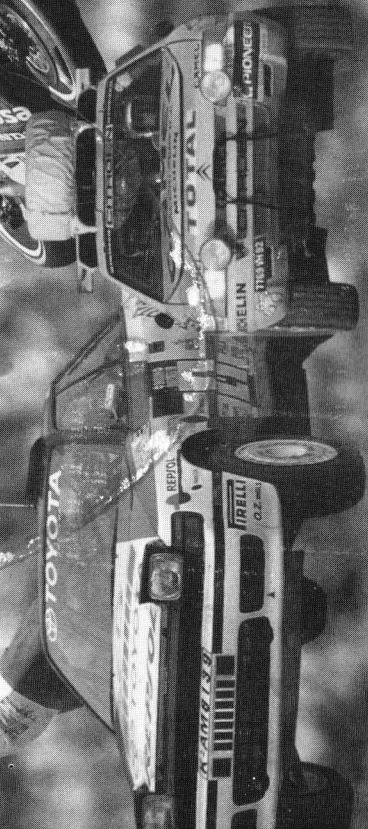
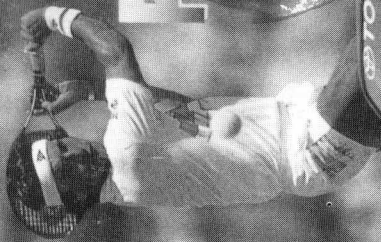


ZIGURAT

RAJA SPORTS POWERSPORTS



CARLOS SAINZ

CAMPEONATO DEL MUNDO DE RALLIES

EL MUNDIAL DE RALLIES

El Campeonato del Mundo de Rallies es uno de los desafíos más espectaculares del automovilismo. En él se dan cita las mejores escuderías y pilotos del planeta. Es una durísima prueba para las mecánicas más resistentes, ya que la carrera discurre por carreteras comarcales, pistas forestales e incluso caminos que distan mucho de lo que conocemos por un circuito de immaculado asfalto. Los pilotos, a su vez, tienen que ser capaces de reaccionar en fracciones de segundo ante las eventualidades del trayecto: piedras, baches..., incluso el público que inunda los tramos cronometrados se encargan de jalonar con peligros inesperados las, ya de por sí, reviradas y complejas etapas de un Rally. A los mandos de sus máquinas de enorme potencia, dentro de esa "jaula" de barras anti-vuelco, alcanzando velocidades superiores a los 200 km/h. por firmes extremadamente peligrosos, estrechos y deslizantes, y, sobre todo, saltando de curva a curva entre aceleraciones extremeceadoras y rugidos de los motores revolucinados procuden escalofríos a cualquiera que tenga oportunidad de presenciar en directo una carrera. Si a todo esto añadimos el olor característico de los combustibles especiales que se utilizan para obtener mejores prestaciones en los motores, no necesitamos nada más para embriagarnos con el espectáculo del Mundial de Rallies.

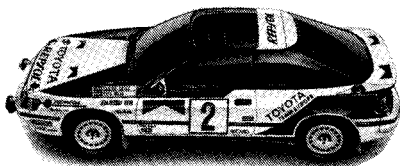
CARLOS SAINZ

Carlos Sainz es el mejor piloto de automovilismo que ha dado España en toda su historia. Desde su juventud demostró una afición fuera de lo común por los automóviles, contando además con la

oportunidad de seguir la trayectoria deportiva de su cuñado Juan Carlos Oñoro y su copiloto Juanjo Lacalle que fueron campeones de España de Rallies y le iniciaron en la competición. Desde su debut en el Rally Shalymar con Juanjo Lacalle como copiloto en 1980, su ascensión como piloto ha sido fulgurante: en 1981 es campeón de la Challenge Seat Panda y subcampeón de la Copa Renault Iniciación; en 1982 campeón de la Copa Renault Iniciación y campeón de Castilla de Rallies; en 1983 repite triunfo en el Campeonato de Castilla de Rallies, y vence en la Copa Renault de circuitos, así como en la Marlboro Challenge de circuitos y en la Challenge Mini-Rallies FCA, participando además en carreras de Fórmula Ford en Inglaterra, con lo que se consolida como un excelente piloto también en los circuitos; en 1984 vuelve a vencer el Campeonato de Rallies de Castilla y se produce su debut en el Campeonato de España absoluto, amén de participar en la Fórmula Ford 200 británica; en 1985 decide dedicarse plenamente a los Rallies (dejando los circuitos) consiguiendo el subcampeonato de España de Rallies; en 1986 repite resultado en el Campeonato de España de Rallies e inicia su participación en el Campeonato de España de Rallies de Tierra; en 1987 consigue su primer triunfo absoluto en el Campeonato de España de Rallies y cumpliendo se aspiración de siempre por salir a competir en el extranjero, debuta en el Mundial de Rallies; en 1988 repite la victoria en el Campeonato de España y comienza a recoger muy buenos resultados en el Mundial con dos quintos y un sexto puesto; en 1989, gracias a los sorprendentes resultados obtenidos en el año anterior con un vehículo de tracción trasera frente a los tracción integral, se lo disputan las grandes escuderías del Mundial, llegando a un acuerdo con Toyota para correr el Campeonato del Mundo completo como piloto oficial de la marca y obteniendo ya importantísimos éxitos, como su segundo puesto en el RAC, y sus terceros en el Mil Lagos y el San Remo; en 1990 han cristalizado los sueños y esfuerzos de nuestro magistral piloto, siendo el primer español que vence, primero, una prueba del Mundial, y, a la postre, se adjudica el Título Mundial de Rallies (con 3 primeros puestos, 3 segundos, 2 terceros y 1 cuarto, lo que matemáticamente le da el título a falta de 2 pruebas por disputarse) luchando él solo contra las escuderías históricas del Mundial, como Lancia, que había vencido en las anteriores ediciones de la historia reciente del Mundial. Este excepcional triunfo se ha

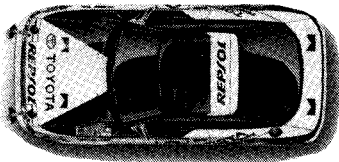
producido, además, con una claridad aplastante sobre sus contrincantes, los cuales han visto como Carlos se convertía, por ejemplo, en el primer piloto no nórdico que vence en el Rally de los Mil Lagos de Finlandia. Pero, además, la personalidad excepcional de Carlos Sainz le ha valido ganarse la amistad y respeto de todos sus rivales, que unánimemente le consideran el más rápido de todo tipo de superficies. Por todo ello, no es nada aventurado decir que Carlos Sainz es en la actualidad el mejor piloto del mundo.

SU MAQUINA: TOYOTA CELICA TURBO 4WD



Toyota Celica Turbo 4 WD

Motor: tipo: 4 cilindros, 16 válvulas
Cilindrada: 1988 cc
Potencia: 265 CV a 6.800 r.p.m.
Compresión: 8,5 1.
Alimentación: Inyección EFI.
Par máximo: 32,5 kgm/3.600 r.p.m.
Aceleración: De 0 a 100 km/h en 4 segundos.



Neumáticos:
 Específicos para cada tramo y sus condiciones.
Rueda y llanta:
 Tierra: 185/70 x 15" SG 90
 205/65 x 15" SG 90 + 35
 Asfalto: 245/620 x 16"
Frenos: Discos ventilados.
Suspensión: Tipo McPherson con amortiguadores Bilstein.
Tracción: 4 ruedas motrices.

EL JUEGO

En el desarrollo del juego tendremos que disputar los 7 rallies que representan el Campeonato del Mundo de Rallies en el siguiente orden: **Montecarlo, Portugal, Acropolis, Mil lagos, San Remo, Cataluña y RAC.** Por lo completo de sus tramos, finalizar un Campeonato puede llevar bastante tiempo, por lo que al acabar cada rally el ordenador nos proporciona una clave con la que empezar a jugar desde donde lo dejamos la última vez que apagamos el

ordenador. Para introducir una de esta claves, basta con elegir la opción cuarta del menú principal (**código de paso**) e introducir la clave que poseyéramos. A continuación debemos elegir la opción segunda del menú principal (**continuar campeonato**), con lo que podremos continuar el Rally donde lo dejamos.

Cada rally está formado por **6 tramos** distintos sobre los que se realizarán **2 pasadas**, entre las cuales, las condiciones del piso pueden cambiar. Los tipos de piso son los siguientes:asfalto seco, asfalto mojado, nieve, tierra suelta y tierra rota. En cada uno de ellos el comportamiento del vehículo es diferente, por lo que es menester acostumbrarse a ir rápido en todos los terrenos para alcanzar la victoria final.

En el transcurso de un rally el jugador debe disputar los tramos uno a uno, con la opción de entrenarlos antes, lo cual es muy recomendable para hacer buenos tiempos. Antes de cada tramo el jugador debe elegir el tipo de neumático que va a montar y la dureza de la suspensión que va a utilizar. Esta elección es crucial y deberá hacerse según las características del tramo que nos disponemos a correr. Existen las siguientes posibilidades para los neumáticos: **slick blando, slick duro, rayado, taco blando, taco duro y clavos**; para suspensiones podemos optar por **duras y blandas**.

Los tramos se disputan contra el cronómetro, de manera que la suma final de tiempo por cada tramo es lo que da la clasificación en el rally.

El jugador toma el papel de Carlos Sainz y sus competidores son otros 8 famosos pilotos del mundial (Kankkunen, Auricl, etc.) a los que no se ve correr, pero de los que el ordenador informa de los tiempos que realizan. Al finalizar cada tramo el jugador recibe información de los tiempos realizados por todos los pilotos en esa pasada, así como de su clasificación y los tiempos realizados en el Rally hasta ese momento.

Entre tramo y tramo el jugador dispone de un breve tiempo para reparar las posibles averías producidas en el tramo recién disputado, teniendo en cuenta que debe tratar de arreglar los percances mecánicos más importantes si no le da tiempo a repararlo todo. Las averías afectan a la **dirección del vehículo, a la transmisión, a los frenos y a los neumáticos**.

Al finalizar cada rally cada piloto recibirá los puntos correspondientes a la clasificación obtenida y el jugador recibirá información de la tabla de puntos provisional del mundial de pilotos.

Una vez disputados los 7 rallies el jugador recibirá la clasificación final del campeonato y dará por concluido el juego.

