

LIVE SIM

RETRO

Mondial de la Simulation 2011



TEST

Game Stock Car

N°7 MARS 2012

LE WEBZINE DU SIMRACING

FOCUS

La montagne, ça vous gagne !
Carte des Simroom

INTERVIEWS

Jann Mardenborough
Esca31

TESTS

Simraceway
Volant SRW-S1
Raceroom



JANN MARDENBOROUGH
VAINQUEUR DE LA GT ACADEMY 2011

Live Sim a été fondé par Gaylord Landais en septembre 2009. Dès octobre est paru le 1^{er} numéro. Vingt pages qui traitaient exclusivement de la simulation de courses automobiles. Depuis, le magazine a peu changé, nous ne parlons toujours que de Simracing, avec un peu plus de pages à chaque numéro.

L'ambition de l'équipe de rédaction est de promouvoir le Simracing, de parler des jeux qui sont notre passion. Tous les jours, nous voyons des professionnels travaillant dans le Simracing. Leurs réalisations méritent d'être présentées dans un média dit de référence. La surprise pour nous d'ailleurs est d'être le seul magazine sur ce créneau.

L'actualité du Simracing est riche. Mais la mode est plutôt à l'information instantanée. En exagérant, « un mod est sorti, voici la photo, voici les voitures, voici une vidéo, voici le lien. » Notre objectif est d'apporter un complément aux sites de news. Ils sont d'ailleurs notre principale source de renseignements. Comme les dépêches AFP, ils nous remplissent d'informations. A nous de choisir celles qui méritent plus d'attention, notre but étant de réaliser des articles permettant de creuser plus profondément certaines d'entre elles. Alors nous surveillons, nous sélectionnons nos sujets, nous testons, nous interviewons, nous rencontrons, et nous écrivons. Nous voulons approcher l'ensemble des aspects du Simracing. Les jeux bien sûr, les mods, les pilotes, les organisations, le matériel, et bien d'autres surprises qui viendront avec le temps.

L'équipe se compose d'une dizaine de personnes, qu'ils soient rédacteurs, correcteurs ou graphistes. Tous nous sommes des acharnés du Simracing. Nous avons chacun, notre propre histoire du Simracing, des accointances avec des ligues ou des organisations. Pourtant nous portons une grande importance à notre liberté. Nous voulons pouvoir discuter avec tout le monde, sans qu'on puisse nous reprocher d'être encartés. Nous ne sommes pas des partisans, nous avons besoin de notre libre arbitre. Notre regard doit rester neuf, interrogatif sur les sujets que nous abordons.

Les abonnés également sont une grande fierté aussi pour nous. Chaque semaine, vous vous inscrivez pour pouvoir être avertis de la sortie d'un nouveau magazine. Ne croyez pas que c'est inutile. Même si Live Sim est gratuit, et le restera, nous avons besoin de savoir pour combien de personnes nous travaillons. Quoi de mieux que des abonnés pour nous donner des conseils ou nous avertir des news qui nous échappent. Vous êtes le cœur du magazine. Nous travaillons pour vous, car vous lisez notre travail. Nous croyons en la force de cette relation. Les abonnés auront donc toujours un temps d'avance. Car vous avez fait le geste, vous avez pris le temps de vous inscrire, et parfois même de nous complimenter. Il est normal alors que vous soyez les premiers informés. A l'avenir, et sans dévoiler les beaux projets que nous avons, nous tisserons encore plus de liens avec vous.

Live Sim a la chance d'être un webzine. Nous profitons pleinement de la visibilité que nous offre Internet. Et grâce aussi à des généreux donateurs. Qu'ils en soient remerciés, car nous sommes des bénévoles. Live Sim a besoin d'eux, pour le site web, pour les déplacements, pour nous permettre de continuer à travailler. Surtout ne vous arrêtez pas !

De notre côté nous continuons à pousser. Nous en sommes à cinq magazines par an. A long terme, nous imaginons devenir un mensuel. Mais quand ? A cette question je n'ai pas de réponse encore. Je sais par contre que la simulation existera encore pendant des années.

Pensez à parler de Live Sim, à vos amis simracers...

Plus on est de fous plus on roule.

Fondateur :

Gaylor Landais

Rédacteur en Chef :

Jacky Ratzenberger

Rédacteurs :

Alain Lefebvre

Anthony Delahayes

David Rosolen

Eric Antoine

Guillaume Castellan

Jacky Ratzenberger

Vincent Nagorniewicz

Graphiste :

Vincent Nagorniewicz

Chef de publication :

Franck Gustaw

Correcteurs :

Pascal Malenfant Tremblay

Franck Gustaw

Fred Duc

Jacky Ratzenberger

Webmaster / Développeur :

Jacky Ratzenberger

Vincent Nagorniewicz

Commercial :

Pascal Malenfant Tremblay

#7



Le numéro 7 s'ouvre sur la joie d'un Simracer qui deviendra l'année prochaine un pilote professionnel pour Nissan. La GT Academy en est à sa 3ème édition. Pour l'instant ils ne se sont pas tellement trompés. En 2008, Lucas Ordonez était à la place de Jann Mardenborough. En 2011 Lucas a gagné avec Signatech sur LMP2 le championnat ILMC. Jordan Tresson a gagné le GT Academy en 2010 et la Blancpain Endurance Série en GT4 avec RJN Motorsport. Il y a quatre ans, les professionnels regardaient la GT Academy avec amusement. Depuis, ce moyen de sélection original semble une réussite. Pourvu que cela dure.

Amis abonnés et lecteurs, je voulais aussi vous remercier de votre patience. Un an d'attente depuis le dernier numéro nous a aussi paru très long. L'actualité devenant de plus en plus riche ces dernières semaines, il est temps de vous présenter notre travail, avec des articles sur le monde de la simulation, tel qu'elle est, remplie de diversité. Des essais, des rencontres, des rétros, des interviews, des humeurs, des histoires. Bref, tout ce que vous aimez !

J'en profite également pour souligner le travail de notre rédaction et particulièrement de nos correcteurs qui réalisent un travail considérable. En effet les rédacteurs, à force de commettre les mêmes fautes de syntaxe ou de grammaire, finissent par ne plus les voir. Nos correcteurs oeuvrent dans l'ombre pour rendre la lecture agréable. Ils sont indispensables.

Par ailleurs je voulais vous inviter à rejoindre Live-Sim. Nous avons des rôles à tenir dans la rédaction, pour des compétences multiples. Correcteurs, rédacteurs, développeurs Web, graphistes. N'hésitez pas à nous contacter, même pour un rôle auquel nous n'aurions pas pensé, nous sommes une équipe où il est aisé de travailler. Plus nous sommes nombreux, plus il sera simple d'être régulier.

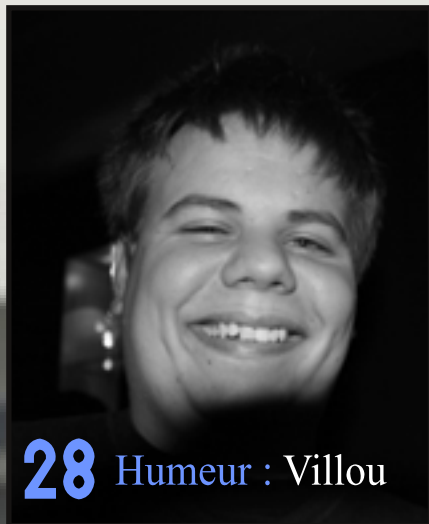
Je vous laisse à la lecture de votre magazine. Prenez le temps de propager la nouvelle. Nous avons un record à battre : 3627 lecteurs en 100 jours. En attendant, je vous laisse, nous partons pour le numéro 8, où vous devriez retrouver une nouvelle rubrique, qui j'espère vous plaira. (chut c'est un secret !)

Jacky Ratzenberger
Vous voulez réagir ?
redac@live-sim.com

SOMMAIRE

LIVESIM #7 -MARS 2012

06 SCREENS



INTERVIEW

52 Esca31
L'éclectique !

TESTS

56 Simraceway / Volant SRW-S1
Raceroom

64 Game Stock Car
Le second bébé de Reiza Studio



48 CHRONIQUE

L'évolution de l'offre

26 OLDIES

Test Drive

18 NEWS

78 RENDUS

88 ROMAN

LIVE
SIM





Senna1 - GT5





Batman - GT5





DIRT3



jerrin93 - Dirt3



maxxous -



rFactor - Laguna Seca - Endurance Series



Kelnor34 - Pixsim





Kelnor34 - Forza4



Gameseed créé des jeux, et vous pouvez rouler chez eux.

Gameseed, société originellement créatrice des jeux Nitro Stunt Racing et Truck Racing, propose sur Lyon une salle pour découvrir l'environnement des simulateurs dynamiques avec des D-Box GTR-400 et GTR-600. Vous pouvez rouler en Formule 1, GT, Formule Jet. Cette adresse est à retrouver sur la [carte des salles page 46](#)

**ARTA Engineering client du simracing**

ARTA Engineering, équipe historique de Formula Renault 2.0, a créé en 2008 un simulateur statique pour aider les pilotes dans la recherche de performance. En constante évolution, le simulateur est désormais dynamique, équipé des vérins D-Box en provenance du futur IMS GTR-800 (pour info, il s'agit du nouveau simulateur 6 axes). Les séries réalisées dans ce simulateur sont analysées et comparées au réel, avec un coût nettement plus accessible. Il est intéressant de voir que les simulateurs dynamiques se démocratisent en dehors des équipes de F1.



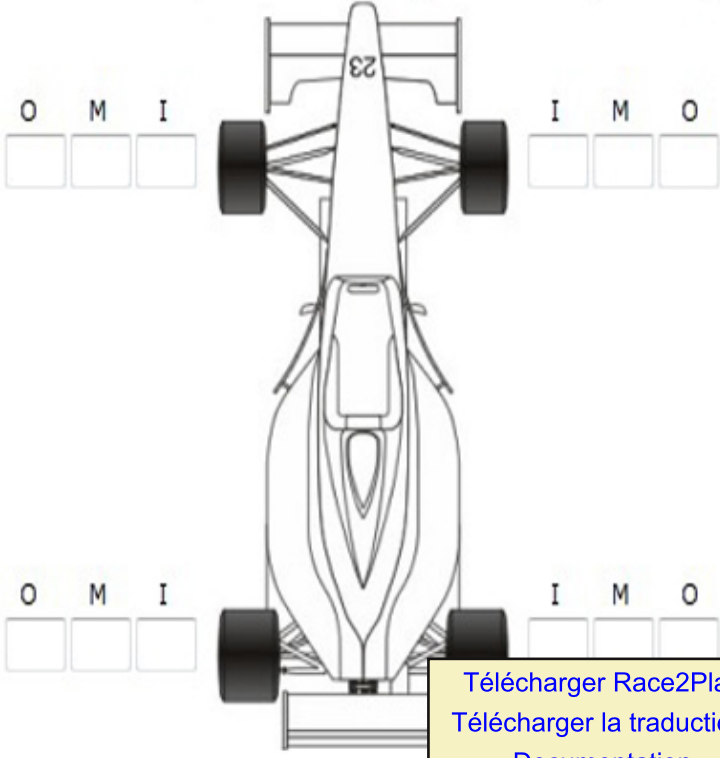
Race2Play Setup Developer 3.02

Démarrer | Ressorts/Barre anti-roulis | **Pneus/Carrossage** | Chasse/Pincement | Boîte de vitesse | Différentiel | Poids | Amortisseurs 1 | Amortisse

Pression des pneus et carrossage

ASTUCE : La plus petite augmentation de la surface de contact du pneu au sol améliore bien davantage l'adhérence que n'importe quel autre réglage.

Etape 3 Maintenant que le comportement de la voiture est neutre, faites quelques tours de plus, puis notez la température des pneus dans les champs en surbrillance. Relevez la température d'un seul pneu à la fois, en observant celui qui chauffe le plus juste en sortie de virage. Les relevés de température en en ligne droite donnerait des résultats erronés. Répétez cette opération jusqu'à régler correctement la température des 4 pneus (cela demande un peu de temps, donc soyez patient).



O M I I M O

O M I I M O

[Télécharger Race2Play](#)
[Télécharger la traduction](#)
[Documentation](#)

Race2Play, une alternative pour régler sa voiture

Les réactions physiques d'une voiture proviennent pour une part du setup. Quelle frustration donc de tâtonner quand il s'agit de réduire ce sous virage dans les virages lents à droite (ou à gauche d'ailleurs) ! Les réglages sont parfois très nombreux, et toujours imbriqués, cela tient souvent du casse tête de trouver un réglage qui vous convient. Si vous vous reconnaissez dans ces lignes, alors Tim McArthur est votre ami. Il a développé un outil plutôt intuitif qui aide au réglage des voitures sur de nombreux paramètres tels que suspension, barre anti-roulis, pression des pneus, carrossage, châssis, pincement, boîte de vitesses, différentiel, répartition de poids, entretoise, ailerons, stratégie pneu & carburant. A essayer d'urgence !

Le simulateur Red Bull

Red Bull est une entreprise qui fait du soda. Pourtant elle consacre 450 millions d'euros / an (15% de son chiffre d'affaire) au sponsoring sportif. A titre de comparaison sportive le chiffre d'affaire annuel 2010/2011 du Real Madrid est de 450 Millions d'Euros. Il n'est donc pas étonnant de retrouver cette équipe tout en haut de l'élite en Formule 1. Pour cela il n'y a pas de secret, il faut un simulateur perfectionné. Chez Red Bull, il s'agit d'un hexapode Cruden à six vérins électriques, avec 3 vidéo projecteurs sur un écran courbe. David Coulthard pour la BBC nous présente cette installation très impressionnante dans cette vidéo (en anglais évidemment). On nous présente notamment les processus complexes d'un départ de grand prix à Monaco. Vous trouverez plein d'autres informations, et la fin vous amusera beaucoup.



Voir la video sur : [YouTube](#)



Project C.A.R.S. crée le buzz

Slightly Mad Studios a été créé sur les cendres de Blimey Studios (le studio de GTR). Ils ont continué la création de jeux de course avec Shift et Shift2. Visuellement un cran au-dessus de tout ce qu'on avait déjà vu, beaucoup furent déçus au moment de rouler sur Shift 1 & 2. Project C.A.R.S. est leur nouveau projet qui semble être une révolution. Graphiquement d'abord, je vous laisse apprécier les screenshots en version pré-alpha, mais surtout dans la manière de financer son développement. Il faut savoir qu'une année de développement coûte 3.5 millions d'euros. A la manière de My Major Company qui demande à des internautes de choisir de financer des chanteurs, S.M.S. propose 6 niveaux d'investissement dans le jeu, tout en permettant d'y jouer à tout moment. S.M.S. livre au moins une version par semaine pour corriger ou amener de nouvelles fonctionnalités. Le premier prix commence à 10 €, c'est le pack Junior, chaque mois une nouvelle version est téléchargeable. Ensuite il y a le Team Member pack à 25 € qui permet de télécharger une nouvelle version chaque semaine. Le Full Member pack est à 45 €. Il est identique au Team Member pack pour la fréquence de téléchargement mais permet de recevoir la version finale en boîte. S.M.S. permet également à la communauté de suivre le forum privé du studio. Vous trouverez également d'autres packs avec d'autres privilèges mais à des prix qui commencent à être plus importants. Il est mentionné également que des retours sur investissement modiques auront lieu selon le niveau de vente du jeu.

Si on résume, nous avons un beau jeu, nous participons à sa création, et pour une somme modique. Des questions sont encore en suspens : modding or not modding ? Simulation ou arcade ? Ca mérite au moins d'être surveillé. regardez donc cette présentation des voitures ingame : [YouTube](#)

[Dossier de presse](#)

[Site internet](#)

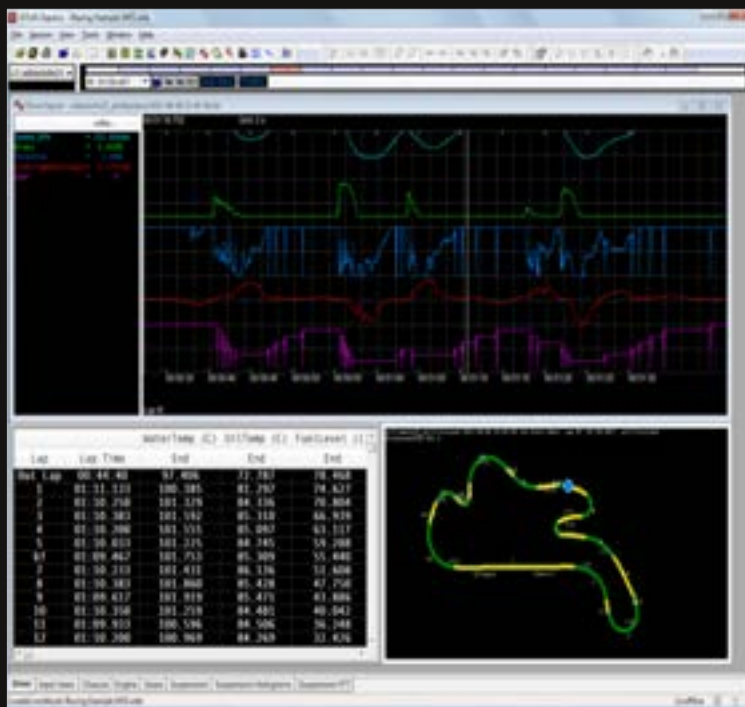
[Post sur RFR](#)



Racing choisit la télémétrie McLaren

iRacing s'associe avec un partenaire prestigieux pour inclure la télémétrie sur sa plateforme. Dave Kiemmer (PDG d'iRacing) explique : « En utilisant le system Atlas Express de McLaren Electronics, nos membres pourront entrer dans le détail pour améliorer leur performance tout en utilisant les mêmes outils en temps réel que la F1 ou la NASCAR. »

Tutoriel



Le circuit F1 du New Jersey est déjà dans rFactor

Le 25 octobre 2011 (notez bien les dates), le gouverneur de l'état du New Jersey, Chris Christie, annonçait qu'une course de F1 aura lieu près de New York, à partir de 2013. La course se déroulera sur un circuit de 3,2 miles (5,1 km) sur des routes existantes via le port impérial et au sommet des Palissades à Weehawken à l'Ouest de New York.

Le 26 octobre 2011 est postée la vidéo du circuit puisque le circuit est urbain.

A voir sur youtube : [YouTube](#)

Et enfin le 27 octobre 2011, la vidéo du circuit dans rFactor est publiée :

A voir sur youtube : [YouTube](#)

Qui a dit que la communauté du simracing n'est pas réactive ?

La course des champions iRacing

La fin d'année pour le sport automobile est synonyme de Courses des Champions. Il existe d'ailleurs un Mod ROC (Race of Champions) sur rFactor. iRacing en fin d'année 2011 a décidé également de faire une course de ce type. Pour l'anecdote c'est Brandon Davis, pilote Nascar, qui a emporté la course.

L'information intéressante est plutôt de savoir que 7.000 personnes ont regardé en direct cette course. Ainsi le simracing peut être regardé, en voici un

extrait d'ailleurs : [YouTube](#)



Nouvel accessoire pour le Thrustmaster T500 RS

Après avoir proposé une réplique du volant Ferrari F1, Thrustmaster ajoute un nouvel accessoire à son volant haut de gamme, le T500 RS. Il s'agit du shifter qui permet soit d'avoir une boîte en H, soit une boîte séquentielle, en dévissant juste une platine. Le TH8, qu'on peut trouver entre 130 € et 160 €, est d'un grand ressenti, proche de ce qu'on peut connaître dans une vraie voiture.

GT Legends pour Vista et 7

GT Legends est un jeu qui reste à part. Il a telle qu'on peut toujours avoir envie d'y rouler même plusieurs années après l'achat, grâce à la variété des voitures. Le problème est que vous n'avez pas forcément envie de revenir à Windows XP, une fois qu'on est passé sur Vista ou sur 7. Car évidemment le GTL acheté en version boîte ne fonctionne plus sur ces systèmes. Simbin néanmoins propose une version digitale adaptée aux systèmes récents. Pour cela, c'est très simple. Connectez-vous sur [Raceroom](#). Entrez votre nom, votre adresse mail et votre nom d'utilisateur Raceroom (au besoin créez-le), indiquez comme sujet GT-Legends Revival. Enfin joignez une photo du boîtier GTL et du Cd. Au bout de quelques jours vous recevrez un lien pour télécharger votre nouvelle version GT Legends, compatible Vista et 7.



McLaren et Ferrari recrutent pour leur département Simulation

Des offres d'emploi ont été trouvées parmi l'élite de la course automobile. Elles concernent les divisions simulation de McLaren et Ferrari. Preuve en est que les restrictions d'essais réels amènent les équipes à trouver des solutions pour réaliser leurs tests. La simulation est devenue clairement un de ces outils.



Scuderia Ferrari currently has a number of exciting opportunities within its Simulation Group

SIMULATION DEVELOPER (1201SD01) : Responsible for the development and maintenance of vehicle dynamics models and simulation algorithms. This position requires a candidate with an excellent Degree in Mechanical or Information Engineering. Proven working knowledge of MATLAB/Simulink is a prerequisite.

SOFTWARE DEVELOPER (1201SD02) : Responsible for the development and maintenance of the suite of Ferrari software tools. This position requires a candidate with an excellent Degree in Software or Information Engineering. Proven working knowledge of C#/C++ is a prerequisite.

Candidates must be highly motivated, good communicators with a flexible approach to working as part of a closely knit team. Excellent remuneration packages will be offered along with comprehensive relocation assistance.



Mc Laren has a vacancy for a talented, creative and motivated individual to join our Formula 1 Vehicle Dynamics engineering team as a Simulator Development Engineer.

In this role, you will play a key part in the development of the McLaren driver-in-the-loop simulator. You will work closely with race and test drivers and other engineers in research and development programmes and will deliver innovative solutions and high-performance upgrades at the forefront of simulator technology.

Experience in the development of simulators is an advantage. Applicants must have an excellent degree in engineering or a related discipline and must be team players with the drive and ability to deliver high quality solutions in the most demanding of environments.



Mach2racing propose un cockpit dans une Subaru

Mach2racing a ouvert une salle près de Béziers à Nissan-lez-enserune. Vous pouvez la retrouver sur [notre carte page 46](#). L'originalité de cette salle vient du fait qu'un des simulateurs dynamiques est à l'intérieur d'une Subaru.

Regardez la vidéo sur : 

Cela a l'air vraiment immersif, à un tarif plutôt raisonnable (10 € les 6 min).

Autosim sport sort son numéro 6

Notre homologue anglais et précurseur, Auto Sim Sport a livré son numéro 6, après trois ans d'attente. Soixante dix pages à lire en anglais sur des sujets qui intéressent tous les simracers. Bravo pour cette renaissance.

