

# Joy pad

N° 99 juillet-août 2000



Le guide complet

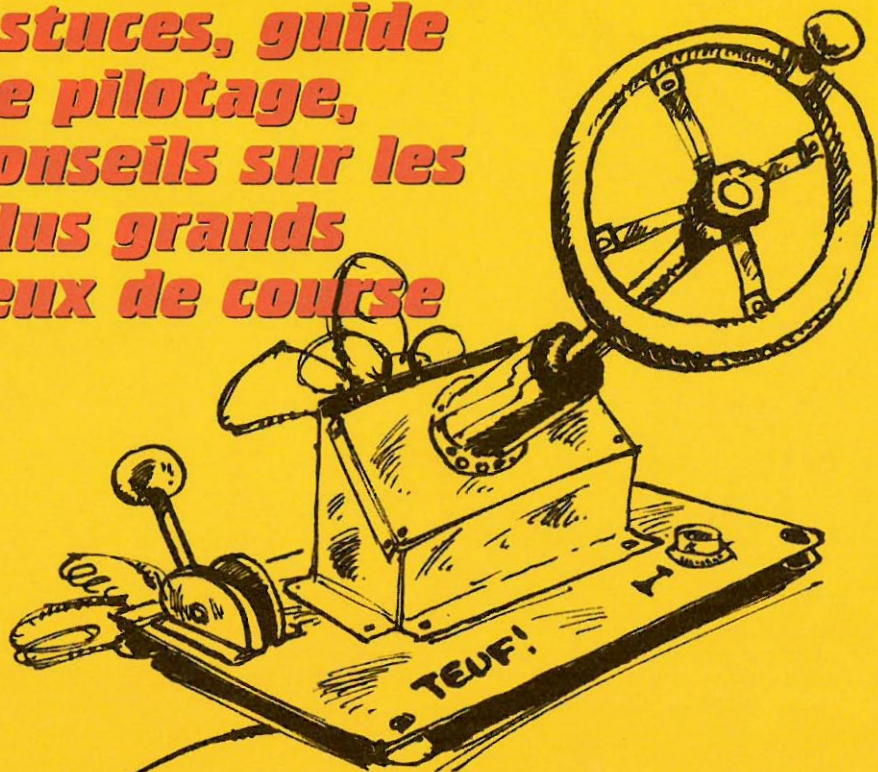
Toutes les astuces

colin mcrae rally 2.0™

Supplément gratuit à Joy pad 99. Ne peut être vendu séparément.

# **LE PILOTAGE ?** **Une affaire de pro !**

**Astuces, guide  
de pilotage,  
conseils sur les  
plus grands  
jeux de course**



# **Sur** **3615 CHEAT**

**Astuces, solutions, codes  
sur toutes les consoles et PC.**

2,21 Fr/mn

# Sommaire

On a failli mourir ! Au sens propre du terme. Elwood et votre serveur n'ont pas hésité à passer 48 heures d'affilée, non stop, sans dormir, pour vous proposer le booklet ultime sur Colin McRae 2. Eh oui, à cause des dates de bouclage, nous n'avions pas vraiment le choix, surtout que nous voulions utiliser la version finale du jeu, sortie la veille de ce week-end de folie... Bref, finalement, nous y sommes arrivés, mais on a vraiment failli devenir dingues ! La difficulté du jeu n'ayant d'égale que sa qualité. Un pur chef-d'œuvre qui demandera beaucoup de votre temps, si vous voulez en voir le bout ! Sur ce, bonnes vacances et nous, dodo !

*Elwood & Trazom*



Titres des rubriques	Page
Explications du mode Rallye	4
Le parfait petit mécano	6
Rallye de Finlande	8
Rallye de Grèce	10
Rallye de France	12
Rallye de Suède	14
Rallye d'Australie	16
Rallye du Kenya	18
Rallye d'Italie	20
Rallye du Royaume-Uni	22
Le mode Arcade	24
Tricheries	27
Les Caisses	28

# Le mode

D'une longueur et d'une difficulté à faire frémir le plus hardi des joueurs, le mode Rallye de Colin McRae Rally 2 constitue réellement le cœur du jeu. Petite explication de texte, histoire de bien l'appréhender et d'en saisir toutes les subtilités.

**F**ace à l'extrême barbarie du mode Arcade, le Rallye fait preuve d'une finesse et d'une richesse rares sur console ! En effet, loin de vous proposer un petit challenge facile d'accès, que l'on pourrait torcher en quelques heures, comme ça, en dilétante, il s'attache à vous embarquer dans un Championnat d'une ahurissante longueur. C'est bien simple : si vous



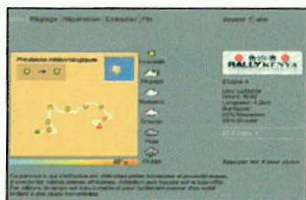
Les informations fournies à l'écran sont nombreuses : écart de temps avec les adversaires, type de virage à venir et nombre de checkpoints à franchir !

souhaitez le boucler intégralement, vous devrez remporter 8 Rallyes et ce en mode Novice, Intermédiaire et Expert... Soit au final quelque 188 Spéciales ! Ça, c'est pour la théorie. Maintenant, en pratique, vous pouvez sans problème faire l'impasse sur le mode Novice, car celui-ci ne rapporte ni voiture, ni options cachées et s'avère d'une déconcertante facilité. Bref, autant vous lancer directement en niveau Intermédiaire ! Ce dernier vous propose de découvrir les pistes de 8 Rallyes, divisés en Spéciales (entre 8 et 11 pour le mode Expert). Chacun d'eux prend pour cadre un pays différent et propose une difficulté exponentielle. Alors, pour

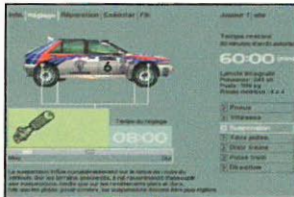
avoir une chance de en sortir sans piquer une crise de nerf, voici quelques conseils dispensés pêle-mêle.

## Comme un vrai !

Prenons pour exemple le premier Rallye du mode Intermédiaire, à savoir celui de Finlande. Après avoir choisi votre voiture (si vous en avez déjà récupéré en Arcade, vous pourrez les utiliser ici, l'inverse n'étant pas vrai), vous déboulez sur l'écran de présentation de deux premières Spéciales. Là, vous sont fournis quelques renseignements assez intéressants : tracé et longueur des Spéciales, prévisions météo et type de surface (gravier,



Le détail le moins réaliste du jeu : les prévisions météo sont fiables à 100 % !



La phase de réglage n'est pas toujours nécessaire, mais peut quand même améliorer sensiblement les performances de votre voiture.

## Le bon choix

Sur les six voitures de base, seules trois s'avèrent suffisamment performantes pour être engagées dans un championnat complet : la Subaru Impreza, la Mitsubishi Lancer et la Ford Focus. Quant aux autres, oubliez-les !

# Rallye



boue, asphalte, neige, le tout indiqué en pourcentage). En fonction de ces données, vous pouvez alors effectuer des réglages précis sur votre caisse, afin d'en optimiser le rendement. Pneus, suspensions, vitesse, puissance des freins, direction, chaque ajustement influe plus ou moins franchement sur les performances de la voiture, et il faudra parfois tâtonner un peu, avant de trouver le parfait équilibre. Enfin, bref, après ces menus réglages, vous voilà enfin sur la piste ! Dès lors, le fonctionnement de la course est simple : seul en piste, vous devez tracer comme un malade en évitant autant que possible les accidents et autres sorties de route intempestives, afin de terminer la Spéciale en tête (des checkpoints, placés à intervalle régulier, vous indiquent « en live » le temps qui vous sépare de vos concurrents directs). Une fois la première



Il est parfois possible de couper les virages pour gagner un peu de temps. Mais la manœuvre est toujours très risquée !

Spéciale bouclée, un tableau récapitulatif indique le classement provisoire du Rallye. Celui-ci évolue évidemment au fil des Spéciales, selon les chronos effectués par chacun ! En fin de Rallye, vous devrez avoir effectué le meilleur temps total pour récupérer la coupe d'or, découvrir une voiture ou une option cachée et passer au Rallye suivant. Simple à dire, beaucoup moins à réaliser !

pilotes   Vue   aide   Trophées		Championnat		Temps 00:00:24	
Novice	Novice	Intermédiaire	Expert		
Simple rallye					
Novice	Novice	Novice	Novice	Novice	Novice
Intermédiaire	Intermédiaire	Intermédiaire	Intermédiaire	Intermédiaire	Intermédiaire
Expert	Expert	Expert	Expert	Expert	Expert
Championnat Arcade					
Catégorie B Catégorie A					
Novice	Novice				
Intermédiaire	Intermédiaire				
Expert	Expert				

Toutes les coupes des modes Arcade et Rallye, tel est votre but !

