



SOMMAIRE

LE B. A. BA	4
Pour aller à l'essentiel	6
Les contrôles	7
L'affichage à l'écran	10
Le menu principal	12
Les options	14
Le mode Arcade	15
Le mode Gran Turismo	17
Conseils de pro	23
LA CONDUITE	26
Pour aller à l'essentiel	28
Introduction	28
Le permis National B	29
Le permis National A	37
Le permis International B	44
Le permis International A	49
Le permis Spécial	55
LA TECHNIQUE	60
Pour aller à l'essentiel	62
Introduction	63
La préparation en mode Arcade	64
La préparation en mode Gran Turismo	67
Les modifications en mode Gran Turismo	69
Récapitulatif	86
Un exemple complet de préparation	88
Conseils de réglage	89
LES CIRCUITS	92
Introduction	94
Circuits du monde	96
Circuits d'origine	122
Circuits en ville	138
Terre et neige	160
Driving Park	172
Puissance et vitesse	177
LES CHALLENGES	178
Pour aller à l'essentiel	180
Obtenir toutes les voitures	180
Réussir toutes les épreuves	214
Maximiser ses performances	231
Finir les missions de pilotage	247
LES PHOTOS	262
Pour aller à l'essentiel	264
Introduction	264
Les bases	265
Les clés de la réussite	267
Galerie de photos	276
INDEX ET GLOSSAIRE	286
INDEX THEMATIQUE	Couverture dépliant

Le système d'onglets
Le système d'onglets situé sur le bord droit de chaque double page vous présente l'ossature générale du guide : utilisez-le pour trouver instantanément les informations dont vous avez besoin. Les chapitres et leurs différentes sections y apparaissent respectivement en haut et en bas.

La couverture dépliant
Pour vous repérer facilement dans le guide, pensez à garder la couverture dépliant constamment ouverte : elle propose un index thématique extrêmement clair qui vous aidera à obtenir les réponses à toutes vos questions... en un clin d'œil !

POUR ALLER A L'ESSENTIEL

Même si vous rêvez de devenir un as du volant le plus vite possible, vous avez tout intérêt à ne pas faire l'impasse sur les permis de Gran Turismo 4. Offrant un apprentissage très complet, leur passage peut d'ailleurs se faire assez expéditivement. Tout dépend du type de médaille que vous visez pour chaque épreuve : il est souvent facile de décrocher la médaille de bronze en moins de cinq minutes, après à peine quelques tentatives ; en revanche, gagner celle d'argent, et a fortiori d'or, requiert généralement plus de patience et de persévérance.

En résumé, modulez vos ambitions en fonction de vos objectifs.

• Si vous débutez, ou si vous souhaitez disposer d'un ou plusieurs permis très rapidement, contentez-vous de la médaille de bronze sur toutes les épreuves. L'acquisition de chaque permis, qui ne devrait alors pas vous prendre plus d'une heure ou deux, vous permettra à la fois de remporter une voiture et de bénéficier d'un entraînement passable.

• Si vous êtes un joueur confirmé désirant avancer à bon rythme dans le jeu, convoitez la médaille d'argent à chaque épreuve. Avec un peu d'insistance, vous recevrez ainsi des véhicules relativement compétitifs et une formation très correcte.

• Si vous faites partie des meilleurs joueurs de la série Gran Turismo, tâchez de passer la totalité des permis en réalisant systématiquement les meilleurs temps (autrement dit en récoltant exclusivement des médailles d'or) : cette prouesse vous rapportera d'une part des bolides très performants, et d'autre part une qualification de haut niveau.

Dans tous les cas, quelles que soient vos prétentions en matière de permis, n'hésitez pas à vous reporter aux explications fournies dans les pages suivantes : toutes les épreuves y sont étudiées dans le détail, parallèlement aux compétences auxquelles elles font appel.

- **Astuce n°6** : dans toutes les épreuves des deux permis National B et National A (à l'exception de celles qui consistent à réaliser un tour complet de circuit), vous pouvez faire apparaître un tracé optimal à suivre en appuyant sur la touche **R3**. En plus de vous indiquer la trajectoire parfaite à décrire, celui-ci vous informe sur le comportement que vous devez adopter à tout instant : en d'autres termes, accélérez lorsque la ligne est bleue, levez le pied lorsqu'elle est blanche et freinez lorsqu'elle est rouge. Un dégradé de couleur signifie que vous êtes censé recourir aux fonctions analogiques de votre manette ou volant. Par exemple, une ligne passant du rouge foncé au rouge clair, puis au blanc, au bleu clair et au bleu foncé implique de freiner vigoureusement puis modérément, avant de lever le pied puis de ré-accélérer progressivement jusqu'au plein régime de la voiture. Avec cette astuce (que vous devez réactiver à chaque nouvelle tentative), les deux premiers permis seront à vous en un rien de temps !
- **Astuce n°7** : pour la plupart des épreuves, vous avez grand intérêt à jouer avec une transmission manuelle (reportez-vous à

la page 24 si vous souhaitez en savoir plus sur ce sujet). Celle-ci vous permettra en effet de sensiblement améliorer vos temps en vous laissant d'une part pousser plus vos rapports (et donc accélérer plus vite), et d'autre part profiter plus pleinement du frein moteur. Ce procédé est une des clés de la réalisation des meilleurs temps du jeu. Si vous préférez malgré tout jouer avec une transmission automatique, sachez que vous pouvez forcer votre boîte de vitesse à rester dans un rapport spécifique en maintenant enfoncée la touche **R2**.

• **Astuce n°8** : quelle que soit votre façon de jouer, tâchez d'utiliser les fonctions analogiques de votre manette ou volant (consultez la page 23 pour plus de détails). Qu'il s'agisse du contrôle des directions, des accélérations ou des freinages, vous y gagnerez dans tous les domaines, à commencer par la qualité de vos trajectoires. Là encore, appliquer cette astuce s'avère absolument indispensable à l'obtention des médailles d'or.

INTRODUCTION

LE PASSAGE DES PERMIS

Véritables clés du monde de Gran Turismo 4, les permis vous donnent l'occasion d'apprendre la conduite sous toutes ses coutures, des techniques de base aux manipulations les plus subtiles. Hautement formatrice, leur obtention s'avère par ailleurs indispensable pour accéder à la totalité des compétitions proposées dans le jeu.

Ce chapitre a été pensé dans le but de vous faciliter l'acquisition des permis : toutes les épreuves y sont analysées individuellement, dans leur ordre d'apparition dans le jeu. En outre, chaque fois que

l'une d'elles fait appel à une compétence particulière (accélération, freinage...), cette dernière vous est présentée sous la forme soit de « règles d'or » faciles à mémoriser et à appliquer, soit d'explications théoriques plus approfondies.

Notez que le passage des permis se fait dans le menu Centre de permis du mode Gran Turismo. Si vous avez le moindre doute sur la navigation dans ce menu ou sur l'importance des permis, reportez-vous sans tarder à la page 19.

ASTUCES GENERALES

Le jeu met à votre disposition un certain nombre de moyens de maximiser vos chances lors du passage des permis. Vous les trouverez présentés ci-dessous sous forme d'astuces d'importance croissante. Chaque fois que vous avez du mal à réussir une épreuve, n'hésitez pas à utiliser tous ces outils simultanément, en complément des explications fournies dans les pages suivantes : leur apport respectif vous aidera de façon décisive.

