

500 C.C. MotoManager

SIMULMONDO®





500cc MOTO-MANAGER

ovvero
come organizzare, correre e...

VINCERE

il campionato del mondo di motociclismo

(C) 1991 SIMULMONDO srl
tutti i diritti riservati

SIMULMONDO srl - Viale Berti Pichat 26 - 40127 - Bologna (Italy)
tel. 051/251338 - fax 051/6570349

CREDITS (AMIGA)

Programmazione di Davide Massarenti
Grafica e animazione di Riccardo Cangini
Consulenza strategica e co-sceneggiatura di Vincenzo Volpe
Effetti sonori di Vincenzo Volpe
Manuale e documentazione di Vincenzo Volpe e Davide Massarenti
Prodotto e diretto da Francesco Carlà

RINGRAZIAMENTI

Desideriamo qui ringraziare le numerose persone che hanno contribuito in maniera più o meno determinante alla realizzazione di questa opera.

Marcello Sabbatini e suo figlio Carlo; Dario Marchetti e Andrea Borelli per il fattivo aiuto prestato nella ricerca di materiali e informazioni di carattere tecnico-sportivo.

Marco Guidetti per averci gentilmente fornito numerose informazioni riguardanti la vita, le abitudini e la storia dei piloti impegnati nel Campionato mondiale.

AVVERTENZA

Ogni possibile cura ed attenzione è stata posta nella stesura del presente manuale; in ogni caso vi preghiamo di segnalarci eventuali errori, inesattezze od omissioni che rileverete. Rispedendoci la cartolina di garanzia inclusa nella confezione del gioco, oltre ad usufruire della garanzia di 30 giorni, sarete registrati nel nostro archivio come utente privilegiato e riceverete così, tra le altre cose, eventuali aggiornamenti del manuale.

ATTENZIONE: Se si dovessero verificare problemi nel caricamento del programma (intero o parte di esso):

1) Controllare che altre cassette e/o dischi originali vengano caricati normalmente dal proprio registratore e/o disk-drive;

2) Verificare con altri registratori e/o disk-drives di cui sia certo il perfetto funzionamento che sia veramente il supporto magnetico (disco o cassetta) ad essere difettoso e non la propria apparecchiatura;

3) Accertarsi che il computer sia in configurazione base: scollegare, a computer spento, eventuali stampanti, accessori, cartucce, modifiche hardware. Non basta spegnerle o disattivarle, occorre rimuoverle fisicamente. In ogni caso, prima di caricare i nostri programmi, spegnere (non basta un semplice 'reset') il computer ed attendere almeno 20 secondi prima di riaccenderlo.



Normalmente è possibile risolvere la maggior parte dei problemi di caricamento con la pulizia e/o riallineamento della testina del registratore e/o disk-drive; se comunque si è ragionevolmente sicuri che il difetto sia nel supporto magnetico, è possibile usufruire della GARANZIA. La GARANZIA vale 30 giorni dalla data del nostro ricevimento della apposita cartolina che trovate nella confezione del gioco (ricordatevi quindi di spedirla al più presto!).

In caso quindi di difetti del supporto magnetico, spediteci SOLO la cassetta o il disco difettoso (quindi non la confezione del gioco e il suo contenuto), con il vostro indirizzo e una spiegazione del difetto da voi incontrato: se riscontreremo effettivamente tale difetto, il materiale vi verrà sostituito gratuitamente!

CARICAMENTO

AMIGA: a computer spento, inserire il disco del programma nel drive principale (DF0:). Accendere quindi il computer.

C128: entrare in modo C64 (consultare il manuale del computer) e seguire le istruzioni che seguono.

C64: Disco: inserire il lato 1 del dischetto e scrivere 'LOAD ":* ",8,1' (e premere il tasto RETURN).

ATTENZIONE: NON CHIUDERE LE DUE TACCHE DI PROTEZIONE DEL DISCO.

Il programma occupa entrambi i lati del dischetto, ed ha bisogno di accedervi liberamente in scrittura. Il computer avvertirà su schermo quando e se girare il dischetto.

Cassetta: inserire il lato A della cassetta, riavvolgerla completamente, scrivere 'LOAD' (e premere il tasto 'RETURN'). Premere poi il tasto 'PLAY' sul registratore.

NOTE

I trademarks nominati in questo programma e tutti gli altri nomi di persona o di società sono di proprietà dei legittimi possessori e sono qui utilizzati esclusivamente per la massima aderenza del simulatore alla realtà che si intende simulare.

INDICE

VERSIONE AMIGA

Condizioni di garanzia e avvertenze	pag. 1
Indice	pag. 2
Introduzione	pag. 3
Scelte preliminari	pag. 3
La simulazione	pag. 5
Le prove ufficiali	pag. 7
La gara	pag. 8
Lista dei comandi	pag. 9

VERSIONE C 64	a partire da pag. 13
----------------------------	----------------------



INTRODUZIONE

Benvenuti a 500cc MOTO-MANAGER!

Vi ringraziamo per la fiducia che avete voluto accordarci e vi auguriamo molte ore di continuo divertimento. Se avrete problemi di qualsiasi genere e consigli da dare per una futura versione del nostro simulatore non esitate a scrivere:

SIMULMONDO srl
Viale Berti Pichat 26
40127 BOLOGNA

Il prodotto che avete acquistato è il più completo simulatore di gare motociclistiche attualmente esistente, e vi permetterà di conoscere e capire tutti i segreti e le tecniche necessarie per partecipare al più impegnativo campionato del mondo di motociclismo: quello delle potentissime moto da 500 centimetri cubici capaci di superare velocità di 300 chilometri l'ora.

Pensate ad un mezzo del peso di soli 130 chili, pari a quello di una 125 stradale come tante se ne vedono oggi, ma con un motore cinque volte più potente, circa 150 cavalli!

Ebbene, l'organizzazione di un campionato con un simile mezzo non è certo cosa facile. Lo sviluppo della moto, la scelta dei piloti, la gestione del team; vincere significa compiere pochi errori, fare le scelte giuste, che vanno dalla sofisticazione del motore a seconda del budget a disposizione, all'azzeccare le gomme adatte in una giornata di tempo incerto.