## Petites astuces en vrac

En début de jeu, seuls les modes Novice et Intermédiaire sont ouverts. Pour accéder au niveau Expert, il faut obtenir la Coupe d'Or en Intermédiaire.

- Si vous n'avez pas créé un pilote et ne l'avez pas enregistré sur une Memory Card, vous pouvez toujours participer à un rallye en « Invité ». Mais, dans ce cas, vous ne pourrez pas débloquer les caisses cachées !

- Les conseils dispensés par votre copilote sont d'une importance vitale, car il vous prévient des futurs virages et autres embûches que vous devrez négocier.

- Sur l'écran de jeu, une icône vous indique avec quelques secondes d'avance le type de virage que vous allez devoir négocier. La couleur de cette icône (blanche, verte, jaune, orange ou rouge) signale en outre le niveau de difficulté du virage. Alors, lorsqu'elle est rouge sang, pensez à freiner, hein !

- Chaque objet parsemant les bas-côtés de la piste sont autant d'obstacles potentiels contre lesquels vous pourriez bien vous emplançonner ! Arbres, pierres, barrières, constructions et rambardes sont en effet gérés par la console et peuvent occasionner à votre caisse de sérieux dégâts. Par contre, on peut rouler sur tout ce qui s'apparente à des buissons (ils vous freinent un peu mais ne vous stoppent pas net).

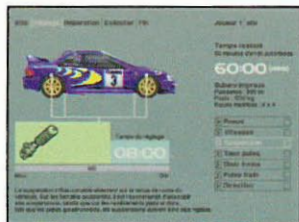
- D'une manière générale, le seul endroit où votre voiture peut atteindre sa vitesse maximale est le centre de la piste. En effet, les bas-côtés vous freinent systématiquement (notamment à cause des ornières ou, pire, des fossés) ! Moralité : plus vous les éviterez plus vous aurez une vitesse de pointe élevée... et constante.

- C'est le b.a.ba de la conduite de rallye : il faut toujours conserver un maximum de motricité dans les courbes en évitant les travers trop prononcés et les réaccélération sauvages sur surface glissante.

- Le meilleur moyen de se familiariser avec le pilotage et les différentes conditions météo (pluie, bruine, neige...) est de s'entraîner en mode Simple Etape.

# Le parfait p

Entre chaque Spéciale d'un Rallye, vous passez obligatoirement par la case réglage/réparation. Un instant important, durant lequel il va falloir réparer la casse et affiner les réglages...



L'écran des réglages est un modèle de simplicité : pour chaque organe, un petit texte explicite vous indique les effets des réglages sur le comportement de la voiture.

Dans Colin 2, les Rallyes se déroulent exactement comme dans la réalité : avant de vous engager dans une Spéciale, vous avez tout le loisir de réparer votre voiture et de la régler à votre guise. Seulement voilà, pour effectuer ces opérations, vous ne bénéficiez que d'un laps de temps réduit : 60 minutes et pas une de plus ! Or, ce délai très court vous obligera dans bien des cas à effectuer certains choix cornéliens. Devez-vous privilégier la remise en état de toutes les pièces endommagées, au détriment des réglages techniques ? Hum, il existe un moyen très simple de régler cette question...

## Mot d'ordre : prendre les devants

La bonne technique pour éviter de perdre un temps précieux en cours de compétition avec les réglages techniques est d'effectuer ces derniers au



Même lorsque l'on casse son moteur, il est possible de terminer la course... à une allure de tortue !



Les vols planés ne sont heureusement pas trop nombreux. Ouf, on a évité le syndrome V-Rally 2 !

tout début du Rallye. En effet, avant de vous lancer dans la première Spéciale, vous disposez intégralement des 60 minutes pour effectuer moult modifications sur les organes sensibles de votre voiture. Par conséquent, observez bien les indications fournies sur les surfaces des pistes

(boue, asphalté, neige, etc.) et essayez plusieurs réglages différents en le testant sur le début de la Spéciale. Lorsque vous serez satisfait par les réactions de votre voiture, vous pourrez alors conserver vos modifications jusqu'à la fin du Rallye, sans avoir à nouveau besoin de les

# etit mécano



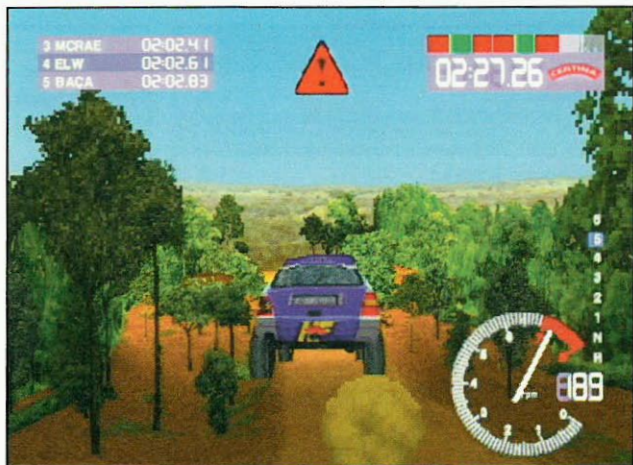
Si votre voiture se retrouve dans cet état-là c'est soit que vous l'avez fait exprès, soit que vous êtes vraiment très mauvais.

remanier ! Dès lors, les 60 minutes pourront être entièrement consacrées aux réparations des parties accidentées en course. A ce propos d'ailleurs, il est bon de dresser la liste des organes nécessaires au bon fonctionnement de votre voiture (qui peut se dégrader très rapidement si vous avez trop tapé !). Organes qu'il faudra par conséquent réparer en premier : dans l'ordre, vitesses, suspensions, direction, arbre de transmission, essieux, différentiel, turbo, freins, électricité, carrosserie et enfin échappement. Mais finalement, dans l'absolu, la meilleure solution pour ne pas être obligé de choisir entre telle ou telle réparation est encore de ne pas bousiller

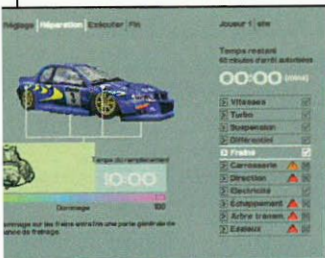
sa caisse ! Mais malheureusement, l'accident est bien souvent inévitable et la course parfaite une douce utopie... Bin oui, vous aurez beau conduire aussi « safe » que possible, vous serez à un moment ou à un autre amené à heurter une ornière, à embrasser un platane ou à labourer le bas-côté. Et là, fatalement, votre caisse morflera un petit peu au passage...

## De l'utilité des réglages

Par défaut, la console règle votre voiture de manière homogène, afin d'obtenir un comportement le plus sain possible. D'ailleurs, ces réglages peuvent parfaitement convenir pour bon nombre de Rallyes. Cependant, dans certaines conditions extrêmes (neige, verglas, circuits blindés de virages en épingle et de boue...), il convient de les affiner, histoire de grappiller quelques très précieuses secondes !



Les sauts sont un véritable cauchemar pour le châssis et les suspensions !



Une signalisation triangulaire vous indique l'état de détérioration de chaque pièce. Plus elle vire au rouge, plus les dommages sont importants !

# Rallye de

Surface : 80 % gravier, 20 % boue Météo possible : soleil, nuages, bruine

**Premier Rallye du Championnat, la Finlande tient vraiment de la promenade de santé, avec ses longues lignes droites et ses virages tout en douceur !**



*La traversée des villages se fait souvent à des allures assez folles.*

Encadré par d'épaisses forêts, le Rallye de Finlande est l'épreuve idéale pour se familiariser avec le style de pilotage du jeu. Avec ses longues courbes en dévers et ses lignes droites sans fin, il autorise de belles pointes de vitesse et quelques jolis travers parfaitement contrôlés. En fait, les seuls pièges que l'on peut y rencontrer vien-

nent des nombreuses petites crêtes au sommet desquelles la visibilité est très mauvaise et surtout la végétation luxuriante. En effet, les routes de Finlande sont bordées de nombreux arbres et arbustes qui sont autant d'obstacles qu'il vaut mieux éviter, sous peine d'accumuler les dégâts sur la voiture ! Mais rassurez-vous, rien

n'est insurmontable et avec un peu de douceur, on enchaîne les virolos en souplesse, à des vitesses assez élevées. Le paradis pour les caisses puissantes à la tenue de route précaire, d'autant plus que le mélange gravier et boue (souvent sèche car il y pleut rarement), ne met pas trop à mal les mécaniques.

