

メガドライブ

バーチャレーシング必勝攻略法

メガドライブ完璧攻略シリーズ⑥



Virtua Racing™



バーチャレーシング 必勝攻略法

驚異のポリゴン・カーが走る！全3コースをCGマップでポイント攻略！！

バーチャレーシング
V.R.用語
開発者Q&A
など満載！！

編著 ファイティングスタジオ

双葉社

ファミリーコンピュータ完璧攻略シリーズ

- ゼルダの伝説必勝攻略法
- 裏版ゼルダの伝説必勝攻略法
- スーパーマリオ2 必勝攻略法
- スーパーマリオ3 必勝攻略法
- 天地を喰らう必勝攻略法
- 天地を喰らうII 必勝攻略法
- ファミスタ'91必勝攻略法
- ファミスタ'92必勝攻略法
- 女神転生必勝攻略法
- 女神転生II 必勝攻略法
- ワルキューレの冒険必勝攻略法
- リンクの冒険必勝攻略法
- ファミリージョッキー必勝攻略法
- 三国志中原の覇者必勝攻略法
- 三国志II 覇者の大陸必勝攻略法
- ケルナグール必勝攻略法
- マザー必勝攻略法
- ヘラクレスの栄光II 必勝攻略法
- サンサーラ・ナーガ必勝攻略法
- ウィザードリィIII 必勝攻略法
- イースII 必勝攻略法
- イースIII ワンダラズ・フロム・イース 必勝攻略法
- ファイアーエムブレム 必勝攻略法
- バトルフリート 必勝攻略法
- ドクターマリオ 必勝攻略法
- 忍者らホイ！ 必勝攻略法
- 虹のシルクロード 必勝攻略法
- じゅうべえくえすと 必勝攻略法
- メタルマックス 必勝攻略法
- ファミリーサーキット'91 必勝攻略法
- ロードランナー 必勝攻略法
- ヨッシーのたまご 必勝攻略法
- がんばれゴエモン外伝2 天下の財宝 必勝攻略法
- エスパードリーム2 新たなる戦い 必勝攻略法
- シルヴァ・サーガ 必勝攻略法
- スーパーマリオUSA 必勝攻略法
- ファミスタ'93 必勝攻略法
- スターウォーズ帝国の逆襲 必勝攻略法
- 星のカービィ 夢の泉の物語 必勝攻略法
- ジョイメカファイト 必勝攻略法
- ロックマン6 必勝攻略法
- 桃太郎伝説外伝 必勝攻略法
- ファミスタ'94 必勝攻略法

スーパーファミコン完璧攻略シリーズ

- ドラゴンスレイヤー 英雄伝説 必勝攻略法
- ゼルダの伝説 神々のトライフォース 必勝攻略法
- スーパーファミスタ 必勝攻略法
- ウルティマIV 偽りの予言者 必勝攻略法
- ヘラクレスの栄光III 神々の沈黙 必勝攻略法
- 初代熱血硬派くにおくん 必勝攻略法
- サンドラの大冒険 必勝攻略法
- 大戦略エキスパート 必勝攻略法
- スーパーマリオカート 必勝攻略法
- 真・女神転生 必勝攻略法
- レナス 古代機械の記憶 必勝攻略法
- スーパースターウォーズ 必勝攻略法
- ポピュラスII 必勝攻略法
- アルバートオデッセイ 必勝攻略法
- 伝説のオウガバトル 完全ガイドブック



