



JAGUAR
XJ220

XJ220

CORE

JAGUAR XJ - 220

List of Contents

	Page
Introduction	2
S.C.R. Challenge	3
Loading Instructions	4
Getting Started	5
Control Methods	5
Joystick	5
Mouse	5
Keyboard	5
The Main Menu	6-7
File Requester	8
In-Car Entertainment	9
Playing the Game	10
The Winners Rostrum	11
The Repairs Screen	12
Race Selection	13
The Track Editor	14 - 15
Keyboard controls for Track Editor	16
Jaguar sports cars - a brief history	17 - 18
The Teams	19
XJ - 220 Specification Outline	20 - 21
Tactics	22
Credits	22

Scanned

by

Thalton

INTRODUCTION

In December 1989, Jaguar announced that a limited production run of its XJ-220 concept car would go ahead. A mere 350 units of the four hundred thousand pound super-car are to be built by a newly formed Jaguar subsidiary, Project XJ-220 Ltd. The car borrows heavily from the XJR-11 race car, using the twin-turbo V6 engine as well as many chassis and suspension components. Its light weight and tremendous power (over 500 BHP) result in performance to humble the greatest efforts of Ferrari, Lamborghini and Porsche. Despite its light weight, the XJ-220 is no spartan racing car, full leather interior, air-conditioning and electric windows are all standard features.

Jaguar XJ-220 Racing gives you the chance to test your skill driving against the cream of world sports cars in the Sports Car Racing (S.C.R.) Challenge, a fictitious international race series. Battle to victory over 36 rounds to take the chequered flag against a field of determined and skilled opponents.

S.C.R. CHALLENGE

The S.C.R. Challenge is open to all road-legal sports cars and consists of 12 international rounds each with 3 races. Each race takes place on a different circuit making a total of 36 courses. Each car's chassis and suspension may be modified freely, roll cage and fuel cell being mandatory. Minor engine modifications are also permissible but the car may produce no more than 15% extra power. Fuel is regulated to 98 Octane and all cars must use road legal tyres.

To ensure fair competition a slide-rule of minimum weights are employed derived from the car's maximum power output. During the series, engine, suspension and drive-train components may be replaced but the chassis must remain original (i.e. competitors may not change cars mid-season!).

VIRUS WARNING

To avoid the risk of infecting this product with a virus, always follow this simple procedure:

1. Always keep your XJ-220 disks write protected. This will prevent any virus from copying itself onto the disks.
2. Always switch off your computer for at least 30 seconds before you switch on and load XJ-220.
3. **NEVER RUN THE XJ-220 DISKS THROUGH A VIRUS CHECKER AS THIS WILL DESTROY THE INFORMATION ON THEM.**

LOADING INSTRUCTIONS

- COMMODORE AMIGA:** JAGUAR XJ-220 requires an Amiga with a minimum of 1 meg. of RAM, a colour monitor or television and a mouse or joystick.
1. Turn off your computer.
 2. Plug a mouse into port 1 and a joystick into port 2 (the normal port).
 3. Turn on the computer.
 4. Insert Amiga KICKSTART disk into the disk drive (Amiga 1000 only).
 5. When the 'Workbench' icon appears, insert XJ-220 DISK 1. The game will load and run automatically. Exchange disks only when instructed to do so.

NOTE: JAGUAR XJ-220 supports extra drives. Simply place XJ-220 DISK 2 into any external drive before booting the game. The game will detect the presence of the extra drives and will check them for the presence of the second disk.

GETTING STARTED

After the game has loaded, you will be required to consult the manual for the purpose of a protection check. You will be asked to input a word from the manual which will be referenced by page number, line number and word number.

e.g. Please enter the word at: Page 3
Line 1
Word 1

the word is: After

N.B. Titles and headings are not included as lines.

After completing the manual protection, the game will enter a title sequence. Pressing fire on the joystick or mouse at any time will exit to the main game menu.

CONTROL METHODS

JOYSTICK

Accelerate	-	Up/Fire (depending on setup).
Brake	-	Down.
Steer Left	-	Left.
Steer Right	-	Right.
Change Up	-	Up + Fire (manual gear change only).
Change Down	-	Down + Fire (manual gear change only).

MOUSE

Accelerate	-	Left Button.
Brake	-	Right Button.
Steer Left	-	Left.
Steer Right	-	Right.

KEYBOARD CONTROLS

P	-	Pause Game - On/Off
Escape	-	Abort race.

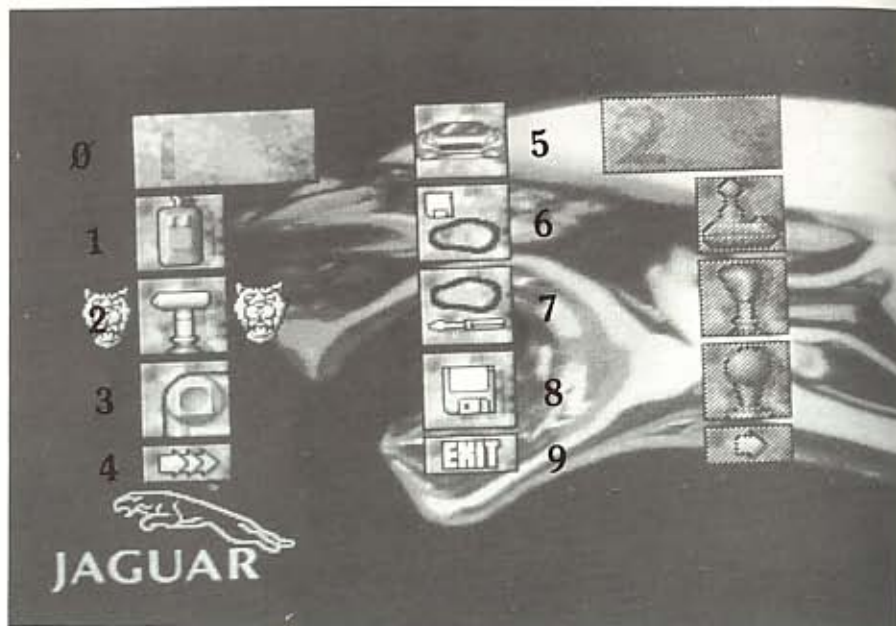
Pressing the Escape key within a menu, e.g. File Requester will abort the current operation and take you on to the next one.

Shift & Escape - End game.

If the mouse is selected for player one or player two, all menus will be under mouse control, otherwise control will be via player one's joystick.

THE MAIN MENU

The Main Menu allows the player to modify the car controls and to access the track editing facilities. To select an option, simply move the cursor to the appropriate icon and click the fire button. The cursor can be controlled by the current input device or by using the cursor keys and the spacebar.



1. Player name: Clicking over this option allows the player to enter his/her name. Names can be up to 10 characters long.
2. Control Method: This icon allows the player to select mouse or joystick control.
3. Gear shift type: Select either manual or automatic gearbox.
N.B. Joystick control only.
4. Throttle control: Switches between fire button and up for accelerate.
N.B. Joystick control only.
5. Sensitivity: Chooses Low, Medium or High steering response.
6. Number of players: This selects either a 1 or 2 Player game.
7. Load all Tracks: Load full set of player constructed tracks.
8. Edit Tracks: Enters the built-in track editor.
9. Load Game: Load saved game.
10. Exit: Start/Enter racing season.

FILE REQUESTER

The File Requester appears when choosing the load game icon from the main menu, or after the damage screen, following a race.

The requester will ask you to select the disk drive in which your data disk will be inserted (if the data disk is not formatted you will be given the option to format the disk). On selecting a drive, a directory of the disk will appear. To load a saved game, simply press the button at the side of the required file (the button should light up) and then move the mouse to the LOAD button and press fire. After loading, the game will return you to your last saved position in the game.

To save your position (this option only appears after the damage screen), press on the button next to a name block, and enter a file name (up to 12 characters long). It is possible to save the game over one previously saved, but bear in mind that this will erase the saved game you are writing over. Move pointer down to the SAVE button, and press fire.

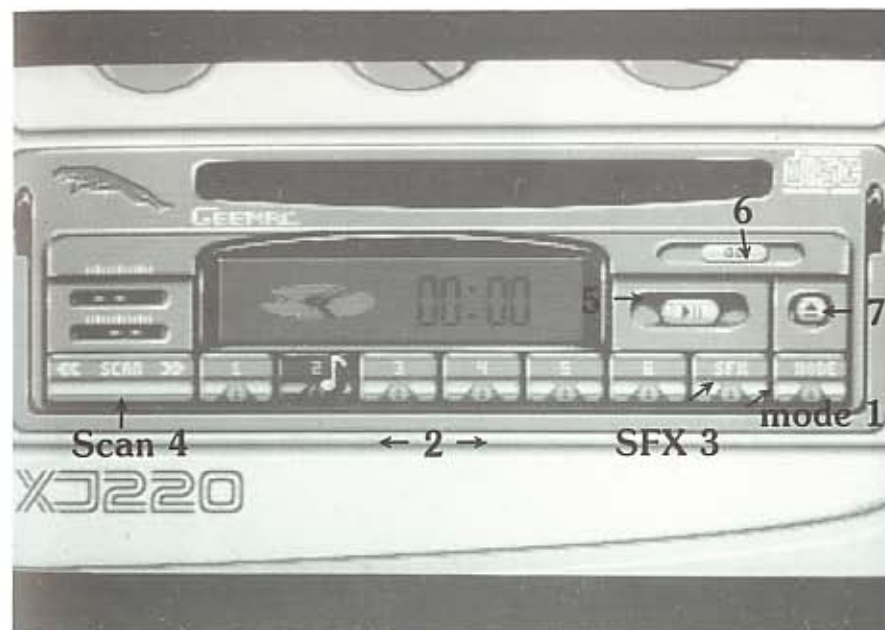
N.B. If at any time you wish to skip or cancel saving, move the pointer over the exit button and press the fire button.



IN-CAR ENTERTAINMENT

With the deafening hum of a large engine just behind the driver, you may want to listen to music as you race towards the finish line. Using the excellent in-car CD player, you will be able to select a variety of music tracks or radio stations.

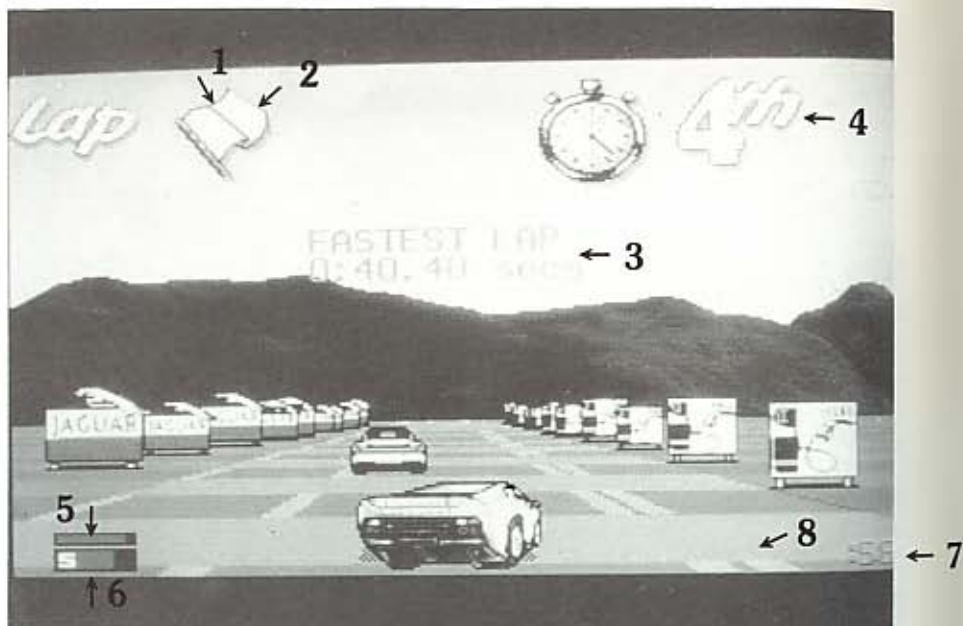
N.B. Due to the very poor radio reception, sound will automatically default to sound effects during the race.



- | | |
|-------------------|---|
| 1. Mode | - Switches between CD and Radio. |
| 2. Track Select | - Select one of the 6 tracks on the CD. |
| 3. SFX Select | - Select Sound-Effects. |
| 4. Scan Frequency | - Searches for a radio-station. |
| 5. Play/Pause | - Play/Pause CD track. |
| 6. Noise Filter | - Noise reduction on/off. |
| 7. Eject | - Exits to race. |

PLAYING THE GAME

While the current track is being loaded, information concerning the track will be displayed. This will be shown as a series of top down views along with vital track condition information. After the track has loaded you will see your car on the grid. As the flag drops, the race begins.



1. Laps Remaining.
2. Flags (White flag for last lap, Chequered flag for end of race).
3. New lap record.
4. Current position in race.
5. Fuel remaining.
6. Current gear + r.p.m.
7. Present speed.
8. Pit lane.

To refuel simply pull into the pit lane and apply the brake until you come to a halt. The refuel procedure will then start. Watch for the fuel gauge level and use your discretion on how much or how little fuel is needed to complete your race. To stop the refuelling procedure, simply accelerate away. Watch out for other opponents when pulling in or out of the pit lane.

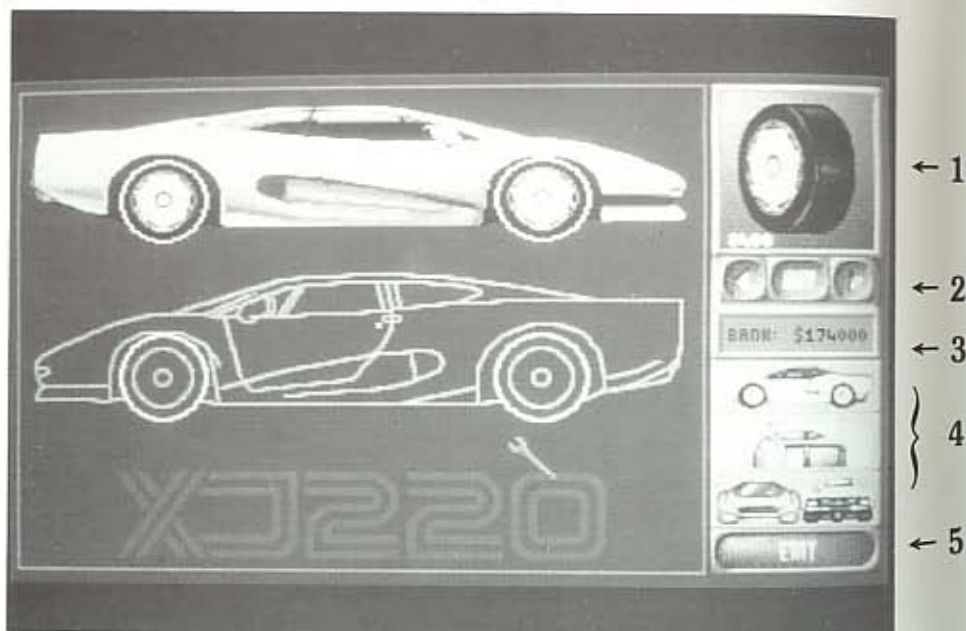
THE WINNERS ROSTRUM

After each race, the winning drivers mount the Rostrum to receive their trophies. After the winning ceremony, the race results and championship positions are displayed. The race results show the points and the winnings earned in the last race (points and monies are awarded for a placing between 10th and 1st position). The championship positions, show the seasons top 10 drivers along with their current points total. The constructors championship positions, show the manufacturing teams position in the season.