## Les réglages

Vitesses :	+ 1
Suspensions :	+ 3
Puissance freins :	- 2

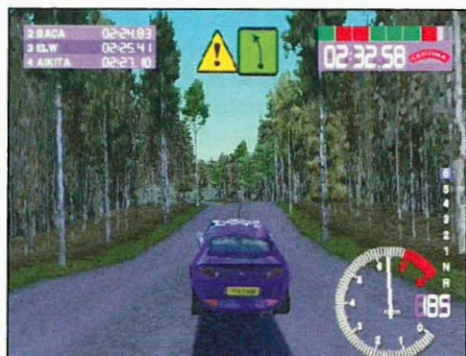
## Les bonus

Intermédiaire :	Boule de feu (tricherie)
Expert :	Faible gravité (tricherie)

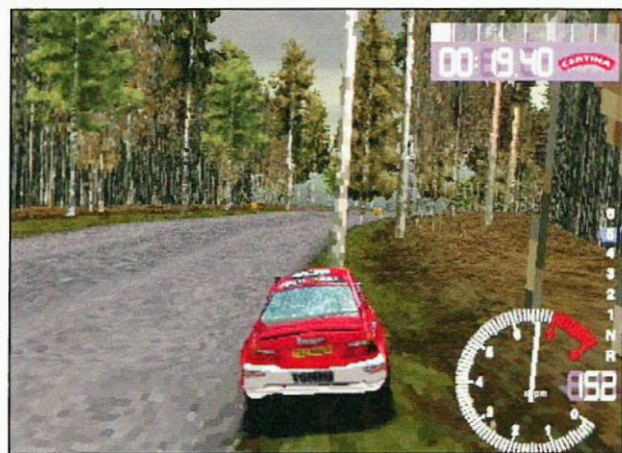




# Finlande



Avec ses routes très larges, le Rallye de Finlande pardonne facilement les erreurs de pilotage, mais attention aux arbres !



Quelques belles bosses autorisent de superbes sauts.



# Rallye de

Surface : 100 % gravier Météo possible : soleil, temps sec

La Grèce est l'un des pays les plus touristiques du monde. De par son prestigieux et lointain passé, elle a su rassembler... euh, ok, je m'a trompé ! En fait, le Rallye de Grèce est plutôt atypique dans le sens où il se passe en Grèce et en plus parce qu'il est ultra-sinueux du début à la fin.

Le Rallye de Grèce comporte près de 50 km de Spéciales et est à ce titre un des plus longs de tout le championnat. Il possède le côté technique des Rallyes de France et d'Italie, avec ses virages très serrés, mais il corse la difficulté de par son revêtement poussiéreux et peu adhérent. Il convient donc de bien maîtriser sa voiture et d'opérer des réglages judicieux en fonction de votre style de conduite mais également de la voiture utilisée. Contenant 10 Spéciales plus une super-spéciale, le Rallye de Grèce met vos nerfs à rude épreuve. Il ne tolère quasiment pas de sortie de piste ou alors c'est l'ornière ou l'arbre assuré ! Mieux vaut jouer la carte de la prudence en réaccélérant en sortie de virage de manière progressive et non brutale. De même, ne freinez pas trop souvent, soulagez plutôt l'accélérateur ! Vous savez ce qu'il vous reste à faire...

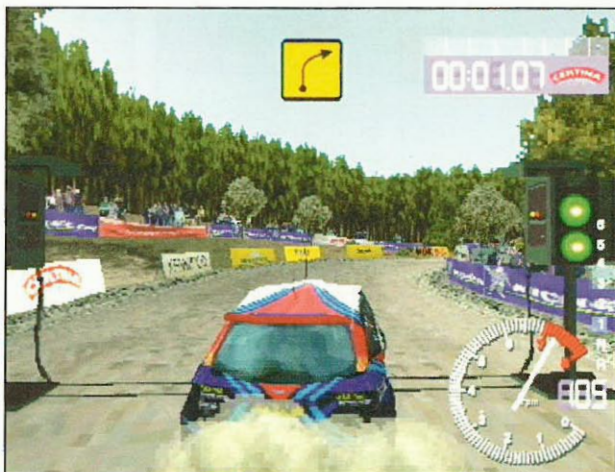
## Les réglages

Vitesses : - 1

Suspensions : - 2

Taux de puissance : - 1

Puissance freins : + 1



Sur ce genre de Spéciale, le départ est une fois de plus primordial. Soyez vif !



Un Rallye 100 % graviers et 100 % sinueux ! Accrochez votre ceinture, ça décoiffe !

## Les bonus

Intermédiaire : Mitsubishi Lancer Road Car

Expert : Lancia Integrale

# Grèce



La vue intérieure est très spectaculaire, mais ô combien difficile !



Y a pas à dire, les « replay » sont tout simplement magiques !



Le nuage de fumée soulevé montre bien à quel point le Rallye de Grèce est poussiéreux.



La Ford Focus est l'une des meilleures voitures.

# Rallye de

Surface : 100 % asphalté Météo possible : soleil, nuages, pluie

**Le Rallye de France, alias le Rallye de Corse se déroule uniquement sur de l'asphalte, tout au long des 10 Spéciales qui le composent (en Expert). Un terrain propice aux performances pures et au spectacle de haute volée. Accrochez vos ceintures, ça secoue !**

En effet, les réflexes sont mis à contribution durant les épreuves du Rallye de France. Pour pouvoir briller devant son public et grappiller de précieuses secondes à vos adversaires, vous devez affûter vos armes. Aussi bien au niveau des réglages qu'au niveau du pilotage pur. Suspensions, directions et autres freinages doivent être testés avant de vous lancer dans le grand bain. Ce type de tracé demande du rythme et une concentration de tous les instants. Ecoutez bien les indications de votre copilote, elles peuvent vous faire gagner pas mal de temps. La différence peut effectivement se faire sur un seul virage en épingle, pour peu que vous sachiez bien le doser. Ne partez pas de trop loin ni de trop près, vous risqueriez de vous retrouver contre



*Il faudra une agressivité de tous les instants et un « grip » maximum pour gagner du temps.*

une barrière ou un arbre ! Dosez calmement, soyez coulé dans votre style et freinez à bon escient. Les

principales difficultés viennent ici du risque de précipitation et d'emballement. Soyez zen et fluide !



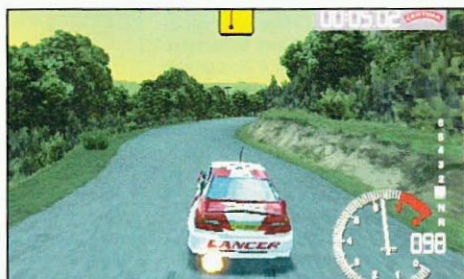
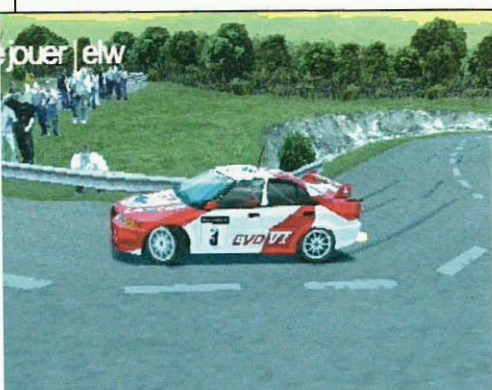
*Les pistes sont étroites et très sinueuses.*

## Les réglages

Vitesses :	- 1
Suspensions :	+ 1
Taux de puissance :	+ 1
Puissance freins :	+ 1
Direction :	+ 1



# France



## Les bonus

Intermédiaire : circuits inversés (tricherie)

Expert : voitures agressives (tricherie)

# Rallye de

Surface : 90 % neige, 10% verglas Météo possible : soleil, chute de neige, petite tempête de neige

**Dans l'enfer blanc suédois, les maîtres mots sont dosage et maîtrise de la glisse... Surtout lorsque le verglas se met de la partie !**

Piloter sur la neige est un exercice à part. Toujours à la limite de l'adhérence, il faut sans cesse jouer avec la direction et l'accélérateur pour conserver un maximum de motricité. Pour ce faire, il existe deux techniques : la méthode bourrin, genre : je donne un coup de frein à main en entrée de virage, je me mets complètement en travers et je relance la gomme pour reprendre de l'adhérence ; et la manière soft où il faut arriver en douceur dans la courbe, puis réaccélérer par à-coups en conservant une trajectoire parfaitement « propre ». A vous de voir quelle méthode vous satisfait le plus ! En tout cas, une chose est sûre : il faut bannir toutes les voitures à propulsion de cette surface, car elles sont quasiment incapables de garder le cap plus de deux secondes ! Dernier détail : évitez comme la peste les énormes congères de neige sur le bas-côté. Elles ont la fâcheuse manie de vous faire partir recta en vrille, sans aucune



*Souvent cernée par deux murs de neige, la piste centrale doit être suivie au plus près.*



sommutation ! Enfin, concernant le verglas, une seule règle compte : piloter avec douceur sans maintenir l'accélérateur enfoncé trop longtemps... sinon c'est le tête-à-queue garanti !