TECNICAS DE PILOTAJE

Para convertirse en un buen piloto de Rallies es necesario conocer a fondo los aspectos dinámicos y mecánicos del vehículo. Podemos empezar por los neumáticos: los criterios para su elección vienen determinados directamente por la superficie en que vamos a correr y por la longitud del tramo. Así para un **tramo largo** es preferible montar neumáticos **duros** que se degradan menos que los blandos, so pena de un agarre ligeramente inferior. En cuanto al tipo de superficie, hay que tener en cuenta que los slicks son neumáticos sin dibujo, por lo que su superficie de contacto con el suelo es grande y, por ello, el agarre superior, pero hay que tener en cuenta que para ello el firme tiene que ser muy bueno y liso. En cuanto el firme sea **deslizante por lluvia** hay que montar neumáticos con dibujo para evacuar el agua de la pista, como los **rayados**. Para firmes sin asfalto se imponen los tacos por su capacidad de agarre en estas circunstancias y para nieve los clavos. En cuanto a las suspensiones, deben ser duras en firmes buenos para que el vehículo sea capaz de mantener las trayectorias en las curvas rapidísimas que se toman sin derrapar. En firmes deslizantes y rotos debe ser más blanda entre otras cosas para que no se rompa tanto el coche.

Las averías que se producen en el vehículo vienen determinadas por las salidas de pista o, en caso de los frenos, por un abuso en su utilización, con lo que van perdiendo eficacia. Las averías en la transmisión producen que la tracción total de nuestro Toyota se resienta, con lo que el coche derrapa más de lo deseable. La misma influencia negativa en los derrapajes ejercen las averías y/o degradación de nuestras ruedas o una mala elección de las mismas a la salidad del tramo; para terminar, la dirección puede también resentirse tras una salida de la carretera o un golpe, lo que se notará gravemente en el pilotaje.

En cuanto al pilotaje en sí, podemos decir que para ir deprisa es fundamental controlar los derrapajes del vehículo y aprovecharlos para salir rápido y acelerando de las curvas. La manera más eficaz de tomar una curva para ir deprisa es frenar lo más tarde posible a medida que se acerca (con cuidado, ya que si bloqueamos las ruedas no podemos girar hasta que dejemos de frenar), abrirse (si la curva es, por ejemplo, a la derecha, situarse en el lado izquierdo de la pista) y girar con decisión hasta que el coche empiece a derrapar (sobrevirar). En este momento debemos corregir girando en sentido contrario a la vez que aceleramos hasta que el coche deje de derrapar. Si lo hemos hecho bien, saldremos por el exterior de la curva acelerando desde que empezamos a corregir, con lo que ganaremos preciosos segundos consiguiendo una velocidad de paso en curva superior a la que obtendríamos sin la técnica del derrapaje. Este ejemplo hay que llevarlo a la práctica con algunas diferencias según el firme: en asfalto, el coche agarra mucho, derrapa menos y podremos entrar más deprisa en las curvas; en tierra y, por supuesto, en nieve, debemos anticipar más las reacciones, dado que, por ejemplo, el coche se mantiene más tiempo derrapando hasta que conseguimos corregir la derrapada girando, como hemos dicho, en sentido contrario al del derrapaje. Esta técnica puede parecer complicada, pero debemos subrayar que se hace indispensable su dominio para realizar buenos tiempos, por lo que debe insistirse en su entrenamiento.

Otro aspecto a tener en cuenta son los saltos. Estos se producen al pasar rápido cambios de rasante donde el vehículo despega del suelo para volar durante unas decenas de metros. Al saltar, la inercia del vehículo le hace girarse de su trayectoria, por lo que al caer debemos estar atentos para corregir con rapidez. Son especialmente peligrosos cuando hay una curva detrás, por lo que es aconsejable frenar antes de abordar un salto.

Por último, hablaremos del freno de mano, que nos sirve para bloquear las ruedas traseras y, a la vez que giramos, provocar un súbito derrapaje que nos puede ayudar a tomar las curvas más cerradas (horquillas).

LAS NOTAS DE LOS TRAMOS. EL COPILOTO

Detrás de un buen piloto de Rallies siempre hay un buen copiloto. El copiloto es el encargado de dictar en plena carrera al piloto las notas

que éste ha marcado previamente en los entrenamientos. Para ello tiene que existir una plena compenetración, para lo cual el copiloto debe saber en cada instante lo que tiene que leer a su piloto y hacerlo en el momento justo, para que éste no cometa ningún error y sea capaz de anticiparse a todo tipo de curvas, obstáculo o saltos. En el caso de nuestro piloto, Carlos Sainz, su brazo derecho en carrera es Luis Moya. Luis lleva con Carlos desde 1988, y en este período se han acoplado de una manera extraordinaria. De Luis Moya, Carlos dice que es el mejor copiloto del mundo y, además, con su especial simpatía y personalidad, ha facilitado notablemente la convivencia durante tantas horas encerrados en la cabina del Toyota.

El código que se utiliza para avisar al piloto del tipo de curva, salto, etc. es propio de cada tandem piloto-copiloto. Aquí vamos a explicar, por supuesto, el que emplean Carlos Sainz y Luis Moya. Para entenderlo mejor, contamos con las notas del **primer tramo del Rally de Montecarlo** de nuestro juego, notas que Carlos Sainz en persona ha tenido la amabilidad y el placer de anotar, con la intención de que os sirva para marcar los 41 tramos siguientes de la misma forma, y así podáis competir con la ayuda de alguien que se preste a ser vuestro copiloto.

El código que usa Carlos Sainz para marcar los diferentes tipos de curvas (puestas en un orden desde las más lentas a las más rápidas), que se presentan en una carrera es en general el siguiente:

M⁻: Media menos.

M: Media.

M⁺: Media más.

B⁻: Buena menos.

B: Buena.

K^{lenta}: K lenta.

K: K.

B^{+(⊙)}: Buena más ojo.

B⁺: Buena más.

R^{-(⊙)}: Rápida menos menos ojo.

R⁻: Rápida menos menos.

R⁻: Rápida menos.

R⁺: Rápida más.

Para el tramo que se ha marcado, Carlos ha realizado una simplificación, reduciendo el código a:

M: Mala.

M⁺: Mala más.

K: K.

B^{+(O)}: Buena más ojo.

B⁺: Buena más.

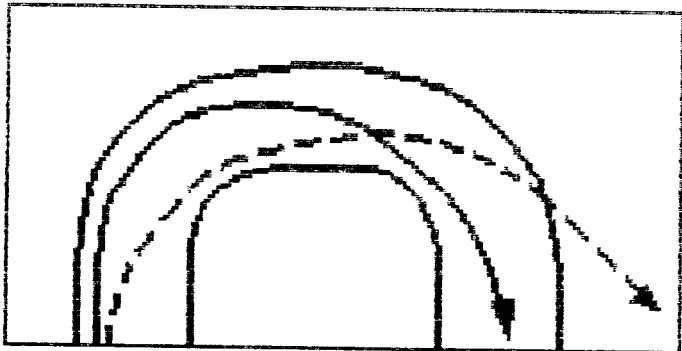
R⁻: Rápida menos.

R: Rápida.

R⁺: Rápida más.

Usando tanto este código como el anterior hay que explicar una serie de complementos que se utilizan para marcar la complejidad de cada curva. Para empezar hay que señalar si la curva es a derechas o a izquierdas, **D** o **I**, como por ejemplo, "derecha rápida más". Por otra parte, hay curvas que tienen dos radios, esto es, se cierran una vez que nos encontramos en plena curva, por lo que obligan a nuevos código: **se cierra** o **se cierra poco** (por ejemplo, "izquierda K lenta se cierra poco". Hay otras curvas que, al ser muy largas o al constar de dos curvas del mismo radio y la misma dirección, requieren que las tomemos de manera distinta a la normal, que como hemos dicho consiste en abrirse y simplemente comenzar a girar cuando llegemos a la curva; para este tipo de curvas, debemos entrar tarde o un poco tarde (según la curva), para no salirnos de la pista. Ello podemos verlo en la figura 1, donde la línea discontinua nos marca una trazada norma), que sería en este caso errónea, frente a la correcta entrando tarde en la curva (línea continua). Esto se marca con los códigos **tarde** o **poco tarde**, como por ejemplo, "derecha K tarde" o "derecha K poco tarde".

Figura 1

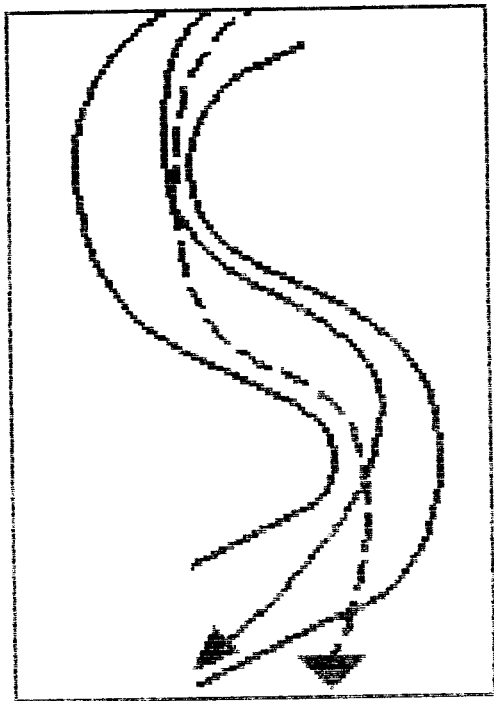


— Trazada correcta, entrando tarde en la curva.

- - - Trazada normal incorrecta para esta curva, que ocasiona salida de pista.

En ocasiones, a la salida de una curva, debemos "sacrificar", esto es, en vez de salir por el exterior de la misma acelerando y aprovechando así toda la pista como se hace habitualmente para ganar tiempo, debemos ceñirnos al interior, bien sea porque en el exterior hay algún muro u obstáculo o porque inmediatamente después viene otra curva en sentido contrario. En este caso, si saliéramos por el exterior quedaríamos muy cerrados para tomar dicha curva que sigue, con lo que al tomarla nos saldríamos de la pista. Todo ello puede apreciarse en la figura 2, donde la línea discontinua marca la trazada normal de dos curvas seguidas que provocaría una salida de la carretera, y la línea continua muestra una trazada donde se "sacrifica" la salida de la primera para tomar correctamente la segunda.

Figura 2



Trazada correcta, sacrificando la salida de la primera curva para tomar bien la segunda.



Trazada errónea. Por salir por el exterior de la primera curva, nos encontramos muy cerrados para tomar la segunda y nos salimos de la pista.

El código que se utiliza es el de **sacrificar** (que se suele abreviar con **sacar**), con lo que las dos curvas de la figura 2 podrían leerse como "izquierda K sasar para derecha K lenta se cierra".

Otros códigos de curva muy usados son el de **abrirse**, que sirve para poner énfasis en la actitud normal de abrirse antes de una curva por venir a continuación una muy cerrada; también el de **frenando** que también nos avisa de una curva muy cerrada o un peligro inminente; por último, el código **fin** indica algo que sucede al final de la curva que sigue, bien que se cierra o que hay un salto, etc. Un ejemplo que combina estos tres últimos códigos podría ser: "abrirse frenando para derecha mala se cierra fin".

