	Gear changes are manual.

Car Collision

Yes/No The option to collide with opponents' cars can be switched on/off.

II.4 GARAGE



II.4.1 Transmission

Manual / Automatic gearbox:

- In automatic mode, the computer will make the optimal gear change for the player – i.e. with maximum torque.
- Playing with manual gearbox requires manually changing the gears up and down.

Long - short:

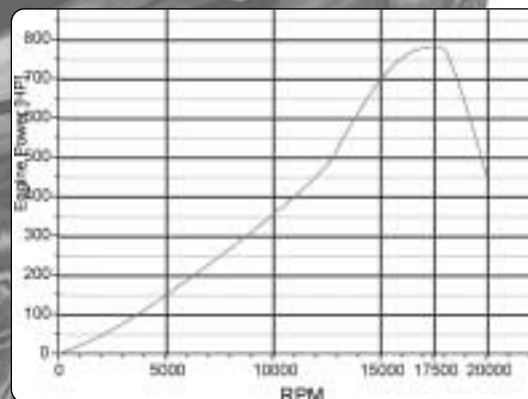
A gear ratio is the quotient of the teeth in the two gearwheels of the gearbox. The 6th gear ratio is generally near to 1 (this could be 62/64, 71/72 or 46/48 for example). The ratio of 1st is the smallest, or the shortest, the ratio of 6th, the longest.

Use the short gearbox for better acceleration on the tracks with many curves and fewer straight lines, and use the long gearbox for a greater top speed.

Gear box ratios:

The gearbox ratios must be adjusted and adapted to the style of each circuit.

Each car has a default set of gearbox ratios. However, the player can adjust and edit his own set of gearbox ratios according to his driving style, or play with the gearbox proposed by default. Adjusting the 7th gear ratio sets the car's maximum speed: a long ratio will mean a faster straight line speed – but it will also take longer to reach it. A short ratio gives significantly sharper acceleration, but a weaker top speed. After setting the 7th gear ratio, adjust first gear for the slowest band. Only then start spacing the other ratios between 7th and 1st. For an optimal gearbox set-up you have to consider the RPM at which the engine has maximum power. As you can see on the Power versus RPM graph, this value is reached between 16500-RPM and 18000-RPM. So, an optimal set-up means a 17000-RPM gear-up value.



II.4.2 Brake balance

Brake balance is the ratio between front and rear braking force. If brake balance is badly set, the 4 wheels will not brake at their maximum potential. Since brake balance also influences the approach to a band, the more the balance is set to the rear, the more the rear brakes are likely to jam first, making the car over-steer. In all cases, a car that locks its front wheels first is easier to steer than one that locks its rear wheels first. This is because inertia is applied to the car's centre of gravity, under deceleration, a transfer of vertical load, which tends to remove the burden from the

rear axle, loading it onto the front, accompanies braking. An axle's tyre-to-ground adhesion limit is relative to the vertical load: the higher the load, the greater the grip and vice versa. The drag can then exceed the tyre-to-ground adhesion limit, forcing the rear wheels to lock and lose their grip. Brake balance, therefore, is an adjustment of front and rear drags, so as to either prevent the rear wheels from locking or make them easier to lock.

II.4.3 Anti-roll bars

Anti-roll bars are a part of the suspension in that they help to control roll. They help out in corners and stiffen the suspension. The anti-roll set-up has a major effect on how the car will behave in a corner: if it under-steers, soften the front anti-roll bar. If the car over-steers, soften the rear anti-roll bar.

II.4.4 Ride height

Ride height is the height between the body of the car and the ground and it is measured from the front and rear axles. The height is given while the car is stationary and varies when the car is moving, due to down-force, wheel travel, pitch and roll. Ride height affects the car's behaviour by lowering the centre of gravity, making the car pitch and roll less. Lowering ride height also raises down-force. Although a lower ride height gives better vehicle behaviour, it is desirable for the car's chassis to touch the ground on the bumpy tracks or at high down-force values.

II.4.5 Suspension

The adjustment of suspension has a great influence on the behaviour of the car on the circuit. It can cause the car to under-steer, over-steer or be neutral. In simple terms, if the suspension is more flexible, the car will move quickly in turns with more adherence, but it will react less quickly to the requests of the pilot. With a hard suspension, adherence will be less, but the car will be sharper, faster to react,

which is ideal for a circuit with a lot of hard bends.

The suspension must be soft enough to absorb the bumps on the track and hard enough to support the heavy load generated by down-force.

II.4.6 Wings

The front and rear wing set-ups allows you to adjust their incidence angle and have a major influence upon the car's behaviour:

- The grip - thanks to the down-force they generate, a greater incidence angle value increases the grip by increasing the vertical load;
- The straight-line top speed – because of the drag effect, a greater incidence angle value decreases the top speed value;
- The braking - the lower the incidence, the greater the need to brake earlier;

The wing set-ups must be made according to the nature of each track. For the high-speed tracks choose smaller incidence values for greater speeds on the straight line, and for the tracks that have a lot of hard bends choose greater incidence angles for greater grip. For those circuits that are a little more variable, try to find a compromise between speed and grip in the corners.

