



VIPER
Racing

MGI

VIPER RACING

SOMMARIO

Capitolo 1

PER COMINCIARE

Requisiti di sistema	4
Installazione	5
Allacciatevi le cinture	6
In pista	12

Capitolo 2

MENU E FUNZIONI DI GIOCO

Il menu principale	14
Il menu Quick Race	16
Panoramica sulla carriera	29
Il menu Multiplayer	31
Il menu Replay	35
Il menu Options	40

Capitolo 3

I CIRCUITI DI VIPER RACING

Bemidji	46
Castlegreen	50
Daytona	56
Dundas	61

Ridge Valley	66
Rock Island	71
Silverdale	79
Sunset Mesa	83

Capitolo 4

IL GARAGE

Il telaio	88
La convergenza	93
L'aerodinamica	97
La trasmissione	99

Capitolo 5

LA STORIA DELLA DODGE VIPER

Appendici

Risoluzione dei problemi	104
Glossario	110
Crediti	116
Supporto tecnico	118



PER COMINCIARE

INTRODUZIONE

Benvenuti alla prima vera simulazione automobilistica. VIPER RACING vi mette al comando di uno splendido bolide da corsa con 450 cavalli nel motore. È potente, è veloce e, soprattutto, è vostro. Quando imboccate le curve a oltre 100 miglia all'ora, avete bisogno di una buona tenuta per sfrecciare fra i tracciati che MGI ha progettato appositamente per voi. Infatti, il vostro compito è di divorare la strada, sfrecciando sui circuiti e addomesticando il mostro che avete sotto il sedile. Naturalmente, con VIPER RACING la guida al limite delle possibilità è al tempo stesso stimolante ed entusiasmante - non pensiate di divertirvi allo stesso modo su un'altra vettura.

REQUISITI DI SISTEMA

Minimum Configuration:	Configurazione Consigliata:
Configurazione minima:	Pentium 200 MHz con una
Windows 95/98	3DFX o una scheda grafica di
Pentium 133 MHz	seconda generazione
Una scheda grafica 3D con 2 MB	32 MB di memoria RAM
32 Mb di memoria RAM	80 MB di spazio su hard disk
15 MB di spazio sull'hard disk	DirectX 6.0
DirectX 6.0	Scheda sonora a 16-bit
Scheda sonora a 16-bit	Lettore di CD-ROM 4X
Lettore di CD-ROM 4X	

Nota Importante!

Viper Racing utilizza DIRECTX 6.0, un importante strumento per la visualizzazione della grafica e la riproduzione del sonoro. Assicuratevi che i vostri driver audio e video siano compatibili con DIRECTX 6 o aggiornateli all'ultima versione disponibile.



Istallazione

Installate il software seguendo queste semplici istruzioni:

1. Lanciate Windows 95 o 98.
2. Inserite il CD di Viper Racing nel lettore.
3. Il programma di installazione dovrebbe essere carica to automaticamente. Diversamente, clic cate due volte sull'icona "Viper" nel CD-ROM.
4. Scegliete la configurazione appropriata per il vostro sistema e cliccate su OK. Più alto è il livello di installazione, maggiore sarà lo spazio occupato sul vostro hard disk. In ogni caso, diminuiscono anche i tempi di accesso ai menu di gioco.

Quando l'installazione è completa, cliccate su "Play". Considerate che potrebbe essere necessario riavviare il computer dopo l'installazione. In seguito, dovete solamente selezionare VIPER RACING nel menu Avvio/Start di WINDOWS 95 o 98 per caricare il gioco.

NOTA: Per giocare a VIPER RACING, avete bisogno di uno spazio libero su hard disk di almeno 10 MB.



Allacciatevi Le Cinture

Poiché sarete di certo ansiosi di mettervi alla guida di una di queste potentissime Dodge Vipers, vediamo subito come fare. Cosa ne dite di un giro a Bemidji, un circuito piuttosto semplice, ma con una curva niente male!

Siete pronti ad accendere i motori?



Partenza... Via!

Til menu principale (la schermata che compare dopo l'introduzione) visualizza sulla destra cinque pulsanti rettangolari. Cliccate sul pulsante **Options** (opzioni) per aprire quattro cartelle; in questa sede ci interessano solo le ultime due. Cliccate sull'etichetta **Controls** (comandi): questa schermata vi consente di configurare i comandi, assegnandoli alla tastiera,



alla periferica di guida o al joystick. Per utilizzare una delle impostazioni predefinite, cliccate sull'icona a destra che corrisponde alla vostra periferica.

Nota: ricordatevi di calibrare il joystick o il volante utilizzando il programma di installazione di DIRECTX. A tal fine, dovete anzitutto cliccare sul pulsante **AVVIO/START** di **WINDOWS** e selezionare **IMPOSTAZIONI**; in seguito, cliccate su **PANNELLO DI CONTROLLO** e su **PERIFERICHE DI GIOCO**, seguendo le istruzioni per calibrare in modo appropriato il joystick o il volante.



Viper Racing

A questo punto, cliccate sull'etichetta **Driving Aids** (aiuti di guida). Le impostazioni predefinite prevedono l'attivazione di **Auto Shifting** (cambio automatico), **Auto Clutch** (frizione automatica) e **ABS Braking** (sistema frenante ABS); in tal modo, potete guidare senza premere i tasti relativi a cambio e a frizione. In effetti, in tal caso Viper si trasformerà in un gioco "automatico", rendendo meno impegnative le vostre prime scorrazzate sulla pista. Naturalmente, potete disattivare quelle opzioni a vostra discrezione.

Ora, cliccate su **Traction Control** (controllo trazione) e su **Yaw Control** (controllo sbandata) e impostate i due valori a Low (basso). Si tratta di aiuti di guida che facilitano i primi passi sulla Viper. Per una completa descrizione sul loro funzionamento, riferitevi alla sezione del capitolo 2 relativa ai comandi (pagina 45). Cliccate su **Back** (indietro) per ritornare al menu principale, quindi sul pulsante **Quick Race** (gara veloce). La schermata successiva visualizza tre finestre: in quella di sinistra (con l'immagine della Dodge Viper), selezionate **Arcade**, l'impostazione più facile; nella finestra centrale (con le immagini dei circuiti) cliccate su una delle frecce a fianco del pulsante **Scores** (punteggi), fino a quando nel riquadro in piccolo compare Bemidji. Sotto di esso cliccate su **Sprint**, assicurandovi che non sia selezionato **Reversed** (speculare). Siete quasi pronti per partire. Nella finestra di destra, regolate l'immagine cliccando sulle frecce, come avete fatto con quella precedente, fermandovi quando ottenete l'immagine del gruppo. Assicuratevi che sia attivata l'opzione

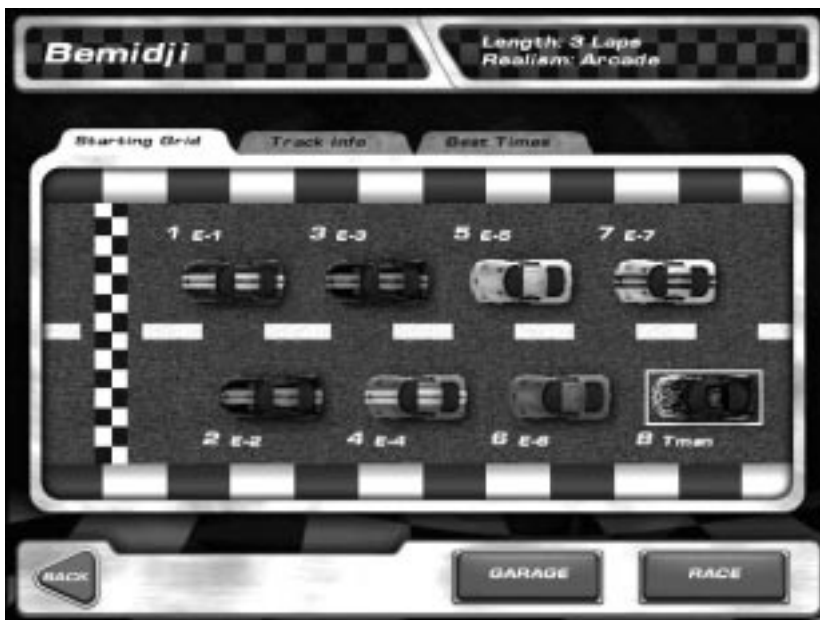




Viper Racing

Easy (facile) per **AI Skill** (livello dell'IA): diversamente, cliccate sul punto che si trova di fianco a Easy. In questo momento, non è necessario preoccuparsi delle altre funzioni.

Tutto a posto. Cliccate sul pulsante **Enter** (invio) nell'angolo in basso a destra dello schermo e siete pronti. Nella schermata successiva, cliccate sul pulsante **Race** (gara): ora si fa sul serio. Prima di partire, potete scegliere una delle dodici visuali di gara disponibili.



Le dodici prospettive spaziano da quella dell'abitacolo (all'interno della vettura) a quella panoramica. Per attivare ognuna di esse, premete uno dei tasti funzione. Ecco l'elenco delle visuali:



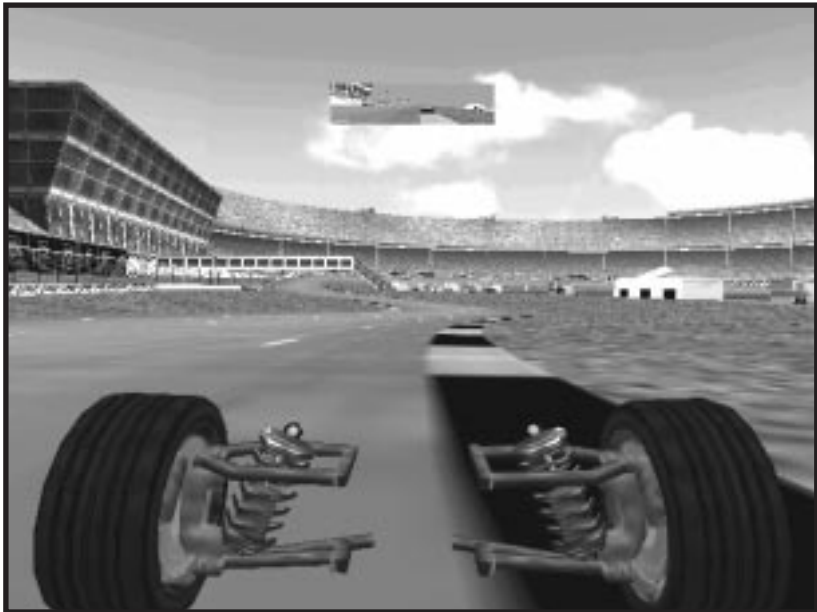
F1: VISUALE DALL'ABITACOLO	F7: VISUALE F6 A DISTANZA
F2: VISUALE DAL PARAURTI	F8: VISUALE F6 POSTERIORE
F3: VISUALE DEL TELAIO A RAGGI X	F9: VISUALE PANORAMICA
F4: VISUALE POSTERIORE	F10: VISUALE AEREA
F5: VISUALE F6 RAVVICINATA	F11: RIPRESE TELEVISIVE
F6: VISUALE DI INSEGUIMENTO	

Se doveste schiantare al primo tentativo la vostra splendida vettura, non c'è bisogno di scoraggiarsi: premete la barra spaziatrice per portare la vostra Viper nuovamente in strada. In tal modo, ripartirete da fermi, ma non dovrete uscire dalla gara.



In Pista

Piagate sull'acceleratore quando si accende la luce verde. Partite dal muretto esterno e portatevi gradatamente verso l'interno del circuito, affrontando la curva. All'uscita, riportate lo sterzo in posizione centrale, dopodiché date tutto gas nel rettilineo successivo, ma state attenti: è in arrivo una chicane.



E ora viene il difficile. Avvicinandovi a questa variante, portate le ruote di destra sopra i cordoli striati in giallo e nero, quindi correggete a sinistra in modo da andare con la ruota anteriore sinistra sopra l'ultima sezione del cordolo. Non appena uscite dall'ultima curva, raddrizzatevi al centro e, nel rettilineo finale, accelerate fino a sfiorare il muretto per tagliare in piena velocità la linea del traguardo.

Ce l'avete fatta: avete completato il vostro primo giro con una Viper. Dopo altri due giri caratterizzati da manovre simili, arriverete alla fine della gara.

In seguito, verrà visualizzata una schermata contenente i risultati di gara. Cliccate sul pulsante **Replay** che si trova in basso a destra e, nella schermata successiva, su **Save** (salva). Nella finestra Replay File (file di replay), digitate il nome con cui volete salvare la gara (ad esempio "Bemidji), quindi cliccate su **OK** e su **Exit** (esci) per uscire dalla schermata. Giunti a questo punto, questa operazione può sembrare senza senso, ma si rivelerà utile più tardi, quando parleremo del pulsante **Replay** presente nel menu principale.

Per quanto riguarda il menu principale, continuate a cliccare su **Back** fino a che non tornate alla pagina iniziale. Nel capitolo successivo vedremo in modo dettagliato le schermate più importanti di Viper Racing.



Capitolo 2

I Menu di Gioco e le Funzioni

Il Menu Principale



Il menu principale offre le seguenti opzioni:

Quick Race (gara veloce): questo pulsante vi consente di scegliere il tracciato su cui volete gareggiare e il tipo di competizione in cui desiderate cimentarvi. Vi sono tre modalità differenti fra cui scegliere: Pack (gruppo), che vi fa gareggiare contro un massimo di sette avversari; Clock (tempo), in cui cercate di ottenere i migliori tempi del giro e della gara; infine, Ghost Car (auto fantasma) che vi permette di competere su un giro contro un "fantasma" che effettua o il vostro giro più veloce o quello mai realizzato nella modalità di guida attualmente selezionata



(arcade, simulazione e così via). Fondamentalmente, questa schermata controlla quattro aspetti di vitale importanza della gara: il tipo di competizione, la modalità, il luogo e gli avversari.

Career (carriera): tutto ciò di cui necessitate per vivere a trecento all'ora si trova qui. La modalità "carriera" in Viper Racing vi consente di competere in quattro classi differenti del campionato: vincendo una gara, otterrete del denaro che potrete in seguito utilizzare per potenziare la vostra vettura e portarvi più vicini alla vostra meta, la vittoria nella lega A del campionato GT di Viper Racing.

Multiplayer (multigiocatore): questo pulsante controlla le opzioni relative alle partite multigiocatore. Potete gareggiare contro i vostri amici mediante una connessione diretta, su Internet via TCP/IP o con il modem.

Replay: questa opzione vi consente di visualizzare i replay salvati delle vostre gare precedenti.

Options (opzioni): l'ultimo pulsante del menu principale vi consente di configurare Viper Racing in base ai vostri gusti e alle vostre esigenze. Si tratta di modificare la grafica e gli effetti sonori, nonché di configurare il joystick, la tastiera o il volante. Prima di esaminare queste opzioni, potreste personalizzare il gioco: cliccate sul riquadro "Player" (giocatore) nel menu principale per cambiare il vostro nome. Questo è il primo modo per

Viper Racing

procedere con la personalizzazione. Per ulteriori informazioni, leggete le sezioni seguenti.

Il Menu Quick Race

Le tre finestre della schermata relativa alla gara veloce vi consentono di selezionare un certo numero di opzioni, dalla vettura che guiderete al tipo di tracciato su cui volete consumare i pneumatici.

La finestra della vettura vi permette di effettuare due operazioni: anzitutto, potete personalizzare l'aspetto della vostra Viper; le frecce che si trovano a fianco del pulsante Paint (disegno), sotto l'immagine, vi



consentono di scegliere il colore della vettura. Come al solito, per effet-



tuare la selezione è sufficiente cliccare col pulsante sinistro del mouse.

Il Menu Paint Kit

Il pulsante **Paint** visualizza la pagina relativa allo strumento di disegno, con il quale potete pitturare la vostra auto; molte delle opzioni presenti funzionano allo stesso modo di gran parte dei programmi di grafica: cliccate su ciascuna icona e collocate il disegno sulla vettura



Icone & funzioni



Pennello: disegno a mano libera mediante il pennello corrente



Linea: disegno di linee rette



Rettangolo: disegno di rettangoli



Contagocce: cambio del colore con cui si disegna



Rettangolo tratteggiato: sostituzione del pennello con l'immagine selezionata



Lente di ingrandimento: ingrandimento dell'immagine con un click del mouse



Punto: modifica dell'ampiezza del tratto (sottile)



Cerchio: modifica dell'ampiezza del tratto (medio)



Cerchio ampio: modifica dell'ampiezza del tratto (spesso, arrotondato)



Cerchio sbiadito: tratto spesso ma chiaro



Numero: disegno di numeri sulla vettura mediante il pennello



Freccia orizzontale: inversione dell'immagine da sinistra ,a destra



Freccia verticale: inversione dell'immagine dall'alto verso il basso.



Vite in senso antiorario: rotazione dell'immagine in senso antiorario



Vinte in senso orario: rotazione dell'immagine in senso orario



Scritta "Undo": annullamento dell'azione precedente

Per gestire i colori, cliccate su una tinta nella tavolozza che si trova nell'angolo in alto a destra; il riquadro superiore indica il colore attivo.

Il pulsante **Template** (modello) vi consente di scegliere fra venti differenti modelli di vettura; cliccate su quello desiderato e premete **OK** per attivarlo. Il pulsante **Default** (predefinito) annulla tutte le modifiche e vi riporta alla Viper con cui avete iniziato. Per cambiare colore, usate il contagocce (o la freccia).

Dopo aver personalizzato la vettura, cliccate su **Back**: comparirà un riquadro con la richiesta di salvare i cambiamenti apportati prima di ritornare al menu **Quick Race**.



Il Realismo

Da questa finestra potete modificare il livello di realismo del gioco; avete a disposizione tre opzioni: **Arcade** è la modalità più facile, mentre **Simulation** (simulazione) la più difficile. Quest'ultima vi mette al comando di una vettura che reagisce alle leggi della fisica come una vera Viper. Infine la modalità **Intermediate** (intermedio) è un compromesso fra le due precedenti.

Potete inoltre scegliere se attivare o meno i danni: nel primo caso, la vostra Viper verrà deformata in seguito all'impatto contro un muro o un'altra vettura, senza accartocciarsi - per lo meno non completamente. Dopo un impatto o un testacoda, premete la barra spaziatrice per raddrizzare la macchina e riposizionarla ferma, nuova di zecca, nel centro della pista.