En cuanto a los saltos, los códigos que se utilizan son **bota** o **bota mucho**. El mayor peligro de un salto es cuando inmediatamente después de éste hay una curva, por lo que debemos frenar antes de tomarlo para no salirnos de la carretera. Un ejemplo de como marcar un salto, por ejemplo, detrás de una curva sería: "izquierda rápida bota mucho fin", que nos indicaría que detrás de la curva rápida a la izquierda hay un salto, por lo que debmos salir de la curva con precaución. También puede marcarse un salto que se puede tomar a todo gas mediante el código **fonfo**, por ejemplo, "izquierda buena más bota fondo fin" que nos indicaría que detrás de la curva a izquierdas hay un salto que se puede tomar a tope.

Por otro lado, también se pueden marcar estrechamientos, mediante los códigos **se estecha** o **se estrecha mucho**. Cuando se añade, tanto a un salto como a un estrechamiento, etc., el código **atención** se quiere avisar de que tienen especial peligrosidad, por lo que se recomienda frenar antes de abordarlos. Por ejemplo, si detrás de un salto viene una curva, puede marcarse como "...atención bota mucho para derecha mala más".

Para terminar, existe un código que marca las distancia que existen hasta, por ejemplo, la siguiente curva. Carlos utiliza los siguientes:

- 1 70 metros. 2 100 metros. 3 150 metros.

De esta manera, una curva que esté a unos 100 metros se marca como "2 derecha rápida más", por ejemplo. Cuando las curvas y obstáculos viene seguidos, se utiliza el código **para**, por ejemplo: "izquierda K lenta para derecha rápida".

Pasemos a las notas del primer tramo del Rally de Montecarlo en nuestro juego, marcadas por Carlos Sainz en persona:

2 I R para D R⁺ abrirse 1 fren. para D M⁺ se cierra sasar para I B^{+(ø)} corta 3.

D B⁺ sasar para I B⁺ 2.

D R⁻ sasar para I B^{+(ø)} 2.

D B^{+(ø)} se cierra sasar para B⁺ bota fondo fin en vía 2.

I K poco tarde se cierra se cierra fin para D K tarde se cierra.

1 I B^{+(ø)} atención bota mucho fin.

1 abrirse I K se cierra sasar para D K se cierra sasar para I K se cierra poco sasar para D B⁺ para I B⁺ fren. para D K fren. para I M se cierra para D M⁺ se cierra poco.

1 D R sasar para I R⁺ se estrecha mucho 3.

D K se cierra sasar bota mucho fin 1.

I K se cierra sacar para D B⁺ 1 para I B⁺ sasar para D B⁺ 1 final.

A large, stylized handwritten signature in black ink, which appears to be 'Sainz', written over a large, sweeping, looped flourish that extends across the width of the page.

Se han utilizado las abreviaturas:

fren. para frenando.

sasar para sacrificar.

La forma correcta de leer las notas es intentando que el piloto reciba la información con la antelación suficiente para que le dé tiempo a reaccionar, pero tampoco con demasiada antelación, ya que esto podría ocasionar que se olvidase de algunos detalles. Por ello, las notas se disponen en forma de párrafos cuya información se lee casi de corrido, con las pausas necesarias para que el piloto vaya asimilando y realizando las indicaciones. Como detalle general decir que cuando se marque una distancia conviene hacer una pausa hasta que el piloto esté a punto de cubrirla para pasar a indicarle, por ejemplo, la curva siguiente, por ejemplo: "3 (pausa hasta que se aproxime la curva) | R¹ para D K se cierra 2 (pausa) | R sasar para D R..."

Para terminar, decir que el empleo de las notas no es fundamental para jugar, ya que con un entrenamiento suficiente, acabaremos dominando los tramos, pero nos parece más divertido y eficaz la utilización de las mismas siempre que se disponga de alguien que quiera ser nuestro copiloto.

LOS CONTROLES

Se pueden redefinir las teclas y se puede utilizar joystick, donde el freno de mano será simulado por el botón de dispató. Los controles que se utilizan son: girar a la derecha, a la izquierda, acelerar, frenar y freno de mano.

En la pantalla de elección de neumáticos y suspensiones utilizaremos las teclas de izquierda y derecha para seleccionar neumáticos o tipos de suspensiones y para pasar neumáticos a suspensiones o viceversa, emplearemos las teclas de acelerar y frenar. Una vez elegidos, con la tecla de freno de mano, pasaremos a correr el tramo.

En la pantalla de reparaciones podemos movernos por las 4 casillas de averías con las teclas de izquierda, derecha, acelerar y frenar, teniendo en cuenta que se está empleando el tiempo de que disponemos, en reparar aquella casilla en la que nos encontremos. Con la tecla del freno de mano damos por concluidas las reparaciones.

AUTORES

Productores ejecutivos: Fernando Rada, Jorge Granados.
Grupo de Programación: ARCADIA SOFTWARE.
Gráficos: José A. Carrera Merino.
Programa: José Miguel Saiz, Manuel Rosas.

AGRADECIMIENTOS

Queremos agradecer a Carlos Sainz el entusiasmo y la inestimable colaboración que desde el principio nos ha prestado. Hemos comprobado que es, además de un gran campeón, una excelente persona. En Zigurat nos llena de orgullo y satisfacción el haber apostado por él antes de que su fama haya roto todas las fronteras. También queremos hacer especial énfasis en el apoyo que su manager Juanjo Lacalle nos ha prestado en todo momento, a pesar de lo apretado de su calendario. Agradecemos también la colaboración de Marta Lobo de REPSOL, así como de Diego Ruiz de Velasco, del concesionario KURUMA Toyota en Madrid.

SITO PONS

500 CC GRAND PRIX

EL MUNDIAL DE 500 C.C.

La categoría de los 500 c.c. es la más difícil y emocionante de las cilindradas que concurren en el Campeonato del Mundo de Velocidad. Tanto es así que la permanente lucha de las fábricas japonesas, que año tras año se afanan en diseñar motocicletas de mayor potencia y menor peso, han hecho de los 500 c.c. una cilindrada donde sólo tienen cabida un selecto grupo de pilotos que están al máximo nivel técnico. Controlar el empuje brutal de casi 170 CV con apenas 120 kg. de peso en una motocicleta moderna de 500 c.c. así lo exige. Existen pocos pilotos en el mundo capaces de llevar al límite una de estas motos, lo cual, entre otras razones, ha supuesto que las parrillas de salida de los Grandes Premios de 500 c.c. sean cada vez más escasas en número de participantes. Todo ello ha llevado a la Federación Internacional de Motociclismo (FIM) a plantearse una reducción de la potencia máxima permitida y un aumento del peso mínimo, entre otras posibles medidas, para hacer más "humanas" de pilotar las máquinas actuales. Pero casi todos los pilotos de la "Categoría Reina", como se ha dado en llamar a los 500 c.c., piden, al contrario, ¡más potencia para el año que viene! Hay división de opiniones, pero los aficionados más puristas defienden la actitud de los pilotos, arguyendo que éstos están demostrando que es posible llevar estas motos al límite. Defienden que no debe desaparecer el espectáculo de cualquier piloto de 500 c.c., controlando las impresionantes derrapadas al salir acelerando de las curvas, o los frenéticos cambios de apoyo del cuerpo, con la rueda delantera por los aires, para afrontar el siguiente viraje...

SITO PONS

Si existe un profesional del motociclismo, ése es Sito Pons. Su dedicación, su gusto por las cosas bien hechas, su máxima entrega para conseguir el perfecto funcionamiento del equipo que dirige, hacen de él uno de los más carismáticos pilotos del Mundial de 500 c.c. Su espectacular trayectoria deportiva desde aquel ya lejano 1979, cuando venció en la copa de promoción de aquellos tiempos (la Copa Bultaco Streaker) con diecinueve años, ha dejado inagotables posos de gloria para el motociclismo español, y deja translucir una constante en su carrera: cuando se fija una meta, Sito lucha con toda su capacidad hasta conseguirla. Valga como prueba una frase suya cuando, recién conquistado en 1989 su segundo título de 250 c.c., y tras unas primeras pruebas con la 500 c.c., dijo: "El Mundial 1990 ya ha empezado para mí."

Sito es un gran trabajador, pero su capacidad innata como piloto no le viene a la zaga, su serenidad y capacidad de análisis en la pista le permiten adoptar la estrategia precisa para cada circunstancia. Es capaz de aguantar los ímpetus de sus rivales a la salida de un Gran Premio, para asestar el golpe definitivo en el momento justo, lo que, en numerosas ocasiones, le ha valido la victoria en las últimas vueltas de una carrera. Su "finura" en el pilotaje contrasta con algunas brusquedades a veces innecesarias que otros pilotos realizan perdiendo tiempo e incluso provocando situaciones de alto riesgo. Porque sus mecánicos e ingenieros dicen de él que es un excelente piloto, pero a la vez seguro y un gran probador, por lo que la puesta a punto de su montura se afina siempre al máximo gracias a sus consejos y anotaciones. Incluso Honda ha tomado buena nota de muchas modificaciones en su moto oficial de 250 c.c. para las versiones sucesivas.

PALMARES DEPORTIVO

- 1979: Campeón Copa Bultaco Streaker.
- 1980: Entra en la escudería Siroko. Primera prueba internacional, en las 100 millas de Paul Ricard.
- 1981: Primer Gran Premio disputado en Francia. Termina el vigésimo primero en el Mundial de 250 c.c. Subcampeón de España de 250 c.c.

- 1982: Decimoquinto clasificado en el Mundial de 250 c.c.
- 1983: Decimoctavo clasificado en el Mundial de 250 c.c.
- 1984: Cuarto clasificado en el Mundial de 250 c.c. Primera victoria en un Gran Premio, en el Jarama (España).
- 1985: Primera incursión en los 500 c.c. de la mano del equipo oficial Suzuki. Duodécimo en el Mundial de 500 c.c.
- 1986: Consigue una Honda oficial 250 c.c., y crea el equipo CAMPSA-HONDA. Subcampeón del Mundo de 250 c.c., con dos victorias en Grandes Premios.
- 1987: Tercer clasificado en el Mundial de 250 c.c. (empatado con el segundo), con una victoria en el Gran Premio de Argentina.
- 1988: Campeón del Mundo de 250 c.c., con cuatro victorias en Grandes Premios.
- 1989: Campeón del Mundo de 250 c.c., con seis victorias en Grandes Premios.
- 1990: Pasa a 500 c.c. con una Honda oficial. Consigue dos quintos puestos. Décimo en el Mundial de 500 c.c.