In ogni caso l'esperienza giocherà un ruolo determinante in tutto questo; non scoraggiatevi dunque se al primo tentativo non sarete proclamati voi i campioni.

Nella confezione, oltre al presente manuale e al librettino di "PARTENZA RAPIDA" troverete una serie di tabelle riassuntive che saranno utili nel corso del gioco, per aiutarvi a prendere le decisioni più appropriate.

Il nostro simulatore vi permetterà di accumulare l'esperienza fatta in un campionato per applicarla in quello successivo.

Potrete così sfidare voi stessi e naturalmente i vostri amici.

SCELTE PRELIMINARI

Superata la fase di caricamento il programma vi chiederà di effettuare una serie di scelte:

A) Lingua (italiano o inglese);

B) Se si intende oppure no caricare una partita salvata in precedenza (gioco nuovo o gioco salvato);

C) Numero dei giocatori (1 o 2 giocatori);

D) Se si intende effettuare una gara singola o un intero campionato del mondo (gara singola/campionato del mondo);

E) Se si vuole usare un team esistente o crearne uno nuovo (seleziona/crea squadra). Nel primo caso giocherete con un pilota e una moto reali, nel secondo avrete l'opportunità di creare un team di fantasia attraverso una serie di scelte strategiche.

SELEZIONE SQUADRA

In questo caso il computer visualizzerà la lista di tutti i partecipanti al campionato mondiale di motociclismo classe 500CC.

Cliccando con il mouse su di un nome nelle finestre a sinistra dello schermo, verranno visualizzati i dati statistici ed il ritratto del pilota. Una volta evidenziato quello che si desidera impersonare cliccare su 'CONTINUA'. Per una descrizione dettagliata delle squadre partecipanti vi rimandiamo alle tabelle incluse nella confezione.



CREAZIONE SQUADRA

Selezionando questa opzione, avrete a disposizione un budget fisso di L. 4.500.000.000 che dovrà bastarvi per acquistare le varie parti della moto e per l'ingaggio del pilota.

SALVATAGGIO SU DISCO

Scelta l'opzione SALVATAGGIO, inserire un disco nuovo formattato.

Cliccare sulla finestra piccola rettangolare vuota.

Scrivere il nome che si intende dare al file da salvare; cliccare quindi CONTINUA.

Reinserire il disco del programma.

CARICAMENTO DA DISCO

Scegliere se ricaricare una PARTITA INTERROTTA o un CAMPIONATO TERMINATO salvati in precedenza.

Inserire il disco che contiene i files salvati; cliccare sul nome del file desiderato.

Cliccare su CONTINUA; reinserire il disco del programma.

IL PILOTA

Scegliere il pilota giusto per vincere un campionato non è certamente cosa facile!

Ricordate di non eccedere nelle spese, fin dall'inizio. Comprare un pilota di grido aumenta le possibilità di vincere, ma se non saprete gestirlo nel modo migliore potrebbe rivelarsi un'arma a doppio taglio, potreste non riuscire a coprire tutte le spese... e in un campionato del mondo sono tante.

Nella schermata relativa a questa opzione troverete numerosi comandi utili per effettuare la selezione più consigliabile del VOSTRO pilota:

Potete far scorrere i volti dei vari piloti nella relativa finestra. Una volta che avete individuato il preferito vi sarà sufficiente cliccare con il tasto del mouse sopra il nome ad esso corrispondente nella tabella adiacente e includere, nell'apposita finestra, i dati sportivi del pilota. Tali indicazioni sono presenti nella biografia dei campioni.

Il tasto "CONTINUA" registra la vostra scelta e vi porta alla fase successiva. La scelta della moto.

In ogni momento potrete inoltre azionare il pulsante "VEDI MOTO" per verificare caratteristiche e costi del mezzo che vorrete portare in gara con i vostri colori.

Una volta che avrete capito come funziona il mondo delle corse, non appena acquisito la necessaria esperienza, tentate la fortuna anche con il neo campione del mondo; o create un pilota come lo vorreste voi.

Naturalmente anche "costruire" un pilota non è cosa da prendersi alla leggera. Il fuoriclasse non lo si incontra certo tutti i giorni. Il talento naturale conta ma... non lasciatevi ingannare dalle apparenze!

La guida di una 500 da Gran Premio richiede numerose altre doti; le accelerazioni e le conseguenti decelerazioni sono violentissime, non essere preparati athleticamente in maniera adeguata potrebbe significare doversi fermare senza nemmeno aver finito la gara.

Naturalmente non bisogna esagerare.

Molti muscoli vogliono dire più peso e meno scioltezza; in una pista tortuosa e con frequenti cambi di direzione il non essere abbastanza rapidi potrebbe voler dire perdere attimi preziosi in ogni curva.

Naturalmente anche la preparazione più meticolosa non basta se poi manca quel fondamentale "qualcosa in più" che fa di un qualsiasi pilota un campione.

Pensando quindi a quale possa essere il giusto rapporto fra doti fisiche e caratteristiche psicologiche "sviluppate" e "crescite" il vostro pupillo.



LA MOTO

Le raccomandazioni fatte per la gestione del pilota valgono naturalmente anche per la moto, la più costosa potrebbe non essere necessariamente anche quella più facile da guidare. Una stessa moto in mano al campione del mondo potrebbe essere facilmente quella vincente, ma in mano ad un nuovo acquisto? L'esperienza spesso conta più del coraggio! Cominciate con una moto collaudata, che non si rompa spesso (ad ogni rottura le spese aumentano!), e che sia anche facile da guidare pur avendo la potenza necessaria per potersi classificare in maniera onorevole.

Qui di seguito troverete alcune utili indicazioni circa la gestione delle varie componenti della moto.

Ricordate comunque che l'opzione per la creazione della moto (come anche quella del pilota) potrà essere effettuata solo dopo aver partecipato ad almeno un intero campionato del mondo.

TELAIO - L'alluminio è molto duttile e si presta un po' per tutte le applicazioni pur offrendo un ottimo comportamento. Naturalmente per i motori più potenti potrebbe essere necessario ricorrere a materiali particolari; più rigidi, più leggeri ma anche più costosi.