- **Astuce n°1** : le jeu propose une description plus ou moins complète de chaque épreuve. La lire vous permettra parfois de mieux visualiser les pièges des différents parcours.
- **Astuce n°2** : dans le menu d'accès à chaque épreuve, vous avez la possibilité de consulter une vidéo de démonstration. Celle-ci vous montre comment réussir concrètement l'épreuve en réalisant la performance nécessaire pour décrocher la médaille d'or. Prenez toujours le temps de la visionner plusieurs fois. En faisant varier les paramètres, vous pourrez ainsi analyser chaque défi dans les moindres détails. Mettez-vous par exemple en vue intérieure et écoutez attentivement les changements de rapports ; étudiez également les trajectoires de la voiture en vue de les reproduire vous-même ; notez en outre les moments précis auxquels le véhicule freine, soit en essayant une vue extérieure (vous verrez les feux arrière s'allumer), soit en faisant apparaître le tableau de bord (appuyez pour cela deux fois sur **Ⓢ** et une fois sur **ⓧ**). En croisant toutes ces données, vous bénéficierez d'un véritable faisceau d'indices favorisant votre réussite.

- **Astuce n°3** : lorsque vous atteignez la ligne d'arrivée d'une épreuve (en l'ayant réussie ou non), le « fantôme » de votre voiture est automatiquement enregistré. Il apparaît ensuite lors de vos tentatives ultérieures (à moins que vous ne l'annuliez en appuyant vers le haut avec les touches directionnelles) et se fait remplacer chaque fois que vous améliorez votre temps. Servez-vous bien de cet outil précieux : grâce à lui, vous disposez d'un « adversaire » très motivant et vous indiquant précisément où vous commettez des erreurs (de trajectoire ou de freinage généralement). En clair, dès lors que vous devancez votre fantôme, vous savez que votre performance est meilleure que la précédente.
- **Astuce n°4** : appuyez sur la touche **R3** pendant que vous visionnez une vidéo de démonstration ou une rediffusion : vous augmenterez la vitesse de lecture et atteindrez de cette manière plus rapidement le moment qui vous intéresse. Sur des vidéos particulièrement longues (un tour complet de Nürburgring, par exemple !), cette fonctionnalité vous fera gagner beaucoup de temps. Appuyez à nouveau sur la même touche quand vous souhaitez reprendre la lecture normale.
- **Astuce n°5** : si une épreuve vous paraît insurmontable, essayez de la laisser tomber momentanément. Il vous arrivera parfois de la réussir du premier coup après quelques heures ou jours, soit parce que vous aurez progressé entre-temps en passant d'autres épreuves, soit par le biais d'un véritable apprentissage passif qui donne parfois des résultats surprenants.



EPREUVE B-1

Dans cette épreuve qui se déroule sur une ligne droite, votre objectif est de conduire et d'immobiliser la voiture dans la zone damée le plus rapidement possible. Vous devrez donc mettre à profit deux compétences : l'accélération puis le freinage.

Pour réussir le défi, évitez de perdre du temps au démarrage en faisant patiner les pneus : si vous utilisez une transmission automatique, l'ordinateur vous aide à neutraliser cet effet (n'hésitez donc pas à accélérer assez fortement dès le début) ; si vous jouez avec une transmission manuelle, tâchez d'accélérer progressivement (aux environs de 5 000 t/min), en ne mettant les gaz à fond que lorsque le véhicule adhère parfaitement au sol. Une fois que vous arrivez au cœur de l'inscription « 100 », freinez violemment de manière à ce que la voiture s'arrête au tout début de la surface damée (les quatre pneus à l'intérieur).

Notez que, pour « doser » votre accélération, il vous suffit d'incliner ou d'enfoncer seulement partiellement le stick, la pédale ou la touche dont vous vous servez pour accélérer.



L'accélération pour débutants

- [1] L'accélération est optimale quand la voiture adhère au sol. A l'inverse, l'effet de patinage lui nuit.
- [2] La transmission automatique et l'assistant de conduite SCT tendent à minimiser l'effet de patinage.
- [3] L'accélération est d'autant plus élevée que le moteur tourne rapidement (en t/min). En revanche, l'accélération cesse quand le moteur atteint la limite de son régime. Une bonne accélération se tient donc généralement dans les régimes les plus hauts, mais en deçà du limiteur de régime.
- [4] Dans Gran Turismo 4, l'accélération est contrôlée analogiquement : son augmentation est proportionnelle au degré d'inclinaison ou d'enfoncement que vous appliquez à la touche, au stick ou à la pédale d'accélération (selon que vous jouez avec une manette ou un volant).

D'AUTRES PAGES VOUS ATTENDANT SUR LE SITE WWW.PIGGYBACKINTERACTIVE.COM

- LE B. A. BA
- LA CONDUITE
- LA TECHNIQUE
- LES CIRCUITS
- LES CHALLENGES
- LES PHOTOS
- INDEX
- POUR ALLER A L'ESSENTIEL
- INTRODUCTION
- LE PERMIS NATIONAL B
- LE PERMIS NATIONAL A
- LE PERMIS INTERNATIONAL B
- LE PERMIS INTERNATIONAL A
- LE PERMIS SPECIAL



Discipline déroutante au premier abord, la préparation des véhicules se laisse en réalité facilement apprivoiser par ceux qui comprennent les bases de son fonctionnement. Pour que vous réussissiez votre entrée dans ce domaine, vous trouverez ci-dessous les réponses à plusieurs questions essentielles. Si vous prenez le temps de les lire, vous disposerez en quelques minutes d'armes suffisantes pour savoir quand et comment effectuer des améliorations simples et efficaces sur vos voitures.

A quoi sert la préparation des véhicules ?

La réponse tient en quelques mots : à augmenter leurs performances. La préparation passe par le tuning et le réglage des voitures. Elle contribue à améliorer à la fois leur puissance,

leur adhérence et leur tenue de route. En clair : un véhicule correctement préparé se montre largement plus compétitif qu'un véhicule non préparé de même catégorie.

Quelles sont les modifications les plus importantes pour un débutant ?

Lorsque vous commencez à jouer, vous ne disposez que de fonds limités. Vous avez donc intérêt à utiliser judicieusement votre argent pour améliorer les performances de votre voiture. Voici une liste de modifications peu onéreuses et très efficaces que vous pouvez réaliser dès vos premières heures de jeu. Naturellement, n'hésitez pas à adapter cette sélection en fonction de vos moyens et de vos priorités !

1. Effectuez une vidange dans l'atelier GT Auto : vous gagnerez ainsi un peu de puissance à moindre frais.
2. Achetez une puce de compétition (dans le menu Moteur de l'atelier de tuning de votre concessionnaire) : vous profiterez de quelques chevaux supplémentaires sans vous ruiner.
3. Allégez votre bolide (dans le menu Autres de l'atelier de tuning de votre concessionnaire) : cela vous permettra de passer plus vite en virage et de raccourcir sensiblement vos distances de freinage.

4. Montez un kit filtre à air et échappement sport ou semi-course selon vos moyens (menu Echappement de l'atelier de tuning de votre concessionnaire) pour un gain de puissance additionnel.
5. Munissez-vous enfin d'un échangeur sport ou course (menu Turbo de l'atelier de tuning de votre concessionnaire), vous bénéficierez d'encore un peu plus de puissance.

Ainsi, avec moins de 10 000 crédits, vous avez déjà la possibilité d'accroître nettement les capacités de votre voiture et de prendre le dessus sur la plupart des voitures de série de votre catégorie. La suite naturelle des modifications consisterait à faire évoluer votre moteur (tuning atmosphérique ou pose de turbo), à changer vos pneus (pneus de type sport tendres, ou mieux de type course) et à vous équiper de suspensions sport. Si vous avez envie d'aller encore plus loin que ces étapes-là, c'est que vous êtes prêt pour la lecture de ce chapitre !

Comment procéder à un tuning équilibré ?