If the car has a tendency to under-steer, increase the front wing angle of incidence.

If the car has a tendency to over-steer, increase the rear wing angle of incidence.

II.4.7 Fuel tank

You can adjust the amount of fuel necessary to finish the race. This set-up must be made according to the length of the track and the number of laps. The mass of the fuel tank influences the car's behaviour adding its weight to the unloaded car's weight. A heavy car means a lower acceleration and a longer braking time.

However, if the fuel runs out during the race, an electrical battery is available to complete the race with an engine power penalty.

II.4.8 Tyres

There are 2 tyre types: wet and slick. The differences between them are mainly determined by rigidity and stiffness.

So while the wet tyre is designed for performance on a wet track, the slick tyre has a higher rigidity and stiffness value.

A higher rigidity value means that the tyre has more performance at normal throttle conditions, but the car is difficult to control when it loses its grip.

A higher stiffness value means that the car has a rigid behaviour and the lateral velocities are smaller than in the case of lower stiffness value. So the cornering is better, but there is the same disadvantage as that caused by the rigidity factor.

So a car with hard tyres is more rigid and stable on the track, but less stable in extreme conditions, when it loses its grip.

II.4.9 Steering angle

The steering angle set-up allows you to configure the maximum and the minimum angle for steering, and also the way that the car will steer at certain speeds. In EDIT mode, an angle-velocity graph is presented where you can adjust the steering behaviour at different velocities.

Adjust the ratio well enough to be able to turn into the slowest bend on the circuit and take care not to have a very great angle value for a high speed to avoid losing your grip.

II.4.10 Traction control

The traction control reduces the engine power when the slip reaches a certain value.

This value and also the slip values versus velocity can be set in the TC EDIT page on the slip/velocity graph. Having a smaller slip value means that the traction control starts earlier and the car will behave

in a more stable fashion on the track. This also means that the engine will provide less power when the car starts and accelerate at the end of the bends, so the acceleration will decrease.

Having a greater slip value will provide better acceleration but a lower grip in slippery conditions.

Try to adjust the traction control to find a slip value that will help you stay on the track when cornering, but that is great enough at lower speed to avoid losing acceleration.

Also you can choose to play with one of three presented options: 0%, 100% and EDIT.

Choose 0% if you want to have no traction control assistance, 100% to have slip ratios at minimum values or EDIT to set the slip ratio values yourself.

II.4.11 ABS

ABS (Anti-lock Brake System) prevents the wheels from locking up and allows the driver to retain steering capabilities during the braking. It must be mentioned that reducing the braking force when the slip ratio reaches a certain value provides this feature. This means that in this condition the braking capability of the car decreases although the wheels will not lock and the car can steer.

As in the case of the Traction Control set-up, you can choose one of the default set-ups: 0% (no ABS assistance), 100% (ABS assistance at full potential), or EDIT (edit your own ABS values or play with the ABS set-up from the EDIT page).

The ABS can be set up by slip values versus velocity on the slip/velocity graph. Having a smaller slip value means that the ABS starts earlier and having a greater slip value will provide a less ABS assistance.

Try to adjust the ABS to provide enough braking force without locking the wheels.

III IN GAME

III.1 Settings

CAR CONTROLS

On the settings page the player can customise his controls. He can play with keyboard, joystick, wheel or pad.
In the Controls section, there is a graphic representation of sensitivity and dead zone for steering, acceleration and braking. The player can customise and test them.
If the player uses a force feedback joystick or a force feedback wheel he can customise the amount of the force feedback.



Command	Default Key
Left / Right	Left arrow / Right arrow
Acceleration / Brake	Up arrow / Down arrow
Brake 50%	5 (numeric pad)
Gear up / Gear Down	Q / W
Rear view	Space
Playable View	F2
Non-playable view	F3
TV view	C
Autopilot	F4
Target	Ctrl left
Burn out	Shift left
Switch between cars	Pg Up / Pg Down

SOUND

The player can disable or adjust the general sound volume or modify specific sound sources, such as: player's car, opponent cars, HUD, ambiance and music. He can also switch on/off the environmental audio (only for soundboards with EAX 2.0 or more advanced technology).



VIDEO

Player can change resolution and switch on/off some features of the game.



Resolution:

Player can change resolution of the game (min. 640x480, max. 1280x1024)

Video Driver:

Switch between Open GL and Direct 3D driver

Anisotropic filtering:

Improve the render quality of the game

Rendering distance:

Player can adjust the render distance

High-detail car shadows:

Improve the car shadow on the track

Texture compression:

Reduces the size of the texture. This is recommended for less powerful systems.