Pos	Name	Pts	Cash
1.	Player 4	25	\$50000
2.	Player 2	20	\$45000
3.	Player 6	15	\$40000
4.	Player 7	10	\$35000
5.	Player 1	8	\$30000
6.	Player 10	6	\$25000
7.	Player 3	4	\$20000
8.	Player 9	3	\$15000
9.	Player 5	2	\$10000
10.	Player 14	1	\$5000

THE REPAIRS SCREEN

During the course of a race series many car components will wear out and need replacing as well as the likelihood of some collision damage occurring. After each race a display of the cars condition is shown. Components displayed in red MUST be replaced, those displayed in orange are worn by serviceable (although may result in some loss of performance). Components displayed in green are in good condition and do not need replacing. You will not be allowed to exit this screen until all red condition parts have been replaced. Careful note must be made of the bank balance when making none essential repairs as travel costs must also be taken into account.



WARNING

Careful monitoring of your bank balance is essential. If you are extravagant with your money then bankruptcy will soon follow. Thus ending your career as a race driver.

1. Component - Current selected spare-part along with its cost.
2. Select item - View the current condition of each component on the car and buy replacement parts if required.
3. Bank - Amount of monies player has left.
4. Viewpoint - Select top, side, front or back view of car.
5. Exit - Exit repair screen.

RACE SELECTION

Before racing, the player must choose a country from the world map. When selecting a country, the travel costs must be taken into account. The cost of travel depends upon the distance between venues. The racing season always starts from England, so country selection is not required at the beginning a new game.



1. World map - Holding the mouse button down and moving while over this will allow the player to move the main map screen freely in any direction.
2. Destination country - Using the mouse pointer, click on any of the country buttons to select your destination. The cost of travelling will be displayed in the small world map (1) along with your current bank balance. The current tracks available will be displayed on the large map as flashing symbols. Completed tracks will be displayed as a chequered flag symbol on the main map and their country buttons will not be selectable.
3. Exit - After selecting your destination country. Clicking on this will allow you to proceed to the next section.

N.B. The map screen will not appear until you have completed all three tracks of the chosen countries stage.

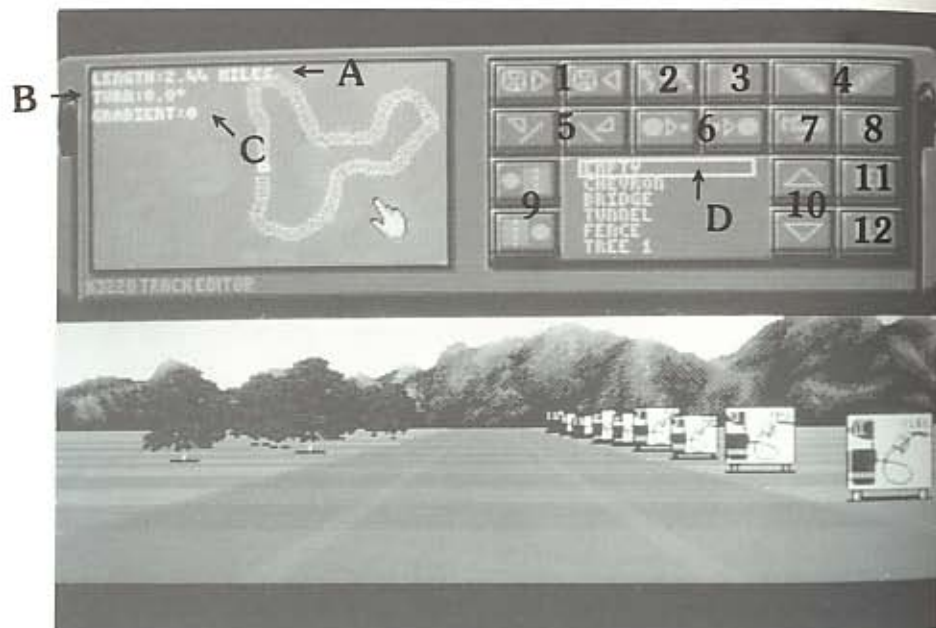
THE TRACK EDITOR

The track editor allows you to construct your own tracks from scratch or modify any of the 36 available.

Upon entering the editor's main screen, you will be presented with a country selection panel with each country marked on a button. Also three separate buttons are available for selecting tracks 1-3.

You should select a country and then a track number, using the mouse pointer. To edit the selected track, just click on the button marked 'OK'.

To practice on the currently selected track – press F1.



1. Load track/Save track.
2. Return to country selection panel.
3. Add new road section to end of track.
(A) displays the length of the current track.
(N.B. a new section will not be created if it overlaps an existing section).
4. Make road section bend left/right.
(B) displays the angle of the current section.
5. Make a road section into a hill.
(C) shows the gradient of the current section.
6. Zoom view of map in/out.
7. Switch on/off airship. Use keyboard or character buttons to add a scrolling message.
(N.B. If this icon is left selected, the airship will appear in the editing track when saved.)
8. Exit to main menu.
9. Add object to left/right of track.
(D) shows currently selected object to add.
10. Scroll object menu up/down.
11. Delete last track section.
12. Clear current track.

ROAD SECTION INFORMATION

Certain road sections cannot be altered when used in the editor, such as waterfalls or marsh villages for example, as these are set pieces.

N.B. When a track is cleared, the editor will automatically place the pits lane and start/finish line in position. THIS SECTION CANNOT BE EDITED.

Keyboard controls for the Track Editor

Cursor UP	Move forward
Cursor DOWN	Move backward
Cursor LEFT	Bend road to left
Cursor RIGHT	Bend road to right
Shift + cursor UP	Jump to end of track
Shift + cursor DOWN	Jump to start of track
+	Make hill up
-	Make hill down
Del	Delete road section
Help	Add road section



Sports Cars

For over 50 years, the name of Jaguar has been synonymous with performance, luxury and refinement. From its earliest days, Jaguar have produced cars with the power and handling to match any competitor. Many early rallies were dominated by the SS-100 which was not only much cheaper than continental rivals, (a princely 395 pounds), but also more powerful and rugged. First produced in 1935, the SS-100 was a 2 seater open sports car with 2.5 litre engine and a four-speed synchromesh gearbox. In standard form it was capable of 94 mph and accelerating from 0 to 60 mph in 12.8 seconds, outstanding for the time. The cars first success came in 1936 when Tommy Wisdom won a Glacier Cup in the Alpine Rally. The car was soon improved and was offered with the option of a 3.5 litre engine. This gave a useful performance boost bringing the 0-60 mph time down to ten seconds and a top speed of over 100 mph. In 1937 Tommy Wisdom's tuned 3.5 litre SS-100 recorded an average lap speed of 118 mph at Brooklands. By 1939, modifications raised that to 125 mph. Development was halted by the war, but on its return the SS-100s successes continued, the greatest when Ian Appleyard's 3.5 litre version gained a Coupes des Alps in the 1948 Alpine rally. The car continued its successes well into the fifties driven by many famous race drivers including Stirling Moss.

The fifties saw the introduction of the classic XK120 sports car, its name derived from the new XK engine it incorporated. The XK120 was no less than a revolution in the design of sports cars. Not only did it possess power and handling second to none, but it proved comfortable, reliable and most importantly, easy to drive. It quickly became the benchmark for high-performance sports cars. Reliability was underlined by the week-long speed record set at Montlhery Autodrome in France in 1951. A modified XK120 averaged over 100 mph for seven days covering almost 17000 miles.

The engine proved to be as successful on the track as it was on the road, powering C-type and D-type Jaguars to victory at Le Mans five times between 1951 and 1957. The original C-types were developed in only 8 months, many components including the engines taken from the XK120 sports car. This proved to be of little hindrance and the team soared to victory. For the next three years the cars were continuously modified, lightened and improved.

Jaguar quickly realised, however, that continued success depended on a purpose-built racer and so in 1953 work began on the D-type. The D-type was an altogether different machine with breathtaking performance. The car proved a huge success taking three successive Le Mans victories. The cars were eventually retired in 1958 when new regulations restricted engine size to 3 litres, an engine capacity to which the race modified XK was unsuited.

The sixties saw the advent of the historic E-type Jaguar. Never before had a car made such an impact with motoring press and public.

Its design was obviously inspired by the D-type racers and indeed its chassis and engine owed much to the Le Mans winner. Once again the Jaguar not only undercut its obvious rivals, the Aston Martin DB4 and the Mercedes 300SL, but also proved to be more comfortable and flexible. The 3.8 engine was soon replaced by a 4.2 litre version and allied to a new gearbox the E-type retained its position as the worlds most desirable sports car.

Although not raced by Jaguar itself, the factory did support John Coombs and between 1961 and 1963 the car took many victories against cars such as the Ferrari GTO. The cars continued to be successful in the US and between 1964 and 1966 they won 39 races out of 42 entered.

As Jaguars success on the road continued, the racing division of the company was busy developing a new 5 litre V12 engine for a new Le Mans contender. The XJ-13 was to be Jaguars statement of technological superiority. With its aerodynamic mid-engine layout and over 500 bhp the XJ-13 was capable of over 175 mph. Distrastrously the car was involved in an accident during a high-speed test. The car was travelling at around 140 mph on a banked track when the huge G-forces caused the offside rear wheel to collapse. The car was badly damaged but miraculously the driver, Norman Dewis, escaped virtually unscathed. Sadly, although the car was rebuilt, the project was scrapped but many components developed for the XJ-13 were incorporated into Jaguar road cars including the powerful V12 engine.

By 1971 over 57,000 E-types had been built, more than 80% being exported. Due to new emission and safety regulations, though, the cars performance was restricted. To maintain Jaguars status, a new version of the V12 engine was chosen. The 5.3 litre V12 was installed in the new Series 3 variant and the option of an automatic transmission boosted sales dramatically. In fact the car was tested against the cream of Italian sports cars and only the exotic Maserati Bora proved slightly faster. The V12 E-type proved another success in US racing, winning virtually every race they entered sometimes lapping the entire field. The cars remained competitive for many years after production of the road cars had ceased. Bob Tullius winning the drivers and manufacturers titles in the 1977 Trans Am championship.

Production of the E-type finally ceased in 1975 after 72,000 had been built. Its replacement, the XJ-S continuing the line of powerful sports cars.

Jaguar re-entered Group C racing in 1985 after an absence of 27 years. The V12 so successful on the road proved to be just as at home on the track. After only three years the partnership of Jaguar and TWR were crushing the opposition, winning 8 of the 10 of the World Championship rounds including Le Mans, to take the manufacturers title. 1989 saw the introduction of the Twin Turbo V6 engine which proved successful in the shorter races. The groundwork led to today XJ-14, currently the most advanced Group C car in the world.

THE TEAMS

Corvette:

Factory sponsored team running '91-spec ZR1's. The cars massive 5.7 litre engines are both powerful and reliable although rather thirsty and heavy. The cars traditional front-engine, rear wheel drive set-up limits cornering ability somewhat.

Stuck/Porsche:

Last years winning team, factory sponsored and for the first time running 959's. The cars twin-turbo engines provide masses of power and the four-wheel drive produces spectacular cornering although the rear-engine layout makes it twitchy on the limit.

Lorenzo/Bugatti:

New for this race season, using the all new EB110 sports car. Capable of a top speed of over 200 mph and the handling to match. This should prove to be a tough contender to all those racing this season.

Morello/Ferrari:

A new private team running the legendary F40. Producing almost 500 BHP in a lightweight body gives the car slingshot acceleration and a top speed of over 200 mph. The mid-engine layout provides balance in cornering although being only 2-wheel drive the car is a handful in the wet.

Kyle/Lamborghini:

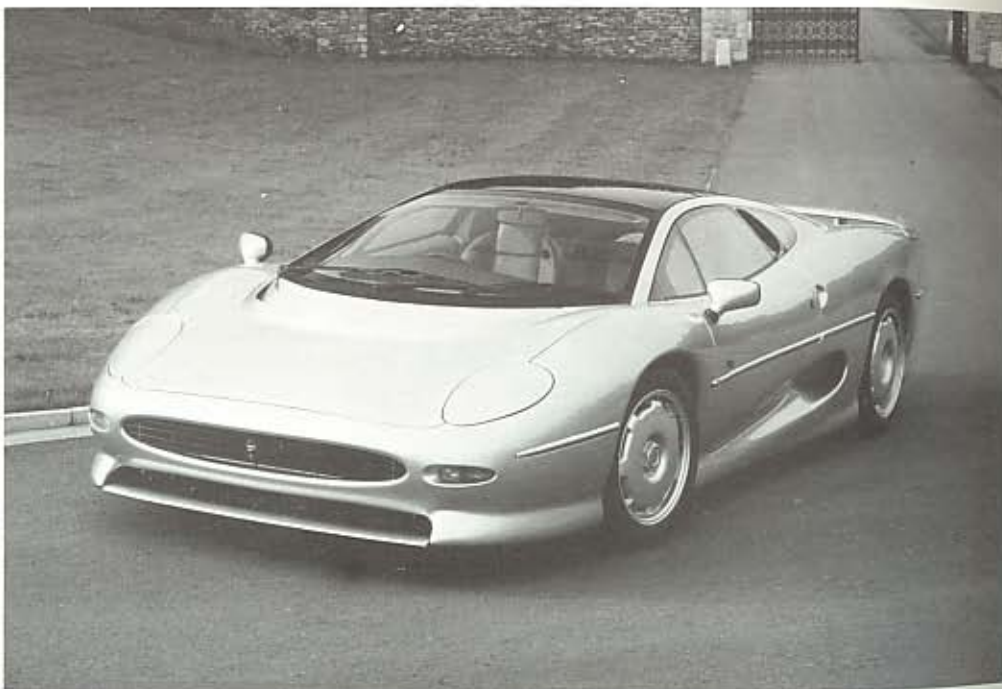
The Kyle team return running ex-factory Countachs due to reliability problems with the Diablos. After a strong showing last season the team must be strong contenders with experienced drivers and well developed cars. The mid-engine cars run modified 5.2 litre V12 engines now fitted with fuel injection.

Core/Jaguar:

The latest team to enter the S.C.R. Challenge. Partly sponsored by Jaguar and running the new XJ-220 the team must surely be a strong contender for this years championship. Although the car is still in development, its Group C derived power-plant gives it an obvious speed advantage over most of the field.