## Les réglages

Taux de puissance :	+ 2
Suspensions :	+ 3
Distribution freins :	+ 2
Puissance freins :	- 5
Direction :	+ 2

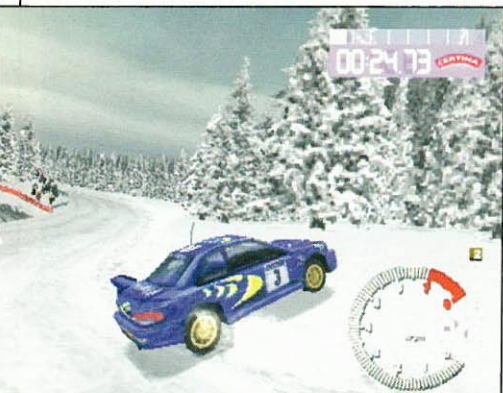
## Les bonus

**Intermédiaire :**  
**Mini Cooper S**

**Expert : MG Metro 6R4**

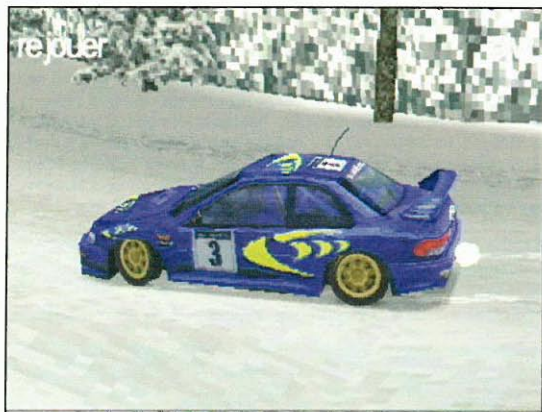
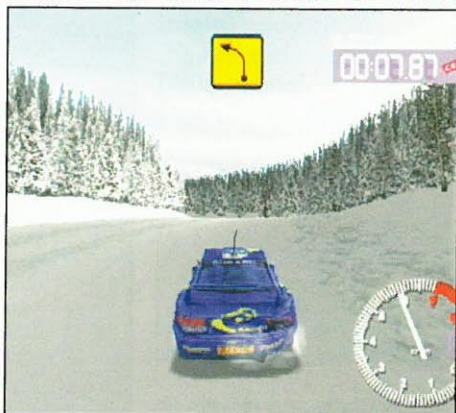


# Suède



Monter sur un talus parce qu'on a « accroché » l'avant de sa caisse dans la neige est chose fréquente.

Les zones où la neige est épaisse ralentissent énormément la cadence.



Sur le verglas, il ne faut surtout pas brusquer la mécanique si l'on veut garder le cap.



# Rallye d'A

Surface : 90 % gravier, 10% asphalte Météo possible : soleil, nuages, pluie

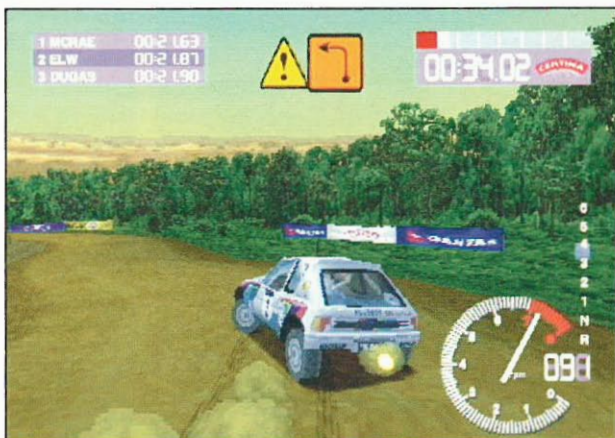
**Sous le soleil de l'Australie vous attend un rallye ultra-speed, aux Spéciales aussi longues que traîtresses !**



Avec l'Australie, arrive le temps des rallyes les plus ardus. Revêtement assez glissant, virages de toutes sortes, pistes super-étroites et obstacles dans tous les sens, le rallye demande une concentration et un sens de l'anticipation infailibles ! Pour vous en sortir avec les honneurs,

## Les réglages

Vitesses :	- 1
Suspensions :	- 3
Taux de puissance :	+ 2
Puissance freins :	- 2
Direction :	+ 2



*Le terrain glissant vous offrira à coup sûr, des dérapages absolument faramineux !*

vous devrez maîtriser parfaitement les glissades et autres freinages tardifs, tout en essayant de rester le plus possible dans l'axe de la piste. Tâche difficile, vu le nombre de bosses, de virages en dévers et la luxuriante végétation qui masque parfois des obstacles difficiles à éviter. Alors un bon conseil : quitte

à perdre quelques secondes au général, assurez le coup en redoublant de prudence et en suivant au pied de la lettre les conseils de votre copilote ! Ah, une dernière chose : dans la 5<sup>e</sup> spéciale, n'hésitez pas à allumer comme un malade dans la longue ligne droite, histoire de rattraper le retard accumulé.

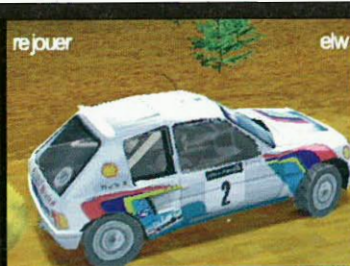
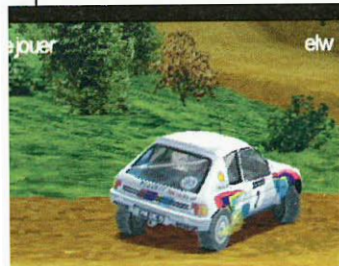
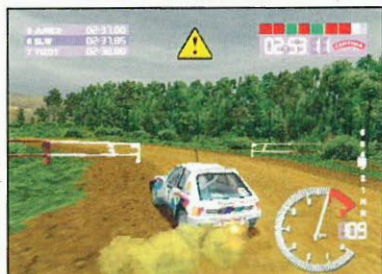
## Les bonus

Intermédiaire :	collisions vigoureuses (tricherie)
Expert :	faible gravité (tricherie)





# Australie



# Rallye du

Surface : 80 % gravier, 20% asphalte Météo possible : soleil, nuages, pluie

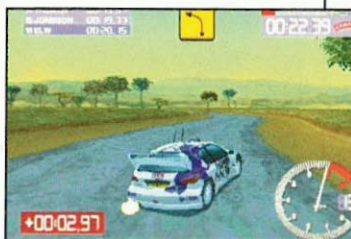
**Version encore plus chaotique de l'Australie, le Rallye du Kenya alterne sans discontinuer longues lignes droites et virages en épingle. L'enfer !**

Malgré la beauté des paysages traversés, le Rallye du Kenya n'est pas à proprement parler un agréable balade touristique ! Bien au contraire... Cette épreuve s'avère usante à cause de ses changements de rythme incessants. Aux longues lignes droites parfaitement praticables, succèdent des routes de montagne perchées en pleine forêt, puis des traversées de villages où serpentent de minuscules sentiers. Virages à 180°, objets disparates dont la seule utilité est de vous exposer les pare-chocs... on a parfois l'impression de se retrouver dans une version exotique des routes de



*Bien rouler au milieu de la piste est primordial si on veut éviter de se retrouver dehors.*

montagne italiennes. Seulement voilà, au lieu de rouler sur un bon bitume, on hérite de graviers, qui rendent l'adhérence plus que précaire ! Résultat, il faut piloter avec maestria, en effectuant des glissades super-propres dans des mouchoirs de poche. Si vous en sortez sans un seul pet sur votre carrosserie, alors là, chapeau bas !