FRENI - Il medesimo discorso lo si può fare per i freni. La ghisa è tutt'ora il materiale più usato; poco costoso e discretamente resistente al surriscaldamento. Il carbonio d'altro canto offre caratteristiche di resistenza al calore ineguagliate ed è quindi il materiale principe per questa applicazione. Di contro ha però un prezzo enormemente superiore a quello dei dischi in ghisa e un cattivo comportamento in caso di pioggia.

SOSPENSIONE ANTERIORE - Certamente oggi la sospensione tradizionale è una tappa obbligata per costruire una moto vincente. Nonostante ciò disponendo di un valido pilota, in grado di sfruttarne le squisite potenzialità, scegliere una sospensione anteriore di tipo "automobilistico", o ELF (i primi a sperimentarne l'uso in pista), potrebbe rivelarsi la scelta giusta per aggiudicarsi il tanto ambito titolo.

SERBATOIO - La tenuta di strada di una moto, il suo comportamento in staccata (la frenata) dipendono da tutta una serie di elementi studiati in sede di progetto. Tra questi riveste particolare importanza il baricentro. Tanto più esso sarà basso, tanto più si rifletterà in maniera positiva sulla guidabilità della moto stessa. Naturalmente porre il serbatoio del carburante sotto il motore aiuta molto in questo senso. Tale soluzione offre naturalmente lo svantaggio di complicare la costruzione generale del mezzo e di rendere più difficile la manutenzione.

GOMME - Le gomme sono oggi forse la componente più critica in una moto da Gran Premio. Questa è forse l'unica parte che non pone di fronte al dilemma: meglio tradizionale o radiale? La gomma radiale ha ormai raggiunto una perfezione tale da non offrire che vantaggi. Soltanto il costo può rappresentare un ostacolo al suo uso.

MOTORE - Anche il motore potrà naturalmente essere creato partendo da zero. Per la sua realizzazione troverete nella schermata stessa tutte le informazioni necessarie.

LA SIMULAZIONE

Una volta che avrete creato la vostra squadra vi troverete finalmente nella condizione di partecipare ad un Gran Premio. Ma prima di ogni corsa c'è ancora una fase importantissima, la messa a punto della moto. Grande cura è stata posta da noi nel riprodurre in maniera fedele il comportamento di una moto, sia per quanto riguarda il funzionamento della parte ciclistica, cioè motore, gomme, freni, ect. etc., che per quanto riguarda la scelta della miglior traiettoria,



cioe' la capacita' di distinguere un curvone veloce da una serie di curve strette. Tutto cio' e' stato ridotto a un modello matematico di notevole complessita', che basa il proprio funzionamento su decine di equazioni e di variabili, complessita' che si riflette in una minor velocita' operativa, espressa in termini di fotogrammi al secondo.

Ma cio' che importa a noi e' simulare la realta'.

Per mettere a punto la moto, dovrete tener conto dei seguenti parametri:

tipo di asfalto del circuito (piu' o meno ruvido).

stato dell'asfalto stesso (se in buono stato o sconnesso).

lunghezza dei rettilinei.

condizioni meteorologiche.

Tutti i dati li potrete ricavare dalla consultazione delle tabelle fornite e dalle indicazioni visive che appariranno sullo schermo.

Le parti che potrete regolare sono:

tipo di pneumatici.

durezza degli ammortizzatori.

lunghezza dei rapporti.

tipo di carburazione.

Tutte le regolazioni avvengono con il metodo delle sequenze visive. In un apposito cartoncino separato troverete, a fianco di ogni possibile regolazione, un disegno composto da quattro icone. Ora per selezionare una certa regolazione non dovete fare altro che premere quelle icone in sequenza, avendo l'accortezza di aspettare, dopo ogni pressione, lo spegnimento delle stesse. Se per un qualche motivo vi siete sbagliati nell'immettere una sequenza premete due volte sulla prima icona della sequenza e poi reimmettete la stessa.

Esiste una sequenza che non cambia alcuna regolazione, la sequenza di uscita. Quando sarete certi delle regolazioni che avete fatto, immettete questa sequenza e il gioco procedera' oltre.

LE GOMME

La scelta delle gomme giuste e' una tra le operazioni di messa a punto che richiede piu' tempo. Tutto il team e' impegnato in essa, il pilota, come i tecnici, sia interni alla squadra che della casa che fornisce i pneumatici.

Questo perche' una scelta sbagliata ha quasi sempre conseguenze pessime se non addirittura disastrose. Guidare infatti una moto con oltr 150 cavalli con una gomma che scivola troppo e' praticamente impossibile.

Per fare una scelta corretta dei pneumatici dovrete considerare alcuni dati che vi fornira' il computer prima di ogni gara: prima di tutto le condizioni climatiche. Con la pioggia non sceglierete certo delle gomme slick (liscie, senza battistrada, regolazione 1). Allo stesso tempo potreste avere la pioggia su di un tracciato con asfalto molto liscio, e allora le rain (gomme da pioggia con battistrada profondo, regolazione 5) dovranno essere di una tenera piu' tenera. In cosa poi di tempo incerto dovrete barcamenarvi fra le prime due e le intermedie (con battistrada rado e poco profondo), considerando ad esempio che l'asfalto potrebbe essere ancora umido nonostante il tempo sia buono. Anche qui l'esperienza vi sara' di aiuto piu' di qualsiasi consiglio.

SISTEMA AMMORTIZZANTE

La scelta delle sospensioni in una moto da Gran Premio deve essere effettuata con molta cura per riuscire a sfruttarne tutte le caratteristiche.

Una moto troppo "morbida" (regolazione 5), ad esempio, ondeggia e tende ad avvitarci su se



stesso. Un ammortizzatore regolato troppo rigidamente (regolazione 1) genera invece saltellamenti praticamente in tutte le condizioni di guida: in "staccata", in accelerazione, in curva.

Tenete quindi conto del tipo di circuito; nei curvoni veloci per mantenere la moto nella giusta traiettoria sarà necessario indurire la sospensione, in quelli più lenti invece un po' meno. Naturalmente anche le condizioni di aderenza della pista sono importanti, se dovessero piovere è cosa saggia ammorbidirle, la moto "dura" ha infatti reazioni più violente e spesso inaspettate.