Si vous réalisez des modifications aléatoirement, vous risquez de vous retrouver avec des voitures au comportement imprévisible, voire ingérable. Un gain de puissance excessif peut par exemple finir par entraîner une perte de maniabilité. Pour éviter les mauvaises surprises, gardez à l'esprit que le moteur et le châssis gagnent toujours à être préparés en parallèle : un moteur surpuissant s'avère en effet inexploitable sans un châssis

correctement étudié (notamment avec des suspensions trop souples et des pneus trop durs) ; à l'inverse, un châssis, des suspensions et des pneus optimisés ne donnent pas de résultats satisfaisants sur une voiture de trop faible puissance. En résumé, vous rationaliserez d'autant mieux vos dépenses que vous veillerez à l'équilibre des modifications appliquées au moteur, au châssis et aux pneus.

Jusqu'à quel point faut-il aller dans la préparation ?

A vrai dire, la préparation n'a pas d'autre limite que votre imagination. Naturellement, une petite berline de série, même bien préparée, n'a que de maigres chances face à une fougueuse voiture de course. Cela dit, si vous partez sur la base d'un modèle relativement compétitif, la préparation vous donnera l'occasion d'en faire un véritable monstre de puissance, capable de rivaliser avec quasiment tous les adversaires. L'essentiel est que vous preniez le temps d'effectuer l'ensemble des réglages nécessaires à chaque situation (circuit, conditions climatiques...). Vous constaterez vite que le tuning est plus affaire

de passion que de raison, et donc que l'attachement à un véhicule conduit parfois à le préférer à des modèles qui lui sont théoriquement supérieurs. Fixez-vous des objectifs en rapport avec votre niveau, choisissez une voiture correspondant à vos attentes et à votre style, et préparez-la autant que vous le souhaitez. Vous n'aurez vraiment besoin de penser à en acheter une autre que quand son niveau d'origine s'avèrera trop faible par rapport aux machines de vos concurrents... ce qui implique que vous ne craquiez pas entre-temps pour un nouveau bolide !

Pour nous tous, au quotidien, une voiture c'est avant tout un outil de déplacement qui se doit de démarrer et de nous amener à chacune de nos destinations : au travail, au lycée, à la plage... Pourtant, derrière cette simplicité se cache un monde d'une infinie complexité, un monde qui répond à des lois physiques précises déterminant le moindre des composants de nos automobiles. Chaque accélération, chaque freinage, chaque virage met en mouvement toute une batterie d'engrenages, de pièces et d'appareils interagissant entre eux et conditionnant la vitesse et la trajectoire de nos véhicules, comme s'ils reposaient sur les rails d'une vaste équation mathématique redéfinie à chaque instant.

Quand nous prenons la voiture pour aller faire des courses ou pour rentrer chez nous, toutes ces subtilités nous importent peu. Equation ou pas, ce qui compte c'est que nous arrivions à bon port. Dans l'univers de la course automobile, pour le pilote, le chef d'écurie et le mécanicien, c'est tout l'inverse : le moindre détail permettant de gagner quelques dixièmes de seconde ou quelques km/h a son intérêt. La compréhension des forces agissant sur les véhicules et leurs applications pratiques représentent donc des enjeux cruciaux qui convergent tous vers un même point : la préparation des voitures.

Pose de turbos, allègement du châssis, réglages des suspensions, changement du pot d'échappement... il existe de fait une multitude de façons de préparer une voiture. Mais alors comment s'y prendre ? Par où commencer pour aboutir au réglage parfait ? Tout d'abord, en renonçant purement et simplement à l'idée d'un « réglage parfait ». Préparer un véhicule, c'est le préparer en vue de quelque chose : une course, une coupe, un record... Or, chaque défi se déroule dans des conditions spécifiques (tracé, météo, type de voiture en course, style du pilote...) et se pose ainsi comme fondamentalement unique en son genre. On pourrait condenser cette idée dans la formule suivante : à épreuve différente, préparation différente.

Cette affirmation s'avère d'autant plus vraie qu'une seconde « couche » de difficulté vient s'ajouter à la première. Elle tire son origine du fait que, dans le cadre de la préparation d'un véhicule, chaque réglage influence directement tous les autres. En clair, l'ensemble des réglages sont interdépendants entre eux : en modifier un fait souvent naître des effets secondaires qui obligent à en modifier un autre... et ainsi de suite ! Cette étroite corrélation dans laquelle se tiennent les réglages, leur impact en cascade les uns sur les autres, font que seuls des essais répétés sur circuit permettent de savoir si une préparation (et les dépenses qu'elle occasionne) mérite d'être effectuée.

Pour résumer, la conjugaison des conditions externes (climat, surface, type de voiture et de pilote) et internes (interdépendance des réglages entre eux) anéantit l'idée même d'un réglage « parfait ». Le travail de pilotage et de préparation consiste précisément à prendre en compte tous ces critères pour trouver, à chaque nouvelle course, la configuration la plus satisfaisante possible. Recherche perpétuelle du meilleur équilibre, la préparation technique est avant tout un travail de patience, de minutie et de persévérance, impliquant des allers-retours constants entre la piste et les stands.

Afin de vous assister dans votre quête de la performance, ce chapitre vous invite à plonger progressivement dans les méandres de la préparation. Vous y découvrirez l'analyse détaillée de la totalité des pièces et réglages, et surtout la description de leur utilité pratique. Toutes les explications ont été conçues dans un souci permanent de clarté et de pragmatisme afin que vous puissiez les appliquer concrètement, avec confiance et certitude.



RECAPITULATIF

Le tableau suivant vous propose un récapitulatif général de toutes les modifications réalisables dans le jeu. Pour faciliter votre navigation, ces dernières sont présentées en fonction du lieu où elles sont disponibles. Si vous souhaitez optimiser la façon dont vous préparez vos véhicules, fiez-vous au code de couleur utilisé dans le tableau : il vous donne un ordre de priorité facile à suivre pour effectuer les modifications les plus importantes en premier.

	Modification primordiale	Influence absolument essentielle sur les performances
	Modification importante	Influence très importante sur les performances
	Modification utile	Influence significative sur les performances
	Modification complexe	Influence réelle, mais requérant des réglages pointilleux
	Modification mineure	Influence plus faible sur les performances

Dans le tableau, les valeurs fournies dans la colonne « Coût moyen » sont indicatives : le coût exact de chaque préparation varie selon

le constructeur. Les augmentations de puissance (exprimées en pourcentage de la puissance initiale) peuvent également varier légèrement d'une voiture à l'autre : les chiffres mentionnés correspondent aux fourchettes moyennes obtenues sur différents modèles. Notez au passage que toutes les modifications ne sont pas réalisables sur tous les véhicules. Il existe en effet certaines restrictions :

- Les divers dispositifs de suralimentation sont incompatibles avec certains véhicules. Dans le même ordre d'idée, certaines voitures n'ont pas accès à tous les niveaux de turbo ; le compresseur ne s'adapte quant à lui qu'à quelques véhicules (des V8 américains pour la plupart).
- Le réalésage n'est possible que sur quelques véhicules.
- Le contrôle actif de lacet (DGL CAL) ne fonctionne que sur des modèles bien spécifiques (comme la Mitsubishi Lancer).
- Seules les voitures de type 4x4 sont susceptibles d'accueillir un contrôleur DCV.
- Les pneus normaux ne sont pas disponibles à l'achat pour tous les modèles.