XJ220

Specification Outline



- | | |
|---------------------------|--|
| Construction | - Bonded and riveted lightweight aerospace aluminium/aluminium honeycomb body and chassis.
Aluminium body panels.
Group C race-derived aerodynamics including front and rear aerofoils and underbody venturi for optimum down-force. |
| Engine | - Race developed 3.5 litre twin-turbo V6.
3498 cc (94mm bore x 84mm stroke).
24 valves, four camshafts.
Twin water-cooled turbochargers.
Twin air-to-air intercoolers.
Multi-point fuel injection.
Electronic engine management.
542 bhp (404 Kw) at 7200 rpm.
475 lb ft (642 Nm) at 4850 rpm. |
| Drive-train | - Rear wheel drive.
5 speed transaxle gearbox with full synchromesh.
Limited slip differential.
Twin plate 8.5 inch AP racing clutch. |
| Braking system | - Power assisted ventilated disks with 4-pot callipers all round. |
| Steering | - Manual rack and pinion. |
| Suspension | - Group C race-derived double unequal length wishbones.
Inboard concentric coil spring dampers.
Rear toe-control links.
Front and rear anti-roll bars. |
| Wheels & Tyres | - 9" x 17" with 245/40 tyres (front).
14" x 18" with 345/35 tyres (rear). |
| Performance | - Maximum speed over 213 mph.
0-60 mph in 4.0 seconds.
0-100 mph in 8.0 seconds. |
| Dimensions | - Length 4860mm/191".
Width 2000mm/79".
Height 1150mm/45".
Wheelbase 2640mm/104".
Weight 1350 kg. |

TACTICS

While racing always keep an eye on your fuel reserve (the faster you drive, the more fuel the car will use). On most tracks you will need to refuel at least once throughout the race.

Avoid opponent cars and any objects on the track as collisions lose speed and cause damage which you will have to pay to repair.

Keep an eye on the weather reports before racing, as bad weather can hinder your progress in a race. Rain makes for slippery tracks, crosswinds can affect cornering and top speed.

To keep costs down, plan your route through the season to minimise transport expenses. Bad results and expensive crash damage will quickly drain a teams bank balance.

Try to learn the course you are racing on, knowing where a sharp corner is can be a BIG help. (A brake in time saves damage!, and money!).

CREDITS

Produced by	-	Jeremy Heath-Smith
Game Design	-	Mark (Mac) Avory Jason (Babes) Gee Mark Price Jeremy Heath-Smith
Coding	-	Mark (Mac) Avory
Graphics	-	Jason (Babes) Gee
Track design	-	Mark Price
Music & Sound Effects	-	Martin Iveson
Manual	-	Sean Dunlevy Kevin Norburn Jason (Babes) Gee Mark Price
Manual Illustrations	-	Jason (Babes) Gee
Play Testing	-	Mark Price Darren Price and all the rest at Core
Technical Support	-	Jaguar Cars Limited Ron Elkins Associates

Special thanks to:—

John Maries and all at Jaguar Sport. The garage for their 24 hour service throughout the long, cold nights. Nicky (patient) Collett, Jeremy for not changing the game too often (ha!), Sean for being such an excellent tea-boy! Thanks Kev for the TOTALLY BODACIOUS False Wall for blocking the rays man! Martin (Nobody loves me!) Iveson for not Bitching (ha!). Mac & Jay would like to thank G' n 'R for their awesomely loud music late at night (but the neighbours don't!). Mark says, 'Mr Fibble says "game over boys", as usual (ED). Amiga for such a lovely computer. Blerrgh! (Mark). Mac's brothers (Anthony & John) for contributing ideas. And obviously our parents for without whom we wouldn't be here to create such a wonderful game (Mac & Jay boasting again...). Thank Crunchie its Friday! and to all the top reviewers who gave us the reviews we deserved. Last, but by no means least, Jaguar for creating such an awesome car (and allowing Mac & Jay to sit in it!). Huh! sniff! (Mark).



JAGUAR XJ – 220

Table des matières

	Page
Introduction	26
Le Challenge S.C.R.	27
Instructions de chargement	28
Pour commencer	29
Méthodes de contrôle	29
Joystick	29
Souris	29
Clavier	29
Le menu principal	30 – 31
Le sélecteur de fichier	32
Divertissement en voiture	33
Le jeu	34
Le podium des vainqueurs	35
L'écran réparations	36
Sélection de course	37
Editeur de circuits	38 – 39
Commandes clavier de l'éditeur de circuits	40
Le voitures de sport Jaguar – bref historique	41 – 43
Les écuries	43
Description de la XJ – 220	44 – 45
Tactiques	46
Crédits	46

INTRODUCTION

En décembre 1989, Jaguar annonça qu'une production limitée de la voiture pilote XJ - 220 aurait lieu. Seulement 350 de ces super voitures, d'une valeur de quatre millions de francs chacune, seront construites dans une filiale de Jaguar nouvellement créée, Project XJ - 220 Ltd. Cette voiture a beaucoup de points communs avec la voiture de course XJR - 11, utilisant le moteur bi-turbo V6, ainsi que de nombreux constituants du châssis et de la suspension. Sa légèreté et sa grande puissance (plus de 500 BHP (ch)) permettent des performances qui feraient honte aux meilleurs Ferrari, Lamborghini et Porsche. Malgré sa légèreté, la XJ - 220 est loin d'être une voiture de course spartiate: revêtement intérieur cuir, air conditionné et fenêtres électriques sont la norme.

Jaguar XJ - 220 Racing vous permet de mettre vos talents de pilote à l'épreuve et de vous mesurer aux meilleurs voitures de sport du monde dans le Challenge Sports Car Racing (S.C.R.), qui est en fait un série fictive de courses internationales. Lutte pour la victoire dans 36 courses et franchissez la ligne d'arrivée avant vos adversaires les plus déterminés.

LE CHALLENGE S.C.R.

Le Challenge S.C.R. est ouvert à toutes les voitures de sport de série, et est constitué de 12 manches internationales, comprenant 3 courses chacune. Chaque course a lieu sur un circuit différent, ce qui fait un total de 36 courses. Le châssis et la suspension de chaque voiture peuvent être modifiés librement, la cage de protection au retournement et les divisions du réservoir étant obligatoires. Il est également possible d'apporter de légères modifications au moteur mais la voiture ne doit pas produire plus de 15% de puissance supplémentaire. Le carburant est fixé à l'indice d'Octane 98 et toutes les voitures doivent utiliser des pneus de série.

Pour que la compétition soit juste, on utilise une table faisant correspondre des poids minimum aux puissances maximum. Pendant la série de courses, les composants du moteur, de la suspension et de la transmission peuvent être remplacés, mais le châssis doit rester d'origine (autrement dit, les concurrents ne sont pas autorisés à changer de voiture en milieu de saison!).

Chaque course est limitée à un maximum de vingt concurrents.

PRÉVENTION VIRUS

Pour éviter le risque de virus, suivez toujours ces quelques règles simples:

1. Les disquettes de XJ - 220 doivent toujours être protégées contre l'écriture. Cela empêchera tout virus d'être copié sur les disquettes.
2. Eteignez toujours votre ordinateur pendant 30 secondes au moins avant d'allumer et de charger XJ - 220.
3. **NE FAITES JAMAIS PASSER LES DISQUETTES DE XJ - 220 PAR UN PROGRAMME DETECTEUR DE VIRUS CAR CELA DETRUIRAIT LES INFORMATIONS QU'ELLES CONTIENNENT.**

INSTRUCTIONS DE CHARGEMENT

- COMMODORE AMIGA:** Pour jouer à JAGUAR XJ-220, il vous faut un Amiga avec au moins 1 Mo de RAM, un moniteur ou une télévision couleur et une souris ou un joystick.
1. Eteignez votre ordinateur.
 2. Connectez la souris au port 1 et le joystick au port 2 (le port normal).
 3. Allumez l'ordinateur.
 4. Insérez la disquette KICKSTART Amiga dans le lecteur de disquettes (Amiga 1000 seulement).
 5. Lorsque l'icône "Workbench" apparaît, insérez disquette 1 de XJ-220. Le jeu se chargera et se mettra en marche automatiquement. N'échangez les disquettes que lorsque vous en recevez l'instruction.

REMARQUE:

Il est possible d'utiliser des lecteurs supplémentaires. Il suffit de placer la disquette 2 de XJ-220 dans un lecteur externe avant de booter le jeu. Le jeu détectera la présence de lecteurs supplémentaires et y cherchera la seconde disquette.

POUR COMMENCER

Une fois le jeu chargé, vous devrez consulter le manuel pour répondre à la question de contrôle de protection. On vous demandera d'entrer un mot du manuel, qui sera identifié par le numéro de page, le numéro de ligne et le numéro de mot.

ex: Veuillez entrer le mot correspondant à: Page 29
Ligne 1
Mot 1

Le mot est: Une

N.B. Les titres ne sont pas considérés comme des lignes.

Lorsque vous aurez entré le mot correct, vous verrez apparaître le générique du jeu. Appuyez sur feu sur le joystick ou la souris pour passer au menu principal du jeu.

MÉTHODES DE CONTRÔLE

JOYSTICK

Accélérer	-	Haut/Feu (en fonction du réglage choisi).
Freiner	-	Bas.
Tourner à gauche	-	Gauche.
Tourner à droite	-	Droite.
Passer à la vitesse supérieure	-	Haut + Feu (changement de vitesses manuel uniquement).
Rétrograder	-	Bas + Feu (changement de vitesses manuel uniquement).

SOURIS

Accélérer	-	Bouton gauche.
Freiner	-	Bouton droit.
Tourner à gauche	-	Gauche.
Tourner à droite	-	Droite.

COMMANDES CLAVIER

P	-	Pause/Reprise du jeu.
Escape	-	Abandonner la course.

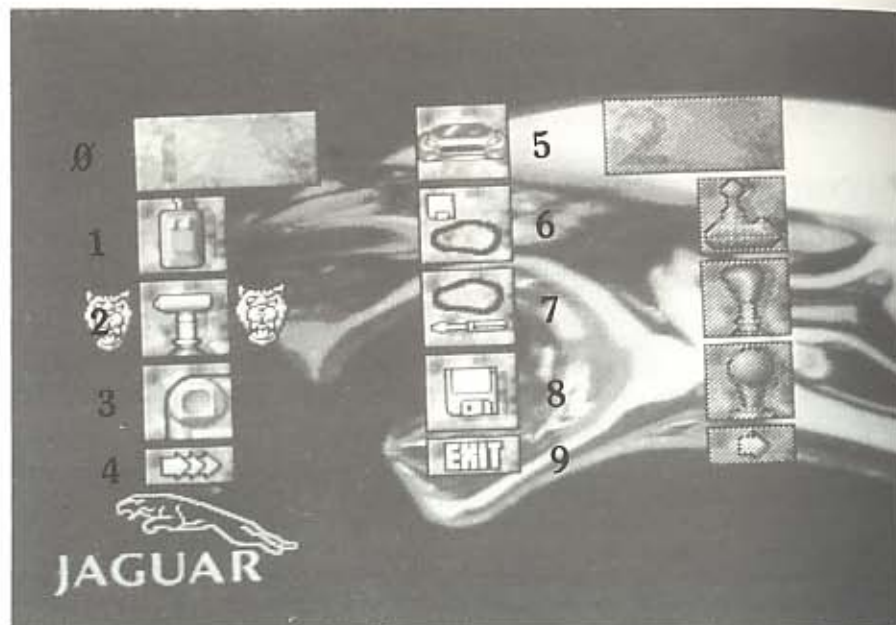
Si vous appuyez sur la touche Escape lorsque vous vous trouvez sur un menu (ex. sélecteur de fichier), l'opération en cours sera abandonnée et vous passerez à l'étape suivante.

Shift + Escape - Fin du jeu.

Si vous sélectionnez la souris pour le joueur un ou le joueur deux, tous les menus fonctionneront avec la souris. Autrement, c'est le joystick du joueur un qui sera utilisé pour les menus.

LE MENU PRINCIPAL

Le menu principal permet au joueur de modifier les commandes de la voiture et d'accéder à la fonction d'éditeur de circuits. Pour sélectionner une option, il suffit de placer le curseur sur l'icône appropriée et de cliquer le bouton feu. Le curseur peut être contrôlé par le joystick, la souris, ou les touches directionnelles et la barre d'espacement.



1. Nom du joueur: Cliquez sur cette option pour entrer votre nom. Les noms ne doivent pas dépasser 10 lettres.
2. Méthode de contrôle: Cette icône permet au joueur de choisir entre souris et joystick.
3. Type de vitesses: Cette icône permet de choisir entre vitesses manuelles et automatiques.
N.B. Joystick uniquement.
4. Contrôle de l'accélération: Cette icône permet de choisir entre bouton feu (fire) et joystick vers le haut (up) pour accélérer.
N.B. Joystick uniquement.
5. Sensibilité: Sensibilité de la direction: faible (low), moyenne (medium) ou élevée (high).
6. Nombre de joueurs: Cette icône permet de sélectionner une partie à 1 ou 2 joueurs.
7. Charger tous les circuits: Cette icône sert à charger tous les circuits construits par le joueur.
8. Editer circuits: Cette icône permet d'accéder à l'éditeur de circuits intégré.
9. Charger jeu: Pour charger un jeu sauvegardé.
10. Sortie: Commencement de la saison de courses.

LE SÉLECTEUR DE FICHIER (File Requester)

Le sélecteur de fichier apparaît lorsque vous choisissez l'icône "load game" (charger jeu) sur le menu principal, ou après l'écran "damage" (dégâts) suite à une course.

Le sélecteur de fichier vous demandera de sélectionner le lecteur de disquettes dans lequel vous voulez insérer votre disquette de données (si la disquette de données n'est pas formatée, vous obtiendrez l'option permettant de la formater). Après avoir sélectionné un lecteur, un répertoire de la disquette apparaîtra. Pour charger un jeu sauvegardé, il suffit de cliquer sur le bouton se trouvant à côté du fichier voulu (le bouton devrait s'allumer), puis de placer le pointeur sur le bouton LOAD (charger) et d'appuyer sur feu. Une fois le chargement effectué, vous retournerez à la dernière position sauvegardée du jeu.

Pour sauvegarder votre position (cette option n'apparaît qu'après l'écran dégâts), cliquez sur le bouton se trouvant à côté d'un emplacement de nom, et entrez un nom de fichier (12 caractères maximum). Il est possible de sauvegarder la partie sur une partie précédemment sauvegardée mais cela effacera cette dernière. Placez le pointeur sur le bouton SAVE (sauvegarder) et appuyez sur feu.

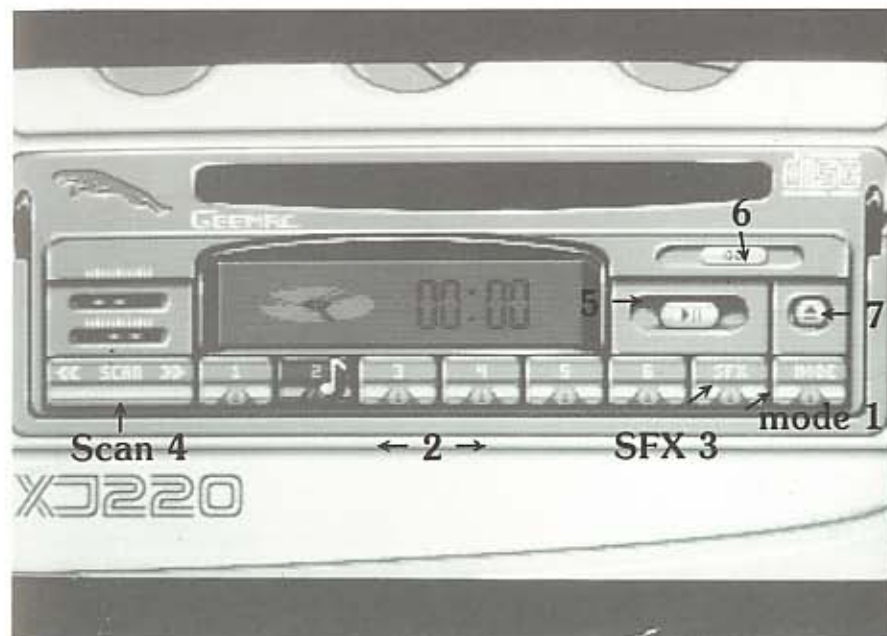
N.B. Si vous souhaitez passer ou annuler l'étape de sauvegarde, placez le pointeur sur le bouton exit et appuyez sur le bouton feu.