AUTOSIMSPORT
Slidin the Sport into the Sim

Jordan Tresson, Simracer, pilote pour le WEC en 2012

L'année dernière, le championnat ILMC a accueilli Lucas Ordonez, vainqueur en 2008 de la GT Academy dans l'équipe Signatech Nissan en LMP2. L'expérience fut flatteuse pour le Simracing, car l'équipage a gagné en LMP2 les 12 Heures de Sebring, terminé 2ème aux 24 Heures du Mans, et gagné le championnat ILMC 2011. En 2012, ce championnat devient le Championnat du Monde d'Endurance FIA (ou WEC). Lucas Ordonez continue en LMP2 chez Greaves Motorsport, tandis que Jordan Tresson, vainqueur de la GT Academy 2010, participera au WEC avec un équipage expérimenté, Olivier Lombard, vainqueur des 24 Heures du Mans 2011, et Franck Mailleux Champion ILMC 2011. C'est clairement un équipage qui jouera la victoire à chacune des courses. Premier rendez à Sebring le 17 mars.



Gestion des mods enfin simplifiée

Quiconque roule en simracing sait qu'une des tâches délicates et consommatrices de temps est la gestion des mods et des circuits dans nos nombreux jeux. C'est un gros plus, car nous nous sommes tous retrouvés avec des jeux à réinstaller parce qu'un mod avait écrasé notre belle installation. Sim Racing Manager permet, entre autres, de pouvoir cocher ou décocher des mods, ou des circuits sur Race07, GTR2, GTL ou rFactor. A voir, à essayer et à adopter évidemment.

[En savoir plus !](#)



Quel est le meilleur casque pour le simracing ?

Une petite info, comme je les aime, trouvée au détour d'un forum (Racing FR), par Anthony Monteil. Pour ceux qui ne le connaissent pas il s'agit de la personne qui s'occupe des sons dans le studio Simbin. A la question « quel est le meilleur casque pour toi ? », il répond : « Pour parler de ce que je connais et qui fonctionne bien avec le jeu, je conseillerais plutôt le Steelseries Siberia V2 USB qui est un Virtual Surround 7.1 avec carte son intégrée et dont la qualité sonore dépasse de très loin la concurrence. Cerise sur le gâteau, il est confortable, très léger et son prix est particulièrement intéressant puisqu'on le trouve aux alentours des 80 Euros. » J'ai tendance à penser qu'il s'agit d'un expert, alors pour ceux qui cherche un casque, vous pouvez regarder du côté de [Steelseries](#).



Nouveau simulateur dynamique chez Prosimu

Prosimu.com est un fabricant de simulateurs dynamiques dans la région de Lille. Il propose un simulateur avec une architecture nouvelle, plus compacte et réactive. Les vérins sont désormais à l'avant. Et de ce fait, les pieds ressentent bien plus les aspérités de la route. Cela ajoute encore à l'immersion. Ce type de simulateur est plutôt réservé aux professionnels, ou pour les passionnés aisés, puisqu'il est proposé à 6.990 €. Visible à Lanester au Métropole ou en vidéo.





A l'heure où les Test Drive Unlimited et Test Drive 2 The Duel font carton plein sur nos consoles "Next-Gen" ou nos PC bien musclés, qui peut se targuer d'avoir déjà joué au premier opus de cette série qui en est déjà à son 10ème volet ? Pour cela il faut avoir plus de 35 ans (déjà ?) ! Je vous livre le test de ce jeu comme si nous étions en 1987 !

Par : Nagorniewicz Vincent

Test Drive est un véritable simulateur de conduite qui met cinq bolides à votre disposition, de la Testarossa de Ferrari à la superbe Porsche Turbo ! La présentation des voitures est tout à fait somptueuse. Chaque engin apparaît à l'écran auprès d'un tableau récapitulatif de ses performances techniques. La voiture sélectionnée quitte alors la scène dans un scrolling parfait, avec le clin d'œil du conducteur à la clef !

L'écran de jeu dévoile enfin le tableau de bord de votre voiture : volant au premier plan, indicateur de vitesse, compte-tour et levier de vitesses, le réalisme et la précision des graphismes sont époustouffants ! Nous sommes en 1987, je vous le rappelle ! Une pression sur le manche du joystick, le moteur s'emballe et fait grincer la première dans un rugissement de pneus. La simulation est complexe : il faut



Mieux vaut ne pas faire d'excès de vitesse, sinon gare à la contravention !

tout à la fois contrôler le volant, l'accélérateur et la boîte pour user au mieux des rapports. Quelques secondes de trop dans la zone rouge, c'est l'explosion ! Un coup de volant pour éviter le mur de la falaise, on rétablit la trajectoire pour tomber nez à nez avec un poids lourd ! Ajoutez à cela les nids-de-poule, les gravillons, les « papis » qui ne dépassent pas les 40km/h et les patrouilles de police cachées derrière chaque panneau de limitation. Rien à voir avec les classiques courses de voitures disponibles jusqu'à ce jour !

Test Drive est aussi réaliste que difficile à vaincre... Pas moins de quelques dizaines de « Game Over » pour venir à bout de cette première route montagneuse, et elles sont de plus en plus corsées ! Le rendu graphique de l'épreuve est très honorable sur PC (évidemment bien mieux sur ST ou Amiga). L'animation est souple, le scrolling du décor extérieur parfait. On reprochera seulement l'absence de retour à la position neutre automatique du volant (ce n'est pas, bien sûr, un défaut dû au programme en lui-même).

Test Drive est aussi réaliste que difficile à vaincre...

Quant aux diverses voitures proposées, leurs multiples caractéristiques sont particulièrement bien respectées lors de la conduite. Vitesse maximale, temps de freinage, chacun finit par découvrir son bolide préféré. Le mien ? La Lamborghini bien entendu, pour sa puissance et son superbe tableau de bord !



LAMBORGHINI COUNTACH

Layout:	mid engine/rear drive	Approximate Price:	5130,000
Engine type:	dohc 4-valve V-12	0-60mph:	5.2s
Displacement:	5167cc	0-100mph:	12.0s
Compression ratio:	9.5:1	1/4 mile:	13.7s
Bhp @ rpm, SAE net:	428 @ 7000	0-100mph:	12.0s
Torque @ rpm, lb-ft:	341 @ 5000	1/4 mile:	13.7s
Transmission:	5 sp manual	Top speed:	170mph
Braking from 80mph:	252ft.	1b/Bhp:	8.1
Tires:	Pirelli P7R 225/50VR-15(F) 345/35VR-15(R)	Lateral Accel:	0.88g

PORSCHE 911 TURBO

Layout:	rear/rear	Approximate Price:	550,000
Engine type:	turbo sohc flat-6	0-60mph:	5.0s
Displacement:	3299cc	0-100mph:	12.8s
Compression ratio:	7.0:1	1/4 mile:	13.4s
Bhp @ rpm, SAE net:	282 @ 5500	0-100mph:	12.8s
Torque @ rpm, lb-ft:	278 @ 4000	1/4 mile:	13.4s
Transmission:	4 sp manual	Top speed:	153mph
Braking from 80mph:	245ft.	1b/Bhp:	11.4
Tires:	Dunlop SP Super Sport D4, 205/55VR-16 front/ 245/45VR-16 rear	Lateral Accel:	0.84g

Les caractéristiques de chaque bolide sont très détaillées... Chacune des 5 autos disponibles a son propre caractère, distance de freinage, accélération, vitesse maximale...

Certes, les graphismes ont bien vieilli ainsi que le Game-Play... Mais si en 2011 nous avons encore des sorties de Test Drive nouvelles générations en vente et aussi en préparation, c'est bien que ce premier opus a marqué son époque ! Vous pouvez d'ailleurs toujours jouer à ce premier opus gratuitement en utilisant un émulateur DOS, tel DosBox, et en téléchargeant le jeu ici :

http://www.abandonware-france.org/ltf_abandon/ltf_jeu.php?id=921



Si vous voyez cet écran, c'est que vous avez remporté l'épreuve !



Les face-à-face sont impitoyables ! Une vie en moins, et on recommence depuis le début du tracé !



Dans la presse, un billet d'humeur est souvent de mauvaise humeur. J'ai toujours essayé dans cet exercice de ne pas tomber dans ce travers et de vous livrer des angles de vue différents. Pour ce billet néanmoins je vais aller complètement de l'autre côté pour vous raconter ô combien notre communauté est riche, et pleine d'espoir et d'énergie.

Auteur : Jacky Ratzenberger

En février 2011 est sorti le numéro #6 de Live-Sim. Beaucoup de travail pour notre petite rédaction. Kevin Villière plus connu sous le pseudo de Villou, m'avait contacté en juillet 2010 pour me proposer ses services de correcteur. Nous avons toujours besoin de ces forçats de la syntaxe et de la grammaire, tant il est dur de voir ses propres fautes. Dès le début, il m'a dit qu'il luttait pour sa santé. J'étais même gêné de l'accepter parmi nous, car il était risqué de ne pas consacrer toute son énergie pour défendre sa santé. Je lui en ai fait part, mais il a insisté, car il voulait absolument se changer les idées pendant les périodes de rémissions. Étant donnée la situation je communiquais souvent avec lui par MSN. Peu après la sortie du #6, il m'a contacté et je n'étais pas devant l'ordinateur. Quelques semaines plus tard il était décédé. J'étais (je le suis encore) abattu par la nouvelle. Je n'étais pas le seul évidemment.

La tristesse est un sentiment qui ne vous quitte jamais vraiment. Depuis la mort de Villou, j'étais vide, incapable d'écrire, ni de lancer le #7 (que vous êtes en train de lire). En juin, j'avais prévu d'aller aux 24 Heures. La course allait

sûrement me libérer. L'ambiance, le souffle (plus que le son) des diesels, la foule, me remplirait de l'énergie qui me manquait. J'étais bien loin du compte. Car il faut le savoir, beaucoup de Simracers apprécient de se rencontrer au Mans. On y fait des rencontres inattendues. Une partie des Endurance Inside était là. J'ai pu discuter longuement avec eux, sans les contraintes d'une interview, simplement. Grâce à leurs relations, j'ai pu, par rebond, faire la connaissance de Thierry, qui présentait son simulateur chez OAK Racing. J'ai pu entrer chez OAK et profiter d'un moment de calme, au moment où la bruine arrivait sur le circuit. J'en garde un souvenir fort.

De même au mondial de la simulation, en septembre, je ne m'attendais à tant de compliments pour le magazine de la part de ceux que j'allais rencontrer. Certes j'ai bien conscience que Live-Sim est un moyen de communiquer idéal pour des professionnels de la simulation. Mais vous n'avez pas idée comme c'est puissant de se présenter et de recevoir des félicitations et des compliments, surtout pour quelqu'un comme moi qui est si perfectionniste, si peu satisfait de son travail.

Merci donc à tous ceux que j'ai rencontrés. Quand c'est nécessaire, il y a toujours quelqu'un dans le simracing que ce soit Seb, Christian ou Arnaud qui remplace le ressort cassé. J'aurais aimé le faire aussi pour Villou.

Voilà bientôt un an que Villou a quitté ses proches, dans un sens il est libéré, sa maladie ne survivra pas à sa mort. En attendant, ce numéro #7 t'est dédié. N'hésite pas à le faire circuler là-haut, j'attends vos formulaires d'abonnement.

LIVE SIM



10 raisons de participer à LiveSim (une seule suffit!!)

Vous voulez mettre au « grand jour » des disciplines peu connues du Simracing

Vous voulez partager des news sur le Simracing

Vous avez toujours voulu en savoir plus sur la façon dont sont créés un jeu, un mod, un circuit, un simulateur ou un évènement de simulation

Vous participez régulièrement à des courses Simracing et vous aimez les raconter

Vous voulez faire partie d'une aventure unique en son genre

Les stocks options, évidemment

Vous voulez faire partie d'une aventure unique en son genre

Vous aimez tester des softs et plugins matériel, périphériques ou configs PC

Vous fabriquez des cockpits ou accessoires pour le Simracing, en professionnel ou amateur

Y en a plus je vous le mets quand même ?

Le salaire mensuel à 4 zéros (et pas d'autres chiffres)

Ecrire sans se soucier des fotes d'aurteaugraf

Chuck Norris est abonné à Live-Sim

On a des week-ends de 7 jours par semaine

On s'amuse plus pour travailler moins

Vous avez du temps à perdre, donnez le nous !

Et enfin le plus important : l'auto dérision...

6ème Mondial de la Simulation



MUSÉE
AIR +
ESPACE
AÉROPORT MARS - LE BOURGET

6^E MONDIAL
DE LA
SIMULATION
TOUTS LES UNIFORMS DE VITESSE



SMU
MUSÉE DE L'AIR ET DE L'ESPACE
AÉROPORT PARIS-LE BOURGET
www.musee-air-et-espace.fr



Le Mondial de la Simulation est toujours l'occasion de voir les évolutions dans notre monde virtuel et l'opportunité de rencontrer des simracers. Si LiveSim a déjà chroniqué trois fois ce rendez-vous incontournable du Bourget, pour ce 6ème salon, j'avais l'occasion de m'y rendre pour la première fois.

Auteur & photos : Jacky Ratzenberger



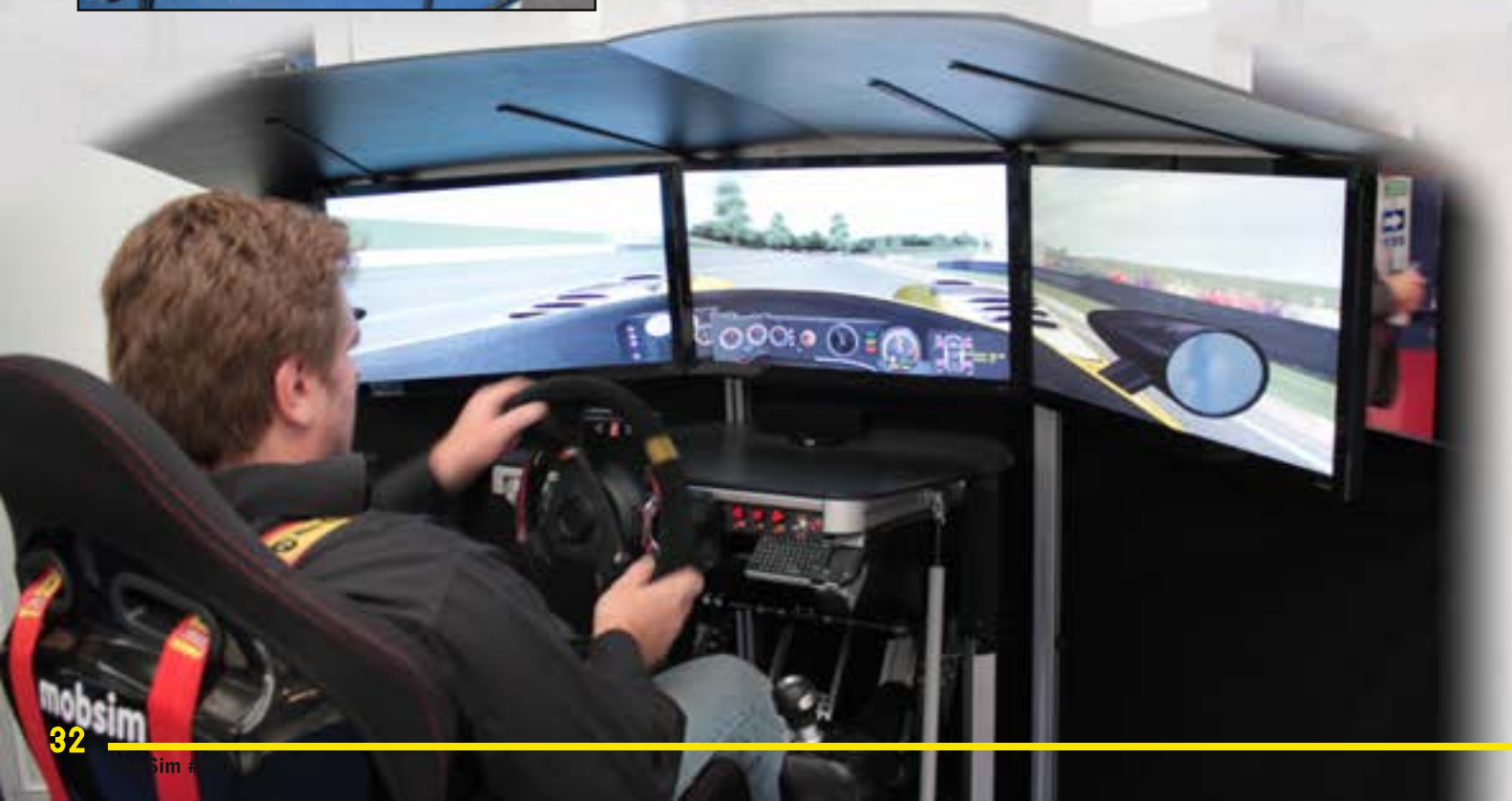
Et voilà ! Notre Rédac-Chef Jacky à déjà cassé la voiture...



Quel détail dans ce cockpit !

Rendez-vous est donc donné très tôt, à des collègues de Laval, pour tracer vers le Bourget. En entrant dans le salon, j'avais en tête les articles des précédents numéros. Je savais donc que dans le Simworld, le Simracing ne prend qu'une petite part. D'ailleurs, l'emplacement du salon au Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget n'est pas innocent. En attendant de voir un salon dédié dans l'enceinte du Musée des 24 Heures, on n'imagine pas à quel point la simulation de vol est un cran au-dessus de tout ce qui se fait dans la simu. Un exemple, sur place était présenté une réplique d'un cockpit d'Airbus A320, avec des écrans tactiles, etc. Bref, nous avons encore du chemin.

Sachant que je n'avais qu'une journée, j'avais préparé ma venue en contactant d'avance, le maximum d'exposants orientés vers la simulation de course. À voir donc : Ellipó, Prosimu.com, Mobsim, RaceStart Concept, Pixsim, Playseats avec IMS (distributeur DBox en France) et Thrustmaster. Pour raconter ma belle journée, le plus simple sans doute, est de commencer chronologiquement.



Mobsim

Au Mans en 2011, j'avais eu la chance de tester mon premier simulateur dynamique professionnel. Il s'agissait d'un des deux simulateurs de démonstration Mobsim qui étaient présents dans les « hospitalies » de OAK Racing. Je dois dire que j'avais été très impressionné, tant par la qualité de fabrication et d'intégration que par la variété des sensations. Concrètement et sans trop entrer dans les détails, il s'agit d'un simulateur dynamique à quatre vérins, triple écran, un générateur de vibrations, un Thrustmaster T500 RS comme volant/pédalier. Pour le cockpit dynamique le pédalier évolue pour un CSC avec capteur de pression pour le frein (et plein de réglages pour le reste). Et pour s'adapter à toutes les morphologies des pilotes, des vérins autobloquants permettent de régler parfaitement le cockpit. Bref, du très haut de gamme. Au Mans je n'avais pas eu le temps de tester le simulateur statique. Le salon m'a permis de combler cette lacune. GTR Evolution était lancé, le simu n'attendait que moi.

Alors ? Comme je l'avais constaté au sujet du simulateur dynamique, je retrouve un environnement très intégré, très ergonomique. La première surprise contre toute attente, est d'avoir l'illusion que le cockpit est en mouvement. Le retour d'informations est vraiment très important. Que ce soit au niveau du volant (un T500RS), du pédalier, ou des vibrations. C'est vraiment étonnant.



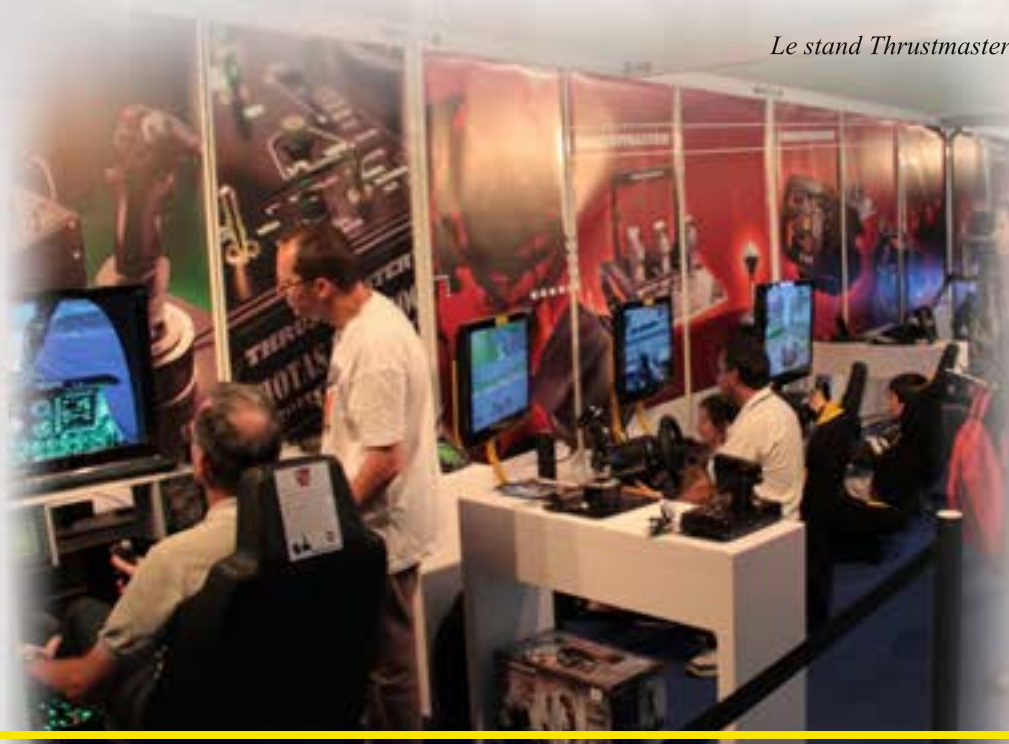
Le simulateur statique Mobsim

Thrustmaster

Juste à côté de Mobsim, se trouvait le stand Thrustmaster. Plusieurs cockpits (avec baquet Gameseat) étaient installés avec F1-2011 sur PS3. Quel rapport avec me direz vous ? Le T500 RS était installé sur chacun d'entre eux, avec en plus l'add-on Ferrari F1 Wheel Integral. Je n'avais pas essayé encore le T500 RS, autant en profiter. Cependant j'ai été décontenancé par la position des palettes qui étaient fixes. Autant sur le G25/G27 les palettes de passage de vitesse sont fixées au volant, alors, les palettes ne tournent pas sur le T500 RS de base. Même si les palettes sont plus longues, cette architecture nuit au passage de vitesse avec des angles

de rotation important.

Sur le cerceau Ferrari, elles sont solidaires du volant. Ce qui est une bonne chose, car en F1 il arrive bien souvent qu'on change de vitesse en sortie de courbe. Le rendu du retour de force est bon, et le volant est très précis (65536 positions au lieu de 1024 pour le Logitech). Et quelle impression de solidité pour ce volant, on est loin des premiers volants produits par la marque ! Il faut d'ailleurs souligner que Thrustmaster équipait la quasi-totalité des cockpits en place sur le salon. Nous avons pu bien le tester un peu partout.



Le stand Thrustmaster



On monte sur la plateforme Ellip6, et on s'attache !