La temporada pasada ha sido dura por la adaptación a una nueva cilindrada, pero ya empezó a demostrar que ha llegado con el único objetivo de vencer: unos excelentes entrenamientos en el Gran Premio de USA (Laguna Seca), colocándose en primera línea de parrilla de salida (o también en Austria, donde estaba sólo a medio segundo de la Pole Position), y una gran carrera donde sólo la mala suerte en forma de avería, le impidió alcanzar el podio, nada más son un aperitivo de lo que, a buen seguro, nos prepara Sito para el año que viene. Su décimo puesto en el Mundial de este año ha sido causa de la mala fortuna, después de no participar en nada menos que cinco Grandes Premios tras sufrir una caída en Yugoslavia que nunca debió producirse: sus neumáticos no eran "serie A" (los mejores) como los de los pilotos de cabeza con los que estaba luchando. A pesar de ello, su arrojo y experiencia le han permitido estar con los de cabeza, a pesar de esta diferencia de neumáticos. Démosle tiempo, pero podría ser que dentro de poco, el que ya es primer y único español que ha vencido un Mundial en la categoría de 250 c.c., se convirtiera también en el primero en adjudicarse un título de 500 c.c.

LA MOTO: HONDA NSR 500 c.c.

La HONDA NSR sigue destacando entre las demás 500 c.c. por la impresionante potencia que entrega su motor, lo que, unido a su reducido peso, hace que el piloto tenga que poner toda su concentración para dominar los movimientos violentos que aparecen continuamente al acelerar con brusquedad. El chasis, que es quien tiene que aguantar las impresionantes flexiones y torsiones que se producen al aplicar semejante potencia al asfalto, es uno de los apartados donde el prestigioso ingeniero del equipo, Antonio Cobas, tiene más trabajo que realizar. Con la HONDA NSR es difícilísimo tomar una curva muy lenta, y los cambios rápidos de dirección son igualmente complicados. En cambio, la HONDA es sólida como una roca en curvas rápidas, y esto permite aprovechar su excelente potencia a alto y medio régimen.

FICHA TECNICA

- Motor: V-4 a 120° dos tiempos, refrigerado por agua, admisión por láminas.
- Cilindrada: 499 c.c. Diámetro por carrera 54 × 54,5 mm.
- Potencia: Más de 160 CV a 12.000 r.p.m.
- Carburación: 4 carburadores Keihin de 36 mm.
- Encendido: Shindengen computerizado CDI.
- Cambio: 6 velocidades.
- Embrague: Multidisco en seco.
- Chasis: Doble viga de aluminio con elementos de extrusión.
- Suspensiones: Delantera: Horquilla Showa invertida con barras de 43 mm. Trasera: Amortiguador Showa con sistema Pro-Link.
- Frenos: Delante: 2 discos Nissin de 332 mm. de acero con pinzas Nissin de cuatro pistones. Detrás: un disco Hitco de 196 mm.
- Neumáticos: Delante: Michelin radial 13/60 16. Detrás: Michelin radial 18/67 17.
- Lanzamiento y avance: 22°, 83 mm.
- Peso: 124 kg. (sin gasolina).
- Distancia ejes: 1.395 mm.
- Distribución de pesos: 54/45%.

En el juego se ha puesto especial interés en su movimiento: "caballitos", inclinadas con la rodilla por los suelos, la ejecución de

las caídas, son sólo algunos ejemplos de ello. También se ha tratado de dotar a la moto de la mayor similitud posible con las de verdad en los aspectos de motor y aceleración: nuestra HONDA NSR 500 c.c. tiene curvas de potencia y par motor (algo simplificadas, por supuesto), y la frenada tiene cierta progresividad (simulando el juego de una maneta de freno real), esto es, al empezar a pulsar el freno, empieza a frenar cada vez más hasta llegar a un máximo.

EL JUEGO

En el desarrollo del juego existen varias opciones:

O empezar: Pasa al submenú:

O empezar Mundial: Esta opción permite disputar el Campeonato del Mundo de Motociclismo de 500 c.c. corriendo los **catorce Grandes Premios** que lo componen.

El jugador debe tomar el papel de Sito Pons a los mandos de su **Honda NSR 500 c.c.** oficial y luchar en cada carrera contra otras **siete** grandes estrellas de la cilindrada reina: **Kevin Schwantz, Wayne Rainey, Eddie Lawson, Wayne Gardner, Michael Doohan, Kevin Magee y Randy Mamola.** En cada carrera hemos de disputar unos Entrenamientos Oficiales, en los que debemos completar una vuelta al circuito para conseguir un puesto en la Parrilla de Salida. Si en los entrenamientos se sufre una caída grave, no podremos disputar el Gran Premio (DNQ, Did Not Qualify, no clasificado). En ese caso, el ordenador nos muestra una vuelta al circuito, enseñándonos las marchas y revoluciones con que se toman normalmente las curvas para que nos vayamos familiarizando con él. También nos mostrará la carrera (sin nuestra presencia). Si no hemos tenido incidentes en los entrenamientos, pasaremos a disputar el Gran Premio a un total de tres vueltas, y nos situaremos en el lugar de la parrilla de salida que corresponda al tiempo obtenido en entrenamientos. Al finalizar cada Gran Premio el programa nos facilitará una **clave** con nuestros resultados hasta el momento, para poder continuar el campeonato otro día.

La puntuación por los resultados en una carrera es la siguiente:

- 1.º 20 puntos.
- 2.º 17 puntos.

- 3.º 15 puntos.
- 4.º 13 puntos.
- 5.º 11 puntos.
- 6.º 10 puntos.
- 7.º 9 puntos.
- 8.º 8 puntos.

DNF (Did Not Finish), no terminar una carrera, 0 puntos.

1 Carrera: Esta opción nos permite disputar un solo Gran Premio en el circuito que seleccionemos, siguiendo los mismos pasos (entrenamientos/carrera) que en el apartado anterior.

2 Carrera anterior: Te permite continuar un campeonato donde lo dejaste anteriormente, para lo cual te solicitará una clave.

3 Practicar: Esta opción sirve para entrenar durante el tiempo que deseemos en el circuito que elijamos. En este caso, no habrá otros pilotos en pista, y los accidentes no te excluyen de la prueba. Para salir de esta opción pulsar la tecla **ABORT**.

4 Demo: Esta interesante opción nos permite seguir un campeonato completo en modo demo, esto es, sin correr nosotros mismos, pero viendo las carreras como si de una retransmisión de TV se tratase. El ordenador, nos mostrará las evoluciones de Sito Pons en entrenamientos y carrera, y sólo si Sito sufriera alguna caída, pasaría a ofrecernos imágenes de los otros pilotos. En este modo se puede disfrutar de la emoción de un Mundial completo, con las diferentes alternativas en la clasificación, ya que la DEMO no está preestablecida, y cada carrera es diferente a la anterior debido a la inteligencia propia de cada piloto. En modo DEMO, no se facilitan claves, por lo que si queremos presenciar un Mundial, debemos esperar a que finalicen los 14 Grandes Premios.

1 Teclado: Las teclas preestablecidas son las siguientes:

SPECTRUM	AMSTRAD	MSX	PC COMPATIBLES	
Q	Q	Q	Q	ACELERAR
A	A	A	A	FRENAR
O	O	O	O	IZQUIERDA

SPECTRUM AMSTRAD

MSX

PC
COMPATIBLES

P
ESPACIO
M
Z

P
ESPACIO
ESC
Z

P
ESPACIO
STOP
Z

P
ESPACIO
Z
ESC

DERECHA
CAMBIO
PAUSA
ABORT

Esta opción sólo hay que elegirla cuando queremos redefinir las teclas de control.

2 Joystick: Permite elegir el joystick para control permaneciendo las teclas de Abort y Pausa en el teclado.

3 Dificultad: Esta opción sirve para elegir el nivel general de dificultad en el juego. Actúa de la siguiente manera:

NIVEL 1: El cambio es automático, y las probabilidades de que se produzca una caída por frenar o acelerar indebidamente (cuando la moto está en la máxima inclinación) son escasas. La inteligencia del resto de los pilotos se encuentra en su nivel básico, por lo que los tiempos que realizan serán peores que en niveles más avanzados.

NIVEL 2: El cambio permanece automático; ya existen más probabilidades en las caídas y la inteligencia de los rivales es superior.

NIVEL 3: El cambio pasa a ser manual; las probabilidades de caer por errores al acelerar o frenar aumentan; la inteligencia de los pilotos se acerca a su nivel máximo.

NIVEL 4: Se trata de la dificultad máxima. El cambio es manual, las caídas tienen la máxima probabilidad y la inteligencia de los rivales es máxima.

La dificultad actúa sobre todas las opciones, de forma que, por ejemplo, podemos disfrutar de 4 niveles en el modo DEMO o en un Mundial al completo.

LOS CIRCUITOS



1. LAGUNA SECA

Gran Premio EEUU.
Longitud: 3.535 m.



2. JEREZ

Gran Premio de España.
Longitud: 4.218 m.



3. MISANO

Gran Premio de Italia.
Longitud: 3.488 m.



4. NURBURGRING

Gran Premio de Alemania.
Longitud: 4.542 m.



5. SALZBURGRING

Gran Premio de Austria.
Longitud: 4.225 m.



6. RIJEKA

Gran Premio de Yugoslavia.
Longitud: 4.168 m.



7. ASSEN

Gran Premio de Holanda.
Longitud: 6.134 m.



8. SPA FRANCORCHAMPS

Gran Premio de Bélgica.
Longitud: 6.976 m.



9. LE MANS

Gran Premio de Francia.
Longitud: 4.430 m.



10. DONINGTON PARK

Gran Premio de Inglaterra.
Longitud: 4.020 m.



11. ANDERSTORP

Gran Premio de Suecia.
Longitud: 4.031 m.



12. BRNO

Gran Premio de Checoslovaquia.
Longitud: 5.394 m.



13. HUNGARORING

Gran Premio de Hungría.

Longitud: 4.014 m.



14. PHILLIP ISLAND

Gran Premio de Australia.

Longitud: 4.450 m.

PILOTAJE

Para obtener buenos tiempos en una 500 c.c. se debe aprovechar ante todo su potencia descomunal. Para ello, es más rentable apurar la frenada al límite antes de las curvas, para tomarlas casi en ángulo recto y acelerar en seguida a la salida de las mismas. Para ello es necesario tener mucho tacto con el acelerador para controlar la entrega brusca de potencia, que puede provocar una derrapada demasiado violenta, originando una caída. En el juego, por esta razón es recomendable no acelerar por encima de la zona roja de revoluciones (donde se encuentra la máxima potencia) cuando la moto se halla en la máxima inclinación. En cuanto a las frenadas podemos confiar plenamente en la eficacia de los frenos, pero no debemos tampoco emplearlos demasiado mientras estemos inclinados, porque esto podría suponer una pérdida de adherencia en el neumático delantero que nos llevaría por los suelos. Debemos fijarnos bastante en los carteles que, a ambos lados del asfalto, nos marcan las distancias a la siguiente curva. Los hay de 150, 100 y 50 m., y sirven de referencia indispensable a la hora de frenar o comenzar a inclinar nuestra máquina.

Debemos intentar evitar los choques con otros pilotos, esperando el momento oportuno para adelantar. Si la colisión se produce con una diferencia escasa entre las velocidades de los dos implicados, el efecto será como si ambos corrigiesen ligeramente su trayectoria tras el contacto entre sus carenados. Si en cambio, la diferencia entre sus velocidades fuera grande, se produciría la caída de ambos.