DIVERTISSEMENT EN VOITURE

Après avoir été assourdi par le bruit de l'énorme moteur situé juste derrière le siège du pilote, vous pourriez décider d'écouter de la musique alors que vous parcourez les derniers kilomètres qui vous séparent de la ligne d'arrivée. Votre voiture est équipée d'un CD, et vous pouvez choisir entre plusieurs morceaux de musique ou stations radio.

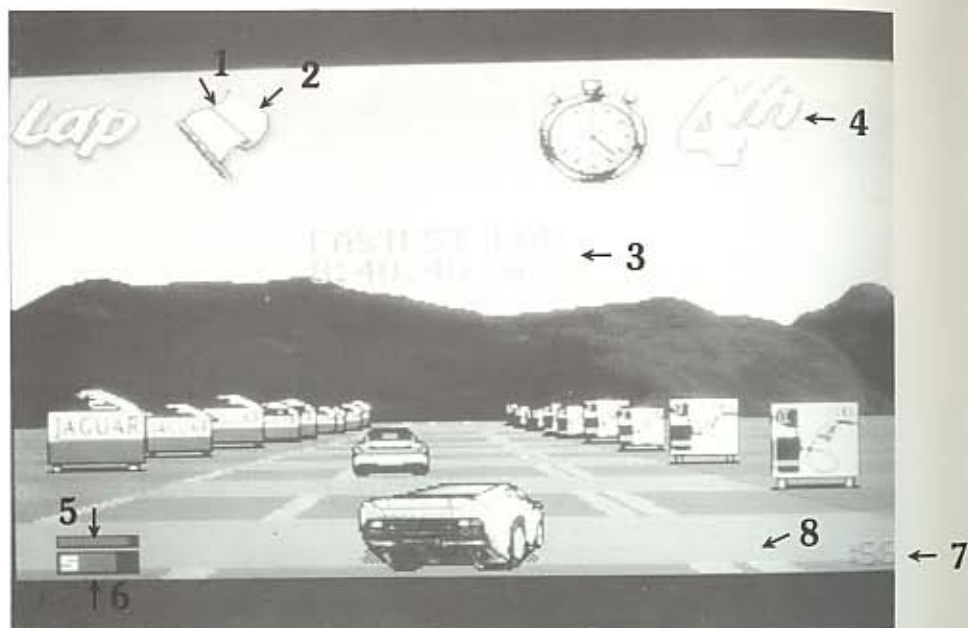
N.B. En raison de la mauvaise réception radio pendant la course, le son sera assimilé au son par défaut, c'est-à-dire aux effets sonores.



- | | |
|-------------------|---|
| 1. Mode | - Permute entre CD et radio. |
| 2. Track Select | - Sélectionne l'un des 6 morceaux sur CD. |
| 3. SFX Select | - Sélectionne les effets sonores. |
| 4. Scan Frequency | - Cherche une station radio. |
| 5. Play/Pause | - Joue/Pause le morceau sur CD. |
| 6. Noise Filter | - Avec ou sans réduction de bruit. |
| 7. Eject | - Retourne à la course. |

LE JEU

Pendant que le circuit est en train de se charger, vous verrez apparaître des informations à son sujet. Celles-ci apparaîtront sous forme d'une série de vues prises du dessus, accompagnées de renseignements importants sur le circuit. Une fois le circuit chargé, vous verrez votre voiture sur la grille de départ. Lorsque le drapeau s'abaisse, la course commence.



1. Nombre de tours restant.
2. Drapeaux (Drapeau blanc pour le dernier tour, drapeau à damier pour la fin de la course).
3. Nouveau record de tour.
4. Position actuelle dans la course.
5. Carburant restant.
6. Vitesse dans laquelle vous vous trouvez + r.p.m.
7. Vitesse à laquelle vous allez.
8. Couloir des stands.

Pour vous réapprovisionner en carburant, rejoignez le couloir des stands et freinez jusqu'à l'arrêt complet. Le réservoir commencera alors à se remplir. Regardez le niveau de la jauge de carburant. C'est à vous de juger de la quantité de carburant qu'il vous faut pour terminer la course. Pour arrêter la procédure de réapprovisionnement, il suffit d'accélérer. Faites attention aux autres pilotes lorsque vous entrez dans le couloir des stands ou lorsque vous en sortez.

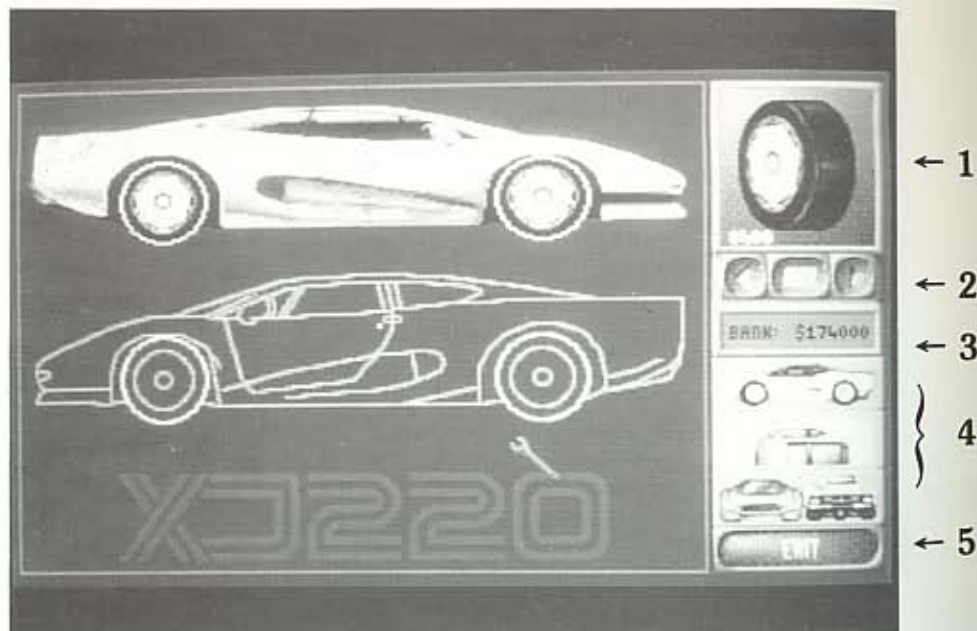
LE PODIUM DES VAINQUEURS

Après chaque course, les vainqueurs montent sur le podium pour recevoir leurs trophées. Après la cérémonie de remise des prix, les résultats de la course et les positions du championnat sont affichées. Les résultats de la course indiquent les points et les gains de la dernière course (les points et les sommes d'argent sont accordés de la 10^{ème} à la 1^{ère} place). Les positions du championnat indiquent les dix meilleurs pilotes de la saison, ainsi que leur total de points actuel. Les positions du championnat des constructeurs indiquent la position des écuries dans la saison.

Pos	Name	Pts	Cash
1.	Player 4	25	\$50000
2.	Player 2	20	\$45000
3.	Player 6	15	\$40000
4.	Player 7	10	\$35000
5.	Player 1	8	\$30000
6.	Player 10	6	\$25000
7.	Player 3	4	\$20000
8.	Player 9	3	\$15000
9.	Player 5	2	\$10000
10.	Player 14	1	\$5000

L'ÉCRAN RÉPARATIONS

Pendant la course, certaines pièces de la voiture s'useront et devront être remplacées; il faudra aussi prendre en compte les possibilités de collisions et les dégâts qu'elles entraînent. Après chaque course, vous verrez s'afficher à l'écran l'état de la voiture. Les pièces rouges DOIVENT être remplacées, les pièces oranges sont usées mais réparables (leurs performances peuvent être réduites). Les pièces vertes sont encore en bon état, et n'ont pas besoin d'être remplacées. Vous ne pourrez pas quitter cet écran avant d'avoir remplacé toutes les pièces rouges. Vous devez garder un œil sur votre compte en banque lorsque vous effectuez des réparations qui ne sont pas essentielles car n'oubliez pas que vous devez également considérer vos frais de déplacement.



ATTENTION!

Vous devez soigneusement gérer votre compte en banque. Si vous dépensez trop d'argent, vous ferez faillite, ce qui vous obligera à renoncer à votre carrière de pilote.

- | | | |
|----------------|---|--|
| 1. Component | - | Pièce actuellement sélectionnée et son prix. |
| 2. Select item | - | Passé en revue l'état de chaque pièce de la voiture et vous permet d'acheter des pièces de rechange si nécessaire. |
| 3. Bank | - | Montre le compte du joueur. |
| 4. Viewpoint | - | Sélectionne les vues du dessus, du côté, de l'avant, ou de l'arrière de la voiture. |
| 5. Exit | - | Quitte l'écran réparations. |

SÉLECTION DE COURSE

Avant de participer à une course, le joueur doit choisir un pays sur la carte du monde. Lors de la sélection d'un pays, le coût du voyage doit être pris en compte. Le coût du voyage dépend de la distance entre les différents circuits. La saison commence toujours en Angleterre, la sélection de pays n'a donc pas lieu au début d'une nouvelle partie.



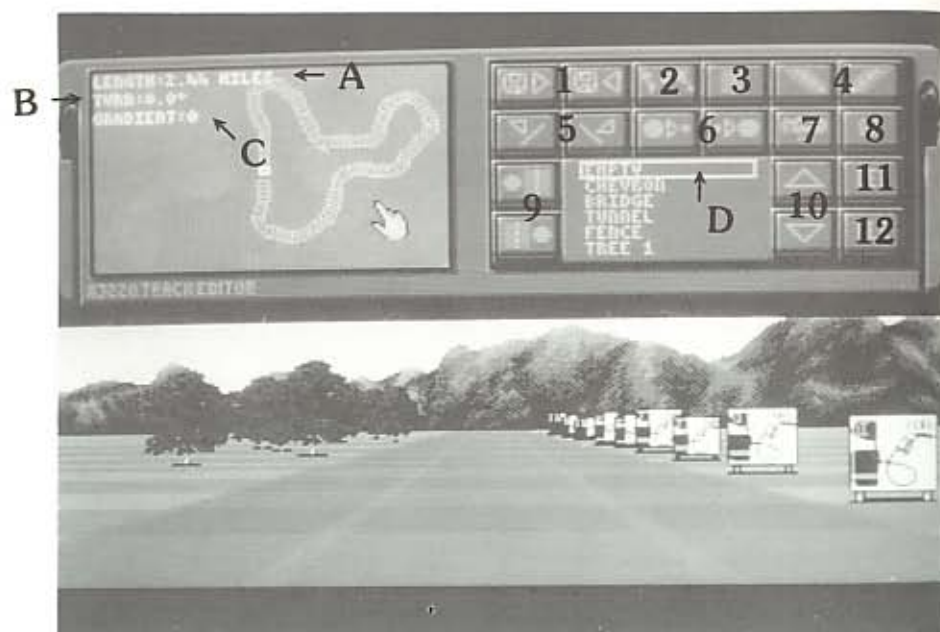
- | | | |
|------------------------|---|--|
| 1. Carte du monde: | - | Déplacez la souris tout en maintenant le bouton enfoncé pour vous déplacer librement dans toutes les directions sur la carte principale. |
| 2. Pays de destination | - | En utilisant le pointeur de la souris, cliquez sur l'un des boutons de pays pour sélectionner votre destination. Le coût du voyage sera affiché sur la petite carte du monde (1), ainsi que le solde de votre compte bancaire. Les circuits actuellement disponibles seront affichés sur la grande carte sous forme de symboles clignotants. Les circuits déjà effectués seront indiqués par des drapeaux à damier sur la carte principale et les boutons de leurs pays ne pourront pas être sélectionnés. |
| 3. Exit (sortie) | - | Après avoir sélectionné votre pays de destination, cliquez sur cette icône pour passer à la section suivante. |

N.B. L'écran carte n'apparaîtra pas tant que vous n'aurez pas effectué les trois circuits du pays choisi.

EDITEUR DE CIRCUITS

L'éditeur de circuits vous permet de construire votre propre circuit, ou de modifier l'un des 36 circuits disponibles. Sur l'écran principal de l'éditeur, vous verrez un panneau vous permettant de sélectionner les différents pays figurant sur des boutons. Il y a aussi trois autres boutons pour vous permettre de sélectionner les circuits de 1 à 3.

Vous devez sélectionner un pays, puis un numéro de circuit en utilisant le pointeur de la souris. Pour éditer le circuit sélectionné, cliquez simplement sur le bouton "OK".



1. Charge/Sauvegarde circuit.
2. Retourne au panneau de sélection du pays.
3. Ajoute une nouvelle section de route à la fin du circuit.
(A) Affiche la longueur du circuit actuel.
(N.B. Une nouvelle section ne pourra pas être créée si elle doit chevaucher une section existante).
4. Fait virer la section de route vers la gauche ou vers la droite.
(B) Affiche l'angle de la section actuelle.
5. Transforme la section actuelle en côte.
(C) Indique l'angle d'inclinaison de la section actuelle.
6. Agrandit ou réduit la carte.
7. Fait apparaître/disparaître l'aérostat. Utilisez le clavier ou les boutons-lettres pour ajouter un message.
(N.B. Si cette icône est sélectionnée, l'aérostat apparaîtra au-dessus du circuit une fois que celui-ci aura été sauvegardé).
8. Retourne au menu principal.
9. Ajoute un objet à gauche/droite du circuit.
(D) Indique l'objet actuellement sélectionné à ajouter.
10. Fait défiler le menu objets vers le haut/bas.
11. Annule la dernière section de circuit.
12. Dégage le circuit.

JAGUAR

RENSEIGNEMENTS SUR LES SECTIONS DE ROUTE

Certaines sections de route ne peuvent pas être modifiées lorsque vous utilisez l'éditeur. Ces sections sont par exemple les cascades ou les villages marécageux.

N.B. Lorsqu'un circuit est dégagé, l'éditeur détermine automatiquement la position des stands et de la ligne de départ/arrivée. CETTE SECTION NE PEUT PAS ETRE EDITEE.

Commandes clavier de l'éditeur de circuit

Flèche Haut	Avancer
Flèche Bas	Reculer
Flèche Gauche	Faire virer le circuit vers la gauche
Flèche Droite	Faire virer le circuit vers la droite
Shift + Flèche Haut	Passer à la fin du circuit
Shift + Flèche Bas	Passer au début du circuit
+	Créer une côte
-	Créer une pente
Del	Annuler une section de route
Help	Ajouter une section de route



Les voitures de sport Jaguar

Depuis plus de 50 ans, le nom de Jaguar est synonyme de performance, luxe et raffinement. Dès les premiers jours, Jaguar a construit des voitures dont la puissance et la maniabilité défient toute concurrence. Lors des premiers rallyes, la SS-100 décrocha plusieurs victoires; cette voiture n'était pas seulement meilleur marché que ses rivales européennes (avec une différence de prix de £395), mais aussi plus puissante et plus résistante. Produite pour la première fois en 1935, la SS-100 était un cabriolet sport biplace, équipé d'un moteur de 2,5 litres et d'une boîte de vitesse à quatre rapports synchronisés.

