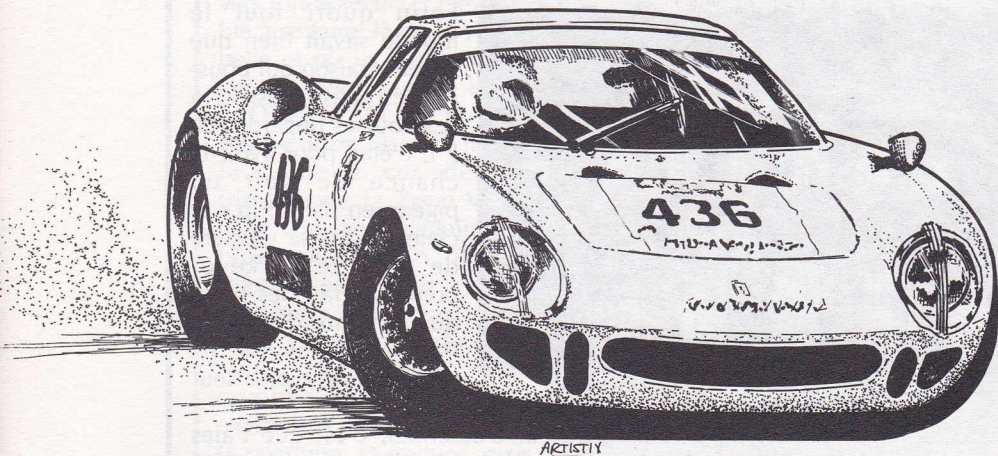


STUNT CAR RACER



*Micro-
Style*

Geoff Crammond



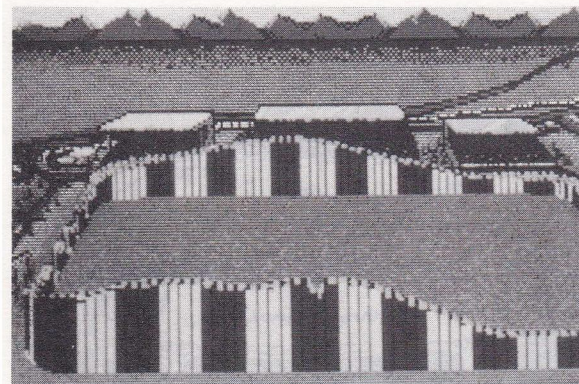
GAME CHARACTERISTICS DESCRIBED IN THE DOCUMENTATION MAY
VARY ON SOME COMPUTERS
GAME COPYRIGHT © GEOFF CRAMMOND
MANUAL COPYRIGHT © MICROPROSE SOFTWARE 1989
2 MARKET PLACE, TETBURY, GLOUCESTERSHIRE, GL8 8DA
TEL: 0666 504326 FAX: 0666 504331 TLX: 43422MPS UK G



INTRODUCTION

Comme si t'étais un bleu de la course auto!... Non, t'as roulé ma bosse sur tous les circuits de Formule 1, avant qu'ils ne tiennent plus le choc face à des voitures de plus en plus rapides. D'ailleurs, il les ont tous fermé après la saison de 2006...

C'était quoi, déjà, qu'ils disaient? Ah, ouais... *la sécurité*. Ça, j'avoue que...

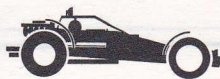


Enfin quoi? tout le monde savait bien que la seule raison qui poussait les gens à assister à ces courses ringardes de F1, c'était pour avoir la chance de voir un pigeon en plein trip s'éclater contre la glissière de sécurité en kévo-prène. En fait, les types qui ont interdit la F1 l'avaient mauvaise: ils ne touchaient plus leur

petit backschich, c'te blaque!

Bref, parlons plus de ça. L'essentiel, c'est que t'aies dégotté une place dans le stock-car — même si ça t'a coûté cher en pots-de-vin. T'as encore de quoi faire: t'es sorti des dernières courses de F1 en un seul morceau. Bon, c'est vrai qu'au dernier contrôle que t'as pu te payer, ta jambe gauche avait perdu 24% de son efficacité et qu'entre temps, en 2002, en Australie, ta jambe droite, elle, avait perdu 65%... Enfin, bon. De toute façon, si les douleurs deviennent trop fortes, tu peux toujours poser le pied sur le champignon... ha ha. Et pour ce qui est du pied en synthéplast, au bout de ta vieille quille droite, tu en as pas vraiment besoin: les freins, quel intérêt en stock-car?

Et en division quatre, en plus!... C'est vraiment pas la

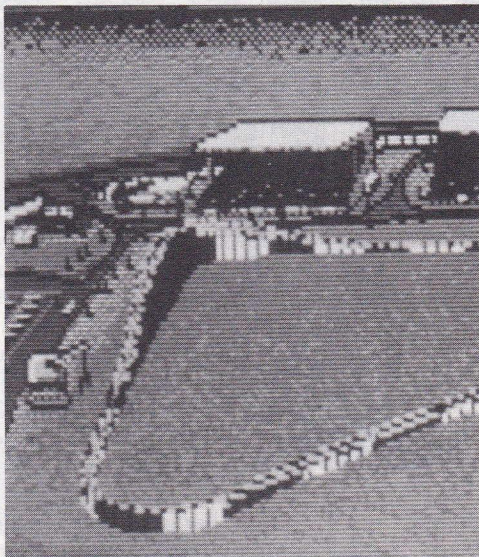


joie... C'est vrai, la div quatre, c'est pour les minus, les bidouilleurs ou les fils à maman. Et quant on pense aux droits d'inscription à Transcorp! Dur dur, pour cette antiquité de circuit sur lequel t'es tombé... mais la règle, c'est la règle, qu'il a dit, le type. Si tu veux revenir à ta vraie place, dans la cour des grands, en Division I, faudra bien accepter de fréquenter de nouveau les ringards.

Si tu t'en sors — et tu t'en sortiras — de ces circuits minables de Div Quatre, t'auras déjà fait un pas de plus vers ton objectif. Et c'est ça que tu veux. C'est là qu'il y du blé à se faire, là où la vie est belle et où ils ont laissé un peu d'alcool dans le bière: la Division Un. Ça te ferait *tellement* de bien de mettre la pâtée à ces débiles frimeurs de la Zone Verte. C'est vrai, quoi, certains des types en Div Un, ils ont même pas leur place comme remplaçant dans une compot' de div quatre.

Tu prends un mec comme Dare Devil par exemple. Oh, bien sûr, il sait la conduire, sa voiture, mais sous sons bronzage aux U.V., c'est du vent. Il suffit d'avoir quelques amis bien placés. Ah mais, allez pas vous faire des idées! J'ai rien dit, moi... avec ces fichus micros partout... Enfin, s'il est si balaise que ça, pourquoi il il se sent obligé de frimer autant, surtout dans une course minable de div quatre?

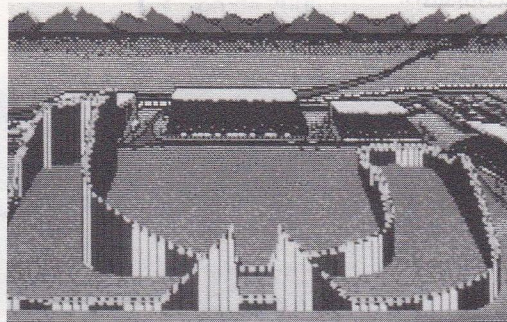
Et l'autre, Road, Hog!... S'il était si bon, il serait pas avec nous, les zéros! Ils doivent-s'imaginer tous les deux qu'ils vont nous flanquer la raclée ne serait-ce que pour nous faire comprendre qui est le boss. Ben, ils feraient



mieux de se préparer à un choc... Mon engin, c'est peut-être pas le meilleur, mais c'est pas loin. Et j'ai un truc que ces deux divas n'ont pas: *l'expérience*.

Ouais, j'étais un assez bon pilote dans le temps. J'ai même établi quelques records au tour, été plus souvent qu'à mon tour en pole position; j'en ai d'ailleurs surpris

quelques uns... C'est pas ma faute si on m'avait collé dans la mauvaise équipe, avec les mauvaises voitures et les mauvais moteurs... Cela dit, je suis pas idiot, je sais bien que ce truc de stock-car, c'est différent. C'est peut-être vrai que les anciennes voitures de F1 ne faisaient que du 460 chrono et encore, quand le vent soufflait dans la bonne



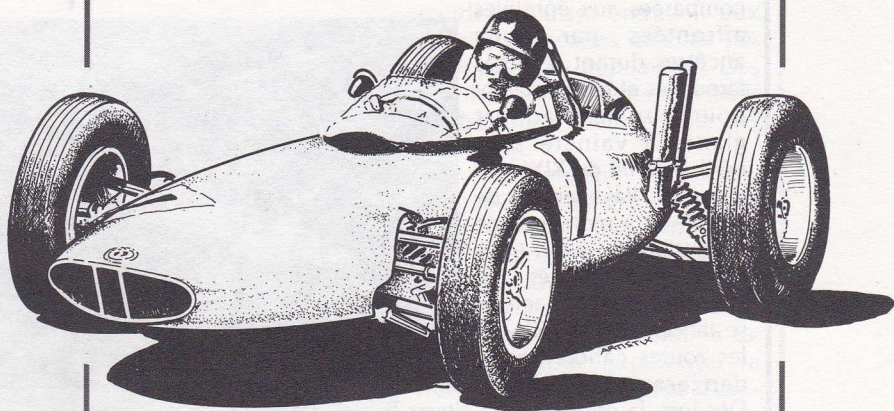
direction, mais ces bagnoles de stock-car me font pas peur. Moi, la vitesse, ça me connaît.

Bon d'accord, le stock-car, c'est pire que le grand-huit. M'enfin, après tout, on ne peut que *remonter* la pente, non? Oui, d'accord, on peut aussi descendre encore plus bas — mais alors, c'est vraiment que tu t'y prends comme un pied. J'ai vingt-huit ans. Combien d'autres coureurs peuvent en dire autant? Ok, c'est vrai, des gadins, j'en ai ramassé pas mal, mais avec les crédits que je vais gagner en Div Un, je me ferai rafistoler le dos, non? Si.

Bon, ben c'est bon: le moteur ronfle, le turbo siffle et le réservoir d'acide nitrique est amorcé. J'en aurais sans doute pas besoin... Je te le disais bien, c'est comme le grand huit. OK, je sais qu'il y a une grosse différence. On tombe *pas* d'un grand huit... Mais j'ai pas les jetons.

C'est sûr?

HISTOIRE DE LA COMPETITION AUTOMOBILE



HISTOIRE DE LA COMPETITION AUTOMOBILE

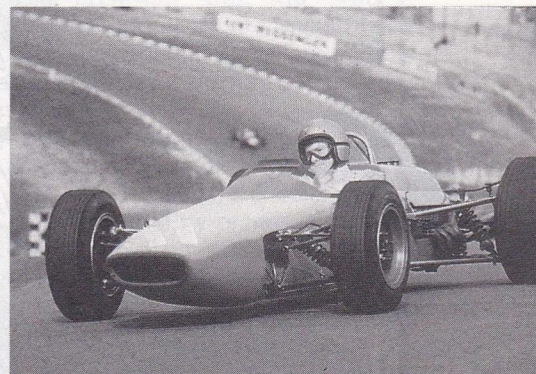
L'esprit de compétition existe en l'homme depuis la préhistoire, quand il fallait, pour survivre, se montrer meilleur chasseur que les autres.