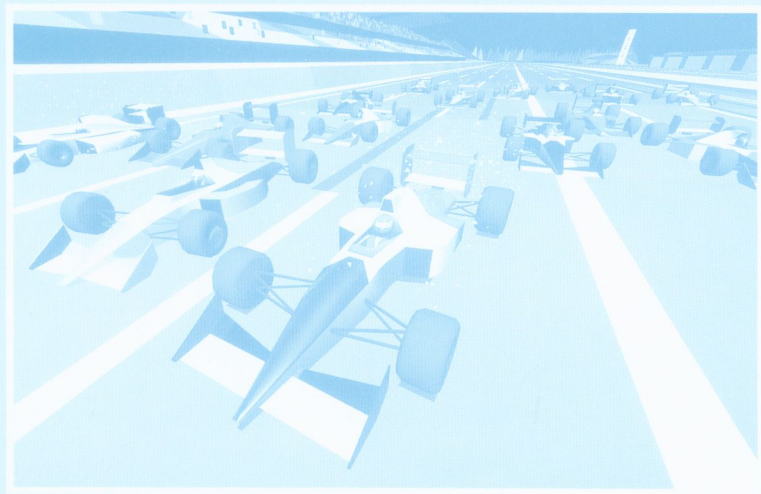


メガドライブ完璧攻略シリーズ⑥

Virtua Racing™



バーチャレーシング 必勝攻略法



Virtua Racing™

バーチャレーシング

ひっ しょう こう りやく ほう
必勝攻略法

START

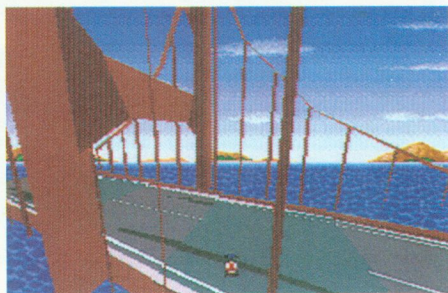


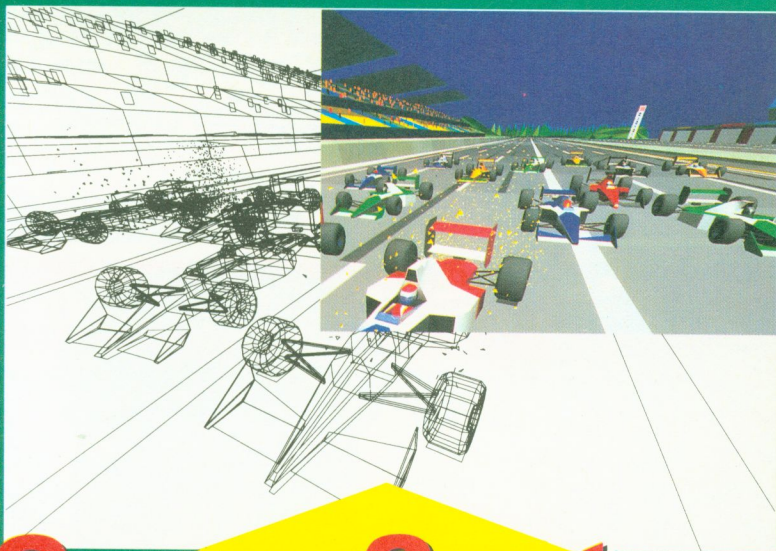
ゲームセンターで大ヒットしたレー
スゲームをメガドライブで完全再
現!! 超高速バトルを体験しよう!!

もくじ
目次

CONTENTS

ゲームシステム編 ^{へん}	3
GAME SYSTEM	
ドライビングテクニック編 ^{へん}	11
DRIVING TECHNIQUE	
サーキット攻略編 ^{こうりやくへん}	21
「V.R.」CIRCUIT GUIDE	
初級コースビッグフォレスト [BIG FOREST]	23
中級コースベイブリッジ [BAY BRIDGE]	33
上級コースアクロポリス [ACROPOLIS]	53
「V.R.」お楽しみ編 ^{たの へん}	53
AFTER 「V.R.」	





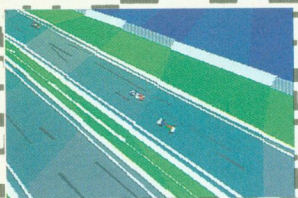
Game System

ゲームシステム編

超高速ポリゴン^{しやうこうそく}処理^{しより}による、驚異^{きょうい}の
 3D空間^{すりーたいくうかん}が画面上^{がめんじやう}に展開^{てんかい}!! 従来^{じゆんらい}の
 レースゲームにはないリアルさ^{リアルさ}をも
 つレースゲーム「バーチャレーシ
 ング (以下V.R.)」、まずはそのゲー
 ムシステムと基本操作^{きほんそうさ}を解説^{かいせつ}しよう。

CHAPTER

1



Welcome to「V.R.」

「V.R.」の世界へようこそ!!