La finestra del tracciato offre una visuale in piccolo del tracciato su cui state per cimentarvi. In quest'area potete selezionare il circuito che meglio si adatta alle vostre esigenze, nonché il numero di giri che compongono la gara. Il pulsante Times (tempi), che si trova sotto l'immagine, vi fornisce l'accesso alle statistiche registrate nelle gare precedenti su questo tracciato, indicando inoltre la lunghezza del giro.

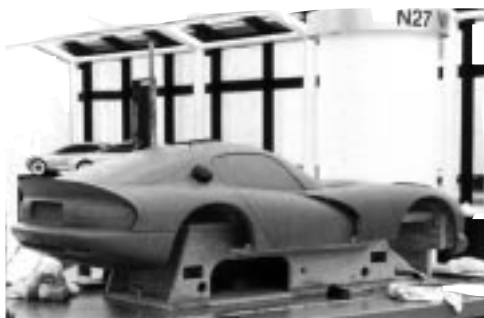
Avete la possibilità di gareggiare su otto tracciati, compresi alcuni circuiti di fantasia: la lussureggiante campagna di Silverdale,



le brughiere e le colline di Castlegreen, il paesaggio dell'America meridionale di Sunset Mesa e il centro cittadino del circuito urbano di Dundas.

Dopo aver selezionato il tracciato, potete scegliere la lunghezza della gara mediante tre opzioni: **Sprint** (veloce) consiste di tre giri, **Medium** (medio) di otto e **Long** (lungo) di venti giri.

Contrassegnando l'opzione **Reversed** (speculare), compresa fra quelle descritte in questa sede, si invertirà il tracciato, ossia si gareggerà nella direzione inversa (procedendo in avanti, naturalmente!).



La finestra relativa alla **competizione**, a destra di quella del tracciato, determina contro chi gareggerete: un numero di avversari specificato, l'orologio o l'"auto fantasma". Mediante una freccia rivolta a sinistra e una rivolta a destra, che si trovano in cima a questa finestra, potete personalizzare la competizione. Cliccate col pulsante sinistro del mouse sulle frecce per scegliere una delle tre opzioni disponibili: **Pack** identifica un gruppo di vetture, **Clock** comporta una gara senza avversari e senza auto fantasma, mentre **Ghost** vi consente di gareggiare contro una versione fantasma della vostra auto che non è altro che la registrazione di una gara precedente. Potete scegliere fra Normal (normale) o Best Ever (migliore): nel

Viper Racing

primo caso, entrerete in competizione con un'auto fantasma che gira col miglior tempo che avete ottenuto nella gara corrente, mentre nel secondo, essa realizzerà il miglior tempo mai realizzato sul tracciato, nella modalità di guida corrente (arcade, intermedio, simulazione).

L'opzione **AI Skill Adjuster** (modifica livello dell'IA), la prima che si trova sotto la finestra e le frecce, vi consente di impostare l'abilità dell'intelligenza artificiale (ossia degli altri piloti) per quel tracciato. Cliccate col pulsante sinistro del mouse per specificare il livello desiderato.

Di seguito troverete l'opzione **Pack** (gruppo), che determina il



numero di avversari contro cui gareggerete, da un minimo di uno a un massimo di sette. Per i primi tempi, potreste trovare opportuno evitare situazioni troppo affollate, scegliendo un numero compreso fra tre e cinque. Considerate che meno avversari ci sono, più alto è il frame rate.

Il pulsante **Ghost** offre le stesse possibilità dell'opzione precedente, ma se lasciate l'immagine del gruppo nelle finestre di sopra e portate questo pulsante in posizione Off, potete competere non solo contro voi stessi (ossia l'auto fantasma), ma anche contro le altre Viper.

A questo punto avete ottenuto la configurazione desiderata. Ora, preparatevi a mandare su di giri il motore. Dopo aver premuto **Invio**, vedrete tre opzioni, per accedere alle quali dovete cliccare col pulsante sinistro nella rispettiva etichetta. Starting Grid (griglia di partenza) visualizza un'immagine dei concorrenti mentre attendono la bandiera verde, Track Info (informazioni sul circuito) mostra una panoramica del tracciato, mentre Best Times (migliori tempi) presenta statistiche e record per quel tracciato, compresi i giri più veloci, le massime velocità e i migliori tempi complessivi.

Per quanto riguarda i due pulsanti nell'angolo in basso a destra, **Garage** vi consente di trovare la migliore messa a punto per la vostra Viper (in seguito forniremo informazioni più dettagliate a riguardo). Cliccate invece sul pulsante **Race** (gara) per fare un giretto sul tracciato selezionato.

Viper Racing

Dopo aver affrontato gli agguerriti avversari, verrà visualizzata una schermata contenente informazioni sulla gara appena completata. La sezione di sinistra indica le posizioni e le statistiche personali, come la vostra velocità massima, il miglior giro e il tempo di tutta la gara.

Il Menu Career

Una Viper standard non è sufficiente per voi? Siete pronti per una competizione più impegnativa di una gara di otto giri? Bene, allora cimentatevi in un'intera carriera, in cui potete competere in quattro leghe differenti, vincere denaro e potenziare la vostra vettura nella speranza di agguantare la vittoria più importante, quella nel Campionato GT di Viper Racing.

Dopo aver cliccato sul pulsante Career (carriera), verrà visualiz-

The screenshot displays the 'Race Results' screen for a driver named Bemidji. The interface is divided into two main sections: a driver information table on the left and a lap-by-lap performance table on the right. At the bottom, there are 'BACK' and 'REPLAY' buttons.

Race Results **Bemidji**

Viper Racing
9/22/98
Bemidji

Driver	Race Time	Best Lap	Max Speed
Dean	5:10.72	0:35.76	153.6
B-1	5:20.61	0:39.27	151.0
B-2	5:29.09	0:40.25	149.3
B-3	5:34.73	0:41.19	149.6
B-4	5:47.52	0:42.75	137.9
B-5	6:06.30	0:44.33	135.8
B-6	6:20.12	0:45.99	138.6
B-7	6:49.65	0:50.25	136.2

Lap	Lap Time	Speed
1	0:46.89	148
2	0:36.91	153
3	0:35.75	153
4	0:36.03	153
5	0:35.76	153
6	0:47.21	153
7	0:35.96	153
8	0:36.17	153

BACK REPLAY

zata una scheda di registrazione; cliccate sul pulsante Create (crea) posto in basso, quindi comparirà un riquadro che vi chiede di scegliere il livello di realismo e l'eventuale presenza dei danni.

Suggerimento: si consiglia di non attivare i danni la prima volta che si intraprende una carriera.

Nota: non è possibile modificare le scelte effettuate dopo aver intrapreso una carriera.

Cliccate sul pulsante **OK** al termine dell'operazione: a questo punto, siete un partecipante del circuito Dodge Viper e comincerete la vostra carriera nella classe Amateur (amatori), senza alcun denaro.

Il pulsante **Create** (crea) è il vostro passaporto per le leghe superiori; al termine della registrazione, verrà visualizzato un elenco di opzioni sulla destra: **Events** (eventi), **Ranking** (posizione), **Upgrades** (aggiornamenti) e **Save** (salvataggio). Mediante questi pulsanti, potrete agevolmente intraprendere decisioni relative alla vostra carriera. All'inizio vi trovate al livello amatoriale, ma in seguito guadagnerete punti e denaro, riuscendo a potenziare la vostra vettura e a migliorare il vostro grado.

Events (eventi): questa opzione vi informa riguardo ai differenti eventi

Viper Racing



in cui dovete cimentarvi, elencati per tracciato, lunghezza e premio. Verrà altresì indicata la vostra posizione. Premete **Invio** per iniziare e, nella schermata successiva, cliccate su **Qualify** (qualifiche) per cimentarvi nelle qualificazioni relative all'evento successivo.

Ranking (posizione): cliccate su questo pulsante per vedere la vostra posizione in classifica.

Test (collaudo): per collaudare la vostra auto rimodernata su uno degli otto tracciati, selezionate il circuito e cliccate sul pulsante **Test** nell'angolo in basso a destra.

Upgrades (aggiornamenti): si tratta di una panoramica sugli elementi quali il motore, gli scarichi e la trasmissione, nonché del telaio. Il menu di sinistra vi consente di effettuare degli aggiornamenti a:



Engine (motore), **Drivetrain** (trasmissione), **Chassis** (telaio), **Body** (carrozzeria), **Wheels** (gomme) e **Paint** (disegno).

Engine (motore): potete spendere il denaro ottenuto in premio per acquistare numerosi componenti, dai sistemi di raffreddamento agli iniettori di carburante.

Drivetrain (trasmissione): potete acquistare scatole del cambio e assali.

Chassis (telaio): questa sezione contiene ammortizzatori, molle e simili - elementi che migliorano la stabilità e la maneggevolezza della vostra vettura.



Viper Racing

Body (carrozzeria): servendovi dei componenti di questa sezione potete migliorare l'aerodinamica della vettura e agire sul peso della stessa.

Wheels (gomme): potete scegliere fra quattro tipi di pneumatici.

Paint (disegno): questo pulsante visualizza la schermata dello strumento di disegno. Per ulteriori informazioni a riguardo, consultate la sezione dedicata alla **gara veloce**.

Mediante le frecce e i comandi che si trovano sulla destra, selezionate i componenti dalle prime quattro sezioni; quando trovate quelli desiderati, cliccateci sopra. Considerate che alcuni di essi potrebbero non essere disponibili nella vostra classe di gara. Nella sezione destra potete trovare spiegazioni riguardo alla funzione di ciascun componente, unitamente al suo costo e alla disponibilità.

Save (salvataggio): salva i dati relativi al vostro pilota.

Panoramica sulla Carriera

Quando vi cimentate in una carriera, cominciate al livello amatoriale e scalate lentamente la classifica, fino ad arrivare a competizioni più impegnative. Correndo e vincendo, otterrete punti e denaro: i primi vi consentono di avanzare nel campionato, mentre il secondo vi permette di aggiornare la vostra Viper nella schermata apposita. Per passare alla classe successiva, dovete anzitutto vincere il livello corrente.

Suggerimento: il denaro si ottiene non solo in seguito alle vittorie, ma anche ai piazzamenti stagionali. Talvolta la prudenza si rivela un valore fondamentale: anche un semplice piazzamento può risultare utile per il campionato.

Suggerimento: all'inizio, non pensate solamente a un aumento dei cavalli. Ricordatevi che pneumatici di qualità superiore e la riduzione del peso possono fare faville.

Non scoraggiatevi subito: per arrivare alle classi superiori, possono essere necessarie svariate stagioni. In tal senso, può rivelarsi parecchio utile acquistare un alettone addizionale non appena possibile, quando vi trovate nella classe Club: si tratta di un componente indispensabile per i circuiti più tortuosi.

All'inizio, vi mancheranno i componenti necessari per agire sul

Viper Racing

telaio, ma col passare del tempo le cose cambieranno: le gare diventano più impegnative di stagione in stagione, ma anche la vostra esperienza aumenterà e, inoltre, si renderanno disponibili degli aggiornamenti. Per vincere un'intera carriera, non è sufficiente guidare bene: dovete infatti gestire i vostri soldi oculatamente, acquistando solamente quegli aggiornamenti che si adattano al vostro stile di guida e vi consentono di ottenere tempi sempre migliori.



Il Menu Multiplayer

Viper Racing vi consente di competere non solo contro voi stessi e il computer, ma anche contro i vostri amici (o nemici): potete farlo via **LAN**, **Modem** o **connessione diretta**. Cliccate sull'opzione appropriata per selezionarne una.

L'opzione **LAN** vi consente di gareggiare contro un gruppo di amici su Rete Locale o via Internet; potete scegliere fra IPX o TCP/IP. In ogni caso, è importante ricordare che tutti devono effettuare la medesima scelta, altrimenti non sarà possibile giocare assieme.

Le partite su rete locale o quelle su Internet vengono indicate nel riquadro delle partite locali che compare sulla destra.

Naturalmente, fino a che qualcuno non crea una partita, non sarà possibile effettuare alcuna selezione; potrete tuttavia



Viper Racing

essere voi a dare il calcio d'inizio, cliccando semplicemente su **Create**. A questo punto, dovete specificare il nome della vostra partita e inserire una password se volete tenere lontani i piantagrane.

Il pulsante **Find** (trova) risulta di qualche utilità solamente nel caso in cui siate già al corrente del fatto che è in corso una partita su un sistema TCP/IP remoto. Ad esempio, poniamo che vostra cugina Luisa sia su Internet e abbia creato una partita sul suo sistema (cliccando su **Create**, come descritto in precedenza). Dopo aver ottenuto l'indirizzo IP del suo sistema, potete inserirlo nel riquadro **Find** dopodiché, come per magia, nell'elenco comparirà la sua partita. Unitevi a essa come se fosse una partita locale, quindi scambiate qualche disegno con vostra cugina.

L'opzione **Direct** (diretto) vi consente di giocare contro un avversario il cui computer è connesso al vostro mediante cavo di tipo null-modem.

Per avvalervi dell'opzione **Modem**, cliccate su **Modem** e su **Call** (chiama) o su **Answer** (rispondi); nel primo caso occorre inserire il numero da chiamare via telefono (ossia quello dell'avversario/vittima) nel riquadro **Phone Number**, mentre nel secondo sarà sufficiente attendere il trillo del telefono, dopo il quale dovrete cliccare sul pulsante **Answer**.

Quando vi siete connessi con un avversario, Viper Racing visualizza la schermata relativa alla **modalità multigiocatore**, mediante la quale colui che ha creato la partita può modificare le impostazioni; qualsiasi cambiamento apportato produrrà i suoi effetti nel menu di tutti gli altri partecipanti.



Il pannello a destra consente a chi ha creato la partita (host) di scegliere l'arena di gara, mentre quello centrale permette di determinare il livello di realismo (**Arcade**, **Intermediate**, **Simulation**), la presenza o meno dei danni e la direzione verso la quale si disputerà la gara. Il pulsante che rappresenta delle vetture identiche fa sì che tutti i giocatori utilizzino l'assetto della vettura dell'host: in tal modo, si giocherà con auto caratterizzate da prestazioni identiche.

Nel pannello di destra, l'host può determinare il numero di vetture gestite dal computer presenti in gara, unitamente alla loro abilità (Easy - facile, Normal - normale, Hard - difficile). Tali vetture saranno presenti assieme a quelle degli altri avversari, ma non è possibile superare il limite di otto partecipanti per ogni gara.

La sezione inferiore dello schermo comprende due finestre: quella di chat e quella dei partecipanti. Nella prima, i giocatori possono inserire dei messaggi, premendo Invio per mandarli; nella seconda vengono mostrati i partecipanti alla gara; un indicatore rosso di



Viper Racing

fianco al loro nome significa che essi non hanno ancora accettato di far parte di quella gara, mentre un segnalatore giallo indica la loro adesione.

I giocatori possono manifestare la loro volontà di partecipare a una partita impostata dall'host cliccando su **Approve** (approva). In tal modo, il loro segnalatore diventerà di colore giallo, dopodiché l'host potrà cliccare sul pulsante **Close entry** (chiudi iscrizioni) per passare al menu Pre-Race.

Da questo menu, ciascun giocatore può scegliere una vettura di colore differente, accedere al **menu Garage** o conversare con gli altri. Inoltre, l'host può scegliere di **annullare il tracciato** (cliccando su Cancel Track), facendo ritornare tutti al menu precedente. Quando un giocatore clicca su **Race**, il suo segnalatore diventa di colore verde, a indicare la sua volontà di iniziare; un click su quel pulsante da parte dell'host dà il via alla gara.

Il Menu Replay

Con questa opzione potete rivedere i vostri exploit nelle gare precedenti. Volete analizzare le vostre prestazioni a Silverdale, per vedere quali aspetti della vostra guida potete migliorare? Ecco l'utilità di questo strumento. Grazie alle opzioni che spaziano da una riproduzione al rallentatore all'analisi degli effetti della forza di gravità, il **menu Replay** offre un prezioso aiuto per il vostro avanzamento in carriera.

Quando cliccate sul pulsante **Replay**, compare una piccola finestra al centro dello schermo; il riquadro che si trova sotto la scritta Replay File elenca le gare che avete salvato sul vostro hard

disk. A questo punto, esso dovrebbe visualizzare solamente un file, quello che avete salvato dopo la vostra scorrazzata a Bemidji. Per accedervi, cliccate sopra di esso e poi su **OK**.

Comparirà la vostra vettura presso la linea di partenza; in cima allo schermo, vi vengono messe a disposizione numerose opzioni mediante il pannello di controllo. Tutto ciò di cui un vero studioso del gioco potrebbe avere bisogno si trova qui, a portata di mano. Iniziamo con i riquadri della sezione inferiore. Quello nell'angolo in basso a sinistra vi comunica quale vettura state guardando; il vostro nome dovrebbe apparire nel riquadro. Cliccando sulle







frecce potete muovervi di auto in auto, per rendervi conto come i vostri avversari vedono la gara. Questa funzione vi consente di sedervi all'interno della vettura preferita, anche di quella del vincitore, il che rende la fase di apprendimento molto più stimolante.

Viper Racing

Il riquadro a destra vi consente di vedere la gara da differenti angolazioni; cliccando sulle frecce attiverete una delle dodici prospettive disponibili (si tratta delle visuali descritte nella sezione "Allacciatevi le cinture"). I tasti PagSu e PagGiù cambiano la vettura inquadrata dalle telecamere, mentre il pulsante circolare sopra il riquadro a destra consente un avanzamento pre-





ciso, di fotogramma in fotogramma.

I controlli di avanzamento si trovano sopra i riquadri e a sinistra del pulsante circolare. Si tratta di pulsanti simili a quelli presenti in un VCR: il pulsante  riproduce la gara a velocità normale,  arresta l'azione,  vi riporta alla linea di partenza mentre  vi porta all'ultimo fotogramma, a fine



gara.

Gli altri due pulsanti servono per la riproduzione veloce.  riproduce in avanti la scena: cliccateci sopra per procedere un fotogramma per volta o tenetelo premuto per evitare qualsiasi pausa. Lo stesso vale però , che però riproduce all'indietro. In alternativa, potete utilizzare le scorciatoie da tastiera: ai tasti cursore del tastierino numerico sono assegnati i comandi del VCR; il tasto centrale è per la riproduzione e la pausa, quello sinistro per il riavvolgimento, mentre quello destro per l'avanzamento veloce.