Ellip6

Au moment de déjeuner, je me suis rendu auprès du gros simulateur Ellip6. Pour ce qui concerne les simulateurs, on entre dans une autre catégorie de prix, qui exclut évidemment le joueur occasionnel. Un peu en dessous de 100.000 €, nous sommes bien en face d'un simulateur professionnel, prévu pour équiper des salles. Pas moyen de voir les entrailles de la bête. Jérôme Tantot, directeur du centre Ellip6 de Pierrelatte, m'explique néanmoins que la technologie est électrique, et non pas hydraulique. Contrairement à ce qu'on peut imaginer, le rendu hydraulique génère trop d'à-coups nuisant à l'immersion. Le simulateur est très impressionnant. On monte par un escalier, pour arriver sur une plateforme de trois mètres de hauteur. Là on retrouve un volant, un pédalier avec un capteur de pression sur le frein, et un triple-écrans. Le volant et le pédalier sont visiblement « maison » et raides. Ils participent à l'ambiance course. Je n'ai jamais piloté une véritable voiture de course, mais j'ai dans l'idée que la conduite y est sans compromis. Par ailleurs l'environnement visuel autour du pilote est bien pensé. En effet les seuls éléments que nous voyons sont les écrans, et pas les murs qui sont tout autour de nous qui pourraient déstabiliser notre oreille interne.

Quand on pilote dans un simulateur dynamique, il arrive de se sentir balader, comme dans un manège. Soit le simulateur est trop violent, soit il est en décalage. Le pire qui puisse arriver, est d'avoir le mal des transports.. Ce n'est pas le cas dans l'Ellip6. En le regardant de l'extérieur, la plateforme bouge beaucoup, autant à l'intérieur, c'est fluide, on ne s'en rend pas compte. Ce qui ne veut pas dire que les sensations sont absentes, au contraire. La spéciale choisie était sur terre. Je pouvais donc à loisir faire survirer ou sous virer la voiture, et même la faire sauter. Les sauts sont particulièrement surprenants. Les phases du « vol » sont terriblement bien retranscrites. Le décollage, jusque dans la sensation d'apesanteur qui est étonnante de réalisme. Lors de l'atterrissage, le simulateur reprend progressivement puis durement la main. Honnêtement on s'y croirait. Pierre Tantot est spécialiste des drones d'hélicoptères et d'avions. Les hautes technologies à sa disposition, il souhaite créer un « jouet » pour lui et ses amis afin de pouvoir lui permettre de piloter des hélicoptères et des voitures en toute sécurité. Le hasard a bouleversé l'usage initial, vers une plateforme dédiée aux salles spécialisées. Depuis le prototype, il fabrique les simulateurs en France. Leur idée est de continuer à essayer ce concept par des franchises, ailleurs qu'à Pierrelatte. Le prix peut évidemment être un frein, cependant il faut reconnaître que les sensations sont haut de gamme.

Prosimu.com

En face d'Ellip6, nous avons un autre fabricant qui ne boxe pas dans la même catégorie. Prosimu.com ferait d'ailleurs partie des fabricants avec un bon rapport qualité prix. Étaient présentés deux simulateurs dynamiques, le Tube à 7.990 € et le Two à 3.190 €. Même si les deux étaient équipés par des vérins de type « SCN5 », chacun d'eux possède une architecture propre pour deux usages différents. Le Two est vraiment un « Frex like ». Seul le baquet est mobile. Tandis que dans le Tube, l'ensemble baquet, pédalier et volant est mobile. Il faut savoir que ce sont deux philosophies qui s'opposent, un peu comme Apple et Windows. Il y a des partisans et des détracteurs de chaque côté. Pour ma part, philosophiquement je crois plutôt à un ensemble solidaire que juste le baquet. Pourtant en roulant sur les deux plateformes, j'ai pris plus de plaisir sur le baquet mobile (le Two) que sur le cockpit mobile (le Tube).

Dans un salon, on essaie des simulateurs à la chaîne. Il est difficile de rester une heure pour commencer à prendre ses marques. D'abord parce que je ne pourrais pas tous les essayer, mais surtout parce que d'autres viendraient me taper sur l'épaule pour dire que j'exagère. Je n'ai pas d'explications rationnelles et convaincantes à donner. Juste l'impression qu'il y avait un décalage, entre les actions au volant ou au pédalier, et les mouvements qu'on aurait du avoir. Un exemple, en ligne droite en F1 à vitesse constante, le cockpit devrait être immobile, pourtant j'avais un fort roulis (gauche à droite) qui était très surprenant. Je suis certain néanmoins qu'un réglage des mouvements des vérins corrigerait ce défaut. A mon sens le Two m'est apparu plus flatteur, même si je préfère les cockpits mobiles aux baquets mobiles.

Prosimu.com conçoit les simulateurs, et les fait réaliser par un sous-traitant Lillois. En cette période électorale, où acheter français devient presque une marque, il est important de le souligner. Le rapport qualité-prix est imbattable, sauf si on réalise soi-même son propre simulateur évidemment, mais là les compétences requises sont d'un autre ordre.

Le simulateur Prosimu Two*Le simulateur Prosimu Tube*



Le Simbox 100 avec volant T500 RS et baquet Playseat

Playseat et Simbox100

IMSolutions (distributeur DBox en France), Playseats et Thrustmaster ont décidé de s'associer pour proposer un cockpit dynamique à tarif resserré. Il faut souligner l'initiative, même si le prix peut sembler élevé à première vue, chacun des partenaires a accepté de limiter au maximum ses marges grâce au volume espéré de vente. Alors pour 5.000 € on a droit à quoi ? Un siège Playseats avec glissière, un volant T500 RS, et la Simbox 100. Cette dernière « boîte » est équipée de deux vérins D-Box qui permet le mouvement et les vibrations intelligentes.

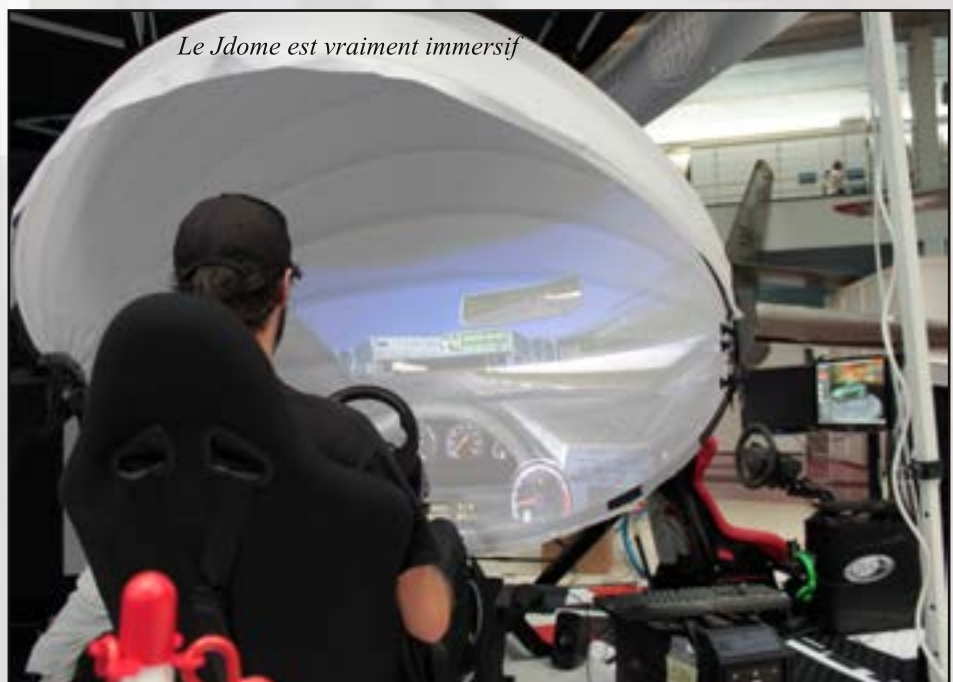
Pour ceux qui n'ont jamais essayé les vérins D-Box, il faut savoir qu'il ne s'agit pas de vérins habituels. En gros il s'agit de deux électro-aimants positionnés l'un face à l'autre et qui peuvent se repousser en fonction de l'intensité du courant qui les traverse. L'avantage est qu'ils sont très très rapides. L'inconvénient est qu'ils n'ont pas l'allonge des vérins classiques. La solution du 100 est intéressante. D'autant que Guillaume l'a débranché pendant que je roulais, et cela devenait triste, tant on s'habitue vite à ce type de vérins.

Racestart Concept & JDome

Racestart Concept nous présentait une série de simulateurs statiques et dynamiques. Je n'ai pas essayé les simulateurs statiques proposés par rSeat.fr. Ceci dit, passer d'un canapé ou d'une chaise, à un siège baquet change déjà la vie (expérience personnelle). Ce sont néanmoins des cockpits solides, qui satisferont forcément les utilisateurs. De plus, ils peuvent être rendus dynamiques en fixant, par exemple, un Joyride Atomic A2. L'avantage de cette solution est qu'elle est très compacte. Le simulateur, contrairement à ceux sous D-Box, est bien plus mobile et offre plus d'amplitude aux mouvements. Pour ce qui concerne les sensations, j'ai été gêné quelque peu par la barre qui se trouvait entre mes jambes. Je me suis imaginé dans une course de deux heures, et j'ai eu mal, rien que d'y penser. Ceci dit, je sais que désormais, cette barre n'est plus au milieu mais sur le côté. C'est forcément plus confortable.

La surprise pour moi est la vitesse de ce simulateur. Car s'il a plus d'amplitude, il devrait être moins rapide (entre deux mouvements). Or ce n'est pas le cas, les mouvements se font au bon moment.

Par ailleurs sur l'un des simulateurs était installée une nouveauté très intéressante. Plutôt que le triptyque d'écrans, le simulateur était placé dans un JDome. Cette solution originalement utilisée pour les jeux en FPS, s'adapte parfaitement au simracing. L'image est vraiment autour de vous. Cela reste encore cher (1.500 €) mais cette solution offre une immersion inédite. Pour ainsi dire c'est comme si nous étions dans la voiture.



Le Jdome est vraiment immersif



L'Alpine A364

Pixsim

Pixsim Studio présentait quatre voitures inédites dans le simulateur dynamique de Mobsim : l'Alpine A364, la Matra 630, la Lola T280, et l'Alpine A442. Dans une époque où l'information se diffuse à vitesse de tweet, cette équipe de modding peut paraître plutôt anachronique, par la modélisation de voitures disons...anciennes. La raison est toute simple : Pixsim estime que les voitures actuelles se ressemblent toutes, qu'elles n'ont pas ou peu de caractère. Ils préfèrent s'intéresser aux vieilles dames. Ils ne choisissent sans doute pas la voie la plus facile, car les informations détaillées nécessaires à la modélisation sont peu diffusées. Déjà que sur les voitures récentes, c'est pas facile, alors imaginez sur les voitures anciennes ! Beaucoup de travail de recherche donc qui passe par des contacts avec les mécanos de l'époque, ou des rencontres avec certains des propriétaires de ces voitures historiques. Le travail est évidemment considérable. Mais le résultat est à la hauteur, magnifique, d'un niveau de détail considérable, que ce soit au niveau de la modélisation ou des physiques des voitures. L'idéal aurait été de les essayer, malheureusement je n'ai pas eu la chance de pouvoir m'approcher du volant du cockpit Mobsim. Je n'ai eu le droit que de toucher avec les yeux (comme disaient mes parents). Mais même sans piloter, il ne faut pas être aveugle pour comprendre qu'on a affaire à un sacré travail. Quelle idée de s'associer avec le meilleur (à mon goût) cockpit du salon ! Le cockpit n'a pas du désemplir de tout le vendredi où j'étais présent.



L'intérieur de la Matra 630



L'Alpine A442



Jordan Tresson

Pour finir, racontons le petit imprévu, qui m'a donné pour une fois un grand sourire. En passant chez Thrustmaster, le commercial Gameseat m'a indiqué que Jordan Tresson allait passer dans l'après-midi au stand pour une opération. L'occasion était trop belle de se rencontrer physiquement. Le hasard faisait bien les choses, nous avons pu discuter 30 minutes, de manière très informelle, sans la pression d'une interview. Ce qui m'intéressait, c'est de savoir quel allait être son programme pour l'année prochaine. L'aventure de Lucas Ordonnez dans le championnat LMP2, devait lui faire envie. Effectivement, les yeux brillants il m'a répondu qu'il cherchait un programme, mais qu'il ne pouvait pas m'en parler. Maintenant vous le savez, il va rouler le WEC pour Nissan Signatech en LMP2. Connaissant un peu le monsieur, à la faveur de quelques discussions, j'ai l'espoir que le mental de compétiteur de Jordan le portera aussi haut que Lucas. Je le laisse profiter comme moi du salon.

En fin de journée en quittant le salon avec mes collègues de Laval, nous profitons des bouchons du Bourget pour raconter ce que nous avons retenu du salon. Comme moi, ils étaient très impressionnés par le simulateur Mobsim :

- « Chez MobSim on a vu un gars qui n'amusaient pas la galerie, me dirent-ils. Tu sais il pilotait comme un pilote pro.
- Il n'aurait pas les cheveux très courts votre gars, leur demandais-je ?
 - Si Pourquoi ?
 - Cherchez pas c'est Jordan Tresson, le vainqueur de la GT Academy. Vous n'avez pas lu le Live-Sim #4, les gars. »

Je leur raconte l'histoire, cela nous a tranquillement emmené jusqu'au péage... A posteriori j'ai demandé à Pixsim comment Jordan avait trouvé les voitures. Dans l'ensemble il a trouvé les voitures très agréables à conduire et les physiques réalistes, même si c'est assez loin de ce qu'il conduit actuellement. Il a émis des remarques constructives dont Pixsim a tenu compte, comme la répartition des masses de l'Alpine A364. Jordan a bien aimé la Lola pour son rapport poids/puissance et l'Alpine A442 pour son turbo. Des voitures nerveuses et joueuses donc.

Pour regarder Jordan : 



Détail de la Lola

Un salon est fatigant. Se lever très tôt (4h), la route, et rentrer très tard... Pourtant j'ai beaucoup apprécié rencontrer ceux que je contacte régulièrement pour des chroniques ou des articles. J'ai trouvé particulièrement intéressant de rencontrer ceux dont vous voyez les matériels dans les salles de simulations qui fleurissent désormais partout en France et en Belgique. La seule frustration est de partir, et de laisser les jouets à d'autres. Vivement l'année prochaine !

A SUIVRE DANS
CE NUMERO :

Simraceway
Volant SRW-S1
Raceroom 2



GAME
STOCKCAR



La montagne, ca vous gagne !

Jann Mardenborough

vient de battre **90.000** personnes



Sony et Nissan sont des précurseurs. Depuis 2008, ils recherchent des pilotes de course automobile parmi les simracers. C'est la GT Academy. Jusque-là ils ne se sont pas tellement trompés. Lucas Ordonnez, découvert il y a trois ans, a remporté le championnat 2011 ILMC en LMP2, avec notamment une victoire à Sebring, et une 2ème place au Mans. Le vainqueur 2010, Jordan Tresson, après une année d'apprentissage en 370Z, courra l'année prochaine dans une Nissan LMP2 qui jouera la victoire pour les 24 heures du Mans 2012. En 2011, Jann Mardenborough est le dernier vainqueur de la GT Academy. Nul doute qu'il essaiera de prolonger l'aventure, comme ses deux prédécesseurs.

Par : Jacky Ratzenberger

Par : GT Academy



Jann vient de gagner la GT Academy

Jann, tu es britannique et tu as gagné la GT Academy 2011. C'est presque tout ce que je sais de toi. Peux-tu te présenter ? Quelle est ton expérience dans le simracing ?

Je m'appelle Jann Mardenborough. Je suis anglais, mais j'ai vécu à Cardiff, au pays de Galles, la plupart de ma vie. J'adore jouer pendant mon temps libre aux jeux de course et aux FPS. Je n'ai jamais vraiment essayé la simulation de courses sur PC, parce que je n'ai pas un pc suffisamment puissant, donc tous les jeux de course auxquels j'ai joué comme GT5, sont sur console.

Peux-tu classer les jeux suivants du moins réaliste au plus réaliste ? GT5, GTR2, rFactor, iRacing, NetKar Pro, GT Legends, Forza 3 ?

Eh bien, je n'ai joué qu'à deux jeux dans cette liste. Je dirais d'abord Forza 3 puis GT5 qui est le plus réaliste.

Tu as passé une semaine à Silverstone. A la fin, tu as été désigné comme le vainqueur de la GT Academy 2011. Peux-tu nous raconter comment cela s'est passé ?

Une fois la GT Academy gagnée après une semaine à Silverstone, j'ai passé deux à trois semaines à la maison. C'était génial de se réveiller le matin et de penser « je viens de battre 90.000

personnes. » C'est un sentiment fort, qui met toujours un sourire sur le visage. Rapidement, après une semaine je me suis vraiment ennuyé. Il faut comprendre qu'à Silverstone, nous faisons des choses extraordinaires, comme conduire une Nissan GT-R. A la maison rien n'est pareil comparé à cela. J'étais donc très impatient de commencer mon programme de développement en tant que pilote.

Le précédent vainqueur de la GT Academy Jordan Tresson, a gagné une année de courses avec la Nissan 370Z, dans tous les circuits anglais (ou presque). Cette année quel sera le prix du gagnant ?

Le prix de cette année est similaire. C'est un contrat de sept mois de pilote professionnel avec RJN Motorsport, dont une course de 24 heures à Dubaï en Janvier ce qui sera fabuleux. (NDLR : Ses coéquipiers étaient Lucas Ordonnez (vainqueur GTAcademy 2008, Jordan Tresson (Vainqueur GTAcademy 2010) et Bryan Heitkotter (vainqueur GTAcademy US 2011). Ils ont terminé 3ème dans leur catégorie (GT4))



Jann écoute les conseils de l'instructeur



Le podium des pilotes GT academy aux 24 heures de Dubaï





Concentré avant de prendre son relais

Avec tous les participants de la GT Academy, vous avez participé à la parade des pilotes au cours des 24 dernières heures 2011. Depuis votre victoire, où pensez-vous être dans deux ans? Pilote comme Lucas Ordonnez, le vainqueur 2008, ou comme ingénieur comme Jordan Tresson, le vainqueur 2010 ?

Eh bien, je n'y ai pas vraiment pensé. Ce que je veux, c'est d'abord être pilote. Lucas a montré par les différentes courses auxquelles il a participé, qu'il est un pilote de haut niveau. Pour l'instant je dois me concentrer sur l'obtention de mes douze signatures sur mon permis. Car pour courir les 24 heures de Dubaï, il est obligatoire d'obtenir une licence internationale de pilote.

Avez-vous des idoles dans le sport automobile réel ?

J'ai beaucoup d'idoles pour n'en nommer que quelques-uns. Alain Menu, j'avais l'habitude de le regarder pendant qu'il courrait en BTCC, ou Walter Rohrl. Je regarde d'ailleurs ses vidéos sur Internet. C'est tout simplement fascinant. C'est la même chose pour Senna d'ailleurs. Cependant mon pilote préféré est Lewis Hamilton. J'adore sa passion et sa volonté de gagner chaque course à laquelle il participe.

Avez-vous rencontré des difficultés durant la GT Academy. Comment était-ce en fait ?

Au cours de la semaine de la GT Academy, je me sentais bien, il y a eu quelques baisses de performance dans certaines épreuves, mais je sentais que je progressais au fur et à mesure que les jours passaient.

Quelles sont vos forces et vos faiblesses ?

Mes points forts sont que je supporte bien la pression lors des courses. Je peux me préparer moi-même pour un week-end de course. Lorsque je suis dans le simulateur je peux apprendre un nouveau circuit rapidement. J'ai un bon feeling pour faire une bonne course. Mes faiblesses sont: je veux être le plus rapide, tout le temps. Parfois je chasse le temps, ce qui n'est jamais bon pour la course.



La voiture des 24 heures de Dubaï

Davide Rigon a été désigné par Ferrari pour améliorer la performance grâce au simulateur. Pensez-vous que les Simracers peuvent postuler pour ce poste autant qu'un Realracer ?

Je n'y avais jamais pensé avant. Ils devraient être techniquement très fort et très bon dans le jeu pour avoir une chance de briller. Il est vrai qu'un certain nombre de pilotes ont été sollicités par les développeurs de jeu pour améliorer les physiques des voitures. J'aimerais bien être à sa place.

La Grande-Bretagne a créé la Formule 1. Presque toutes les équipes sont d'ailleurs basées dans la « Motorsport Valley. » Cependant, une équipe est plus britannique que les autres depuis deux ans. C'est McLaren. Jenson et Lewis sont différents, ils sont tous les deux britanniques et champions du monde. Lequel préférez-vous et pourquoi ?

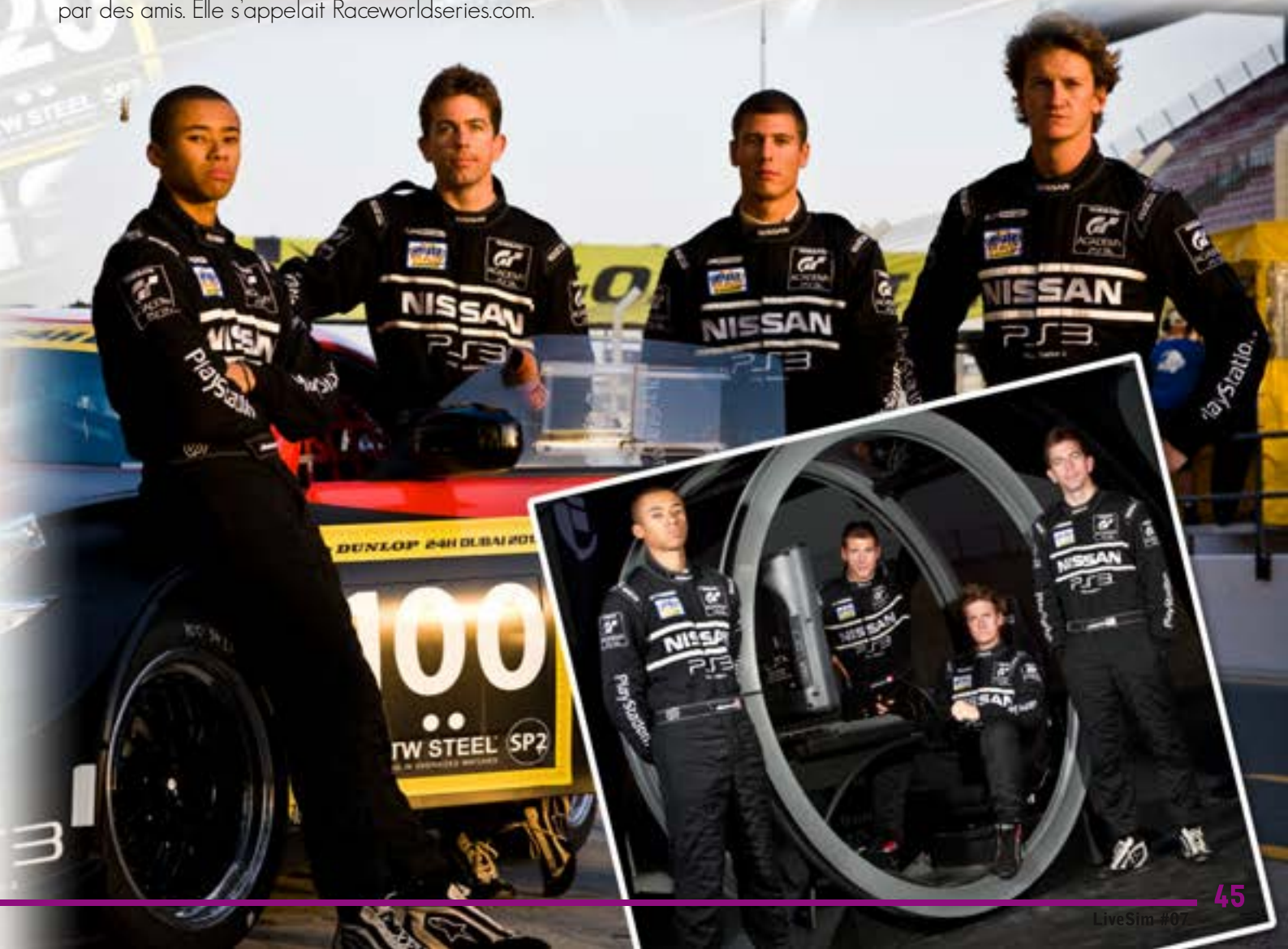
Oui le Royaume Uni est la patrie de la course automobile. Lewis et Jenson sont tout aussi différents dans leurs attitudes que dans leurs styles de pilotage. Je préfère Lewis parce qu'il est honnête à propos de ce qu'il ressent. Personne ne peut être aussi rapide que lui quand il est dedans. C'est un génie. J'aime son agressivité au volant de sa voiture. C'est beau à voir.