Motion blur:

Improve the general aspect of the game and enhance the sensation of speed (recommended for powerful systems)

Windowed mode:

Switch to windowed mode

Stereoscopic:

This feature simulates a three-dimensional view if the player uses a pair of anaglyph glasses (recommended for powerful systems)

Dynamic shadows:

Switch on /off the movement of the car shadows on the track (recommended for powerful systems)

Car reflections:

The player has three options available for car reflection (none, static and dynamic). These options depend on the power of the system.

III.2 Car functions

AUTOPILOT

The autopilot can be used if the player chooses and enables him to adjust the angles of the ailerons and change tyres (only one way, from dry to wet).

TARGET

When an opponent passes by, this feature enables the player to acquire specific data about that player (name, best time).

CAR AUTO REFORMATION

If a car is visibly deformed after a collision, it starts to resume its initial shape in a few seconds. During the morph, the car's behaviour may suffer, depending on which part that was damaged.

III.3 Interface

**Info in the left-up corner:**

Player current time

Last player time

Best player time

Current race record (Player and opponents)

Info in the middle-left section:

List of all the players in the order that they cross the finish line

Info in the bottom left-hand corner:

Player name

Fuel quantity

Info in the bottom right-hand corner:

Car damage:

Ailerons

Air intake

Wheels

Info in the top right-hand corner:

Current lap number

Total No. of laps

Current position in race

Info in upper middle section:

Track map with graphic representation of the players on it

Speed indicator

RPM indicator

Current gear

Draft speed meter

Time gap between player and first opponent positioned in front (to the right-hand side of the map) and first opponent positioned behind (to the left)

Bend indicators

Info in the right-hand middle section::

The weather icon (with an approx. time for the weather change).

This icon is available only for the changeable racing condition.

Scanner

Activated when opponents are close to the player's car. Serves the same function as the rear mirror and is useful for overtaking.

Table des matières

I	Installation – Configuration	2
II	Menu	2
II.1	Menu principal	2
II.2	Mode de jeu	3
II.3	Options de course	5
II.4	Garage	6
II.4.1	Transmission	6
II.4.2	Équilibre de freinage	7
II.4.3	Barres antirollis	8
II.4.4	Niveau du véhicule	8
II.4.5	Suspensions	8
II.4.6	Ailerons	9
II.4.7	Réservoir	9
II.4.8	Pneus	10
II.4.9	Angle de braquage	10
II.4.10	Antipatinage	10
II.4.11	ABS	11
III	Configurations	12
III.1	Réglages	12
III.2	Fonctions de la voiture	15
III.3	Interface	15
IV	Crédits	18



I INSTALLATION – CONFIGURATION

Configuration minimum

Processeur 400 MHz
Windows 98/ME/2K/XP
64 Mo de mémoire RAM
Carte graphique
accélératrice 3D AGP
32 Mo de VRAM
compatible OpenGL ou
DirectX 8 (inclus)
650 Mo d'espace libre
sur le disque dur

Configuration recommandée

Processeur 700 MHz
Windows 98/ME/2K/XP
128 Mo de mémoire RAM
Carte graphique
accélératrice 3D AGP
32 Mo de VRAM avec
prise en charge T&L
matérielle compatible
OpenGL ou DirectX 8
(inclus)
Carte son PCI
compatible direct
sound 7
650 Mo d'espace libre
sur le disque dur

Configuration optimale

Processeur >1 GHz
Windows 98/ME/2K/XP
128 Mo de mémoire RAM
Carte graphique
accélératrice 3D AGP
> 64 Mo de VRAM
avec prise en charge
T&L matérielle
compatible OpenGL ou
DirectX 8 (inclus)
Carte son compatible
eax2.0
650 Mo d'espace libre
sur le disque dur



MULTIJOUEUR

Vous accédez au mode multijoueur :

- LAN (jusqu'à 16 joueurs)
- SERVEUR INTERNET (nombre de joueurs en fonction du serveur)



ONLINE

Ce bouton vous permet de lancer le Service de jeu par Internet

SELECTION JOUEUR/VOITURE



Accédez à la page d'identification du joueur et de sélection de la voiture

II MENU

II.1 Menu principal



RALENTI

Vous accédez aux fichiers des ralenti.

COURSE RAPIDE GO

Vous accédez rapidement au dernier type de partie que vous que vous avez joué grâce à ce bouton



UN JOUEUR

Vous accédez au mode de jeu en solo



COURSE RAPIDE

Le joueur peut commencer rapidement une partie.

II.2 Mode de jeu





GRAND PRIX

Grand Prix intégral :

- Entraînement : pas de limitation de temps ni de nombre de tours
- Qualifications : 10 mn et deux tours enregistrés.
- Course : la grille de départ dépend des résultats aux qualifications



CHAMPIONNAT

Les joueurs doivent courir sur les 11 circuits dans un ordre déterminé pendant les Grand Prix pour finir un Championnat.

Après chaque course, les points sont additionnés et le vainqueur du championnat est celui qui totalise le plus grand nombre de points à la fin de la saison.