A destra del pannello di controllo si trovano le funzioni **Load** (carica), **Hide** (nascondi), **Analysis** (analisi) ed **Exit** (esci). Il pulsante **Load** vi consente di abbandonare il file di replay corrente e di caricarne un altro, mentre **Hide** rimuove il pannello di controllo per offrirvi una visuale a pieno schermo del replay (premete il tasto Esc o cliccate col mouse per attivare nuovamente il pannello).

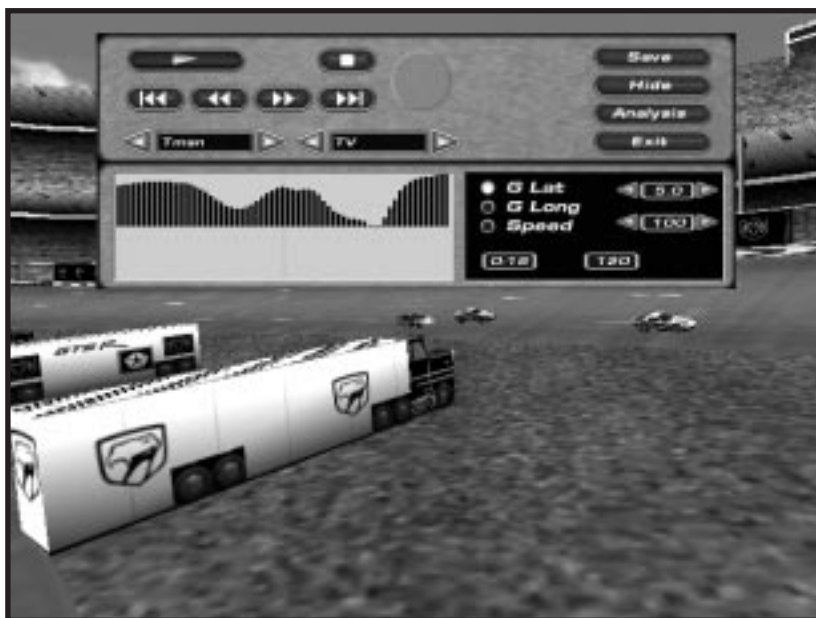
Il pulsante **Analysis** vi offre l'accesso alla più utile di tutte le funzioni: cliccateci sopra per visualizzare una nuova schermata sotto il pannello di controllo, in modo da analizzare gli effetti prodotti sulla vostra vettura dalla forza **G latitudinale e longitudinale**, nonché dalla velocità. Oltre a ciò vi sono degli indicatori digitali del vostro tempo (nell'angolo in basso a sinistra del riquadro di colore nero) e la velocità, espressa in miglia orarie. L'angolo in alto a destra si riferisce alle forze laterali, mentre il riquadro che si trova sotto misura le forze longitudinali.



Viper Racing

I dati relativi alla funzione che avete scelto sono visualizzati mediante un apposito grafico, a sinistra del riquadro di colore nero. Poniamo che abbiate cliccato sul pulsante Speed (velocità), illuminando l'indicatore che si trova al suo fianco: il grafico indicherà la vostra velocità (espressa in miglia orarie) mediante delle barre di colore nero.

Per lasciare il **menu Replay**, cliccate su **Exit**. In tal modo,



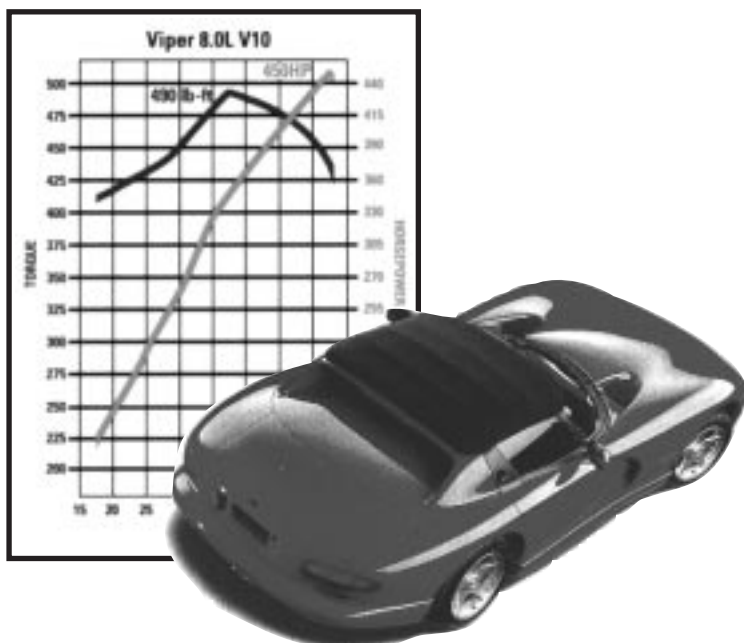
tornerete nuovamente al menu **Quick Start**.

Il Menu Opzioni

Non è abbastanza chiaro, vero? Cliccate su questo pulsante per accedere a qualsiasi cosa di cui necessitate per rendere la vostra esperienza di gioco ancora più entusiasmante e soddisfacente. Le

quattro opzioni offerte in questa pagina vi consentono di modificare qualsiasi cosa vada dalle ombreggiature ai segni delle gomme, dalla sensibilità del freno a quella dello sterzo.

Graphics (grafica): in questa sezione potete modificare i parametri relativi alla grafica. Scegliete fra le risoluzioni 512x384, 640x480, 800x600 o 1024x768 (**nota: le risoluzioni superiori a 640x480 sono disponibili solamente su alcune schede video**), cliccando nel riquadro appropriato. Per modificare la qualità del rendering, cliccate sul riquadro rosso suddiviso in sezioni di varie tonalità, che si trova di fianco a "Detail level" (livello del dettaglio) e a "Draw distance" (profondità): più il rosso è intenso, maggiore sarà il dettaglio e/o la profondità. Potete attivare anche altre opzioni, compresi i segni delle gomme (skid marks), il fumo (smoke)



Viper Racing

e i particolari del cielo (sky details).

Il pulsante **Benchmark** (prova) vi consente di vedere il risultato delle opzioni che avete selezionato, nonché quanti fotogrammi al secondo (FPS, frames per second) otterrete col vostro computer.

Screen resolution (risoluzione dello schermo): la risoluzione dello schermo si riferisce al numero di pixel visualizzati; le alte risoluzioni sono preferibili, ma richiedono anche una maggiore quantità di memoria: esse potranno essere utilizzate



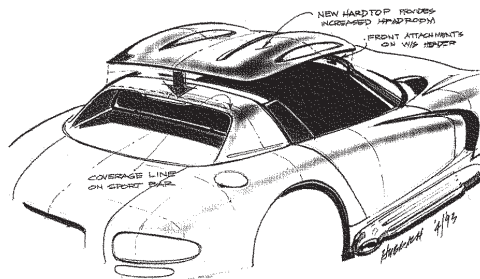
solamente dai giocatori che dispongono di un sistema molto potente, dotato di schede video fornite di molta memoria.

Rendering Quality (qualità del rendering): il **livello di dettaglio** (detail of level) determina i particolari che vengono disegnati sullo schermo. Ad esempio, riducendo il livello da tre barre

a due viene eliminato l'effetto trasparenza di Viper (fra le altre cose). In altre parole, non sarà più possibile vedere il casco del pilota (perché parabrezza e finestrini saranno oscurati). La profondità indica a quale distanza il computer realizza i disegni per un dato livello; maggiore è la distanza, più lontano potrete vedere (consentendovi di distinguere i vari particolari del tracciato), ma minore sarà il numero di fotogrammi al secondo.

Hardware Features (funzioni hardware): **Bilinear Filtering** (filtro bilineare), **Shading** (ombreggiature), **Fog** (nebbia) e il **Mipmap** sono tutte funzioni di rendering software che migliorano la qualità e il dettaglio grafico dell'immagine. Ciascuna funzione riduce leggermente il frame rate e non tutte sono supportate da qualsiasi scheda video. Se avete problemi a far girare il gioco in modo soddisfacente, utilizzate la funzione Benchmark mentre sperimentate le varie opzioni, in modo da rendervi conto quali sono quelle che incidono in modo sostanziale sulla fluidità delle animazioni.

Textures: disabilitate le texture del cielo per rendere quest'ultimo di un colore blu uniforme, guadagnando al tempo un paio di fotogrammi al secondo. **Reflections** (riflessi) riguarda la lucentezza della vettura, mentre **Mirror** si riferisce



Viper Racing

agli specchietti: attivandoli, potrete vedere chi c'è dietro di voi. Sono disponibili tre livelli: Low (basso) visualizza solamente le vetture che si trovano alle vostre spalle, Medium (medio) anche il terreno (tranne gli effetti come il fumo e le sgommate), mentre High (alto) rappresenta tutto quanto. Quella degli specchietti è una funzione molto onerosa in termini di elaborazione, specialmente al livello più elevato. Se avete problemi con la fluidità delle animazioni, dovrebbe essere la prima da disattivare.

Game Effects (effetti di gioco): si tratta degli effetti come il fumo (Smoke) prodotto dalle gomme posteriori, le ombreggiature (Shadow) prodotte dalla vettura e le sgommate (Skids) dei pneumatici.

Nota: a parte la pratica, i fotogrammi al secondo potrebbero costituire il fattore più importante per guidare bene, poiché da essi dipende la continuità con la quale viene rappresentata la scena. Se il valore è basso (17 fotogrammi o meno), sarebbe opportuno disabilitare alcune delle opzioni grafiche. L'equazione è semplice: la qualità è inversamente proporzionale al numero di fotogrammi.

Sound (sonoro): si tratta del comando per controllare l'audio, con il quale potete modificare il volume del sonoro e degli effetti, oppure disattivare tutto quanto. Il cursore relativo alla qualità è l'elemento più importante da considerare riguardo alle prestazioni: maggiore è la qualità, maggiore è il numero di suoni riprodotti. Il comando del volume modifica, per l'appunto, il volume o i decibel di riproduzione degli effetti. Se preferite un silenzio completo quando garegiate, selezionate **No Sound** (nessun sonoro).

Controls (comandi): si pone l'attenzione sull'interazione del giocatore con Viper Racing. Potete modificare opzioni relative allo sterzo (steering) e all'acceleratore (throttle), in base alla vostra scelta di "guidare" con la tastiera, col volante o col joystick. Per rendere predefinita l'impostazione selezionata, cliccate sull'icona appropriata nell'angolo in basso a destra. Se non siete soddisfatti di quanto vi viene proposto, potete posizionare il cursore sopra ciascun riquadro vuoto di colore grigio e cliccarci sopra; in seguito, premete il tasto o attivate il comando appropriato e cliccate su **OK**. In tal modo, potete riconfigurare tutte le funzioni.

Il diagramma che si trova sotto **Force Feedback** vi consente di ver-



ificare se la vostra periferica di guida è calibrata correttamente. Muovendo il volante o il joystick, il cerchio bianco che si trova nel riquadro dovrebbe riflettere il movimento. In caso di problemi, potrebbe rendersi necessaria una ricalibrazione della periferica di controllo, affidandosi al PANNELLO DI CONTROLLO DI WINDOWS.

Dopo aver programmato le funzioni, cliccate sul pulsante **Tune** (regola) per modificare l'area che non viene riconosciuta come movimento e l'estensione dell'acceleratore, dello sterzo e dei freni. Cliccate sui riquadri rossi per modificare i valori relativi a ognuno. Riducendo l'estensione dell'acceleratore, sarà più difficile esagerare con la potenza, evitando di far sgommare i pneumatici - un'opzione



Viper Racing

utile affinché i principianti non strapazzino la loro vettura. Quando siete soddisfatti delle modifiche apportate, cliccate su **Back** (indietro).

Driving Aids (aiuti di guida): potete trasformare la vostra auto in una vettura automatica cliccando sui riquadri Auto Shifting (cambio automatico) e Auto Clutch (frizione automatica); è altresì consentito modificare il sistema frenante ABS (ABS Breaking), il controllo della trazione (Traction Control) e il controllo dello sbandamento (Yaw Control).

ABS Breaking (sistema frenante ABS): il sistema impedisce che durante la frenata le ruote si blocchino. Maggiore è il valore, più elevato sarà il controllo del computer riguardo al bloccaggio dei pneumatici.

Traction Control (controllo trazione): il controllo della trazione massimizza l'aderenza della vostra macchina, limitando il pattinamento delle gomme posteriori in caso di forte accelerazione. Più alto è il valore, più stabile sarà la vettura, ma al prezzo di una velocità inferiore.

Yaw Control (controllo dello sbandamento): tale controllo impedisce lo sbandamento della vettura quando questa è soggetta ad accelerazione laterale non progressiva durante le curve.

Nota: sebbene gli aiuti di guida rendano la vostra Viper più facile da guidare, essi imbrigliano anche la sua potenza e ne riducono la maneggevolezza. Si tratta di strumenti utili per i principianti, ma i piloti esperti correranno più veloci dopo averli disattivati.



I Circuiti di Viper Racing

I circuiti costituiscono l'essenza di Viper Racing: dai velocissimi ovali ai tracciati di campagna, MGI ha incluso ogni dislivello, svolta e curva immaginabile per spingere la vostra Viper ai suoi limiti.

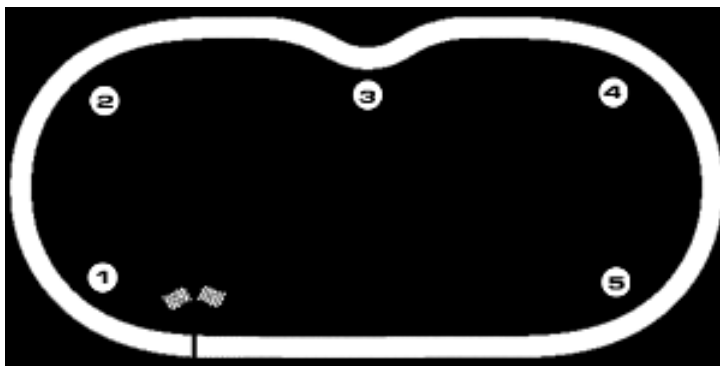
Bemidji

Questo tracciato è formato da un ovale con delle svolte (o, meglio, dei nodi) che di sicuro non riuscirete a dimenticare tanto in fretta. Bemidji è un buon tracciato per i principianti: facile da percorrere, si lascia addomesticare senza opporre troppa resistenza. Avvicinandovi alla linea di partenza, scaricate sul terreno tutti i cav-



alli disponibili fino ad avvicinarvi al muretto esterno, dopodiché affrontate la curva uno all'uscita della griglia di partenza. Niente manovre brusche: conducete l'auto all'interno del tracciato non appena raggiungete il primo grande manifesto.

All'uscita, portate dolcemente il volante in posizione centrale; la chicane si trova proprio davanti a voi. Premete a fondo sull'acceleratore, quindi toccate la parte iniziale del cordolo a strisce gialle e nere a circa un terzo della traiettoria di ingresso, dopodiché piegate a sinistra e portate la vostra gomma sinistra anteriore sull'ultima



parte del cordolo.

Suggerimento: di importanza critica è il toccare l'ultima parte del cordolo di sinistra: se raggiungete il punto di corda troppo presto, vi troverete fuori dall'uscita della chicane, dovendo quindi rilasciare l'acceleratore per non schiantarvi paurosamente.

Raddrizzatevi per il resto della curva, toccando a malapena il cordolo di destra, dopodiché portatevi verso il centro della stra-

da. Raggiungete la curva due, tenendo la vettura vicino al bordo pista fino a che il piccolo indicatore MGI non si centra sul vostro parabrezza. Portatevi verso il muretto, bruciate il rettilineo e finite il giro, ripetendo tutto il percorso ad libitum.

Speculare

Tenetevi vicini al muretto di destra lungo il rettilineo di partenza. Cercate di mantenere una traiettoria quanto più lineare possibile: buttandovi sulla sinistra per effettuare un sorpasso, potreste finire il rettilineo in posizione non ottimale.

La parola "Viper" è riprodotta tre volte sopra il muretto che conduce alla curva uno: buttatevi dentro quando raggiungete la prima. A seconda del vostro assetto, può rendersi necessario rilasciare l'acceleratore. Scaricate tutti i cavalli non appena superate il secondo cartello (a circa due terzi della curva). Non lasciatevi trasportare troppo vicini al muretto e cercate di seguire la traiettoria ideale tratteggiata. Sterzate verso l'interno del tracciato non appena vi avvicinate al ponte pedonale (nuovamente, il cartello è un valido indicatore per l'inizio della manovra). Sfiorate il punto centrale della prima linea del cordolo, quindi svoltate a destra, portando la ruota anteriore destra sopra il cordolo stesso. Tenetevi a distanza ravvicinissima, quindi portatevi al centro della pista e preparatevi per la curva due.



Viper Racing

Nuovamente, i cartelli sono utili indicatori: sterzate dolcemente mentre passate l'ultimo di essi prima della curva. Mantenete il vostro bolide vicino ai margini della pista fino a che non riuscite a vedere la linea del traguardo, dopodiché portate delicatamente lo sterzo in posizione centrale.

Suggerimento: non pigiate eccessivamente sull'acceleratore all'inizio della gara, poiché siete in contropendenza. Se le gomme dovessero perdere aderenza, voi finireste in derapata: non si tratterà di certo di un bel momento.

Il Menu Suggerimenti

Suggerimenti per l'Assetto: Moderation is the key here. Start your wing setup at 50-50 and slowly lower it until your lap times stop dropping. This will give you a good configuration.

Telaio: per poter vincere su questo circuito, dovete guidare sempre al limite. Assicuratevi che il vostro assetto sia bilanciato e rigido. La vettura tenderà a un leggero sottosterzo, che potete eliminare in due modi: anzitutto, scaricate l'alettone posteriore rispetto a quello anteriore; in alternativa, agite in modo da rendere le sospensioni posteriori leggermente più rigide di quelle anteriori.