A l'aube de la civilisation, cet esprit de compétition revêt une forme plus noble: il s'agissait non plus de disputer à ses semblables la nourriture indispensable à la survie d'une famille, mais d'obtenir de ses pairs respect et admiration — en sautant le plus loin, en courant le plus vite, ou en soulevant le poids le plus lourd.

Pour certains, cependant, ces joutes faisaient pâle figure comparées aux épreuves affrontées par leurs ancêtres durant les âges farouches et ternes étaient pour eux les lauriers glanés à vaincre sans péril. A la fin du XIXe siècle, avec l'avènement de la voiture à moteur, cette frustration put enfin trouver un exutoire. Très vite, de nombreux audacieux se lancèrent des défis sur les routes cahoteuses et dangereuses d'Europe.

Dès lors, la griserie de la vitesse et des dangers qu'elle impliquait devint une drogue.

Quoiqu'on ne connaisse pas avec précision la date de la première course automobile, il est un fait certain que les premières manifestations officielles de ce genre se tinrent en France. En effet, les routes rectilignes, qui reliaient les grandes villes de notre pays, se prêtaient à merveille à ce nouveau sport, surtout si l'on songe aux châssis, aux pneus et aux freins





de l'époque, qui n'auraient pu manquer de trahir ces premiers coureurs automobiles, s'ils avaient choisi des pistes plus difficiles.

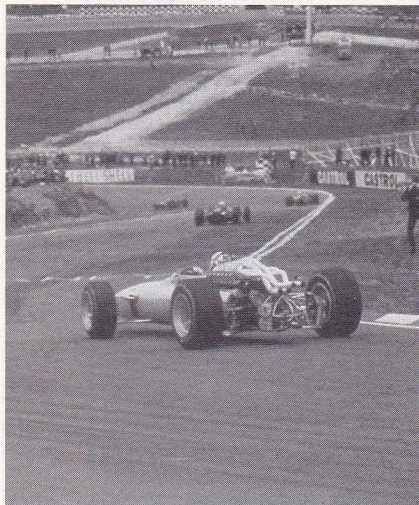
Un second facteur explique l'émergence de ce sport en France, et non en Angleterre, par exemple: le simple fait que le gouvernement français autorise de telles courses sur des routes ouvertes à la circulation normale, alors que les autorités britanniques, non contentes de les interdire, fixèrent pour toutes les voitures quelles qu'elles soient des limitations de vitesse draconiennes, obligeant ainsi les amateurs de ce sport à aller satisfaire ailleurs leur soif de vitesse.

C'est donc ainsi qu'en 1895 eut lieu la première course automobile officielle jamais organisée au monde: le Paris-Bordeaux, réunissant une meute d'engins capricieux et pétaradants mais déjà puissants. Huit ans plus tard, la mort de Marcel Renault au volant d'une de ses voitures, lors du Paris-Madrid de 1903, qui survenait après une série d'innombrables

accidents, laissa entrevoir aux autorités françaises qu'elles s'étaient montrées trop laxistes. Dès lors, les courses durent se tenir sur des routes délimitées par des palissades.

La longueur de ces circuits routiers était considérable et un parcours de mille cinq cents kilomètres n'avait rien de singulier. En conséquence, les moteurs grossirent, dans la mesure où la seule solution de l'époque pour augmenter la vitesse des engins étaient d'augmenter d'abord leur puissance. Cela dit, les moyennes de vitesse, à la fin du XIX^e siècle comme au début du XX^e, ne dépassaient pas 25 km/h mais les

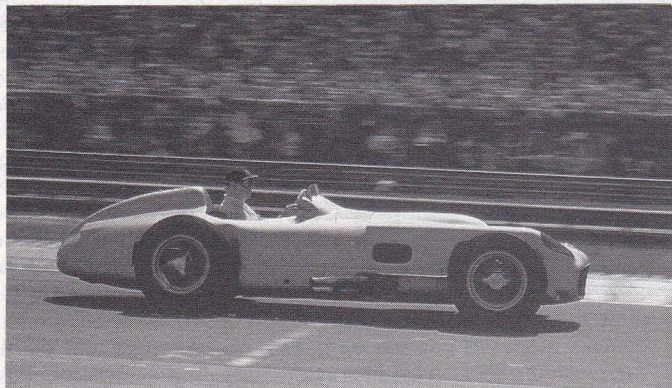
pilotes, loin d'y voir une restriction, considéraient ces performances modestes comme un moyen de prolonger leur plaisir sur plusieurs jours. Les aficionados des courses automobiles,



quant à eux, confortablement installés dans leur salon, pouvaient tout à loisir suivre les progrès de leur héros dans la presse quotidienne.

L'une des manifestations les plus prisées de ce temps est sans conteste la Targa Florio, qui se disputa pour la première fois en 1906. Ce circuit sur les routes escarpées de Sicile attira chaque année les plus grandes écuries du monde, et ce jusqu'en 1973, date à laquelle cette manifestation fut retirée du calendrier international des courses automobiles. Il s'agit d'une des rares courses annuelles à n'avoir jamais été interrompue, si ce n'est par les deux Guerres Mondiales, qui devaient d'ailleurs empêcher toute course automobiles pendant dix années au total. A ses débuts, la Targa Florio étaient réservée aux amateurs de sensations fortes car ce circuit consistait en un mélange de routes côtières planes et rapides et de pistes à flanc de colline noyées sous le brouillard et battues par la pluie. En cela, elle préfigurait les rallyes.

A la fin de la première décennie de notre siècle, que ce soit en Sicile comme dans le reste de L'Europe, les moteurs atteignaient des tailles gigantesques, les plus gros d'entre eux, issus des ateliers Panhard et Levassor, Fiat ou Opel, avec leurs quatre cylindres atteignaient de 16 à 18 litres de cylindrée (18.000 cm³). Avec des pistons qui avaient la taille d'assiettes et pesaient aussi lourd que des poêles en fonte, il était indispensible de développer un régime moteur pratiquement con-

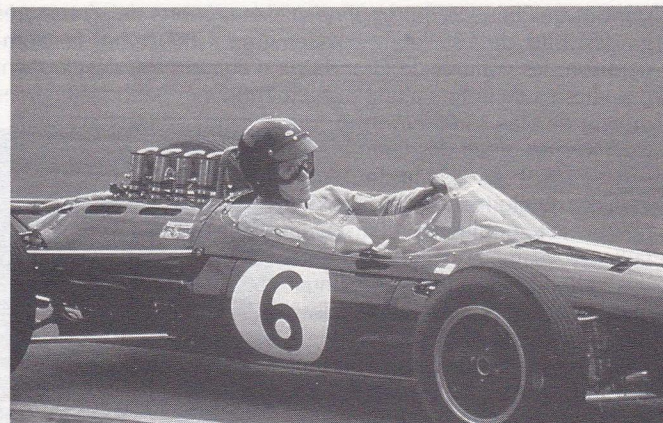
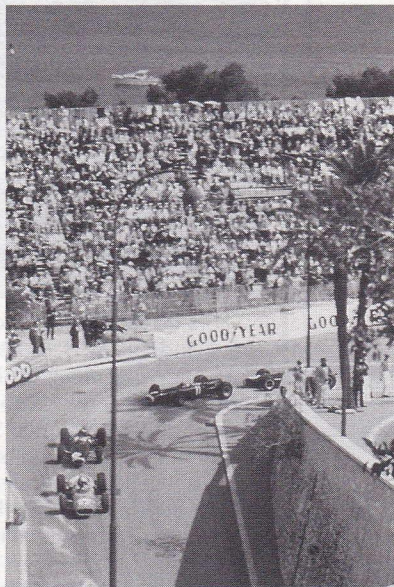




stant et très bas, ce qui impliquait des rapports de vitesse très grands: plus de 100 km/h pour environ 1.000 t/mn. En comparaison, les voitures de Grand Prix d'aujourd'hui développent des vitesses de pointe allant jusqu'à 200 km/h pour des régimes moteur de plus 13.000 t/mn!

Après un retrait des Grands Prix entre 1909 et 1911, la firme Peugeot révolutionna le monde des courses automobiles en réduisant la taille de ses moteurs pour atteindre des cylindrée de 7,6 litres, minuscules comparées à ce qui se faisait jusque-là. Cette avancée était due à des organes internes plus petits, qui permettaient des régimes plus grands mais surtout à l'innovation de l'ingénieur Ernest Henry de Peugeot, qui avait conçu un embrayage à soupapes relié à un double arbre à cames en tête. Ce dispositif est d'ailleurs toujours utilisé par les constructeurs de moteurs de haute performance, quelques quatre-vingt ans plus tard.

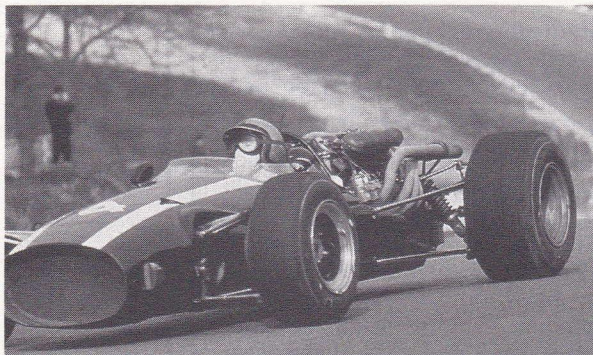
À cette époque, les moyennes de vitesse des vainqueurs de courses atteignaient jusqu'à 115 km/h avec, en tête, Peugeot, bien sûr, mais aussi Mercedes qui bénéficiait d'équipes techniques à l'efficacité toute germanique. D'autres firmes commençaient aussi à se faire une place: Bentley et Hispano-Suiza, cette dernière ayant déjà atteint la renommée, sinon la fortune, sur le célèbre circuit de Brooklands, en Angleterre. Cette anneau de vitesse géant à la piste incurvée, tout en béton, fut le premier construit spécialement pour les courses automobiles. Achievé en 1907, ce circuit avait été édifié en un temps record grâce à une abondante main d'œuvre locale. C'est d'ailleurs de la même époque que date un autre circuit, de l'autre côté de l'Atlantique, dont le nom allait devenir synonyme de courses de vitesse: Indianapolis.



Lors de la première course sur huit cents kilomètres qui se tint à Indianapolis, après la Première Guerre mondiale, en 1919, l'ex-ingénieur de Peugeot, le visionnaire Ernest Henry, établit de nouvelles normes auxquelles les autres écuries allaient devoir s'adapter. Son moteur huit cylindres de 4,0 litres devint un modèle qui serait ensuite repris, avec le succès devenu légendaire depuis, par l'ingénieur italien Ettore Bugatti. C'est à cette époque également qu'on assista à l'apparition de voitures en forme de barque retournée, forme qui diminuait leur résistance à l'air.