In ultima analisi fate anche attenzione allo stato dell'asfalto; un manto rovinato o leggermente ondulato abbisogna anch'esso di sospensioni più morbide, per addolcire le reazioni della moto (vi ricordiamo che una moto da Gran Premio è comunque di molte volte più rigida di una da strada) ed evitare saltellamenti e derivate difficilmente controllabili.

I RAPPORTI

Anche la scelta dei rapporti necessita di attenzione e di molta esperienza.

Sbagliare significa trovarsi a metà del rettilineo con il motore già al massimo dei giri e incapace di allungare ulteriormente (nel caso di una rapportatura "corta", regolazioni 1). Scegliere un rapporto troppo lungo porta invece altrettanti inconvenienti, ed anche di più; la moto non riesce a prendere tutti i giri perdendo quindi in velocità massima; inoltre anche in uscita di curva ci si può trovare con il motore che non "tira" abbastanza.

Fate quindi attenzione al tipo di circuito, uno veloce vorrà sicuramente rapporti più lunghi di uno lento; altrettanto dicasi per la lunghezza dei rettilinei; rettilinei lunghi, rapporto lungo; rettilinei corti, rapporto corto. Naturalmente dovrete meditare il giusto compromesso fra la lunghezza del rettilineo e la velocità media del circuito.

In ogni caso non dimenticate la pioggia. Può arrivare in qualsiasi gara e i rapporti vanno modificati di conseguenza. Accorciarli potrà avvantaggiarvi.

Ma attenti a non esagerare con il gas; la moto sarà più pronta e scattante, ma anche più difficile da guidare!

LA CARBURAZIONE

La carburazione delle moto (e di tutti i motori) da Gran Premio, riveste un ruolo talmente fondamentale nel rendimento generale del mezzo, che quasi tutte le case hanno oggi in cantiere la sostituzione dei tradizionali carburatori con le ben più flessibili, ma anche molto più costose, iniezioni elettroniche interamente gestite da sistemi computerizzati.

Anche il 1989 ha visto comunque l'utilizzo generalizzato del ben più collaudato carburatore. Nella sua regolazione entrano in gioco numerosi fattori; per la nostra simulazione noi ne considereremo soltanto i più importanti. Anche in questo caso bisogna valutare il tipo di circuito. In uno veloce la carburazione andrà regolata più "grassa" rispetto ad uno lento, questo per evitare surriscaldamenti e grippaggi.

Ancora più importante risulta poi la temperatura dell'aria. Fare una giusta carburazione significa infatti portare nel motore il giusto rapporto tra aria e carburante. Questo rapporto viene dunque a modificarsi al variare dei suddetti fattori. Al crescere della temperatura è quindi necessario "smagrire" (ovvero aumentare la quantità di aria rispetto alla benzina) e al suo diminuire "ingrassarla" (cioè aumentare la quantità di benzina nel rapporto).

Ricordate comunque che una carburazione troppo grassa (regolazione 5) può al peggio diminuire le prestazioni del motore mentre una troppo magra (regolazione 1) rischia di apportare danni, a volte seri, al motore, costringendo anche al ritiro.

LE PROVE UFFICIALI

Una volta regolata la vostra moto, dovrete naturalmente correre per qualificarvi. Ma prima di



scendere in pista potete fare un'altra cosa.

Cliccando il bottone relativo a "SOPRALLUOGO AEREO" potrete scendere in pista non con una moto, ma con un elicottero, che vi permetterà di fare appunto un sopralluogo sul circuito. Tale sopralluogo potrete farlo in due modi: A VOLO LIBERO e AD INSEGUIMENTO.

Nel primo modo muovendo il joystick vi muoverete dove vorrete voi, mentre nel secondo seguirete una certa moto e, sempre col joystick, vi potrete spostare davanti, dietro, sopra alla stessa. Quest'ultimo modo è molto utile per fare un buon tempo, perché, oltre a seguire semplicemente una moto, vi sarà mostrata la sua velocità. Seguire una moto nel suo giro di prova vi permetterà di scoprire il modo ottimale di entrata in una curva, la velocità alla quale prendere la stessa e tante altre cose utili.

Premendo ESC si passa alla qualifica.

Ora il vostro compito è solo quello di correre, e correre veloci.

Si gioca col joystick. Spostando la leva a destra o a sinistra ci si sposta più a destra o più a sinistra. Premendo anche il fuoco ci si sposta più velocemente. Spingendo la leva in avanti si accelera (non preoccupatevi di cambiare marcia, ci pensa il computer) e tirandola indietro si frena.

Non c'è un numero minimo di giri da compiere, e premendo ESC si passa alla gara. Se non avete portato a termine neanche un giro vi verrà assegnata l'ultima posizione nella griglia di partenza.

LA GARA

Da ora in poi per portare a termine la gara, dovrete interagire con il simulatore dai box. Per far ciò avrete a disposizione:

- 1) una finestra che mostra la pista, da cui potrete seguire direttamente la gara.
- 2) alcuni indicatori, da cui ricavare le condizioni del vostro mezzo.
- 3) due coppie di pulsanti e i relativi indicatori, per mezzo dei quali potrete interagire con il vostro pilota.
- 4) una finestra che vi informa in tempo reale su ciò che avviene in pista.

INDICATORI DI FUNZIONI:

TEMPERATURA: Vi tiene costantemente informati sulla temperatura del motore. Più è alta la temperatura minore è la resa del vostro motore. Se poi la temperatura supera i 9/10 dell'indicatore il vostro pilota fonderà il motore, con conseguente ritiro.

Il surriscaldamento del motore è legato alla vostra condotta di gara, regolata tramite la coppia di pulsanti "Velocità".

POTENZA: Indica la potenza massima erogabile dal vostro motore, che non è la potenza erogata, funzione anche della temperatura e della vostra condotta di gara.

GOMME: Vi informa sullo stato delle gomme. Tutto a destra significa gomme in ottimo stato, tutto a sinistra state correndo sui cerchioni...

Ricordate che un campionato si vince anche, e soprattutto, con i piazzamenti, non soltanto con le vittorie. Scegliere quindi le gomme adatte al momento opportuno significa aver già risolto un bel po' di problemi.



FRENI: Ha lo stesso significato dell'indicatore delle gomme. Naturalmente capiterà meno spesso di trovarsi a fine gara senza più i freni.