Un jour je crois vraiment qu'un Simracer sera découvert pour devenir un Realracer. Cependant il devra être très fort, car il n'emprunte pas la voie normale. Pour tous, il devra être un alien. Et si ce simracer c'était toi ?

Il y a déjà deux simracers qui sont devenus des pilotes de courses. Il s'agit de Lucas Ordonnez et Jordan Tresson. Lucas a couru les 24 heures du Mans 2011 sur le prototype LMP2 Nissan Signatech. Il a terminé 2ème de sa catégorie. Il y a aussi un simracer qui a couru en WTCC. Moi aussi je travaille dur pour réussir, car je veux être un pilote de course reconnu.

Comment se passe le Simracing au Royaume Uni ? Es-tu engagé auprès d'une ligue ?

Je n'ai pas été vraiment impliqué online, je suis plutôt un pilote de console, comme avec Gran Turismo 5. Je sais qu'il existe certaines ligues pour la simulation. Je me rappelle d'ailleurs qu'il y a quelque temps j'avais roulé sur une ligue qui était tenue par des amis. Elle s'appelait Raceworldseries.com.



Vous êtes fans de simulation et vous voulez trouver une Simroom près de chez vous. Pas de souci, Live-Sim a pensé à vous. Voici donc une liste des salles de simulations de France et de Belgique. Pour l'instant le sud est mieux doté que le nord, mais on n'est qu'au tout début. D'autres salles sont en projet.

Vous pouvez également trouver la dernière version de la carte à jour sur notre site à l'adresse suivante :

<http://www.live-sim.com/geo/SimRoom.php>

Simdrive

La patte d'oie d'Herblay National
14, 85 Bd Victor Bordier
95370 MONTIGNY-LES-CORMELLES
01 34 18 37 30
9€

NMC Simulation

3 place Edouard Normand
44000 Nantes
02 40 75 78 10
50 € pour 15 min

Sim Them Racing

2 rue de la Canave
33650 Martillac
05 56 33 13 80
15 € pour 15 €

Com'In Sports

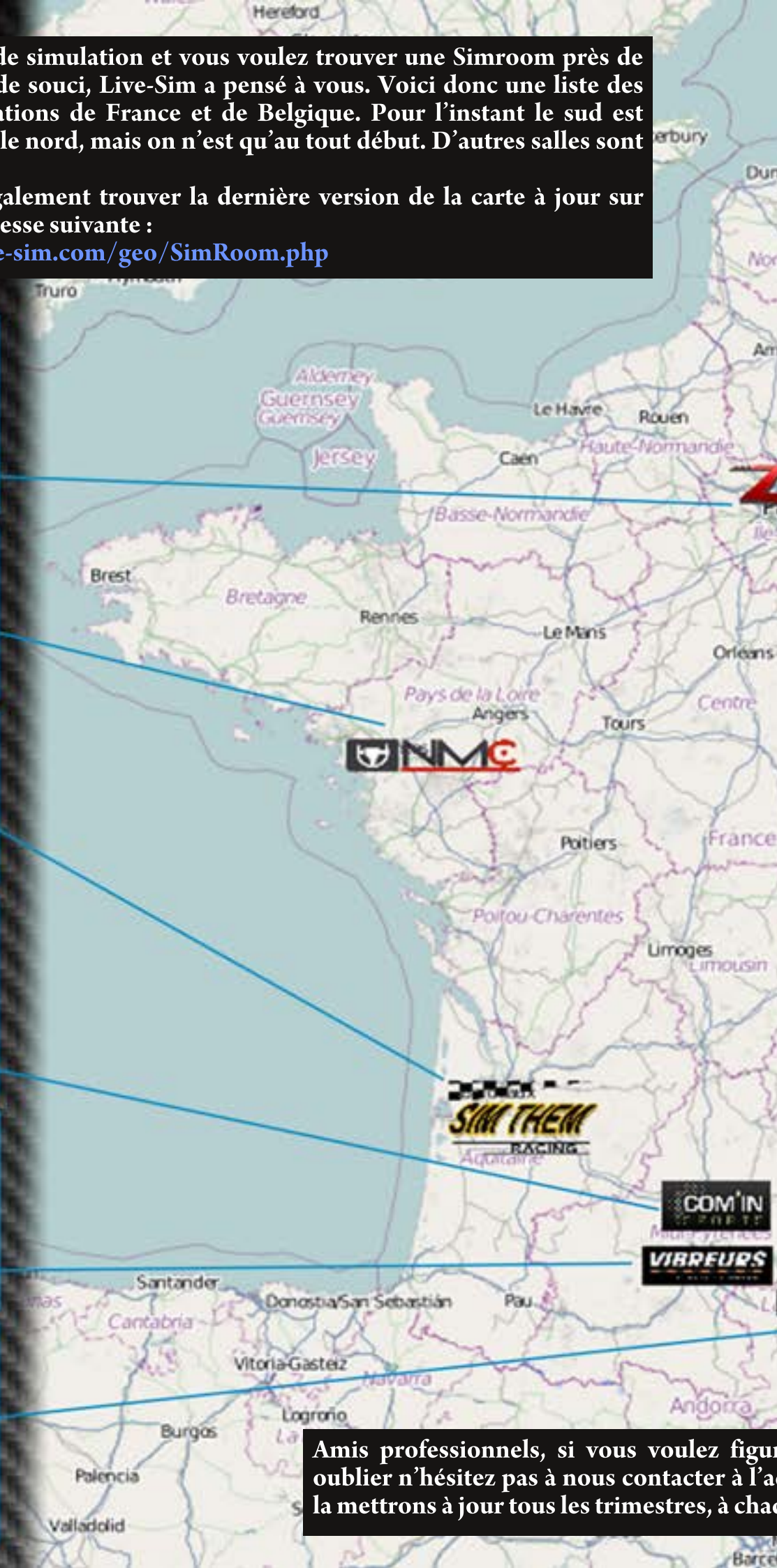
ZI de Trixe
200 D, Impasse Nouvel
82710 Bressols
05 63 65 72 03
15 min - 20 €

Vibreurs

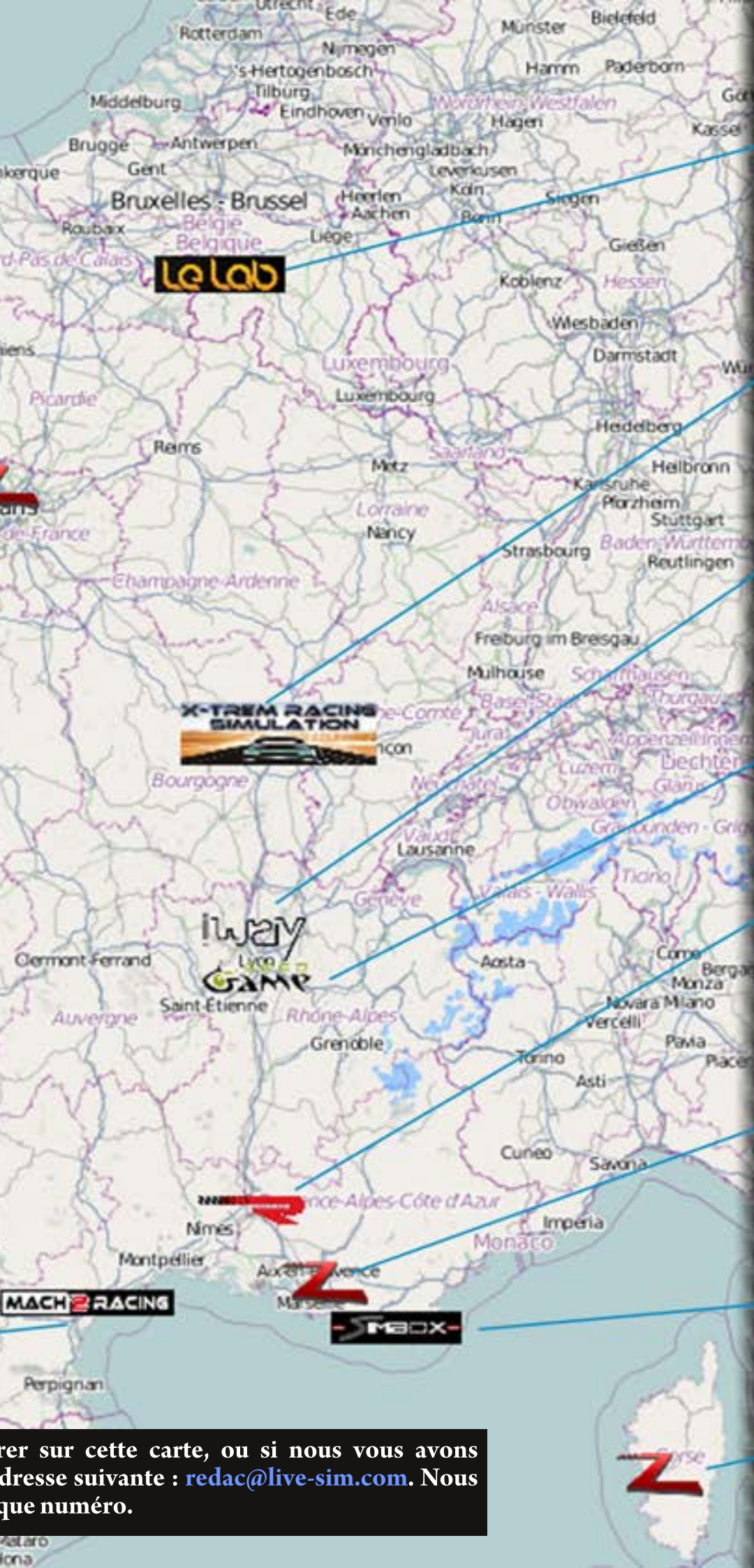
ZAC de la Glacière
12/14 Chemin Fenouillet
31200 TOULOUSE
05 34 42 10 00
18 € pour 8 min (GT)

Mach2Racing

ZAE Maillassole
2 rue Jojo Barreau
local n° 18
34440 NISSAN-LEZ-ENSERUNE
04 99 41 52 24
5 € pour 5 min



Amis professionnels, si vous voulez figurer sur cette carte, n'oubliez pas de nous contacter à l'adresse suivante. La mettrons à jour tous les trimestres, à chaque trimestre.



LELAB

11 allée des sports
6280 Loverval
Belgique
+32 071 51 51 86
5€ pour 10 min

X-TREM Racing

41 avenue du drapeau
21000 Dijon
03 80 58 25 09
10 € pour 12 min

I-Way

4 rue Jean Marcuit
69009 Lyon
04 37 50 28 70
90 € pour 10 min (F1)

Gameseed

9 montée de la grande côte
69001 LYON
09 51 65 64 22
9.90€ pour 10 min

Virtual Racing Park

21 avenue Jules Ferry
30133 Les Angles
06 42 47 25 13
50 € pour 15 min

Simuzone Aubagne

Kart Indoor Provence
1985 chemin de la vallée
13400 Aubagne
04 91 36 22 00
6 € pour 10 min

Simbox


563, chemin des Plantades
83130 LA GARDE
04 98 04 42 84

Simuzone Ajaccio

Karting de la Gravona
Lieu-dit Siale
20167 Tavaco
04 95 51 95 80
20 € pour 15 min

cher sur cette carte, ou si nous vous avons
adresse suivante : redac@live-sim.com. Nous
que numéro.

L'évolution de l'offre une tendance à surveiller



Il y a encore quelques années, l'offre en matière de logiciels de courses automobiles était simple à décrire : il y avait d'une part les « jeux de voitures », qu'on rangeait automatiquement dans la catégorie « arcade » et qu'on s'empressait d'oublier et, d'autre part, les vraies simulations, objet unique de toute notre attention.

Par : Alain Lefebvre





Les « vraies simulations » étaient encore très incomplètes mais, au moins, elles offraient un environnement dédié pour les « purs et durs ». C'était il y a seulement trois ans : on avait rFactor et sa formidable logithèque de mods et d'extensions diverses. Il y a avait les titres de SimBin (de GTR2 à Race07 en passant par GTL toujours très présent). Il y avait LFS et iRacing (sans oublier les anciens titres comme GPL ou Richard Burns Rally (RBR) qui pouvaient se reposer sur une base de fans toujours très actifs). iRacing faisait alors ses premiers pas et on pouvait alors légitimement penser que tous les titres à venir allaient tenter de faire encore mieux, de surpasser iRacing dans le domaine de la « simulation sans concession »...

Mais ce n'est pas vraiment ce qui s'est passé et, finalement, tant mieux ! Je m'explique : a-t-on vraiment besoin d'une plate-forme supplémentaire et qui soit encore plus élitiste qu'iRacing ?



Non et pour deux raisons : tout d'abord cela fragmenterait encore plus l'offre dans ce segment alors qu'on a plutôt besoin de rassembler le plus de pilotes possible afin d'avoir des grilles de départ bien fournies. Ensuite, c'est plutôt dans les autres segments qu'on a besoin d'enrichir l'offre.

Qu'est-ce que j'entends par « autres segments » ? Eh bien,

tout ce qui se trouve entre les deux extrêmes : l'arcade tout en bas et la simulation sans concession tout en haut. D'ailleurs, il est intéressant de constater que les titres exclusivement disponibles sur consoles comme Gran Turismo et Forza Motorsport cherchent à sortir de leur catégorie d'origine (l'arcade) pour aller vers le haut du marché, la simulation (ça reste modeste comme évolution mais c'est une tendance).



Depuis deux ans, on voit apparaître des nouveaux acteurs dans ce segment de marché intermédiaire que le site RaceSimCentral a qualifié de « realistic racer » par opposition à « arcade racer » d'un côté et « simulation racer » de l'autre. Donc, dans cette catégorie, on peut placer les titres F1 de Codemasters et, plus récemment, le Projet C.A.R.S. ainsi que Simraceway. Ce que nous apprend cette tendance, c'est que la simulation sans concession peine à rassembler vraiment beaucoup de monde. Prenons un exemple emblématique : iRacing. Cette simulation, en dépit de ses qualités (ou à cause de ses défauts diront certains !) plafonne autour de 30 000 inscrits et pour élargir son audience, ses promoteurs sont contraints de passer par quelques arrangements qu'on n'aurait pas imaginé il y a seulement un an : des aides au pilotage !

Un autre élément qui permet de séparer les jeux des simulations sans risquer de se tromper : le traitement des réglages. Sur les jeux « accessibles » les réglages des voitures ne sont pas critiques alors que sur les simulations pur jus, ils sont incontournables. Or, la maîtrise des réglages pose encore de gros problèmes à l'immense majorité des pratiquants, y compris à moi !

Oui, si je suis plutôt à l'aise pour adapter à mes préférences (mon style de pilotage) n'importe quelle voiture sur circuits routiers (après un temps d'apprentissage plus ou moins long selon le type de voiture et la profondeur des réglages possibles sur celle-ci), ce n'est vraiment pas la même chose dès qu'il s'agit de courses sur ovales où là, avouons-le, je suis tout à fait perdu... Du coup, je fais comme la plupart : je teste des setups élaborés par d'autres jusqu'à en trouver un qui me convienne (heureusement qu'on trouve beaucoup de pilotes qui partagent leurs setups, y compris sur iRacing). Mais il est clair que pour ce qui est des courses sur ovales, je préfère nettement les séries avec setup fixe et, justement, iRacing commence à le proposer de plus en plus souvent et c'est un signe de plus.

Cette accumulation d'indices permet de comprendre que pour élargir le cercle des utilisateurs, il faut aménager l'accessibilité sans pour autant faire l'impasse sur le réalisme. iRacing tente ce difficile équilibre en partant d'une base super affûtée et en ajoutant des « béquilles » après coup... Mais une autre possibilité me paraît envisageable comme le démontre le succès d'un logiciel qui n'est pas dans notre domaine mais qui peut néanmoins nous en apprendre beaucoup : World of Tanks.



Comme son nom l'indique, World of Tanks est une simulation militaire où l'action s'articule autour de l'utilisation de chars de combat de la seconde guerre mondiale. Les batailles sont courtes (15 minutes) mais intenses où 30 joueurs répartis dans deux camps s'affrontent dans des paysages variés. Pas d'IA, tout se déroule online, pas trop de techniques compliquées à assimiler non plus : le maniement du char est facile... C'est simplement de rester vivant qui s'avère ardu !

Voilà une simulation où le gameplay est extrêmement bien conçu et où l'équilibre trouvé paraît idéal. La difficulté réside dans l'affrontement entre joueurs, pas dans le maniement

des véhicules. Un peu comme si votre simulation de courses privilégiait la course avec des voitures dociles mais avec des compétitions féroces où chaque place se dispute roues contre roues pendant 5 ou 6 tours.

World of Tanks montre que le modèle de paiement peut aussi innover avec la possibilité d'utiliser le jeu entièrement gratuitement et de ne devoir payer que si on souhaite acquérir certains modèles de chars plus rapidement. En plus, comme le succès est au rendez-vous, les joueurs sont très nombreux et le match-making (dispositif se basant sur votre niveau enregistré) fonctionne bien : aucun risque de se retrouver dans une bataille avec des chars trop supérieurs au votre...



Donc oui, j'aimerais bien que les titres en développement apportent ces innovations qui renouvelleraient un peu notre genre. rFactor 2 va lui rester essentiellement une plateforme pour le modding et c'est déjà beaucoup : il ne faudrait pas que ce créneau disparaisse ! Que ce soit C.A.R.S. ou Assetto Corsa, ne vous contentez pas de marcher sur les traces d'iRacing, faites mieux et surtout, faites différent. De la diversité émergera la bonne formule, pour le plus grand bien de notre domaine !

Esca31

l'éclectique



Dans la galaxie du Simracing, certains sont plus que des pilotes, et se différencient. Esca31 est de ceux-là. Ceux qui racontent le Simracing, ceux qui transmettent la passion d'une course par les retransmissions, ceux qui produisent des clips de grande qualité tel que [Racing is in my blood](#) !

Par : [Anthony Delahayes](#)

Nous connaissons ce pseudo grâce à RFR et Endurance-Inside notamment, mais qu'en est-il du personnage derrière ? Une petite présentation ?

Je m'appelle Damien Marty, 22 ans depuis peu et toulousain de naissance. J'habite à Cugnaux dans la banlieue sud-ouest de Toulouse. Membre de la Team4play depuis presque 1 an, je roule un peu partout et je n'ai pas vraiment de ligue fixe, c'est la philosophie de la Team4play, ce qui nous permet de toujours rencontrer de nouvelles têtes.

Comment as-tu découvert le Simracing ?

Principalement grâce à mes frangins, Arnaud 26 ans et Steeve 31ans. Nous sommes nés dans le sport auto grâce à notre père, mécanicien sur tout ce qui a 4 roues et copilote en rallye. J'ai été bercé par les sons de diverses voitures de course, il était normal que je tombe amoureux de ce sport. Mes frères avaient toutes sortes de jeux, sur PC et PS1, à l'époque de Formula 1 ou Grand Prix 3, qui fut ma 1ère simulation, au clavier. Je devais avoir dans les 10 ans, puis mon frère Arnaud m'a offert F1 Challenge à mon anniversaire en 2003, j'avais alors 14 ans, je débarquais dans le monde de la simulation, et par la même occasion sur RacingFR. Les anciens se rappellent sûrement du petit minot qui écrivait n'importe comment (rires). Ça s'est amélioré, mais ce n'est pas encore ça...

Je veux tout faire et tout savoir, or c'est impossible.

Depuis, tu as fait du chemin et tu es ce qu'on appelle un « touche-à-tout ». Pilotage, vidéos, modding... C'est important pour toi de découvrir de nouvelles choses en Simracing ?

Je veux tout faire et tout savoir, or c'est impossible. C'est ce qui me pousse à m'intéresser à tout, et ça ne concerne pas que le Simracing. J'essaie de connaître au moins les bases, celles qui me permettent de faire approximativement ce que je souhaite réaliser, ou qui me permettent de comprendre le fonctionnement de telle ou telle chose. Je suis loin d'être un expert. Côté modding, c'est de la bricole. Par exemple sur le mod 207 WRC, ça a surtout été beaucoup de tests et d'ajustements, mais en fin de compte, j'ai juste modifié un moteur, des pneus, le tout sur la base du mod 207 S2000 par la XXXTeam que je remercie au passage. Je ne sais pas créer à partir de rien. Mais ça me suffit pour l'instant, surtout quand je vois le succès du mod, je me dis qu'au final tout le monde peut le faire. Le plus important pour moi, c'est le résultat final, partager mon point de vue et ma philosophie. Je marche exactement de la même manière pour mes vidéos, à la seule différence que j'ai le minimum de compétences et de connaissances pour pouvoir créer à partir d'une feuille blanche.

Tu as donc sorti avec la Team4Play cette 207 WRC pour rFactor (voir test LiveSim N°6), adaptée de la version Super 2000 de la XXXTeam. Quelles ont été tes motivations pour ce projet ?