Au milieu des années vingt, les firmes britanniques, telles que Sunbeam et Vauxhall, mirent au point des quatre cylindres de 1,5 litre, capables de développer plus de 130 CV à des régimes moteur supérieurs à 4000 t/mn. Sur le continent, le géant italien Fiat se lançait dans la suralimentation, augmentant considérablement la puissance des moteurs en comprimant le mélange air/carburant dans le circuit d'admission. Cette première apparition du compresseur fut contrariée par la trop grande fragilité des pièces du moteur; l'idée devait néanmoins refaire surface avec beaucoup plus de succès, en l'occurrence chez Mercedes et chez Bentley.

Bien que de grands pas en avant eussent été faits à cette époque, en ce qui concerne les culasses, les voitures étaient toujours construites avec des composants de châssis rudimen-



taires, une suspension très proche de celle des voitures tirées par des chevaux et des pneus et des freins primitifs, ce qui nuisait beaucoup à la tenue de route.

1924 vit néanmoins l'arrivée de deux pur-sang italiens, qui mirent en évidence une nouvelle approche dans les courses automo-

biles: la P2 d'Alfa Romeo, avec un moteur de 2 litres et huit cylindres en ligne, logé sur un châssis robuste, aux freins efficaces et, plus performante encore, la Bugatti 35, devenue un classique. L'Alfa remporta en 1924 le premier Grand Prix dans lequel elle concouru, en France, et les Bugatti bleu électrique étaient en passe de devenir les voitures les plus couronnées de l'époque, remportant entre 1924 et 1939 plus de victoires qu'aucune autre marque.

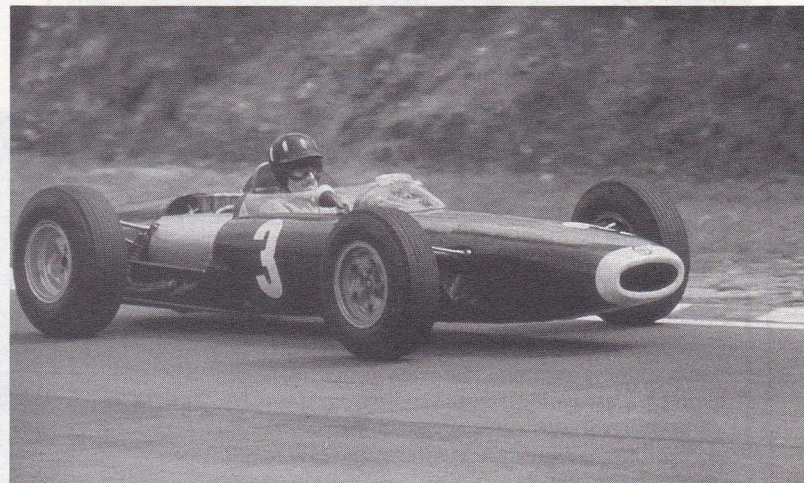
Élément non moins important de l'histoire de la course automobile, c'est également vers le milieu des années vingt que disparurent les copilotes dans les courses de Grand Prix, suite à une longue série d'accidents, parfois mortels, survenus à ces malheureux passagers. Il faut savoir que, dans les premiers temps de la course automobile, le copilote était presque aussi occupé que le conducteur: c'est à lui qu'incombait la tâche d'amorcer les pompes à huile et à essence, de prévenir son coéquipier des tentatives de dépassement des autres concurrents comme d'assister l'équipe technique, sur le bord de la piste, lors des arrêts, etc.

Avec l'évolution de la technique, les copilotes devinrent peu à peu inutiles. En fait, les monoplaces étaient déjà depuis quelque temps la norme en Amérique quand les législateurs



européens promulguèrent des règlements moins stricts. Cependant, même après cette décision prise en 1925, le passage à des coques étroites fut loin de s'opérer du jour au lendemain.

Dans les années trente, Adolf Hitler discerna dans les courses automobiles un excellent agent de propagande et injecta d'énormes sommes prélevées sur le budget de l'état dans le programme de recherche de Mercedes-Benz et d'Auto Union. Il en résulta la mise au point de machines monstrueuses, comme la Mercedes W125 de 1937, au moteur suralimenté de huit cylindres et de 5,7 litres, dont le carburant était un mélange de différents produits explosifs et qui développait quelques 650 CV, mais aussi une Auto Union suralimentée de



6,1 litre avec 16 cylindres en V, dont on disait que les roues tournaient à 240 km/h. Habillés d'une carrosserie des plus modernes, en aluminium, le châssis-tube et la suspension totalement indépendante transmettait aux roues une puissance presque égale à celle qui sortait du moteur, ce qui permettait à ces bolides d'atteindre des vitesses avoisinant les 320 km/h.

Ces Allemandes sapèrent si bien l'allant de leur concurrentes que les législateurs du sport durent se résoudre à fixer



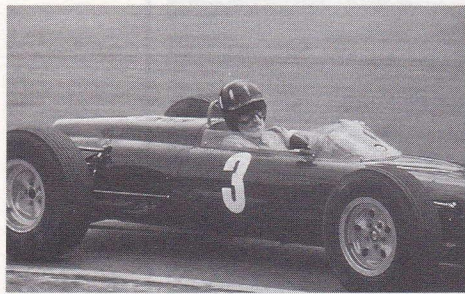
en 1938 une limite de cylindrée à 3 litres mais, même alors, les Mercedes nouveau modèle développaient encore quelques 420 CV avec douze cylindres en V, performances plus que suffisantes pour l'emporter sur les Alfa Romeo et les Maserati.

Mieux qu'une réglementation, la Seconde Guerre Mondiale mit un terme à l'hégémonie allemande. Quand les Grand Prix reprirent, en 1947, ce furent les Italiens qui en devinrent les maîtres. En particulier, Alfa Romeo connu la consécration avec sa Tipo 158 suralimentée avec huit cylindres en ligne et 1,5 litre, conformément à la nouvelle réglementation en matière de moteurs à injection. Les Maserati, quant à elles, entrèrent dans la catégorie des 4,5 litres avec leurs moteurs atmosphériques V12 qui développait 300 CV.

Un autre italienne talonnait les Alfa à la fin des années quarante et au début des années cinquante: la Ferrari. Les ateliers de cette marque sortiraient plus tard le nec plus ultra des voitures de course. En 1948, Ferrari lança la 125 Grand Prix, une V12 suralimentée de 1,5 litre, conçue à partir d'un voiture de tourisme de 2 litres. Bien qu'assez peu compétitive, la norme Ferrari de douze cylindres venait d'être fixée. Ces «douze» de 4,5 litres furent les prédécesseurs d'une longue lignée de reines des routes comme des circuits.

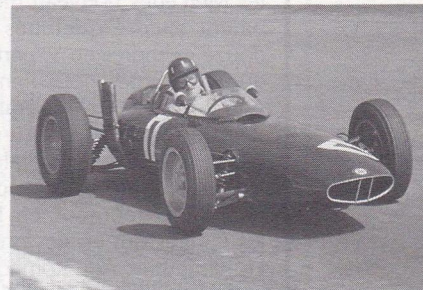
C'est avec beaucoup moins d'aisance que l'Angleterre tentait de revenir au premier plan

des courses de Grand Prix, avec la sortie en 1949 de la BRM (British Racing Motor), un moteur V16 d'à peine 1480 cm³. Malgré de nombreuses innovations techniques, qui lui permettait en théorie d'atteindre des vitesses très élevées, la BRM, avec



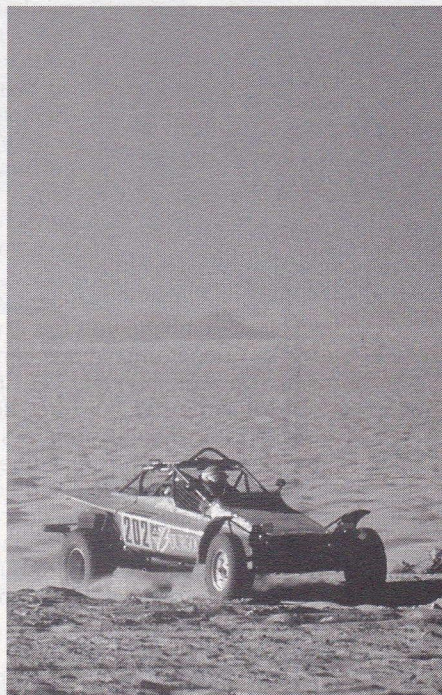
son vrombissement strident qui n'était pas sans rappeler l'heure de gloire des Mercedes et des Auto Union d'avant-guerre, fut malheureusement abandonnée à cause de problèmes de fiabilité qui l'empêchèrent de poser une sérieuse menace à ses concurrentes.

Dans la première moitié des années cinquante, les Grand Prix de Formule 1 perdirent beaucoup de leur intérêt pour les constructeurs qui se rabattirent sur la Formule II, en attendant la promulgation d'une nouvelle réglementation concernant les moteurs de F 1. En conséquence, Ferrari se retrouva pratiquement seul à disputer les trophées de Formule 1 jusqu'en 1954, date à laquelle fut introduite une limitation à 2,5 litres de cylindrée. La raison de cette nouvelle réglementation était de faire taire les critiques des conducteurs ordinaires comme des vendeurs de voitures qui considéraient une évolution vers des moteurs suralimentés à la consommation élevée, bruyants et plus généralement peu pratiques, comme une impasse. Certaines de ces nouvelles voitures revinrent à des consommations inférieures à 5 litres au cent.





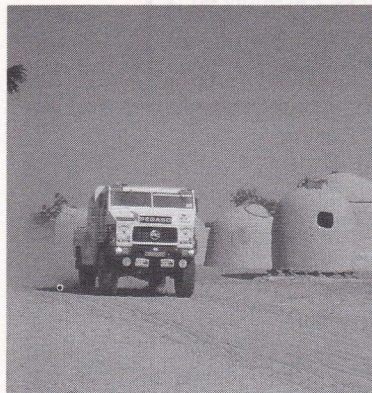
C'est de cette période que nous viennent des voitures devenues désormais des classiques: la superbe Maserati dérivée F II 250F 6 cylindres, la Vanwall quatre cylindres de Vandervell et la fabuleuse Mercedes W196 avec huit cylindres en ligne, qui amorçait le retour très attendu de cette marque. Ces nouveaux modèles de voitures, bien que possédant quatre litres de cylindrée et un compresseur en moins par rapport aux terrifiants bolides allemands d'avant-guerre, ne leur cédaient en rien pour ce qui est des performances sur route, grâce aux progrès en matière de gain de poids et d'aérodynamisme. Au volant de cette nouvelle génération de voitures, une nouvelle génération de pilotes. C'est à cette époque que l'as du volant argentin de chez Maserati, Juan Fangio, affrontait régulièrement les Anglais Stirling Moss et Mike Hawthorn pour le titre de champion du monde.



C'est au milieu et jusqu'à la fin des années cinquante qu'on assista à deux des changements des plus importants dans la conception des voitures de courses, avec le déplacement du moteur de l'avant vers l'arrière du véhicule et la proscription de tout carburant qui n'entrait pas dans la catégorie des «essences». Ce dernier règlement affecta certains constructeurs plus que d'autres: les Maserati et les Vanwall, habituées à leur puissant mélange d'alcool et de nitrométhane, durent être reconçues pour s'adapter à un carburant d'avion à indice d'octane élevé. Les Maserati ne purent prendre de virage et durent se retirer des courses de Grand Prix, laissant derrière elles un vide dont allait profiter l'écurie britannique Lotus, alors en pleine ascension.