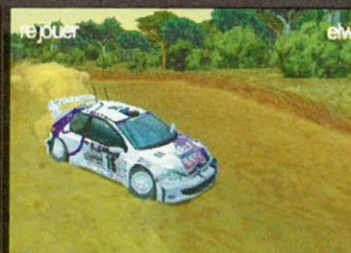
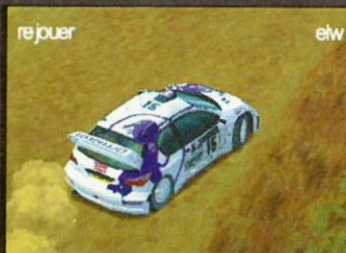


## Les réglages

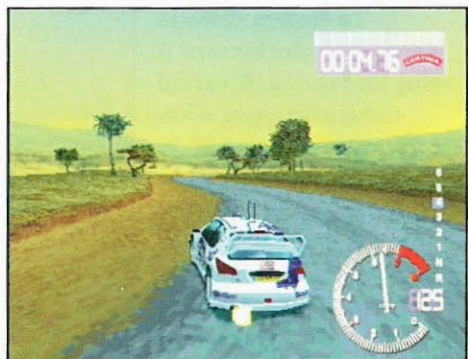
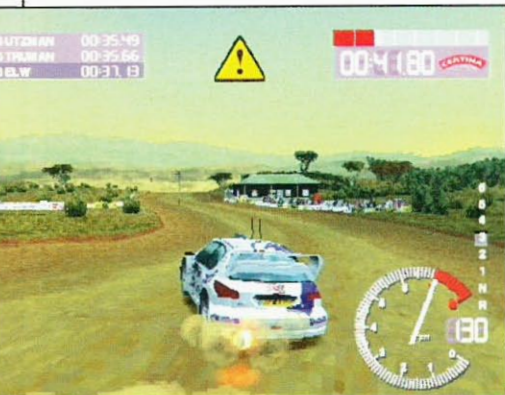
Vitesses :	- 1
Suspensions :	- 3
Taux de puissance :	+ 2
Puissance freins :	- 2
Direction :	+ 2

## Les bonus

Intermédiaire :	Ford Sierra Cosworth
Expert :	Peugeot 205 T16



# Kenya



Les Spéciales situées en plein désert sont parfaites pour astiquer un grand coup !



Les bas-côtés et les arrières peuvent vous faire perdre un temps fou, si vous flirter trop avec elles !

Les changements de surface sont parfois brusques et les reprises d'adhérence franchement violentes !



# Rallye d'

Surface : 100 % asphalte

Météo possible : soleil, bruine, tempête

**Le Rallye d'Italie ressemble fortement à celui de France. Il est lui aussi composé d'un revêtement 100 % macadam et procure des frissons intenses grâce à une adhérence maximale, et surtout à ces ravins très proches que l'on trouve tout autour des Spéciales ! Avis aux amateurs de sensations fortes !**

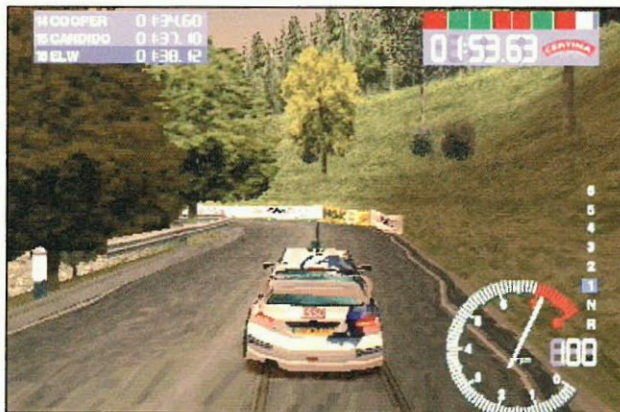


*Des décors fantastiques, un Rallye difficile, surtout pour la concentration du pilote !*

Pour bien progresser dans cet environnement montagneux, mieux vaut ne pas se lancer dans l'aventure trop vite et bêtement foncer tête baissée. Ici, il s'agit de pilotage pur et rien ne doit être laissé au hasard. Car la moindre faute sera immédiatement sanctionnée par une sortie de piste magistrale. Faites attention à vos réglages de base, et prenez le temps de vous « faire la main ». L'adhérence

doit être au top sur ce type de tracé ultra-sinueux. Il faudra également être dans le coup immédiatement, et non pas cinq ou six virages après le départ ou alors vous pouvez dire adieu à vos précieuses secondes. Freiner de manière systématique ne sera pas ici la bonne méthode. Levez plutôt le pied le plus souvent possible. Le Rallye d'Italie propose également de magnifiques décors :

vous pourrez vous en rendre compte lorsque vous traverserez les villages de la région, à pleine vitesse ! Vous devez compter sur ce genre de Rallyes pour marquer de « gros » points car ce sera toujours un peu plus facile que sur d'autres surfaces, plus traîtresses et aléatoires.



*Comme vous pouvez le voir, il est très facile d'endommager sa carrosserie !*

## Les réglages

Vitesses :	- 1
Suspensions :	+ 1
Distribution freins :	+ 1
Puissance freins :	+ 4
Direction :	+ 1

## Les bonus

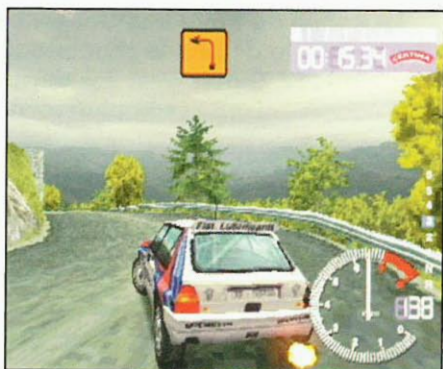
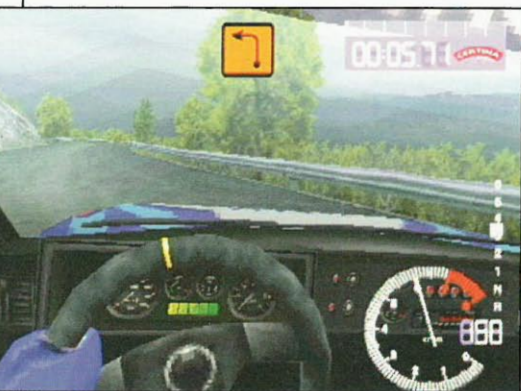
Intermédiaire :

Monster Truck (tricherie)

Expert :

Voitures rapides (tricherie)

# Italie



Admirez la qualité des virages, et le panorama... sur les ravins !



# Rallye du R

Surface : boue, graviers, asphalte Météo possible : temps sec, bruine, tempête

**Le Rallye du Royaume-Uni est certainement le plus difficile de tout le championnat, surtout en mode Expert avec ses dernières Spéciales complètement inhumaines !**



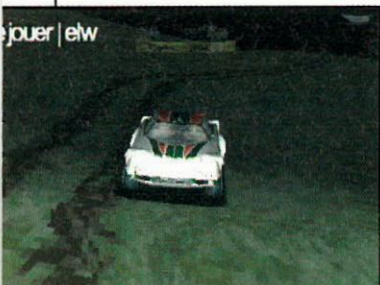
*Les Spéciales de nuit, rien de tel pour se manger des murs à haute vitesse !*

Si vous êtes venu sur ce Rallye pour le confort et le bien-être de votre petite personne, alors vous vous êtes complètement trompé ! Ici, on souffre le martyre et en plus il ne fait jamais beau ! Les voitures sont tôt ou tard complètement maculées de boue, quand elles ne sont pas cabossées, à force de changer subitement de trajectoire, et les revêtements

(alternativement boue, graviers et asphalte) finissent de vous rendre fou ! Un mix détonant pour qui aime les challenges plutôt délicats. En effet, il vous faudra une voiture homogène : utilisez donc l'expérience des autres courses pour vous faire une idée. Ce Rallye est aussi réputé pour ses embranchements surprises : tout à coup, votre copilote vous dit de faire demi-tour, sans que vous ne vous doutiez de quoi que ce soit