Mes motivations étaient simples. Le mod 207 S2000 est très réussi, mais il y avait un détail qui m'empêchait de vraiment prendre un pied énorme. Ce n'est pas la faute de la XXXTeam, car il s'agit du manque de puissance. C'est aussi ce qui me manque dans le réel quand je regarde les Super 2000 : ça a tellement de grip et de freinage que les 280 chevaux ne sont pas suffisants, surtout sur rFactor où la sensation de vitesse est ridicule. Au début, je me suis fait une version personnelle, juste pour mon utilisation personnelle, puis au fil du temps, je me suis aperçu que j'avais vraiment fait pas mal de modifications. Je l'ai faite essayer à des membres de la Team4Play et du forum NTFrance - merci à vous -. La satisfaction des bêta-testeurs m'a poussé à demander l'autorisation de la XXXTeam pour le rendre public. Totorman me l'a rapidement donnée, et l'idée est devenue un projet. La seule condition était que le mod ne soit pas un add-on, mais un standalone, c'est-à-dire qu'il ne nécessite pas le mod S2000 de base, et qu'il n'entre pas en conflit avec ce dernier, notamment avec les skins du mod S2000 qui n'ont pas été inclus. Et bien sûr, il fallait citer tous les créateurs des différentes parties du mod d'origine que j'ai utilisé. J'étais surpris que l'on me fasse confiance sans aucun aperçu de mon travail, mais ça m'a donné envie de faire quelque chose encore meilleur, et j'ai peaufiné au maximum les physiques. FanLebowski m'a fourni les sons du turbo, l'aileron arrière type 206 WRC et il m'a également donné l'autorisation d'inclure sa version ERC (European Rally Cross). J'ai également eu pas mal de conseils et de coups de main, à droite et à gauche. Cependant, il y avait un problème... Je ne sais pas faire les skins ! Je suis nul sur tout ce qui est 2D et 3D... J'ai fait un appel à la communauté du Simracing, et je me suis rendu compte qu'elle est vraiment très rare ! Christoph, Senna1, Wondercag, Publiaplic, Cartman78, et Valbuena72 ont répondu présent et m'ont fourni une trentaine de skins en l'espace de 3 mois. Je n'oublie pas Fl-Jeanphi (XXXTeam), qui a modifié le menu FFB du mod 207 S2000 pour l'adapter au mod 207 WRC, et tous les bêta-testeurs. Un grand merci à vous tous.



Le mod a connu du succès, comme tu l'as dit, nous supposons que cela va t'encourager à aller encore plus loin dans le modding ?

Quand je vois le nombre de personnes qui m'ont aidé à faire le mod, ça ne peut que m'encourager à continuer en effet, et le succès du mod me donne encore plus d'envie. Mais pour l'instant, je vais continuer à apprendre gentiment, et attendre la sortie de rFactor2 pour éventuellement convertir le mod 207 WRC ; nous verrons par la même occasion ce que vaut rFactor2 ! Je ne pense pas aller beaucoup plus loin, surtout pour ce qui concerne la 3D. C'est vraiment la partie physique qui m'intéresse et on verra bien si j'ai l'occasion de me lancer dans un nouveau projet. Pour l'instant, rien n'est prévu.

Petite parenthèse : les prochaines grandes lignes pour la Team4Play ?



Continuer sur notre lancée, participer aux opens et aux championnats dans les diverses ligue pour prodiguer des conseils, particulièrement sur le décapsulage de bière et la conduite en Simracing sous l'effet de l'alcool chez les GTT64, et comme toujours, les diverses durances, avec néanmoins la priorité au championnat Endurance-Inside. D'ailleurs, certains membres de la Team4Play portent la "double casquette T4P/EI" comme Wondercag, qui aime bien le dire, ce qui n'est pas toujours facile.

En parlant d'Endurance-Inside, qui a ouvert ses portes il n'y a pas longtemps, on sait que tu as beaucoup d'amis là-bas. Quel est ton rôle chez eux, simple pilote ou cela va plus loin ?

Simple pilote prêt à rendre service, comme par exemple les « highlights » en vidéo sur le championnat et les commentaires TV avec Janmi, de la GT64 TV. Je peux également filer un coup de main aux commissaires, en "urgence" uniquement, car il faudrait pour cela que je lâche le micro de la TV. Mais je tiens à préciser clairement, car on m'a déjà confondu avec un admin, que je ne fais aucunement partie du staff d'Endurance-Inside.

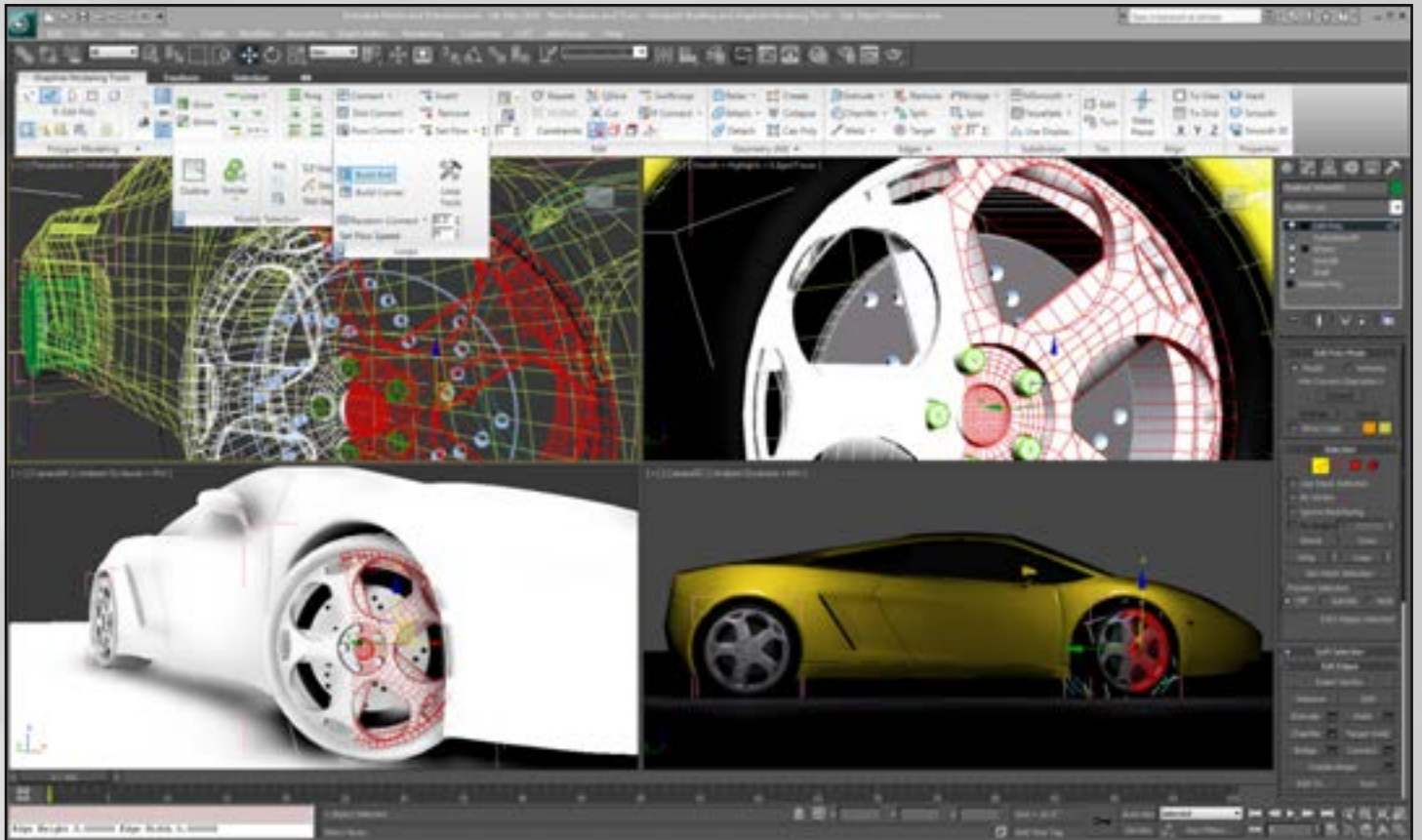
Tu t'es également distingué avec tes vidéos sur le Simracing, notamment les « highlights » sur les courses d'Endurance-Inside comme tu viens de le préciser. D'où t'es venue cette envie ? Quels ont été tes modèles, tes références ?

La vidéo m'est venue naturellement, en juin 2009 lorsque j'ai organisé les 5h d'Autopolis pour le compte du Rookies-rFactor, avec l'aide des T4P et Pikachu des GTR-Online. J'avais fait des modifications sur les sons et je voulais faire un aperçu pour les concurrents. C'est à partir de ce moment que j'ai commencé à faire des vidéos. Je me suis vraiment lancé sérieusement là-dedans pendant l'été 2009, lorsque j'ai commencé le drift sur rFactor avec la vidéo Drift Session at Sekia and Interlagos. Je m'inspire pas mal des « extra-terrestres » de la vidéo, comme Alberto Fontana et son Racing is life, qui est un chef-d'œuvre, ainsi que бeбo, vainqueur du concours vidéo RFC 2008. Addyduss fait également partie de mes exemples. C'est aussi le seul grand vidéaste sur rFactor que j'ai pu côtoyer grâce à notre passion commune du drift, mais malheureusement la barrière de la langue pose problème, car il est russe, je parle très mal l'anglais, et encore plus mal le Russe !

Tes prochaines idées de vidéos ?

Je continue les « highlights » du championnat Endurance-Inside. Pour le reste, j'ai un projet de vidéo, Endurance Tribute, dont je ne vais pas trop parler, juste vous indiquer qu'elle sera en 3 parties d'environ 5 à 7 minutes, mais ce ne sera pas tiré de rFactor. J'en ai déjà trop dit ! Pour le reste, honnêtement, je n'en ai aucune idée. Je crée une vidéo sur un coup de tête, je ne veux pas jouer l'artiste. C'est surtout lorsque j'ai l'inspiration, et souvent quand je n'arrive pas à m'endormir. Je pense faire une vidéo de drift prochainement, cela fait longtemps que je n'en ai pas sorti une.





Quel univers du Simracing souhaites-tu découvrir et exploiter prochainement ?

Je connais déjà plusieurs rôles : organisateur, pilote, vidéaste, commentateur, modding (physique) et un peu de screenshots. C'est déjà beaucoup ! Je vais continuer à peaufiner le côté vidéaste et commentateur, car c'est ce qui me plaît le plus avec le pilotage. Si je dois découvrir un nouvel univers, j'aimerais commencer à faire mes propres skins, et pourquoi pas me lancer dans la création de skins sérieux et réels.

Je vais continuer à peaufiner le côté vidéaste et commentateur, car c'est ce qui me plaît le plus avec le pilotage.

Comment vois-tu l'avenir du Simracing, avec l'arrivée des futurs rFactor2, GTR3, et les autres ?

Depuis 2003, j'ai beaucoup changé et pendant ces 8 années, ce qui commence à faire, j'ai vu la communauté évoluer. Le Simracing devient de plus en plus populaire, et l'arrivée en masse de nouvelles simulations y est pour beaucoup. Est-ce une bonne chose ? Je n'en suis pas sûr. Il y a des avantages : plus de jeux, plus de joueurs, plus d'argent, donc logiquement une meilleure qualité, quoique..., mais aussi un gros inconvénient, nous les joueurs, pouvons le remarquer avec les jeux du "hit parade", plus les communautés sont nombreuses, plus elles sont totalement irrespectueuses et immatures, les joueurs passent leur temps à se mettre sur la tronche et à s'insulter joyeusement ... J'ai arrêté les FPS (First Person Shoot), comme Call Of Duty, principalement pour cette raison. Peut-être suis-je trop pessimiste, mais j'espère que le succès du Simracing ne dégradera pas l'ambiance et l'esprit de la communauté, qui a déjà bien changé ces dernières années. Si nous arrivons à garder cet état d'esprit, et être toujours plus nombreux, tout en arrêtant de se diviser en 36 milliards de ligues, l'avenir du Simracing ne peut être qu'excellent !





Simraceway

Volant SRW-S1

Racerroom 2



Que peuvent avoir en commun une simulation complètement gratuite (mais avec de la publicité), une autre presque gratuite mais avec un modèle de revenu basé sur l'achat des voitures et un volant dépourvu d'axe et de pédalier associé ? Ces trois éléments sont simplement l'objet du test qui suit où «Simraceway» est contronté à «Raceroom II, the game», les deux étant évalués à l'aide du tout nouveau volant SRW-S1 venant lui aussi de Simraceway. Une confrontation intéressante qui montre que les solutions pour toucher un large public sont variées et que les éditeurs qui s'affrontent pour nos faveurs sont décidés à les tester toutes !

Par : [Alain Lefebvre](#)



Voilà encore un nouvel acteur dans le petit monde du Simracing (la preuve s'il en fallait qu'on intéresse de plus en plus de monde finalement...). SimeRaceway est proposé par Ignite game technologies inc. Il présente quelques particularités intéressantes : il est dédié au mode online (pas d'IA donc, comme iRacing ou comme Netkar Pro) et il est gratuit (comme les titres online de SimBin).

Pas entièrement gratuit toutefois car, en dehors de la voiture de base (une Mitsubishi Lancer) les autres voitures doivent être achetées une à une avec du bon argent (les circuits eux sont gratuits, pour le moment au moins). Ceci dit, le tarif affiché par Simraceway pour ses voitures semble raisonnable de \$0,47 pour la moins chère à \$4,02 pour la plus coûteuse... On est donc loin des tarifs d'iRacing et heureusement car on est également loin d'obtenir le même niveau de qualité !

Car, entrons sans plus tarder dans le vif du sujet et disons-le tout net, SimRaceway est loin, très loin de nos standards de qualités habituels, surtout sur le plan graphique... Alors qu'on voit les autres acteurs progresser de plus en plus sur ce plan (surtout quand on voit les rendus obtenus par C.A.R.S. par exemple), on ne peut qu'être surpris par l'aspect général du jeu proposé par SimRaceway : c'est moche, c'est rustique, c'est mal fini et, dans l'ensemble, ça semble retourner en arrière de quatre ou cinq ans, au moins !



Les circuits sont corrects sans plus mais que dire des voitures ?

Les cockpits sont horribles et le champ de vision est réduit (et, bien sûr, ce n'est pas réglable pour le moment). Du coup, il vaut mieux piloter en vue « capot » (sauf pour la monoplace F3 où là, la vue cockpit est acceptable) ce qui est pour le moins inhabituel pour la plupart d'entre nous. Même l'interface est moche en plus d'être limitée. L'utilisation de la section replays est significative de ces limites : c'est moche (OK, on a compris) mais c'est aussi absurde dans la mesure où ce n'est pas votre voiture que vous pouvez suivre mais une prise au hasard (et, bien sûr, pas moyen de changer cela). C'est aussi à travers ces ralentis qu'on voit que les graphismes sont très limités, y compris quand il y a des dégâts sur les voitures qu'on a du mal à distinguer (il y a pourtant bien une gestion des dégâts car, en cas de contacts avec les rails ou avec les autres, les voitures se dégradent, sans aller tout de même jusqu'aux « voitures en papier » qu'on connaît sur iRacing !). Autre défaut bizarre pour un jeu qui est dédié au mode

online : les courses sont limitées à 16 participants, pas plus... Là encore, iRacing, rFactor ou Race07 vont bien plus loin et on a du mal à comprendre pourquoi les concepteurs de Simraceway se sont imposés une limite de ce genre. Cependant, même avec beaucoup de chance, vous allez avoir du mal à l'atteindre cette limite parce que, pour le moment, Simraceway est aussi désert que Netkar Pro ! J'ai pu faire une petite dizaine de courses online sur ce titre et nous étions six au départ au maximum... Ça situe le niveau de fréquentation !

Le chat du lobby affiche rarement plus de 30 présents à la fois et on se demande bien ce qu'ils font là si ce n'est pas pour s'aligner en course. Donc, pour le moment, les promoteurs de cette plate-forme organisent principalement des concours de hotlaps où là, la participation n'est effectivement pas ridicule (plus de 800 inscrits avec des temps enregistrés pour le challenge Zandvoordt avec la Lancer).

Bon, alors, fréquentation minable, graphismes minables... Y a-t-il tout de même quelque chose de positif à écrire sur ce titre ?

Oui, sinon ce test ne mériterait même pas d'être rédigé ! Tout d'abord, n'oublions pas qu'il s'agit d'un titre gratuit (au moins en partie) et, rien que cela mérite considération. Ensuite, il semble que les concepteurs aient apporté un soin particulier à l'accessibilité du jeu : les voitures sont faciles à conduire et ceci même si on pilote avec un joystick. Mais ça ne veut pas dire que c'est de l'arcade et qu'on peut faire n'importe quoi avec : si on exagère, on sort de la piste, point. Il apparaît que cet aspect du gameplay soit bien réussi et cela contribue grandement au plaisir simple qu'on peut prendre avec ce jeu.

Encore mieux, les contacts entre concurrents sont bien gérés dans la mesure où une touchette légère ne porte pas à conséquence (les voitures ne perdent pas leur équilibre à la moindre occasion comme trop souvent avec les autres titres) alors que les contacts plus appuyés se terminent comme il se doit c'est-à-dire mal (en plus des dégâts occasionnés). Du coup, une fois de plus, l'équilibre du gameplay est vraiment bien trouvé et cela permet des bagarres véritablement portières contre portières comme j'en ai rarement vécu. Même si les courses ne sont que faiblement fréquentées, au moins, je me suis bien amusé à chaque fois et, après tout, c'est bien cela qui compte !

Donc, nous sommes clairement face à un jeu (et non pas une simulation sans concession comme peut l'être Netkar Pro par exemple) où le plaisir de rouler simplement et sans délai a été largement privilégié à la profondeur et à la sophistication des fonctionnalités. Ce n'est pas un choix idiot dans la mesure où le segment « simulations exigeantes » est déjà largement occupé.

Difficile de dire cependant si Simraceway va parvenir à « faire son trou » dans ce créneau car il devra forcément

combler ses lacunes les plus criantes : compléter le contenu qui est encore relativement pauvre, attirer plus de monde pour que les grilles de départ de ses courses soient remplies (et, pour le moment, la limite à 16 concurrents simultanés paraît encore large !) et améliorer les fonctions de base qui sont encore trop pauvres pour pouvoir prétendre être dans une version finale (pour ne citer ici que le ralenti comme exemple).

On peut toutefois être relativement optimiste car, en quelques semaines, j'ai pu constater que les progrès et les évolutions étaient constants. Pour finir, je voudrais déplorer deux aspects « bizarres » de ce titre : tout d'abord, il n'y a pas de forum et donc, pas de partages d'opinions, pas d'animation de communauté, rien. Difficile de comprendre pourquoi les promoteurs de Simraceway ont fait l'impasse sur un outil de liaison aussi essentiel avec sa propre base (on ne peut correspondre avec le « support » que par email...). Ensuite, l'installation des nouveaux circuits est automatique (bien) mais pas les voitures ! Donc, quand vous achetez une nouvelle voiture, vous devez télécharger un package (un fichier au format zip) et vous devez l'installer vous-même au bon endroit (sans explication ni rien, sinon, c'est pas drôle !). Heureusement que la structure du logiciel est la même que celle de rFactor, ça aide... Mais là encore, difficile de comprendre la logique des concepteurs sur ce point.

Pourtant, les entrepreneurs qui sont derrière Simraceway sont ambitieux et veulent voir loin, ils ne se sont pas contentés de lancer un titre, il y a même déjà un accessoire qui l'accompagne : un volant, rien de moins !



[s'] SRW-S1
STEERING WHEEL



Un volant de plus pour un marché déjà bien encombré et dominé par des acteurs spécialisés comme Logitech, Fanatec ou Thrustmaster, pour quoi faire ?

C'est que, justement, ce n'est pas simplement un volant de plus mais bien un nouveau concept à mi-chemin entre l'ensemble classique volant + pédalier (précis, confortable mais lourd et cher) et le joyypad de console (peu coûteux mais peu précis et donc peu performant en utilisation). Là, il s'agit d'un volant sans axe qui combine les fonctions du pédalier à travers des palettes situées derrière le volant, en plus de celles dédiées au changement de rapports.

J'ai donc acheté le nouveau volant proposé par Simraceway, le fameux SRW-S1... En effet, j'ai été intrigué par le concept et les vidéos promotionnelles avaient l'air pas mal... De plus, comme je suis actuellement en Floride pour quelques mois, je me retrouvais loin de mon SimCom Motion et le fait de ne pas pouvoir rouler du tout commençait à me manquer. Mais, pour autant, je n'avais pas envie de racheter tout le bazar nécessaire et donc, le SRW-S1 pouvait représenter l'alternative idéale. Voilà pourquoi je me suis laissé tenter. Je dois aussi avouer que les premières réactions à propos de ce produit innovant que j'ai pu lire sur les différents sites et forums dédiés à notre hobby m'ont un peu énervé : voilà des gens qui

investissent du temps et de l'argent à essayer de proposer une nouvelle approche dans notre spécialité et que voit-on ? Eh bien on voit un accueil qui découragerait n'importe quel entrepreneur d'investir le moindre sous dans le Simracing !

Proposé à moins de 120 €, le risque me paraissait limité et, mauvais ou intéressant, il fallait que je voie par moi-même (au lieu de critiquer dans le vide sans même avoir l'idée de tester l'engin...). Dès que j'ai reçu le package (joliment emballé d'ailleurs), l'installation est toute simple : vous branchez le câble USB et... Et c'est tout !

Dans le cadre du jeu Simraceway, le volant est évidemment reconnu automatiquement et complètement opérationnel. J'ai pu tester le SRW-S1 également dans iRacing, LFS et Raceroom the game 2. À chaque fois, il a été tout simple de paramétrer ce volant et de l'utiliser sans difficulté particulière. Bien entendu, la qualité du feeling est variable selon les simulations : très bon dans iRacing, pas très bon dans LFS et carrément excellent dans Raceroom the game 2.



OK, c'est pas très cher, c'est innovant et ça se paramètre facilement... Bon, mais qu'est-ce que ça donne une fois sur piste ?

Comme tout le monde, je me suis posé deux questions avant de pouvoir l'essayer : est-ce qu'on s'habitue facilement à l'absence de pédales (et de devoir tout faire en même temps avec ses doigts !) ? Et puis, ne fatigue-t-on pas rapidement à tenir le volant « à bout de bras » (même s'il est léger) ? Répondons tout de suite : oui et oui.

Oui, on s'habitue vraiment très vite à ce fonctionnement « tout au bout des doigts » et on se surprend même à trouver cela tout à fait naturel une fois un premier niveau d'habitude pris.

Et oui, hélas, on fatigue vite à ne pas pouvoir poser ses mains sur un support solide. Ce n'est pas le poids réduit du volant et ce n'est pas la position « à bout de bras » parce que, justement, on ne conduit PAS à bout de bras (ce qui serait vite insupportable) mais avec les coudes plus ou moins pliés. En fait, ce qui fatigue, c'est la tension nerveuse due à l'absence de support et donc à devoir toujours contrôler ses gestes sur plusieurs plans.