Sous sa forme standard, sa vitesse de pointe était de 175 km/h environ (94 m.p.h.), et elle pouvait passer de 0 km/h à 110 km/h (60 m.p.h.) en 12,8 secondes, du jamais vu à cette époque. Le premier succès de la voiture date de 1936, l'année où Tommy Wisdom remporta la Coupe du Glacier dans le Rallye Alpin. La voiture subit certaines modifications, et fut notamment équipée d'un moteur de 3,5 litres. Ceci permit d'améliorer considérablement la performance, la voiture pouvant passer de 0 km/h à 110 km/h (60 m.p.h.) en dix secondes seulement, et atteindre une vitesse maximum supérieure à 190 km/h (100 m.p.h.). En 1937, la SS-100 3,5 litres de Tommy Wisdom atteignit une vitesse de tour moyenne de 200 km/h (118 m.p.h.) à Brooklands. En 1939, d'autres modifications firent passer ce chiffre à 205 km/h (125 m.p.h.). La guerre mit fin à ces améliorations, mais lorsque la SS-100 retourna sur les circuits, ses succès reprurent; le plus grand succès fut celui d'Ian Appleyard et de sa version 3,5 litres qui remporta la Coupe des Alpes dans le Rallye Alpin de 1948. Le succès de cette voiture se prolongea dans les années cinquante avec des pilotes célèbres tels que Stirling Moss.

La voiture de sport classique XK120 apparut dans les années cinquante; son nom vient du moteur XK dont elle était équipée. La XK120 révolutionna la conception des voitures de course. Sa puissance et sa maniabilité étaient non seulement supérieures à celles de toute autre voiture, mais en plus elle était confortable, fiable et, très important, facile à conduire. Elle devint rapidement une référence pour les voitures de sport à haute performance. Sa fiabilité fut prouvée lors du record de vitesse qui dura une semaine et se tint à l'autodrome de Montlhéry en 1951. Une XK120 modifiée couvrit une distance de 32 000 km (17 000 miles) en sept jours, à une vitesse moyenne de 190 km/h (100 m.p.h.).

Le moteur s'avéra aussi bon sur circuit que sur route, permettant à des Jaguars de type C et D de remporter 5 fois les 24 Heures du Mans entre 1951 et 1957. Les types C furent développés en 8 mois seulement, composés de pièces provenant pour la plupart de la XK120, y compris le moteur. Ceci n'empêcha pas l'écurie de remporter la victoire. Pendant les trois années qui suivirent, les voitures furent constamment modifiées, allégées et améliorées.

Mais, rapidement, Jaguar se rendit compte que le succès dépendait d'une voiture de course spécialement construite, et commença les travaux sur le Type D en 1953. Le type D était une machine tout à fait différente, aux performances étonnantes. Cette voiture fut un grand succès et remporta trois victoires consécutives au Mans. Les voitures furent retirées de la compétition en 1958, lorsque les nouvelles règles limitèrent la taille des réservoirs à 3 litres. La capacité du moteur de la XK modifiée pour la course n'était donc pas conforme.

Les années soixante virent naître la fameuse Jaguar de Type E. Jamais auparavant une voiture n'avait eu un tel impact auprès de la presse spécialisée et du public. Sa conception s'inspirait des voitures de course de type D, et en fait son châssis et son moteur devaient une fière chandelle à la lauréate du Mans. Une fois de plus, la Jaguar ne se contentait pas de rivaliser avec l'Aston Martin DB4 et la Mercedes 300SL, mais elle s'avérait plus confortable et plus maniable. Le moteur de 3,8 litres fut bientôt remplacé par une version de 4,2 litres et associé à une nouvelle boîte de vitesses. Le type E maintint sa position de voiture de sport la plus prisée au monde.

Bien que Jaguar ne participât pas au championnat, l'écurie soutenait le pilote John Coombs, et entre 1961 et 1963, la voiture remporta plusieurs victoires sur des voitures telles que les Ferrari GTO. Le succès des Jaguars continua aux Etats-Unis. Elles gagnèrent 39 courses sur les 42 auxquelles étaient inscrites, entre 1964 et 1966.

Alors que le succès sur route des Jaguars se maintenait, la section compétition de la compagnie travaillait dur pour produire un nouveau moteur V12 de 5 litres qui équiperait la concurrente du Mans. La XJ-13 confirma la supériorité technologique de Jaguar. Avec son moteur central et ses 500 bhp (ch), la XJ-13 pouvait atteindre les 350 km/h (175 m.p.h.). Malheureusement, la voiture fut endommagée lors d'essais à grande vitesse. La voiture roulait à environ 265 km/h (140 m.p.h.) sur un circuit incliné, lorsque les énormes forces-G endommagèrent la roue arrière droite. La voiture fut détruite, mais le pilote, Norman Dewis, sortit de cet accident miraculeusement indemne. Le projet dut, hélas, être abandonné, mais beaucoup de pièces, conçues pour la XJ-13 allaient équiper les Jaguars de série, y compris le puissant moteur V12.

En 1971, plus de 57 000 types E avaient été construits, 80% d'entre eux étant vendus à l'étranger. Cependant, en raison de nouvelles émissions et règles de sécurité, les performances des voitures furent limitées. Pour maintenir le statut des Jaguars, une nouvelle version du moteur V12 fut choisie. La nouvelle variante de la série 3 fut équipée du V12 de 5,3 litres, et l'option d'une transmission automatique fit augmenter les ventes de façon spectaculaire. En fait la voiture fut testée et comparée avec la crème des voitures de sport italiennes; seule l'exotique Maserati Bora fut légèrement plus rapide. Le V12 des Types E s'avéra un succès dans les courses américaines, permettant aux Jaguars de remporter pratiquement toutes les courses auxquelles elles étaient inscrites, battant parfois leurs adversaires à plates coutures. Les voitures demeurèrent compétitives plusieurs années après que la production des voitures de série ait été interrompue, Bob Tullius remportant les titres de champion des pilotes et constructeurs lors du championnat Trans Am de 1977.

La production du Type E cessa totalement en 1975, 72 000 voitures de ce genre ayant été mises sur le marché. La XJ-S, destinée à remplacer le Type E, ne faillit pas à la règle des puissantes voitures de sport.

En 1985, Jaguar participa de nouveau aux courses de Group C après une absence de 27 ans. Le V12 s'avéra aussi à l'aise sur circuit que sur route. Trois ans seulement suffirent à l'association Jaguar-TWR pour se débarrasser de ses adversaires, gagnant 8 des 10 manches du championnat du monde, y compris le Mans, et remportant le titre des constructeurs. En 1989 apparut le moteur bi-turbo V6, une belle réussite dans les courses de courte durée. Les améliorations ont abouti à la XJ-14 d'aujourd'hui, la voiture du Groupe C la plus perfectionnée au monde.

LES ECURIES

- Corvette:** Cette écurie, sponsorisée par l'usine, pilote des ZR1 possédant les spécifications de 91. Les moteurs imposants de 5,7 litres des voitures sont à la fois puissants et fiables, bien qu'ils consomment beaucoup et soient lourds. Le moteur traditionnel à l'avant de la voiture, avec traction arrière, est un peu restrictif dans les virages.
- Stuck/Porsche:** L'écurie lauréate de l'année dernière, sponsorisée par l'usine, pilote pour la première fois des 959. Les moteurs bi-turbo des voitures fournissent une puissance très importante et les quatre roues motrices permettent une prise de virages spectaculaire, bien que la position du moteur à l'arrière rende la voiture un peu instable lorsqu'on la pousse à la limite.
- Lorenzo/Bugatti:** Nouvelle écurie pour cette saison, elle pilote la toure dernière voiture de sport EB110. Sa vitesse maximum est supérieure à 320 km/h (200 m.p.h.) et elle est extrêmement maniable. Elle devrait s'avérer un concurrent difficile pour tous les pilotes de la saison.
- Morello/Ferrari:** Cette nouvelle écurie privée pilote la légendaire F40. Avec une puissance de près de 500 BHP (ch) et une carrosserie légère, elle possède une excellent accélération et une vitesse maximum supérieure à 320 km/h (200 m.p.h.). La position du moteur central permet un bon équilibre dans les virages. Cependant, ayant seulement 2 roues motrices, la voiture est difficile à manier dans la pluie.
- Kyle/Lamborghini:** L'écurie Kyle est de retour avec des Countachs d'usine, en raison de problèmes de fiabilité avec les nouvelles Diablos. L'écurie a fait une excellent performance la saison dernière et elle fera partie des adversaires les plus redoutables, avec des pilotes expérimentés et des voitures bien conçues. Les voitures sont équipées de moteurs modifiés de 5,2 litres V12 à injection, situés en position centrale.
- Core/Jaguar:** C'est la dernière écurie à participer au Challenge S.C.R. Partiellement sponsorisée par Jaguar, l'équipe, pilotant la nouvelle XJ-220, sera certainement un concurrent à ne pas négliger dans le championnat de cette année. Bien que la voiture soit encore en construction, son moteur dérivé du Groupe C lui donne un avantage certain au niveau de la vitesse par rapport à la plupart des concurrents.

XJ220

Description de la XJ-220



- Construction** - Aluminium aérospatial léger soudé et riveté/Aluminium alvéolé pour le châssis et la carrosserie.
Panneaux de carrosserie en aluminium.
Aérodynamique dérivée de la voiture de course de Groupe C, comprenant des sections transversales sur les ailes avant et arrière et des venturis sous la carrosserie pour un maximum d'adhérence.
- Moteur** - Bi-turbo de course V6 3,5 litres.
3498 cc (Piston 94mm et course 84mm).
24 valves, quatre arbres à cames.
Bi-turbocompresseur à refroidissement à eau.
Aéroréfrigérateurs intermédiaires.
Injection multipoint.
Commandes électroniques du moteur.
542 bhp (ch) (404 Kw) à 7200 r.p.m.
475 livres/pied (642 Nm) à 4850 r.p.m.
- Traction** - Traction arrière.
Boîte de vitesse synchronisée cinq rapports couplée avec l'essieu arrière.
Différentiel à autoblocage.
Embrayage AP de course à double disque 8,5 pouces.
- Système de freinage** - Freinage assisté; freins à disques équipés d'étriers à 4 pots tout autour.
- Direction** - Direction à crémaillère manuelle.
- Suspension** - Doubles leviers triangulaires de longueurs différentes Group C.
Amortisseurs intérieurs équipés de ressorts concentriques.
Contrôle articulé de l'écartement arrière.
Barres stabilisatrices avant et arrière.
- Roues et pneus** - 9" x 17" avec des pneus 245/40 à l'avant.
14" x 18" avec des pneus 345/35 à l'arrière.
- Performances** - Vitesse maximum supérieure à 400 km/h (213 m.p.h.).
De 0 à 120 km/h en 4 secondes.
De 0 à 190 km/h en 8 secondes.
- Dimensions** - Longueur 4,860m/191".
Largeur 2m/79".
Hauteur 1,15m/45".
Empattement 2,64m/104".
Poids 1350 kg.

TACTIQUES

Lors d'une course gardez toujours un œil sur le réservoir de carburant (la vitesse à laquelle vous conduisez déterminera la quantité de carburant consommé par votre voiture). Sur la plupart des circuits, vous devrez faire le plein de carburant au moins une fois pendant la course.

Évitez les voitures adverses et les objets qui pourraient se trouver sur le circuit car les collisions vous font perdre beaucoup de temps et endommagent votre voiture, vous obligeant à payer les réparations.

Renseignez-vous sur les conditions météorologiques avant la course, car le mauvais temps risque d'entraver votre progression. La pluie rend la route glissante, et les vents peuvent affecter les virages pris à grande vitesse.

Pour limiter les dépenses, planifiez votre saison et votre parcours, minimisant ainsi le coût du transport. De mauvais résultats et des réparations coûteuses à la suite d'un accident feront rapidement diminuer le budget d'une écurie.

Essayez de connaître le circuit sur lequel vous allez concourir; savoir où se trouve un virage serré peut vous être d'un grand secours. Si vous freinez à temps vous pouvez éviter les accidents, et épargner votre compte en banque!

CRÉDITS

Produit par	-	Jeremy Heath-Smith
Design du jeu	-	Mark (Mac) Avory Jason (Babes) Gee Mark Price Jeremy Heath-Smith
Codage	-	Mark (Mac) Avory
Graphismes	-	Jason (Babes) Gee
Design du circuit	-	Mark Price
Musique et effets sonores	-	Martin Iveson
Manuel	-	Sean Dunlevy Kevin Norburn Jason (Babes) Gee Mark Price
Illustrations du manuel	-	Jason (Babes) Gee
Testeurs	-	Mark Price Darren Price et toute l'équipe de Core
Support technique	-	Jaguar Cars Limited Ron Elkins Associates

Remerciements particuliers à:--

John Maries et tous les membres de Jaguar Sport. Le garage pour son service 24h/24h durant les longues nuits froides. Nicky (patient) Collett. Jeremy pour ne pas avoir modifié le jeu trop souvent (Ha!), Sean pour savourer si bien faire le thé, Martin (Personne ne m'aime!) Iveson pour ne pas avoir été trop difficile (Ha!). Mac et Jay voudraient remercier G & R pour le volume de leur musique tard dans la nuit (les voisins ne remercient pas!). Amiga pour son super ordinateur. Beurk! (Mark). Les frères de Mac (Anthony et John) pour avoir apporté leur contribution. Et bien évidemment nos parents sans lesquels nous ne serions pas là pour créer un jeu aussi génial. (Mac et Jay qui crânent, une fois de plus!). Heureusement, c'est vendredi! Remerciements aussi à tous les critiques qui nous ont donné ce qu'on méritait. Et enfin, à Jaguar pour avoir créé une voiture aussi superbe (et avoir permis à Mac et Jay de s'y asseoir!). Bou-hou! Snif! (Mark).



JAGUAR XJ – 220

Inhaltsverzeichnis

	Page
Einleitung	50
S.C.R. Challenge	51
Ladeanweisungen	52
Spielbeginn	53
Steuerung	53
Joystick	53
Maus	53
Tastatur	53
Das Hauptmenü	54 – 55
Dateianforderung	56
Unterhaltung während des Rennens	57
Das Spiel	58
Die Siegertribüne	59
Der Reparaturschirm	60
Wahl des Rennens	61
Der Strecken-Editor	62 – 63
Tastatursteuerung für den Strecken-Editor	64
Sportwagen von Jaguar – Eine kurze Entwicklungsgeschichte	65 – 66
Die Teams	67
XJ – 220 Technische Daten	68 – 69
Bemerkungen zur Taktik	70
Verzeichnis der Mitarbeiter	70

EINLEITUNG

Im Dezember 1989 kündigte Jaguar an, daß eine begrenzte Anzahl des XJ - 220 Konzeptwagens in Produktion gehen würde. Nur 350 Einheiten des £400.000 teuren Superautos sollen von einer neu gebildeten Tochtergesellschaft von Jaguar, Project XJ - 220 Ltd, gebaut werden. Das Auto ist dem XJR - 11 Rennwagen sehr verpflichtet, z.B. mit dem Twin-Turbo V6-Motor wie auch viele Teile des Chassis und der Aufhängung. Das geringe Gewicht und die überwältigende Kraft des Wagens (über 500 Brems-PS) ergeben eine Leistung, die die besten Bemühungen von Ferrari, Lamborghini and Porsche hinter sich lassen. Trotz des geringen Gewichts ist der XJ - 220 kein spartanisch ausgestatteter Rennwagen: vollständige Lederauskleidung, Klimaanlage und elektrische Fenster gehören zur Grundausstattung.