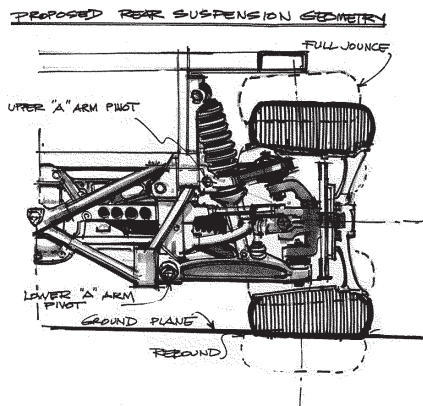
Rapporto: per vincere a Bemidji è necessaria una configu-

razione appropriata. L'obiettivo è di coordinare la sesta marcia con la velocità massima, mantenendo il motore, se possibile, in un arco compreso fra 5100 e 5600 giri.

Castlegreen

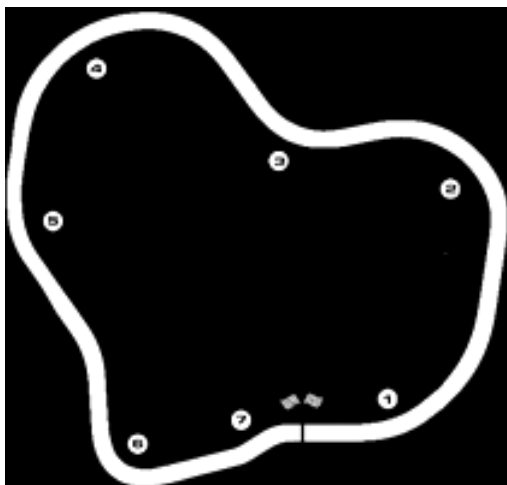
Qui dovete guidare dolcemente: la chiave si chiama punto di corda ritardato. Anticipare ogni curva si rivela di vitale importanza per mantenersi competitivi in questa pista, che rimane complessivamente un tracciato piuttosto facile - a patto di entrare in sintonia con esso. Da non trascurare il fascino della sua atmosfera medievaleggiante.

Uscendo dalla griglia di partenza, portatevi sulla sinistra premendo a fondo l'acceleratore, quindi piegate a destra quando raggiungete il pendio verde. Tornate nuovamente a sinistra nel momento in cui raggiungete il primo segnalatore giallo, identificato dal simbolo "<". Rilasciate l'acceleratore: a seconda della modalità di gara, potrebbe essere richiesta anche una frenata.



Viper Racing

A questo punto, avvicinatevi al cordolo a strisce bianche e blu,



portandovi sopra di esso con la ruota anteriore sinistra. Continuate così fino a quando non vedete l'ultimo indicatore giallo per quella curva, dopodiché portatevi nel centro della pista e date gas. State sempre al centro quando passate gli indicatori rossi e neri quindi, trovandovi vicini al piccolo cottage, portatevi ancora a destra: siete in prossimità della curva tre. Mantenetevi sulla destra fino a che non passate l'ultimo indicatore giallo relativo a tale svolta. Tenete premuto a fondo l'acceleratore.

In vista della curva quattro, piegate sulla sinistra in modo graduale, guidando dolcemente. Quando raggiungete il primo indicatore di tale svolta, dovrete trovarvi all'altezza dei segnali blu e bianchi, collocati sulla vostra destra. Portatevi sulla sinistra all'uscita dalla curva, compiendo quasi un giro completo. A questo punto, state in centro alla pista

a piena potenza.

Le striature gialle e nere davanti a voi indicano guai: si tratta di un avallamento davvero insidioso. Rallentate un po' e mantenetevi a sinistra della cresta. Il problema deriva dalla curva successiva, che può cogliere di sorpresa i meno esperti. Se potete, tenetevi sulla sinistra della curva, rallentando se necessario. Un momento prima di uscire dall'avallamento, portatevi nel centro della pista e date un colpo sull'acceleratore. Continuate così fino a quando non raggiungete i tabelloni numerati a destra del tracciato.

La curva sei è decisamente ostica, trattandosi di una svolta ad angolo retto. Rilasciate l'acceleratore e frenate un po'; avvicinandovi al guardrail, mantenetevi al centro della strada, dopodiché spostatevi lentamente verso le strisce bianche e blu, facendo accarezzare i cordoli dalle vostre ruote. Cominciate a piegare a destra non appena vedete la fine del guardrail davanti a voi, dopodiché uscite a piena velocità.

L'ultima curva non è cattiva, ma può risultare ingannevole: prendetela più dritti che potete - si tratta di un'altra di quelle manovre che prevedono il punto di corda ritardato. Mirate a mantenervi dritti lungo tutta la curva, quindi portatevi al centro prima di uscire a piena velocità. Avvicinatevi al muretto, ma senza toccarlo: la linea del traguardo si trova proprio davanti a voi.

Speculare

Castlegreen è un po' più difficile in questa direzione. Anche qui, una guida dolce nelle curve è la chiave per raggiungere il successo sulle lande e le colline di questo posto regale.

Si inizia su una collinetta leggermente più ripida rispetto alla modalità consueta. Premete gradualmente sull'acceleratore man mano che vi allontanate dalla linea di partenza, fino a raggiungere una curva appena accennata, dopodiché toccate la linea bianca di sinistra e assicuratevi di mantenervi nel centro della pista. Dopo aver passato il ponte di metallo, portatevi dolcemente sulla sinistra, preparandovi per la grande curva.

All'ingresso, lasciate l'acceleratore e iniziate a girare in corrispondenza dell'inizio del guardrail. Portatevi lentamente verso la destra, ma ricordatevi di mantenere un punto di corda ritardato. Non appena toccate il cordolo, date gas per uscire dalla svolta. Nuovamente, riportatevi nel centro della pista.

Giocate con l'acceleratore per prepararvi ad affrontare la pendenza, portandovi leggermente sulla sinistra. Tenetevi sulla destra mentre vi inserite in curva, dopodiché andate leggermente sulla sinistra, uscendo dal dosso.

Affrontate la curva successiva tentando di prenderla in rettilineo; state al centro mentre sterzate a destra, con un punto di corda a pochi centimetri dai cordoli. Se la manovra è effettuata cor-

rettamente, non dovrete rilasciare l'acceleratore.

Rimanete nel centro della curva successiva, con un punto di corda ritardato come nella svolta precedente. Passando il cottage, potreste giocare con l'acceleratore - complessivamente, questa curva non è niente rispetto a quella del castello.

Quando scorgete l'edificio di pietra davanti a voi, preparatevi; passando gli indicatori rossi e neri, rilasciate l'acceleratore e spingete sui freni. Dirigetevi a destra per un istante, riportando la vostra Viper all'interno mentre sfrecciate in prossimità del castello di pietra. Tenetevi al centro mentre curvate a destra, dopodiché riportatevi a sinistra uscendo dalla svolta.

Ancora due curve, una presso il dorso e l'altra vicina alla linea del traguardo. Affrontate il dislivello tenendovi sulla destra, con un apice anticipato, quindi riportatevi al centro e uscite dalla curva. Nella svolta vicino al traguardo, mantenete un punto di corda ritardato, sfiorando il muretto per qualche istante, dopodiché di nuovo in centro mentre completate il giro.

Alla fine del circuito c'è un salto: vi staccherete dal suolo (a meno che non abbiate un elevato carico aerodinamico), pertanto dovete portarvi a sinistra per la prima curva prima di riottenere il controllo della vettura.

Suggerimenti per L'Assetto

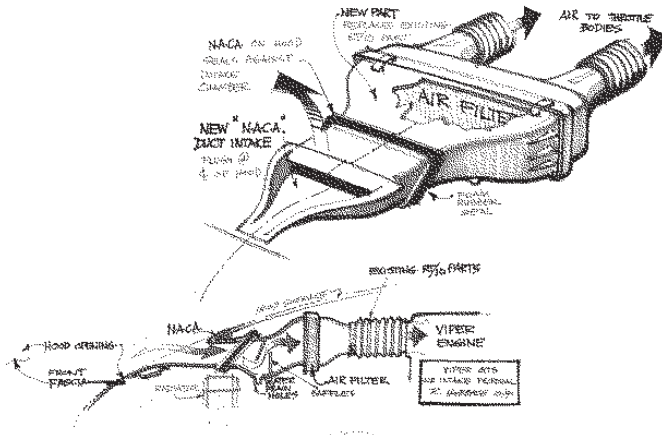


Viper Racing

Aerodinamica: mantenete gli alettoni scarichi - con un valore pari quasi a zero. Per annullare il sottosterzo, potreste impostare un'inclinazione anteriore fra 5 e 15 gradi, ma nulla più.

Telaio: in questo tracciato vi sono tre obiettivi:

1) evitare il sovrasterzo; 2) massimizzare l'aderenza; 3) garantirsi una presa sufficiente nella curva sei. Inoltre, dovete irrigidire le molle e gli ammortizzatori anteriori e posteriori. Ad esempio, impatto (70,70), rimbalzo (80,80) e molle (80,80) rappresentano un assetto soddisfacente. Infine, mantenete la barra antirollio posteriore
d i



almeno 5 punti più elevata di quella anteriore. Aumentate la convergenza a 0,3-0,8 e portate la campanatura a -4,0, -4,0.

Rapporto: con un rapporto appropriato, dovrete superare agevolmente le 170 miglia orarie. Il trucco consiste nell'impostare la quarta, la quinta e la sesta per una differente sezione del tracciato: la quarta dovrebbe essere configurata per accelerare fuori dalla curva 6 (a circa 123-130 miglia all'ora), la quinta per divorare l'altura una volta fuori dalla cunetta e la sesta per sostenere le alte velocità durante la discesa della prima collina dopo la linea di partenza, come pure dopo la curva due, tre e quattro.

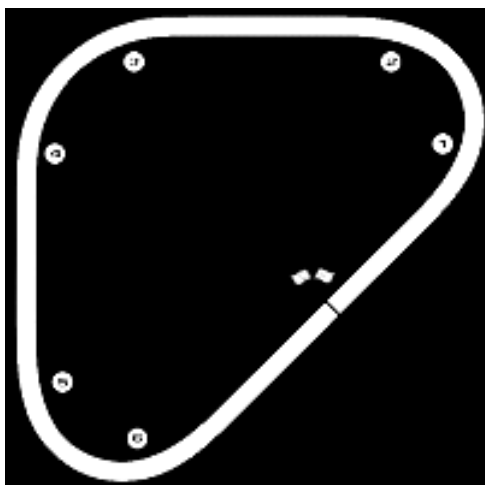
Daytona

Un circuito veloce: fra tutti quelli presenti, è il più simile a quelli della Formula NASCAR. Le sue curve avvolgenti e i lunghi rettilinei richiedono costanza e dolcezza. La linea di partenza si trova nel mezzo di un rettilineo: durante la partenza, pigiate sull'acceleratore, ma non troppo violentemente. In seguito, rasentate il muretto laterale a piena potenza.

Avvicinandovi alla curva, siate pronti a giocare con l'acceleratore. Iniziate a portarvi verso la linea bianca vicino alle tribune, nel luogo in cui siete partiti e, in corrispondenza della curva uno, fate coincidere il punto di corda in una posizione vicino alla linea stessa. Rallentate in corrispondenza del tendone a righe bianche e rosse in curva, tenendo l'acceleratore a tavoletta. All'uscita di curva, dovrete dirigervi verso il muretto; fate caso all'indicatore rosso e

Viper Racing

nero sulla palizzata: passandolo, iniziate ad avvicinarvi al muretto



di cemento.

Quando riuscite a scorgere il primo cartello nero, iniziate l'avvicinamento alla curva due, portandovi verso la linea bianca. Dopo il passaggio sul ponte, impostate il punto di corda e costeggiate la linea in uscita. Rallentate in corrispondenza del tendone a righe blu e grigie, quindi, passando l'indicatore rosso e nero sulla palizzata, costeggiate il muretto. Continuate dando piena potenza e lanciando la Viper nel rettilineo.

La curva tre è quella più impegnativa del circuito: sebbene tutte le svolte siano simili fra loro, questa è un po' più difficile delle altre. Dal momento che all'uscita da essa vi troverete in prossimità della linea del traguardo, ogni manovra effettuata riveste la massima

importanza. Inoltre, se state facendo qualcosa di più di una semplice qualificazione, vorrete ottenere il massimo della potenza disponibile; dopotutto, parliamo del più lungo rettilineo del tracciato: più siete veloci, meglio è.

Il punto di sterzata coincide con l'ultimo tendone bianco e rosso nel rettilineo. Tenete un punto di corda prematuro, così da uscire anticipatamente e ottenere una maggiore accelerazione. Rilasciate leggermente l'acceleratore quando passate la linea bianca, quindi costeggiate il muretto mentre superate l'ultima tribuna della curva, dando potenza. Tutto ciò che resta da fare a questo punto è salutare la bandiera a scacchi il più velocemente possibile.

Speculare

In questa versione del tracciato, la curva più impegnativa è la prima che dovrete affrontare. Fate respirare l'acceleratore mentre sfrecciate sulla linea del traguardo, sfiorando il muretto. Avvicinandovi alla prima tribuna, cominciate a rilasciare l'acceleratore mentre vi portate verso la linea bianca, che dovrebbe venire toccata dalle ruote di destra nel momento in cui superate la seconda tribuna.

Date potenza e portatevi sull'esterno mentre passate la terza tribuna; sfiorate il muretto in corrispondenza dell'indicatore rosso e nero sulla staccionata, dopodiché sfrecciate verso la linea, che dovrebbe essere toccata dalle ruote di destra mentre vi trovate

sotto il ponte. Affrontando il sottopassaggio, indirizzate dolcemente la vettura verso il rettilineo.

L'ultima tribuna in prossimità del rettilineo vi segnala di curvare di nuovo; passando l'indicatore rosso e nero dovrete trovarvi nel centro della pista, quindi allargatevi. Sfiorate la linea per un secondo o due e rallentate superando l'ultima tribuna della curva, premendo sull'acceleratore. Portate lentamente il volante in posizione centrale, dopodiché mantenetevi nel centro fino a buttarvi nel rettilineo. Ora potete dare un bacio al muretto in corrispondenza della linea del traguardo.

Suggerimenti per L'Assetto

Aerodinamica: Daytona si vince o si perde nel garage. Con il corretto assetto, dovrete poter guidare (e farlo velocemente) con il piede perennemente sull'acceleratore. C'è solo un modo per regolare gli alettoni in questo tracciato: 0,0. Dopo tutto, qui conta la velocità.

Telaio: come Bemidji, questo tracciato richiede di assettare la macchina per guidare sempre al limite. Considerate che è l'unico circuito in cui le molle, gli ammortizzatori e la barra antirollio posteriori sono spesso mantenuti più rigidi rispetto a quelli anteriori. L'operazione si rende necessaria per evitare il sottosterzo causato dal grosso alettone posteriore della vettura.

Infatti, quando impostato a zero, tale alettone causa il doppio del-

l'aderenza rispetto all'altro. Cercate di mantenere la convergenza intorno allo zero; diversamente, non riuscirete ad arrivare alla massima velocità nei lunghi rettilinei.

Rapporto: fondamentale per la vittoria è determinare i rapporti corretti. La sesta marcia deve essere impostata al punto più lento, attorno alle 165-170 miglia orarie, cosicché giriate attorno a 5000-5100 giri al minuto. Assicuratevi inoltre che la quarta, la quinta e la sesta siano progressive.

Dundas



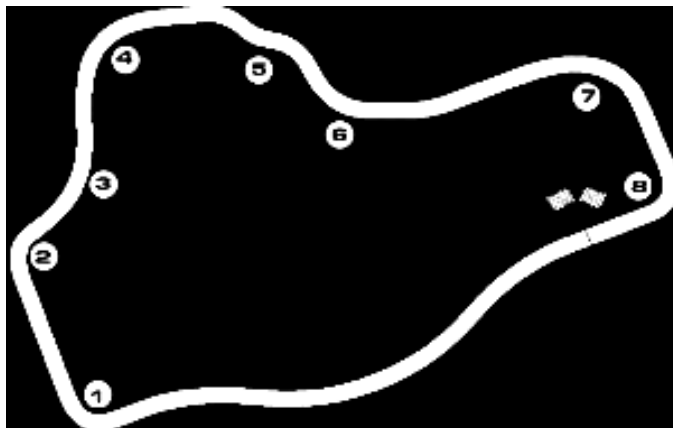
Il rettilineo tagliato dalla linea del traguardo è piuttosto lungo: se date tutto gas prima della fine dell'ultima curva, potete raggiungere le 160 miglia orarie prima di frenare per l'impegnativa curva a destra, che sfocia in un rettilineo. Sterzate a sinistra prima di questa curva e frenate proprio davanti agli indicatori

Viper Racing

rossi e neri. I principianti dovrebbero rallentare (arrivando a 85 miglia orarie) prima di curvare, mentre gli altri possono pigiare sull'acceleratore in curva.

Accelerate a fondo nella discesa seguente, portandovi in seguito sulla parte sinistra della strada: la curva due è più veloce di quanto potreste pensare, perciò date un colpo di freni, sterzate e premete l'acceleratore. Continuate a dare potenza attraverso le successive curve a sinistra e a destra, dopodiché ecco la doppia S. Alzate il piede dall'acceleratore leggermente mentre vi avvicinate alla prima curva a destra. Impostate un punto di corda molto ritardato, a circa tre quarti della curva, dopodiché portatevi sull'altra parte della strada e tenete il punto di corda alla fermata dell'autobus nella seconda parte della doppia S. A questo punto, costeggiate la fontana.





Uscite dalla doppia S e portatevi a sinistra per il curvone, uscendo a piena potenza. Bruciate il rettilineo, quindi rilasciate l'acceleratore mentre vi avvicinate al lato destro della curva successiva. Girate a sinistra e preparatevi per l'ultima curva, frenando in corrispondenza del tabellone Armco. Nuovamente, i piloti esperti possono toccare i freni mentre sterzano. Impostate la traiettoria e accelerate fuori dalla curva, lungo il rettilineo, superando la linea del traguardo.

Speculare

Avvicinatevi alla linea di partenza mantenendovi sul lato destro della pista; frenate subito dopo, immettendovi nella curva a destra e dando piena potenza non appena possibile. Accelerate lungo il rettilineo, stando attaccati al lato sinistro del tracciato.

Prendete la curva a destra che conduce alla doppia S, mante-

Viper Racing

nendovi sulla destra della strada; non appena passate gli indicatori rossi e neri, sterzate a sinistra, facendo coincidere il punto di corda della prima S poco dopo la fontana. Ora, girate a destra e portate il punto di corda vicino alla fermata dell'autobus, tornate a sinistra e mantenete quello successivo poco prima della seconda fermata. Accelerate fuori dalla doppia S, affrontando la curva a sinistra.