Lors de mes premiers essais, j'ai pu participer à quelques courses en ovals sur iRacing et, au bout de 30 minutes, je commençais à nettement ressentir des douleurs musculaires dans les côtés à force de devoir garder le contrôle de mes gestes afin de ne pas provoquer de mouvements non-désirés qui auraient été mal interprétés par les capteurs intégrés au SRW-S1.

J'ai donc bricolé un petit support « vite-fait/mal-fait » pour voir si le fait d'avoir un axe permettait finalement d'améliorer la situation (profitant qu'il y avait un pas de vis juste au dos et pile au centre du SRW-S1 !)... Expérience concluante, j'ai vite amélioré mon petit bricolage à dix euros afin d'éliminer complètement cette sensation d'axe flottant (on peut facilement voir comment j'ai fait évoluer ce support en comparant les deux photos ci-dessous).





Bien sûr, il n'y a que dans Simraceway que toutes les fonctionnalités spéciales du SRW-S1 sont opérationnelles (diodes de régime et sélecteur d'aides) mais, dans les autres simulations, le mapping des boutons est facile à faire. Ah, au fait, ai-je mentionné le fait qu'il n'y avait pas de « force feedback » ?

En effet, ce volant est complètement dépourvu du moindre effet de retour de force et ça peut se comprendre vu le concept et le prix. Là aussi, je me demandais comment j'allais ressentir cette absence vu que ça fait des années et des années que je pilote systématiquement avec ce type d'effet activé... Finalement, c'est comme l'utilisation des palettes pour l'accélération et le freinage, on s'y fait vite. Résultat, pour 120 €, j'ai pu retrouver un poste de pilotage acceptable (même si je suis évidemment bien plus confortable dans mon SimCom !) et même le rendre encore meilleur, grâce à un petit bricolage vraiment à la portée de tous (si j'ai pu le faire moi, c'est que, vraiment, vous pouvez le faire aussi !). Le SRW-S1 est donc une solution de mobilité qui est, à mon avis, de loin préférable à un joystick et c'est là tout son mérite. Cela ne prétend pas remplacer un G27 et ce n'est certainement pas à la place d'un vrai ensemble volant + pédalier que je pourrais le recommander. Mais si, comme moi, vous pouvez avoir à vous déplacer et que vous vouliez une solution acceptable pour rouler quand même quand vous êtes loin de votre baquet, ce volant est fait pour vous.

Terminons par le dernier test de ce triptyque : Raceroom the game 2, proposé par SimBin (l'éditeur de Race07). Sortie le 10 novembre 2011, c'est la seconde itération de cette simulation gratuite et elle se distingue de la première avec 3 circuits supplémentaires (Laguna Seca, Imola et

Nurburgring GP) ainsi que 3 nouveaux types de voitures (BMW 320S E90, Ford Matech GT et Radical S3 235BHP). J'avoue que je n'avais pas été séduit par la première version et, du coup, je n'attendais pas grand chose de cette « mise à jour » et je l'ai testé uniquement pour comparer avec Simraceway... Big surprise !

La richesse de ce jeu commence donc à s'étoffer et le caractère entièrement gratuit (il y a simplement des publicités qui s'affichent) amène logiquement la comparaison avec Simraceway. Soyons directs, Raceroom II remporte aisément la comparaison sur la plupart des points mais cela mérite tout de même une nuance dans la mesure où les concepts de ces deux offres sont sensiblement différents : Simraceway est orienté sur la course online. Même avec la limite de 16 voitures simultanées, comme il n'y a pas du tout d'IA, cela implique forcément une orientation exclusivement online, comme iRacing même si, pour le moment, la fréquentation est trop réduite pour que ce choix soit mis en valeur. Raceroom au contraire ne permet pas le online mais seulement des concours de hotlap et des courses avec des IA (avec là aussi, une limite à 11 adversaires).



Cependant, même avec cette nuance d'importance, il est clair que Raceroom est une vraie réussite avec un gameplay équilibré, des graphismes vraiment à la hauteur et des IA qui se comportent idéalement. Je précise que j'ai testé cette dernière version de Raceroom avec la SRW-S1 et que je n'ai eu aucun mal à le paramétrer afin d'obtenir un résultat très satisfaisant (après quelques ajustements, facile à appliquer car l'interface utilisateur de Raceroom est très claire).

On ne peut que saluer cette initiative intelligente de SimBin car la qualité de Raceroom ne peut que donner envie de découvrir les titres complets de l'éditeur (au moment où ce dernier lance « Race Injection », sans doute la toute dernière des extensions à Race07). D'autant que cette seconde version de Raceroom n'est pas encore complète : certaines fonctions sont encore à venir. Par exemple, au moment du test, on ne pouvait pas encore toucher au setup (c'est prévu ainsi que quelques autres fonctions mineures). Autre lacune importante : pas de gestion des dégâts !

Vous pouvez percuter un mur à fond, votre voiture reste intacte ce qui induit un comportement bien trop favorable à la prise de risques (et aux contacts avec les IAs qu'autrement, on éviterait autant que possible). Pourtant, Raceroom va rester ainsi, pas de dégâts puisque le jeu est orienté principalement sur le hotlap. Cependant, cette lacune est compensée par le fait que les contacts trop appuyés sont sanctionnés par une perte de contrôle logique et méritée. Mais, comme le gameplay est particulièrement bien équilibré, cette perte de contrôle est bien moins fréquente dans les cas où les contacts sont légers comme cela arrive inévitablement dans une course en peloton serré. Heureusement, car cela permet de disputer des courses acharnées avec les IA qui profitent de vos moindres erreurs sans pour autant être trop agressives.

Tout n'est pas parfait dans Raceroom, c'est évident. Les

différentes voitures sont plus ou moins bien réussies par exemple. La BMW paraît vraiment bien mais j'ai du mal à croire que la Camaro puisse être aussi rapide (je vais plus vite avec cette dernière qu'avec la Ford GT à Laguna Seca !). Cependant, la diversité des voitures offre des challenges bien différents : si la BMW est facile à piloter, on ne peut pas en dire autant de la Radical et surtout de la monoplace qui demandent bien plus de concentration pour les garder sur la piste et pour les faire aller vite (logique, ces voitures de course sont plus légères et opposent donc moins d'inertie de réaction ce qui les rend plus imprévisibles). La Radical propose une vue de type « casque » qui, bizarrement, n'est pas de mise dans la monoplace. Les vues cockpit de toutes les voitures sont très soignées avec même les mouvements du pilote sur le volant et le levier de vitesse. J'ai mis un peu de temps à le trouver mais la profondeur de champ de la vue cockpit est réglable et c'est bien pratique. Les sons (moteur et autres) sont plus ou moins bien réussis selon les voitures avec, là encore, une mention particulière pour la BMW qui semble avoir été vraiment soignée.

Les circuits proposés sont également très réussis sur le plan graphique avec beaucoup de détails de décoration, surtout dans le cas d'Hockenheim qui semble être le tracé de référence (et le seul à avoir des sons d'ambiance) puisque les 3 variantes sont disponibles. Imola, Laguna Seca et le Nurburgring (le circuit de GP, pas le grand tracé, faut pas rêver !) sont affichés avec la mention « DEMO » mais sans que cette mention soit expliquée quelque part... Pas grave, chaque circuit est tout à fait à la hauteur de ce à quoi on peut s'attendre et propose aussi des challenges variés (difficile de doubler à Imola par exemple).

Cependant, une fois terminée, Raceroom sera une simulation d'entrée de gamme tout à fait respectable et propre à donner une -bonne- idée de ce que peuvent offrir les titres payants de SimBin, bien joué !

Dans ce test, j'ai été très sévère pour Simraceway mais il y a tout de même un élément qui fait une grande différence face à Raceroom II the game. Le premier va continuer à évoluer (et durant le test, j'ai reçu plusieurs mises à jour) alors que le second est figé... ça fait tout de même une nuance d'importance et ça laisse la possibilité à Simraceway d'évoluer vers un bien meilleur niveau.

Pour ce qui est du volant SRW-S1, certains vont trouver cette initiative ridicule mais ces derniers sont incapables de voir au-delà de leur petite situation... Je m'explique : ce volant n'est pas seulement une solution valable pour ceux qui se déplacent beaucoup mais aussi et surtout pour ceux qui, handicapés, ont une mobilité réduite et/ou plus l'usage de leurs jambes ! Pensez-y, pour ceux-là, le pédalier est un accessoire inutile et le fait que le SRW-S1 regroupe tout au niveau des doigts est la solution qu'ils attendaient...



Par : [Nagorniewicz Vincent](#)

Nous vous avons présenté, dans le numéro 5 de votre magazine préféré, le très bon prochain développement de Reiza Studios connu sous le nom de Projet Tupi... Reiza plus un mod, mais carrément un stand-alone qui est mis à notre disposition ! Ça ressemble tellement ce dernier à été amélioré sur de nombreux points ! Faisons donc le tour de ce "O

Le second bébé de **Reiza Studios**



on mod Formula Armaroli pour rFactor et avions évoqué vaguement le
a Studio a décidé de mettre la barre encore plus haute et du coup ce n'est
semble à du rFactor, ca a le goût de rFactor, mais ce n'est pas rFactor,
Game Stock Car" ensemble...

Commençons par voir ce que Reiza Studios nous propose sur le papier : Revivre le championnat Brésilien de Stock Car 2011 avec 34 voitures sur 10 circuits différents, régler son châssis comme on le souhaite via une multitude de paramètres, jouer une course ou un championnat complet, utilisation du "Push-to-pass", mode solo ou multi-joueurs... Alléchant !

Bon pour les 34 autos, on repassera ! En effet Game Stock Car ne propose que 2 châssis, la Chevrolet Vectra et la Peugeot 307, qui ont exactement la même physique, seule la carrosserie est différente... Ce qui fait pour moi un total de 1 voiture ! Les 10 circuits sont bien au rendez-vous et nous aurons le loisir de rouler sur les très connus Interlagos ou Curitiba, mais aussi d'autres plus méconnus comme Ribeirao Preto, Campo Grande ou Londrina... Le menu principal du jeu reste conventionnel avec toutefois quelques changements par rapport à rFactor. Par exemple pour votre profil, vous avez accès à plusieurs statistiques vous concernant : nombre de départ, nombre de tours, nombre de pôles, victoires, distance totale parcourue ou en moyenne, etc... On retrouve forcément le menu "Options" qui va nous permettre de configurer la force des opposants, les règles de drapeaux, de stands automatique et autres aides à la conduite ainsi que le menu "Ralentis" pour revivre nos exploits en tant que téléspectateur... Intéressons-nous maintenant aux modes de jeu : Multi-joueurs pour jouer en ligne, malheureusement beaucoup



De base le jeu ne propose que 2 carrosseries : Chevrolet ou Peugeot 307...



Les courses sont très souvent "musclées"

moins fréquenté en journée qu'en soirée avec la possibilité de créer son propre serveur. 3 modes solo dont "Jour de test" pour s'entraîner seul en piste, "Course simple" où l'on peut affronter jusqu'à 33 adversaires sur l'un des 10 circuits, et "Championnat" pour essayer de finir vainqueur en amassant le maximum de points sur tous les circuits que propose le jeu...

Game Stock Car, c'est tout simplement un pur bonheur auditif !

Entrons dans le vif du sujet maintenant en lançant une course simple... Je désactive toutes les aides au pilotage, je mets 33 opposants histoire de pouvoir m'arsouiller un peu, je choisis Interlagos que je connais plutôt bien, et je décide de rouler en Peugeot car je suis très chauvin, et je lance le jeu ! Petit tour par le garage pour régler ma 307, même si je n'y connais pas grand chose, et on s'aperçoit très bien que c'est du rFactor. Tous les réglages sont présents, barre anti-roulis, pressions des pneus, réservoir, balance des freins, mais présentés différemment... Je sors des stands direction la pit-lane pour rejoindre le circuit avec le limiteur enclenché.

Première impression : c'est très joli graphiquement et les FPS sont au rendez-vous même avec les options graphique à fond et 34 autos en piste, bluffant ! Je quitte la pit-lane pour m'engager sur la piste, et enlève le limiteur et là, la claque ! Le son est tout simplement énorme ! Dès que la lionne de Sochaux monte dans les tours c'est un pur bonheur auditif ! Tellement jouissif que je me laisse prendre au jeu d'accélérer toujours plus fort, d'autant que la voiture tient très bien la route, jusqu'à ce que l'épingle droite me surprenne et que le mur de pneus me rappelle à l'ordre ! Véhicule H.S, retour aux stands, c'est dur la vie d'un simracer !



Les circuits ont été particulièrement bien travaillés, et couplé à un FFB amélioré, chaque bosse et aspérité sont fidèlement retranscrites !

Je passe en session qualif maintenant, et retourne dans le garage pour tenter d'améliorer mes réglages... Piètre mécanicien que je suis, je ne fais qu'enlever un peu d'essence du réservoir pour m'alléger un peu, et j'essaie de changer mes pneus pour une gomme plus tendre, mais c'est impossible, il n'y a qu'un seul choix, dommage... J'enchaîne 4 ou 5 tours histoire de faire un temps convenable, ce qui me laisse aussi le temps de m'habituer aux physiques de l'auto : la 307 tient vraiment bien le pavé tant qu'on ne la pousse pas trop dans ses retranchements. Les sons du moteur, des crissements de pneus, des plaquettes de freins sont toujours bien présents, et un petit mouvement de caméra simule les G encaissés par le pilote dans les virages, au freinage ou à l'accélération, vraiment immersif ! Du coup j'ai vraiment l'impression d'être un bon pilote, sauf qu'à mon retour au stand, mon temps me rappelle la triste réalité : 33ème sur 34, avec plus de 5 secondes sur le leader, va vraiment falloir batailler sec pour la course !

"pousse toi de là que je m'y mette !"

C'est enfin le tour lancé et le passage sous drapeau vert ! Je suis prudemment le peloton dans les premiers virages pour ne pas perdre le contact, et je tente un freinage suicidaire qui me permet de gagner 8 ou 9 places, ça y est ! Je suis dans le peloton ! Et là, le contact est permanent, "et tiens un rétro qui vole, et tiens un morceau de phare qui passe sur le côté, et tiens un bout de pare-choc sous le pneu !" C'est bon, et ça donne envie aussi de chatouiller un peu les autres pilotes : j'y vais de bon cœur, et au fur et à mesure de petits "pousse toi de là que je m'y mette", j'arrive encore à grappiller quelques places. C'est une vraie cohue sur la piste ainsi que dans les oreilles, un

brouhaha de sons de moteurs, tôles froissées, crissements, un régal ! Pris dans l'euphorie, je commence à être de plus en plus agressif avec mes adversaires, mais j'écope d'une pénalité pour conduite non-sportive, et oui, on peut pousser, mais pas trop fort ! Passage aux stands pour effectuer mes 10 secondes de pénalité, et le peloton est déjà loin, mes rêves de victoire se sont envolés... J'en profite pour tester le "Push-to-pass" dans la ligne droite, et effectivement on sent nettement le gain de puissance délivré, dommage que je sois seul en piste maintenant... il est activable 8 fois par course avec un délai de 2 minutes 30 secondes à chaque utilisation. Bon, promis, la prochaine course je ferai plus attention !





Le "garage" rassemble tout ce que l'on connaît déjà !

Bien que le contenu soit assez léger, Game Stock Car ne coûte que 23€ environ ce qui reste raisonnable. La qualité sonore fait la force de ce titre ainsi que la modélisation des circuits réalisée au millimètre près. À noter aussi que le retour de force a été revu et on ressent vraiment bien l'auto à chaque bosse, chaque dérapage. Heureusement car les courses en paquet sont très mouvementées, ça se frotte à chaque virage. Le "gameplay" reste assez permissif, mais pas trop, car cela reste une véritable simulation, mais avec laquelle le plaisir arrive de suite. Pour les puristes le jeu est bien entendu "skinnable", les "templates" sont disponibles. Merci Reiza Studios !

EN SAVOIR PLUS

<http://www.reizastudios.com>

<http://www.game-stockcar.com.br>

PETITES-ANNONCES

REDACTEUR

Un magazine, c'est avant tout de l'info, rapportée par des rédacteurs passionnés. Mais c'est aussi un contenu de qualité garanti par une équipe expérimentée, soudée et solide. Pour aller dans ce sens, et apporter à nos lecteurs toujours plus, toujours mieux, nous avons besoin de nouvelles plumes. Actuellement composée de sept rédacteurs, la rédaction recherche trois personnes supplémentaires. Pour nous rejoindre, il faut avant tout être passionné (A cœur vaillant, rien n'est impossible) mais aussi :

- disposer idéalement d'une expérience en journalisme Presse ou Web, si non,
- être créatif, être force de proposition en termes de sujets,
- être à l'écoute de l'actualité autour du SimRacing,
- avoir une jolie plume (orthographe, grammaire et syntaxe correctes),
- être capable de rédiger des articles dont la taille est définie,
- être disponible pour pouvoir accorder du temps à la recherche d'informations et à l'écriture,
- savoir respecter des délais,
- avoir l'esprit d'équipe,
- avoir un niveau d'anglais qui permette de mener des interviews dans la langue de Shakespeare,
- être idéalement situé dans un coin de la France non encore couvert par nos rédacteurs : Paris, Lyon, l'Auvergne, le Sud ouest.

MAQUETTISTE

Mais cela ne suffit pas à faire un bon magazine. Si les sujets sont intéressants et les articles bien écrits, ils doivent être bien présentés pour attirer l'œil. C'est le rôle du maquettiste. Nous avons besoin d'un

2ème artiste qui soit :

- créatif, rigoureux, force de proposition,
- capable de travailler en équipe,
- capable de s'adapter à l'outil que nous utilisons (Scribus),
- expérimenté en retouches d'images (Gimp et/ou Photoshop).

CORRECTEUR

Nous sommes exigeants ? Oui, parce que le lecteur l'est encore plus que nous. C'est pourquoi nous sommes aussi à la recherche de correcteurs expérimentés. Car si à la première faute dans un article aussi bon soit-il, le lecteur pensera à un oubli, à la deuxième, il aura un doute. Et à la troisième, il arrêtera de lire. Notre travail ne doit en aucun cas être gâché par des coquilles qui se sont malencontreusement glissées et qui ont mis à mal les nombreuses règles orthographiques, syntaxiques et grammaticales de notre jolie langue française. Outre la relecture et la correction des textes avant mise en page, le correcteur peut également reformuler afin de garantir la fluidité et la lisibilité d'un texte. Pour cela, il faut :

- être capable de lire attentivement un texte,
- être à l'aise avec l'orthographe, la grammaire et la syntaxe,
- disposer d'un dictionnaire et d'un Bescherelle,
- avoir un esprit critique pour pouvoir proposer à l'auteur une formulation plus simple ou plus compréhensible tout en sachant respecter son idée première.

WEBMASTER

Enfin, la chance de Live Sim, c'est d'être depuis le début un Webzine, un magazine distribué via le Net. Mais que serait-il sans son site internet ? Il n'existerait pas. Notre espace www.live-sim.com a besoin d'un nouveau responsable, qui ait à cœur de l'optimiser voire de l'aider à grandir. Nous avons les idées : aidez-nous à les mettre en place. Pour cela, il faut connaître :

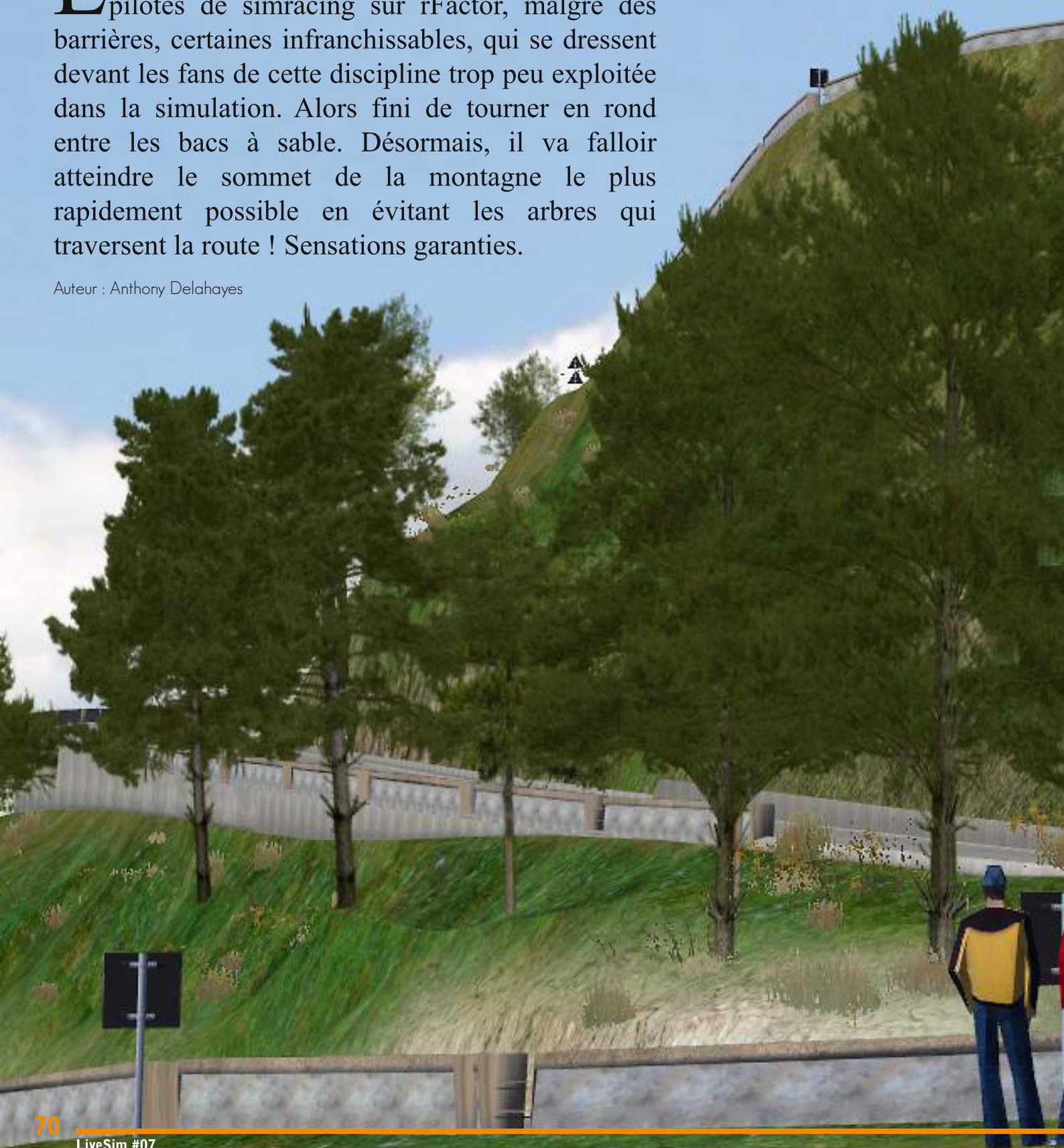
- le langage HTML et la création des feuilles de style CSS,
- Gimp ou Photoshop,
- être force de propositions pour intégrer les contenus nécessaires au magazine,
- avoir les connaissances nécessaires pour améliorer le référencement naturel de Live Sim.