PILOTA: Questo indicatore segnala lo stato psico-fisico del pilota; tentare di spingere troppo quando il vostro pilota è ormai stanco potrebbe condurlo a commettere stupidi quanto pericolosi errori.

Naturalmente un pilota esperto avrà una resistenza (dovuta anche all'allenamento) sicuramente maggiore di quella di un nuovo entrato.

COMANDI PER L'INTERAZIONE:

Sono due coppie di pulsanti utilizzabili cliccandovi sopra con il mouse (per il giocatore 1) o con il joystick (per il giocatore 2) per aumentare o diminuire le azioni connesse ad ognuna di esse. Per ognuna è presente un indicatore numerico che mostrerà di quanto si è sullo specifico comando.

VELOCITA': Questi due comandi agiscono direttamente sul gas della moto. In pratica permettono di modificare la percentuale di sfruttamento delle possibilità del motore. Attenti a non spingere troppo per troppo tempo, perché il motore tende a perdere di potenza e la sua temperatura aumenta troppo, fino a fondere lo stesso.

ATT./DIF.: Con questi due comandi ora si agisce sulla condotta di gara. Nel nostro modello matematico tale regolazione influisce direttamente sul punto di staccata, cioè sul momento più opportuno per iniziare una frenata. Ciò può significare arrivare più forti in una curva e quindi aver la meglio su di un altro pilota, ma può anche portarvi a "sporcare" troppo la vostra traiettoria, facendovi perdere velocità preziosa. Inoltre spingere troppo a fondo porta un consumo molto più elevato di gomme e freni, per non parlare delle sollecitazioni cui si sottopone il pilota. Ricordate che la cosa più importante è finire una gara.

Come minimo si devono fare 10 giri per ogni gara. Oltre questo minimo si può terminare una gara premendo ESC.

Terminata la gara ci sarà la premiazione del vincitore e verranno mostrati i punti guadagnati e, nel caso stiate facendo un campionato intero, la classifica generale.

LISTA DEI COMANDI:

SOPRALLUOGO AEREO A VOLO LIBERO:

Joystick:

Avanti: accelerate.

Avanti+Fuoco: vi alzate.

Indietro: frenate.

Indietro+Fuoco: vi abbassate.

Destra: curvate a destra.

Sinistra: curvate a sinistra.



Tastiera:

ESC: passate alle PROVE.

F1: guardate piu' verso il basso.

F2: guardate piu' verso l'alto.

F3: vi fermate.

F6: fa vedere solo gli oggetti vicini. Ripremendolo si inverte l'azione.

F7: fa vedere solo un pezzo di pista. Normalmente si vede tutta la pista. Ripremendolo si inverte l'azione.

o + : passate al modo 'SOPRALLUOGO AEREO AD INSEGUIMENTO'

Con '+' si intende il tasto senza SHIFT.

SOPRALLUOGO AEREO AD INSEGUIMENTO:

Joystick:

Avanti: vi alzate.

Avanti+Fuoco: vi avvicinate alla moto.

Indietro: vi abbassate.

Indietro+Fuoco: vi allontanate dalla moto.

Destra: ruotate in senso antiorario attorno alla moto.

Sinistra: ruotate in senso orario attorno alla moto.

Tastiera:

ESC: passata alle PROVE.

: cambiate la moto da seguire, passando alla moto precedente.

+: cambiate la moto da seguire, passando alla moto successiva.

F6: fa vedere solo gli oggetti vicini. Ripremendolo si inverte l'azione.

F7: fa vedere tutta la pista. Normalmente si vede solo un pezzo di pista, quello su cui sta la moto che seguiamo. Ripremendolo si inverte l'azione.

PROVE:

Joystick:

Avanti: accelerate.

Indietro: frenate.

Destra: vi spostate a destra.

Destra+Fuoco: vi spostate a destra piu' in fretta.

Sinistra: vi spostate a sinistra.

Sinistra+Fuoco: vi spostate a sinistra piu' in fretta.



Tasteria:

ESC: passate alla GARA.

F5: Pausa.

F6: fa vedere solo gli oggetti vicini. Ripremendolo si inverte l'azione.

F7: fa vedere tutta la pista. Normalmente si vede solo un pezzo di pista, quello su cui sta la moto che seguiamo. Ripremendolo si inverte l'azione.

r: passate al modo REPLAY.

GARA:

Tastiera:

ESC: se sono già stati corsi 10 giri terminate la gara.

c: mostra la classifica parziale della gara, fermando la stessa. Premendo il pulsante del mouse tornate in gara.

p: passa al modo 'SETTAPOSIZIONE'

F6: fa vedere solo gli oggetti vicini. Ripremendolo si inverte l'azione.

F7: fa vedere tutta la pista. Normalmente si vede solo un pezzo di pista, quello su cui sta la moto che seguiamo. Ripremendolo si inverte l'azione.

1+Shift: mostra la moto del giocatore 1, se c'è.

2+Shift: mostra la moto del giocatore 2, se c'è.

- : cambiate la moto da seguire, passando alla moto precedente.

+ : cambiate la moto da seguire, passando alla moto successiva.

Inoltre c'è la possibilità di vedere una determinata moto. Se ad esempio volete vedere la moto numero 5, battendo di seguito 0 e 5 potrete vederla. Così per vedere la moto 14 dovrete battere 1 e 4.

SETTAPOSIZIONE:

Serve per cambiare la posizione dalla quale seguire la gara.

Joystick:

Avanti: vi alzate.

Avanti+Fuoco: vi avvicinate alla moto.



Indietro: vi abbassate.
Indietro+Fuoco: vi allontanate dalla moto.
Destra: ruotate in senso antiorario attorno alla moto.
Sinistra: ruotate in senso orario attorno alla moto.

Tastiera:

ESC: tornate alla GARA.

REPLAY: PREMERE (R)

Durante una GARA viene anche mostrato il tempo relativo al replay e chi state seguendo.

Joystick:

Avanti: vi alzate.
Avanti+Fuoco: vi avvicinate alla moto.
Indietro: vi abbassate.
Indietro+Fuoco: vi allontanate dalla moto.
Destra: ruotate in senso antiorario attorno alla moto.
Sinistra: ruotate in senso orario attorno alla moto.