Der Jaguar XJ - 220 Rennwagen gibt Ihnen die Gelegenheit, in der fiktiven Rennserie "Sports Car Racing Challenge" Ihr fahrerisches Können gegen die besten Rennwagen der Welt zu testen. Gehen Sie in ein Rennen über 36 Runden, um vor einem Feld von zum Sieg entschlossenen und erfahrenen Konkurrenten über die Ziellinie zu fahren.

S.C.R. CHALLENGE

Am S.C.R. Challenge, das über 12 internationale Runden und jeweils drei Rennen geht, können alle für den normalen Straßenverkehr zugelassenen Sportwagen teilnehmen. Jedes Rennen findet auf einer anderen Rennstrecke statt, insgesamt also auf 36 verschiedenen Strecken. Chassis und Aufhängung jedes Autos können frei modifiziert werden, Überrollkäfig und Kraftstoffzelle sind jedoch verbindlich. Geringe Änderungen am Motor sind erlaubt, doch darf die zusätzliche Leistung der Wagen nicht mehr als 15% betragen. Kraftstoff ist auf 98 Oktan begrenzt, und alle Wagen müssen für den Straßenverkehr zugelassene Reifen haben.

Um einen fairen Wettbewerb zu gewährleisten, wurde eine Skala von Minimalgewichten eingeführt, die von der maximalen Leistung der Wagen abgeleitet ist. Während der Rennserie können Motor, Aufhängung und Antriebs Elemente ersetzt werden, aber das Chassis darf nicht ausgewechselt werden, d.h. die an der Rennserie teilnehmenden Fahrer dürfen nicht mitten in der Saison den Wagen wechseln. Jedes Rennen ist auf eine Höchstzahl von 20 Fahrern beschränkt.

VIRUSWARNUNG

Um die Gefahr einer Virusinfektion dieses Produktes zu vermeiden, sollten Sie immer die folgenden einfachen Schritte beachten:

1. Halten Sie Ihre XJ - 220 - Disketten immer schreibgeschützt. Dadurch wird verhindert, daß ein Virus sich auf die Disketten kopieren kann.
2. Schalten Sie Ihren Computer immer mindestens 30 Sekunden lang aus, bevor Sie das Gerät wieder einschalten und das Spiel laden.
3. **LASSEN SIE DIE XJ - 220 DISKETTEN NICHT DURCH EINEN VIRUS-CHECKER LAUFEN, DA SONST DIE AUF DEN DISKETTEN BEFINDLICHEN INFORMATIONEN GELÖSCHT WERDEN.**

LADEANWEISUNGEN

- COMMODORE AMIGA:** JAGUAR XJ-220 erfordert einen Amiga mit mindestens 1 MB RAM, einen Farbmonitor oder Fernsehgerät und eine Maus oder einen Joystick.
1. Schalten Sie Ihren Computer aus.
 2. Schließen Sie die Maus an Port 1 oder den Joystick an Port 2 (den normalen Anschluß) an.
 3. Schalten Sie den Computer ein.
 4. Legen Sie die Amiga-KICKSTART-Diskette in das Laufwerk ein (nur für Amiga 1000).
 5. Wenn das Workbench-Icon erscheint, XJ-220-Diskette 1 einlegen. Das Spiel wird nun geladen und läuft automatisch. Legen Sie weitere Disketten nur auf eine entsprechende Aufforderung hin ein.

ANMERKUNG: JAGUAR XJ-220 kann auch mit zusätzlichen Laufwerken betrieben werden. Legen Sie die XJ-220-Diskette 2 in ein externes Laufwerk ein, bevor Sie das Spiel booten. Das Spielprogramm wird zusätzlich angeschlossene Laufwerke ausfindig machen und auf die zweite eingelegte Diskette hin überprüfen.

SPIELBEGINN

Nachdem das Spiel geladen wurde, nehmen Sie bitte das Handbuch für eine Kopierschutzüberprüfung zur Hand. Sie werden gebeten, ein bestimmtes Wort aus dem Handbuch einzugeben, das durch Seiten-, Zeilen- und Wortzahl ermittelt werden kann.

Z.B. Geben Sie bitte das Wort auf: Seite 53,
Zeile 1,
Wort 1

Das gesuchte Wort ist: Nachdem

Anmerkung: Titel und Überschriften werden nicht als Zeilen gewertet.

Nach der Eingabe des korrekten Wortes wird eine Titelsequenz gezeigt. Durch Drücken des Feuerknopfes auf dem Joystick oder der Maus kann das Hauptmenü des Spiels jederzeit aufgerufen werden.

STEUERUNG

JOYSTICK

Beschleunigen	-	Hoch/Feuer (je nach Einstellung).
Bremsen	-	Runter.
Nach links lenken	-	Nach links.
Nach rechts lenken	-	Nach rechts.
Hochschalten	-	Hoch und Feuer (nur bei manueller Gangschaltung).
Runterschalten	-	Runter und Feuer (nur bei manueller Gangschaltung).

MAUS

Beschleunigen	-	Linker Knopf.
Bremsen	-	Rechter Knopf.
Nach links lenken	-	Links.
Nach rechts lenken	-	Rechts.

TASTATUR

P	-	Spielpause Ein/Aus.
Escape-Taste	-	Rennen abbrechen.

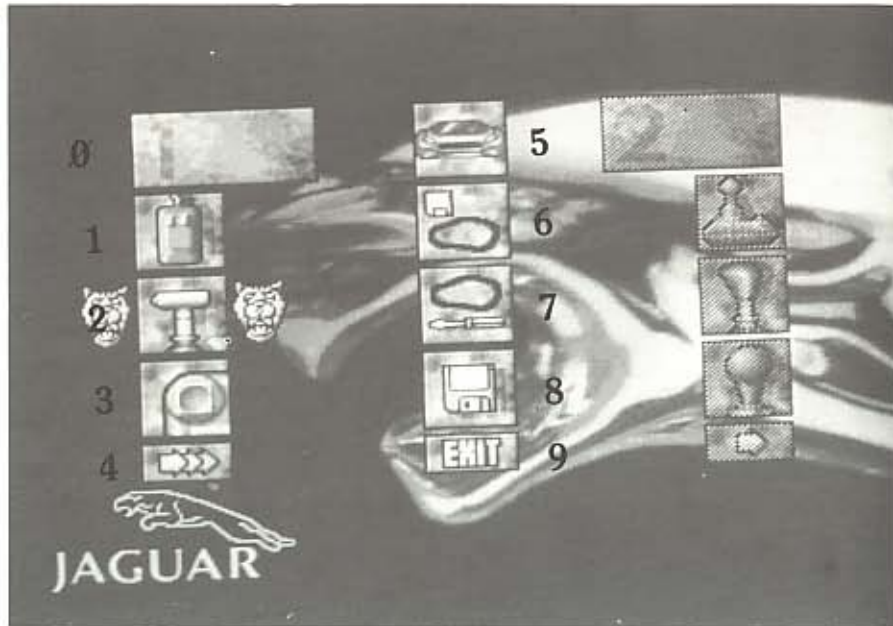
Wird die Escape-Taste innerhalb einer Menüfunktion gedrückt, wie z.B. Dateianforderung, so wird der momentane Vorgang abgebrochen und der nächste Vorgang aufgerufen.

Shift- und Escape-Taste - Ende des Spiels.

Wenn der erste oder zweite Spieler die Maus als Steuerung gewählt hat, so werden alle Menüs per Maus gesteuert, ansonsten erfolgt die Spielsteuerung über den Joystick des ersten Spielers.

DAS HAUPTMENÜ

Das Hauptmenü ermöglicht dem Spieler die Änderung der Steuerungsart des Wagens und öffnet den Abschnitt zur Streckenänderung. Um eine Option zu wählen, ziehen Sie den Cursor auf das entsprechende Icon und drücken den Feuerknopf. Der Cursor kann mit Hilfe des jeweils angeschlossenen Eingabegeräts oder durch die Cursortasten und die Leertaste auf der Tastatur bewegt werden.



1. Name des Spielers: Das Anklicken dieser Option erlaubt Ihnen, hier Ihren Namen einzutragen. Der eingegebene Name kann bis zu 10 Zeichen umfassen.
2. Spielsteuerung: Hier können entweder die Maus oder der Joystick als Spielsteuerung gewählt werden.
3. Gangschaltung: Wahl zwischen manueller oder automatischer Gangschaltung.
Anmerkung: Nur bei Joysticksteuerung.
4. Drosselklappe: Wahl zwischen Feuerknopf und Hoch zur Beschleunigung.
Anmerkung: Nur bei Joysticksteuerung.
5. Empfindlichkeit: Wahl zwischen geringer, mittlerer und hoher Steuerempfindlichkeit.
6. Anzahl der Spieler: Wahl zwischen einem Spiel für einen oder zwei Spieler.
7. Alle Rennstrecken laden: Alle vom Spieler erstellten Rennstrecken laden.
8. Änderung der Rennstrecken: Öffnet den eingebauten Rennstrecken-Editor.
9. Spiel laden: Laden eines gesicherten Spiels.
10. Beenden: Start der Rennsaison.

DATEIANFORDERUNG

Die Dateianforderung erscheint, wenn das Lade-Icon auf dem Hauptmenü gewählt wurde, oder nach dem Schadensschirm nach Abschluß eines Rennens.

Sie werden nun aufgefordert, das Laufwerk, in das die Diskette eingelegt werden soll, zu wählen. (Ist die Diskette nicht formatiert, so wählen Sie zunächst die Formatierungsoption.) Nach der Wahl eines Laufwerks erscheint ein Verzeichnis der Diskette. Um ein gesichertes Spiel laden zu können, drücken Sie einfach den Knopf neben der gewünschten Datei (der Knopf sollte dabei aufleuchten) und bringen Sie dann die Maus zum LOAD-Knopf und drücken den Feuerknopf. Nach dem Laden der Datei kehren Sie an die vor dem Ladevorgang zuletzt gesicherte Spielposition zurück.

Um ihre Spielposition zu sichern, drücken Sie den Knopf neben einem Namen und geben einen Dateinamen mit bis zu 12 Zeichen ein. Diese Option steht erst nach einem Schadensschirm zur Verfügung. Es ist möglich, ein Spiel in eine bereits erstellte Datei zu sichern, doch werden dadurch die Daten des zuerst gesicherten Spiels gelöscht. Bringen Sie den Zeiger auf den SAVE-Knopf und drücken Sie Feuer.

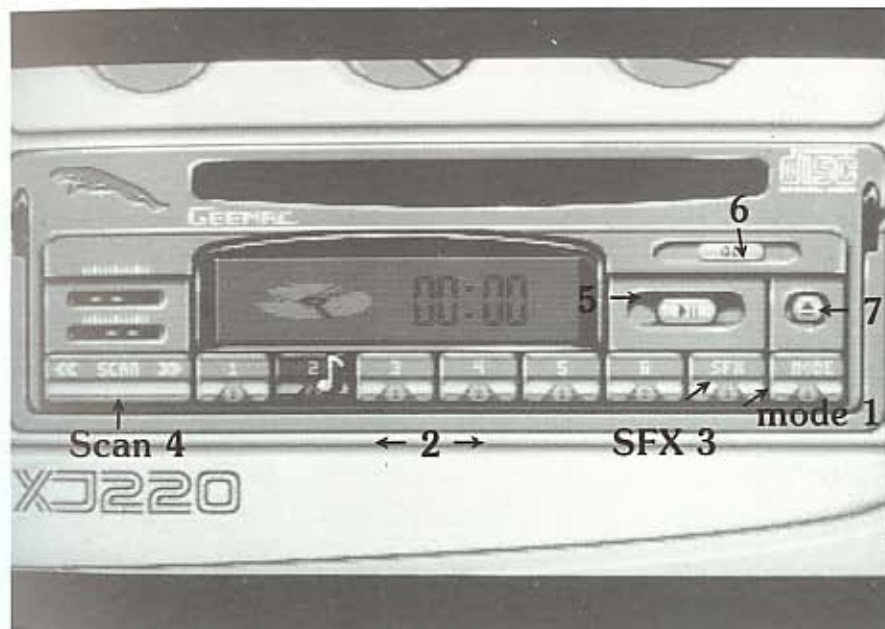
Anmerkung: Wenn Sie den Speichervorgang überspringen oder abbrechen wollen, bringen Sie den Zeiger über den EXIT-Knopf und drücken Feuer.



UNTERHALTUNG WÄHREND DES RENNENS

Mit dem ohrenbetäubenden Geheul der Motoren hinter sich möchten Sie vielleicht etwas Musik hören, während Sie Ihre Runden drehen. Mit Hilfe des eingebauten erstklassigen CD-Geräts können Sie eine Reihe von verschiedenen Musiktiteln wählen oder das Radio anschalten.

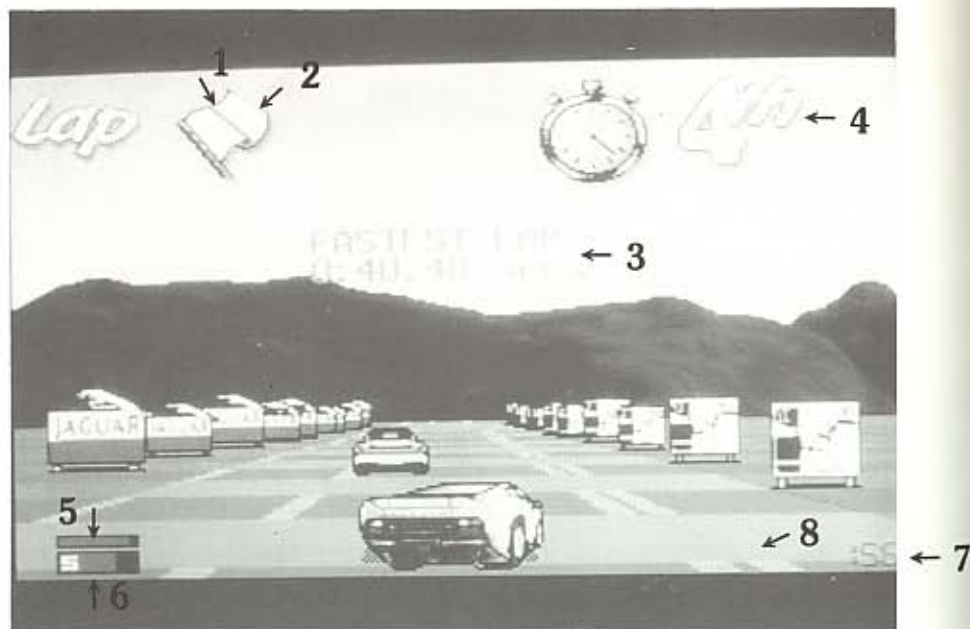
Anmerkung: Aufgrund des schlechten Radioempfangs schalten sich während eines Rennens automatisch die Soundeffekte ein.