Le système d'attribution des points est :

- Classification :

1 ^{er} : 10	2 ^{ème} : 6	3 ^{ème} : 4
4 ^{ème} : 3	5 ^{ème} : 2	6 ^{ème} : 1

- Points bonus :

Type	Points
Pole position	2
Le joueur qui a fait le meilleur temps au tour pendant les qualifications.	
Tour le plus rapide	1
Le pilote qui a obtenu le meilleur temps au tour pendant la course.	



LES SERIES SPECIALES

Il s'agit de mini championnats à thème : les épreuves proposées sont rassemblées en fonction du type de circuit, des conditions de course, du lieu de la compétition, du comportement de la voiture, de la difficulté du circuit ou de la longueur de la course.



COURSE CONTRE LA MONTRE

Le joueur court contre son propre meilleur temps et une voiture fantôme représente son record précédent. Dans le menu, un niveau est associé à chaque fantôme enregistré. Il est attribué en fonction d'un temps de référence pour chaque circuit et indique la vitesse relative du joueur :

- Un nombre positif élevé signifie que vous n'êtes pas très rapide
- Un nombre proche de 0 signifie que vous êtes très rapide
- Un nombre négatif signifie que vous comptez au nombre des joueurs les plus rapides

II.3 OPTIONS DE COURSE



Longueur course

Nombre de tours de circuit

Conditions de course

Ensoleillé	Temps ensoleillé durant toute la course
Variable	La météo peut changer pendant la course
Pluie	Il pleut pendant toute la course
Nuit	La course a lieu de nuit
Aléatoire	Choix aléatoire entre les quatre options précédentes

Position de départ

1...16	La position du joueur sur la grille de départ
--------	---

Force des adversaires

Amateur	Niveau faible
Normal	Niveau intermédiaire
Expert	Bon niveau

Nombre d'adversaires

1...16	Nombre d'adversaires dans la course
--------	-------------------------------------

Dégâts

Oui/Non	Vous pouvez activer/désactiver les dégâts subis par la voiture
---------	--

Transmission

Automatique	Les rapports de vitesse sont passés automatiquement
Manuel	Vous passez manuellement les rapports

Collision

Oui/Non	Vous pouvez activer/désactiver les collisions avec les autres voitures
---------	--

II.4 GARAGE



II.4.1 Transmission

Vitesses Manuel / Automatique :

- En mode automatique, l'ordinateur passe les rapports de la façon la plus efficace possible à la place du joueur, c'est à dire avec le couple optimal.
- Si vous jouez avec une boîte manuelle, vous devez passer les vitesses ou rétrograder vous-même.

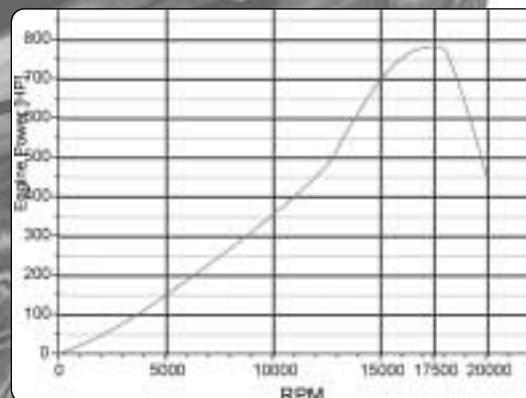
Long – court :

Le rapport de boîte est le quotient des dents des deux pignons de la boîte de vitesses. le rapport de 7^{ème} est généralement proche de 1 (le quotient peut être, par exemple, 62/64, 71/72 ou 46/48). le rapport de 1^{ère} est généralement le plus petit (ou le plus court), le rapport de 7^{ème} le plus long. Utilisez les pignons courts pour obtenir une meilleure accélération, sur les circuits dotés de nombreux virages et de peu de lignes droites, au contraire des circuits où il est nécessaire d'atteindre une plus grande vitesse de pointe.

Rapports de vitesse :

Les rapports de boîte doivent être réglés et adaptés au style de chaque circuit.

Ajustez le rapport de 7^{ème} pour définir la vitesse maximum de la voiture. Un rapport long permet d'aller plus vite dans les lignes droites, mais exige un temps supérieur d'accélération. Un rapport court permet des accélérations nettement plus rapides, mais implique une vitesse de pointe inférieure. Après avoir défini le rapport de 7^{ème}, réglez le rapport de 1^{ère} en fonction du virage le plus lent. Etablissez ensuite les rapports situés entre ces deux extrêmes. Pour un réglage optimal des rapports de boîte, considérez le nombre de t/m où le moteur atteint sa puissance maximale. Comme vous pouvez le voir sur le graphique, ce nombre est compris entre 16500 t/m et 18000 t/m, un réglage optimal doit donc prendre la valeur 17000 t/m pour référence.