Nella curva successiva a destra, può rendersi necessario rilasciare l'acceleratore; fate in modo di mantenervi a destra della pista, poiché avete bisogno di impostare la traiettoria per la curva successiva. Frenate tre metri prima dei tabelloni Armco e iniziate a sterzare all'inizio del muretto. Buttatevi all'interno per poi uscire non appena passate l'Armco rosso.

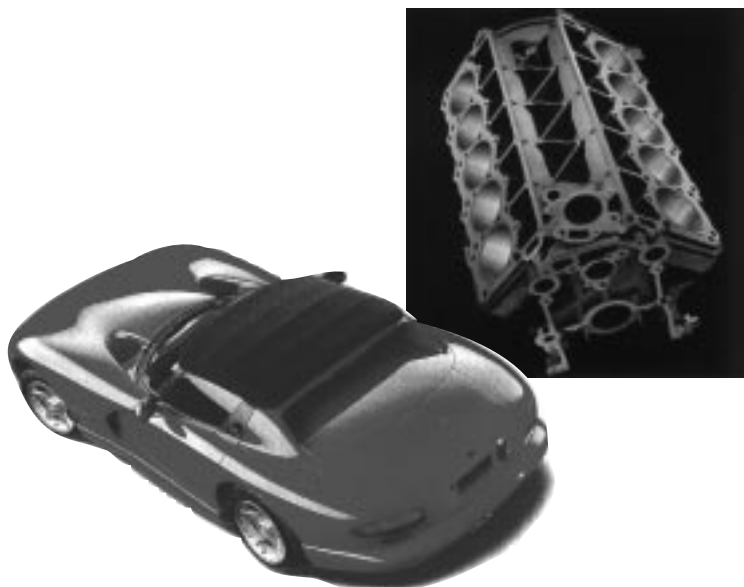
Tenete la destra mentre sfrecciate lungo il rettilineo, frenando dopo aver passato l'indicatore "Viper Racing". Questa curva riveste un'importanza critica, poiché l'uscita da essa determinerà la velocità finale nel rettilineo successivo, il più lungo del tracciato. Non sarà poi così terribile, pertanto, sacrificare un po' di velocità durante la curva, al fine di arrivare a piena potenza durante l'uscita. Accelerate per oltrepassare la linea del traguardo, concludendo finalmente il giro.

Suggerimenti per L'Assetto:

Aerodinamica: avete due possibilità; la prima consiste nel caricare gli alettoni e vincere nelle curve, mentre la seconda nello



scaricarli e primeggiare grazie ai rettilinei. Nel secondo caso, sarete almeno 10 miglia orarie più veloci rispetto al primo. L'obiettivo in tale circostanza è di vincere sul lungo rettilineo, portando il vostro bolide alla massima velocità possibile. Purtroppo, con gli alettoni scarichi le curve sono molto più difficili; d'altro canto, caricandoli si faciliteranno le cose al prezzo di una velocità inferiore nei rettilinei. I principianti dovrebbero iniziare con un valore pari a 60 gradi per l'alettone anteriore e a 50 per quello posteriore. Ora, buttatevi in pista, cercando di non toccare i freni e giocando con l'acceleratore fino alla curva finale a destra. Continuando ad alzare l'ala anteriore probabilmente otterrete del sovrasterzo, che però potrete controbilanciare alleggerendo la barra antirollio posteriore. In questo modo la vostra Viper potrà arrivare fino a 135 miglia orarie lungo le curve a S.



Viper Racing

Telaio: le Viper con bassi valori degli alettoni tendono ad andare in testacoda di frequente nelle due curve che precedono il rettilineo. In proposito, potrebbe aiutarvi mantenendo le molle e gli ammortizzatori bilanciati. Un'elevata campanatura (ossia -4,0, -4,0) aiuta nei curvoni.

Rapporto: per il rettilineo, vi servirà un rapporto ravvicinato fra la quinta e la sesta; dal momento che quest'ultima viene utilizzata solo in quella sezione, assicuratevi di arrivare a 5500-5600 giri al minuto alle massime velocità.

Ridge Valley

Del tracciato di Ridge Valley noterete due cose. Primo, esso ricorda il Nord-Ovest americano, con splendidi paesaggi di fiumi e cascate, nonché colline e formazioni rocciose. Secondo, è pieno di curve: durante la maggior parte della gara, vi troverete sotto le 100 miglia orarie. Ciò significa che ogni scarto, ogni punto di sterzata, ogni punto di corda e ogni uscita contano parecchio.

La gara inizia presso il ponte; date gas, giocando con l'acceleratore per affrontare questo piccolo rettilineo. A questo punto dovrete superare le 100 miglia orarie, ma fate attenzione: Davanti a voi vi attendono molte difficoltà. Rallentate leggermente mentre vi buttate

nella curva uno da destra; piegate a sinistra, toccando il cordolo, dopodiché portatevi sul lato opposto dando gas. Dalla curva uno dovrete uscire con una buona accelerazione.

La curva due vi attende, ma non è così brutta; portatevi a destra mentre vi avvicinate agli indicatori gialli col simbolo ">": in uscita, raddrizzatevi portandovi da sinistra a destra. Per la curva 3, spostatevi fino a sfiorare le rocce che si trovano sulla vostra sinistra. A questo punto, riportatevi a destra, raddrizzando la traiettoria. Ecco come si esce dalle difficoltà. Ma non rilassatevi: la curva successiva richiede un buon impegno. Iniziate a frenare in corrisponden-

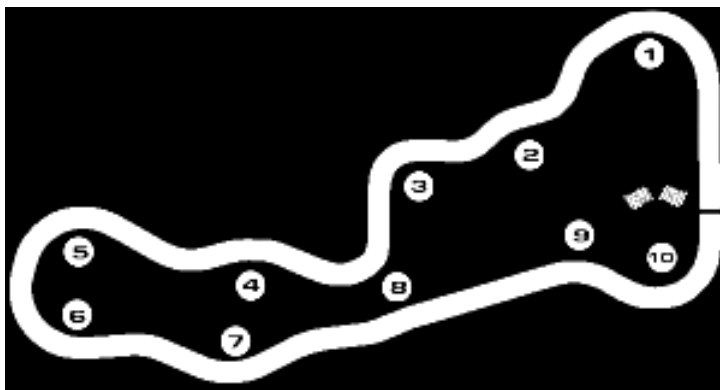
za dei
numerosi
indicatori,
dopodiché



portatevi a sinistra; staccate il piede dall'acceleratore fino a quando non frenerete a partire dall'ultimo indicatore giallo. A questo punto, accelerate gradualmente, mantenendo momentaneamente

Viper Racing

la vostra auto sopra le linee di colore giallo. Portatevi a sinistra



mentre passate il piccolo ponte.

Rallentate durante l'avvicinamento alla curva successiva, che va affrontata con un punto di corda ritardato; non appena superate il primo indicatore, dirigetevi a sinistra. Al termine dei segnali, portatevi a destra, raggiungendo una buona velocità, anche se non eccessiva, quando passate gli indicatori rossi e neri.

Mantenete questa velocità (attorno alle 90 miglia orarie), mentre vi preparate per l'ostacolo successivo. Portatevi lentamente a sinistra non appena passate il primo indicatore giallo: dovrete essere nella corsia di destra dopo il superamento dell'ultimo segnalatore. Spingete un altro po' sull'acceleratore.

Entrando nella curva successiva, iniziate a portarvi a sinistra non appena superate il primo indicatore. Assicuratevi che la manovra sia rapida, ma dolce: dovrete essere nella posizione corretta fin



da quando passate il terzo segnalatore, poiché un punto di corda anticipato vi consentirà un finale in velocità.

Mantenetevi a sinistra per gran parte della sezione, fino a che non superate gli indicatori rossi e neri, che vi segnalano di passare dalla parte opposta della pista. Dare di gas è corretto, poiché state andando verso una salita. Le due curve successive non sono niente di che: assicuratevi solamente di stare al loro interno e andrà tutto bene.

Mentre vi avvicinate alle formazioni rocciose che si trovano sulla vostra destra, portatevi verso quel lato e impostate una traiettoria rettilinea rispetto alla parte più esterna della curva. Premete sull'acceleratore: si tratta di una delle poche volte del tracciato in cui potrete arrivare quasi a piena velocità, pertanto è opportuno avvantaggiarsene al massimo.

Le curve successive a forma di serpente, sembrano peggiori di quanto in realtà non siano. Assicuratevi di mantenere la destra non appena passate l'indicatore "3" sulla strada. Dopo l'1, portatevi a sinistra e state all'interno della curva successiva, cambiando lato solamente in prossimità dell'uscita. A questo punto, frenate leggermente, ma pigiate a fondo sull'acceleratore sul rettilineo del ponte.

Speculare



Viper Racing

In questa modalità non potrete iniziare così velocemente: a differenza dell'altra, il circuito speculare inizia con le curve anziché con un rettilineo; naturalmente, ciò significa che la partenza non sarà così bruciante.

Avvicinandovi alla prima curva, mantenetevi al suo interno per gran parte di essa; portatevi sulla sinistra mentre oltrepassate la sommità della collina. Uscite dal guardrail con il piede sull'acceleratore; la curva successiva è facile: rimanete a sinistra fino a che non oltrepassate il guardrail, dopodiché passate sulla destra.

Piagate sull'acceleratore mentre superate la collinetta successiva, tenendovi sulla destra durante la discesa, dopodiché mantenete una traiettoria rettilinea lungo le curve appena pronunciate che seguono, portandovi all'interno della pista nel momento in cui il guardrail inizia a curvare. Dopo aver passato gli indicatori rossi e neri, portatevi a sinistra e, quando vi siete lasciati dietro il guardrail successivo, dirigetevi a destra. All'uscita della curva, riportatevi sulla destra (alla fine del guardrail).

Tenetevi all'interno della curva successiva, portandovi all'esterno non appena vi impegnate nell'uscita; ora, dovrete trovarvi nella corsia di destra, ma l'uscita di questa curva diventa l'ingresso di un'altra. Mantenete la traiettoria fino a che non scorgete gli indicatori rossi e neri, dopodiché spostatevi a sinistra, affrontando la curva dall'interno e assicurandovi di utilizzare i freni. Si tratta della svolta



maggiormente critica di questo circuito speculare, che va affrontata tenendosi a sinistra fino a che non si scorgono gli indicatori gialli e neri del ponte successivo. Ora, potete cambiare corsia.

Portandovi verso il ponte, dirigetevi dolcemente a sinistra, senza schiacciare troppo l'acceleratore. State all'interno durante le curve successive: la strada è tutt'altro che dritta, ma non va così male - tenete una traiettoria rettilinea e sarete a cavallo. Avvicinandovi al ponte e alla linea del traguardo, pigiate sull'acceleratore.

Suggerimenti per L'Assetto

Aerodinamica: a Ridge Valley vi servono alettoni molto carichi; un'impostazione ottimale è di 100 e 100.

Telaio: le curve a forcella richiedono una notevole stabilità; le molle e gli ammortizzatori anteriori e posteriori dovrebbero essere impostati allo stesso modo. Lasciate la barra antirollio posteriore circa 10 punti più in basso rispetto a quella anteriore.

Rapporto: non è un fattore molto importante per questo circuito. Segnatevi la massima velocità sul tracciato, dopodiché impostate la sesta marcia di conseguenza, suddividendo equamente il valore fra le altre. Eventualmente, impostate la quarta e la quinta per affrontare in modo ottimale le salite delle curve cinque e sei.

Rock Island



Viper Racing

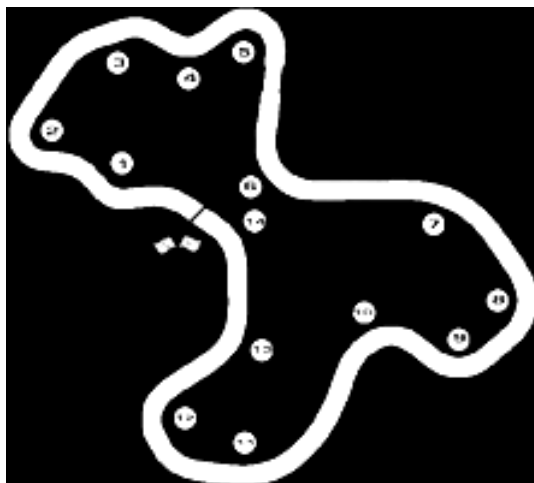
Anche se questo circuito si trova su un'isola, tutti coloro che l'hanno affrontato garantiscono che non si tratta di una vacanza. I fattori chiave sono la precisione e l'abilità, poiché il pericolo è ovunque: dirupi rocciosi, costa per gran parte del percorso, nonché curve, curve, curve - 14 in tutto.

Dalla linea di partenza potete rendervi conto immediatamente di che tipo di pista si tratta: le chicane sono davanti a voi, ma rappresentano l'ultima delle vostre preoccupazioni. Dopo la luce verde, premete sull'acceleratore. È fondamentale partire bene, ma ricordatevi di fare attenzione; mantenetevi nel centro della pista quando affrontate la curva uno, in modo da riuscire a prendere all'interno quella successiva.

Dopo la curva due, portatevi sulla sinistra, mantenendo il punto di corda al piccolo lido di sabbia, ma uscendo nuovamente a destra non appena passate la spiaggia rocciosa e scoscesa. Sul lato opposto si trovano degli indicatori numerati: rilasciate l'acceleratore, premendo dolcemente sui freni - la cosa meno gradita in questo caso è un testacoda. Tenetevi sulla destra: più lontano state dalle rocce sulla sinistra, meglio è. Non appena la curva si aggiusta, portatevi all'esterno: nel momento in cui riuscite a vedere l'oceano, dovrete essere completamente sulla sinistra, pigiando sull'acceleratore.



La curva successiva è un tunnel. Tenete il piede sull'acceleratore,



portando il punto di corda in corrispondenza del lido sabbioso sulla vostra destra. Vi accorgerete subito nel momento in cui vi inserirete nella traiettoria, poiché in corrispondenza dell'apice riuscirete a scorgere il faro nella curva a destra. In seguito, portatevi sulla sinistra, cercando di prendere la svolta successiva all'interno, con un punto di corda anticipato. Contemporaneamente, rilasciate l'acceleratore e premete sui freni: questo punto presenta una discreta difficoltà.

Non appena uscite dalla curva, all'altezza dell'ultimo indicatore giallo, portatevi sulla destra. Non aumentate la velocità: dovrete mantenervi intorno alle 70 miglia orarie. Poiché vi sono delle rupi su entrambi i lati, dovrete fare molta attenzione. Mantenetevi all'interno della pista fino a che non passate l'indicatore rappresentato dal simbolo ">".



Viper Racing

Restate al centro della strada fino a superare gli indicatori gialli e neri, preparandovi ad affrontare un ponte a una sola corsia, nel quale c'è spazio per un'unica vettura per volta. Iniziate a riaccelerare solo quando l'avete superato, in corrispondenza dell'ultimo indicatore. A questo punto, premete sull'acceleratore: per un secondo o due potete puntare alla velocità massima.

All'uscita del ponte, discendendo la collinetta noterete un'altra curva; state al centro e svoltate a sinistra in corrispondenza del primo indicatore. Affrontate la svolta all'interno fino a che non passate l'ultimo indicatore. Ora, pigiate a fondo sull'acceleratore: la collina offre un breve rettilineo che va preso alla massima velocità.

A questo punto vi attende un'altra curva impegnativa, che va affrontata rallentando lievemente, mantenendosi sempre nel centro della pista. Portatevi sulla sinistra solo dopo aver superato l'ultimo indicatore, costeggiando brevemente il muro prima di ritornare sulla destra. Effettuate la manovra mezzo metro prima dell'indicatore relativo alla curva successiva.

Affrontate questa svolta dall'interno, per lo meno fino a che non avete superato l'ultimo indicatore. Ora, dirigetevi verso il muretto, ma solo per poco: non appena scorgete la curva successiva e potete vedere gli appositi indicatori, portatevi all'interno della pista, fino a che non termina il muretto sul lato opposto. Vi state avvicinando



nando a un altro curvone.

Si tratta di una delle curve più impegnative del tracciato e la chiave consiste nel rallentare e nel mantenere un punto di corda anticipato. Portatevi all'interno non appena oltrepassate gli indicatori, rilasciando l'acceleratore; dirigetevi verso l'esterno quando scorgete gli ultimi tre o quattro segnalatori, dopodiché, avendo passato l'ultimo di essi, date gas.

La curva a fianco all'edificio di pietra è piuttosto semplice da affrontare: entratevi dal centro della pista, senza alleggerire la pressione sull'acceleratore. Bene, ve ne mancano tre, che però non sono così facili.

La curva dodici è inizialmente molto brusca, pertanto dovete mantenere un punto di corda anticipato. In effetti, dovrete avvicinarvi alla rupe non appena passate il terzo indicatore ">", dopodiché uscite portandovi verso l'esterno. Esterno che diventa rapidamente l'interno della curva successiva.

Il numero tredici non ha mai portato una tale fortuna: si tratta di una curva facile, che va affrontata ad alta velocità dall'interno.

Uscite dalla numero tredici andando verso l'esterno: a questo punto dovrete vedere anche la linea del traguardo, nonché un'altra curva. Sterzate a sinistra mentre passate gli indicatori, pigiando a fondo sull'acceleratore, dopodiché dirigetevi velocemente verso il traguardo. Un'esperienza notevole, non è vero?



Speculare

Preparatevi a più curve di quante ne possiate immaginare. La modalità speculare del Rock Island è più ardua che mai, pertanto assicuratevi di avere i freni in ordine e preparatevi all'impresa: non è sicuramente più facile della modalità normale, tutt'altro.

All'inizio, premete a fondo sull'acceleratore e affrontate dall'interno le prime due curve, sicuramente le più facili del gruppo.

Alla curva tre, rilasciate leggermente l'acceleratore mentre vi avvicinate a essa dall'esterno; contemporaneamente, spostatevi da destra verso sinistra: oltrepassando il primo indicatore, dovrete trovarvi nel centro della pista. Sterzate con decisione quando riuscite a vedere altri tre segnalatori, quindi riportatevi verso il centro, dando gas. La quarta curva va affrontata dall'interno, in velocità.