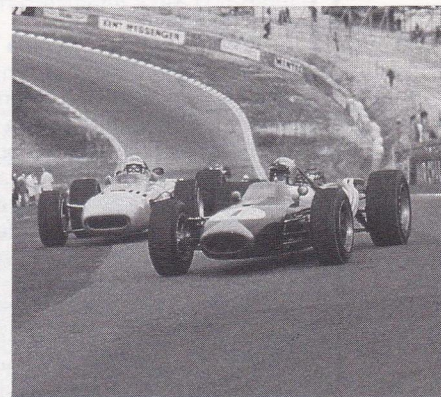
Création de l'ex-ingénieur de Vanwall, Colin Chapman, la Lotus bénéficiait de recherche de pointe sur la suspension et les châssis. Les Lotus équipées d'un moteur Coventry Climax très léger étaient parmi les engins les plus équilibrés de la catégorie à moteur à l'arrière et représentaient un formidable défi pour leurs concurrentes soudain obsolètes du début des années soixante. La position du moteur permit à Chapman de concevoir la voiture avec une très petite face avant, ce qui lui conférait des qualités aérodynamiques inégalées et, en conséquence, lui permettait d'atteindre des vitesses de pointe et des accélérations excellentes.



C'est aussi dans les années cinquante que se fit connaître le néozélandais

Jack Brabham, trois fois Champion du Monde qui, au volant de sa Cooper britannique démontra les qualités du moteur à l'arrière en remportant ces titres dans les dernières années de la catégorie des 2,5 litres de cylindrée. Sur sa lancée, il allait récolter d'autres trophées en Championnat du monde mais, cette fois-ci, en tant que propriétaire et directeur d'écurie. La première voiture de course sortie des ateliers Brabham fut la BT3, qui fit ses débuts au Nürburgring en 1962 pour le grand Prix d'Allemagne.

Entre temps, en 1961, avait été fixée une nouvelle réglementation pour la catégorie Grand Prix qui limitait la cylindrée à 1,5 litre. Cette modification ouvrit grand les portes à un raz de marée de nouveaux constructeurs, dont beaucoup d'entre eux conçurent leurs voitures à partir du moteur Coventry Climax. L'obsession qu'avait été une puissance toujours accrue céda le pas à une approche





plus intelligente: diminuer la déperdition de cette puissance.

Ceci eut pour résultat de sonner définitivement le glas des engins à moteur à l'avant. La Lotus 18, sur la caisse de laquelle on pouvait adapter différents moteurs pour la ainsi faire concourir dans différentes catégories, se tailla la part du lion. Au départ, elle avait pourtant été conçue pour le moteur Coventry Climax de 2,5 litres, devenu entre temps une norme. C'est pourquoi l'annonce d'une nouvelle limitation à 1,5 litre de cylindrée surprit les écuries britanniques alors qu'elles se reposaient sur leurs lauriers. Elles n'avaient dans leurs cartons aucun prototype de nouveau moteur. Leur seul recours fut d'utiliser un version réduite du moteur Climax quatre cylindres.

En Italie, Ferrari se montrait plus conscient de la nouvelle donne, mettant au point un V6 puissant de 1500 cm³ pour se conformer à la nouvelle limitation. Ce moteur fut baptisé du nom du fils d'Enzo Ferrari, Dino, mort très jeune. Les Ferrari Dino, propulsée par des V6 plus gros, devinrent par la suite des classiques très prisés. La voiture de F1 équipée d'un moteur Dino connut un succès fugace dans la nouvelle catégorie, reportant le Championnat du Monde inaugural des 1,5 litre avant que n'arrive la Lotus 25 de Colin Chapman.

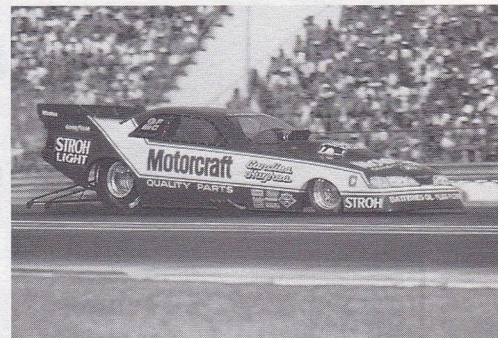
Dans les mains du talentueux conducteur écossais Jim



Clark, ce révolutionnaire engin monocoque, avec son moteur sur faux châssis et sa suspension indépendante inaugurerait déjà de nombreuses caractéristiques des modèles de Grand Prix d'aujourd'hui. Cette voiture connut un succès presque immédiat et ne fut battue que de justesse par Graham Hill au volant de la nouvelle V8 de BRM, lors de la saison 1962. Jim Clark et sa Lotus furent, en revanche, les vainqueurs incontestés de la saison suivante mais les jeunes talents qui se bousculaient à l'entrée des Grands Prix devaient faire en sorte qu'un seul homme ne puisse jamais atteindre l'hégémonie.

John Surtees en est un excellent exemple. Après une brillante carrière sur deux roues dans les Grand Prix de motos de la fin des années cinquante, cet Anglais de petite taille démontra ses merveilleux dons de pilote en rendant son titre de Champion du Monde des constructeurs à Ferrari en 1964. L'année suivante devait être la dernière de la catégorie des 1,5 litres: une nouvelle ère de puissance allait s'ouvrir avec l'arrivée en 1966 des Formule 1 de 3 litres.

L'arrivée de cette nouvelle catégorie correspond à l'entrée en compétition des monstres de Ferrari à 12 cylindres, d'une écurie Honda encore très amateur, sans parler de la version 3





litres du moteur 16 cylindres de BRM. Cependant, le premier championnat des «gros moteurs» fut remporté par Jack Brabham avec un Oldsmobile V8 conçue à partir d'un

Brabham BT120 qui marqua le début de la période des V8, même si le moteur V8 qui allait dominer la F1 pendant presque vingt ans n'était pas un Oldsmobile, mais un Ford.

Si le moteur «DFV» fut financé par le géant américain de l'automobile, et portait le nom Ford sur son carter, il avait en fait été conçu et construit par Keith Duckworth de Cosworth Engineering. Monté sur le châssis de la Lotus 49, le DFV propulsa Graham Hill et Jim Clark à la première place dans la plupart des courses de championnat de 1967. En revanche, d'innombrables problèmes l'empêchèrent de remporter le trophée de championnat la première année mais, à partir de 1968, toutes les

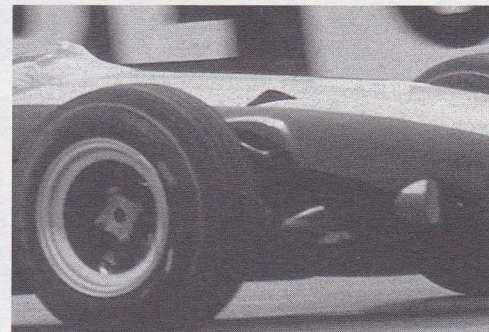
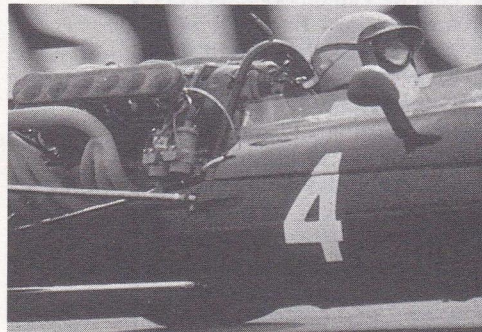
écuries purent faire l'acquisition de ce moteur remarquablement compact, pour autant qu'elles en aient les moyens.

Si nombreuses furent celles qui s'y décidèrent, la Lotus avait néanmoins une longueur d'avance et les victoires en série de Hill ne furent gâchées que par la mort de Jim Clark sur le circuit de Hochenkeim, qui laissa le souvenir du conducteur le plus doué de son temps. Des innovations techniques fleurirent sur les voitures de Formule 1 de la fin des années soixante, les plus ostentatoires étant les énormes écopes disposées derrière le pilote, dont le but était d'insuffler l'air dans le moteur pour améliorer la combustion en ainsi augmenter la



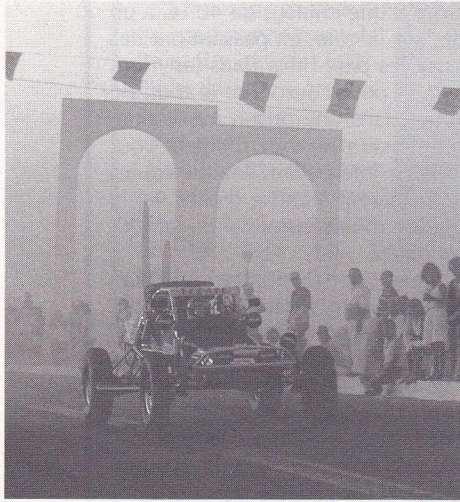
puissance. On finit par interdire ces écopes, comme d'ailleurs les énormes ailerons montés sur étais, qui poussèrent tout à coup à toutes les voitures de cette période.

Certaines écuries firent des essais avec des engins à quatre roues motrices, dont des variantes devaient révolutionner le monde du rallye tout-terrain. Bien que certains de ces 4X4 aient glané quelques modestes succès sur des courses longues, comme celles tenues chaque année à Indianapolis — où on vit d'ailleurs également pour la première fois des moteurs turbo-compressés —, les avantages conférés par quatre roues motrices étaient largement entamés par les pénalités de poids infligés à ces engins et par la déperdition de puissance due au



type de transmission requise.

Néanmoins, cette innovation ne fut pas perdue pour les concurrents de rallyes qui, après une période d'amateurisme, durant laquelle des Mini gonflées pouvaient remporter des épreuves importantes comme le rallye de Monte Carlo et le RAC de Grande-Bretagne, allaient entrer dans leur âge d'or. Après une ère de suprématie Ford avec l'Escort à propulsion, pilotée par des hommes tels que Roger Clark, une nouvelle vague de champions surgit de Scandinavie, avec des pilotes tels que Hannu Mikkola et Timo Salonen. L'arrivée puis la domination de l'Audi quattro, ouvrait la porte à des 4X4 qui rivalisaient en sophistication avec des machines sorties d'ateliers Lancia, Ford et Leyland, puis des géants Toyota, Mazda et Mitsubishi.



La puissance développée par ces super-voitures de rallye ne cessa d'augmenter avec l'adjonction d'un turbo, puis d'un bi-turbo. Il fallut complètement réétudier la transmission pour permettre aux pilotes de maîtriser leurs quelques 700 CV dans des conditions difficiles de routes verglacées ou défoncées ou de piste de sable. Inévitablement, les accidents se multiplièrent et les préoccupations quant à la sécurité des spectateurs se virent confirmées d'horrible façon quand une Lancia perdit le contrôle et percuta la foule de plein fouet, à grande

vitesse, tuant des dizaines de personnes. Cet accident mit un terme à l'existence de tels monstres de puissance.

Alors que Graham Hill remportait son titre mondial de Formule 1, et que les Suédois gagnaient en popularité sur la scène internationale des rallyes, une nouvelle manifestation d'un tout autre style remportait les faveurs du public aux Etats-Unis. Tirant son nom de sa localisation sur la péninsule aride à la pointe sud de la Californie, la Baja 1000 réunissait voitures, motos et camions, sur un parcours allant du nord de la Presqu'île de Californie jusqu'à la Paz, au sud, où les concurrents devaient affronter toutes sortes de périls, pas seulement dus à la nature du terrain.