II.4.2 Équilibre de freinage

L'équilibre de freinage désigne le ratio entre la puissance de freinage à l'avant et à l'arrière. Si cet équilibre est mal géré, les 4 roues ne freinent pas au maximum de leur potentiel. L'équilibre de freinage influe également sur la négociation des virages. Plus l'équilibre est placé vers l'arrière, plus les freins arrière sont susceptibles de s'enclencher en premier, ce qui cause du survirage. Dans tous les cas, une voiture qui bloque d'abord ses roues avant est plus facile à conduire dans les virages que celle qui freine d'abord à l'arrière. Comme l'inertie s'applique au centre de gravité

de la voiture, à la décélération, le freinage s'accompagne d'un transfert de la poussée verticale qui tend à déplacer la masse de l'essieu arrière vers l'essieu avant. La limite d'adhérence générée par l'essieu est liée à la poussée verticale : plus la poussée est élevée, plus l'adhérence est forte et inversement. La poussée peut alors excéder la limite d'adhérence, ce qui bloque les roues arrière et leur fait perdre leur adhérence. L'équilibre de freinage est donc un réglage nuancé de l'avant et de l'arrière pour empêcher le blocage des roues.

II.4.3 Barres antiroulis

Les barres antiroulis influent sur la suspension parce qu'elles aident à stabiliser la voiture. Elles servent dans les virages et durcissent la suspension. Le réglage de l'antiroulis influe fortement sur le comportement de la voiture dans les virages : si le véhicule sous-vire, assouplissez la barre antiroulis avant. Si la voiture survire, assouplissez la barre antiroulis arrière.

II.4.4 Niveau du véhicule

Le niveau du véhicule est la distance entre la carrosserie et le sol mesurée à hauteur des essieux avant et arrière. Le niveau est calculé lorsque la voiture est à l'arrêt et il varie lorsque la voiture roule, en raison de l'effet de sol, de la position des roues, du tangage et du roulis. Le niveau influe sur le comportement de la voiture en abaissant le centre de gravité, ce qui réduit le tangage et le roulis. Abaisser le niveau permet également d'augmenter l'effet de sol. La voiture se comporte mieux si le niveau est bas, il faut éviter que le châssis ne touche le sol sur les circuits bosselés ou lorsque l'effet de sol est élevé.

II.4.5 Suspensions

Le réglage des suspensions modifie considérablement le comportement de la voiture sur le circuit. En fonction de ce réglage, la voiture sera neutre, sous-vireuse ou survireuse. Si la suspension est souple, la voiture est plus rapide dans les virages et dispose d'une meilleure adhérence, mais elle réagit plus lentement au pilotage. Avec une suspension dure, l'adhérence est moindre mais la voiture

est plus précise, réagit immédiatement, ce qui est parfait pour les circuits dotés de nombreux virages difficiles.

Les suspensions doivent être assez souples pour absorber les inégalités de la piste et assez dures pour contrebalancer les pressions de l'effet de sol.

II.4.6 Ailerons

Les réglages des ailerons avant et arrière consistent à choisir leur angle d'incidence et influent grandement sur le comportement de la voiture :

- l'adhérence - un angle d'incidence élevé accroît l'adhérence en même temps que la poussée verticale ;
- la vitesse maximale en ligne droite - en raison de la traînée aérodynamique, un angle d'incidence élevé abaisse la vitesse de pointe ;
- le freinage - moins l'angle d'incidence est élevé, plus vous aurez besoin de freiner tôt.

Le réglage des ailerons doit dépendre de la nature de chaque circuit. Choisissez des valeurs d'incidence plus petites pour les circuits rapides afin de bénéficier d'une vitesse supérieure dans les lignes droites. Choisissez une valeur d'incidence plus élevée pour améliorer votre adhérence sur les circuits dotés de nombreux virages difficiles. Pour les circuits présentant des caractéristiques variables, essayez de trouver un compromis entre vitesse et adhérence.

Si la voiture a tendance à sous-virer, augmentez l'angle d'incidence de l'aileron avant.

Si la voiture a tendance à survirer, augmentez l'angle d'incidence de l'aileron arrière.

II.4.7 Réservoir

Vous pouvez choisir la quantité de carburant nécessaire pour finir la course. Ce réglage dépend de la longueur du circuit et du nombre de tours. Le poids du réservoir plein influe sur le comportement de la voiture en l'alourdisant. Une voiture lourde accélère moins vite et freine plus lentement.

Si vous tombez en panne d'essence avant la fin de la course, une batterie électrique vous permet de finir la course, mais au détriment de la puissance moteur.

II.4.8 Pneus

Il y a deux types de pneus : les pneus pluie et les pneus slick. Ils se différencient essentiellement par leur rigidité et leur dureté.

Les pneus pluie sont un peu particuliers en ce qu'ils sont efficaces sur les pistes détrempées, tandis que les pneus slick sont plus rigides et plus fermes.

Avec une plus grande rigidité, le pneu obtient de meilleures performances dans des conditions normales mais la voiture est plus difficile à contrôler lorsqu'elle perd de l'adhérence.

Une plus grande rigidité signifie aussi que la voiture est moins souple et chasse moins. Il est donc plus facile de virer, mais au détriment du contrôle en cas de perte d'adhérence.