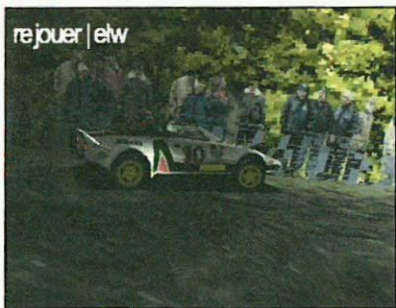
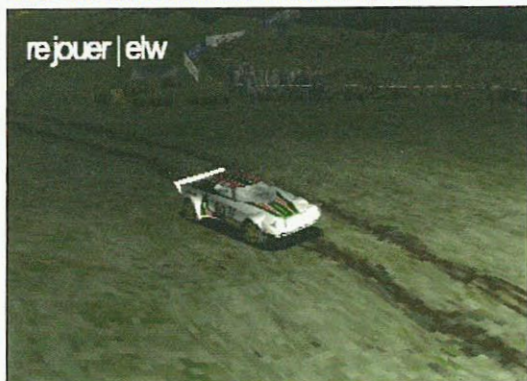
(dans le jeu bien sûr !). La surprise est totale et il vous arrivera très souvent de chercher votre chemin dans une course par moment très sombre, et dont les routes peuvent être très mal délimitées. Décidément les Anglais ne font jamais rien comme nous !

*Utiliser la Stratos sur ce type de tracé et avec la nuit en prime, relève non seulement du luxe, mais aussi de l'inconscience !*

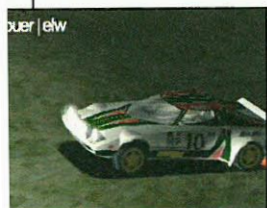


# oyaume-Uni

Amusez-vous à suivre cette trace dans la nuit, et sans perdre de vitesse !



Des spectateurs toujours présents, même en pleine nuit !



## Les réglages

Vitesses :	- 1
Suspensions :	+ 1
Distribution freins :	- 3
Puissance freins :	+ 2
Direction :	+ 1

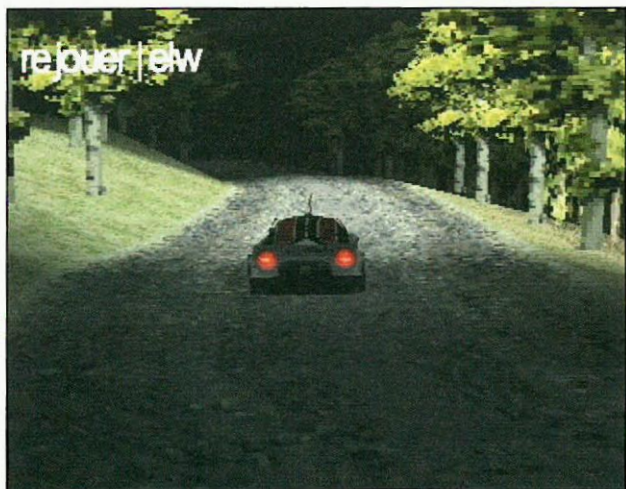
## Les bonus

Intermédiaire :

**Ford Puma Racing**

Expert :

**Lancia Stratos**



On se rend mieux compte de l'obscurité sur ce type d'image.

# Le mode

## L'arcade dépasse les bornes !

Dans la plupart des jeux de « simu » à plusieurs niveaux, le mode Arcade n'a jamais la vedette. Dans Colin la Raie 2, les développeurs ont décidé de nous en faire baver jusqu'au bout ! Eh oui, le mode Arcade du poisson anglais plat et pané est tout simplement ultra-difficile : vous en verrez certainement la fin... un jour, mais à quel prix !

### PRESENTATION RAPIDE

Il existe trois niveaux de difficulté dans le mode Arcade, comme dans le mode Rallye d'ailleurs : Novice, Intermédiaire et Expert. Jusque-là, rien de bien compliqué. Maintenant, suivez bien, ça se corse considérablement. Chacun d'eux est, en effet, composé respectivement de deux divisions, B et A, renfermant trois courses se disputant sur trois tours, face à cinq concurrents. Tout le monde suit ? Dans le premier (B), on y trouve l'Italie, la Suède et la Grèce. Dans le second (A), il y a l'Australie, la Finlande et la France. Alors bien sûr, les modes Novice et Intermédiaire sont de véritables en-cas ingurgités et digérés en deux secondes et demie, mais le suivant...

### MODE EXPERT... POUR LES EXPERTS !

La suite est, en effet, tout simplement indigeste ! Le mode Expert, pour ne pas le nommer, vous en fera baver comme jamais ! Si vous avez quelques longues journées devant vous, n'hésitez pas à les consacrer à cette partie du jeu, pour le bien de vos nerfs et de votre santé en général, on a déjà testé... C'est presque un conseil d'ordre médical. Notez tout de même qu'il vous faut impérativement finir premier de la division B avant de passer à la A, et que vous finirez bien par découvrir quelques bonus cachés, à force de persévérance. Vous pouvez aussi commencer par vous entraîner en solo sur les circuits disponibles, mais il faudra que vous les appreniez

par cœur, car le copilote ne vous donne aucun conseil et les virages ne vous sont pas indiqués à l'écran comme en mode Rallye. De plus, aucune modification sur la voiture n'est possible, c'est de la conduite pure et dure, mais sans finesse. Et sans dégâts.

### CONSEIL GENERAL

Dans toutes les courses Arcade, il est impératif de prendre un très bon départ et de ne pas se faire larguer par les adversaires. Ça paraît évident mais une fois en tête, vous alignerez plus facilement les meilleurs chronos et ne serez pas gêné par la « meute ». En revanche, si vous laissez filer vos adversaires, il est pour ainsi dire impossible de revenir à la régulière... D'autant que tout le

monde aura à cœur de vous rentrer dedans. De même, évitez de freiner trop souvent et replacez-vous dans l'axe de la route par accélérations successives ou avec le frein à main. Compter aussi sur un petit coup de pouce du destin...





# Arcade

## La classe B ELLE REGROUPE L'ITALIE, LA SUEDE ET LA GRECE

### SUEDE

Entièrement sur la neige, ce parcours en Suède demandera avant tout du tact et de la finesse. Certes, ça reste de l'arcade, mais ne mordez surtout pas trop sur les bas-côtés, qui vous ralentissent considérablement, et placez votre voiture le capot en avant, en entrée de virage. Ainsi, vous ressortirez plus vite et avec beaucoup plus de motricité. Plus facile à dire qu'à faire il est vrai, face à des voitures tout le temps très rapides et qui ne semblent pas avoir de problème de tenue de route ! En mode Expert, je crois même pouvoir dire que c'est la course la plus difficile, bien plus que la première (l'Italie), et que la dernière, la Grèce. Si vous ne craquez pas, bon courage !



### ITALIE

Le circuit est plutôt court, très sinueux et sur asphalt. Ici, il est inutile de se prendre la tête avec des trajectoires au cordeau, il faut foncer, un point c'est tout. Il est même quasiment obli-

gatoire de « manger » toutes les bordures composées d'herbe et de graviers si l'on veut grappiller quelques précieux dixièmes et surtout garder une vitesse constante.



### GRECE



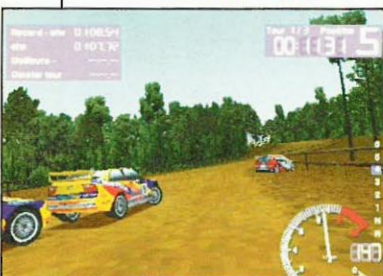
Entièrement sur graviers, cette course demande pas mal de vitesse de pointe et seulement deux gros freinages très appuyés. Ne pas hésiter à lever le pied à certains endroits, pour éviter la sortie de piste sur les bas-côtés qui risqueraient de vous coûter très cher ! Attention au virage juste avant la ligne d'arrivée, qui se négocie en soulageant l'accélérateur, et en relançant la mécanique juste après, en serrant à droite. Tout un programme !

**VOITURE CONSEILLÉE CLASSE B  
SUBARU IMPREZA**

# Le mode Arcade (suite)

## La classe A ELLE REGROUPE L'Australie, LA Finlande ET LA France

### AUSTRALIE



Un circuit entièrement sur graviers, assez sinueux, avec des barrières et des ornières en guise de délimitation de route ! Attention aux sorties trop larges et aux vitesses trop élevées. Le meilleur moyen de réussir cette course est d'accélérer en douceur, sans trop appuyer sur le champignon : il faut savoir doser !