基本操作&ゲームシステムを解説

オリジナルの要素が付加されたメガドライブ

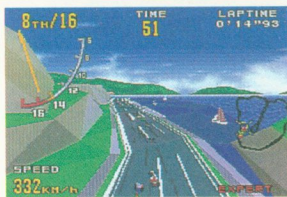
版「V.R.」、まずはそのシステム部分を解説。

超高速F1バトルをポリゴン処理で再現

2年前に業務用で発表されて大ヒットした「V.R.」。業務用の完全移植である「V.R.モード」に加え、メガドライブ版はコンシューマソフトならではの「新モード」も追加された。まずは画面を見てそのすごさを体験してほしい!!

選べるモードは計5種類

メガドライブ版「V.R.」に用意されたゲームモードは全部で5つ。各モードの内容は、以下の説明を読んでくれ。



表示は、圧巻の一言だ



これもポリゴンの威力。画面が拡大するぞ

Free Run

アザーカー(敵車)にジャマされずサーキットを走るゲームモード。コース研究やタイムアタックの練習に。

P.8

Virtua Racing

業務用「V.R.」の移植。制限時間内にサーキットを5周して15台のアザーカーとレースを競うゲームモード。

P.6

Records

全3コースのベストラップと1~24位までのコースレコードを表示。電源を切ると記録はリセットされる。

P.9

2Player VS

2人対戦するモード。画面を上下に2分割したレイアウトが特徴。ここはアザーカーが登場しない。

P.8

Option

ゲームの難易度やパッド設定のほか、効果音やBGMを聴くことができるモード。難易度は3段階ある。

P.9

コントローラの操作方法

コントローラは6ボタンパッドと3ボタンパッドの2種類。メガドライブ本体側が現在ついているパッドを自動的に判別してくれるようになっている。

6 Bパッド



3 Bパッド



ボタン操作の説明 (パッド操作は)

- Aボタン…ブレーキボタン、モードの決定
- Bボタン…アクセルボタン、モードのキャンセル
- Cボタン…視点変更のVRボタン。6 Bは視点2
- Xボタン…6 B専用。VRボタン(視点1)に使用
- Yボタン…6 B専用。VRボタン(視点3)に使用
- Zボタン…6 B専用。VRボタン(視点4)に使用
- STARTボタン…ゲームスタートやポーズに使用
- MODEボタン…6 B専用。3 B設定にするととき使用

BEGINNER

（初級コースデモ）





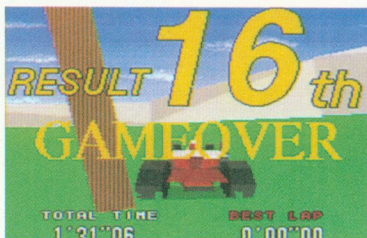
Virtua Racing [バーチャレーシング]

めざ ゆうしょう だい
目指せ優勝!! 16台のバトル
かぬ きみ うでしだい
に勝ち抜くのは君の腕次第

ようい ぜん だい
用いされた3コースを全15台の
ザーカーと競うゲームモード、
ほんてき ぎょう りょう おな ないよう
本的には業務用「V.R.」と同じ内容。

あた せいげん じ かんない しゅう せいの
与えられた制限時間内に5周を走り、
さいしゅうてき じてん じけい
最終的にフィニッシュ時点での順位
を競う。制限時間がゼロになる前に
2つあるチェックポイントとレコー
ドラインを通過すれば、残り時間が
いっぺん じ かん ふ
一定時間増えるようになっている。