Une voiture avec des pneus durs est donc plus stable sur la piste mais perd de l'adhérence dans des conditions extrêmes.

II.4.9 Angle de braquage

L'angle de braquage vous permet de choisir l'angle maximum et minimum de déplacement du volant et la manière dont la voiture va virer à certaines vitesses. En mode Editer, vous voyez un graphique angle/vitesse qui vous permet d'ajuster le comportement du volant en fonction de la vitesse.

Ajustez le rapport de manière à ce que vous puissiez tourner dans le virage le plus lent du circuit, mais sans choisir une valeur d'angle élevée aux vitesses les plus rapides pour ne pas perdre d'adhérence.

II.4.10 Antipatinage

L'antipatinage réduit la puissance du moteur lorsque le patinage atteint une valeur donnée.

Vous pouvez régler cette valeur ainsi que l'équilibre patinage/vitesse dans le menu Editer AP sur le graphique patinage/vitesse. Une valeur de patinage réduite signifie que l'antipatinage s'enclenche plus tôt et que la voiture sera plus

stable sur la piste. Mais cela signifie aussi que le moteur fournira moins de puissance au démarrage ou à l'accélération en fin de virage.

Une valeur de patinage plus élevée autorise une meilleure accélération mais réduit l'adhérence sur chaussée glissante. Essayez de régler l'antipatinage de manière à ce qu'il vous aide à rester sur la piste dans les tournants, mais sans handicaper trop lourdement l'accélération.

Vous pouvez également modifier l'une des trois options proposées : 0%, 100% et Editer.

Choisissez 0% si vous voulez débrancher l'antipatinage, 100% pour mettre au minimum les valeurs de patinage ou Editer pour paramétrer vous-même ces valeurs.

II.4.11 ABS

L'ABS (anti-lock brake system, ou système de freinage antiblocage) empêche les roues de se bloquer et permet au pilote de conserver le contrôle de la voiture pendant le freinage. En effet, la puissance de freinage est réduite lorsque le ratio de patinage atteint une valeur donnée. Cela signifie que la capacité de freinage de la voiture décroît, mais les roues ne bloquent pas et la voiture peut virer.

Comme pour l'antipatinage, vous pouvez choisir l'une des valeurs par défaut : 0% (pas d'ABS), 100% (fonctionnement total de l'ABS), ou Editer (vous pouvez éditer vos propres valeurs ABS ou configurer l'ABS dans la page Editer).

L'ABS peut être configuré en termes de proportion entre patinage et vitesse sur le graphique patinage/vitesse. Une petite valeur de patinage signifie que l'ABS s'enclenche plus tôt, une valeur de patinage plus importante implique une aide réduite de l'ABS. Essayez de régler l'ABS de manière à disposer d'un freinage assez puissant tout en évitant le blocage des roues.

III CONFIGURATIONS

III.1 Réglages

CONTROLES DE LA VOITURE

Dans la page Réglages, le joueur peut personnaliser les contrôles. Il peut jouer au clavier, au joystick, avec un volant ou un pad. Dans la section Contrôles, vous trouvez une représentation graphique de la sensibilité et de la zone de latence pour le braquage, l'accélération et le freinage. Le joueur peut les personnaliser et les tester. Si le joueur utilise un joystick ou un volant à retour de force, il peut configurer la puissance du retour de force.



Contrôle

Touche par défaut

Gauche / Droite	Flèche gauche / Flèche droite
Accélération / Freinage	Flèche haute / Flèche basse
Freiner 50%.	5 (pavé numérique)
Vitesse supérieure / Vitesse inférieure	Q / W
Vue arrière	Barre d'espace
Vue jouable	F2
Vue non jouable	F3
Vue TV	C
Pilotage automatique	F4
Cible	Ctrl gauche
Poussée	Maj gauche
Passer les voitures en revue . . .	Pg haute / Pg basse

SON

Le joueur peut désactiver ou régler le volume général du son ou de certains effets sonores en particulier : ceux de la voiture du joueur, de la voiture des adversaires, de l'ATH, de l'ambiance et également la musique. Il peut également activer/désactiver les effets sonores environnementaux (seulement pour les cartes son dotées de EAX 2.0 ou d'une technologie supérieure).



VIDEO

Les joueurs peuvent changer la résolution et activer/désactiver certaines fonctions du jeu.



Résolution:

Le joueur peut changer la résolution du jeu (min. 640x480, max. 1280x1024)

Pilote vidéo :

Choisissez entre Open GL et Direct 3D

Filtrage anisotropique :

Améliore la qualité de rendu du jeu

Distance de rendu :

Le joueur peut décider de la distance de rendu

Ombres détaillées des voitures :

Améliore l'ombre des voitures sur le circuit

Compression texture :

Réduit la taille de la texture : option recommandée pour les machines les moins puissantes

Flou mouvement :

Améliore l'aspect général du jeu et la sensation de vitesse (recommandé pour les machines puissantes)

Mode fenêtré :

Passer en mode fenêtré

Stéréoscopique :

Cette fonction simule une vue en relief si le joueur utilise des lunettes anaglyphes (recommandé pour les machines puissantes)

Ombres dynamiques :

Activez/désactivez les ombres des voitures sur la piste (recommandé pour les machines puissantes)

Reflets dynamiques :

Le joueur dispose de trois options (aucun, statique et dynamique). Choisissez l'option en fonction de la puissance de votre machine.