Para girar, el sistema de control elegido hace que, una vez queramos dejar de girar nos baste con dejar de pulsar la tecla de giro

en esa dirección y la moto automáticamente pasará de estar inclinada a recuperar su posición recta.

El sistema de cambio de marchas, como se explica más arriba, puede ser automático o manual. En el primer caso, sólo tenemos que preocuparnos de inclinar, acelerar y frenar. En el segundo debemos cambiar de marcha, para lo cual se utiliza el sistema siguiente: si estamos acelerando, al pulsar la tecla de cambio, pasaremos a una marcha más larga (por ejemplo, de segunda a tercera); si estamos frenando o simplemente cortamos gas (dejamos de acelerar), al pulsar la tecla de cambio pasamos a una marcha más corta, esto es, reducimos (por ejemplo, pasamos de cuarta a tercera). Es importante saber utilizar el cambio (en el modo manual) para hacer buenos tiempos. A medida que aceleramos, debemos ir cambiando a marchas más largas que permitan velocidades superiores. Este cambio de marcha debemos hacerlo cuando las revoluciones estén cerca de la zona roja (o en ocasiones dentro), para aprovechar a tope la aceleración de cada marcha. Al contrario, cuando frenamos, por ejemplo, al acercarse una curva, debemos reducir de marcha, por dos razones: primero, porque el motor nos ayuda mucho a frenar, y por otro lado, porque así dejamos el motor girando a alto régimen (revoluciones altas) y podemos salir más rápido acelerando después de tomar la curva. Resumiendo, es conveniente mantener siempre el motor en la zona de máxima potencia (cerca de la zona roja del cuentarrevoluciones), y para ello debemos hacer uso continuamente del cambio de marchas.

LOS PILOTOS RIVALES

Los rivales con que tendrás que enfrentarte, no serán fáciles de ganar. Poseen una inteligencia propia que les permite tomar decisiones según transcurre la carrera. Por un lado, están dotados de una inteligencia básica según el nivel de dificultad que elijas, lo que les permite arriesgar en una frenada, o comenzar a acelerar antes o después a la salida de las curvas. De esta manera, se puede producir una carrera en grupo o también uno o varios pueden tratar de escaparse del pelotón. Los adelantamientos se suceden, y también ellos pueden cometer errores cayéndose en plena carrera. A medida que transcurre el Gran Premio, y según sea su situación en la

clasificación general del Mundial, pueden decidir arriesgar más en una vuelta para alcanzar a algún rival peligroso, por ejemplo. Todo esto se aprecia especialmente bien en el modo DEMO, donde se viven carreras emocionantes.

EL MARCADOR

1. **Mapa auxiliar del circuito:** Es especialmente útil al principio, cuando todavía no conoces de memoria los circuitos. Un punto representa tu situación en la pista, y te permite anticipar la dirección de la siguiente curva, por ejemplo.

2. **La pizarra:** Sirve para facilitarte información de lo que sucede en carrera: tu posición en carrera al pasar por meta, la vuelta que transcurre, y si ha caído alguno de tus rivales, lo que puede ser útil para que dejes de arriesgar, por ejemplo, si ha caído tu máximo oponente en la clasificación del Mundial.

3. **El cronómetro:** Te da el tiempo que estás realizando en cada vuelta, y cuando pasas por meta, se detiene un instante para que sepas el crono conseguido.

4. **El tacómetro digital (cuentarrevoluciones):** Es una de las informaciones más útiles al piloto, ya que es importante mantener las revoluciones altas para conseguir aceleraciones, reducciones, etc. Ojo a la zona roja cuando estemos en la máxima inclinación acelerando.

5. **El velocímetro:** Indica la velocidad de nuestra moto en kilómetros por hora.

6. **Marcador de marcha engranada:** Muestra la marcha engranada en todo momento, lo que nos sirve de buena referencia en el pilotaje.



AUTORES

Productores Ejecutivos: Fernando Rada, Jorge Granados.

Grupo de Programación: ZIGURAT SOFTWARE, S. A.

Diseño general de la estructura del videojuego: Jorge Granados, Carlos Granados y Fernando Rada.

Gráficos: Jorge Granados.

Programa: Fernando Rada, Carlos Granados.

EMILIO SANCHEZ VICARIO

Se puede decir que Emilio Sánchez Vicario ha nacido con una raqueta debajo del brazo. A los siete años estrenó su primera raqueta, regalo de su madre, y desde entonces su progresión ha sido realmente meteórica: de entre sus muchos éxitos de juventud se pueden destacar un subcampeonato europeo de jugadores menores de dieciséis años y, sin duda, su "número 2" del ranking mundial junior. Su debut en el difícil mundo profesional se produjo también con rapidez, en octubre de 1982, cuando tan sólo contaba con diecisiete años, y a partir de ahí empiezan a llegar sus victorias en torneos de Grand Prix: Kitzbuhel, Burdeos, Bastad, Madrid... hasta totalizar nueve victorias absolutas en torneos singles. Pero, por si fuera poco, también se ha traído para casa nada menos que veinticinco torneos Grand Prix en dobles (Montecarlo, Hamburgo, Barcelona...), además de dos victorias en torneos Grand Slam (París y New York), sin olvidarnos de la medalla de plata que, formando pareja con Sergio Casal, consiguió en los Juegos Olímpicos de Seúl. Dentro de nuestro país todos sabemos que es el mejor. Sus cuatro títulos nacionales en singles y sus seis temporadas como número uno indiscutible de nuestro equipo de Copa Davis así lo avalan.

Pero Emilio es también un campeón fuera de las canchas. Con su simpatía y espontaneidad se ha ganado a las aficiones de medio mundo, y pudimos comprobarlo en Zigurat con motivo de la presentación del videojuego ante la prensa. Emilio se pasó un buen rato delante del ordenador disputando un enconado encuentro con los programadores, del que no salió demasiado bien parado (je, je...), pero no dudó un instante en retornos a un partido de los de verdad. Sin comentarios...

EL JUEGO

Este juego adopta un sistema totalmente original en el desarrollo de un partido de tenis. Pretende simular con la mayor fidelidad posible los factores que debe tener en cuenta cualquier jugador al plantearse cómo afrontar el golpe del rival, además de las acciones que deberá

realizar en el movimiento y ejecución de los golpes. Para ello se ha creído conveniente que el jugador pueda de alguna forma colocarse correctamente en la pista esperando el golpe del contrario y al mismo tiempo le sea permitido “apuntar” hacia donde quiera mandar la bola en campo contrario. También se ha pretendido que el jugador tenga capacidad para decidir en cada momento el golpe que va a ejecutar (drive/revés, volea/smash, dejada o globo). Por otra parte, también se han simulado las características de cada pista en lo que al bote de la pelota se refiere, para que la estrategia a seguir se base también en este apartado. Por último, se han introducido unas cualidades diferentes para cada uno de los ocho jugadores que se incluyen en el juego, tanto en la estrategia personal que siguen en la cancha como en la perfección con que realizan cada uno de sus golpes. De esta manera, uno puede enfrentarse a un Boris Becker, que basa casi todo su juego en el saque y la volea; o a un Mats Wilander, que juega casi siempre en el fondo de la pista, pasando por un Ivan Lendl, que apenas cometerá errores no forzados.

El punto de vista o perspectiva (cónica) que se usa es muy similar a la que se puede observar en una retransmisión por televisión, y entendemos que es la más acertada para que se aprecien correctamente los movimientos de pelota y jugadores, además de parecernos la ideal para un juego en el que puede dirigirse la pelota hacia donde nosotros queramos.

SISTEMA DE JUEGO

Para jugar es importante controlar tres aspectos importantes:

A) El jugador que se maneja, al que se puede dirigir en ocho direcciones (las verticales, horizontales y diagonales), sólo podremos moverlo para colocarlo en el sitio de la pista que consideremos correcto para afrontar el próximo golpe del rival. Ello quiere decir que tanto la maniobra de aproximación hacia la pelota para dar nuestro golpe como la ejecución del golpe propiamente dicha las realizará el ordenador automáticamente. Por tanto, es importante que nos olvidemos por completo de ir hacia la pelota para dar el golpe, ya que, como digo, lo hace el ordenador directamente. Tan sólo, insistimos, se debe procurar colocar al jugador en la pista en el lugar que consideremos oportuno a la espera del siguiente golpe del rival.

B) El cursor o punto al que se pretende dirigir el golpe en campo contrario está representado por un "punto de mira" que se mueve en el campo del rival. Se maneja con las mismas teclas (o joystick en su caso) que el jugador propio, pero, y ahí está la clave del sistema, en momentos diferentes del juego: para entenderlo, podemos dividir el proceso en varias partes. Supongamos que el jugador rival se encuentra en el campo de arriba y acaba de ejecutar un golpe (figura 1). En ese instante empieza la fase de control del cursor o punto de mira, y debemos aprovechar para colocarlo en el punto del campo contrario al que deseamos mandar nuestro próximo golpe. Debemos, pues, desentendernos de nuestro jugador, al que el ordenador se ocupa automáticamente de dirigir hacia la bola que manda el rival, así como de responder con el golpe que tengamos seleccionado en ese momento (ver apartado C). Una vez que nuestro jugador (insistimos, automáticamente) hay devuelto el golpe, pasamos a la segunda fase de control o fase de control de nuestro jugador. En ese instante las teclas (o joystick) dejan de operar sobre el punto de mira o cursor para pasar a mover a nuestro jugador, al que debemos colocar según nuestro criterio a la espera de que nuestra bola llegue al rival y sea devuelta por éste (figura 2).

C) El tipo de golpe que pretendemos realizar se selecciona entre cuatro posibles con la tecla de función (o disparo en el joystick). Se puede seleccionar en cualquier momento del desarrollo del juego, teniendo en cuenta que el ordenador interpretará como el elegido el que esté seleccionado justo en el instante en el que empieza a ejecutarse el golpe. Los cuatro posibles, por orden de aparición al ir pulsando la tecla de función, son, respectivamente: drive/revés, volea/smash, globo y dejada. El golpe elegido se representa en las esquinas superiores de la pantalla, a la derecha para el jugador que se halle en el campo de arriba y a la izquierda para el de abajo. Cuando se juegue en modo de un jugador, sólo aparecerá nuestro indicador de golpe, para que no sepamos qué golpe va a ejecutar nuestro rival. En este caso, el indicador alternará su posición en la esquina derecha o izquierda según nos toque el campo de arriba o el de abajo.