Tout Américain du Nord comme du Sud possédant l'esprit d'aventure était tenté de relever le défi proposé par la Baja. En effet, les supports techniques et médicaux étaient pratiquement inexistant, les conditions



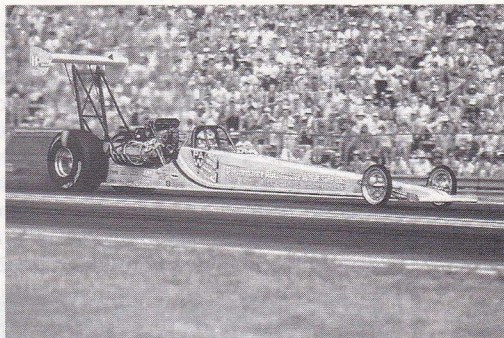
météorologiques pouvaient varier d'une chaleur de 40° C à un brouillard à couper au couteau, sur la côte, en passant par des grêlons assez gros pour fracasser les pare-brise dans les montagnes du centre de la péninsule et pour couronner le tout, on risquait de croupir quelque temps dans une prison mexicaine, en cas d'excès de vitesse, si on n'avait pas assez d'argent pour acheter le policier du cru qui vous interpellait. Malgré toutes ces embûches — ou peut-être justement à cause d'elles —, la Baja 1000 ou sa petite sœur, guère moins éprouvante, la 500, firent toujours le plein de participants.

Plus important, la Baja eut le mérite de démontrer qu'il était tout à fait possible à des conducteurs ordinaires de prendre part à ce type de compétitions tout-terrain et toutes catégories, comme le laissa entrevoir la popularité de la catégorie des coccinelles de rallye, simples Volkswagen de série, dont la carrosserie avait été aménagée pour les rendre plus aisées à piloter sur terrain difficile, souvent pilotées avec succès par des Mexicains pauvres. Ces conducteurs compensaient un manque de puissance ou l'absence des derniers gadgets par leur connaissance du terrain. Ils traversaient ainsi sans encombre les épreuves où achoppaient les grosses écuries américaines avec leurs énormes moyens financiers. C'est ainsi que ces coccinelles mexicaines et leurs pilotes conquirent non seulement les rares spectateurs de la Baja mais aussi leurs concurrents.





Liée en partie à l'engouement pour la Baja, il y eut aux Etats-Unis dans les années soixante-dix et quatre-vingt une explosion de la voiture de tourisme tout-terrain. L'équivalent européen de la Baja est à chercher non pas justement en Europe mais en Afrique et, contrairement à la Baja, le Paris-Dakar exclut tout amateurisme. Il s'agit en effet d'une course difficile et meurtrière, dont le montant des droits d'inscription est de nature à décourager les dilettantes. Organisé par Thierry Sabine, ce raid sur 12.000 km à travers la France et l'Espagne, puis le Sahara, a été critiqué dans le passé pour la façon dont les concurrents font étalage



des fleurons de la technologie occidentale et ce, en traversant certaines des régions les plus pauvres du globe.

Un autre reproche lui est également fait: les énormes dangers que courent les participants. En effet, il ne se passe pas une année sans qu'un ou plusieurs accidents mortels ne soient à déplorer. Thierry Sabine lui-même fut tué en 1988 quand son hélicoptère d'assistance percuta une dune pendant une tempête de sable. A chaque nouvelle mort, des voix s'élèvent pour exiger l'interruption du Dakar mais cette course n'en reprend pas moins l'année suivante.

Une des raisons en est sans doute que les constructeurs de voitures tout-terrain, comme de voitures de tourisme en général, accordent une grande

importance à cette manifestation sportive. Gagner le Paris-



Dakar, où la fiabilité des véhicules est beaucoup plus importante que leur vitesse, représente un titre de gloire, susceptible de se monnayer. Les Porsche ont goûté le doux fruit de la victoire à de nombreuses reprises, ces dernières années, et en ont sans nul doute moissonné les bénéfices dans leur showrooms.

Porsche a également connu un succès considérable avec ses voitures de course et d'endurance mais la marque allemande reste, toute proportion gardée, une nouvelle venue dans les courses de Grand Prix. Elle avait fait une brève apparition à l'époque des Formules 1 de 2,5 litres en 1958 et 1960,



mais sa participation dans une version monoplace du RSK est pratiquement passée inaperçue et, au début des années soixante-dix, elle n'était pas encore prête à effectuer un retour. Quand, finalement, Porsche revint en compétition en Formule 1, ce fut comme constructeur de moteurs.

Avant cela, en 1970, l'écurie Lotus de Colin Chapman connut de nouvelles heures de gloire. Avec le lancement de son



nouveau modèle 72, Chapman redéfinit la norme en Formule 1, en relogant les radiateurs du moteur de chaque côté du pilote. Par cette modification en apparence toute simple, Chapman fut capable de transformer radicalement l'apparence de la voiture, lui conférant un profil effilé et un aérodynamisme considérablement accru. Equipée du moteur Cosworth-Ford DFV, la Lotus 72 allait établir de nouveaux records dans le monde entier.

L'un de ces records, dont l'écurie Lotus se fût allégrement passé, fut le premier — et, à ce jour, le dernier — trophée de champion du monde posthume, gagné en 1972 par Jochen Rindt après une succession de victoires en début et en milieu de saison, qui lui avaient conféré une imbattable avance. Rindt trouva la mort à la fin du Grand Prix italien, laissant le brésilien Emerson Fittipaldi lutter seul dans une autre Lotus 72 contre la Ferrari flat-12 312B.

Les débuts de l'écurie de Ken Tyrrell en 1971 furent d'autant

plus remarquables à cause du pilote de l'engin mis en compétition: Jackie Stewart, écossais lui aussi, mais beaucoup moins réservé que Jim Clark. Sa carrière sportive avait débuté sur les champs de tir, où il avait même obtenu des distinctions olympiques. Bien que faisant montre d'un talent inné pour les courses, que complétait un sang-froid parfait, indispensable à un tireur,

Stewart n'était pas aimé de tout le monde. Mais comment nier la maestria avec laquelle il pilota la première Tyrrell?

Il remporta de nouveau de Championnat en 1973, qu'il avait perdu l'année précédente, au bénéfice de la Lotus pilotée par un Fittipaldi alors âgé d'à peine vingt-cinq ans, ce qui avait fait de lui le plus jeune champion du monde de l'histoire des courses automobiles. Pendant ce temps, un autre jeune pilote



se préparait pour la saison de 1974, dans une toute nouvelle voiture britannique, la 308 de Lord Kenneth. James Hunt, car il s'agit de lui, devrait pourtant attendre sa coupe de championat jusqu'en 1976, car Fittipaldi la remporta de nouveau en 74, cette fois-ci dans une McLaren, au terme d'une compétition féroce avec les écuries Ferrari, Lotus, Tyrrell et Brabham.

Ferrari prit sa revanche en 75, son pilote australien Niki Lauda conduisant la 312T à sa première victoire, seule voiture en sept années consécutives à ne pas être une DFV. L'événement le plus marquant de cette saison fut le lancement par Tyrrell d'une voiture à six roues. Munie de quatre petites roues à l'avant, cet engin, grâce à une surface d'adhérence réduite, pouvait rentrer en force dans les virages. Bien que ces voitures connurent des succès individuels, le plus remarquable étant un résultat en première et seconde place du Grand Prix de Suède de 1976, elles finirent pourtant par disparaître complètement.

La saison 76 fut marquée par un terrible accident sur le Nürburgring, en Allemagne, quand Niki Lauda s'écrasa et demeura coincé à l'intérieur de sa voiture en flammes. Malgré ses multiples blessures internes et au visage, le courageux Australien revint avant la fin de la saison pour disputer le trophée à James Hunt, qui ne l'emporta pas moins, mais avec un seul point d'écart, lors de la dernière course de la saison, le Grand Prix du Japon, sur un circuit battu par la pluie.

Vers la fin des années soixante-dix, après de brefs essais

de jupes flexibles sous les voitures, conçues pour canaliser l'air, les constructeurs commencèrent à chercher des moteurs



pour remplacer l'excellent mais désuet Cosworth DFV. Renault surprit tout le monde, non seulement par son apparition en Formule 1, mais par le moteur utilisé: un V6 turbocompressé de 1,5 litre. Brabham, quant à lui, construisit une voiture dont le moteur arborait un énorme ventilateur, destiné à plaquer la voiture au sol. Ce dispositif se révéla si efficace qu'il dut être interdit après sa victoire au Grand Prix de Suède.

Néanmoins, ce concept baptisé «effet de sol» fut repris par les autres écuries, dont les pilotes s'étaient fait devancer par la Brabham. De nouveau, les Lotus revinrent en première ligne, distançant leurs concurrents avec leur modèle 79, remarquablement bien conçu, qui reproduisait l'effet de sol sans avoir recours à un gadget mal intégré. Ligier appliqua d'ailleurs les principes de base de la 79 avec un bonheur encore plus grand que Lotus et la FW07 de Patrick Williams conçue par Patrick Head se révéla plus performante encore, comme le démontra son pilote, l'Australien Alan Jones en remportant l'édition 1980 du titre de Formule 1.

Dans la première partie des années quatre-vingt, on expérimenta beaucoup avec l'effet de sol, les améliorations arrivant à un rythme rapide, jusqu'à ce que les engins deviennent trop instables sur surfaces inégales, leur suspension rendue obsolète par l'effet de plaquage opéré par les jupes latérales de



soubassement. Inévitablement, il fallut interdire ce procédé, ne serait-ce que pour la sécurité des conducteurs. Colin Chapman, avec son ingéniosité coutumière, contourna le problème en réalisant la Lotus 88 à double châssis, pour la voir interdire avant même qu'elle n'ait concouru.

La popularité grandissante du turbocompresseur condamnait les voitures propulsées par un moteur DFV à optimiser leur avantage de poids pour ne pas perdre pied face à des turbos toujours plus puissants, ce qui signifiait avoir encore plus recours à des matériaux très onéreux, tels que la fibre de carbone et le Kevlar. Mais c'était là une bataille d'arrière garde que ces voitures ne pourraient jamais gagner: peu à peu, les turbos atteignirent une suprématie totale, développant des puissances sans cesse accrues, avec des pressions de turbo toujours plus grandes. Une limitation de la capacité des réservoirs ramena finalement un peu de bon sens dans les réglementations de Formule 1, obligeant les écuries à réduire les boosters pour économiser le carburant.



Le pilote finlandais Keke Rosberg, dans sa Saudia-Williams, se montra assez bon conducteur pour amener ce nouveau type de voiture à la victoire, lors du championnat de 1982, après une lutte acharnée contre René Arnoux, lui au volant d'une Renault. L'écurie Mc Laren, piquée au vif par son peu de succès, demanda à TAG-Porsche de lui fabriquer un nouveau turbo V6 pour sa voiture conçue par John Barnard. Cette déci-



sion allait rapporter à Mc Laren une généreuse moisson de points, mais cela pas avant la fin de la saison. Pendant ce temps, le conducteur brésilien Nelson Piquet engrangeait déjà les points, grâce à son tout nouveau moteur turbo BMW, dont était équipée sa Brabham BT52, ce qui lui permit de remporter le titre en 1983.