Tastiera:

r: tornate al modo precedente.

F6: fa vedere solo gli oggetti vicini. Ripremendolo si inverte l'azione.
F7: fa vedere tutta la pista. Normalmente si vede solo un pezzo di pista, quello su cui sta la moto che seguiamo. Ripremendolo si inverte l'azione.

1+Shift: mostra la moto del giocatore 1, se c'è.

2+Shift: mostra la moto del giocatore 2, se c'è.

- : cambiate la moto da seguire, passando alla moto precedente.

+ : cambiate la moto da seguire, passando alla moto successiva.

[: inizialmente il replay procede in avanti a velocità normale. Con questo tasto rallentate il replay, fino a fermarlo e se continuate procederete all'indietro.

] : accelera il replay.

Come per la GARA c'è la possibilità di vedere una determinata moto.



500 CC MOTOMANAGER

C64 VERSION

Graphics by Ivan Venturi
Coding by Stefano Balzani

Produced and directed by Francesco Carlà
Manual by Federico "WIZ" Croci

(C) 1991 SIMULMONDO srl
tutti i diritti riservati

SIMULMONDO srl - Viale Berti Pichat 26 - 40127 - Bologna (Italy)
tel. 051/251338 - fax 051/6570349

C64/128

CARICAMENTO (vedi PG. 2)

Si interagisce con il programma con il joystick in porta 2 per un giocatore; è possibile inserire anche un joystick in porta 1 per un secondo giocatore (opzionale). Tutte le scelte che seguiranno si effettueranno tramite lo spostamento verso l'alto o il basso del joystick in porta 2 (anche in partite a più giocatori); quando la voce desiderata lampeggia, premere il pulsante del joystick stesso.

Preparare inoltre un disco già formattato oppure una nuova cassetta per eventuali salvataggi del gioco in corso.

PRIME SCELTE

Le prime scelte che è possibile effettuare includono la lingua in cui appariranno tutte le scritte (Italiano o Inglese) e se disputare un nuovo campionato partendo da zero, una gara singola di prova o ricaricare un campionato in corso e precedentemente salvato. Seguire in ogni caso eventuali istruzioni che appariranno sullo schermo.

PREPARAZIONE E MODIFICA DEL TEAM

All'inizio di una nuova partita e comunque di ogni campionato è possibile modificare la propria squadra nei limiti del budget a disposizione.

Selezionando con il joystick e il suo pulsante le 'frecce' che compaiono sullo schermo è possibile scorrere le schede biografiche dei piloti che è possibile ingaggiare. In ogni scheda è evidenziato il volto del pilota insieme al suo nome, l'età, la nazionalità, la forza fisica, l'abilità, i riflessi, il suo coraggio e la posizione raggiunta in classifica generale nel campionato precedente. Completa il tutto la cifra richiesta per il suo ingaggio. Selezionare l'icona raffigurante una moto per selezionare il pilota raffigurato in quel momento.

Occorre poi selezionare il tipo di moto. Comparirà un tipo di moto con ai lati due 'frecce' da selezionare con il joystick per scorrere i diversi modelli disponibili. Più sotto è possibile



selezionare le icone dei vari componenti per avere alcuni dati su di essi. Altri particolari visualizzati includono la velocità della moto, la maneggevolezza, il costo d'acquisto, ecc. Per scegliere la moto posizionarsi su di essa e premere il pulsante del joystick. Una volta terminate tutte queste scelte sarà il turno del giocatore due (se presente), prima di proseguire con il gioco.

SCELTA CIRCUITO

E' possibile scegliere il circuito su cui correre, nel caso si sia scelto di fare solo una gara di prova ("**CIRCUITO SINGOLO**"). In questo caso, apparirà sullo schermo una lista di tutti i quindici circuiti del campionato: selezionarne uno tramite il joystick e il suo pulsante. Il circuito prescelto inizierà a lampeggiare. Quando si è sicuri della scelta fatta, selezionare allo stesso modo 'OK' (in basso nello schermo).

PREPARAZIONE DELL'ASSETTO DA QUALIFICA

Per preparare la moto alle prove di qualifica vengono visualizzati su schermo i componenti che è possibile modificare.

Per effettuare le modifiche dei valori presenti sullo schermo, spostare il puntatore con il joystick posizionandolo in corrispondenza delle varie frecce, premendo quindi il pulsante.

Gli ammortizzatori in una moto da competizione possono essere più o meno carichi (= più 'duri') o scarichi (= più 'morbidi'), questo per ottenere una migliore tenuta di strada. In generale, più l'ammortizzatore è scarico, più la moto tende a restare attaccata al terreno, perdendo però in maneggevolezza. Di solito si mantengono gli ammortizzatori leggermente scarichi per le piste medio-veloci con lunghe curve da affrontare in pieno, mentre si sovraccaricano leggermente se si devono affrontare circuiti con tortuosi o con curve, o varianti, strette.

In "500 CC MotoManager" è inoltre possibile modificare il rapporto finale in funzione della potenza erogata dal motore che si sta utilizzando su un certo tipo di pista. Utilizzare per questa regolazione le frecce visibili sotto il pignone (la ruota dentata), tenendo presente che più il pignone aumenta di dimensione, più il rapporto è lungo. Nello scegliere il pignone, si tenga presente che con un rapporto più corto la moto risulterà avere prestazioni più brillanti in accelerazione, mentre con un rapporto più lungo si aumenta notevolmente la velocità massima raggiungibile (questo a patto di avere un motore con abbastanza potenza). Conviene usare, se possibile, il rapporto che permette di arrivare verso la fine dei rettilinei al regime massimo.

La carburazione consente di rosicchiare quei decimi di secondo preziosi per la conquista di un buon piazzamento nella griglia di partenza. E' possibile, utilizzando le apposite frecce sempre tramite il joystick e il suo pulsante, cambiare le dimensioni della 'goccia di benzina' visibile sullo schermo: più è grande, più la carburazione sarà 'grassa'. Se un motore non è perfettamente carburato potrebbe causare una scarsa ripresa dai bassi regimi (carburazione troppo grassa) o difficoltà nel funzionamento ai regimi più elevati (carburazione troppo magra).