III.2 Fonctions de la voiture

PILOTAGE AUTOMATIQUE

Le pilotage automatique se met en marche quand le joueur le souhaite et lui donne la possibilité de régler l'angle d'incidence des ailerons et de changer les pneus (slick ou pluie)

CIBLE

Cette fonction permet au joueur de récolter des données sur un joueur qui passe à portée (nom, meilleur temps...).

RECONSTRUCTION AUTOMATIQUE

Si une déformation visible résulte d'une collision, la voiture reprend sa forme initiale en quelques secondes. Pendant la reconstruction, le comportement de la voiture peut être modifié en fonction de la partie de la voiture endommagée.

III.3 Interface



Informations dans l'angle supérieur gauche :

Temps actuel du joueur

Temps du joueur au tour précédent

Meilleur temps du joueur

Record pour la course (joueur et adversaires confondus)

Informations au centre gauche de l'écran :

Liste tous les joueurs dans l'ordre d'arrivée

Informations sans l'angle inférieur gauche :

Nom du joueur

Quantité de carburant restant

Informations dans l'angle inférieur droit :

Dégâts voiture :

Ailerons

Entrées d'air

Roues

Informations dans l'angle supérieur droit :

Tour actuel

Nombre total de tours

Position actuelle

Informations au centre de l'écran

Représentation graphique du circuit et du joueur

Tachymètre

Indicateur T/M

Rapport actuellement engagé

Jauge de vitesse

Ecart entre le joueur et son prédécesseur (à droite de la carte du circuit) et entre le joueur et son poursuivant direct (à gauche)

Indicateur des virages à venir

Informations au centre droit de l'écran :

L'icone de météo (avec une évaluation approximative de l'heure où la météo peut changer). Cet icône est disponible uniquement lorsque les conditions météo sont variables.

Le scanner.

Il est activé lorsque les adversaires sont proches de la voiture du joueur. Il sert de rétroviseur et permet d'anticiper les situations délicates.

UBI SOFT À VOTRE SERVICE...

Vous éprouvez des difficultés à installer ou à lancer un logiciel de notre gamme ? Vous êtes bloqué ou recherchez les codes ultimes vous permettant de progresser dans votre quête ? Vous voulez simplement en savoir plus sur nos prochains titres ? Voici toutes les coordonnées pour joindre notre Service Consommateurs et notre Support Technique.

Service Consommateurs : infos, trucs et solutions

Vous ne progressez plus dans votre logiciel préféré ?

Vous désirez connaître LE code de triche qui vous permettra de devenir un joueur infatigable ?

Vous voulez être informé de notre actualité et de nos dates de sortie ?

Tel : 08.92.70.50.30. (0,34 €/min)

Accès techniciens : lundi au vendredi 9h30-13h et 14h-19h

Fax : 0825.001.263 (0,15 €/min)

serviceconso@ubi.com

Service Consommateurs Ubi Soft

28 rue Armand Carrel

93108 Montreuil Sous Bois

Support Technique

Vous éprouvez des difficultés lors des phases d'installation, de lancement ou d'exécution de votre logiciel ?

Vous désirez être informé des patches et mises à jour concernant le produit que vous venez d'acquérir ?

N'hésitez pas à contacter notre Support Technique qui vous donnera la bonne marche à suivre pour que vous puissiez exploiter votre logiciel comme il se doit.

Tel : 0825.355.306 (0,15 €/min)

Accès techniciens : lundi au samedi 9h00-21h00

Fax : 0825.001.263 (0,15 €/min)

supporttechnique@ubi.com

Support Technique Ubi Soft

TSA 90001

13859 Aix en Provence Cedex 3

36 15 UBI SOFT (0,34 €/min) et site internet « ubi.com »

Nos services minitel « 3615 UBI SOFT » et internet « ubi.com » sont ouverts 24 heures/24 et 7 jours/7.

En vous rendant sur ces services, il vous sera possible de consulter les astuces et solutions de la plupart des jeux de notre gamme, de nous poser vos questions techniques par le biais de notre section S.O.S., de participer à de nombreux concours ou de télécharger les démos ou les mises à jour de vos logiciels favoris (uniquement sur internet).

Ces services proposent également un catalogue à partir duquel vous pourrez commander directement les logiciels Ubi Soft qui vous intéressent.