L'écurie Lotus, elle aussi, connaissait une sorte de résurrection après un certain nombre d'années peu fastes, car la toute récente acquisition de moteurs turbo de Renault monté sur les nouveaux châssis 94T portait ses fruits. L'un des pilotes de Lotus à cette époque, Nigel Mansell, irait d'ailleurs vers d'autres succès encore plus grands par la suite, y compris dans d'autres voitures. Les Williams, quant à elles, avaient perdu leur moteur turbo et on assista à un intéressant retour de Honda en Formule 1, dans la mesure où la Spirit de Stefan Johansson était propulsée par le moteur turbo V6 japonais, modèle encore peu développé à l'époque.

La saison 1984, cependant, vit le succès des TAG-Mc Laren, l'équipe Niki Lauda-Alain Prost se partageant douze victoires sur seize. Pour la petite histoire, Prost arracha le titre à Lauda avec un seul demi-point d'écart, et fit de Mc Laren la grande écurie des années quatre-vingt. En 1985, Mansell partit chez Williams, dont les voitures étaient à présent équipée du moteur Honda de Formule 1,

puissant, certes, mais toujours difficile à maîtriser. Michele Alboreto amena Ferrari en première place tout au long du championnat mais se vit coiffé au poteau par Alain Prost.

En fin de compte — ce qui n'est pas étonnant venant d'une firme japonaise — l'opiniâtreté de Honda porta enfin ses fruits en 1986: les Williams de Mansell et de Piquet se partagèrent ma plupart des victoires. Néanmoins, Alain Prost parvint à leur ravir les lauriers en se plaçant toujours dans les premiers. En



1987, la FISA (Fédération Internationale du Sport Automobile) promulgua une nouvelle réglementation pour les turbos, limitant leur pression, et tentant ainsi de rendre leur chances aux voitures à moteur atmosphérique en ne limitant plus leur cylindrée qu'à 3,5 litres.



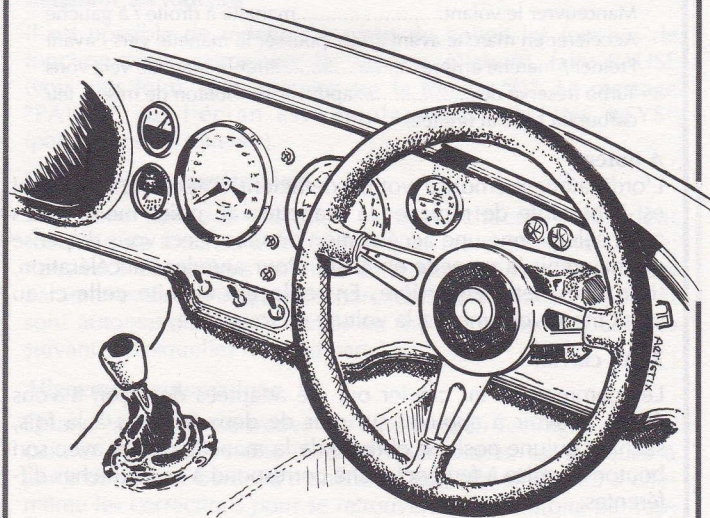
Cette mesure ne suscita pas de réel changement. Dans les faits, les turbos continuèrent à dominer leurs concurrentes comme elles l'avaient fait les trois années précédentes. Nelson Piquet triompha encore, cette fois-ci dans l'écurie Williams, après une lutte pied à

pied contre son coéquipier Mansell. Les chances de l'Anglais furent anéanties par un accident au Grand Prix du Japon où il fut blessé au dos et, en 1988, la victoire lui échappa encore à cause d'un éclatement de pneu à grande vitesse durant le Grand Prix d'Australie.

En 1989, il ne reste plus de turbo en Formule 1. Les constructeurs reviennent en effet à de gros modèles de moteurs atmosphériques, tels les V10 de Honda et de Renault ou la Ferrari 12 cylindres, sept vitesses, pilotée cette année par Nigel Mansell. Exactement comme dans le bon vieux temps, si ce n'est beaucoup plus vite...



MANUEL D'UTILISATION



MANUEL D'UTILISATION DÉMARRAGE

CONTROLES DE NAVIGATION

Branchez la manette de jeu sur le port 2.

ST:port 2
Amiga:port 2
Commodore C64:Port 2
Spectrum:port 1

1. Avec manette de jeu:

Manœuvrer le volant.....manette à droite / à gauche
Accélérer en marche avantpousser la manette vers l'avant
Freiner / marche arrièretirer la manette vers vous
Turbo (réserve deappuyer sur bouton de mise à feu
carburant spécial limitée)

A noter:

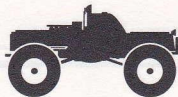
L'ordinateur mémorise votre coefficient d'accélération, aussi est-il possible de replacer la manette «au point mort» après avoir sélectionné une accélération donnée. Ceci vous dispense de maintenir la manette en avant. Pour annuler l'accélération, tirer la manette en arrière. En remplaçant ensuite celle-ci au point mort, vous mettez la voiture en roue libre.

2. Au clavier

Les commandes au clavier ont été adaptées de façon à vous éviter d'avoir à appuyer sur plus de deux touches à la fois, sachant qu'une position oblique de la manette de jeu avec son bouton de mise à feu enclenché correspond à trois touches différentes.

En appuyant sur la touche "Boost and Accelerator" (Turbo et Accélérateur), vous enclenchez le turbo, qui continue à tourner quand vous relâchez cette touche, c'est pourquoi il est inutile de maintenir cette touche enfoncée, à moins d'avoir besoin d'une accélération turbo.

Pour annuler l'accélération, il suffit d'appuyer sur une des



deux touches *brake / reverse* (freins / marche arrière). La voiture sera alors en roue libre jusqu'à ce que vous entriez une nouvelle commande au clavier.

Avec chacune des deux touches *brake / reverse* vous obtenez un freinage / marche arrière différent: l'un avec et l'autre sans turbo.

Touches de fonction

Manœuvrer le volant à gauche.....touche "S"
à droitetouche "D"
Turbo + accélérateurretour-charriot
Turbo + Freins / Marche arrière.....barre d'espacement
Freins / Marche arrièretouche "="

Redéfinir les touches

Il est possible de redéfinir à partir du cockpit les touches de fonction pour manœuvrer la voiture. D'abord, faire PAUSE (voir plus loin), puis appuyez sur la touche "f1". Le message "PAUSE" sur l'écran est remplacé par "DEFINE KEYS" (paramétrer les touches).

Les touches paramétrables

Dans une partie à plusieurs joueurs, chacun d'eux peut redéfinir les touches à n'importe quel moment de la course; nous vous conseillons pourtant de le faire avant le départ. Ces paramètres sont enregistrés séparément pour chaque joueur et sont automatiquement chargés en mémoire pour les courses suivantes auxquelles il prend part.

Alignement automatique

Quand la voiture se trouve sur une portion rectiligne du circuit, et qu'aucune manœuvre du volant ne lui est indiquée à partir du clavier ou de la manette de jeu, elle effectuera d'elle-même les corrections pour se retrouver en ligne droite par rapport au sens de la piste (à moins, bien entendu, qu'elle n'effectue un vol plané).

Autres contrôles

1. Sur la page "Name Selection", tapez votre nom puis retour-charriot pour continuer. Appuyez sur "SHIFT" pour obtenir les majuscules.



2. Sur les pages de menus, poussez la manette en avant ou en arrière pour déplacer la barre de sélection, puis appuyez sur le bouton de mise à feu pour confirmer votre sélection et passer à l'écran suivant. Pour ceux qui utilisent les touches de fonction, tapez 1 ou 2 ou 3, etc. pour déplacer la barre de sélection et confirmez votre choix en tapant sur retour-charriot.

3. Chaque fois que c'est nécessaire, le bouton de mise à feu ou la touche retour-charriot vous font passer à l'écran suivant.

4. Lors d'une course il vous est possible de faire PAUSE, ceci en appuyant sur:

Pausetouche "P"
Reprendretouche "O"

5. Vous pouvez vous retirer d'une course ou d'un entraînement en utilisant la touche "COMMODORE" (C64) ou la touche "ESCAPE" sur ST. *****autres touches de contrôle*****. NB : si vous êtes engagé dans une course, vous la perdrez alors automatiquement, comme vous perdrez les points attribués au meilleur temps au tour.

6. Vous pouvez abandonner en cours de saison en appuyant sur la touche "f1" et en cliquant en même temps le bouton de mise à feu dans la rubrique NEXT RACE (course suivante).

7. Vous pouvez revenir en début de partie en maintenant la touche "f1" appuyée et en cliquant en même temps le bouton de mise à feu sur REPLAY SEASON (rejouer la saison).

ESSAIS

Un joueur peut s'exercer sur n'importe quel circuit en sélectionnant "Practice" (entraînement) sur le menu principal et en choisissant la division où figure le circuit sur lequel il désire s'entraîner. Ces circuits sont les suivants:

Division 1The Drawbridge (le Pont Basculant)
.....The Ski Jump (le Saut à Ski)
Division 2The Rollercoaster (le Grand-Huit)
.....The High Jump (le Grand Saut)
Division 3.....The Big Ramp (la Grande Rampe)
.....The Stepping Stones (le Tremplin)
Division 4.....The Hump Back (le Bossu)
.....The Little Ramp (La Petite Rampe)



Si vous choisissez l'option "PRACTISE " (entraînement), et si vous êtes en SUPER LEAGUE, il sera octroyé un surplus de puissance et de vitesse au joueur sur chaque circuit.

Chaque séance d'entraînement comporte trois tours de circuit. Après ces trois tours, votre voiture sera réparée automatiquement et on remplira son réservoir. Si vous le souhaitez, vous pouvez continuer à vous entraîner.

NB. Seuls les dommages survenus lors d'une séance d'entraînement sont réparés.

TABLEAU DE BORD

Indicateur de nombre de tours

Cet indicateur vous signale à quel tour de circuit vous en êtes. Un nombre s'affiche dans le coin inférieur gauche de l'écran précédé par un "L". L2, par exemple, signifie que vous en êtes à votre deuxième tour.

Turbo

Cet indicateur vous signale quelle est la puissance turbo restante. Le nombre qui s'affiche est précédé d'un "B". B30, par exemple, signifie qu'il vous reste 30 unités turbo.

Distance par rapport à votre adversaire

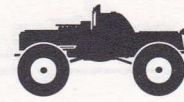
Dans le coin inférieur gauche, s'affiche un nombre qui indique la distance (exprimée en mètres) qui vous sépare de votre adversaire. Si ce chiffre x est précédé d'un "+", vous êtes à x mètres derrière lui. A l'inverse, s'il est précédé d'un "-", vous devancez votre adversaire de x mètres. Ce nombre indique toujours la distance minimale.

Le chronomètre

Dans le coin supérieur droit, s'affiche votre temps au tour. En dessous, figure le meilleur temps au tour (le vôtre ou celui de votre adversaire). Le chronomètre à gauche s'allume si c'est vous qui détenez le meilleur temps. L'indicateur sur la gauche s'allume quand vous êtes en tête.