### FINLANDE



Essentiellement composée de graviers, la surface du revêtement de cette course ne demande pas de technique de pilotage particulière. Mis à part des crêtes assez hautes, notamment dès le départ, il faut savoir doser son effort et ne pas se laisser griser par la vitesse, souvent élevée sur ce genre de terrain. Pour les « gros cœurs ».

### FRANCE



Un très long parcours entièrement sur asphalte et très sinueux. Pour pouvoir rivaliser avec les concurrents, il faudra vraiment connaître le circuit par cœur ou alors je ne donne pas cher de votre peau de pilote. Ne pas hésiter à utiliser le frein à main et à freiner à bon escient lorsque les virages se font en épingle. Un circuit technique.

### CIRCUIT BONUS KENYA

De larges courbes sur un tracé rapide, long et entièrement composé de graviers. La vitesse est élevée mais les bas-côtés et les bosses sur le centre de la route sont traîtres car ils peuvent vous ralentir considérablement, si vous n'optez pas pour une trajectoire « scientifique ».



VOITURE CONSEILLÉE CLASSE A  
MITSUBISHI LANCER

### Les bonus en mode arcade

IL N'Y A AUCUN BONUS AU NIVEAU NOVICE !

#### NIVEAU INTERMÉDIAIRE :

Classe B (intermédiaire) : Mitsubishi Lancer Alternance 1

Classe A (intermédiaire) : Mitsubishi Lancer Alternance 2 - Piste Kenya Arcade - Mode Expert Arcade Classe B

#### NIVEAU EXPERT :

Classe B (Expert) : Lancia Integrale Alternance 1 - Classe A Expert

Classe A (Expert) : Lancia Integrale Alternance 2 - Piste Royaume-Uni Arcade

#### PISTE KENYA :

Ford Focus Alternance 1

#### PISTE ROYAUME-UNI :

Ford Focus Alternance 2

### CIRCUIT BONUS ROYAUME-UNI

Le plus long et le plus technique de tout le mode Arcade. En fait, vous avez droit ici à 60 % de boue et 40 % d'asphalte pour le revêtement. Il faut de la précision et du doigté et surtout garder un très bon rythme tout au long de la course. Adversaires coriaces !



# Savoir tricher avec classe

NOTA BENE : LES CODES SONT A RENTRER A LA PLACE DES NOMS

CMR 2 propose un mode Tricheries qu'il faut absolument gagner dans le jeu. Mais parfois, il arrive que ces codes soient immédiatement révélés par une mystérieuse et généreuse (?) personne. Pourtant, loin de nous l'idée de vouloir « casser » l'intérêt d'un tel produit, puisque ces codes existent déjà. Voici donc de quoi satisfaire les plus exigeants d'entre vous, avec la possibilité (ou non) de venir jeter un œil de ce côté du « booklet ».

## Les tricheries en images

### BOULES DE FEU



Utilisable : dans le mode Arcade  
Avec : le bouton Rond du frein à main (ON ou OFF des « tricheries »)  
Un mode plutôt amusant mais à deux uniquement. En cas d'utilisation, le frein à main ne fonctionne évidemment pas.

Code : GREATBALLSOFF

### GRAVITE REDUITE

Utilisable : ? ? ?

Avec : ? ? ?

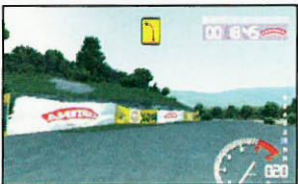
Impossible de savoir dans quel mode de jeu fonctionne cette tricherie, qui aurait pour objet de réduire la gravité. Si vous avez une idée...

Code : MOONLANDER

### PISTES INVERSEES

Utilisable : en Arcade et en Rallye  
Avec : ON ou OFF des « tricheries »  
Refaire toutes les spéciales en mode Miroir !

Code : RORRIMSKARTS



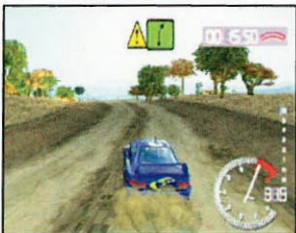
### VOITURES AGRESSIVES

Utilisable : dans le mode Arcade  
Avec : ON ou OFF des « tricheries »  
L'agressivité des autres voitures est certaine, et ces dernières essaieront tout autant de vous « mettre au tas » que de vous passer devant !  
Code : NEURALNIGHTMARE

### COLLISIONS VIGOREUSES (BUMPER)

Utilisable : dans le mode Rallye  
Avec : ON ou OFF des « tricheries »  
Si vous voulez servir de bille de flipper au milieu de la végétation, alors préparez-vous à être sérieusement secoué !  
Ça ne sert à rien, mais ça défoule !  
Code : RUBBERTREES

### PROPULSION TURBO



Utilisable : dans le mode Rallye  
Avec : le bouton Rond du frein à main (ON ou OFF des « tricheries »)  
Se propulser à 300 km/h en moins de 3 secondes, c'est tout à fait possible avec ce « Turbo » très spécial. Les revers de la médaille ? Les collisions qui font 100 fois plus de dégâts !  
Code : ROCKETFUEL

### MONSTER TRUCK

Utilisable : dans le mode Rallye  
Avec : ON ou OFF des « tricheries »



De grosses roues apparaissent sous votre voiture ! Et vous n'irez pas plus vite.  
Code : EASYROLLER

### VOITURES RAPIDES



Utilisable : dans le mode Rallye  
Avec : le bouton Croix (ON ou OFF des « tricheries »)  
Une accélération là encore foudroyante, mais plus en douceur que le « Turbo ». Néanmoins, pour éviter de vous manger tous les obstacles sur les côtés de la route, sachez lever le pied très tôt, et freiner très fort quand il faut !  
Code : PRUNEJUICE

### LES AUTRES CODES

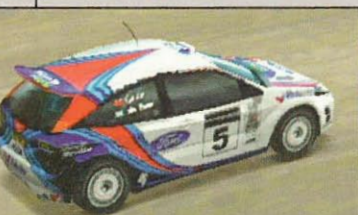
Toutes les spéciales du jeu :  
HELLOCLEVELAND

Toutes les voitures du jeu :  
ONECAREFULOWNER

# Les caisses

Colin 2 propose en tout et pour tout 21 caisses. Mais pour avoir le privilège de toutes les conduire, il faudra remporter de nombreuses victoires dans les modes Arcade et Rallye... Alors, en attendant qu'elles soient vôtres, en voici une présentation succincte.

## VOITURES DE BASE



Ford Focus

Ces 6 voitures sont les modèles de base, avec lesquelles vous devrez faire vos armes dans les modes de jeu les plus faciles. Il s'agit exclusivement de 4X4 dotés d'un turbo, et dont la puissance avoisine les 300 cv pour un poids de 1 230 kg.

### FORD FOCUS

Après avoir brillé avec sa Subaru Impreza durant plusieurs saisons, Colin McRae court depuis la saison 99 au volant de cette petite bombe. Logique par conséquent que la Ford Focus soit en quelque sorte la « mascotte » du

jeu ! Mais attention, ce n'est pas une raison suffisante pour en faire votre voiture de prédilection : malgré sa relative homogénéité, ses performances générales sont en retrait par rapport aux autres caisses disponibles.

### SUBARU IMPREZA

La célèbre voiture de rallye japonaise, rendue célèbre par sieur McRae, est l'une de voitures les plus attachantes du jeu. Bien carrossée, elle excelle sur les pistes sablonneuses et peu adhérentes, mais en contrepartie montre ses limites sur l'asphalte. N'empêche, grâce à sa motricité et à son couple de camion, elle pourra vous mener vers quelques belles victoires.

### TOYOTA COROLLA

Son manque de « gueule » et de caractère associé à une mécanique sans saveur font de la Corolla une caisse sans âme, qui n'a finalement pas grand-chose pour elle. Quelconque, elle ne profite pas de qualités spécifiques face à ses concurrentes. Maintenant, si vous aimez sa bouille trapue, rien ne s'oppose à ce que vous l'adoptiez...