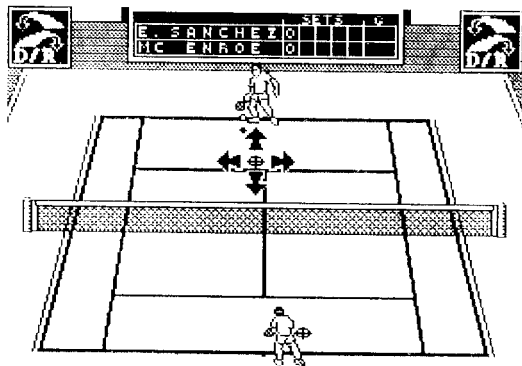


Figura 1

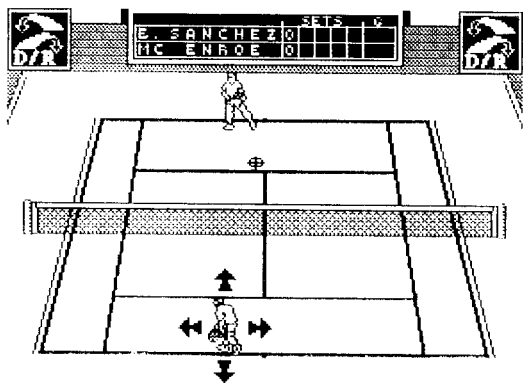


Figura 2

EL GOLPE

El programa permite realizar los golpes anteriormente expuestos, cada uno de ellos con un error propio en la ejecución, que se traduce en que la bola no va exactamente sobre el punto de mira o cursor en campo contrario, sino en sus inmediaciones, según lo grande que sea ese error. Ese error, como decimos, consta de varios factores, el error propio de la dificultad del golpe (por ejemplo, un drive tiene menos error propio que una dejada), y que depende del jugador que lo ejecute (una volea de McEnroe es más precisa que una de Wilander, por ejemplo); por otro lado, este error puede verse incrementado si se llega muy forzado o al límite a devolver un golpe, en cuyo caso el control de nuestro golpe se verá disminuido aún más. Por esta razón es importante que nos coloquemos bien en la pista para llegar rápidamente al punto donde ejecutaremos nuestro golpe, y tendremos así menos error en el punto al que apuntamos. Estamos seguros de que todos los aficionados al tenis conocerán a la perfección los golpes que el programa permite, pero vamos a recordarlos por si acaso:

— DRIVE/REVES: El drive (o golpe de derechas) y el revés son golpes que se ejecutan en toda circunstancia, cuando la pelota acaba de botar frente a nosotros, y tienen en general poco error, aunque depende (como todos los golpes) del jugador (de los ocho posibles) que lo ejecute. Es un golpe bastante útil como previo, por ejemplo, a una aproximación a la red, o también como passing shot, es decir, cuando el adversario se aproxima a la red para pasarlo nuevamente con un drive/revés paralelo o cruzado.

— VOLEA/SMASH: Es el golpe de ataque por excelencia. Hay que seleccionarlo cuando se hace una subida a la red. Se ejecuta normalmente sin dejar que la bola bote en el suelo, y el ordenador se encarga de seleccionar automáticamente entre volea y smash, según lo alta que venga la bola del contrario. Hay que tener en cuenta que si seleccionamos volea cuando el cursor del contrario se encuentre por delante de nosotros, el ordenador seleccionará automáticamente drive/revés, dado que, como hemos dicho, la volea es un golpe que se ejecuta sin dejar que la bola bote en el suelo, o, a lo sumo, en un bote pronto. Tiene más error que el drive/revés, pero es un golpe más

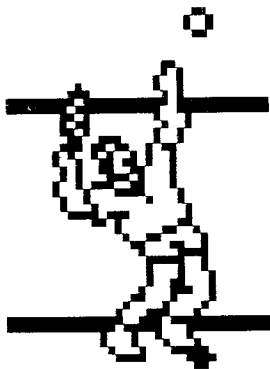
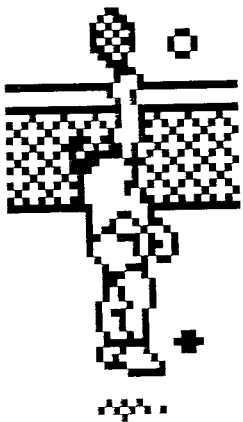
rápido y, por tanto, más definitivo. Hay que estar atento a los posibles passing shot del contrario, así como a los globos que puedan hacernos, por lo que hay que extremar nuestra buena colocación cuando subamos a la red.

— **DEJADA:** Es un golpe poco efectivo en pistas rápidas, donde la bola bota mucho, pero es interesante sobre superficies lentas, como la tierra batida de Roland Garros. Se trata de un golpe con mucho efecto, que deja la pelota prácticamente muerta después de botar, por lo que es indicado para dejar la pelota muy cerca de la red en campo contrario cuando el rival está al fondo de la pista, haciéndole muy difícil llegar hasta ella. Tiene algo más de error que el drive/revés, al ser un golpe más difícil de ejecutar, aunque, ¡jojo!, hay jugadores que lo ejecutan con maestría.

— **GLOBO:** Es un golpe eminentemente defensivo que debemos realizar cuando veamos al adversario muy cerca de la red, colocando nuestro cursor o punto de mira lo más cerca de la línea del fondo del campo contrario que podamos, dado que si el globo se nos queda corto, recibiremos el fuerte smash del rival.

EL SAQUE

La dinámica que se debe seguir para este servicio es sencilla: primero debemos apuntar con el cursor al lugar del campo contrario donde pretendemos colocar el saque, después pulsar la tecla de función (o botón de disparo en el joystick) y la pelota saldrá hacia arriba desde nuestra mano. Entonces volvemos a pulsar la tecla de función y nuestro jugador ejecutará el servicio. Debemos tratar de colocar el cursor lo más lejos posible del adversario, para que éste llegue forzado a devolver el golpe, y de esa forma conseguiremos que su resto tenga más error. El segundo servicio es idéntico en ejecución al primero, aunque suele ser más preciso y menos potente, para impedir el exceso de dobles faltas.



LOS JUGADORES

Podemos jugar uno o dos jugadores. En el primer caso siempre seremos Emilio Sánchez Vicario y jugaremos contra los otros siete jugadores que están en liza. Si, por el contrario, seleccionamos la opción de dos jugadores, podemos elegir entre los ocho campeones que son simulados por el programa.

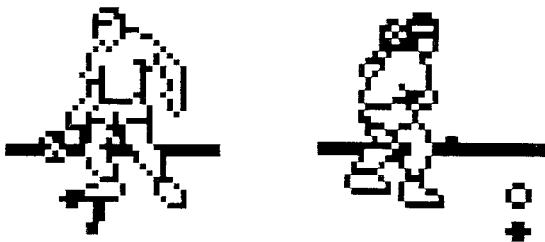
Las características de cada jugador pueden resumirse como sigue:

— Emilio Sánchez Vicario: Es uno de los jugadores más regulares de todos, especialista en pistas de tierra batida, donde muchos lo sitúan entre los mejores del mundo. Cualquiera de los golpes que selecciones en su caso tendrá bastante precisión.

— Ivan Lendl: Es uno de los rivales más difíciles por su regularidad en todos los golpes, destacando su revés, por lo que es preferible, si lo tienes en contra, que intentes que conecte más su golpe de derechas,

aunque, como decimos, no tiene ningún golpe flojo. Se encuentra a gusto tanto en el fondo de la pista como voleando.

— Mats Wilander: También es un rival difícilísimo, especialista consumado en superficies lentas, como la tierra batida, tiene en sus mejores golpes el revés, la dejada y sobre todo el globo. Es jugador de fondo de la pista, busca el fallo del rival, y ojo cuando te enfrentes a él y subas a la red.



— Boris Becker: Es conocido por su gran servicio y su golpe de derechas, así como por su volea y smash. Siempre tratará de subir a la red para ganar los puntos con su volea/smash. Tu mejor arma contra él serán ganar los globos y el passing shot.

— Stefan Edberg: También se encuentra cómodo en la red, con una gran volea y smash. Tiene el mejor segundo servicio del circuito. También destaca su revés sobre su drive, por lo que debes intentar que golpee la bola de derechas.

— Andre Agassi: Destacan sobre todo su golpe de drive y su dejada, con lo que tendrás que prestar atención a su passing shot, y cuando te halles muy en el fondo de la pista, cuidado con las dejadas.

— John McEnroe: Es especialmente conocido por su primer servicio y sus geniales voleas, con lo que debes intentar mantenerle lejos de la red.

— Miroslav Mecir: Es un jugador algo irregular en su juego, pero genial cuando está inspirado. Puedes esperar cualquier golpe de él.

LAS PISTAS

Se puede jugar en cuatro tipos de pista, que corresponden a las superficies de los cuatro torneos de Grand Slam en los que se juega el campeonato: Open de Australia, Roland Garros, Wimbledon y Open USA. Como ya hemos dicho, el bote de la pelota está simulado para cada una de ellas, siendo la tierra batida de Roland Garros la superficie más lenta, la hierba de Wimbledon la más rápida y también rápidas son la de cemento del Open de Australia y la del Open USA. Los jugadores a los que te enfrentas también tienen en consideración la pista en que se juega, por lo que, por ejemplo, las dejadas serán menos habituales en las pistas rápidas.

EL CAMPEONATO: UNA TEMPORADA COMPLETA

El menú de opciones te permite jugar toda una temporada participando en los cuatro torneos de Grand Slam. En ese caso te enfrentarás sólo contra el ordenador y no podrás seleccionar la opción de dos jugadores. Además, siempre serás el encargado de controlar a Emilio Sánchez Vicario, sin la posibilidad de elegir a otro jugador. Los otros siete serán, pues, tus rivales en todos los torneos. Existe una clasificación de la ATP a lo largo de toda la temporada, en la que partirás en última posición para ir ascendiendo puestos a medida que terminan los torneos. Tu objetivo es, por tanto, terminar tras los cuatro torneos en lo más alto de la clasificación de la ATP. Cada torneo se inicia en los cuartos de final, y si ganas el primer partido estarás ya en semifinales y posteriormente en la gran final. Los partidos de cuartos y semifinal serán al mejor de tres sets, y la final a cinco sets.

Existe un sistema de claves que te permite retomar una temporada donde la dejaste cuando apagaste el ordenador. Así, al finalizar cada partido, se te suministrará una clave con toda la información necesaria.

El orden de los torneos es: Open de Australia, Roland Garros, Wimbledon y Open USA.

PARTIDO

Esta opción puede seleccionarse cuando se pretende entrenar

contra un rival determinado en el tipo de pista que queramos. Aquí sí podemos seleccionar la opción de dos jugadores y elegir para cada uno de ellos el jugador que queramos dentro de los ocho posibles. En tal caso tomaremos las cualidades del que elijamos. El partido en este caso es a tres sets y, como es lógico, no hay clasificación de ATP.

LOS CONTROLES

En el menú principal se selecciona uno o dos jugadores, y en el de controles se puede elegir joystick o teclas de la siguiente forma: si hemos elegido dos jugadores en el menú principal, tendremos en el menú de controles las siguientes opciones:

T: Teclado teclado.