Le compteur exprime la vitesse

Le compteur exprime la vitesse en dizaines de miles à l'heure (mph — 1 mile = 1,609 km). Si vous dépassez 200 mph (121,8



km/h) l'indicateur reviendra à gauche, et il vous faudra ajouter 200 à la vitesse indiquée.

AUTRES CARACTÉRISTIQUES

DOMMAGES

1. Fissures du châssis

Quand le châssis se fend, la fissure progresse de gauche à droite le long de la barre supérieure de l'arceau de sécurité. Ceci se produit quand la voiture est malmenée, comme par exemple dans des virages très secs ou quand elle retombe violemment sur ses roues. Quand la fissure atteint le côté droit, la voiture est mise hors course. Les fissures sont réparées après chaque course.

2. Dommages de la structure

Des collisions graves provoquent des trous dans la structure, qui ne sont pas réparés à la fin de la course, mais vous accompagnent durant toute la saison. En Division 4, cependant, vous commencez la saison avec une voiture en parfait état. Une précision: les fissures (cf. 1) progressent plus vite en rencontrant un de ces trous sur leur trajectoire.

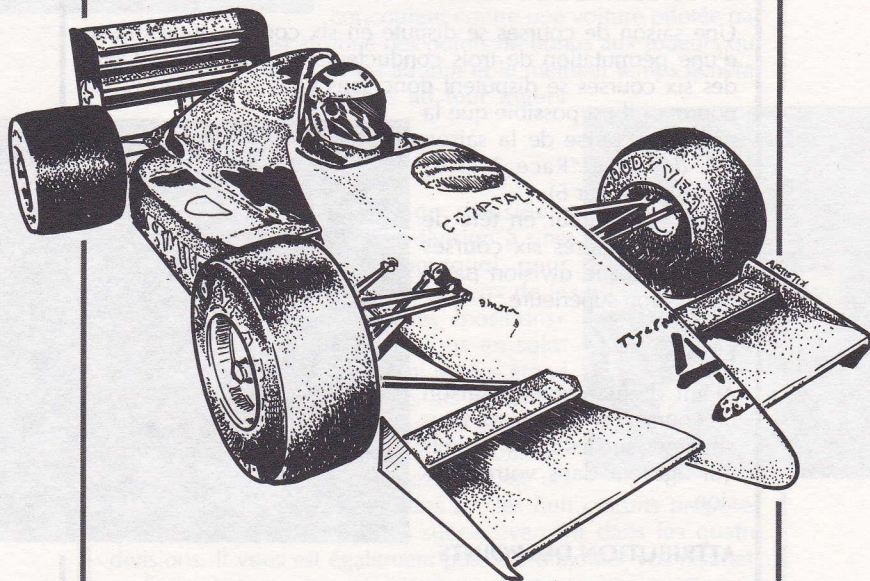
GRUE

Au début de la course, la grue vient vous prendre au bord de la piste et vous place au-dessus de la ligne de départ. Le message "DROP START" apparaît alors sur l'écran et, après un intervalle d'une durée aléatoire, la grue vous pose sur la piste.

Si votre voiture quitte la piste, une grue viendra la prendre pour l'y reposer, sachant que la grue évite les courbes et les fossés.

Le message "PRESS FIRE" (appuyez sur le bouton de mise à feu) apparaît alors et, en obéissant à cette injonction, vous vous libérez de la grue.

LES COURSES



LES COURSES SOLO

OBJECTIF

Le but du jeu de d'arriver en tête du championnat de première division de stock-car. Il existe quatre divisions, chacune mettant trois conducteurs en compétition (dont vous) sur deux circuits.

UNE SAISON DE COURSES

Une saison de courses se dispute en six courses, toutes issue d'une permutation de trois conducteurs et deux pistes. Deux des six courses se disputent donc sans vous hors-écran. C'est pourquoi il est possible que la première course de la saison soit désignée "Race 3 of 6" (course n° 3 sur 6).

Le conducteur en tête de classement après six courses dans la même division passe en division supérieure.

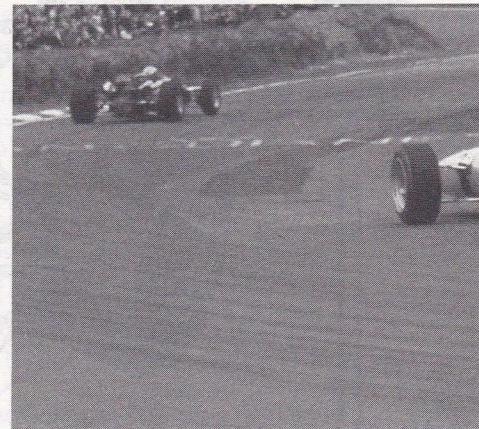
ESSAIS

Avant d'entamer une saison de courses, vous pouvez vous entraîner sur les deux circuits qui figurent dans votre division.

ATTRIBUTION DES POINTS

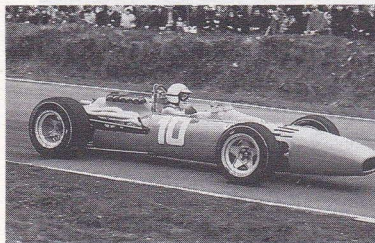
Victoire2 points
Meilleur temps au tour1 point

Dans le cas d'un match nul à la fin de la saison, le joueur qui a obtenu le plus grand nombre de points pour ses temps au tour passe en division supérieure.





PARTIE A PLUSIEURS JOUEURS



CHAMPIONNAT DES CONDUCTEURS

Pour ce Championnat des Conducteurs, le jeu accepte jusqu'à huit joueurs, qui se disputent le trophée sur une à quatre saisons de courses. Chaque saison a pour cadre les deux circuits d'une division de championnat, durant laquelle les joueurs concourent contre une voiture pilotée par

l'ordinateur. Il est attribué des points de bonus aux joueurs qui réalisent le meilleur temps au tour et le meilleur temps général (somme de tous les temps au tour durant une course).

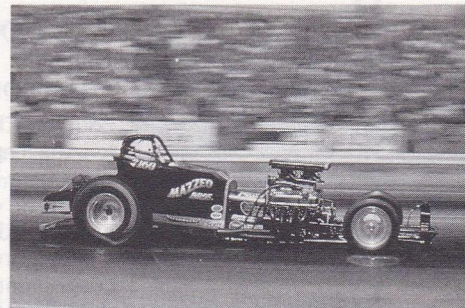
ACCES AUX CIRCUITS

Il n'existe pas, dans l'option «plusieurs joueurs», de passage d'une division à une division supérieure. C'est pourquoi, pour avoir accès à des circuits autres ceux de la Division 4, il faut charger des «positions» enregistrées lors de compétitions en solo. Ainsi donc, pour choisir parmi le plus grand éventail possible de circuits au début du championnat, il faut avoir gagné accès au plus grand nombre possible de divisions. En l'occurrence, vous ne pourrez disputer un championnat en quatre saisons sur les huit circuits proposés que si vous avez été admis successivement dans les quatre divisions. Il vous est également possible d'ajouter vos résultats en Super League, ce qui augmentera votre puissance et votre vitesse. Notez bien que quel que soit le circuit choisi, les voitures pilotées par l'ordinateur, contre lesquelles chaque joueur entre en compétition, réaliseront des performances en accord avec les normes en vigueur dans le championnat et dans la division considérés.



ENREGISTRER VOTRE POSITION

Si vous n'avez pas le temps de disputer quatre saisons d'affilé, dans ce cas, avant d'entamer la saison suivante, vous pouvez enregistrer votre «position», c'est-à-dire votre nom, le nombre de points obtenus, etc., pour reprendre le championnat plus tard. Pour enregistrer votre position, sélectionnez l'option "SAVE" et choisissez un nom de fichier commençant par les lettres "MP..." (MP comme *Multi-Player*). "MP" permet à l'ordinateur de distinguer une partie à plusieurs joueurs d'une partie à un seul joueur, ce qui est indispensable puisque ce sont ces dernières qu'il vous faudra charger pour avoir accès aux circuits.



REPRENDRE LE CHAMPIONNAT

Pour poursuivre le championnat sans avoir à taper de nouveau le nom des joueurs, sélectionner l'option "REPLAY".

Pour recommencer toute la partie et revenir au menu *single player / multi-player* (joueur seul / plusieurs joueurs) maintenez la touche "f1" enfoncée et sélectionnez l'option REPLAY.

SAISON DE COURSES A PLUSIEURS JOUEURS

Une saison de course comprend deux manches, une sur chacun des deux circuits d'une division de championnat. Lors d'une manche, tous les joueurs concourent tour à tour contre une voiture pilotée par l'ordinateur.

Pour chaque course, le nombre de points attribués est le même que précédemment, soit: 2 points pour une victoire, 1 point pour le meilleur temps au tour.

A la fin de la manche, il est attribué des points de bonus au(x) joueur(s) qui a(ont) réalisé le meilleur temps au tour (1 point) et le meilleur temps général (2 points) pour cette



manche, à condition, bien entendu, qu'il soit possible d'en attribuer, c'est-à-dire si, respectivement, un tour complet a été réalisé ou une course achevée. Il n'est pas tenu compte des temps réalisés par la voiture de l'ordinateur.



A la fin de la seconde manche (sur le second circuit), il est à nouveau attribué des points de bonus.

ABANDONNER EN COURS DE SAISON

Il est possible de sauter les courses restantes de la manche en cours

quand la rubrique «*next fixture* » (épreuve suivante) est affichée à l'écran. Maintenez la touche "f1" enfoncée et appuyez sur retour-charriot ou sur le bouton de mise à feu, ce qui vous emmènera à l'écran des bonus de fin de circuit.

Il est possible de sauter une course donnée en entrant dans la course et en tapant sur "RETIRE".

LIVRE DES RECORDS (HALL OF FAME)

Le Livre des Records (*Hall of Fame*) contient les records et le nom de ceux qui les ont établis. Ce tableau est accessible à partir du menu principal en sélectionnant "Hall of Fame".

Ces records concernent les meilleurs temps au tour et les meilleurs temps généraux (somme de tous les temps au tour durant une course). On peut établir un record lors de n'importe quelle course, excepté aux essais. Si un record est battu, le nouveau record est mentionné dans la case des scores à la fin de la course.

ENREGISTRER LE LIVRE DES RECORDS

Il est possible d'enregistrer un Livre des Records donné en



sélectionnant l'option SAVE et en utilisant un fichier commençant par les lettres "HALL...".

CHARGER LE LIVRE DES RECORDS

Il est possible de charger des fichiers «Livre des Records» enregistrés précédemment en sélectionnant le choix LOAD et en indiquant le nom du fichier concerné. Peu importe si de nouveaux records ont été établis avant de charger un ancien Livre des Records: l'ordinateur n'accepte de charger que les records meilleurs que ceux enregistrés dans le Livre des Records en cours.

Ceci signifie qu'il est possible de combiner plusieurs Livres des Records différents: il suffit de les charger tous. Cette opération vous permet d'avoir toujours sous la main le meilleur Livre de Records.

CHARGER/ ENREGISTRER / REJOUER

En sélectionnant ce choix vous avez accès à un autre menu avec les options LOAD, SAVE et REPLAY (CHARGER, ENREGISTRER et REJOUER).