IV CREDITS

PRODUCER

Sebastien Delen

ASSOCIATE PRODUCER

Yannis Mallat

LOCAL CONTENT MANAGER

Sacha Gentilhomme

PRODUCTION MANAGER

Florin Boitor

ORIGINAL CONCEPT by WEG

JC Larose & SL Albanese

Produced under licence
from GOLDSTAR Holdings Corporation

TECHNICAL & CONTENT CONSULTANT

Jacques Villeneuve

PRODUCTION TEAM (Romania) GAME DESIGN

LEAD GAME DESIGNER

Cristian Hriscu-Badea

GAME DESIGNERS

David Le Garff (France)
Marius Tudor

CAR BEHAVIOUR

Cristi Mihalache
Marius Ungureanu

GRAPHIC TEAM LEAD ARTIST

Alexandru-Ion Radu

ARTISTS

Laura Alecu
Roberto Apati
Claudiu Bajenaru
Vitalii Balanescu
Gabriel Barbu
Bogdan Bratu

Colin Cazan
Filofteia Constantinescu
Florin Popcean
Mike Prunesco
Constantin Gian Simion
Iurie Sinchevici
Cosmin Sirbulescu
Virgil Tanase
Laurentiu Trandafir

PROGRAMMING TEAM LEAD PROGRAMMING

Nicolae Dumitrache

GAME & GRAPHIC ENGINE

Nicolae Dumitrache

MECHANICS & AI PROGRAMMING

Cristi Mihalache

PROGRAMMERS

Corneliu Babiuc
George Baltatanu
Robert Dinica
Mircea Gabriel Dunka
Ionut Grozea
Andrei Magdo
Cristian Rizea
Mihaela Tancu
Stefan Toader

PLUGIN PROGRAMMING

Dan Pologea
Alexandru-Ion Radu

SOUND DESIGN

Mihai Gheorghiu

SOUND FX PRODUCTION

Mihai Gheorghiu

MENU INTEGRATION

Marius Tudor

MENU CINEMATICS

Mihai Gheorghiu
Cristian Hriscu-Badea

DATA MANAGEMENT

Roxana Botez

TESTS

LEAD TESTER

Cristian Giuglea
Emil Gheorghe

TESTERS

Costel Apopii
Cristian Axinov
Mihai Banica
Nelu Banica
Sebastian Buran
Stelian Dobre
Catalin Goga
Adrian Iacob
Daniel Luca
Octavian Manole
Adrian Neacsu
Mircea Nutu
Razvan Onatu
Marius Potirniche
Razvan Rotunjanu

THANK TO

Tiberius Lazar
Eduard Pandelescu
Alexandru Eana
Ileana Maria Dumitriu
Razvan Badea
Catalin Dumitrescu
Ionut Matasaru
Robert Sendrea
Cosmin Tanu
Dan Pologea
Emmanuel Rougier
Jack Clear
Joe Frizz
Alexis Mc Nally
Peggy Desplats
Altitudes Developpement
Brotteaux Communication
Guido
Jean Peste
Gilles Lioret
David Moore
Patrick Fortier

GRAPHIC DESIGN (Italy)

Jean-Marc Geffroy
Christian Ronchi
Fabrizio Stiebel

INTRODUCTION (France)

Sophie Penziki
Charles baby Beirnaert
Olivier Bonafous

INTRO MUSIC COMPOSER

Lionel Paillet

INTRO MUSIC PRODUCER

Sylvain Brunet

SOUND DESIGN PRODUCER (France)

Christine Chosson

MUSIC (Canada)

EXECUTIVE PRODUCER

Didier Lord - Ubi Music

PRODUCER

Mosze Laredo - Zipper Music

POST PRODUCTION ENGINEER

Marc Plana

MUSIC PROGRAMMING

Peezee

SOUND ENGINEER

Simon Pressey
Francois Arbour

Mixed at Ubi Soft sound studio -
Montreal

LOCALISATION TEAM (France)

DIRECTOR

Coralie Martin

PROJECT MANAGER

Bénédicte Laborie

PAPER-PARTS LOCALISATION MANAGER

Marie-Luce Roux

LOCALISATION

Evocati, Boulogne

**CONCEPTION TEAM (Canada)
GAME DESIGN**

LEAD GAME DESIGNER
Jean-Francois Dugas

GAME DESIGNERS
Sacha Gentilhomme
Rene-Martin Pauze

**GRAPHIC TEAM
LEAD ARTIST**
Christian Bedard

ARTISTS
Jean Pierre Barette
Sebastien Brassard
Melanie Caron
Patrick Dauphinois
David Giraud
Yannick Jacques
Sebastien Laporte
Francois Pelland
Eric Poulain
Patrick Sirois

**INTERNATIONAL CONTENT
MANAGEMENT**

EDITOR IN CHIEF
Serge Hascoet

DIRECTOR OF PRODUCTION
Christine Burgess-Quemard

INTERNATIONAL CONTENT MANAGER
Frederic Monot



Uses Bink Video. Copyright
(C) 1997-2001 by RAD
Game Tools, Inc.