Lieu	Modification	Coût moyen	Gain	Page
Atelier Echappement (tuning)	Filtre et échappement sport	1 550	Puissance +2%	73
Atelier Echappement (tuning)	Filtre et échappement semi-course	2 850	Puissance +4%	73
Atelier Echappement (tuning)	Filtre et échappement course	4 600	Puissance +5%	73
Atelier Freins (tuning)	Kit de freins de course	4 600	Réduction des distances de freinage	73
Atelier Freins (tuning)	Contrôleur de freinage	10 300	Répartition du freinage avant et arrière	78
Atelier Moteur (tuning)	Tuning atmo. niveau 1	4 700	Puissance +10 à +15%	70
Atelier Moteur (tuning)	Tuning atmo. niveau 2	12 000	Puissance +20 à +35%	70
Atelier Moteur (tuning)	Tuning atmo. niveau 3	70 000	Puissance +30 à +55%	70
Atelier Moteur (tuning)	Polissage des lumières	5 250	Puissance +3%	74
Atelier Moteur (tuning)	Equilibrage du moteur	11 000	Puissance +3%	78
Atelier Moteur (tuning)	Réalésage (cylindrée)	8 500	Puissance +4%	78
Atelier Moteur (tuning)	Puce de compétition	1 250	Puissance +4%	69
Atelier Moteur (tuning)	NOS	5 000	Boost	74
Atelier Transmission (tuning)	Boîte courte	5 600	Etagement court	78
Atelier Transmission (tuning)	Boîte super courte	5 600	Etagement très court ; ajout d'un rapport	78
Atelier Transmission (tuning)	Transmission entièrement paramétrable	10 200	Boîte réglable ; ajout d'un rapport	78
Atelier Transmission (tuning)	Embrayage monodisque	1 600	Passage des rapports plus franc	74
Atelier Transmission (tuning)	Double embrayage	2 600	Passage des rapports plus rapide	74
Atelier Transmission (tuning)	Triple embrayage	4 600	Passage des rapports encore plus rapide	74
Atelier Transmission (tuning)	Volant moteur sport	430	Montée en régime améliorée	79
Atelier Transmission (tuning)	Volant moteur semi-compétition	550	Montée en régime plus vive	79
Atelier Transmission (tuning)	Volant moteur compétition	1 000	Montée en régime encore plus vive	79
Atelier Transmission (tuning)	DGL 1 sens	4 250	Améliore la motricité	81
Atelier Transmission (tuning)	DGL 1,5 sens	4 250	Améliore la motricité et la stabilité des freinages	81
Atelier Transmission (tuning)	DGL 2 sens	4 250	Améliore encore motricité et stabilité des freinages	81
Atelier Transmission (tuning)	DGL variable	6 300	DGL réglable	81
Atelier Transmission (tuning)	DGL CAL	8 000	Corrige le lacet excessif	84
Atelier Transmission (tuning)	Arbre de transmission en carbone	3 000	Montée en régime plus vive	84
Atelier Turbo (tuning)	Kit turbine niveau 1	4 600	Puissance +10 à +30%	70
Atelier Turbo (tuning)	Kit turbine niveau 2	13 000	Puissance +20 à +30 %	70
Atelier Turbo (tuning)	Kit turbine niveau 3	41 000	Puissance +30 à +55 %	70

Lieu	Modification	Coût moyen	Gain	Page
Atelier Turbo (tuning)	Kit turbine niveau 4	85 000	Puissance +50 à +90 %	70
Atelier Turbo (tuning)	Echangeur sport	1 800	Puissance +4%	71
Atelier Turbo (tuning)	Grand échangeur course	3 000	Puissance +6%	71
Atelier Turbo (tuning)	Compresseur	13 000	Puissance +50%	71
Atelier Suspension (tuning)	Suspensions sport	3 100	Suspensions plus dures et partiellement ajustables	75
Atelier Suspension (tuning)	Suspensions semi-course	7 200	Suspensions plus dures avec plus de réglages	75
Atelier Suspension (tuning)	Suspensions réglables	16 000	Suspensions entièrement ajustables	75
Atelier Pneus (tuning)	Pneus N1	-	Economie	-
Atelier Pneus (tuning)	Pneus N2	-	Confort	-
Atelier Pneus (tuning)	Pneus N3	-	Route	-
Atelier Pneus (tuning)	Pneus S1	5 100	Sport durs	72
Atelier Pneus (tuning)	Pneus S2	6 000	Sport moyens	72
Atelier Pneus (tuning)	Pneus S3	6 800	Sport tendres	72
Atelier Pneus (tuning)	Pneus R1	8 400	Super durs	72
Atelier Pneus (tuning)	Pneus R2	10 500	Durs	72
Atelier Pneus (tuning)	Pneus R3	22 500	Moyens	72
Atelier Pneus (tuning)	Pneus R4	35 000	Tendres	72
Atelier Pneus (tuning)	Pneus R5	47 500	Très tendres	72
Atelier Pneus (tuning)	Pneus terre	22 500	Pneus pour rouler sur terre	72
Atelier Pneus (tuning)	Pneus neige	22 500	Pneus pour rouler sur neige et glace	72
Atelier Pneus (tuning)	Contrôleur DCV	10 500	Répartition couple avant/arrière sur les 4x4	80
Atelier Autres (tuning)	Allègement niveau 1	1 100	Allègement faible	70
Atelier Autres (tuning)	Allègement niveau 2	5 300	Allègement moyen	70
Atelier Autres (tuning)	Allègement niveau 3	21 000	Allègement maximum	70
Atelier Autres (tuning)	Augmenter la rigidité	30 000	Améliore la tenue du châssis	84
Atelier Autres (tuning)	Remise à neuf du châssis	50 000	Restaure intégralement le châssis	84
GT Auto	Aileron	1 200	Portance négative avant et arrière	80
GT Auto	Vidange	50	Puissance +5% (temporaire)	71
Menu des réglages	Réglage des aides au pilotage	Gratuit	Corrige sous-virage, survirage et patinage	81
Menu des réglages	Equilibrage du poids	Gratuit	Leste ou rééquilibre la voiture	85

- LE B. A. BA
- LA CONDUITE
- LA TECHNIQUE
- LES CIRCUITS
- LES CHALLENGES
- LES PHOTOS
- INDEX
- POUR ALLER A L'ESSENTIEL
- INTRODUCTION
- LA PREPARATION EN MODE ARCADE
- LA PREPARATION EN MODE GRAN TURISMO
- LES MODIFICATIONS EN MODE GRAN TURISMO
- RECAPITULATIF
- UN EXEMPLE COMPLET DE PREPARATION
- CONSEILS DE REGLAGE

Liste des circuits (par ordre alphabétique)

Nom	Catégorie	Pages
Alpes suisses	Terre et neige	160-161
Apricot Hill Raceway	Circuits d'origine	122-123
Autumn Ring Mini	Circuits d'origine	124-125
Autumn Ring	Circuits d'origine	124-125
Cathedral Rocks Trail I	Terre et neige	162-163
Cathedral Rocks Trail II	Terre et neige	162-163
Chamonix	Terre et neige	164-165
Circuit d'essai	Driving Park	176
Circuit de Gymkhana	Driving Park	173
Circuit de la Sarthe I	Circuits du monde	96-97
Circuit de la Sarthe II	Circuits du monde	96-97
Circuit de Seattle	Circuits en ville	138-139
Circuit de Suzuka - Circuit est	Circuits du monde	098-101
Circuit de Suzuka - Circuit ouest	Circuits du monde	098-101
Circuit de Suzuka	Circuits du monde	098-101
Circuit de Tsukuba (humide)	Circuits du monde	114-115
Circuit de Tsukuba	Circuits du monde	102-103
Circuit débutant	Driving Park	172-173
Circuit Trial Mountain	Circuits d'origine	126-127
Città di Aria	Circuits en ville	140-141
Clubman Stage Route 5	Circuits en ville	156-157
Costiera amalfitana	Circuits en ville	142-143
Côte d'Azur	Circuits en ville	144-145
Deep Forest Raceway	Circuits d'origine	128-129
El Capitán	Circuits d'origine	130-131
Fuji Speedway 2005 GT	Circuits du monde	106-107
Fuji Speedway 2005	Circuits du monde	106-107
Fuji Speedway années 80	Circuits du monde	104-105
Fuji Speedway années 90	Circuits du monde	104-105
George V Paris	Circuits en ville	146-147
Grand Canyon	Terre et neige	166-167
Grand Valley Est	Circuits d'origine	132-133
Grand Valley Speedway	Circuits d'origine	132-133
High-speed Ring	Circuits d'origine	134-135
Hong Kong	Circuits en ville	148-149
Ice Arena	Terre et neige	168-169
Infineon Raceway (Stock Cars)	Circuits du monde	108-109
Infineon Raceway (voitures de sport)	Circuits du monde	102-103
Laguna Seca Raceway	Circuits du monde	110-111
Las Vegas - Piste de dragsters	Puissance et vitesse	177
Midfield Raceway	Circuits d'origine	136-137
Motorland	Driving Park	174-175
New York	Circuits en ville	150-151
Nürburgring Nordschleife	Circuits du monde	112-115
Opéra de Paris	Circuits en ville	152-153
Seoul Central	Circuits en ville	154-155
Special Stage Route 5	Circuits en ville	156-157
Tahiti Maze	Terre et neige	170-171
Tokyo : Route 246	Circuits en ville	158-159
Twin Ring Motegi - Circuit sur route	Circuits du monde	116-119
Twin Ring Motegi est - court	Circuits du monde	116-119
Twin Ring Motegi ouest - court	Circuits du monde	116-119
Twin Ring Motegi Super Speedway	Circuits du monde	120-121