Si vous êtes intéressé, n'hésitez pas à nous contacter à l'adresse suivante, redac@live-sim.com. Nous répondrons à chacune des candidatures.

La montagne, ça vou

La course de côte commence à intéresser les pilotes de simracing sur rFactor, malgré des barrières, certaines infranchissables, qui se dressent devant les fans de cette discipline trop peu exploitée dans la simulation. Alors fini de tourner en rond entre les bacs à sable. Désormais, il va falloir atteindre le sommet de la montagne le plus rapidement possible en évitant les arbres qui traversent la route ! Sensations garanties.

Auteur : Anthony Delahayes



us gagne



Depuis l'arrivée de la simulation automobile sur PC, à travers ce mythe que représente Grand Prix Legends, le circuit s'est naturellement imposé comme l'ultime terrain de jeu. Offreur d'une plateforme parfaite pour le jeu en ligne, et de rêve comme le Nordschleife ou Spa-Francorchamps, le circuit a tout pour lui. Sauf un élément sans doute très important, la longévité. La lassitude des joueurs, à effectuer des boucles sur des courbes qu'ils connaissent mieux que celles de leurs femmes, pousserait les simracers vers d'autres horizons. La course de côte fait partie de ceux-là. Possédant d'autres caractéristiques que le circuit, elle devient une nouvelle source de plaisir, donnant également un univers plus large à la simulation. Les affrontements directs entre les pilotes n'existent plus, seul le chronomètre compte. La diversité des voitures se fait plus grande avec la monoplace, le prototype, la voiture de tourisme ou la voiture de rallye sur la même épreuve. Une nouvelle conception du stress monte, car il n'est plus nécessaire de surveiller le rétroviseur, il faut regarder droit devant et mettre les gaz ! Rechercher le moindre



Pas sûr que cette F430 GT2 ait pris ce virage serré à 30km/h...

dixième en tendant au maximum la trajectoire, quitte à frotter le rail de sécurité qui vous sépare du ravin deviendra votre quotidien.

Il est difficile d'affirmer s'ils ont été les premiers à avoir organisé des courses de côte en réseau, tellement la communauté de simracing est riche en ligues à travers le monde. La seule affirmation que votre serviteur peut vous donner est qu'il a pris énormément de plaisir à rouler chez eux ! La Historic Simracing Organisation (HSO) organisait le 10 octobre 2010 un événement peu commun aux joueurs : la montée du Mont-Ventoux. Elle s'est déroulée en

3 étapes : 3 montées sur 3 voitures de tourisme différentes. « Les courses de côte font partie des plus anciennes formes de compétitions automobiles, et en tant que ligue historique, nous nous devons d'en organiser », nous précise Frank Verplanken, organisateur de la soirée et créateur de la ligue HSO. « Le format de course propre aux courses de côte, où chaque pilote roule seul en piste, est un élément de convivialité qui plaît à nos membres. Les montées des adversaires sont commentées et observées avec tout ce que cela suppose de finesse et de bonne foi », plaisante-t-il. En effet, même si les pilotes ne peuvent se voir et se rencontrer sur la piste, ils peuvent communiquer entre eux, en attendant leur tour ou l'arrivée du dernier concurrent, car les départs des pilotes sont espacés d'une minute. Mais la rareté de ces événements oblige les simracers à prendre leur plaisir en offline. C'est d'ailleurs actuellement le seul moyen de profiter pleinement de la course de côte. Mais étant seul sur la piste aussi bien en online qu'en offline, la différence ne se fait pas sentir et la course de côte est à déguster à n'importe quelle heure du jour ou de la nuit !



Vous ferez vite abstraction des paysages fades. Le plus important reste le pilotage pur et la glisse par la même occasion !

Malgré cette expérience tout à fait différente de ce que nous pouvons rencontrer habituellement, il y persiste beaucoup de contraintes, et l'évolution risque d'être difficile. Frank le souligne : « Les embûches à l'organisation d'une course de côte ne manquent pas, principalement dues au fait que rFactor n'est pas prévu pour ce type de course à la base, et que les pistes s'en trouvent souvent buggées ».

Même si rFactor n'a pas été conçu pour y accueillir des montées, il est possible d'en télécharger des fonctionnelles et très sympathiques à gravir

Le système de rFactor privilégie les circuits, où le pilote passera toujours par le même point. Difficile de lui faire comprendre que nous voulons partir d'un point A, pour finir à un point B ! Par conséquent, ce nouveau type de compétition rencontre d'importants obstacles, qui empêchent son développement. « La limitation de rFactor, qui fait que la création d'un tracé qui ne soit pas un circuit relève du bidouillage, est le principal frein au développement de ce type de courses. C'est dommage, et je ne pense pas que rFactor 2 soit plus adapté. A partir de là, il n'y a la place que pour quelques francs-tireurs qui font quelques courses dans la saison... ». Même si rFactor n'a pas été conçu pour y accueillir des montées, il est possible d'en télécharger des fonctionnelles et très sympathiques à gravir, tel le Mont-Ventoux ou La Manzana. Mais ce filon n'est pas assez exploité et ne concerne que quelques créateurs. Par conséquent, les montées présentant un réel intérêt sont rares et peu connues par la majorité des joueurs

qui ne s'intéressent que d'un œil, voire d'aucun, à cette discipline.

« Si l'on reste dans le cadre de rFactor, je pense que la place de la course de côte ne va pas beaucoup évoluer. Il n'y a pas vraiment de ciment entre les éventuels intéressés - pilotes, moddeurs, organisateurs - pour que ce soit autre chose que ça ne l'est actuellement. S'il y avait une grosse ligue qui rassemblerait toutes ces énergies, il y aurait sûrement moyen de proposer une formule nouvelle avec un bon mod et un bon trackpack, qui plairait aux gens. Mais le paysage du simracing mondial est tellement morcelé et parcellaire que je ne vois pas cela arriver dans les mois qui viennent », regrette Frank Verplanken.

L'avenir proche, et même lointain de la course de côte n'est pas encourageant. Et les barrières ne viennent pas que de la structure que propose rFactor. La liberté d'expression autorisée aux créateurs de montées est limitée dans n'importe quel jeu. Tous ceux proposés sont principalement réservés aux circuits. « Il est logique que le circuit représente 95% de l'activité en simracing : c'est la forme de sport auto la plus populaire dans le monde, et c'est aussi la plus adaptée aux courses online. Une bonne simulation de rallye adaptée au online aurait du succès

car c'est également très populaire.. mais surtout en Europe ».

La précision est importante, car le marché du jeu de sport automobile devient de plus en plus important aux États-Unis. Le circuit y est roi, grâce aux 12h de Sebring, aux 24h de Daytona, ou plus simplement grâce à la NASCAR. « La côte est encore dans un autre domaine. Il y a les aficionados, mais c'est comme le rallycross ou les rallyes-raids : ce sont des disciplines méconnues et vivant en autarcie ». En effet, la course de côte n'est pas répandue aux États-Unis, et la fameuse montée de Pikes Peak - présente sur rFactor - ne réunit que les passionnés.

La côte, c'est la quintessence du hotlap.

« C'est dommage, car ce sont des types de courses qui apportent une différence par rapport à ce qui se fait d'habitude en online. La côte, c'est la quintessence du hotlap, et ça pourrait vraiment plaire au grand public ». La loi de marché l'emporte toujours sur la passion, et la course de côte est trop peu connue pour qu'un éditeur puisse exploiter ce filon à son maximum, car les bénéfices seront bien trop faibles. Le monde du jeu vidéo étant impitoyable, le risque serait bien trop élevé.



Quel bonheur d'entendre le moteur de la Matra dans les cimes !

BONUS MODS

Dernière minute :

Quelques jours après le bouclage de cet article, deux informations sont parvenues à nos oreilles. La FFSCA vient de lancer son premier championnat de course de côte sur rFactor. Vous pourrez retrouver ce championnat à cette adresse : <http://montagne.ffsca.org/>.

Chez l'ami suédois Simbin, un add-on pour Race 07 a été créé sous le nom de « Retro Pack ». En plus d'autos mythiques telles la BMW 2002 ou la Cooper S, vous pourrez prendre part à une course de côte.

Et tant seul sur la piste aussi bien en online qu'en offline, la course de côte est à déguster à n'importe quelle heure du jour ou de la nuit !



Les mods multicartes



Endurance Series SPI : Du prototype, de la LMP1 à la LMP2, et bien sûr beaucoup de GT avec le GT1 et le GT2.

<http://www.enduracers.com/downloads.html>

WSC 1970 : Les autos historiques des circuits, entre les routières et les prototypes mais aussi bien adaptées à la côte avec la 917, la GT40, les 911...

<http://www.rfactorcentral.com/detail.cfm?ID=1970%20World%20Sports%20Car%20Championship>



Les meilleurs mods

Voici une compilation des meilleurs mods et des meilleures montées que vous pourrez retrouver sur rFactor. Il s'agit d'un choix subjectif et vous n'aurez peut-être pas le même avis que cet article. Nous tenons à remercier Mickaël Forestier pour nous avoir fait découvrir quelques mods et quelques montées bien sympathiques ! Et si vous souhaitez découvrir une ligue italienne spécialisée dans la course de côte :

<http://www.stivi.it/CEMfactor/>

Les monoplaces



Formule BMW :

<http://www.rfactorcentral.com/detail.cfm?ID=Formula%20BMW>

Formule 3 :

<http://www.rfactorcentral.com/detail.cfm?ID=Japan%20Formula3%202007>

Vous pouvez même y aller en Formule 1 ou avec un Karting !



Les prototypes



Radical SR3 :

<http://www.virtualr.net/radical-sr3-11-for-rfactor-released/>

Osella T2R :

<http://www.nogripracing.com/details.php?filenr=30166>

Les Fabcar sont également agréables à piloter !



Les voitures de tourisme



Touring Car Legends :

<http://www.rfactorcentral.com/detail.cfm?ID=Touring%20Car%20Legends>

BMW 320 E21 :

<http://www.rfactorcentral.com/detail.cfm?ID=BMW%20320%20E21>

Les Clio Cup ou les Mégane Trophy de Renault sont de bonnes autos également pour se faire plaisir, tout comme une Caterham !



Les voitures de rallye



Peugeot 207 Super 2000 :

http://www.xxteam.fr/nk/index.php?file=Download&op=description&dl_id=33

Historic Rally Cars :

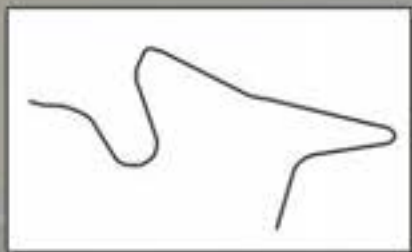
<http://www.rfactorcentral.com/detail.cfm?ID=Historic%20Rally%20Cars%20%208HRC%29>

Pas mal d'autos dans d'autres mods peuvent faire office de voitures de rallye en modifiant les réglages !



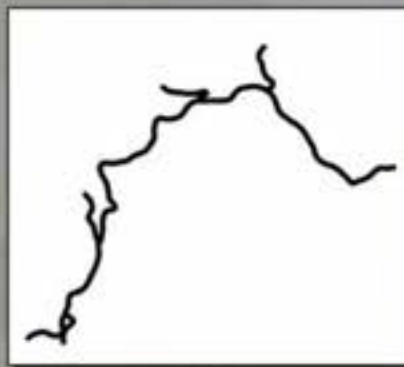
BONUS CIRCUITS

Les montées courtes



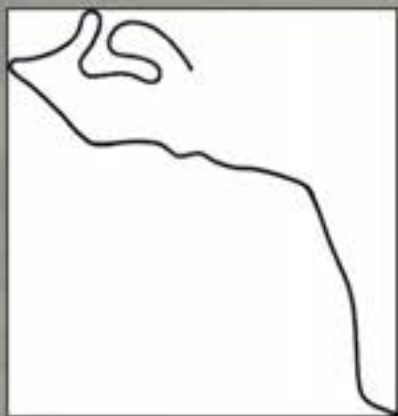
Abreschviller

<http://www.rfactorcentral.com/detail.cfm?ID=COURSE%20de%20c%C3%B4te%20d%27Abreschviller>



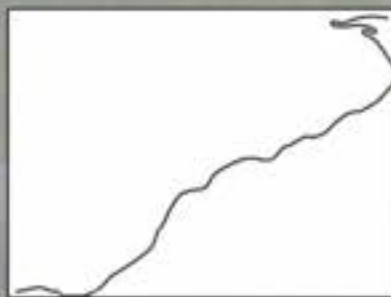
La Manzana

<http://www.rfactorcentral.com/detail.cfm?ID=Subida%20a%20la%20manzana>



Lienzer Bergrennen

<http://www.stivi.it/CEMfactor/download/tracks/Lienzer.zip>

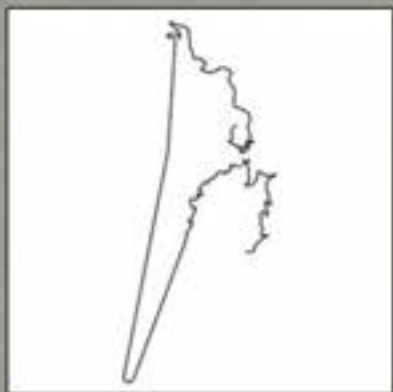


St-Ursanne

<http://www.megaupload.com/?d=PZMFY6JB>

Abreschviller, la Manzana et Saint-Ursanne sont des montées réelles alors que Lienzer Bergrennen est une adaptation de l'infrastructure fictive "Lienz" créé par ISI, incluse dans rFactor d'origine.

Divers



Pikes Peak (terre) : <http://www.rfactorcentral.com/detail.cfm?ID=Pikes%20Peak>

Joux Plane

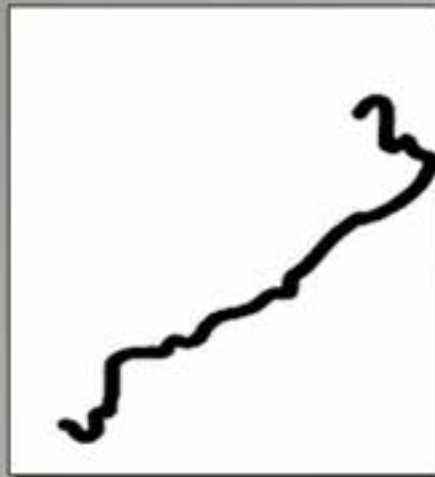
<http://www.rfactorcentral.com/detail.cfm?ID=Joux%20Plane%20Hillclimb-Rally>

Pikes Peak est conçu pour rouler avec les autos du pack "Pikes Peak" disponible dans le mod HRC (Historic Rally Cars). Joux Plane n'est pas réellement une montée de course de côte, mais plutôt une spéciale de rallye convertie de Richard Burns Rally. Attention, elle comporte de nombreux bugs !

Les montées longues



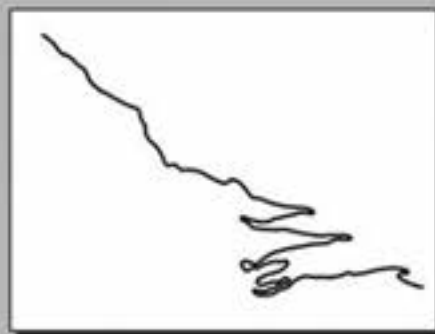
Alpine Mountains
disponible dans le mod HRC



Mont-Ventoux
<http://www.rfactorcentral.com/detail.cfm?ID=Mont%20Ventoux%20Hillclimb>



Monte Erice
<http://www.leisolani.it/ericefactor.html>



Klausenpass
<http://www.rfactorcentral.com/detail.cfm?ID=Klausenpass>

Alpine Mountains est la version asphalte et plus étroite de la mythique Pikes Peak. Le Mont-Ventoux, la Monte Erice et le Klausenpass sont également des montées réelles.

Tous les éléments sont contre l'expansion de cette formidable invention qu'est la course de côte. Aucune plateforme n'est adaptée pour accueillir ce type de course automobile, proche du rallye. rFactor, et même son futur petit frère rFactor2, important élément dans la simulation du fait de sa liberté d'expression pour les créateurs, ne sont pas préparés pour permettre la création de montées aussi belles et aussi intéressantes. Il en est de même pour le jeu online, qui requiert une organisation spécifique et très sérieuse : aucune grosse ligue n'a été créée à ce jour, mis à part en Italie où des montagnards fous ont su se créer une petite communauté (voir par ailleurs). Les éditeurs ignorent même les disciplines autres que le circuit, qui est un véritable centre névralgique et indétrônable de la simulation. En bref, la course de côte n'est qu'une partie infime du vaste terrain de la simulation, boudée par la majeure partie, et c'en est fort regrettable tant la discipline peut nous offrir une bonne bouffée d'oxygène. Puisse cet article faire monter en vous la volonté de découvrir et répandre cette discipline qui ne demande qu'à nous faire plaisir !





A amoureux de rendu 3D, une fois de plus, pour ce numéro, vous allez être comblés ! Commençons de suite par cette sublime asiatique que notre ami AirOne nous a concoctée... C'est un modèle issu de Forza 3, car je parle bien de la Subaru, hein, non mais des fois ! J'en profite pour vous rappeler que vous tous pouvez apparaître dans cette rubrique, il suffit juste de nous envoyer vos réalisations dans la boîte mail de la rédaction : redac@live-sim.com. Je tiens aussi à remercier tous ceux qui font vivre cette partie du magazine !

Par : Nagorniewicz Vincent

Photos : serial-skinneur.forumactif.net



L'ami Benmax (Benichou pour les intimes...) nous propose sa Mercedes DTM qui lui a servi pour le championnat chez NTFrance... Si son pilotage avait été aussi terrible que son rendu, cela lui aurait permis d'être mieux classé dans le tableau des participants ! :) Blague à part, modèle rFactor posé dans une scène Evermotion, le résultat est tout simplement magnifique !



What else ?

by Benmax





Ce mois-ci, Kana nous dévoile une petite scène maison... Tout l'environnement et le lighting proviennent de ses petites mimines ! Pour habiller le tout, il nous a déposé une petite Mercedes aux jantes surdimensionnées ! Bravo l'artiste !

PLAYMOBIL

En ouverture de cette rubrique, nous découvrons AireOne et sa vision d'une jolie Asiatique... Il fallait que je vous montre MA vision d'une belle Italienne !

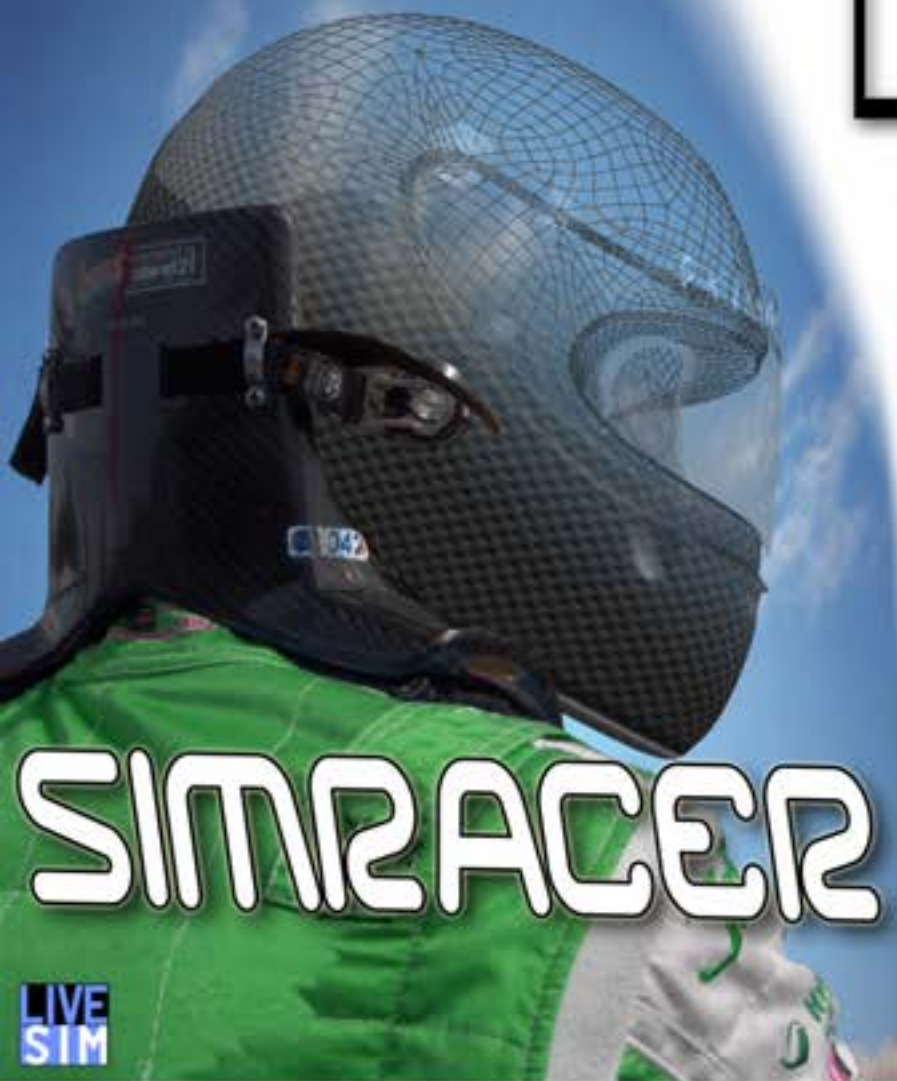




Ici, toujours une Italienne, mais avec une méthode de rendu différente, car la 3D est incrustée dans une photo réelle... Les 2 travaux en V-Ray et modèle Forza 3, bien entendu... Sur ce, je vous donne RDV au prochain numéro !



Jacky Ratzemberger



Auteur : Jacky Ratzemberger

Photo : Vincent Nagorniewicz

LA ROUTE DU BEAUSSET

La surprise de l'annonce et les obligations médiatiques sont désormais derrière lui. Il va devoir se concentrer sur son métier. Se concentrer, visualiser, piloter. La saison commence maintenant ! Tout le monde le regarde. Certains avec mépris, d'autres avec curiosité. A lui d'inspirer la crainte.

[Chapitre 1 : Janvier 2017](#)

[Chapitre 2 : L'attente](#)

[Chapitre 3 : Bords de pistes](#)

Au fur et à mesure, l'obscurité cède sa place à la brume. La navette Audi gravit les quelques lacets vers le circuit. Voilà plus de trente ans que Victor n'avait pas pris cette route. Il était venu au Castelet, au Paul Ricard à l'époque, sur demande insistante d'Elio, son ami. Le début de saison n'avait pas été idéal. La nouvelle voiture était ratée. Il fallait rouler et rouler encore pour comprendre et espérer trouver la performance. Le 14 mai 1986, l'aileron arrière se brisa à l'entrée des Esses de la Verrerie. Elio perdit aussitôt le contrôle. La voiture fit de nombreux tonneaux et alla se planter sous les rails. Des stands, Victor avait tout entendu, tout vu, et ne pouvait rien faire. Victor se rappelle avoir roulé à tombeau ouvert sur cette petite route, aujourd'hui si bucolique, pendant qu'Elio était dans l'hélicoptère. Il ne le savait pas encore, mais il descendait à Marseille pour apprendre que son ami était mort.