I pneumatici sono uno dei fattori più importanti nella messa a punto della moto. Per capire quale sia il tipo più adatto, occorre però considerare molti elementi, quali ad esempio il tipo di asfalto e la lunghezza del circuito. In condizioni normali la scelta migliore è il tipo di gomma più morbida a disposizione, che però con asfalto molto ruvido o con elevate temperature tende a surriscaldarsi troppo e quindi a deteriorarsi. Se al contrario la gomma è troppo dura, rischia di non entrare neanche in temperatura con risultati scarsamente competitivi. E' possibile scegliere tra cinque modelli di pneumatici:

SLICK 1: morbido, ma con un elevato consumo.

SLICK 2: più duro della precedente ma con un rendimento costante nel tempo.

SLICK 3: il pneumatico da asciutto più duro, con un consumo ridotto.

INTERMEDIA: abbastanza morbido. Di solito viene usato in presenza di bagnato o di leggera pioggia. Il consumo di carburante non risulta molto elevato.



RAIN: utilizzabile in presenza di pioggia consistente. Il consumo su pista bagnata è minimo mentre è altissimo se il tracciato è asciutto.

PROVE LIBERE E PROVE UFFICIALI

Nella stessa sezione della preparazione della moto si decide se partecipare direttamente alle prove ufficiali o effettuare qualche prova libera: per entrare in pista, posizionare il puntatore sulla FRECCIA raffigurata sullo schermo tramite il joystick, premendone quindi il pulsante. Nelle prove libere si hanno a disposizione otto giri di pista per controllare l'assetto della moto, terminati i quali si ritorna alla fase di preparazione. Si possono correre tutte le prove libere che si ritengono necessarie.

Quando si riterrà di avere scelto l'assetto ideale per il circuito che si va a correre, selezionare nel solito modo il CRONOMETRO. Si avranno a disposizione tre giri per ottenere il miglior tempo possibile. La partenza avviene ad una certa distanza dal traguardo, per permettere di partire lanciati; questo sia durante le prove libere che durante le qualifiche.

Premendo il tasto Commodore ('C=', in basso a sinistra nella tastiera) si interrompe la prova. Se si stavano correndo delle prove ufficiali non si ritorna alla fase di preparazione della moto, ma si continua con il miglior tempo valido ottenuto fino a quel momento.

Nelle partite a due giocatori, viene prima eseguita tutta la fase di preparazione della moto e di qualifica del giocatore 1, seguito quindi dal giocatore 2.

CONTROLLO DELLA MOTO NELLA QUALIFICA: USO DEL JOYSTICK

Spostando il joystick in avanti o indietro, si accelera o rallenta. Muovendolo verso destra o sinistra ci si piega: più tempo si mantiene spostata la leva del joystick, maggiore risulterà l'inclinazione della moto; il tempo impiegato dalla moto ad inclinarsi dipende dalla maneggevolezza del mezzo. Non insistere troppo con l'inclinazione della moto: la ruota posteriore potrebbe scivolare, con danni anche gravi per la moto e per il pilota.

In caso di caduta durante una prova ufficiale non è possibile ripetere la qualificazione, e verrà ritenuto valido il tempo ottenuto fino a quel momento.

Utilizzare il pulsante del joystick per cambiare le marce: per aumentare (o scalare) il rapporto usato, premere il pulsante e contemporaneamente spostare verso l'alto (o verso il basso) la leva del joystick.

PREPARAZIONE DELL'ASSETTO DA GARA

La preparazione dell'assetto da gara segue le stesse modalità usate in preparazione alla qualifica. Per iniziare la gara si può selezionare indifferentemente la FRECCIA che il CRONOMETRO. Per la gara, conviene comunque adottare un assetto magari meno efficiente ma che dia più garanzie di durata, almeno per il tempo della gara.

Anche qui le scelte vengono tutte effettuate prima dal giocatore 1 e poi dal giocatore 2, se presente.

LA GARA

Lo schermo iniziale mostrerà la griglia di partenza e lo schieramento dei piloti, lasciando poi il posto ad una inquadratura televisiva laterale che rimarrà per tutta la durata della gara.

In una zona dello schermo compariranno delle scritte descrittive delle diverse situazioni di gara. La zona in basso è riservata al pannello di controllo della moto. In caso di partita in due giocatori, il giocatore 1 controllerà la propria moto tramite il pannello di sinistra e il giocatore 2 con quello di destra.

Il numero visibile in alto a sinistra indica la posizione di gara; quello a destra il giro che si sta correndo attualmente. Nel pannello di controllo è raffigurata la propria moto, con sotto una barra bianca che indica l'usura del componente selezionato in quel momento. Una seconda barra, alla destra del pilota, indica con il colore bianco la velocità attuale oppure con il colore verde o rosso il livello di attacco; livello che è possibile variare tramite i due bottoni raffigurati



sullo schermo: 'A' per incrementare l'attacco e 'D' per selezionare una guida più sulla difesa. Con '+' e '-', sempre sullo schermo, è possibile aumentare o diminuire la velocità media, indicata dalla barra: più la barra è alta, maggiore è la velocità.

Selezionando il MONITOR verrà visualizzata la situazione attuale di gara, con il numero di giri corsi e la classifica; utilizzare le due frecce visibili su schermo, per scorrere la classifica; scegliere poi 'OK' per tornare alla schermata precedente. Attenzione: la gara nel frattempo continua! Per mettere il gioco in pausa, premere il tasto 'P' sulla tastiera; premerlo di nuovo per riprendere il gioco. Sotto ad ogni pannello un 'radar' ci permette di controllare la vicinanza di chi ci segue o di chi ci precede.

Per eseguire le diverse scelte nel pannello di controllo, si sposterà con il joystick un quadrato (oppure una freccia se si è posizionati sul disegno della moto); le diverse scelte si effettuano con la pressione del pulsante del joystick stesso.

Per passare dai 'pulsanti' al disegno e viceversa muovere la leva del joystick lateralmente. Quando ci si trova sul disegno della moto, spostando la leva verso l'alto o verso il basso sui particolari, verranno visualizzate diverse informazioni sulla loro usura, tramite la barra più sotto. E' possibile verificare lo stato fisico del pilota, il motore, l'impianto frenante e l'usura dei pneumatici.