- LE B. A. BA
- LA CONDUITE
- LA TECHNIQUE
- LES CIRCUITS
- LES CHALLENGES
- LES PHOTOS
- INDEX
- CIRCUITS DU MONDE
- CIRCUITS D'ORIGINE
- CIRCUITS EN VILLE
- TERRE ET NEIGE
- DRIVING PARK
- PUISSANCE ET VITESSE

Après la lecture de ce chapitre, les 40 circuits du jeu et leurs nombreuses variantes n'auront plus aucun secret pour vous. Suggestions de trajectoire, pièges et particularités de chaque section... les pages suivantes renferment une mine d'informations qui vous aideront à améliorer vos performances sur chacun des tracés. Parmi ces données figurent notamment les records établis à l'occasion de la Ligue Officielle européenne de Gran Turismo 4 : ces derniers vous révéleront les choix de voitures et de réglages effectués par quelques-uns des meilleurs joueurs du monde !

[1] Nom du circuit : les circuits sont classés en six catégories (Circuits du monde, Circuits d'origine, Circuits en ville, Terre et neige, Driving Park et Puissance et vitesse) puis par ordre alphabétique. Si vous recherchez l'analyse d'un tracé particulier, n'hésitez pas à vous référer au tableau ci-joint : il les contient tous.

[2] Sections : chaque circuit est divisé en sections numérotées. Le Guide de conduite s'appuie ensuite sur ce système de numérotation afin de vous proposer des explications parfaitement explicites.

[3] Direction : une flèche indique le sens normal de parcours d'un circuit ainsi que l'emplacement de sa ligne de départ / d'arrivée. Naturellement, l'éventuelle disponibilité d'un mode à l'envers est toujours spécifiée.

[4] Raccourcis : vous pouvez parfois grignoter quelques fractions de seconde en empruntant un raccourci - ce dernier est alors signalé par des pointillés jaunes. Retenez cependant qu'en sortant des sentiers battus, vous aurez souvent autant de chances de perdre le contrôle de votre véhicule que de gagner du temps.

[5] Prises d'appui : occasionnellement, il est possible de « prendre appui » sur les limites d'un circuit (murs, barrières et autres) pour négocier un virage à une vitesse insolente - soit en se laissant guider par la paroi tout en roulant pied au plancher, soit en rebondissant sur elle dans le but de gagner quelques km/h. Les zones compatibles avec cette technique sont représentées par des pointillés verts. L'efficacité de ce procédé (qui, aux yeux des puristes, s'apparente à de la tricherie) n'est cependant pas garantie. Reportez-vous à la page 236 si vous désirez en savoir plus.

Quand une prise d'appui ne fonctionne que dans un sens du circuit, une lettre indique cette restriction (« A » pour le mode normal et « B » pour le mode à l'envers).

[6] Variante : lorsqu'il existe une version dérivée du tracé original, les sections qui lui sont propres apparaissent sur une carte à part.

[7] Liste des épreuves : cette liste énumère les épreuves se déroulant sur le circuit. Les renvois de page associés aux nombreuses catégories d'épreuve vous permettront d'obtenir plus d'informations à leur sujet.

[8] Données du circuit : ce tableau concentre l'ensemble des données propres au circuit, telles que sa longueur et son niveau de difficulté général qui s'étend de * (très facile) à ***** (très difficile). Consultez les lignes « Priorité » et « Type de tracé » pour ajuster la préparation de votre voiture : la première vous indique si vous devez favoriser la vitesse de pointe ou l'accélération ; la seconde est à mettre en relation avec les conseils de réglage fournis aux pages 90 et 91.

[9] Disponibilité du circuit : tous les circuits ne sont pas accessibles à l'origine. Une partie d'entre eux ne le deviennent qu'après un certain nombre de jours dans le calendrier du jeu. Le nombre de jours écoulés (qui apparaît sur la page principale de l'Accueil) est calculé par rapport au 1^{er} avril, date à laquelle débute

le mode Gran Turismo. Notez qu'il faut à peu près un an (dans le jeu !) pour débloquer l'intégralité des circuits.

[10] Guide de conduite : section par section, ce texte (dont les numéros renvoient à la carte du tracé) vous offre des conseils de conduite optimisés pour chaque circuit : trajectoires idéales, points de freinage... Vu que le jeu compte plus de 700 véhicules, tous uniques en termes de puissance et de maniabilité, il va de soi que les propos décrivent des orientations à suivre, des tendances, plutôt que des commandements ou des recettes miracles : une suggestion trop précise ne pourrait convenir à la fois à une Coccinelle de 25 CV et à une Formule 1 de plus de 800 CV. En clair, prenez le texte pour ce qu'il est : un guide indicatif destiné à améliorer votre « compréhension » du circuit, à condition bien sûr que vous cherchiez à vous l'approprier au regard de vos besoins personnels !

Quand les spécificités d'une piste l'exigent, des paragraphes supplémentaires sont consacrés aux éventuelles variantes du circuit principal, qu'il s'agisse d'une différence de tracé ou de la présence d'un mode à l'envers.

[11] Difficulté : chaque section du circuit voit sa difficulté évaluée, de la plus aisée (*) à la plus délicate (*****). Lorsque la difficulté de certaines sections varie dans le mode à l'envers, elle apparaît dans une colonne indépendante du tableau.

The image shows a detailed view of the manual's content for the Infineon Raceway (Stock Cars) circuit. It includes:

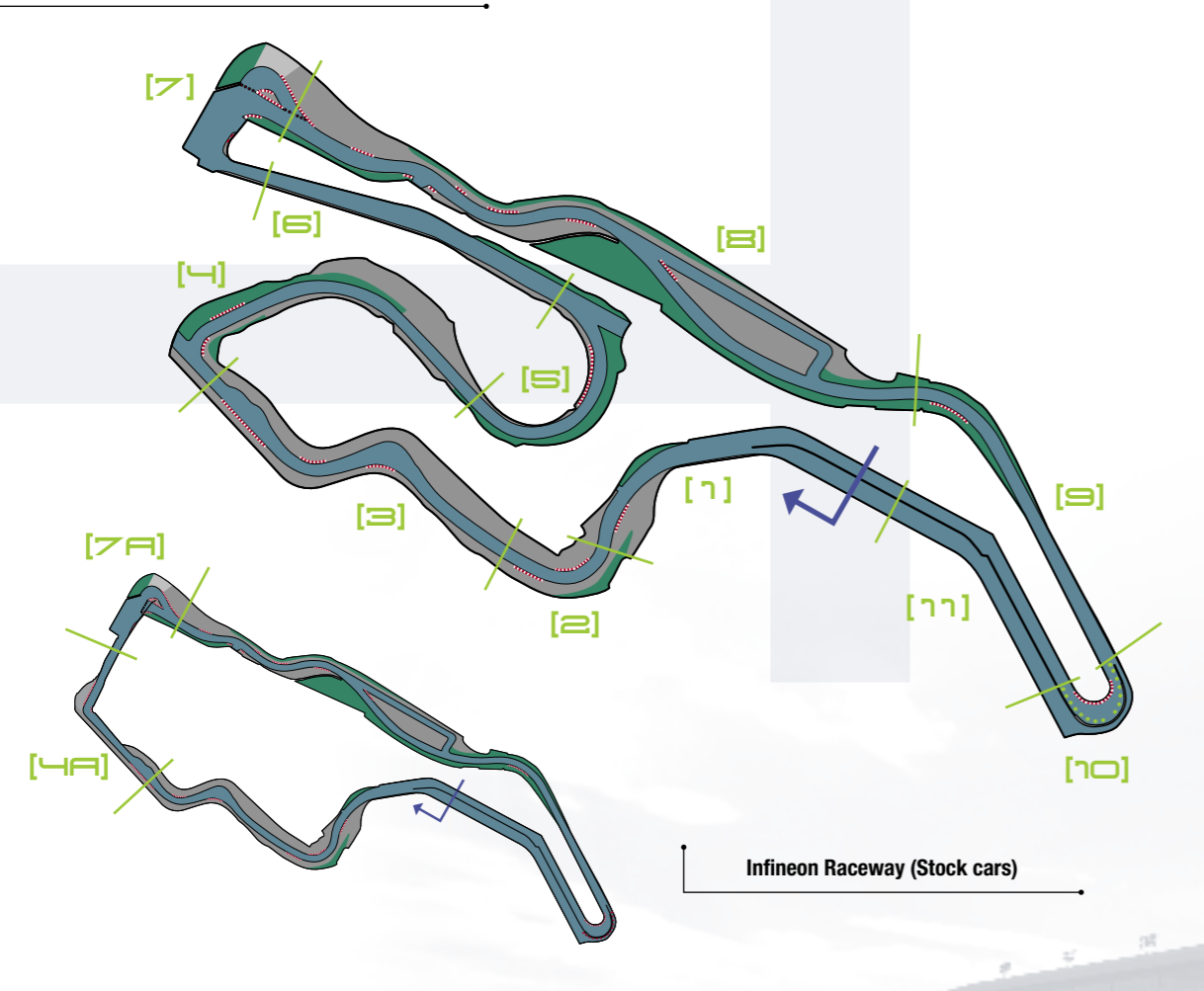
- Track Map:** A top-down view of the track with sections numbered [1] through [5].
- Driving Guide (GUIDE DE CONDUITE):** Textual instructions for driving on the track, including advice on cornering and acceleration.
- Difficulty Table:** A table showing the difficulty level for each section in both normal and reverse modes.
- List of Races (LISTE DES EPREUVES):** A list of races available on the circuit, including their names and associated page numbers.
- Circuit Data Table:** A table providing technical details about the circuit, such as length, difficulty, and availability.
- Records Table:** A table listing the top performers in the circuit's history, including driver names and lap times.

[12] Records de la Ligue Officielle : de mars à mai 2005, dans le cadre de la Ligue européenne en ligne, des milliers de joueurs d'Europe et d'Océanie ont enregistré leurs exploits sur le site www.gt4league.com. Leurs temps de référence ont été obtenus avec des voitures de trois catégories de CV différentes. Essayez donc de rivaliser avec quelques-uns des ténors de GT4 !

Les données issues de la Ligue ne se veulent en aucun cas des modèles de réglages à reproduire tels quels pour réaliser des temps imbattables. Mentionnées à titre illustratif, elles sont essentiellement destinées à apporter de l'eau au moulin des joueurs aimant préparer leur bolide avec la plus grande précision. Notez que chaque tableau dresse la liste des neuf réglages ayant le plus d'influence sur le comportement des voitures, et que certains sont parfois laissés dans leur état d'origine (autrement dit, ils gardent alors leur valeur par défaut).

1. Kit de suspension
2. Ratio
3. Aérodynamisme





LISTE DES EPREUVES

Infineon Raceway (voitures de sport)

Débutant (p. 217) – Spider & Roadster

Professionnel (p. 218) – Course atmosphérique, Moteurs à plat, Festival supercar

Extrême (p. 219) – Championnat du monde de Formule GT, Tours de circuit véritables

Endurance (p. 221) – Course de voitures de sport d'Infineon

Courses en Amérique (p. 224) – Championnat américain, Compétition de monstres anciens

Courses en Europe (p. 224-225) – Courses GT anglaises, Festa italiana

Voitures américaines (p. 226-227) – Chevrolet : Festival Corvette, Saleen : Club Saleen S7

Voitures allemandes (p. 228) – BMW : Trophée Série 1, Opel : Trophée Speedster, Volkswagen : Coupe Lupo

Missions de pilotage (p. 251, 255, 256) – 17 : Course en 3 tours, 29 : Le match de rêve, 33 : Le match de rêve

Permis (p. 37 et 58) – B-15, S-13

Infineon Raceway (Stock cars)

Extrême (p. 219) – Gran Turismo All Stars, Course Polyphony Digital

Courses en Amérique (p. 224) – Bannière étoilée

Données des circuits

	Infineon Raceway (voitures de sport)	Infineon Raceway (Stock cars)
Longueur du tracé	4,06 km	3,22 km
Dénivelé	49,8 m	49,8 m
Surface	Goudron	Goudron
Etat de la piste	Revêtement neuf	Revêtement neuf
Mode à l'envers	Non	Non
Priorité	Accélération	Accélération
Niveau de difficulté	*****	***
Type de tracé	Tracé complexe	Tracé complexe
Disponibilité du circuit	Accessible dès le début	Après 295 jours (21 janvier)

GUIDE DE CONDUITE

Attaquez le virage léger de la section [1] par la gauche ; placez-vous ensuite au centre de la route et tournez à gauche après le panneau « Autolite ». Freinez fermement à hauteur des vibreurs (sur le côté gauche) avant de braquer et de passer la courbe [2] à l'intérieur en roulant sur les vibreurs. Profitez de la courte ligne droite de la section [3] pour vous déporter sur la droite. Freinez peu avant les vibreurs et négociez les deux virages sans trop vous approcher des extrémités de la route. Restez au milieu de la piste en prévision du virage de la section [4]. Freinez avant de braquer et de passer à la corde. Roulez sur la droite jusqu'à la section [5]. Décalez-vous alors sur la gauche, freinez légèrement après les plots (sur le côté droit) puis longez l'intérieur de la courbe. En ré-accélération, ne vous laissez pas emporter trop vers l'extérieur. Demeurez sur la gauche tout au long de la ligne droite de la section [6]. Freinez avant le virage en « U » [7] lorsque vous atteignez approximativement le troisième panneau d'affichage au bord de la route. Tâchez de franchir ce virage en décrivant un arc de cercle. Passez les virages en « S » de la section [8] en effleurant les vibreurs à la corde de chaque courbe pour vous assurer une trajectoire idéale. Evitez les coups de volant intempestifs et stabilisez votre véhicule en relâchant brièvement l'accélérateur pendant que vous tournez. Attaquez le virage de la section [9] à partir de la gauche ; freinez légèrement au niveau du panneau « Dodge », avant de braquer à l'intérieur de la courbe et de monter sur les vibreurs. Abordez le virage suivant [10] en roulant au milieu du tracé ; freinez fortement avant l'entrée de l'arrêt aux stands et suivez une trajectoire régulière. Remettez les gaz le plus tôt possible et franchissez le virage à gauche de la section [11] à la corde. Il ne vous reste plus alors qu'à vous laisser déporter sur la droite tout en fonçant vers la ligne d'arrivée.