A questo punto siete pronti per la prova: la curva cinque è ostica e



va affrontata con una frenata in corrispondenza degli indicatori, sterzando contemporaneamente a destra. Dovreste immettervi all'altezza del primo segnale, nel centro della pista. Quando scorgete il faro sulla vostra destra, portate la vostra Viper all'interno della curva, con un punto di corda davanti al faro stesso.

Se pensate che questa curva sia difficile, aspettate quella seguente. Iniziate a portarvi sulla destra, quindi uscite spostandovi a sinistra e assicurandovi di trovarvi su quel lato quando passate l'ultimo segnalatore. Rallentate, fino ad arrivare a una velocità di circa 70 miglia orarie. Mantenetevi all'interno della curva o rischierete di sbattere contro il muretto.

Quando il faro si profila davanti a voi, cominciate a portarvi verso l'esterno: manovrate come se gli puntaste direttamente contro dopodiché, passando l'indicatore a destra del muretto, puntate verso l'interno della pista. Durante questa manovra, dovreste mantenervi sulle 80-85 miglia orarie.

I guai non sono ancora finiti, poiché alla vostra destra si trova ancora il muretto, unitamente a un'altra curva. State al centro della pista, con un punto di corda in corrispondenza dell'ottavo o del nono indicatore. Ora, superate le 80 miglia orarie e lanciatevi verso la curva successiva, un tunnel. Prendetela a piena velocità dall'interno.

La curva seguente presenta qualche difficoltà. Iniziate ad alleggerire la pressione sull'acceleratore quando passate il primo masso che si trova sulla vostra sinistra; all'altezza del secondo, iniziate a frenare,

Viper Racing

prendendo la curva dall'interno. A questo punto, dovrete trovarvi sotto le 100 miglia orarie.

In uscita, piegate a sinistra mentre oltrepassate l'ultimo indicatore, ma mantenetevi nel centro: il ponte a una corsia è proprio davanti a voi e va affrontato rallentando. All'uscita, premete sui freni.

Mentre oltrepassate il primo segnalatore della curva, portatevi sulla sinistra: all'uscita dalla curva (ossia in corrispondenza dell'ultimo indicatore), dovrete trovarvi nella corsia di estrema sinistra. Mantenetevi attorno alle 80 miglia orarie mentre vi avvicinate alla curva successiva dopodiché, passando oltre la palizzata, spostatevi verso destra. Il punto di corda anticipato vi porterà nella corsia centrale, pronti per l'uscita.

Per un istante, potete pigiare a fondo sull'acceleratore, dopodiché ecco un'altra curva terribile. Iniziate a frenare in cima all'altura, dopodiché, avvicinandovi alla palizzata e iniziate a curvare. Impostate un punto di corda anticipato, sempre in frenata, quindi dirigetevi verso l'esterno, ma non troppo vicini al banco di sabbia. Quando scorgete la sabbia e il prato sulla vostra destra, dovrete trovarvi nella corsia di destra.

Da lì in poi, le cose sono facili. Accelerate, stando attenti alla sabbia che si trova sul tracciato. Si tratta di una chicane, ma considerando cosa avete passato in precedenza, non è niente per cui strapparsi i capelli. Toccate l'interno delle due curve, come avete



fatto con la chicane di Bemidji, dopodiché le preoccupazioni saranno finite.

Suggerimenti per L'Assetto:

Aerodinamica: se siete alle prime armi, gradirete probabilmente il massimo carico aerodinamico possibile, in modo da dare una maggiore stabilità alla Viper.

Telaio: per gareggiare su questo circuito, occorre fare attenzione alla stabilità e alla maneggevolezza. Curve a gomito e improvvisi cambiamenti di altezza sono un grosso ostacolo, ma c'è un modo per affrontare il problema. Per prima cosa, ammorbidite un po' le sospensioni, impostando il punto di impatto anteriore a 30 e a 27/28 quello posteriore. La barra antirollio posteriore dovrebbe essere 15-25 punti più morbida di quella anteriore, mentre un altro modo per guadagnare stabilità è di impostare una campanatura posteriore leggermente negativa rispetto a quella anteriore.

Rapporto: le ripide colline di Rock Island rendono l'impostazione corretta del rapporto un imperativo. Il trucco è di portare la quarta marcia almeno a 5200 giri al minuto mentre si sale sulle alture, pertanto potreste dover modificare le altre per raggiungere almeno quel valore.



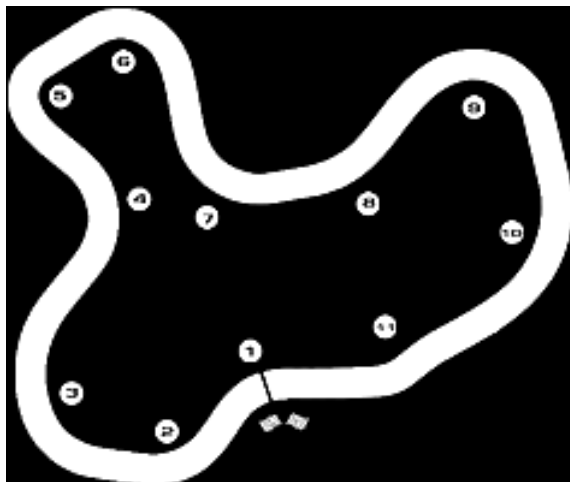
Silverdale

Silverdale richiede precisione: sbagliate un punto di corda e comprometterete tutto il giro. Sfrecciate sulla linea di partenza mantenendovi sulla sinistra, quindi portatevi verso il centro e mantenete il punto di corda della curva due vicino al grande masso. Riportatevi al centro ed entrate nel curvone a destra poco prima del palo del telefono in corrispondenza del secondo blocco di granito. Portate al centro la ruota anteriore destra del bolide fino a quando non superate l'indicatore della curva; sterzate leggermente prima del segnale "3" frenando a sufficienza per far puntare il muso verso il punto di corda, quindi accelerate in uscita, spostandovi lievemente dopo la linea tratteggiata.

Spostatevi sulla sinistra mentre vi avvicinate alla curva cinque, frenate leggermente e sterzate a metà della curva. Accelerate sul bordo della pista fra la curva cinque e la sei, quindi frenate di nuovo ed entrate in quest'ultima. Mantenete un punto di corda leggermente ritardato, quindi date gas verso la curva sette. Giocate con l'acceleratore mentre affrontate questa svolta a sinistra e, all'uscita, portatevi verso l'esterno della pista. Tornate a sinistra in prossimità della curva otto e mantenetevi in quella posizione avvicinandovi alla curva nove.

Premete dolcemente sui freni per effettuare la curva e tenete un punto di corda ritardato; portate lo sterzo in posizione centrale prima che potete: prima lo fate, più velocemente sfreccerete sul

rettilineo. Tornate sulla destra per la curva dieci, mettendovi al



centro all'uscita, quindi affrontate la undici sulla destra, prima di finire sulla parte opposta in prossimità della curva uno, che coincide con la fine del giro.

Speculare

Oltrepassate la linea di partenza e portatevi sulla sinistra, toccando la linea bianca sull'interno con la ruota anteriore sinistra. Ritornate al centro della strada, quindi rallentate in cima alla collina, mantenendovi al centro della curva in discesa.

In seguito, fatevi portare verso l'esterno dalla forza centrifuga, giocate con l'acceleratore e inseritevi nella curva a sinistra; la svolta successiva è ancora più difficile e va affrontata frenando, quindi sterzando non appena oltrepassate l'albero solitario prima dei pali del telefono. Accelerate lungo la curva e portatevi nel centro non

Viper Racing

appena vi inserite nella facile svolta successiva.

Frenate all'altezza della curva vicino al laghetto, un'impegnativa svolta a destra, quindi mantenetevi sulla sinistra in prossimità dell'uscita. Rimanete in quella posizione mentre vi avvicinate ai curvoni a U che costeggiano il laghetto. Frenate e immettetevi nella prima delle due curve, portandovi verso l'esterno (destro) del tracciato in uscita. Continuate così mentre approcciate la seconda curva, ossia l'uscita di queste curve a U.

Nuovamente, servitevi dei freni in entrata, quindi spingete al massimo sull'acceleratore durante l'uscita. Mantenetevi sulla destra mentre vi avvicinate al curvone successivo, che va percorso con tre quarti di acceleratore.

Bruciate il tratto restante fino a che non vi avvicinate alla curva a sinistra sulla collina, frenate per impostare la traiettoria, sterzate dolcemente, dopodiché date gas.

Disegnate un elegante arco mentre vi portate all'esterno del tracciato, quindi dirigetevi verso il masso che contrassegna il punto di corda anticipato della curva a sinistra. Dopo averlo superato, mantenete il punto successivo ritardato nella curva a destra. Spostatevi a sinistra e oltrepassate la linea del traguardo sulla sinistra, in piena accelerazione.

Suggerimenti per L'Assetto



Aerodinamica: se c'è un tracciato che necessita di molta aderenza, questo è Silverdale. Con tutte quelle curve, le gomme devono stare incollate all'asfalto, pertanto impostate gli alettoni a 100,100.

Telaio: l'aderenza e la trazione sono degli imperativi, pertanto avete bisogno di sospensioni equilibrate. A tal fine, configurate le molle posteriori e gli ammortizzatori 1 o 2 punti meno di quelli anteriori, così come la barra antirollio posteriore 10 punti in meno di quella anteriore. Per eliminare il sottosterzo, impostate la convergenza anteriore pari a 0,5 e quella posteriore a zero. Inoltre, a causa delle numerose curve dovrete mantenere una campanatura posteriore negativa, con lo stesso valore (o inferiore di poco) rispetto a quella anteriore.

Rapporto: non è importante in questo tracciato. Assicuratevi solamente che vi sia un'equa distribuzione fra le 80-130 miglia orarie, con un limite di circa 150 per la sesta.

Sunset Mesa

Un circuito impegnativo, Sunset Mesa è tanto veloce quanto difficile. Dovete essere veloci, ma sapere anche come e quanto frenare, così come conoscere in che modo affrontare le curve. Ecco il modo.

Sfrecciate lungo la linea di partenza e attraversate la prima facile

Viper Racing

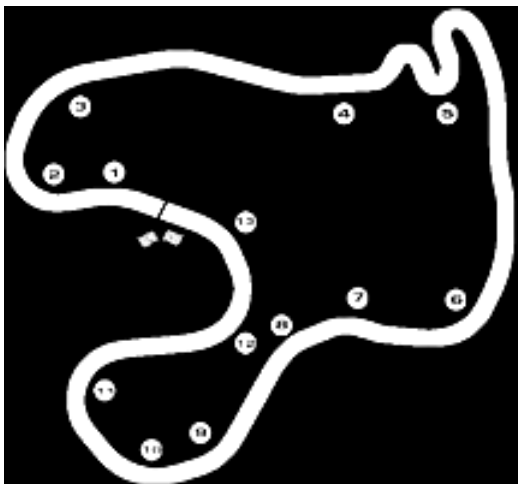
curva a sinistra; frenate leggermente prima della svolta a destra (la numero due) e sterzate. Accelerate leggermente all'altezza dei tre quarti, portandovi all'esterno del tracciato. A questo punto, avete 90 metri prima di giocare con l'acceleratore e impostare la traiettoria per la curva tre, che sfocia in un discreto rettilineo.

Se siete da soli, portatevi sulla destra mentre vi avvicinate alla curva quattro a sinistra, con tre indicatori di frenata davanti a essa. Alzate il piede dall'acceleratore prima del numero 3, frenando con decisione fino al numero 1, quindi sterzate con delicatezza. Accelerate in uscita, quindi portatevi sulla sinistra per affrontare il tornante della curva 5 con estrema attenzione. Avvicinatevi dall'esterno, frenate in linea retta (a meno che non vi troviate bene con il trail-braking), mantenete costante la pressione sull'acceleratore lungo la curva, dopodiché schiacciate gradualmente all'uscita.

Suggerimento: l'ultimo tornante è il più importante - prima date gas all'uscita, più velocemente sfreccerete lungo il rettilineo successivo.

Bruciate il tratto successivo al tornante, affrontando in pieno la curva sei, quindi frenate leggermente per quella successiva (qui il trail-braking funziona alla perfezione), portandovi verso l'esterno del tracciato in corrispondenza dell'entrata della doppia svolta destra/sinistra che coincide con la curva otto. Rallentate prima

della svolta a destra, portatevi all'interno del tracciato (sulla destra)



e mantenete la traiettoria nell'entrata della parte verso sinistra. Frenate all'ingresso, quindi accelerate verso la salita.

Lungo la collina, mantenete costante l'accelerazione. Le curve dalla nove alla undici consistono in una serie di curve dal raggio decrescente. In altre parole, vanno affrontate sempre più lentamente. Mantenete la vostra Viper nel centro del tracciato e scaricate tutta la potenza possibile senza far stridere le gomme.

Uscite dalla curva undici e sfrecciate verso la base della collina; frenate nella curva dodici, quindi accelerate verso la linea del traguardo: ce l'avete fatta, un altro giro perfetto.

Speculare



Viper Racing

Se pensavate che la Sunset Mesa fosse difficile la prima volta, aspettate di percorrerla al contrario. I tempi dei giri sono leggermente inferiori, la velocità massima è minore e i terribili tornanti sono assai più ostici.

Portatevi sulla sinistra della pista mentre oltrepassate la linea di partenza; mantenete la posizione mentre fate il vostro ingresso in quella che normalmente è conosciuta come la curva dodici. A questo punto, rallentate leggermente, per poi accelerare durante la scalata della collina. Mantenete il pedale a tavoletta fino a irrompere nella curva undici. State all'interno della pista (sulla sinistra) mentre girate intorno alla montagna, rilasciando l'acceleratore qualora si renda necessario. Fate in modo di uscire dal tratto a massima potenza: il rettilineo seguente è molto lungo e la velocità di entrata riveste un'importanza fondamentale.

Giocate con l'acceleratore prima di entrare nella curva a destra che si trova alla fine del rettilineo; mantenete il punto di corda a metà della svolta, a circa 7 metri e mezzo dagli indicatori di colore nero e giallo. In seguito, portatevi sulla sinistra mentre salite la collina; tornate nuovamente sulla destra, quindi portatevi a sinistra per affrontare la curva successiva. Ripetete l'operazione per la svolta a destra "bed and breakfast", conosciuta come curva sei nella modalità normale, quindi sfrecciate sul rettilineo.

Gli indicatori rossi e neri e quelli neri e gialli vi avvertono della vici-

nanza dei tornanti; portatevi in mezzo alla pista, rilasciate l'acceleratore prima della sommità della collina e iniziate a frenare non appena vi avvicinate agli indicatori rossi e neri. Premete i freni in modo deciso, ma con delicatezza. Come avveniva nella direzione inversa, affrontate ciascuna curva dall'esterno, frenate in linea retta (a meno che non vi troviate bene con il trail-braking), mantenete costante l'accelerazione lungo la svolta e accelerate gradualmente in uscita. Dopo aver oltrepassato il i tornanti, indirizzatevi verso la curva quattro e la salita. Prendete la prima curva all'interno e continuate in scioltezza.

Togliete il piede dall'acceleratore per un istante prima di entrare nella curva tre, quindi date l'80% di potenza (o anche di più), frenate mentre entrate nella zona d'ombra, quindi accelerate a fondo percorrendo la discesa. Tagliate la linea del traguardo e ricominciate da capo.

Suggerimenti per L'Assetto:

Aerodinamica: come a Dundas, potete appesantire il carico aerodinamico e vincere nella curve, oppure alleggerirlo e aggiudicarvi la vittoria nei rettilinei. Nel primo caso gli alettoni dovrebbero essere impostati a 70-60, mentre nel secondo a 40-30.

Telaio: non focalizzate troppo l'attenzione sulla stabilità a Sunset Mesa, ma preparate un assetto al limite della tenuta su strada. In ogni caso, avete bisogno di un assetto non così rigido da farvi finire fuori pista sui tornanti alla prima sbandata.

Rapporto: le parti del tracciato sono così eterogenee che non potete configurare le marce per una sola salita, trascurando tutte le altre. Tutto ciò che potete fare è impostare la sesta marcia per la velocità di punta, ripartendo la progressione tra le rimanenti marce alte.

Capitolo 4

IL GARAGE

Ecco dove la gomma incontra l'asfalto o, per essere più precisi, la chiave conosce il bullone. Dopo aver imparato a guidare, è qui che cercherete di limare gli ultimi due secondi con la vostra Viper.

Suggerimento: i piloti del giorno d'oggi pensano di poter curare anche le loro malattie nel garage. Si sbagliano. Stare in pista e mantenersi fuori dai box è il modo più rapido per andare forte.

Il menu Garage viene visualizzato dopo aver cliccato sul pulsante Garage nella schermata del tracciato; sono disponibili quattro opzioni: Chassis (telaio), Align (convergenza), Aero (aerodinamica) e Drivetrain (trasmissione). Nella sezione inferiore a destra dello schermo vi sono altri due pulsanti: File e Test; al primo è associata la visualizzazione di una finestra dalla quale potete scegliere di caricare un assetto esistente (ossia salvato in precedenza), salvare quello corrente o caricare l'assetto predefinito



per il tracciato attuale. Cliccando su Test potrete collaudare la vettura sul circuito selezionato.

Il Telaio

Dal menu Chassis potete regolare l'assetto della Viper; vi sono quattro parametri su cui potete agire in questa schermata: Bump (impatto), Rebound (rimbalzo), Springs (molle) e Anti-roll (barra antirollio).