GUIDA AGGRESSIVA

Il pulsante di 'GUIDA AGGRESSIVA' (identificabile dal simbolo del fulmine) serve a cambiare la condotta di gara del pilota, obbligandolo a rischiare di più. Questo porta ad un maggior rendimento durante la corsa, senza però consumare eccessivamente i diversi componenti della moto. Ovviamente il pilota si stanca molto di più, e se non è all'altezza di questo tipo di guida il rischio di una caduta è molto elevato. Quando la 'GUIDA AGGRESSIVA' è attivata il pulsante lampeggia; selezionarlo di nuovo per disattivarla, tornando ad una condotta di gara normale.

ARRIVO E CLASSIFICHE

Dopo la scena della premiazione, premere il pulsante del joystick per continuare. Verrà quindi visualizzata la classifica generale con un completo resoconto delle spese sostenute e dei guadagni avuti. Attenzione che nel momento in cui il bilancio diventa negativo, il gioco termina! E' possibile scegliere tra tre diverse opzioni, sempre tramite il joystick e il suo pulsante:

'CONTINUA' per proseguire il gioco con il successivo Gran Premio;

'INTERROMPI' per abbandonare il campionato in corso tornando alle scelte iniziali. Nelle partite a due giocatori, il programma chiede se si vuole interrompere la partita di uno, dell'altro o di entrambi;

'SALVA' per registrare su disco o cassetta il campionato nella situazione attuale.

FINE CAMPIONATO

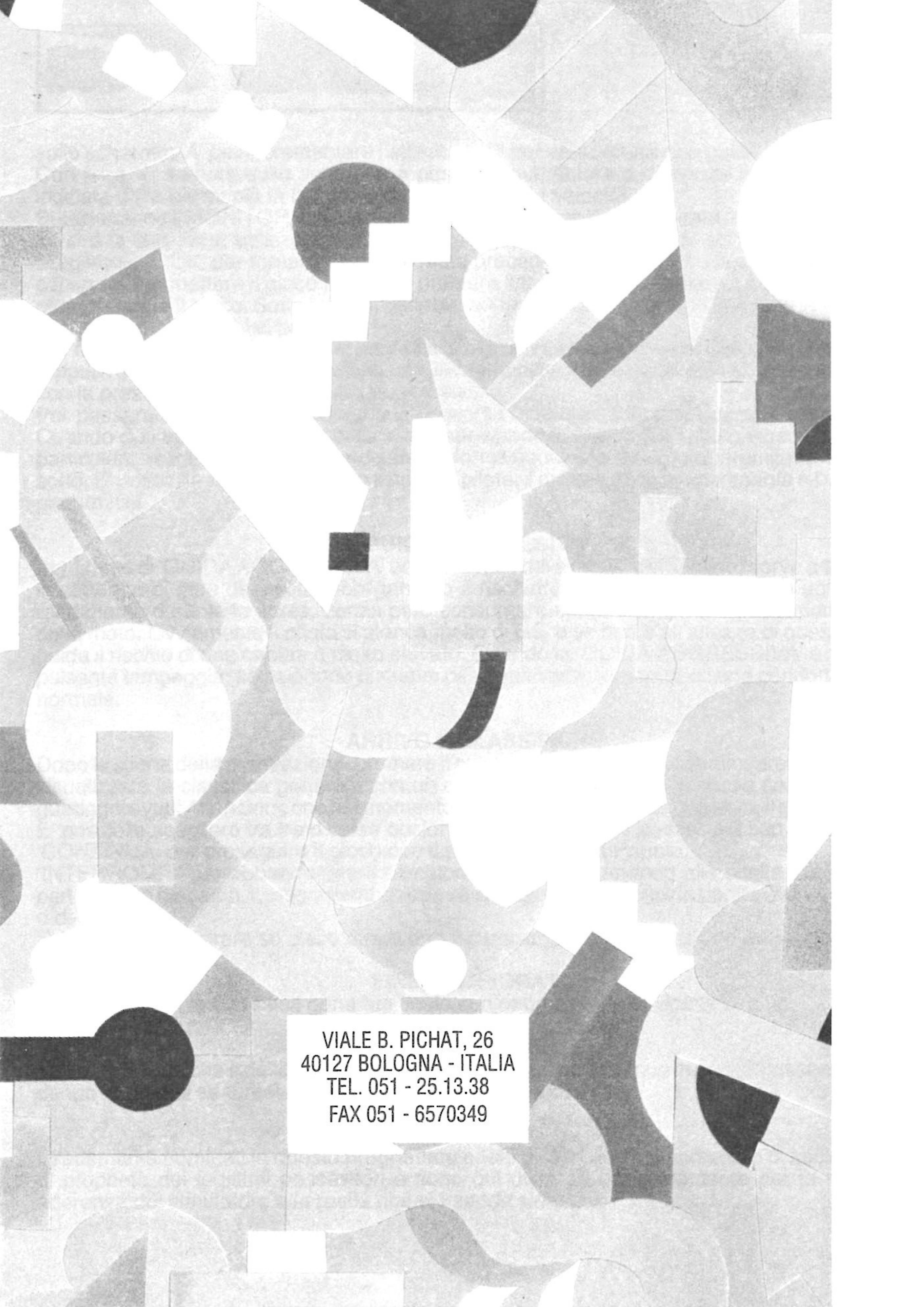
Viene mostrata la classifica generale finale con onori e glorie al vincitore.

ATTENZIONE!

Molte delle tecniche e delle azioni illustrate in questo gioco e nel suo manuale possono essere dannose o fatali se tentate nella realtà con un vero motociclo.

NOTE

I trademarks nominati in questo programma e tutti gli altri nomi di persona o di società sono di proprietà dei legittimi possessori e sono qui utilizzati esclusivamente per la massima aderenza del simulatore alla realtà che si intende simulare.

The background of the entire page is a complex, abstract geometric pattern. It consists of numerous overlapping shapes, including circles, squares, triangles, and irregular polygons, in various shades of gray and white. The pattern is dense and non-repeating, creating a textured, collage-like effect.

VIALE B. PICHAT, 26
40127 BOLOGNA - ITALIA
TEL. 051 - 25.13.38
FAX 051 - 6570349