Infineon Raceway (Stock cars)

Les sections [1] à [3] et [8] à [11] de ce tracé sont identiques à celles du circuit dédié aux voitures de sport. Abordez le virage de la section [4A] par la gauche, puis franchissez-le en frôlant les vibreurs intérieurs. Dans la ligne droite précédant le virage serré de la section [7A], déportez-vous sur l'extérieur de la route. Freinez fortement lorsque vous atteignez la partie sombre de la piste, puis braquez à l'intérieur de la courbe, en évitant cependant de rouler sur la bande de vibreurs.

Difficulté

Section	Infineon Raceway (voitures de sport)	Infineon Raceway (Stock cars)
[1]	***	***
[2]	*****	*****
[3]	***	***
[4]	***	-
[4A]	-	**
[5]	***	-
[6]	*	-
[7]	*****	-
[7A]	-	***
[8]	***	***
[9]	***	***
[10]	**	**
[11]	*	*

Les records de la Ligue Européenne de Gran Turismo 4

Circuit	Record	Voiture	CV	Poids (kg)	Flex. du ressort (Avant)		Flex. du ressort (Arrière)		1		2		3		
					Hauteur bas de caisse (Avant)	Hauteur bas de caisse (Arrière)	Barre antiroulis (Avant)	Barre antiroulis (Arrière)	Ratio > Paramètres auto	Portance négative (Avant)	Portance négative (Arrière)				
Infineon Raceway (voitures de sport)	01:02.811	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	1 084	495	17,4	17,5	45	45	-	-	16	75	105		
	01:03.018	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1 164	850	14,8	15,8	85	85	6	6	18	63	88		
	01:04.009	Pescarolo PlayStation C60 Race Car 2004	1 106	900	12,0	13,5	50	80	6	6	23	63	88		
	01:10.661	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1 038	10,0	8,8	93	93	3	1	11	70	85		
	01:12.451	Nissan Xanavi Nismo GT-R (JGTC) 2003	492	1 080	15,8	13,8	65	65	6	6	14	20	40		
	01:13.596	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	9,6	7,2	75	75	7	7	13	30	30		
	01:15.766	Toyota Altezza Touring Car 2001	533	1 000	10,9	11,9	65	70	6	6	7	38	53		
	01:23.470	Lotus Motor Sport Elise 1999	295	637	7,0	9,4	76	76	3	6	10	20	28		
	01:30.970	Nike One 2022	259	760	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	01:05.650	Caterham Seven Fire Blade 2002	268	370	9,0	7,3	65	65	5	5	11	-	-		
Infineon Raceway (Stock cars)	00:50.048	Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989	1 164	850	14,8	15,8	85	85	6	6	18	63	88		
	00:51.729	Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004	1 084	495	17,4	17,5	45	45	-	-	16	75	105		
	00:53.106	Mazda 787B Race Car 1991	905	830	15,8	14,3	85	85	6	6	13	63	88		
	00:56.924	Nissan R390 GT1 Road Car 1998	561	1 038	10,0	10,0	65	65	1	1	10	70	85		
	00:57.506	Suzuki GSX-R/4 2001	261	582	9,6	7,2	89	89	5	5	12	30	30		
	00:58.057	Mercedes-Benz CLK Touring Car 2000	597	1 000	15,4	13,8	65	65	6	6	9	38	53		
	01:00.734	Nissan Motul Pitwork Z (JGTC) 2004	484	1 080	15,8	14,3	65	65	6	5	14	30	50		
	01:03.749	Lotus Motor Sport Elise 1999	292	637	11,0	13,2	76	76	4	4	12	30	35		
	01:05.650	Caterham Seven Fire Blade 2002	268	370	9,0	7,3	65	65	5	5	11	-	-		

POUR ALLER A L'ESSENTIEL

Si vous abordez Gran Turismo 4 dépourvu d'objectif, sans savoir par quel bout vous y prendre, vous risquez de rapidement vous sentir passablement désorienté. Afin de guider vos premiers pas et surtout de vous encourager tout au long de votre avancée dans le jeu, ce chapitre vous invite à suivre différentes approches : les réponses qu'il vous fournit vous aideront ainsi à adopter en permanence une attitude dynamique et ludique. Collectionnite aiguë, envie féroce d'obtenir un pourcentage d'achèvement maximal... tous les symptômes y sont traités sagement !

Vous désirez acquérir un modèle déterminé ? Les 730 véhicules que compte le jeu sont répertoriés à partir de la page 180. Vous collectionnez les curiosités et les concept-cars ? Les listes des

différentes catégories de voitures remarquables vous attendent à partir de la page 198. Vous voulez finir le jeu à 100 % ? Une présentation complète de toutes les épreuves débute à la page 216, précisant systématiquement les conditions de participation, les circuits, les concurrents et les prix à gagner.

L'argent étant le nerf de la guerre, reportez-vous à la section « Maximiser ses performances » si vous en manquez : vous y découvrirez, entre autres astuces, quelles compétitions sont les mieux dotées, quelles voitures se revendent le plus cher et surtout comment gagner plus d'un million de crédits en une heure (voir page 235) – de quoi placer la plupart des bolides du jeu à portée immédiate de votre bourse.

OBTENIR TOUTES LES VOITURES

Gran Turismo 4 vous offre la possibilité de rassembler pas moins de 730 véhicules dans votre garage. Pour votre confort, le tableau suivant les recense absolument tous en les classant par ordre alphabétique.

LE PARC COMPLET DE VOITURES

- [1] **Concessionnaire** : le fabricant du véhicule.
- [2] **Nom** : le nom exact du modèle.
- [3] **Année** : le millésime de la voiture.
- [4] **Pays** : le pays d'origine du bolide.
- [5] **Transmission** : les premières lettres indiquent la position du moteur (Avant, Milieu ou Arrière), les suivantes l'emplacement du train propulseur (Avant, Arrière). Ainsi, une voiture de type AvAr a son moteur à l'avant tout en étant propulsée par le train arrière. Un peu particuliers, les véhicules de type 4x4 disposent de quatre roues motrices et d'un moteur à l'avant. Globalement, les véhicules d'une même catégorie réagissent de manière similaire sur la piste : reportez-vous aux pages 38, 39, 40 et 51 du chapitre « La Conduite » pour en savoir plus sur leur comportement.
- [6] **Moteur** : l'architecture du moteur du véhicule est souvent représentée par une lettre et un chiffre, désignant respectivement l'alignement et le nombre des cylindres. A titre d'exemple, un moteur L4 possède quatre cylindres disposés en ligne, un moteur V8 huit cylindres en V, etc... Bien qu'ils soient moins répandus, il existe également des moteurs de types « rotary » (surtout utilisés par Mazda) et « boxer » (dans les voitures des marques RUF et Subaru ainsi que dans les anciens modèles de Coccinelle).
- [7] **Aspiration** : correspond à la nature du moteur, et donc à ses possibilités d'amélioration (tuning atmosphérique, turbo ou pose d'un compresseur).

- [8] **Puissance** : la puissance d'origine du moteur, exprimée en CV. Le tuning permet de l'augmenter considérablement ; néanmoins, elle diminue inexorablement un peu au fur et à mesure que la voiture parcourt des kilomètres.

Dans le jeu, le nombre de CV est généralement accompagné d'une valeur en tr/min : elle correspond au régime où le moteur fournit sa puissance maximale. Si vous souhaitez consulter les courbes caractéristiques du moteur de votre voiture (couple et puissance), rendez-vous dans le menu des réglages et appuyez sur **START**.
- [9] **Masse** : la masse du véhicule, exprimée en kilogrammes (kg). Certaines courses imposent des conditions de participation relatives à ce critère.
- [10] **Rapport masse / puissance** : la puissance pure (en CV) considérée indépendamment de la masse d'un véhicule ne permet de se faire qu'une idée très approximative de ses potentialités : un semi-remorque est techniquement plus puissant qu'une berline de base, pourtant il est nettement moins performant. Le rapport de la masse sur la puissance (en kg/CV) est beaucoup plus révélateur de la « valeur » d'une voiture : plus il est faible, mieux la puissance pourra s'exprimer.
- [11] **Longueur** : la longueur du véhicule, exprimée en millimètres (mm). Certaines courses imposent des conditions de participation relatives à ce critère.