CHARGER/ ENREGISTRER (LOAD / SAVE)

Que ce soit en chargeant ou en enregistrant un fichier, il est indispensable d'indiquer son nom. Pour certains fichiers, il convient de respecter un certain format, en les faisant toujours commencer par les mêmes lettres:

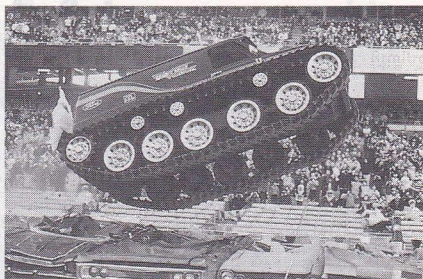
HALL.....	Livre des Records
MP.....	Position dans une partie à plusieurs
DIR.....	Répertoire disquette (Commodore uniquement)

Un fichier portant tout autre nom est considéré par l'ordinateur comme une position de jeu en solo. Cela dit, nous vous conseillons d'utiliser les noms DIV4, DIV3, DIV2, DIV1 en championnat et SDIV4, SDIV3, SDIV2, SDIV1

pour la super league.

En tapant sur la touche "ESCAPE" quand vous indiquez le nom du fichier, vous reviendrez au menu principal.

Un message disant «*file name inappropriate* » (nom de fichier erroné) apparaît si, par exemple, vous utilisez un nom de fichier commençant par "MP" alors que vous enregistrez une position de championnat en solo.



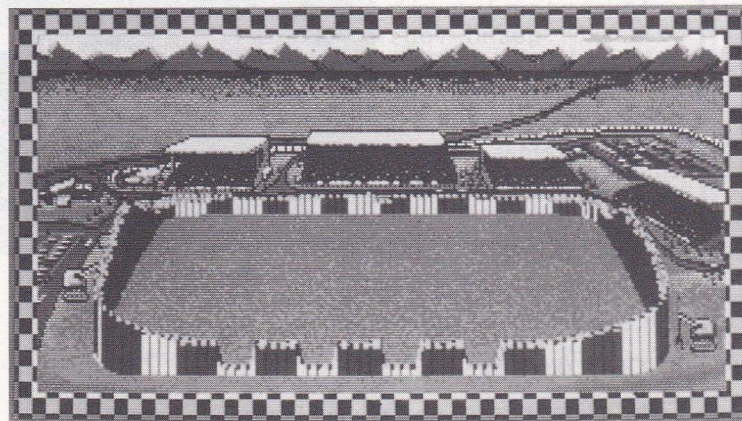
REJOUER (REPLAY)

Cette option vous servira à rejouer la dernière saisons, dans les conditions exactes qui étaient celles aux début de cette saison, ce qui vous évite d'avoir à recharger une position si la saison de course se conclue pour le joueur par une rétrogradation.

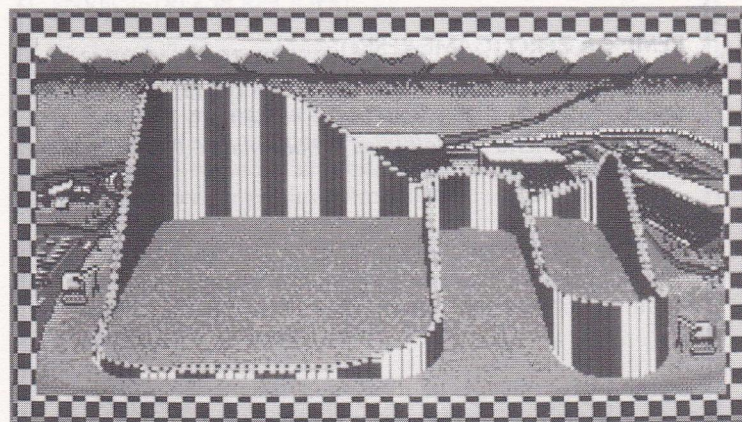
REMISE A ZERO (GAME RESET)

En maintenant la touche "f1" enfoncée quand vous sélectionnez le choix REPLAY, le jeu se remettra à zéro et vous renverra au menu *single player / multi-player* (joueur seul / plusieurs joueurs).

TRACKS



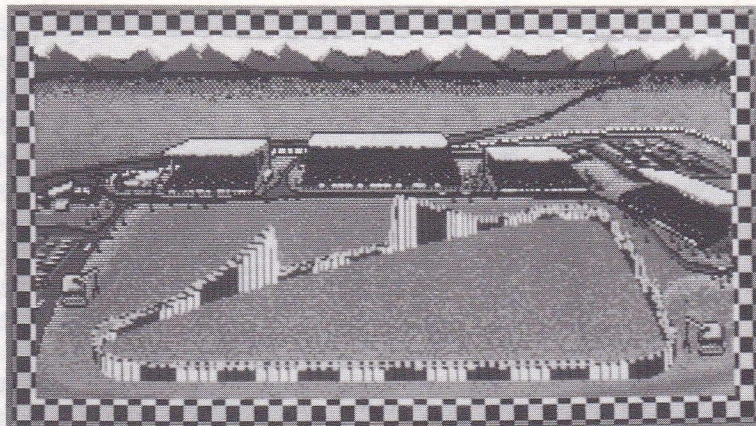
THE STEPPING STONES



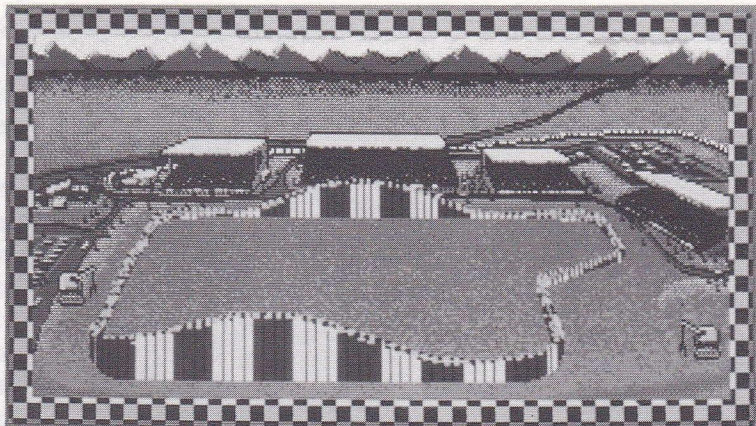
THE ROLLER COASTER



TRACKS



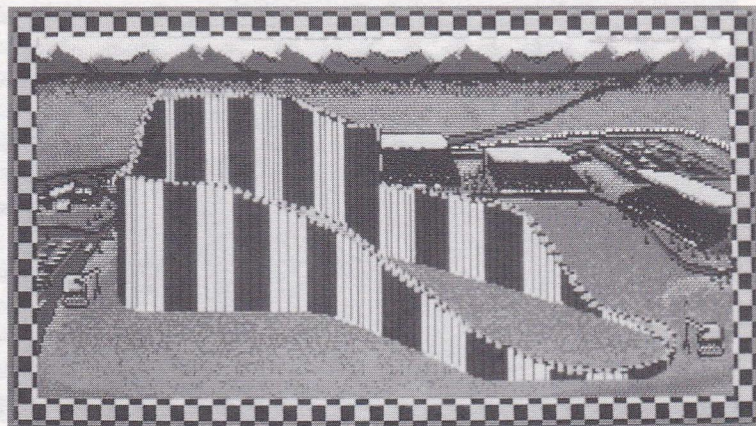
THE BIG RAMP



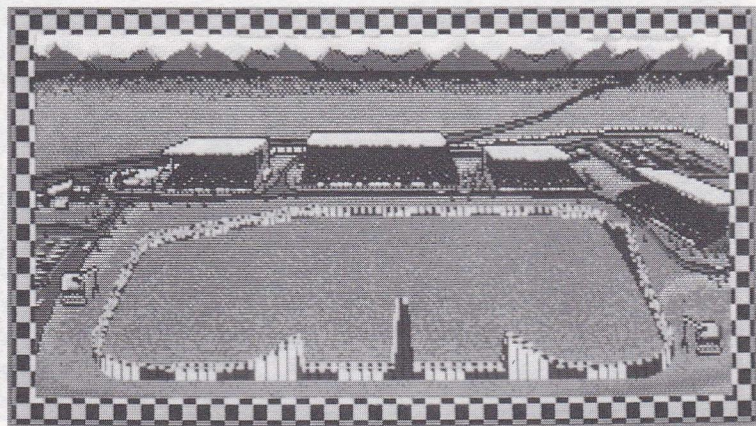
THE HUMP BACK



TRACKS

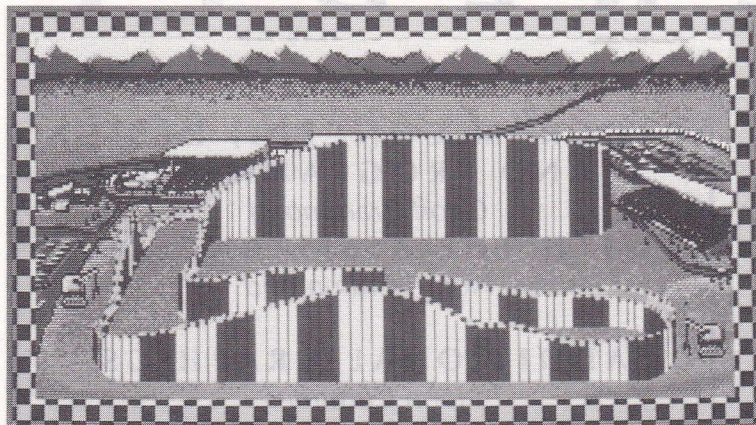


THE SKI JUMP

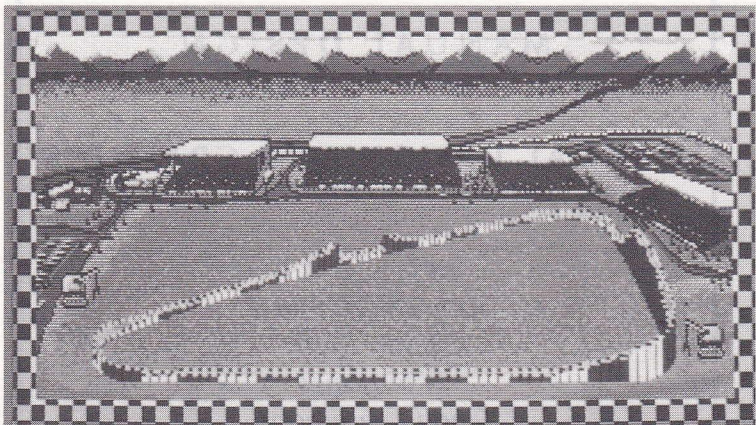


THE HIGH JUMP

TRACKS



THE DRAW BRIDGE



THE LITTLE RAMP

CREDITS

PROGRAM CONCEPT, DESIGN AND PROGRAMMING

Geoff Crammond

WITH THE ASSISTANCE OF

Norah Crammond

ADDITIONAL GRAPHICS

John Cummins

QUALITY CONTROL

Peter Moreland

MANUAL DESIGN

Julie Burness

MANUAL DESIGN AND GRAPHICS

Artistix UK (0705) 252125

MANUAL

Tony Middlehurst

Martin Moth

Peter Jones

Geoff Crammond