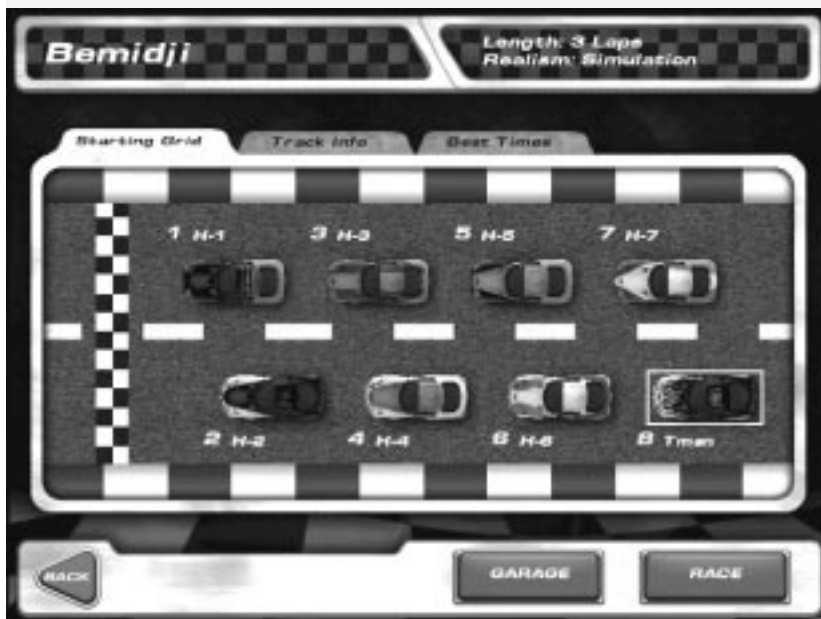
In posizione di arresto, il peso della Viper è ripartito equamente fra le quattro ruote, anche se quelle anteriori lo sopportano in quantità leggermente maggiore; in ogni caso, la differenza è costante. Tutto ciò cambia non appena avviate il motore e cominciate a muovervi: il peso su ciascuna ruota varia costantemente a seconda dello spostamento della vettura. Quando frenate, il peso si trasferisce in avanti, quando accelerate passa indietro. Sfrecciando su un curvone a sinistra, si caricheranno le ruote di destra, mentre una combinazione di tutte queste situazioni produce cambiamenti in conseguenza. Ad esempio, una Viper che frena mentre entra in una curva a sinistra trasferisce gran parte del suo peso sulla ruota anteriore destra.

Le modifiche al telaio cercano di compensare queste disparità. Troppo peso su una ruota, o troppo poco, può provocare uno

slittamento della stessa e questa non è mai una buona notizia.

Nota: i seguenti dati vengono opportunamente riassunti a destra dello schermo. Gli ammortizzatori - uno compresso e uno aperto - rappresentano l'impatto e il rimbalzo. La curva "ideale" dovrebbe descrivere un angolo di 45 gradi attraverso la sezione del rimbalzo degli assi X/Y e appiattirsi in qualche misura nella parte dell'impatto.

Sotto questo pannello si trova una descrizione degli effetti prodotti da ciascun cambiamento sulla vettura. Vi sono quattro barre: da destra



a sinistra, relative a Shocks (ammortizzatori), Align (allineamento), Aero (aerodinamica) e Total (complessivo). In entrambi i lati del piccolo schermo diviso in due si trova una Viper: l'auto a sinistra è afflitta da sovrasterzo. Quando un cambiamento trascina la barra sul lato sinistro della linea, la barra stessa diventa di col-



ore rosso, a indicare che il cambiamento manderà la vettura in sovrasterzo.

Al contrario, la vettura sulla destra è in sottosterzo; quando un cambiamento porta la barra a sinistra della linea, la barra stessa diventa di colore blu, a indicare che tale modi-

fica manderà la vettura in sottosterzo.

Considerate che, sebbene la modifica potrebbe cambiare l'input di categoria della maneggevolezza complessiva della vettura, potrebbe non fare altrettanto dal punto di vista del sovrasterzo e sottosterzo.

Bump (impatto): l'impatto indica la resistenza degli ammortizzatori alla compressione. Maggiore è il valore associato a questo parametro, meno difficilmente la parte interessata della vettura toccherà terra (ad esempio dopo un salto) e più probabile sarà una perdita della trazione. Ad esempio, aumentando il valore associato all'impatto, ridurrete le probabilità che il muso della vettura tocchi terra dopo un salto, ma la propensione dell'auto al sottosterzo sarà maggiore.

Rebound (rimbalzo): il rimbalzo indica la velocità di estensione di un ammortizzatore. Valori più alti irrigidiscono le sospensioni e riducono la trazione, mentre impostazioni basse fanno "ondeggiare" la vettura, poiché guadagna lentamente l'equilibrio dopo una compressione delle molle e degli ammortizzatori.

Springs (molle): le molle controllano la rigidità complessiva delle ruote. Più alto è il valore, più rigide sono le gomme, aumentando contemporaneamente il peso che grava sopra di esse. Come avviene per le altre impostazioni, vale anche qui una semplice



regola: più rigida è la ruota, minore è la trazione.

Anti-roll (barra antirollio): la barra antirollio è uno strumento per irrigidire le sospensioni della vostra Viper. Si tratta di una barra collocata davanti e dietro la vettura: irrigidendola (ossia aumentando il valore associato), si trasferisce una maggiore quantità di peso sopra di essa, rendendola un po' più "capricciosa"; d'altro canto, alleggerendola si aumenta l'aderenza della sezione corrispondente.

Se la vettura tende al sottosterzo, potreste alleggerire la barra anteriore o irrigidire quella posteriore; in caso di sovrasterzo, potreste alleggerire la barra posteriore o irrigidire quella anteriore.

A lign (convergenza)

Da questa sezione, potete regolare la convergenza delle ruote (wheel alignment), l'altezza del telaio da terra, la ripartizione dei freni (brake bias) e l'angolo massimo di sterzata (wheel lock).

Nota: l'interfaccia di questa sezione è simile a quella relativa al telaio: le barre e lo schermo diviso che si trovano in basso a destra sono identici, mentre l'immagine della vostra Viper rappresentante la campanatura della ruota, la convergenza (toe-in), la ripartizione dei freni (brake bias), l'angolo massimo di sterzata



(wheel lock), sostituisce la schermata relativa all'impatto e al rimbalzo.

Toe-in (convergenza): la convergenza indica l'inclinazione delle ruote in base alla direzione di movimento del telaio. Il valore positivo indica una ruota la cui parte superiore è orientata verso il telaio, mentre uno negativo rappresenta un orientamento verso l'esterno. Una convergenza anteriore negativa rende la Viper stabile durante la frenata e soggetta al sottosterzo in curva; una convergenza anteriore positiva rende la vettura più maneggevole in curva, ma meno stabile in frenata. Non è granché.

Camber (campanatura): la campanatura rappresenta l'inclinazione verticale delle ruote in relazione al telaio. Se la parte superiore è più vicina al telaio rispetto a quella inferiore, la ruota ha una campanatura negativa, mentre se la parte inferiore è più vicina rispetto a quella superiore, si ha una campanatura positiva. Pensate al contrario: la campanatura negativa è quasi sempre una buona cosa, quella positiva lo è raramente. Facile, no?

Quando la Viper entra in curva, la forza centrifuga spinge la vettura verso l'esterno. Ad esempio, in una curva a sinistra la Viper viene spinta verso destra. La forza agisce sul baricentro del telaio, facendo "ruotare" la vettura sul suo asse verticale. L'effetto fa sì che la sezione superiore della ruota vada verso



l'esterno della curva, mentre la parte interna rimane attaccata alla strada (più o meno).

Se la ruota è stata originariamente installata a 0 gradi rispetto al telaio, la precedente torsione delle gomme tenderà a far uscire dalla pista la parte interna della ruota, riducendo la capacità del telaio di adattarsi alle curve. Naturalmente, una campanatura negativa ha effetti positivi solamente sulle ruote esterne, ma durante le gare la ruota interna di questa curva diventa la ruota esterna di quella successiva, pertanto è meglio impostare valori leggermente negativi relativi a tutte le ruote.



Suggerimento: talvolta, i piloti si avvalgono di una campanatura leggermente positiva sul lato sinistro della macchina; in tal modo, la ruota interna (in un circuito ovale, in cui quella interna rimane sempre tale) resta dritta in curva.

Height (altezza): l'altezza indica la distanza da terra della vettura. In generale (e si tratta di una generalizzazione notevole), "basso è meglio". Talvolta risulta utile alzare leggermente la coda; così facendo, si aumenta l'attrito, riducendo la velocità in rettilineo, ma si aumenta l'aderenza nelle curve veloci.

Brake bias (ripartizione della frenata): questo parametro determina quali dischi debbano effettuare la frenata, quelli anteriori o posteriori, ossia quali fanno la parte del leone nella manovra. Quando si frena, il peso della vettura si trasferisce in avanti, pertanto è opportuno trasferire gran parte della frenata in quella sezione. D'altro canto, un sistema frenante eccessivamente sbilanciato in avanti non solo può portare al bloccaggio le ruote anteriori, ma non utilizza i freni posteriori alla loro massima potenzialità. Al contrario, un accento eccessivo ai freni posteriori fa bloccare le ruote posteriori prima di quelle anteriori, mandando la vettura in derapata.

Suggerimento: talvolta potete controbilanciare il sottosterzo in entrata sbilanciando l'equilibrio dei freni in avanti; in tal modo, frenando durante la sterzata si spinge la parte posteriore della vettura all'esterno della curva, annullando così il sottosterzo.

Wheel lock (angolo massimo di sterzata): questo parametro misura (in gradi) l'escursione massima della ruota rispetto al centro. Maggiore è il numero, più elevata sarà la capacità di sterzo della Viper; tuttavia, c'è anche il rovescio della medaglia: maggiore è l'angolo in questione, maggiore sarà la sensibilità allo sterzo della vettura. In altre parole, sarà più difficile raddrizzare la macchina.

Aero (aerodinamica)

In questa sezione potete regolare lo spoiler anteriore e posteriore della Viper.



Aerodinamica

In questa sezione potete regolare lo spoiler anteriore e posteriore della Viper.

Nota: l'interfaccia di tale sezione è simile a quella del telaio: le barre e lo schermo diviso in basso a destra sono identici, mentre l'immagine della Viper che rappresenta il coefficiente d'attrito dello spoiler e quello complessivo sostituisce la schermata relativa all'impatto e al rimbalzo. Le frecce rivolte verso la sezione anteriore e posteriore della vettura indicano l'attrito derivante da ciascuno spoiler: più alto è il valore, maggiore è l'attrito. Le frecce verticali mostrano la forza che agisce verso il basso, o per lo meno un suo coefficiente che va combinato alla velocità per ottenere la forza complessiva, mentre quelle orizzontali indicano l'attrito. Pertanto, lo schema mostra cosa state ottenendo (forza verso il basso) e a che prezzo (attrito).



Spoiler Size (dimensioni dello spoiler): più grande è lo spoiler, maggiore è la forza verso il basso che genera; più grande è questa forza, più la Viper rimarrà attaccata all'asfalto e maggiore sarà la sua velocità.

Vi sono due inconvenienti. Anzitutto, una maggiore spinta verso il basso implica un attrito maggiore, una velocità minore e, in ultima analisi, tempi peggiori. Secondariamente, una forza eccessiva in una parte del telaio rende instabile l'altra parte. Ad esempio, valori troppo elevati relativi allo spoiler posteriore generano sottosterzo.



Naturalmente è valido anche l'inverso, ossia valori ridotti dello spoiler posteriore generano sovrasterzo. Approssimativamente, dovrete impostare i valori più bassi possibili sui tracciati veloci (Daytona e Castlegreen, ad esempio), e più alti sui circuiti pieni di curve, come Silverdale.

Drivetrain (trasmissione)

Nella sezione Drivetrain potete agire sulla trasmissione della Viper; in generale, maggiore è il rapporto, maggiore è l'accelerazione in quella marcia e minore è la velocità massima raggiungibile.

Nota: l'interfaccia di questa sezione è molto simile a quella relativa al telaio. Le barre e lo schermo diviso in basso a destra sono identici, mentre l'immagine relativa al cambio, che indica la velocità massima raggiungibile in ciascuna marcia, sostituisce la schermata dell'impatto e del rimbalzo.

Le marce: la sezione sinistra di questa schermata visualizza un elenco delle sei marce della Viper, che potete cambiare singolarmente. Ricordatevi: valori più elevati implicano maggiore accelerazione, ma anche velocità massime inferiori. Il rapporto dell'ultima marcia viene determinato considerando sia la trasmissione definitiva sia i rapporti elencati nella schermata.



Nota: quando cambiate i rapporti, compare la nuova velocità relativa alla marcia nell'apposito schema che si trova sulla destra. La Viper riesce ad arrivare a 5200 rpm (giri al minuto), pertanto la chiave per impostare correttamente i rapporti è quella di stare all'interno della banda compresa fra 5000 e 5800 giri al minuto.

Trasmissione definitiva: si tratta di un semplice modo per modificare i rapporti complessivi della vettura; dal momento che quello finale viene determinato utilizzando sia i rapporti individuali sia la trasmissione definitiva, agendo su quest'ultima potrete influenzare l'accelerazione e la velocità massima in ciascuna marcia.



Capitolo 5

Storia della Dodge Viper

Nel 1989, la prima Dodge Viper fu presentata al North American International Auto Show. L'RT/10 fece scalpore, i media erano in fermento, mentre gli appassionati di tutto il mondo bramavano per provarne una.

Gli impazienti dovettero attendere fino alla sua introduzione nel 1992, ma la Viper non deluse le aspettative. La stampa automobilistica rimase così impressionata dal suo design e dalle sue prestazioni che la paragonarono a delle autentiche leggende come la Cunningham Coupes degli anni cinquanta e alla Shelby Cobra Daytonas degli anni sessanta.

Naturalmente, non c'era solo la facciata: la Dodge Viper era equipaggiata con un motore V-10 di cilindrata 4880, in grado di sprigionare 415 cavalli di potenza. Da 0 a 60 miglia orarie impiegava 4,8 secondi - un'ottima potenza a una velocità sorprendente. Finalmente, era uscita un'auto sportiva americana in grado di competere con i suoi rivali europei.

Quattro anni più tardi, la Chrysler modificò la Viper per adattarla al pubblico di massa, aggiungendo l'aria condizionata e gli airbag. I cavalli furono portati a 450: era nata l'ultima versione, denominata Dodge Viper GTS Coupe. Sebbene essa fosse destinata al grande pubblico, era comunque adatta alle gare. La



Dodge voleva che tutti ricordassero l'eredità della Viper. Tutti l'avrebbero voluto e con la Dodge Viper GTS-R si sarebbe andati sul sicuro.

Il GTS-R fu una versione elaborata della serie Viper, in grado di raggiungere i 326 Km/h. Nel 1997, questo modello entrò nella storia, vincendo sia il Campionato Piloti FIA GT-1 sia quello Costruttori. Venduta a un prezzo base di 250.000\$, GTS-R faceva ormai classe a sé stante.



Viper Racing



Appendice A

RISOLUZIONE DEI PROBLEMI

Prima di installare Viper Racing, assicuratevi che il vostro sistema soddisfi i requisiti minimi per far girare il gioco:

Windows 95 o Windows 98

Intel Pentium 133 MHz

32 MB di memoria RAM

10 MB di spazio su hard disk

**Scheda video compatibile con Direct3D
(vedete l'apposita sezione di seguito)**

Scheda sonora supportata da DirectX

Lettore CD-ROM 4X



Qualora non venisse soddisfatto uno dei precedenti requisiti, il gioco potrebbe non girare del tutto o offrire prestazioni scadenti.

Requisiti relativi alla scheda video

A parte la velocità del sistema, la scheda video è probabilmente



l'elemento maggiormente in grado di fare la differenza riguardo alle prestazioni del gioco. Le schede disponibili al giorno d'oggi differiscono fra di loro, in termini di prestazioni, anche di un fattore pari a 10 e, a seconda della vostra periferica, il gioco girerà di conseguenza. Oltre a ciò, le schede attuali offrono differenti qualità di grafica e di effetti speciali.

Per aiutarvi a identificare le prestazioni della vostra scheda video, abbiamo diviso i vari modelli in queste categorie principali:

1 st Generazione

Schede più anticate che non hanno alcune funzioni e/o offrono prestazioni scadenti.

ATI Rage II

Matrox Mystique/Millennium II

Rendition V1000

(si trova con nomi differenti in molti sistemi)

2nd Generazione

Schede accettabili che hanno quasi tutte le funzioni.

3Dfx Voodoo



3DLabs Permedia 2

ATI Rage Pro

Intel i740

NVidia Riva 128

*Power VR**R***

(deve essere utilizzata su sistemi veloci)

Rendition V2000

3rd Generazione

Velocità e numero di funzioni eccellenti

3Dfx Voodoo 2/Banshee

3DLabs Permedia 3

ATI Rage 128

Matrox G200

NVidia RIVA TNT

Rendition V3000

Se volete aumentare la velocità del gioco, dovrete riuscire ad aggiornare la vostra scheda video a un costo piuttosto basso, ottenendo in cambio un significativo aumento delle prestazioni. Ciò è particolarmente vero nel caso in cui possediate una scheda video di prima generazione. Considerate inoltre che sulle macchine più lente (200 MHz o meno), la CPU può rappresentare il

Viper Racing

collo di bottiglia, nel qual caso una scheda più veloce può non aiutare del tutto.

Se la vostra scheda video ha meno di 4 MB di memoria RAM, il gioco girerà, ma con una qualità visiva inferiore. La memoria eccedente i 4 mega verrà utilizzata per migliorare la qualità video e la velocità, nonché si renderanno disponibili risoluzioni più elevate.

Considerate che se il vostro sistema supporta l'AGP, Viper Racing lo utilizzerà per aumentare la memoria video disponibile sul vostro sistema.

Prima dell'installazione

Prima di installare il gioco, è fondamentale che il vostro sistema funzioni correttamente: se avete problemi con la vostra scheda video o audio, dovrete risolverli prima di procedere all'installazione di Viper Racing.

Oltre a ciò, vi consigliamo di lanciare ScanDisk per controllare che l'hard disk funzioni correttamente: tale programma esegue una ricerca di problemi che potrebbero interferire con la corretta installazione di Viper Racing. È possibile lanciare ScanDisk cliccando sul menu Avvio/Start di Windows, selezionando quindi Programmi...Accessori...Utilità di sistema...Scan Disk.

Note sull'installazione di DirectX

Per installare Viper Racing, è necessario procedere alla copia sul sistema di DirectX 6.0 o DirectX Media di Microsoft. Se tali componenti non sono già presenti, il programma di installazione vi richiederà di procedere con la loro copia. Microsoft ha fornito un apposito software utilizzabile per aggiornare il vostro sistema; qualora vi imbattiate in problemi con l'installazione di DirectX 6.0, oppure il vostro computer mostri anomalie nel funzionamento dopo la copia di DirectX 6.0, dovrete contattare direttamente Microsoft per ottenere il supporto tecnico.