[12] **Voitures neuves** : la colonne « Disponibilité chez le concessionnaire » vous indique dans quel hall (« Nouvelles voitures » ou « Voitures de légende ») vous devez vous rendre pour acquérir la voiture au tarif mentionné dans la colonne « Prix d'achat ». Certains véhicules figurant chez les concessionnaires ne sont pas proposés à la vente ; ils ne peuvent être obtenus qu'en guise de récompense d'une épreuve ou sur le marché de l'occasion.

[13] **Voitures d'occasion** : si vous cherchez à vous procurer une voiture d'occasion, examinez bien la fourchette de son prix d'achat ainsi que sa fréquence de disponibilité

(dans un cycle de 100 semaines selon le calendrier du jeu). Reportez-vous au paragraphe « Les voitures d'occasion » à la page 198 pour plus d'informations.

[14] **Obtention** : indique, le cas échéant, comment gagner la voiture – en remportant une coupe, en décrochant un permis, en menant à bien des missions ou en atteignant un certain pourcentage d'achèvement du jeu. Vous trouverez tous les renseignements utiles sur les différentes compétitions (conditions de participation, nombre de courses, circuits utilisés) à partir de la page 216.

	[1]	[2]	[3]	[4]	[5]	[6]	[7]	[8]	[9]	[10]	[11]	[12]	[13]	[14]	[14]	
	Concessionnaire	Nom	Année	Pays	Transmission	Moteur	Aspiration (1/2)	Puissance (CV)	Masse (kg)	Rapport masse / puissance	Longueur (mm)	Disponibilité chez le concessionnaire (1/2/3/4)	Prix d'achat (Cr)	Fréquence sur le marché de l'occasion	Fourchette de prix d'achat d'occasion (Cr)	Obtention
[A]	AC Cars	427 S/C	1966	GB	AvAr	V8	Atmo.	485	1 311	2,703	3 962	Légende	423 200	-	-	-
	Acura	CL 3.2 Type-S	2001	JP	AvAv	V6	Atmo.	264	1 592	6,030	4 875	-	Standard	20 916 à 27 352	-	-
	Acura	CL 3.2 Type-S	2003	JP	AvAv	V6	Atmo.	264	1 563	5,920	4 875	Nouv.	32 420	-	-	-
	Acura	Integra Type-R	2001	JP	AvAv	L4	Atmo.	200	1 197	5,985	4 379	-	Standard	16 860 à 19 455	-	-
	Acura	NSX	1991	JP	Mar	V6	Atmo.	271	1 365	5,037	4 405	-	Standard	28 010 à 40 015	-	-
	Acura	NSX	2004	JP	Mar	V6	Atmo.	294	1 430	4,864	4 425	Nouv.	94 440	-	-	-
	Acura	NSX Coupe	1997	JP	Mar	V6	Atmo.	294	1 392	4,735	4 425	-	Standard	31 195 à 57 934	-	-
	Acura	RSX Type-S	2004	JP	AvAv	L4	Atmo.	203	1 255	6,182	4 374	Nouv.	24 740	-	-	-
	Alfa Romeo	147 2.0 Twinspark	2002	IT	AvAv	L4	Atmo.	150	1 280	8,533	4 170	Nouv.	30 590	-	-	-
	Alfa Romeo	147 GTA	2002	IT	AvAv	V6	Atmo.	250	1 360	5,440	4 213	Nouv.	48 040	-	-	-
	Alfa Romeo	155 2.5 V6 TI	1993	IT	4x4	V6	Atmo.	420	1 010	2,405	4 576	Légende	Invendable	-	Festa italiana (Europe)	265 624
	Alfa Romeo	156 2.5 V6 24V	1998	IT	AvAv	V6	Atmo.	193	1 320	6,839	4 430	-	Standard	20 115 à 26 149	-	-
	Alfa Romeo	166 2.5 V6 24V Sportronic	1998	IT	AvAv	V6	Atmo.	193	1 520	7,876	4 720	-	Standard	29 355 à 49 903	-	-
	Alfa Romeo	Giulia Sprint GTA 1600	1965	IT	AvAr	L4	Atmo.	115	745	6,478	4 080	Légende	Invendable	-	Alfa Romeo : Coupe GTA (Voitures italiennes)	24 014
	Alfa Romeo	Giulia Sprint Speciale	1963	IT	AvAr	L4	Atmo.	112	950	8,482	4 120	Légende	Invendable	-	1000 miles 1 (Europe)	13 183
	Alfa Romeo	GT 3.2 V6 24V	2004	IT	AvAv	V6	Atmo.	240	1 347	5,613	4 489	Nouv.	39 010	-	-	-
	Alfa Romeo	GTV 3.0 V6 24V	2001	IT	AvAv	V6	Atmo.	220	1 415	6,432	4 285	Nouv.	49 060	-	-	-
	Alfa Romeo	Spider 1600 Duetto	1966	IT	AvAr	L4	Atmo.	110	960	8,727	4 250	Légende	35 300	-	-	-
	Alfa Romeo	Spider 3.0i V6 24V	2001	IT	AvAv	V6	Atmo.	218	1 450	6,651	4 290	Nouv.	51 190	-	-	-
	Alpine	A110 1600S	1973	FR	ArAr	L4	Atmo.	140	715	5,107	3 850	Légende	Invendable	-	Alpine : Coupe Alpine Renault (Voitures françaises)	12 792
	Alpine	A310 1600VE	1973	FR	ArAr	L4	Atmo.	125	930	7,440	4 180	Légende	Invendable	-	Rallye de George V (Facile) (Conditions spéciales)	7 012
	Amuse	CarbonR (R34)	2004	JP	AvAr	L6	Turbo	520	1 123	2,160	4 730	Nouv.	250 000	-	-	-
	Amuse	S2000 GT1	2004	JP	AvAr	L4	Turbo	400	1 180	2,950	4 226	Nouv.	250 000	-	-	-
	Amuse	S2000 R1	2004	JP	AvAr	L4	Atmo.	263	1 120	4,259	4 154	Nouv.	150 000	-	-	-
	Amuse	S2000 Street Version	2004	JP	AvAr	L4	Atmo.	255	1 230	4,824	4 154	Nouv.	50 000	-	-	-
	ASL	Arta Garaiya (JGTC)	2003	JP	Mar	L4	Turbo	300	1 125	3,750	4 573	Nouv.	500 000	-	-	-
	ASL	Garaiya	2002	JP	Mar	L4	Atmo.	204	800	3,922	3 775	Nouv.	65 000	-	-	-
	Aston Martin	DB7 Vantage Coupe	2000	GB	AvAr	V12	Atmo.	426	1 775	4,167	4 692	Nouv.	194 260	-	-	-
	Aston Martin	DB9 Coupe	2003	GB	AvAr	V12	Atmo.	456	1 710	3,750	4 710	Nouv.	164 470	-	Aston Martin : Festival Aston Martin (Voitures anglaises)	34 949
	Aston Martin	V8 Vantage	1999	GB	AvAr	V8	Comp.	567	1 970	3,474	4 745	-	Rare	224 000 à 291 199	-	-
	Aston Martin	Vanquish	2004	GB	AvAr	V12	Atmo.	466	1 835	3,938	4 665	Nouv.	238 750	-	-	-

*Atmo. = Atmosphérique, **Comp. = Compresseur, ***Légende = Voitures de légende, ****Nouv. = Nouvelles voitures