1. Mode – Wahl zwischen CD-Gerät und Radio.
2. Track Select – Wählen Sie einen der sechs Titel auf dem CD.
3. SFX Select – Soundeffekte.
4. Scan Frequency – Sucht eine Radiostation.
5. Play/Pause – Musiktitel auf dem CD-Gerät spielen oder unterbrechen.
6. Noise Filter – Geräuschreduzierung Ein/Aus.
7. Eject – Weitergehen zum Rennen.

DAS SPIEL

Während die neue Rennpiste geladen wird, erhalten Sie auf dem Bildschirm Informationen über die Strecke. Eine Serie von Ansichten aus der Vogelperspektive wird mit Berichten über den derzeitigen Zustand der Piste gezeigt. Nachdem der Ladevorgang abgeschlossen ist, sehen Sie den Wagen am Startplatz. Wenn die Flagge sich senkt, geht das Rennen los.



- | | |
|--|--|
| 1. Noch verbleibende Runden. | 4. Momentane Position im Rennen. |
| 2. Flaggen (eine weiße Flagge zeigt die letzte Runde an, während die karierte Flagge das Ende des Rennens bedeutet). | 5. Verbleibender Kraftstoff. |
| 3. Neuer Rundenrekord. | 6. Momentan gewählter Gang und Drehzahl. |
| | 7. Momentane Geschwindigkeit. |
| | 8. Spur zu den Boxen. |

Zum Auftanken gehen Sie auf die Spur zu den Boxen und bremsen, bis Sie zum Halten kommen. Der Auftankvorgang wird nun gestartet. Beobachten Sie die Tankanzeige und schätzen Sie, wieviel Kraftstoff Sie zur Beendigung des Rennens brauchen werden. Um den Auftankvorgang abzubrechen, brauchen Sie nur aus den Boxen heraus zu beschleunigen. Geben Sie auf andere Rennfahrer acht, wenn Sie in die Boxen fahren oder aus den Boxen kommen.

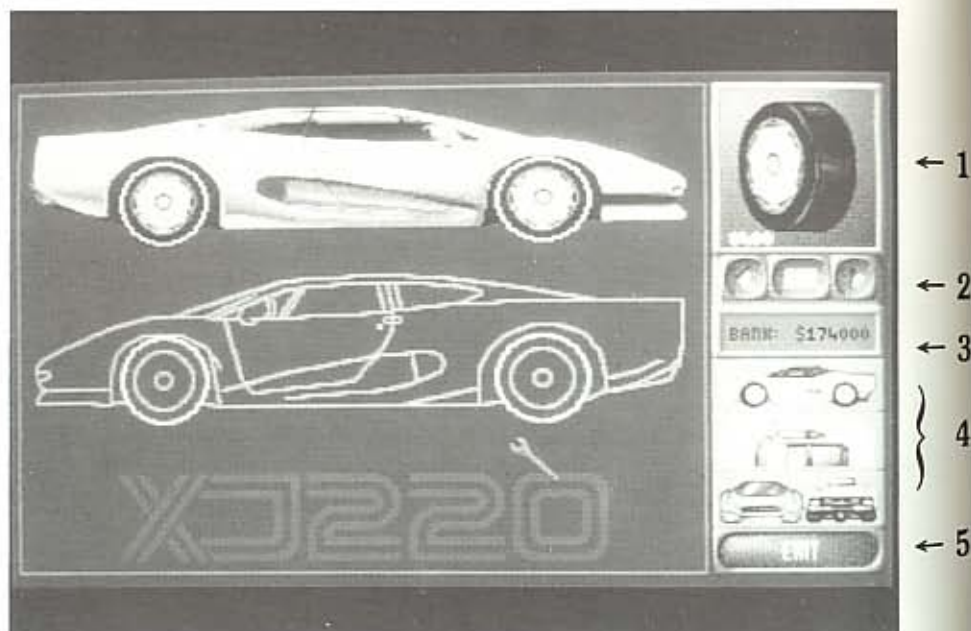
DIE SIEGERTRIBÜNE

Nach jedem Rennen besteigen die Sieger die Siegertribüne, um ihre Trophäen entgegenzunehmen. Nach der Siegerehrung werden die Ergebnisse und die Positionen in der Meisterschaft gezeigt. Die Rennergebnisse bestehen aus Punktzahl und Renngewinnen, die im letzten Rennen erworben wurden (Punkte und Geldgewinne werden für Positionen auf dem ersten bis zehnten Platz vergeben). Die Positionen in der Meisterschaft zeigen die zehn besten Rennfahrer mit ihrer Gesamtpunktzahl. Die Konstruktionsmeisterschaft zeigt die Position der Werksmannschaften in der laufenden Saison.

Pos	Name	Pts	Cash
1.	Player 4	25	\$50000
2.	Player 2	20	\$45000
3.	Player 6	15	\$40000
4.	Player 7	10	\$35000
5.	Player 1	8	\$30000
6.	Player 10	6	\$25000
7.	Player 3	4	\$20000
8.	Player 9	3	\$15000
9.	Player 5	2	\$10000
10.	Player 14	1	\$5000

DER REPARATURSCHIRM

Im Laufe einer Rennserie können sich viele Einzelteile abnutzen und müssen ersetzt oder ausgetauscht werden; darüber hinaus besteht die Möglichkeit, daß der Wagen während einer Kollision Schaden erleidet. Nach jedem Rennen wird der gegenwärtige Zustand des Wagens gezeigt. Einzelteile, die in Rot gezeigt werden, müssen ersetzt werden, die in Orange gezeigten sind erheblich abgenutzt, aber noch tauglich (können aber zu einer Leistungsminderung führen). Die in Grün gezeigten Teile sind in gutem Zustand und brauchen nicht ausgetauscht zu werden. Sie können diesen Schirm erst dann verlassen, wenn Sie alle rot gezeigten Teile ersetzt haben. Behalten Sie beim Austausch nicht unbedingt erforderlicher Teile Ihren Kontostand im Auge, da dabei Frachtkosten anfallen.



WARNUNG

Ein vorsichtiger Umgang mit Ihrem Geld ist angeraten. Wenn Sie zuviel ausgeben, kann Ihnen der Bankrott drohen. Und dann ist es mit Ihrer Rennfahrer-Karrier aus.

- | | | |
|----------------|---|--|
| 1. Component | - | Momentan gewähltes Ersatzteil plus Kosten. |
| 2. Select item | - | Überprüfen Sie den gegenwärtigen Zustand jedes Einzelteils und kaufen Sie, wenn nötig, die entsprechenden Ersatzteile. |
| 3. Bank | - | Ihr Kontostand. |
| 4. Viewpoint | - | Wählen Sie einen Blick von oben, von vorn oder hinten oder eine Seitenansicht des Wagens. |
| 5. Exit | - | Verlassen des Reparaturschirms. |

WAHL DES RENNENS

Vor dem eigentlichen Rennen muß der Spieler ein Land von der Weltkarte wählen. Bei dieser Wahl sollten die anfallenden Reisekosten mit in Betracht gezogen werden. Die Reisekosten sind von der Entfernung zwischen den einzelnen Rennorten abhängig. Die Rennsaison beginnt immer in England, daher ist zu Beginn eines neuen Spiels die Wahl eines Landes nicht erforderlich.



- | | | |
|--------------|---|--|
| 1. Weltkarte | - | Mit gedrücktem Mausknopf können Sie sich frei in alle Richtungen über den Schirm mit der Weltkarte bewegen. |
| 2. Reiseziel | - | Klicken Sie mit Hilfe des Mauszeigers den Knopf des gewünschten Ziels an. Die Reisekosten werden nun auf der kleinen Weltkarte (1) zusammen mit Ihrem gegenwärtigen Kontostand gezeigt. Die Rennstrecken, die gewählt werden können, werden auf der großen Karte als aufleuchtende Symbole gezeigt. Bereits absolvierte Strecken werden auf der großen Karte mit einer karierten Flagge gekennzeichnet, und die entsprechenden Länderknöpfe können nicht gewählt werden. |
| 3. Beenden | - | Nachdem Sie Ihr Ziel gewählt haben, klicken Sie den EXIT-Knopf an, um zum nächsten Abschnitt weiterzugehen. |

Anmerkung: Der Schirm mit der Karte wird erst gezeigt, wenn Sie alle drei Pisten des gewählten Landes absolviert haben.

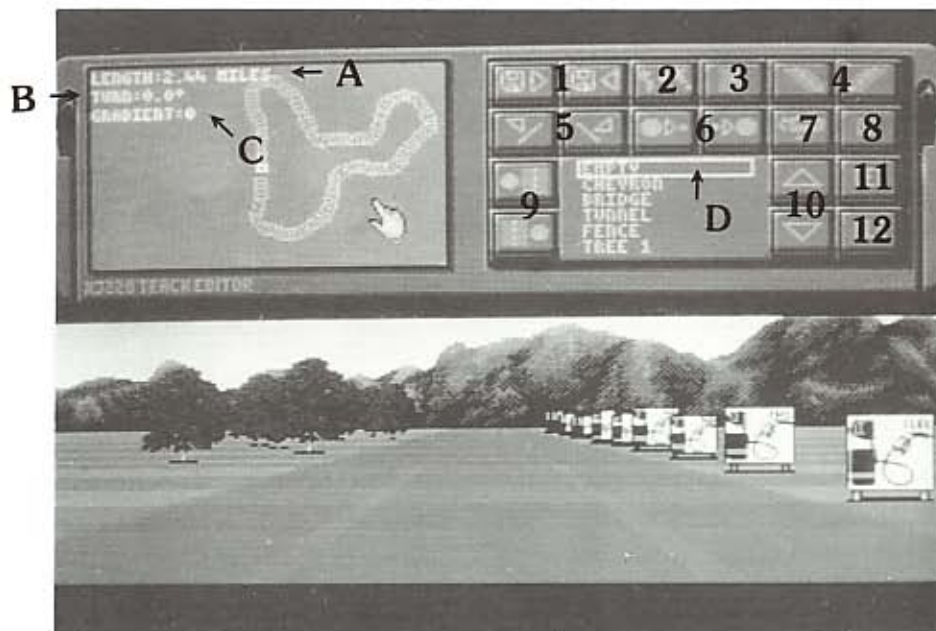
DER STRECKEN-EDITOR

Mit Hilfe dieses Editors können Sie eine Piste nach Ihren eigenen Wünschen und Vorstellungen entwerfen oder jede der 36 bereits erstellten Pisten ändern.

Auf dem Editor-Hauptschirm erscheint eine Tafel, auf der für jedes Land ein Knopf gezeigt ist. Drei weitere Knöpfe sind für jede der drei Rennstrecken eines Landes vorhanden.

Wählen Sie zunächst mit Hilfe des Mauszeigers ein Land und dann eine Pistennummer. Um die gewählte Piste verändern zu können, klicken Sie den "OK"-Knopf an.

Um auf der momentan gewählten Rennstrecke zu trainieren – F1 drücken.



1. Piste laden oder sichern.
2. Rückkehr zur Tafel mit den Ländernamen.
3. Neuen Streckenabschnitt an das Ende der Piste aufügen.
(A) gibt die Länge der gezeigten Piste an.
(Anmerkung: Ein neuer Streckenabschnitt wird nicht erstellt, wenn er sich mit einem bereits vorhandenen Abschnitt überschneidet.)
4. Streckenabschnitt nach links/rechts abbiegen lassen.
(B) zeigt den Winkel des momentanen Abschnitts an.
5. Streckenabschnitt ansteigen lassen.
(C) zeigt den Neigungswinkel des momentanen Abschnitts an.
6. Zoom in die Karte oder aus der Karte heraus.
7. Luftschiff Ein/Aus. Mit Hilfe der Tastatur oder der Zeichenknöpfe kann eine scrollende Mitteilung eingegeben werden.
(Anmerkung: Wenn diese Option eingeschaltet bleibt, erscheint das Luftschiff nach der Sicherung in dem betreffenden Streckenabschnitt.)
8. Rückkehr zum Hauptmenü.
9. Gegenstand links oder rechts neben der Piste plazieren.
(D) zeigt den Gegenstand, der hinzugefügt werden soll.
10. Gegenstandsmenü nach oben/unten scrollen.
11. Letzten Streckenabschnitt löschen.
12. Momentan gewählte Piste freigeben.

STRECKENABSCHNITTSINFORMATIONEN

Bestimmte Streckenabschnitte können durch den Editor nicht verändert werden, wie z.B. Wasserfälle oder Marsch-Dörfer, da es sich bei diesen um feste Bestandteile der Strecke handelt.

Anmerkung: Wenn eine Piste freigegeben wurde, wird der Editor automatisch die Spur zu den Boxen und die Start- und Ziellinie einfügen. **DIESER ABSCHNITT KANN NICHT VERÄNDERT WERDEN.**

Tastatursteuerung für den Strecken-Editor

Cursor HOCH	Nach vorne bewegen
Cursor RUNTER	Rückwärts bewegen
Cursor LINKS	Linkskurve
Cursor RECHTS	Rechtskurve
Shift + Cursor hoch	Zum Pistenende vorgehen
Shift + Cursor runter	Zum Beginn der Piste vorgehen
+	Piste ansteigen lassen
-	Piste abfallen lassen
Del	Streckenabschnitt löschen
Help	Streckenabschnitt hinzufügen



Sportwagen von Jaguar

Seit über 50 Jahren steht der Name Jaguar für Leistung, Luxus und Perfektion. Seit seinen Anfängen hat Jaguar Autos produziert, deren Leistung und Fahrverhalten es mit jedem Konkurrenten aufnehmen können. In vielen der frühen Rallyes dominierte der SS-100, der nicht nur billiger war als andere europäische Modelle (er kostete die stolze Summe von £395), sondern auch leistungsstärker und robuster. Der SS-100, erstmals im Jahre 1935 produziert, war ein offener, zweisitziger Sportwagen mit einem 2,5 Liter-Motor und einem 4-Gang-Synchrongetriebe.

In der Standardausführung erreichte der Sportwagen eine Geschwindigkeit von 94 Meilen/Stunde und beschleunigte von Null auf 60 Meilen/Stunde in 12,8 Sekunden, für die damalige Zeit eine herausragende Leistung. Der erste Rennerfolg kam im Jahre 1936, als Tommy Wisdom den Glacier-Pokal in der alpinen Rallye gewann. Bald darauf der Sportwagen weiter verbessert, und ein Modell mit einem 3,5 Liter-Motor wurde angeboten. Dieser hatte eine willkommene Leistungssteigerung zur Folge: die Beschleunigungszeit von Null auf 60 Meilen/Stunde wurde auf 10 Sekunden gesenkt und die Höchstgeschwindigkeit auf über 100 Meilen/Stunde erhöht. Im Jahre 1937 verzeichnete Tommy Wisdoms auf Höchstleistung eingestellter 3,5 Liter Jaguar SS-100 in Brooklands eine durchschnittliche Rundengeschwindigkeit von 118 Meilen/Stunde. Aufgrund weiterer Verbesserungen wurde diese Geschwindigkeit im Jahre 1939 auf 125 Meilen/Stunde erhöht. Der Krieg brachte weitere Entwicklungsarbeiten zum Erliegen, doch setzte der SS-100 nach dem Krieg seine Erfolgsserie fort, die ihren Höhepunkt erreichte, als Ian Appleyard mit einer 3,5 Liter-Version in der 1948er Alpenrallye den *Coup des Alpes* errang. Der Sportwagen blieb bis in die 50er Jahre unter vielen berühmten Rennfahrern, darunter auch Sterling Moss, weiterhin erfolgreich.