Victor l'avait connu chez ses grands parents, à Zonza. Jusqu'à 12 ans, Elio y passait toutes ses vacances scolaires. Ils étaient toujours restés en contact. Régulièrement, malgré la distance, ils se retrouvaient. Elio était un bon vivant, un sportif accompli. Il était de ceux qui excellaient dans chaque sport qu'il approchait. Le sport auto ne fit pas exception. Du karting à la F1, il se passa trois ans. Il avait 21 ans. Il était jeune, beau et très rapide.

Lotus l'engagea en 1980. Il fut l'équipier de Mario Andretti, Nigel Mansell et d'Ayrton Senna. Il y acquit son surnom de Prince Noir. Victor assistait très régulièrement aux Grand Prix, happé par le Circus et ses dorures. Il faut dire qu'à l'époque, la F1 était une petite entreprise. Tout le monde se connaissait, il était alors facile de se faire inviter par Good Year,

Minardi, Brabham, ou Magnetti Marelli. La F1 n'était pas la fourmilière que nous connaissons aujourd'hui, mais elle commençait sa croissance. Cette maîtresse lui avait pris son ami, sans remord ni regret. Du jour au lendemain, il avait quitté la F1. Trente ans plus tard, Oliver l'appela pour venir au Castelet lors de cette séance d'essai Audi. Même si la sécurité des voitures de courses s'est considérablement améliorée, ça ne le rassure pas pour autant.

Victor a découvert le Simracing avec son fils, Elio. Tout petit, il s'est passionné des anecdotes que son père lui racontait. Même si Victor essayait de montrer la Formule 1 telle qu'elle était vraiment, cruelle, et dangereuse, Elio fut happé instantanément. A cette époque le jeu vidéo commençait sa mutation vers des jeux de courses de plus en plus captivants. Elio avait dix ans quand il invita son père à jouer avec lui. Victor n'était pas de cette génération. Il avait connu les odeurs des courses, l'huile de ricin, les pneus chauds, l'ivresse de la vitesse et les larmes d'amis disparus. Au début, il n'avait pas cru à l'illusion, il voulait juste faire plaisir à son fils. Puis il avait découvert que les règles de la course automobile étaient fidèlement reproduites. Son savoir lui était utile pour progresser.

Victor, Elio et Oliver se sont rencontrés par hasard dans une petite ligue, l'Usine. Les pilotes n'y étaient pas meilleurs qu'ailleurs, pourtant la compétition y était acharnée. Elio n'avait pas un grand talent, mais il s'est accroché car il aimait la course. Chacun cherchait les dixièmes partout où ils se trouvaient : trajectoires, pneus, setups, stratégies. La particularité de l'Usine était la volonté affichée de partager toutes les connaissances, pour que chaque gain de performance profite à tous. Fondamentalement les meilleurs restaient en haut de la feuille des temps, mais le niveau global des pilotes progressait, même s'ils l'ignoraient. Les grands rendez-vous d'endurance, tel que Sebring, Spa ou le Mans mettaient en lumière l'écart qui, désormais, séparait l'Usine des autres ligues. Pour retrouver de l'enjeu, il fallait changer de division en se confrontant à l'international. Le niveau élevé rendait les courses plus difficiles, et désormais progresser devenait un défi.

La simulation devenait trop complexe pour qu'un pilote seul, soit capable d'en gérer tous les aspects. Oliver était le meilleur d'entre eux, ils n'ont pas hésité longtemps pour se sacrifier. L'Usine était remplie de compétences, il suffisait à chacun de se spécialiser. Les premiers rôles furent calqués sur les équipes de courses réelles. Un ingénieur de piste, un pilote d'essai, un exploitant des acquisitions de données, un préparateur mental, un informaticien, et quelques autres. Victor avait suffisamment de bouteille pour en être le patron. L'Usine devenait professionnelle et prête à tous les défis. Le Simracing avait besoin de ce professionnalisme pour progresser, avec des objectifs et des moyens pour les atteindre. Le palmarès est rapidement devenu flatteur, au point qu'ils engagèrent un designer CAO châssis, un attaché de presse, un comptable, un chargé de marketing. Ils progressèrent encore.

Le grand public a entendu parler de L'Usine au moment de la rencontre avec les pilotes Audi. Tout s'est accéléré après ce défi. Oliver a cru en ses choix. Certains étaient bons, d'autres mauvais, mais quand tout s'enchaîne, rien ne peut vous arrêter. Il lui paraissait alors inconcevable de ne pas continuer avec ses proches. C'est à l'Usine qu'il était né, elle lui avait tout appris. Il avait besoin d'eux pour ce nouveau challenge. Victor viendrait, malgré la peur de ses souvenirs.

Il a raison. La mort ne doit pas contrarier les vivants. Victor se place sur le côté du garage. L'armée Audi, comme il l'imaginait, se déplace vite, organisée et sûre d'elle. Il est déjà dans la voiture, sanglé. Son ingénieur lui rappelle le fonctionnement du volant, et le programme de la journée, et ce qu'il attend d'Oliver. La marche qu'il s'apprête à franchir est énorme. Le monde médiatique ne s'y est pas trompé. Toute la presse britannique est là. Audi aura de nombreux papiers. Victor est officiellement présent comme photographe.

Ils sont une quarantaine derrière un cordon. Le temps des photos, n'est pas venu. Les attachés de presse expliquent que la séance va bientôt commencer. Dès que les voitures seront sorties du garage les photographes pourront se placer le long du muret des stands. Chacun observe, certains prennent déjà des photos.

Victor l'observe. Il le connaît. Ce regard perdu dans sa concentration, il est probable qu'il n'écoute pas. Les premiers tours d'une voiture de course sont toujours attendus avec envie. Il y a l'espoir que les faiblesses de l'année précédente seront gommées et que de nouvelles solutions apporteront une voiture championne du monde. Pour Audi c'est différent, la

voiture n'a pas de passé, elle n'a qu'un avenir.

Le V6 Audi démarre, ronronne quelques minutes et puis se coupe. Aucune inquiétude ne se lit sur les visages. Le silence transpire la concentration. Les techniciens scrutent la voiture et les écrans pour déceler les indices d'une panne qui ne manquera de survenir. Les mécaniciens commencent à dégager les abords de la voiture. Les couvertures chauffantes sont enlevées. Le démarreur est replacé, le silence disparaît. Quelques mains se cachent maladroitement les oreilles. La voiture est reposée délicatement, et les derniers liens sont débranchés. Oliver est tout seul avec elle. Il l'écoute, il attend puis engage la première. On entend le soubresaut de la boîte, sans qu'elle ne bouge. Doucement la voiture sort du garage. Tous les photographes se déplacent calmement vers le muret. Pas de précipitation, ils savent que ce n'est qu'un tour d'installation. La lumière du Castelet est parfaite ce matin, une belle journée de travail pour tout le monde.

L'attaché de presse s'approche de Victor en lui tendant un casque siglé Audi. La sirène retentit. La voiture rentre et s'arrête devant son stand. Le moteur se coupe. Les mécaniciens rentrent Oliver dans le box. Victor l'entend discuter déjà avec ses ingénieurs :

« Quelque chose à signaler pendant ton tour d'installation ?

- Aucun souci de mon côté, répond Oliver.

- Du côté de la position de conduite ?

- Je pense que la pédale de frein est un peu trop près. Sera-t-il possible de la reculer ?

- Pouvons-nous planifier cette modification à la pause déjeuner ?

- Oui, aucun souci.

- Alors je le note. Du côté du programme, l'objectif de la journée est toujours de t'acclimater à la voiture et aux pneus Michelin. Mais étant donné le risque météo, nous préférons travailler sur des runs de 15 tours dès ce matin. Notre dotation pneu est conséquente, on va pouvoir changer les pneus après chaque run. Nous attendons de toi des retours à la fin de chaque run, sur ce que tu constates du point de vue du comportement de la voiture, dans chacun d'un virage.

- Ok. J'ai combien d'essence ?

- 100 Kg, de quoi faire 40 tours. Tous les 2 runs, on remplira. Tu es en pneus durs. Pour l'instant pas de modification de setup avant la pause déjeuner. »

Le GP1 n'est plus la F1 des années 80. Victor mesure la différence de professionnalisme entre ces deux époques. Les bricoleurs ont fait désormais place à des industriels de la haute technologie. Tout semble tellement plus contrôlé. En y réfléchissant, Victor se dit que l'Usine aurait pu être une équipe F1 dans les années 70. Aujourd'hui, les équipes GP1 sont démesurées. Il y a au moins un spécialiste, pour ne pas dire un expert pour chacune des tâches, de la plus critique à la plus insignifiante. Les différences entre les équipes se font sur l'argent, ce qu'ils sont capables d'obtenir de riches mécènes, et sur leur faculté à transformer cet argent en performance. Certaines équipes ont le passé et l'expérience pour y arriver. Ferrari, McLaren par exemple. D'autres vont et viennent au gré des humeurs des directeurs stratégiques. C'est la course.

Même si le passé d'Audi est vierge en GP1, ils ont la compétition dans le sang. Nous connaissons cette marque depuis les années 1970 grâce à Ferdinand Piëch. Il est le digne petit-fils de Ferdinand Porsche, ingénieur de génie. Bien qu'il fut l'un des concepteurs du moteur de la Porsche 911, et le père de la victorieuse Porsche 917 aux 24 Heures du Mans, il ne portait pas le nom de Porsche. Né du mauvais côté de la famille, il est remercié par la famille. Il s'en va alors chez Audi, pour continuer son travail d'ingénieur. Il créa la transmission Quattro. Tout le monde se souvient du bruit si caractéristique de cette voiture, de son turbo rauque. Appelé pour sauver Volkswagen de la faillite, il fut nommé PDG. Il transforma cette marque en celle que nous connaissons aujourd'hui. Porsche a voulu racheter Volkswagen, mal lui en a pris, car Piëch s'est défendu. La contre-attaque fut terrible. Une guerre politique sans merci, la famille Porsche perdit le contrôle, et Volkswagen finit par racheter Porsche en proie à une dette devenue trop importante. Quelle ironie ! Le cygne noir, s'est vengé de cette famille qui l'avait rejeté. Entre-temps Audi s'est engagé à coup de millions en endurance. Depuis 2000 ils sont invaincus au Mans. Audi, d'abord, une parenthèse Bentley en 2003 (un châssis Audi R8 fermé), Audi jusqu'en 2013, puis Porsche. En seize années, le groupe n'a laissé qu'une victoire à Peugeot en 2009. Oui ils l'ont la compétition dans le

sang ! La confrontation a toujours été pour eux un moyen de promouvoir les qualités, l'image de la marque auprès des clients. Ce que d'autres constructeurs comme Renault, Peugeot, n'ont jamais réussi à faire. Un chêne ne poussera jamais en cinq ans. C'est une course d'endurance.

Oliver est reposé sur la piste. Le voilà donc parti pour quinze tours. Les cellules de chronométrage ne sont pas activées pour le public présent au Paul Ricard. Mais Victor aura accès à la télémétrie. La pression en cette journée n'est pas forte. En effet, Audi est seule présente sur le High Tech Test Track du Castellet. En cette période où la guerre contre l'alcool est déclarée, Victor n'accepte pas de l'appeler autrement que par le nom de celui qui l'a financé. Renoncer aux pionniers est insultant pour leur mémoire.

Les temps d'Oliver sont réguliers et conformes au tableau de marche prévu. Les données récoltées devraient être intéressantes.

« Oliver, pit au prochain tour, indique la radio.

- Ok compris. »

La voiture s'immobilise dans le box. Sitôt le moteur coupé, alors que les mécaniciens n'ont pas encore commencé à reculer dans le stand, Olivier entame le court débriefing à la radio :

« Ok je commence par ce qu'il faudra prévoir pour déjeuner. Au Beausset, dans le 1er droite, j'ai une énorme marge, je peux rentrer encore plus vite. Le problème est que j'entre en 5 et je tombe 2 vitesses en appui avant d'entrer le 2ème droite. La voiture perd son équilibre, je sens un beau survirage de rétrogradage. Il faudrait juste allonger et décaler les rapports 3 à 6, de 300 tours/min. Est-ce possible de la caler au moment du déjeuner ?

- Oui à priori. Nous avons tous les pignons pour la boîte. Cependant cela risque de prendre un sacré temps. A voir si nous pouvons le caser. D'autres points ?

- La voiture manque d'équilibre à Signes. J'entre en 5, et la voiture bouge beaucoup trop. Je lève plus que besoin pour calmer l'arrière la voiture. Je ne peux pas déterminer pour l'instant si c'est causé par les suspensions ou si c'est lié au type de pneu. J'ai quoi en température sur l'arrière ? »

Victor entend une autre voix dans la radio :

« Arrière gauche 80 / 82 / 89 et arrière droit 76 / 73 / 73. Le pneu n'est pas assez chaud. Le pneu dur n'est pas le bon pneu clairement pour la piste, et la température actuelle. A l'avant les pneus sont mieux, même si on n'est pas dans la bonne fenêtre de température.

- Il était prévu de passer en medium, sur le prochain run. Tu pourras valider ce point. Quel est l'équilibre dans les lents ?

- Pas de problème. C'est conforme à ce qui est attendu.

- Du côté moteur, quelque chose ?

- Le temps de la latence est minime, l'astuce de cartographie sur le soufflage, permet de maintenir le turbo a haute vitesse. On a quasiment éliminé le temps de réponse. Pour le Kers, je n'ai pas de souci de fonctionnement. Je l'active en 2 fois, avant les deux lignes droites.

- Oui c'est bon. Pour le Kers, n'hésite pas à t'en servir, mais essaye de toujours l'utiliser aux mêmes endroits, pour que cela ne complique pas l'analyse de la télémétrie.

- N'est-ce pas plus simple que je ne m'en serve pas ?

- Non tu t'en sers, on a besoin de valider sa fiabilité. Go pour 2ème run. »

Victor le regarde partir des stands. La voiture est vraiment belle. La livrée carbone donne une telle impression de puissance. Il est probable que cette voiture aura d'autres couleurs quand le championnat débutera, en attendant elle est le régal des photographes. Oliver intervient à la radio dès la ligne droite du Mistral, demande :

« Tu vas rentrer, effectivement tu as 20 psi de moins sur l'arrière gauche. Tu ne coupes pas le moteur. Ce sera un test de changement de pneus.

- Ok, très bien. »

Oliver, a toujours été très sensible aux réglages d'une voiture. Victor n'est pas étonné de sa réaction. C'est un professionnel, il est là pour travailler. Son bureau est exigü mais il connaît son métier. Le pitstop se passe comme une lettre à la poste. C'est agréable de voir qu'une jeune équipe est déjà rôdée à cet exercice difficile de synchronisation. Les runs s'enchaînent toute la matinée. Les temps descendent tranquillement au fur et mesure de la hausse de température de la piste.

« Oliver, dernier tour, retour au pit pour déjeuner.

- Ok compris. Qu'est ce qu'on mange ? »

Victor éclate de rire. Il n'est pas le seul. C'était bien sérieux depuis le début de la matinée. Victor avait l'impression de le connaître sous un autre angle, bien plus moqueur et rempli d'autodérision. La voiture s'arrête. Oliver en sort. Tranquillement, il enlève son casque, sa cagoule et ses gants. Il discute un peu avec son ingénieur de piste. En même temps, il regarde les mécanos qui s'affairent. Il sait qu'il les fait travailler pendant qu'il se restaure. Une petite tape sur l'épaule de l'un deux, l'échange est bref, mais tout le monde l'a vu. Oliver m'aperçoit, me sourit et me rejoint :

« Victor, je suis content que tu sois là.

- J'ai beaucoup hésité, tu t'en doutes. »

Érudant l'allusion, Oliver se dirige vers la cantine. Il s'installe et prend un plat de pâtes.

« Tu ne prends rien ?

- Je n'ai pas très faim Oliver. Je mangerai sur le pouce, tout à l'heure. En attendant j'ai plein de questions. La voiture est comment ?

- Elle a beaucoup de grip. Bien plus que sur le simulateur en tout cas. Je passe déjà à une vitesse importante, et pourtant j'ai toujours l'impression d'en laisser encore sous le pied. Le grip génère le grip, c'est vraiment grisant. Au niveau des temps tu en penses quoi ?

- Tu sais, Oliver, c'est difficile de comparer. Audi n'a aucun temps de référence. Pour se comparer avec les autres équipes, il faudrait qu'elles soient là, et encore. Le plus important pour l'instant est de rouler de manière régulière à la limite.

- Tu es marrant, je n'ai pour l'instant aucune idée de la limite de cette voiture. On sait bien quand on la dépasse, le problème est de rouler près du fil en permanence. Je ne suis pas assez régulier, je lève encore à pas mal d'endroit. La confiance manque un peu.

- D'un autre côté, il serait malvenu de casser la voiture pour ce 1er jour. Tu imagines les titres ?

- Surtout qu'il y a du monde aujourd'hui. L'attaché de presse m'a raconté qu'il avait reçu deux cents demandes d'accréditation pour aujourd'hui. Je ne suis pas dupe. Tous ces journalistes espèrent montrer qu'Audi s'est trompé. Je ne suis pas légitime tant que je n'aurai pas montré ma valeur en course. Comment être pilote sans être passé par toutes les étapes d'apprentissage ? Comme eux j'ai des doutes.

- Audi t'a choisi et accepté ce risque. Ce ne sont pas les perdreaux de l'année. Ils ne se sont pas souvent trompés. Regarde d'ailleurs, tu n'as pas lu dans la presse beaucoup de critiques sur ce choix. Preuve en est que le doute s'est insinué également dans l'esprit des suiveurs.

- Les charognards sont quand même là pour me voir échouer.

- Ou pour raconter une belle histoire. J'ai pleine confiance en toi. Tu n'as jamais été un simracer comme les autres. Je te l'ai déjà dit, j'ai l'impression que tu as toujours été pilote. Décontracté, ou concentré au gré des besoins. Tu as des réflexes bien au dessus de la normale. Tu as toujours piloté avec un temps d'avance, avec les blancs comme on dit aux échecs.

- Oui, je sais, et je n'arrive pas à l'expliquer. »

Oliver regarde l'horloge. La séance va bientôt reprendre. Il se lève tranquillement, ramène son assiette et remercie le cuisinier. Il retourne avec Victor dans le garage.

« Garde bien ton objectif en tête Oliver. Tu dois rouler pour acquérir le plus d'automatismes possibles. Tu n'as pas beaucoup de roulage. Tu as besoin de confiance dans ta voiture. Tu dois connaître la moindre de ses réactions. N'oublie pas qu'en GP1, le développement ne s'arrête jamais.

- je ne pense qu'à cela ! »

Victor s'éloigne, reprend son casque, et retourne à la cantine, pour casser une croûte. Oliver lui semble en place malgré ce qu'il peut dire. Il va probablement continuer les longs runs cet après midi. Comme le soleil est là, le grip sera bien meilleur. Victor ne veut pas s'attarder, Oliver est déjà en piste. Son but est de le maintenir concentré sur ses objectifs. A son jeune âge, il a besoin d'avoir un homme de confiance pour éviter qu'il ne se brûle les ailes. En GP1, les sollicitations sont multiples. Et que dire des tentations ? Oliver sait d'où il vient, il ne se trompera pas. Victor en est persuadé.

Perdu dans ces pensées, il devine une agitation car tout le monde se dirige hâtivement vers le garage. Il met le casque :

« Red Flag ! Red Flag ! »

Victor se précipite vers le muret, à la recherche d'informations. Il voit une énorme fumée du côté des esses. Victor sent un vague de chaleur le submerger. Il se revoit trente ans plus tôt, au pied d'Elio, impuissant et anéanti. Cela ne s'arrêtera jamais, la course est une malédiction, pense-t-il.

« Moteur cassé, les gars, j'ai rétrogradé, et au moment de remettre du gaz, j'ai senti une perte de puissance puis un grand bruit. Je pense que l'huile a déjaugé sur les pneus. Je n'ai pas trop tapé, mais il doit y avoir du dégât à l'arrière.

- Es-tu blessé ?

- Non je n'ai rien. Je me débranche. »

Oliver est déçu. Des incidents mécaniques, il en a déjà connu, et chaque fois il était en rage. Le monde réel est bien pire, car on peut y laisser la vie. Victor écoutait la radio, il a voulu le rassurer. Elio est mort au même endroit, Oliver s'en souvient. En dehors de la voiture, il jette un oeil à l'arrière. L'impact a généré plus de dégâts qu'il n'imaginait. Le médecin arrive. Il sent uniquement une douleur à l'arrière du bras. Tout va bien du point de vue physique. Il est en colère, par contre. Les pannes mécaniques sont toujours violentes. Elles surgissent souvent quand tout va bien, que tout est sous contrôle. Puis d'un coup, on perd tout. Il va rentrer à pied, seul le temps l'aidera à retrouver le calme. De toute façon, vu les dégâts, la journée est finie.

En marchant il repense à son parcours. Le simracing lui a donné la chance de piloter avec ses idoles. Même si il se sait épié pendant cette intersaison, il flotte autour de lui une curiosité. Le Circus cherche toujours à raconter des histoires. La sienne, qu'elle réussisse ou qu'elle échoue, permettra toujours de vendre du papier. Certes la déception est forte, mais il fait partie de cette caste des vingt-six meilleurs pilotes au monde. Tout le monde aimerait être à sa place. Oliver arrive tranquillement au frais du garage, apaisé.

Un léger débriefing, le programme de l'après midi est chamboulé. Oliver, ne veut pas perdre son temps à attendre. Il demande à voir les datas du matin. Il aura au moins l'occasion de comprendre les raisons du flottement du train arrière. On les lui charge sur son ordinateur. Il aurait bien aimé avoir la télémétrie de l'accident mais la voiture n'est pas encore rentrée au box. Brutalement il change d'avis. Il les regardera à l'hôtel, au calme. Victor le reconnaît. Il brûle. Oliver discute avec l'attaché de presse, puis bouge en direction des journalistes. Qu'il est malin ! pense Victor. ! Il utilise son temps inutile pour jouer la communication impromptue. Les journalistes pourront le laisser plus tranquille quand viendra le temps de la concentration.

Victor l'écoute de loin. Il ne dit pas grand chose, il ne se livre pas beaucoup. Des banalités sur la saison à venir, et les espoirs qu'Audi a placé en lui. Rien que du politiquement correct. Oliver amorce la pompe médiatique autour de son nom. Il crée la connivence avec des journalistes qui peuvent autant faire un pilote, que le défaire. Oliver ira loin, il a déjà bien compris comment tourne ce monde.

Pendant ce temps la voiture arrive au garage. La nuit va être longue.

LIVE SIM

ABONNEZ-VOUS SUR

WWW.LIVE-SIM.COM

**ET RECEVEZ
LE MAGAZINE
PAR MAIL !**