Subaru Impreza



Peugeot 206

### MITSUBISHI LANCER

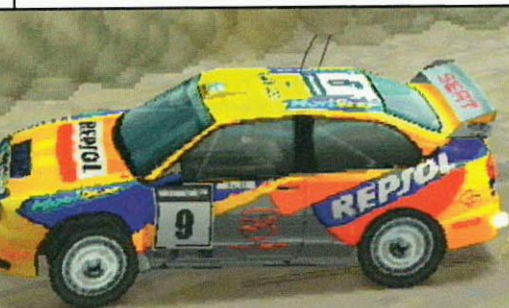
Rendue populaire depuis peu en France, grâce à Taxi 2, la Mitsubishi est une voiture attachante, au même titre que l'Impreza. Assez lourde, elle affectionne tout particulièrement les pistes chaotiques et ne rechigne pas



Toyota Corolla



Mitsubishi Lancer



Seat Cordoba Mitsubishi Lancer Road Car

à exécuter de beaux travers. Tout au plus pourrait-on lui reprocher son manque de reprise, mais vu qu'elle existe en version boostée (Evolution IV, entre autres), elle peut rapidement devenir un choix judicieux.

#### PEUGEOT 206

La petite bombe du constructeur hexagonal est une véritable bouffée d'asphalte, spécialiste ès reprises musclées, sur les lacets sinueux du Rallye de France. Très vive, elle peut se révéler ultra-efficace pour peu qu'on lui associe quelques savants réglages. Sa puissance disponible à tout moment la rend parfois un peu « sauvage » et capricieuse, mais avec une once de doigté, elle révèle toute sa fougue. Cependant, sur les surfaces glissantes, son poids plume la transforme en véritable savonnette !

#### SEAT CORDOBA

Pour faire simple, disons que la Cordoba ressemble par bien des aspects à son homologue nippon, la Corolla. Avec son nom ridicule, cette caisse manque autant de charme que de fougue et ne semble pas présenter d'atouts notables. Mais bon, si vous ressentez une quelconque affinité pour les Seat, rien ne vous empêche de tenter votre chance avec la Cordoba !

## VOITURES BONUS

Les 15 voitures qui suivent ne sont pas disponibles au début du jeu. Pour les récupérer, vous devrez remporter les différentes épreuves des modes Arcade et Rallye, et ce en niveau de difficulté Intermédiaire et Expert (en Novice, vous ne récupérez strictement rien !). Comme vous pourrez le consta-

ter, de nombreux modèles sont déclinés en plusieurs variantes (Focus, Lancer...). Or, ces « variations sur le même thème » se ressemblent souvent énormément entre elles, et ne présentent aucune différence de comportement ni de performances (ou alors tellement infimes qu'elles sont difficilement perceptibles) !

Ford Focus Alternance 1



Ford Focus 1999 Ford Focus Alternance 2



# Les caisses (suite)



Mitsubishi Lancer Alternance 1 et 2



Lancia Integrale Alternance 1 et 2



Ford Sierra Cosworth



Lancia Integrale



Lancia Stratos

## FORD FOCUS 1999, FORD FOCUS ALTERNANCE 1, FORD FOCUS ALTERNANCE 2

Dotées d'un léger surcroît de puissance, par rapport au modèle de base, ces versions « Spéciales » de la Focus n'en sont pas pour autant des foudres de guerre, parées pour affronter toutes les situations et tous les terrains.

## MITSUBISHI LANCER ALTERNANCE 1, MITSUBISHI LANCER ALTERNANCE 2 MITSUBISHI LANCER ROAD CAR

Au même titre que la Focus, la Lancer possède son cortège de versions dites Spéciales. Et là encore, les différences entre le modèle de base et celles-ci sont assez peu sensibles (même puissance, même poids...) ! Bref, quelle que soit la Lancer que vous choisissez, le résultat, une fois en piste, ne changera pas du tout au tout...

## LANCIA INTEGRALE, LANCIA INTEGRALE ALTERNANCE 1, LANCIA INTEGRALE ALTERNANCE 2, LANCIA STRATOS

Grande habituée des simulations de rallye, la marque Lancia est une

nouvelle fois sur-représentée dans Colin McRae 2, avec pas moins de quatre modèles accessibles. On retrouve ainsi la très classique et pourtant indémodable Intégrale (déclinée en 3 versions), dont les quelque 345 cv et le poids plume sauront vous convaincre. Mais la plus extrême de toutes est sans conteste la bestiale Stratos. Avec son monstrueux moteur développant 500 cv et ses 900 kg toute mouillée, elle ne fait pas dans la dentelle. Vive et extrêmement capricieuse (propulsion oblige...), elle ne se laisse pas apprivoiser facilement. Pour la maîtriser, une seule technique : caresser l'accélérateur sans jamais brusquer la cavalerie et éviter à tout prix les brusques embardées !

## FORD SIERRA COSWORTH

Voiture de beauf devant l'éternel, la Sierra est une espèce de pachyderme de la route, à la carrosserie franchement vieillotte. Lourde et relativement puissante, elle peine énormément à l'accélération, pour finir avec une vitesse de pointe honorable. Seulement voilà, non seulement la direction s'avère trop lourde, mais le fait que ce soit une propulsion lui confère une tenue de cap assez précaire. Bref, à moins d'être un nostalgique de cette caisse, vous ne devriez pas prendre votre pied à son volant !

## MINI COOPER S

Ne vous fiez pas aux apparences : derrière son look de boîte à sardines pour secrétaire B.C.B.G., cette petite traction avant astique copieusement. Lorsqu'il est question de bouffer de la



Mini Cooper S

poussière sur des pistes sinueuses et étroites, cette puce de 550 kg pour 120 cv est, en effet, toujours partante ! Impressionnante de vivacité, elle possède malheureusement un gros défaut : sa vitesse de pointe ridicule la transforme en véritable veau lorsqu'il s'agit de négocier une ligne droite à fond !

#### MG METRO 6R4

Malgré un rapport poids/puissance en sa faveur (410 cv pour 1 030 kg), la Metro se révèle à l'usage ultra-crispante. Pas assez franche dans les courbes, trop lente à se remettre dans le cap, elle lâche sa cavalerie tous azimuts et devient rapidement impossible à maîtriser ! En plus, sa carrosserie façon cubisme primaire en fait l'une des voitures les plus moches du jeu !

#### PEUGEOT 205 T16

Véritable légende du sport automobile, la 205 T16 est (comme les Lancia) une figure incontournable dans le monde des rallyes. Souvent présente dans les simulations mettant en scène cette discipline, elle fait ici une apparition des plus remarquées. Probablement la voiture la plus homogène du lot, la 205 T16 bénéficie non seulement d'une copieuse puissance



Peugeot 205 T16



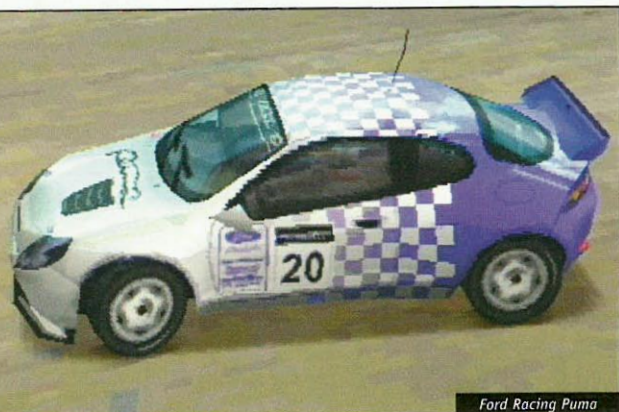
MG Metro 6R4

(500 cv), mais également d'une très bonne tenue de route. Bref, l'arme idéale pour mettre une bonne distance entre vous et vos adversaires !

#### FORD RACING PUMA

Avec sa carrosserie considérée par

certains comme une hérésie et par d'autres comme un exercice de style réussi, la Puma a au moins le mérite de ne pas laisser indifférent. Forte de quelque 300 bourrins pour à peine plus d'une tonne, la petite sportive de Ford a une sacrée dose de répondant et un tempérament assez joueur.



Ford Racing Puma

### Auto ou manuelle ?

Que ce soit en mode Arcade ou en Rallye, vous pourrez opter pour une boîte de vitesses automatique ou manuelle. Si la première est très « confortable » à l'usage, la seconde apporte beaucoup de relief au jeu. En effet, en boîte manuelle, on peut jouer sur le frein moteur et optimiser sérieusement le régime de tours/mn. Mais dans le feu de l'action, il vaut mieux faire preuve d'un bon timing pour enclencher le bon rapport, au bon moment...



colin|mcræe|rally|2.0™