In den 50er Jahren wurde der klassische XK120 vorgestellt, dessen Bezeichnung vom neuen XK-Motor herrührte, der nun eingebaut wurde. Der XK120 war eine Revolution in der Konstruktion von Sportwagen. Nicht nur seine Leistung und sein Fahrverhalten waren einzigartig, er war darüber hinaus bequem, zuverlässig und, vielleicht der wichtigste Faktor, einfach zu fahren. Der XK120 wurde schnell zum Markenzeichen für Hochleistungssportwagen. Die Zuverlässigkeit des Wagens wurde weiter unterstrichen durch den Wochengeschwindigkeitsrekord, der 1951 im Monlbery-Autodrome in Frankreich aufgestellt wurde. Ein modifizierter XK120 erreichte im Verlauf einer Woche eine Durchschnittsgeschwindigkeit von über 100 Meilen/Stunde, wobei 17000 Meilen zurückgelegt wurden.

Den Motor erwies sich auf der Rennpiste als ebenso erfolgreich wie auf der Straße, als Jaguars des Typs C und D in den Jahren zwischen 1951 und 1957 fünfmal über die Ziellinie in Le Mans donnerten. Der Typ C wurde in nur acht Monaten entwickelt, wobei viele der Einzelteile, darunter auch der Motor, aus dem XK120-Sportwagen übernommen wurden. Dies erwies sich nicht als Hindernis, als die Mannschaft Sieg um Sieg errang. Im Laufe der nächsten drei Jahre wurden die Sportwagen weiter modifiziert und verbessert.

Jaguar erkannte jedoch bald, daß eine Fortsetzung der Erfolge von einem speziell gefertigten Rennwagen abhängig war, und daher begannen im Jahre 1953 die Arbeiten am Typ D. Dieser Typ war ein in vieler Hinsicht neuer Wagen mit atemberaubender Leistung. Der Wagen ging aus

drei aufeinanderfolgenden Le Mans-Rennen als Sieger hervor. Im Jahre 1958 wurden die Wagen schließlich in den Ruhestand versetzt, als neue Regelungen die Motorengröße auf 3 Liter beschränkten; diese Motorkapazität war für den für Rennen modifizierten XK nicht geeignet.

In den 60er Jahren erschien der sagenhafte Jaguar des Typs E erstmals auf der Piste. Kein Wagen zuvor hat in der Presse und beim Publikum solch eine Reaktion hervorgerufen. Das Design war offensichtlich von den Rennwagen des Typs D beeinflusst, und Chassis und Motor gingen auf den Sieger von Le Mans zurück. Erneut unterbot Jaguar seine wichtigsten Konkurrenten, den Aston Martin DB4 und den Mercedes 300SL, und erwies sich darüber hinaus als bequem und flexibel. Der 3,8 Liter-Motor wurde bald durch eine 4,2 Liter-Version ersetzt, und mit einem neuen Getriebe konnte der Typ E seine Position als der weltweit beliebteste Sportwagen behaupten.

Zwar schickete Jaguar selbst den Wagen nicht ins Rennen, doch errang John Coombs darin mit der Unterstützung des Unternehmens in den Jahren 1961 bis 1963 viele Siege gegen Konkurrenten wie den Ferrari GTO. Die Wagen waren auch in den USA erfolgreich und gewannen dort 39 der insgesamt 42 angetretenen Rennen.

Während Jaguar seinen Erfolg auf der Straße fortsetzte, war die Rennabteilung des Unternehmens damit beschäftigt, einen neuen 5 Liter-Motor für das Rennen von Le Mans zu entwerfen. Der XJ-13 sollte Jaguars letztes Wort in technologischer Überlegenheit werden. Mit seiner aerodynamischen Konstruktion und über 500 Brems-PS erreichte der XJ-13 Geschwindigkeiten über 175 Meilen/Stunde. Leider verunglückte der Wagen bei einem Hochgeschwindigkeitstest. Bei einer Geschwindigkeit von 140 Meilen/Stunde brachten die enormen Beschleunigungskräfte auf einer überhöhten Piste das Hinterrad der Lenkseite zum Platzen. Der Wagen erlitt Totalschaden, aber wie durch ein Wunder überlebte der Fahrer, Norman Dewis, den Unfall fast unverletzt. Das Projekt wurde abgebrochen, aber viele der für den XJ-13 konstruierten Einzelteile wurden für den Jaguar-Straßenwagen übernommen, darunter der starke V12-Motor.

Bis zum Jahre 1977 wurden über 57.000 Wagen des Typs E gebaut, von denen mehr als 80% für den Export bestimmt waren. Aufgrund neuer Bestimmungen über Emissionswerte und Sicherheitsmaßnahmen war die Fahrleistung des Wagens jedoch eingeschränkt. Um den Jaguar-Status erhalten zu können, wurde eine neue Version des V12-Motors entworfen. Der 5,3 Liter-V12-Motor wurde in die Wagen der 3er Serie eingebaut, und die ebenfalls angebotene Version mit automatischem Schaltgetriebe erhöhte die Verkaufszahlen dramatisch. Der Wagen wurde im Vergleich mit der Elite der italienischen Sportwagen getestet, und nur der exotische Maserati Bora erwies sich als schneller. Der V12 Typ E war auch bei Rennen in den USA erfolgreich, wo er beinahe jedes Rennen, für das er antrat, gewann, manchmal mit einer Runde Vorsprung vor den anderen Teilnehmern des Rennens. Die Wagen waren noch viele Jahre lang ernstzunehmende Konkurrenten, lange nachdem die Produktion der Straßenversion des Wagens ausgelaufen war. Bob Tullius errang z.B. in der 1977er Trans Am-Meisterschaft den Titel für Fahrer und Konstruktionsteam.

Die Produktion des Typs E wurde schließlich 1975 nach 72.000 ausgelieferten Exemplaren eingestellt. Die Nachfolgeversion, der XJ-S, setzt die lange Reihe leistungsstarker Sportwagen fort.

Nach einer Abwesenheit von 27 Jahren beteiligte sich Jaguar im Jahre 1985 erstmals wieder an Rennen der Gruppe C. Der auf der Straße so erfolgreiche V12 fühlte sich auch auf der Rennpiste wie zu Hause. Nach nur drei Jahren räumten Jaguar und TWR gemeinsam die Opposition aus dem Weg und gewannen acht von zehn der Weltmeisterschaftsrunden, darunter auch Le Mans, und holten sich damit den Herstellertitel. 1989 wurde der Twin-Turbo V6-Motor eingeführt, der sich auf kürzeren Pisten als erfolgreich erwies. Er bildete die Grundlage für den heutigen XJ-14, den zur Zeit fortgeschrittensten Wagen der Gruppe C in der Welt.

DIE TEAMS

Corvette:

Durch das Werk finanzierte Mannschaft mit '91er ZR1. Die beiden 5,7 Liter-Motoren sind stark und zuverlässig, doch auch ziemlich durstig und schwer. Die für diesen Wagen traditionelle Anordnung von Frontmotor und Hinterradantrieb beeinträchtigt das Kurvenverhalten des Wagens leicht.

Stuck/Porsche:

Das Siegerteam des Vorjahres, durch das Werk finanziert und zum ersten Male mit einem 959 auf der Strecke. Die Twin-Turbo-Motoren bringen eine enorme Leistung, und der Vierradantrieb hat ein erstaunliches Kurvenverhalten zur Folge, obwohl die Heckmotor-Anordnung den Wagen bei höheren Geschwindigkeiten etwas ruckelig macht.

Lorenzo/Bugatti:

Neu in dieser Saison mit dem brandneuen EB110-Sportwagen. Kann eine Höchstgeschwindigkeit von 200 Meilen/Stunde erreichen und läßt sich dabei gut fahren. Dieser Wagen wird sich wohl als ein wichtiger Konkurrent in allen Rennen dieser Saison erweisen.

Morello/Ferrari:

Ein neu aufgestelltes privates Team, das den legendären F40 fährt. Die Leistung von fast 500 Brems-PS in einer leichten Karosserie ergibt eine pfeilschnelle Beschleunigung und eine Höchstgeschwindigkeit von über 200 Meilen/Stunde. Die Platzierung des Motors in der Mitte des Wagens ermöglicht ein ausbalanciertes Verhalten in den Kurven, doch kann der Zweiradantrieb bei nasser Strecke recht problematisch sein.

Kyle/Lamborghini:

Die Mannschaft von Kyle fährt einen direkt vom Werk gelieferten Countach, da sich der neue Diabolo als nicht zuverlässig genug erwiesen hat. Nach einem guten Abschneiden in der letzten Saison wird sich das Team nun mit erfahrenen Fahrern und gut konstruierten Wagen als nicht zu unterschätzende Konkurrenz erweisen. Die modifizierten 5,2 Liter-V12-Motoren mit Kraftstoffeinspritzung sind in der Mitte des Wagens eingebaut.

Core/Jaguar:

Das letzte Team, das sich für das S.C.R. Challenge-Rennen gemeldet hat. Teilweise von Jaguar gesponsert und den neuen XJ-220 fahrend, kann sich die Mannschaft sicherlich Hoffnung auf die Meisterschaft machen. Obwohl sich der Wagen noch in der Entwicklung befindet, gibt ihm der von der C-Guppe abgeleitete Antrieb einen offensichtlichen Geschwindigkeitsvorteil gegenüber dem restlichen Feld.

XJ220

XJ – 220 Technische Daten



Konstruktion	- Gebundenes und genietetes leichtes Luft- und Raumfahrt-Aluminium/Aluminiumwabenkarosserie und -fahrgestell. Aluminium-Karosseriebeplankung. Von Rennen der Gruppe C abgeleitete Aerodynamik, einschließlich vordere und hintere Tragflügel und Lufttrichter am Unterboden für optimalen Anpreßdruck.
Motor	- 3,5 Liter Twin-Turbo V6-Motor. 3498 Kubik (94mm Bohrung x 84mm Hub). Zwei wassergekühlte Turbolader. Zwei Luft-Luft-Zwischenkühler. Mehrpunkt-Kraftstoffinspritzung. Elektronische Motorsteuerung. 542 Brems-PS (404 kW) bei 7200 Umdrehungen pro Minute. 475 lb ft (642 N) bei 4850 U/min.
Antrieb	- Hinterradantrieb. 5-Gang-Synchrongetriebe. Differential mit begrenztem Schlupf. AP-Rennkupplung mit doppelter 8,5 Zoll-Druckplatte.
Bremssystem	- Bremskraftverstärkte, belüftete Bremsscheiben mit 4 Bremssattel.
Steuerung	- Zahnstangengetriebe.
Aufhängung	- Von der Gruppe C abgeleitete Trapez-Querlenkerradaufhängung. Konzentrisch angeordnete Spiralfeder-Stoßdämpfer. Hintere Spurkontrollenverbindungen. Front- und Heckstabilisatoren.
Räder und Bereifung	- 9 Zoll x 17 Zoll mit 245/40 Reifen (vorn). 14 Zoll x 18 Zoll mit 345/35 Reifen (hinten).
Leistung	- Höchstgeschwindigkeit über 213 Meilen/Stunde. Von Null auf 60 Meilen/Stunde in 4,0 Sekunden. Von Null auf 100 Meilen/Stunde in 8,0 Sekunden.
Abmessungen	- Länge 4860mm/191 Zoll. Breite 2000mm/79 Zoll. Höhe 1150mm/45 Zoll. Achsstand 2640mm/104 Zoll. Gewicht 1350 kg.

BEMERKUNGEN ZUR TAKTIK

Behalten Sie während des Rennens die Kraftstoffanzeige im Auge (je schneller Sie fahren, desto mehr Kraftstoff wird verbraucht). Auf den meisten Rennstrecken müssen Sie während des Rennens mindestens einmal auftanken.

Vermeiden Sie Kollisionen mit anderen Wagen oder Gegenständen auf der Piste, denn Sie verlieren dadurch an Geschwindigkeit und verursachen Schaden, dessen Behebung Sie nur Geld kostet.

Schauen Sie sich vor dem Rennen die Wettervorhersage an, da schlechtes Wetter Ihr Fortkommen in einem Rennen erheblich beeinträchtigen kann. Regen macht die Fahrbahn rutschig, Windböen können sich auf das Kurvenverhalten wie auch die Höchstgeschwindigkeit auswirken.

Um die Kosten so niedrig wie möglich zu halten, sollten Sie Ihre Rennsaison so planen, daß Ihre Reisekosten in Grenzen gehalten werden. Schlechte Rennergebnisse und teure Kollisionsschäden werden Ihr Konto schnell leeren.

Versuchen Sie, die Strecke, die Sie gerade abfahren, auswendig zu lernen. Es kann eine große Hilfe sein, wenn Sie wissen, wann eine scharfe Kurve kommt. (Eine Bremsung zur rechten Zeit kann Schaden und Geld sparen.)

VERZEICHNIS DER MITARBEITER

Produktion	-	Jeremy Heath-Smith
Spieldesign	-	Mark (Mac) Avory Jason (Babes) Gee Mark Price Jeremy Heath-Smith
Kodierung	-	Mark (Mac) Avory
Grafiken	-	Jason (Babes) Gee
Pistenentwurf	-	Mark Price
Musik & Soundeffekte	-	Martin Iveson
Handbuch	-	Sean Dunlevy Kevin Norburn Jason (Babes) Gee Mark Price
Illustrationen	-	Jason (Babes) Gee
Spieltests	-	Mark Price Darren Price und alle anderen Mitarbeiter von Core
Technische Unterstützung	-	Jaguar Cars Limited Ron Elkins Associates

Besonderer Dank gilt:

John Maries und allen Mitarbeitern von JaguarSport. Der Tankstelle für ihren 24-Stunden-Service während der langen, kalten Nächte. Nicky (Geduldig) Collett, Jeremy für die nicht zu häufigen Vorschläge zur Änderung des Spiels (ha!). Sean für seine hervorragenden Leistungen als "Tea-Boy". Kevin für die "Falsche Mauer" zur Blockierung von Stahlen. Martin (Kleiner liebt mich) Iveson fürs Nichtnörgeln (ha!). Mac und Jay möchten G'n'R für die furchtbar laute Musik spät nachts danken (die Nachbarn schreien sich dieser Danksagung nicht an). Mark meint: "Mr Fibble sagt 'Game over, Boys'". Wie gewohnt (ED). Amiga für die wunderschönen Computer. Bäh! (Mark). Macs Brüdern (Anthony & John) für ihre Ideen. Und natürlich unser-n Eltern, ohne deren Mithilfe wir nicht in der Lage gewesen wären, dieses herrliche Spiel zu kreieren (Mac und Jay geben schon wieder an ...) Dank auch den hervorragenden Magazinschreibern, die die Kritiken geschrieben haben, die wir verdienen. Und last not least, Jaguar für die Konstruktion eines so tollen Wagens (und daß Mac und Jay drin sitzen durften!). Schluchz, Schnief (Mark).

CORE DESIGN LIMITED

TRADEWINDS HOUSE, 69/71A ASHBOURNE ROAD, DERBY DE3 3FS. TELEPHONE: (0332) 297797 FACSIMILE: (0332) 381511