Driver video

Viper Racing si affida a del software denominato "driver video" per il corretto funzionamento del gioco. Il produttore della vostra scheda video sviluppa tali driver, che vengono utilizzati sotto Windows 95: la loro qualità dipende notevolmente a seconda del produttore - alcune società sono famose per sviluppare driver pieni di bug che finiscono col rallentare Windows 95 o renderlo instabile. I giochi come Viper Racing sembrano particolarmente in gamba a trovare i bug nei driver.

Prima di lanciare il programma, assicuratevi che la vostra scheda video disponga dei driver più aggiornati, che possono essere trovati sul sito web di gran parte dei produttori di hardware e di computer. In molti casi, i problemi legati al gioco sono interamente dovuti ai driver e, in tal caso, fino alla sostituzione di questi ultimi continueranno a verificarsi delle anomalie.



Glossario

Acceleratore

Un detto popolare nel mondo delle corse è “far respirare l’acceleratore”, ossia lasciarlo momentaneamente per premerlo poi di nuovo. Il movimento fra il vostro piede e l’acceleratore è chiamato respiro a causa dell’ovvia somiglianza con la pressione dell’aria all’interno dei polmoni.

Angolo

L’angolo è semplicemente la svolta di una curva. Nel gergo delle corse ci si può anche riferire alla ruota, al pneumatico e alla sospensione di ogni angolo della macchina.

Caricamento

Qui non si parla dell’installazione del software, ma del gergo di guida che si riferisce alla forza G (e a quella che genera l’effetto suolo) esercitata sulla macchina a ogni curva. Ad esempio, quando la gomma anteriore destra della vostra Viper sta sopportando la maggior parte del peso della vettura, durante l’entrata in una curva a sinistra, si dice che la ruota viene caricata.

Forza che genera l’effetto suolo

Si tratta della pressione dell’aria su specifiche parti della vettura. Viene misurata in libbre (pound).

Forza G

Su di voi e sul mondo circostante viene costantemente esercitata la forza gravitazionale. In questo preciso momento, essa vi tiene attaccati alla terra. Tuttavia, dimentichiamoci per un minuto la complessità di Newton ed Einstein. Dopo tutto, le cose sono molto semplici.

Per farci capire, misuriamo la forza di gravità in un modo conveniente; ad esempio, diciamo che viviamo in un mondo con 1 G, la forza G su questo pianeta. In ogni caso, su alcuni pianeti celesti, la forza potrebbe essere superiore di un certo rapporto. Cosa significa? Dunque, se pesate 85 chili sulla Terra, pesereste il triplo su un pianeta con una forza di gravità pari a 3 G. Non c'è bisogno di chiamare Richard Simmons: è così che funziona l'universo.

Come il vostro corpo, anche le vetture sono influenzate dalle forze G. Sebbene voi gareggerete in condizioni di 1 G, le alte velocità producono enormi effetti sulle auto. Un fenomeno primario è responsabile della forza centripeta e centrifuga che influenza le prestazioni della vostra auto: l'inerzia. Si tratta dell'attitudine di un oggetto a proseguire per la sua strada. Quando si passa attraverso le curve, è questo principio che produce le forze critiche che devono essere tenute in considerazione dai piloti.

Linea

È un termine che si riferisce al percorso ideale attorno al circuito: è una linea immaginaria (che non viene disegnata sulla strada) la quale rappresenta il modo più efficiente e veloce di affrontare il tracciato. Ogni percorso ha una linea ed è compito del pilota trovarla e utilizzarla al meglio.

Punto di contatto

Durante la corsa, una piccola parte di ciascun pneumatico è appoggiata all'asfalto. Tale area si chiama punto di contatto e, come si può facilmente immaginare, maggiore è la parte che tocca il suolo, migliore è la maneggevolezza della vettura.

Punto di corda

Si tratta del punto di transizione fra l'entrata e l'uscita di ogni curva. Il punto di corda è l'area in cui la vostra vettura tocca la parte più interna nella curva. Vi sono due modi comuni di impostare tale punto: il vertice anticipato viene prima di quello geometrico (il punto che divide una curva simmetricamente), mentre quello posticipato viene dopo di esso.

Punto d'entrata

Una parte del processo a tre fasi di affrontare una curva, il punto di entrata è il luogo in cui iniziate a girare le ruote. Pensatelo all'opposto del punto di uscita, dove quest'ultimo è il punto in cui pigiate sull'acceleratore ed entrate nel rettilineo, mentre il primo è dove inizierete a rallentare e a entrare in



curva. Spesso, il punto di entrata e di uscita coincidono.

Punto di frenata

Prima di entrare nella maggior parte delle curve, c'è un punto critico dove solitamente utilizzate i freni - talvolta, tutto quello che c'è da fare è rilasciare l'acceleratore. Quel luogo è comunemente chiamato punto di frenata.

Punto di uscita

Il punto di uscita di una curva (che solitamente conduce a un rettilineo) è dove le forze G laterali sul telaio raggiungono lo zero. In altre parole, il punto in cui la curva non produce più effetti sul telaio.

Angolo di errore

Un altro aspetto del fenomeno delle curve. La differenza fra la direzione di sterzo e quella di moto della vettura si chiama angolo di errore. Durante le corse, le alte velocità provocano un patinamento delle gomme in alcune curve e il fenomeno viene testimoniato, nella realtà come nelle simulazioni, dallo stridore dei pneumatici e dai segni degli stessi sull'asfalto. Naturalmente, se volete essere competitivi è inevitabile che abbiate a che fare con



Viper Racing

un po' di pattinamento. Per dirla come il grande Parnelli Jones: "Se la macchina è sotto controllo, state andando troppo lenti".

Sottosterzo

Se le gomme anteriori di una macchina girano verso l'esterno di una curva a una velocità maggiore di quelle posteriori, la macchina è afflitta da sottosterzo. Il fenomeno può avere molte cause: da lievi scossoni al posteriore a una scarsa aderenza della sezione anteriore dell'auto.

Sovrasterzo

Se le gomme posteriori di una macchina girano verso l'esterno di una curva a una velocità maggiore di quelle anteriori, la macchina è afflitta da sovrasterzo. Il fenomeno può avere numerose cause, da sospensioni posteriori rigide all'inesperienza del pilota.

Trail braking

La maggior parte delle frenate in prossimità della curva vengono effettuate in rettilineo; in tal modo, è più facile controllare la Viper. Tuttavia, molti piloti esperti staccano un istante più tardi per rallentare prima dell'inserimento nella curva. In tal caso, essi mantengono una leggera pressione sui freni (chiamata trail braking) durante l'entrata in curva.



Capo tecnico

Grafica

Biz

RICHARD GARCIA

Kernel dell'IA multigiocatore

DAVE BROSKE

Fisica

Interfaccia utente

Foley

DAVID POLLATSEK

Produttore

Designer

OWEN JUSTICE

Grafica vetture

Grafica interfaccia utente

TROY HARDER

Grafica circuiti

Introduzione

BRIAN MCCABE



Musica

PAUL ROBB

Documentazione

MARK WALKER

Ringraziamenti

CATHERINE JOHNSON

BRUCE SCHMITT

NICK O'DONNELL

NATHAN GAMS

RYAN CLAXTON

SHAWN FARRELL

GOODBYE BLUE MONDAYS

DAN ROGERS

IL CLUB WQB

TINY'S SMOKE SHOP

BLIND MICE STUDIO

Extra Special Thanks

EXTREME COMPETITION CONTROLS:

Makers of the Finest Racing Controllers
in the World









SUPPORTO TECNICO

Servizio Assistenza Clienti Leader

Potete chiamare il **Servizio Assistenza Clienti LEADER** attivo **24** ore su **24** con servizio di segreteria telefonica al seguente numero verde:

167-821177

Lasciate un messaggio con il vostro nome, cognome e descrizione del problema; verrete richiamati dai nostri esperti appena possibile tutti i giorni dal Lunedì al Venerdì dalle 17.00 alle 20.00.

Potete collegarvi al nostro sito **www.leaderspa.it** e consultare l'aiuto on line della sezione Assistenza (potrete scrivere una mail utilizzando l'apposito form).

N.B. Il servizio riguarda esclusivamente problematiche tecniche e informazioni sui nostri prodotti e NON fornisce soluzioni per alcun gioco.

In caso di malfunzionamenti di qualunque genere NON spedite il CD alla Leader S.p.A., ma contattate il Servizio Assistenza.



ACCORDO DI LICENZA

PRIMA DI INSTALLARE IL PROGRAMMA, LEGGETE ATTENTAMENTE I TERMINI DELLA SEGUENTE LICENZA. SE NON SIETE D'ACCORDO, NON DOVRETE PROCEDERE CON L'INSTALLAZIONE.

Questo programma ("il Programma"), qualsiasi suo elemento stampato, qualunque documentazione in linea e tutti i lavori derivati sono opera protetta da copyright di Sierra On-Line, Inc. e delle relative compagnie sussidiarie o licenziatarie e/o dei suoi fornitori. Qualunque uso del Programma è governato dai termini dell'accordo di licenza che segue ("la Licenza"). Il Programma può essere sfruttato dagli utenti finali unicamente nel rispetto dei termini della Licenza. Ogni forma di uso, riproduzione o ridistribuzione del Programma che non sia in accordo con i termini della Licenza è espressamente proibita.

ACCORDI DI LICENZA

1. Licenza per uso limitato. Sierra On-Line, Inc. ("Sierra") concede una Licenza (che voi accettate installando il Programma) limitata e non esclusiva di installare e usare una (1) copia del Programma per vostro uso su un sistema fisso o portatile. Inoltre, il Programma può essere dotato di capacità multigiocatore che consentono fino a otto persone per ogni versione registrata del Programma di giocare in modo concorrente (la "capacità multigiocatore"). Queste copie aggiuntive del Programma sono note come "versioni figlie" e così verranno indicate in seguito. Nel caso in cui il Programma abbia capacità multigiocatore, potrete installare sue versioni figlie su un numero illimitato di sistemi, con la clausola che dette versioni figlie siano usate per giocare assieme alla relativa versione registrata del Programma. Tutti i termini e le condizioni della Licenza si applicano anche alle



Viper Racing

versioni figlie del Programma, con la differenza che le versioni figlie possono essere installate su quanti sistemi si desidera. Il Programma può anche contenere un editor di livelli ("Editor") che permette di creare livelli o scenari personalizzati o altro materiale per uso personale correlato al Programma ("nuovo materiale"). Ogni uso dell'editor e del nuovo materiale è altresì soggetto ai termini della Licenza. Il Programma è concesso in licenza e non venduto, dunque non avete alcun diritto di proprietà su di esso.

2. Proprietà. Qualunque titolo e diritto di proprietà materiale o intellettuale relativo al Programma e a tutte le sue copie (incluso titoli, codice, temi, oggetti, personaggi, nomi di personaggi, storie, dialoghi, frasi, locazioni idee, grafica, animazioni, sonoro, composizioni musicali, effetti audiovisivi, metodi operativi, diritti morali e documentazione) sono proprietà di Sierra o dei suoi licenziatari. Il Programma è protetto dalle leggi sul copyright degli Stati Uniti d'America, dai trattati internazionali sul copyright, dalle convenzioni e da altre leggi. Tutti i diritti sono riservati. Il Programma contiene materiale concesso in licenza e i licenziatari di Sierra potrebbero intraprendere azioni volte a proteggere i loro diritti nel caso che questa Licenza sia violata.

3. Responsabilità dell'utente finale.

A. Secondo i termini della Licenza testé enunciata, non potete copiare, fotocopiare, riprodurre, tradurre, disassemblare, ricavare il codice, decompilare il Programma né integralmente né in parte, così come non potete creare lavori derivativi basati su quest'ultimo o togliere qualunque avvertimento sulle proprietà intellettuali o qualunque marchio senza aver ottenuto il permesso scritto di Sierra.

B. Il Programma vi è concesso in licenza come prodotto monolitico; i suoi componenti sono considerati



inscindibili e non possono essere usati separatamente altrove.

C. Siete autorizzati a usare il Programma per vostro uso, ma non a:

- (i) vendere o trasferire riproduzioni del Programma a nessun altro contraente in qualunque modo, né concedere il Programma in affitto o noleggio a chicchessia senza il permesso scritto di Sierra;
- (ii) sfruttare il Programma o una sua qualsiasi parte per scopi commerciali, per esempio usarlo per l'intrattenimento in un locale, in un negozio di videogiochi o di informatica o qualunque altra località fissa. Sierra può concedere una licenza locale separata per consentirvi l'uso commerciale del Programma, nel qual caso dovrete contattare Sierra per discutere le condizioni;
- (iii) usare o permettere a terzi di usare l'editor e il nuovo materiale con esso realizzato per impieghi commerciali, ad esempio distribuire il nuovo materiale come un prodotto indipendente oppure assieme ad altri programmi o elementi di hardware sfruttando qualsiasi canale distributivo, per esempio rivenditori di informatica o siti commerciali Internet, senza il permesso scritto di Sierra;
- (iv) fungere da server o comunque offrire un servizio di collegamento con il Programma, emulando o ridirigendo i protocolli di comunicazione sfruttati dalle capacità multigiocatore del Programma, per esempio tramite un'emulazione di protocollo, una canalizzazione di dati, la modifica o l'aggiunta di elementi al Programma, l'uso di strumenti informatici o non informatici sconosciuti al momento dell'uscita del Programma o sviluppati in seguito, per qualunque scopo, che si tratti di servizi di gioco su Internet, commerciali o non commerciali, o altre attività simili senza il permesso scritto di Sierra.



Viper Racing

4. Trasferimento del Programma. Potrete trasferire in permanenza tutti i diritti a voi concessi da questa Licenza, a condizione che il nuovo beneficiario sia d'accordo con tutte le condizioni da essa previste e che voi rimuoviate il Programma e tutto il nuovo materiale dal vostro sistema fisso o portatile.

5. Termine. Questa Licenza ha valore fino a quando non termina; il termine può essere stabilito da voi in qualsiasi momento distruggendo il Programma e tutto il nuovo materiale. Sierra può, a propria discrezione, terminare questa Licenza nel caso che voi manchiate di rispettarla. In questo caso, dovrete immediatamente distruggere il Programma e tutto il nuovo materiale.

6. Controllo di esportazione. Il Programma non può essere nuovamente esportato, scaricato o comunque reimportato verso qualunque paese (o a beneficio di qualsiasi persona) contro cui gli Stati Uniti d'America abbiano dichiarato l'embargo, oppure che figuri nelle liste speciali del Dipartimento del Tesoro statunitense o nelle tabelle del Dipartimento del Commercio statunitense. Installando il Programma accettate implicitamente quanto precede e garantite sotto la vostra responsabilità di non trovarvi in alcuno dei paesi citati prima, né di esserne cittadino o di essere sotto il suo controllo, così come di non figurare sulle liste citate prima.

7. Garanzia limitata. Sierra nega esplicitamente qualunque garanzia per quanto riguarda Programma, Editor e Manuale/i. Il Programma, l'Editor e il/i Manuale/i sono forniti "così come sono", senza alcun tipo di garanzia implicita o esplicita, fra cui (ma non solo) la commerciabilità o la rispondenza a un particolare scopo. Tutto il rischio concernente le prestazioni del Programma e del/i Manuale/i è dell'utente, ma Sierra offre una garanzia valida per 90 giorni dalla data di acquisto che il sup-



porto su cui è stato registrato il Programma è esente da difetti di manifattura o materiali. Nel caso che emergano difetti del tipo appena citato entro la scadenza summenzionata, presentando una prova di acquisto del Programma difettoso Sierra potrà a sua scelta 1) correggere un qualsiasi difetto, 2) fornirvi un prodotto di valore corrispondente o inferiore, o 3) rimborsarvi.

8. Limiti alla responsabilità. NÉ SIERRA NÉ LE SUE COMPAGNIE SUSSIDIARIE, DERIVATE, AFFILIATE O LICENZIATARIE POTRANNO ESSERE RITENUTE RESPONSABILI IN ALCUNA CIRCOSTANZA PER DANNI O PERDITE DI QUALSIASI TIPO CONSEGUENTI ALL'USO DEL PROGRAMMA O DELL'EDITOR, PER ESEMPIO (MA NON SOLO) PERDITE DI ALACRITÀ, RITARDI, GUASTI O MALFUNZIONAMENTI DELL'HARDWARE OPPURE DANNI COMMERCIALI DI QUALUNQUE ALTRO TIPO.

9. Legittime rivalse. Voi accettate il fatto che Sierra sarebbe irreparabilmente danneggiata se i termini dell'accordo non venissero espressamente fatti rispettare, e dunque accettate che Sierra possa procedere, senza restrizioni, altre ragioni di sicurezza o prove dei danni, a legittime azioni di rivalsa rispetto alle violazioni di questa Licenza, oltre a tutti gli altri rimedi che Sierra possa mettere in pratica a norma delle vigenti leggi.

10. Varie. Questa Licenza è stata stilata nello stato di California, dunque tutte le dispute che riguardino casi citati nelle varie clausole dovranno essere risolte in accordo alle leggi dello stato di California. Voi dunque accettate che ogni questione riguardante le procedure legali di una qualsiasi delle parti coinvolte debba essere iniziata e tenuta in una corte statale o federale ubicata nello stato di California, Contea di Los Angeles, che abbia giurisdizione sugli argomenti relativi alla disputa fra le due parti coinvolte. Questa Licenza può essere emendata, alterata o modifi-

Viper Racing

cata solo da chiunque sia autorizzato a scrivere o specificare tali emendamenti, alterazioni o modifiche, messe in pratica da entrambe le parti. Nel caso che una qualunque clausola di questa Licenza non possa essere applicata a giudizio di una corte o altro tribunale con adeguata giurisdizione, sarà in ogni modo applicata parzialmente per quanto possibile, mentre si intende che le clausole restanti manterranno pieno valore ed effetto. Questa Licenza è e contiene l'intero accordo fra le due parti per quanto riguarda l'argomento trattato e ha valore prioritario su qualunque accordo verbale o scritto stipulato in precedenza.

Io sottoscritto confermo di aver letto e capito i termini della presente Licenza e ammetto che l'azione di installare il Programma mi vincola ad accettare i termini e le condizioni in essa contenuti. Inoltre accetto il fatto che questa Licenza abbia valore prioritario su qualunque altro accordo precedente o contemporaneo, scritto oppure orale, o qualunque altra comunicazione fra me e Sierra.



NOTES