J: Joystick teclado.

R: Redefinir.

M: Menú principal.

Si elegimos la T, de teclado teclado, tanto el jugador 1 como el 2 se controlarán con teclas, que serán:

Jugador 1: Q = Arriba; A = Abajo; W = Izquierda; E = Derecha; Z = Función.

Jugador 2: U = Arriba; J = Abajo; O = Izquierda; P = Derecha; M = Función.

Si elegimos la J (de joystick teclado), el jugador 1 se manejará con joystick y el 2 con las teclas U, J, O, P, M, para arriba, abajo, izquierda, derecha y función, respectivamente.

Si elegimos la opción R, podremos redefinir las teclas de ambos jugadores (para la opción T, teclado teclado) o las del jugador 2 (opción J, joystick teclado).

Con la opción M (menú principal), regresaremos al menú principal.

Si entramos en el menú de controles habiendo seleccionado la opción de un jugador, el menú será:

T: Teclado.

J: Joystick.

R: Redefinir.

M: Menú principal.

En este caso, al elegir T (teclado), tendremos las teclas del jugador 1: Q, A, O, P, SPACE, para arriba, abajo, izquierda, derecha y función, respectivamente.

Si elegimos J (joystick), controlaremos al jugador con el joystick.

Si elegimos R (redefinir), podremos redefinir las teclas del jugador 1. Y, por último, hemos de pulsar M (menú principal) para volver al mismo.

Existe una tecla de abort o reinicializar el juego que es MAYUSCULAS + INTRO, en Spectrum 128; CAPS SHIFT + ENTER, en Spectrum 48, y SHIFT + ESCAPE, en Amstrad y MSX.

Para seleccionar un jugador o una pista en los menús hay que pulsar la tecla ENTER (o RETURN en Amstrad y MSX), y para pasar al siguiente la barra de SPACE. Igualmente, para salir de las pantallas informativas que te dicen la clasificación de la ATP, el ganador de partidos y torneos y los jugadores que pasan a la siguiente ronda, hay que pulsar la tecla SPACE.

EQUIPO DE DISEÑO

Diseño general de la estructura del videojuego: Fernando Rada y Jorge Granados, de Made in Spain.

Programa: Fernando Rada.

Gráficos: Jorge Granados.

Pantalla de presentación: Jorge Granados.

LA LOCURA DEL "DAKAR"

El París-Dakar es la carrera más dura del mundo. Existen muchos rallyes donde los pilotos deben prestar la máxima atención a los circuitos y sus dificultades, pero ninguno de ellos exige la concentración, habilidad y capacidad de sufrimiento que el "Dakar" reclama. El itinerario, desconocido de antemano por los participantes, se presenta, jornada a jornada, lleno de peligros y sorpresas, siempre dispuesto a saciar sobradamente las ansias de aventura de los pilotos.

Aventura que, por las características extremas y a veces trágicas de la prueba, algunos tachan de "locura sobre ruedas". Pero África es así: un mito incrustado en la fantasía de todos, es el sueño que un puñado de locos a los mandos de sus endiablados vehículos hacen realidad año tras año. Muchos son los que se quedan por el camino, formando un rosario de máquinas destrozadas o atrapados en las arenas blancas del desierto, algunos consideran un triunfo alcanzar las playas de Dakar, sin importarles la clasificación; otros, los elegidos, presionados por la responsabilidad de defender los colores de un equipo importante, luchan por lo más alto, por la consecución de un triunfo que se ve lejos, casi inalcanzable. Pero el riesgo es común a todos ellos. La inmensa soledad del desierto planea entre las inagotables dunas que en silencio vigilan el frenético discurrir de las máquinas. Un error en la navegación, un accidente, una avería irreparable pueden suponer varios días con sus noches de interminable espera, de desesperante angustia, en la inquietante confianza de que la baliza de localización funcione correctamente y el helicóptero venga a recogerlos.

Historias y leyendas sobre el rally se cuentan a decenas, pero la verdad es que el "Dakar" lo tienes que vivir por ti mismo para saber lo que esconde.

LA CARRERA

La carrera puede dividirse en tres fases o zonas diferentes: Europa, el norte de África (donde se encuentra el desierto del Sahara y todas

las pistas argelinas) y la franja Níger-Senegal (que comprende el temible desierto del Teneré y las pistas hasta Dakar). En cada zona se desarrollan tres etapas distintas hasta completar las nueve de que consta la prueba. Las tres zonas son completamente distintas entre sí, tanto en sus gráficos como en sus particularidades, pero todas tienen el mismo tamaño: ¡9.000 veces la pantalla de tu ordenador! Lo que puede dar una idea de lo difícil que puede ser encontrar el camino bueno si nos hemos perdido. Las etapas son siempre generadas aleatoriamente por el ordenador, de manera que siempre que decidas jugar te encontrarás con recorridos totalmente nuevos para cada una de las etapas. Cada etapa tiene un tiempo límite de realización para los participantes, siendo el tiempo empleado en cubrirlas lo que dará la clasificación final en la prueba. Al finalizar cada etapa, tus sponsors te gratificarán con una cifra en metálico que dependerá directamente de la clasificación obtenida. Ello te será muy útil, dado que podrás adquirir los recambios precisos (que son muy caros en el desierto) a lo largo de la siguiente etapa en las gasolineras que puedas encontrar. También, coincidiendo con el final de una etapa, los mecánicos de tu equipo se encargarán de reparar cualquier desperfecto en tu máquina.

EL VEHICULO

Tu vehículo es un alarde de sofisticación y potencia: se trata de un Peugeot 405, turbo 16, de 1.905 cc., con una culata de 4 válvulas por cilindro y un turbocompresor Garrett, que proporciona una presión de sobrealimentación de 2,2 bares. La relación de compresión es 7:1, su potencia de 400 CV a 11.000 r.p.m., lo que te catapulta a velocidades cercana a 235 km/h. Está dotado además de un completo ordenador a bordo, que junto con el libro de ruta te permiten un conocimiento fiable de tu situación. Su amortiguación está especialmente diseñada para este tipo de raids y consta de triángulos superpuestos, con dobles conjuntos de muelles en cada rueda. El sistema de frenos (ABS) permite un pilotaje agresivo al máximo, donde frenar en una curva en pleno derrapaje no supone la pérdida de control del vehículo. Además su acción es progresiva, lo que supone que la frenada se dosifique siguiendo los gustos o necesidades del piloto.

EL ROAD-BOOK

Para orientarte en la inmensidad del desierto la organización te proporciona un libro de ruta (road-book), donde se marca la ruta correcta desde el principio al final de la etapa. Debido al escaso número de referencias válidas en las desérticas zonas que atraviesa el rally, el road-book está estructurado por kilometrajes en una dirección como en el ejemplo de la figura 1. El cuentakilómetros parcial (Trip Master) debe usarse continuamente para seguir correctamente el libro de ruta, lo que implica que es aconsejable ponerlo a cero después de cubrir los kilómetros indicados por el libro en una dirección determinada (por ejemplo, al tomar un desvío). El libro de ruta se puede consultar en cualquier momento mediante una tecla especial (ver TECLAS DE CONTROL), sin que el tiempo corra. Como se puede ver en la figura 1, esta pantalla auxiliar proporciona información sobre la etapa y el estado del vehículo. En la parte del libro de ruta se puede ir pasando páginas (ver TECLAS DE CONTROL) para tener información del tramo en el que se está. El apartado "VEHICULO" de la pantalla consta de dos páginas que se pueden consultar para saber el estado mecánico del vehículo y el agua, combustible, dinero y kilómetros recorridos, respectivamente.

ETAPA 4 AGADUZ-RIARBY	
KMS: 201	
LIBRO DE RUTA	VEHICULO
2 KMS ESTE	FRENOS: 00.
2 KMS SUR	WATER: 00.
2 KMS OESTE	CAMBIO: 00.
1 KM SUR	DIRECCION: 00.
6 KMS ESTE	
1 KM NORTE	
3 KMS ESTE	
-1-	-1-

Figura 1

En la interpretación del libro de ruta debe tenerse en cuenta que, por ejemplo, 4 KM. Este no supone necesariamente que existía una recta de 4 KM, hacia el ESTE, sino que deben seguirse esos 4 KM, en

esta dirección siguiendo las curvas u ondulaciones de la pista (figura 2).

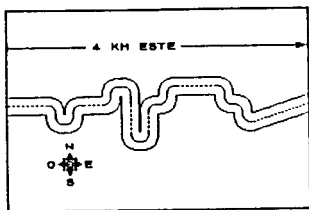


Figura 2

EL ORDENADOR DE A BORDO

El vehículo posee un potente ordenador de a bordo que te indica el estado mecánico del vehículo (figura 1). También proporciona información directa en el cuadro de mandos sobre los siguientes aspectos (figura 3).

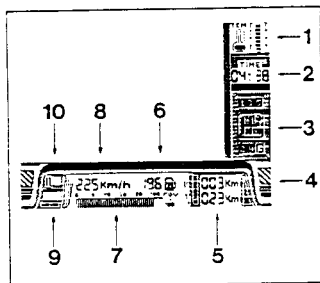


Figura 3

- Gasolina exacta que queda en los depósitos.
- Testigo de autochequeo computerizado (TAC) que avisa cuando se produce una avería seria.
- Testigo de detección de otros vehículos (DV) que alerta al piloto

de la presencia de otros participantes en un radio de acción de aproximadamente dos kilómetros.

EL CUADRO DE MANDOS

El cuadro de mandos puede verse en la figura 3 y contiene la siguiente información:

1. La temperatura del motor conviene no mantenerla en la zona roja demasiado tiempo, ya que esto puede ocasionar deterioros en el funcionamiento del motor. Se relaciona directamente con las revoluciones del vehículo: si las revoluciones se mantienen en la zona roja, la temperatura aumenta. Por ello, para reducir la temperatura (si ésta está a niveles demasiado altos) conviene mantener las revoluciones en la zona verde para refrigerar así el motor.

2. El cronómetro te indica el tiempo transcurrido (en horas y minutos) desde el inicio de la etapa.

3. La palanca de cambio indica la marcha engranada. Su utilización debe tender a aprovechar la potencia del vehículo al máximo. Para ello lo mejor es fijarse en las revoluciones para cambiar a una marcha más larga conviene que las revoluciones estén lo más alto posible. En las frenadas es muy aconsejable aprovechar el motor: esto se hace reduciendo de marcha a la vez que se frena, lo que hace que el vehículo se detenga en un espacio menor. Las marchas están sincronizadas, lo que impide automáticamente que pueda pasarse, por ejemplo de tercera a segunda si las revoluciones están a tope, hecho que supondría una avería seria. Para simplificar el manejo de las marchas se emplea un sistema por el cual el cambio se encuentra en una sola tecla. De esta forma cuando se acelera y se pulsa la tecla de cambio a la vez, se reduce de marcha. También se reduce de marcha si se pulsa la tecla de cambio sin acelerar o frenar simultáneamente.

4. El cuentakilómetros parcial (Trip Master) indica los kilómetros recorridos desde la última vez que se puso a cero (existe una tecla para ello).

5. El cuentakilómetros total indica los kilómetros recorridos desde el principio de la etapa.

6. El indicador de gasolina parpadea cuando se entra en la reserva.

7. Las revoluciones por minuto conviene llevarlas altas para que la aceleración del vehículo sea mayor, así como para conseguir frenar en un espacio más reducido. ¡Atención a la temperatura!

8. Velocímetro.

9. TDV.

10. TAC.

GASOLINERAS: RECAMBIOS Y REPOSTAJES

En Europa son surtidores que se encuentran en pequeños desvíos laterales a la carretera general (no confundir con los puestos que se hallan en lo bordes de algunas carreteras, los cuales se hallan fuera del servicio por el paso del rally). En las fases de desierto las gasolineras son puestos improvisados en desvíos laterales a las pistas principales. Se pueden identificar fácilmente por la presencia de camiones-cisterna.

Para poder repostar y reparar las averías, el vehículo debe detenerse en la gasolinera durante unos instantes. Entonces se pasa automáticamente a una pantalla como la de la figura 4.

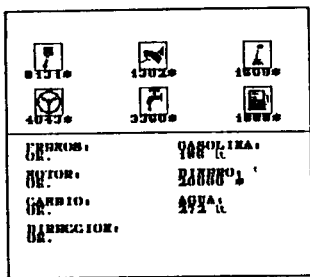


Figura 4

Una vez en la gasolinera se puede comprar lo que sea necesario mediante las teclas especificadas en las TECLAS DE CONTROL. Es interesante pararse, aunque no haya nada que reparar, para repostar

combustible y agua, ambos necesarios para subsistir a lo largo de la etapa. Los símbolos representados en la pantalla se refieren, respectivamente, a los siguientes aspectos: motor, frenos, cambio, dirección, agua y gasolina.

PERDIDO EN EL DESIERTO: LA BALIZA DE LOCALIZACION

Si te encuentras en una situación desesperada, tanto si te has perdido como si tu vehículo se halla atrapado en un lugar desde donde es imposible alcanzar las pistas o carreteras, así como si se produce una avería irreparable (fruto de los accidentes a lo largo de la etapa), puedes conectar una baliza de localización de la que te provee la organización (ver **TECLAS DE CONTROL**). Es un transmisor de onda corta que permitirá a los helicópteros encontrarte y rescatarte de un final trágico. No llegarás a Dakar, pero al menos vivirás para contar tu aventura...

LOS MENUS

Al comenzar el juego se presenta un menú principal:

- O: Jugar.
- 1: Controles.
- 2: Etapas.
- 3: Fases.

Cada una de las opciones de acceso a los siguientes submenús:

Jugar:

- O: Entrenar.
- 1: Empezar el rally.
- 2: Empezar una carrera anterior.

Entrenar supone que puedes correr la etapa seleccionada (submenú de **ETAPAS**) en la fase que también puedes elegir (ver submenú de **FASES**) para familiarizarte con el terreno. Debes tener en cuenta que la dificultad de las etapas es creciente. Y no debes olvidar que si corres dos veces la misma etapa el recorrido será diferente (el ordenador genera aleatoriamente los caminos posibles cada vez), aunque la dificultad general será similar.

Si decides empezar el rally, has de intentar cubrir las nueve etapas de que consta la prueba. Al finalizar cada etapa se te dará un código que contendrá el crono marcado y el estado de tu vehículo. Esto te permitirá, utilizando la opción **EMPEZAR CARRERA ANTERIOR**, continuar una carrera que hayas empezado días antes, con sólo dar el código adecuado al ordenador.

Controles:

- 0: Redefinir.
- 1: Teclado.
- 2: Joystick.
- 3: Cursor.

Si eliges joystick o cursor, las teclas especiales del juego permanecen en el teclado (ver **TECLAS DE CONTROL**).

Etapas:

- 1: Etapa 1.
- 2: Etapa 2.
- 3: Etapa 3.

Fases:

- 1: Fase 1.
- 2: Fase 2.
- 3: Fase 3.

Por restricciones de memoria, en las versiones de Spectrum 48 y Amstrad CPC 464, las fases estarán en tres cargas distintas: la primera se carga con el juego y las otras dos se encuentran a continuación en la cinta. Ello implica que en la opción **ENTRENAR** puedan darse los siguientes casos:

— Estando en la **FASE 1** deseamos **ENTRENAR** en las **FASES 2 ó 3**: si hemos detenido el cassette correctamente tras cargar el juego debemos ponerlo en marcha directamente y se cargará la fase elegida.

— Habiendo cargado la **FASE 2** deseamos **ENTRENAR** en la **3**: hacemos lo mismo que en el caso anterior, es decir, ponemos el cassette en marcha.

— Habiendo cargado la **FASE 2** deseamos **ENTRENAR** en la **1**:

debemos rebobinar la cinta y pulsar PLAY en el cassette para que el ordenador pueda localizar la FASE 1.

— Habiendo cargado la FASE 3 deseamos ENTRENAR en las FASES 1 ó 2: debemos rebobinar y pulsar PLAY.

Estas instrucciones sirven para simplificar y acelerar el hecho de cargar una FASE determinada, pero siempre se puede (si no se encuentra la FASE requerida) rebobinar del todo la cinta y pulsar PLAY. De este modo, el ordenador SIEMPRE encontrará la FASE pedida.

En la opción de EMPEZAR EL RALLY pueden darse igualmente los supuestos anteriores y debe obrarse como en ellos se explica, teniendo en cuenta que la FASE 1 es la primera del rally, por lo que si no estamos ya en ella debemos rebobinar la cinta y pulsar PLAY hasta que el ordenador nos indique que detengamos la cinta. Tras pasar la FASE 1, el ordenador nos dirá que pulsemos PLAY para cargar la FASE 2, y lo mismo cuando pasemos la FASE 2 para encontrar la 3.

TRUCOS DE PILOTAJE

Es fundamental que vayas aprendiendo a controlar los derrapajes si quieres marcar un buen crono. La técnica del derrapaje se emplea para, al tomar una curva situarte cuanto antes a la salida de la misma, o sea, en la recta, y poder así acelerar a tope; imagínate una curva a derechas: si mantienes pulsada la tecla de giro a la derecha durante un breve espacio de tiempo (menos tiempo cuanto más velocidad lleves), el coche empezará a derrapar, con lo que girará más deprisa. Si no derrapase al tomar una curva a mucha velocidad, te saldrías de la pista, dado que no daría tiempo a girar. Una vez estás derrapando debes elegir el momento oportuno para rectificar y cortar el derrape: esto se hace girando las ruedas en el sentido contrario al de la curva; si nuestra curva era a la derecha, y una vez iniciado el derrape, debemos girar hacia la izquierda para no seguir derrapando y perder el control del vehículo. Hay curvas que pueden gestionarse sin cortar gas, es decir, a la máxima velocidad (utilizando el derrapaje), pero otras son tan cerradas que requieren una reducción de la velocidad. La mejor forma de reducir es, además de frenar, cambiar a una marcha inferior para mantener las revoluciones altas y, al salir acelerando de la curva, tener más potencia disponible. Debes prestar

especial atención a los saltos, que te pueden dar un disgusto si no los tomas a la velocidad y en la dirección adecuadas: la longitud del salto depende de la velocidad y dirección con que se tome. Es conveniente tomarlos a alta velocidad y con las ruedas de nuestro vehículo totalmente rectas, dado que si no nos arriesgamos a caer a un río o a una abismal grieta, por ejemplo, y una caída así sería irreparable. En el momento de efectuar el salto nuestro vehículo puede torcerse bruscamente de la dirección inicial, por lo que, para mantener el control al llegar al suelo, debemos girar el volante en sentido contrario al giro producido en el salto (como en los derrapajes). En cuanto a los accidentes evita ante todo caer al agua o a una grieta, porque no tendrías salvación. Los daños producidos en los choques dependen de la velocidad a la que vayas, por lo que si pierdes el control del vehículo trata de frenar lo más posible para que al accidente sea menor. Asimismo intenta evitar los choques frontales, que son más peligrosos.

TECLAS DE CONTROL

SPEC.	AMST. y MSX	Vehículo	Road-Book	Gasolineras
Q	Q	Acelerar	Pasar pág. arriba	Comprar
A	A	Frenar	Pasar pág. abajo	Salir
O	O	Izquierda	Seleccionar el road-book	Mov. cursor izquierda
P	P	Derecha	Seleccionar vehículo	Mov. cursor derecha
M	Espacio	Cambio de marcha	—	—
G	G	Entrar al road-book	Salir	—
Z	Z	Pone a cero el cuentakil. parcial	—	—
1	ESC	Pause	—	—
SHIFT	SHIFT			
+	+	Baliza localización	—	—
1	ESC	(abort)		

AUTORES

Programa: Fernando Rada, "MADE IN SPAIN".

Gráficos: Carlos Granados y Jorge Granados, "MADE IN SPAIN".

INSTRUCCIONES DE CARGA

Para cargar cada uno de los juegos colocar la cinta o disco en la cara en la que se encuentre el que se desea cargar y seguir estas instrucciones:

MSX

Teclear RUN "CAS:" seguido de RETURN.

Spectrum 48K

Teclear LOAD "" seguido de ENTER.

Spectrum +2, +3 y 128 cinta

Seleccionar la opción CARGADOR.

Amstrad CPC 464

Pulsar CTRL y ENTER al mismo tiempo.

Amstrad CPC 664 y 6128 cinta

Teclear | TAPE seguido de RETURN, y seguir las instrucciones del AMSTRAD CPC 464.

Spectrum 128 disco

Elegir la opción CARGADOR.

Amstrad disco

Teclear | CPM seguido de RETURN.

IBM PC y compatibles

Cambiar a la unidad en que se encuentre introducido el disco (por ejemplo la A:) y teclear: CARLOS para cargar Carlos Sainz. SITO para cargar Sito Pons. EMILIO para cargar Emilio Sánchez Vicario. PARIS para cargar París-Dakar. Y a continuación pulsar ENTER.

AUTORES

Producción: ZIGURAT SOFTWARE, S. A. Avda/ Betanzos, 85 estudio 2. 28034 Madrid. Tel. (91) 739 30 23. Fax (91) 201 58 62

Distribución: ERBE, S. A. C/. Serrano, 240. 28016 Madrid. Tel. (91) 458 16 58.

GARANTIA

Zigurat se compromete a reintegrar cualquier cinta o disco que tenga algún defecto de fabricación. Envía el disco o cinta defectuosa junto a tu dirección y recibirás otro/a en buen estado.

© ZIGURAT SOFTWARE, S. A. 1991. Prohibida la reproducción.



**LA
PIRATERIA
ES DELITO**