▶制限時間がゼロだとゲーム
オーバー。まずは完走だ



▶完走して記録を
出せば、ネームエ
ントリーできるぞ

11 CONGRATULATIONS!
TOTAL TIME: 3'16"79
FASTEST LAP: 0'38"53
U. R.
Your ranking is

RESULT

COURSE: BIG FOREST	
TOTAL: 3'16"79	
LAP	TIME
1st	0'40"33
2nd	0'39"40
3rd	0'39"33
4th	0'38"53
5th	0'38"60

BEST LAP

INSTANT REPLAY? YES NO

◀5周を走り切ればコー
ール。この場合もゲー
ムオーバーとなるぞ

◀完走後は各ラップ
のタイムを確認。自
己の走りを研究せよ



▶走りたいコースと、ミッシ
ョン車の選択を最初に行なう

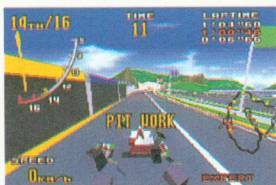
◀アザーカーを次々と抜
け。周回遅れには要注意

▶チェックポイントやコ
ントロールラインを通過

▶順位に関わらず、5周
を走り切るとゴール。

ピットワークについて

初級と上級コースにあるピットに入ると、ピットクルー達がタイヤ交換をするピットワークを見ることができる(中級コースにはピットがないので、ピットインできない)。上級コースのみ、クラッシュするとマシンが破損していくが、ピットワークでマシンを修理することができるぞ。



▲ピットレーンに入ればピット可



▲ピット中もV.Rボタンは使える

Replay機能について

V.R.モードで無事5周を走り切ってゴールすると、自分の走りをリプレイとして見ることができる。リプレイ時の画面は真上から見た画面と、固定視点から見た画面の2つだ(画面切り替えはCボタン)。

●カメラモード



▲各コーナーから見た固定視点

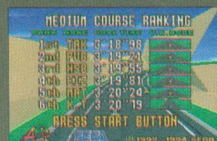
●ヘリコプターモード



▲真上から自走を見下ろす視点

MEDIUM

(中級コースデモ)





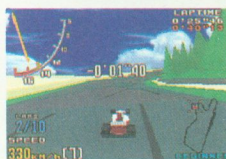
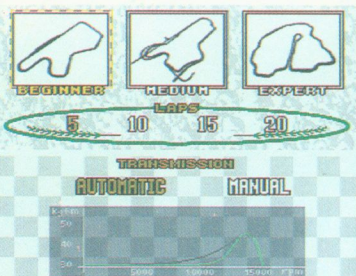
Free Run

[フリーラン]

好きなだけ走って、各コースのライン取りを覚えるべし

ライン取りの研究に最適なのがこのモード。チェックポイントを通過するとベストラップとの区間タイム差を毎回表示してくれる。

コースとミッション車の設定が選択できるほか、周回ラップ数を選択できる。5、10、15、20周と設定が可能だ



RESULT

COURSE: BIG FOREST
TOTAL: 6'34"55

LAP	TIME	BEST LAP
1st	0'38"86	
2nd	0'40"40	
3rd	0'38"86	
4th	0'38"40	
5th	0'38"86	
6th	0'40"00	

制限時間の設定はナシ。ラッキー

ベストラップとのタイム差も表示

完走後は毎ラップの記録を確認した



2Players VS

[2プレイヤー対戦]

互角のマシン性能を操る相手と1対1で競う高速バトル

人間どうして規定周回数でどちらが先にゴールするかを競う対戦専用のモード。マシン性能はまったくの互角なので実力勝負になる。

フリーランで変更できる設定に加え、ハンディキャップ(グリップ力が変化)が増えた



RESULT

COURSE: BIG FOREST
TOTAL: 8'48"25

PLAYER 1	TIME	PLAYER 2	TIME
1st	0'50"20	1st	0'58"18
2nd	0'48"60	2nd	0'48"60
3rd	0'48"25	3rd	0'48"05
4th	0'48"40	4th	0'48"05
5th	0'41"30	5th	1'00"40

視点の変更も別々に変更できる

先にゴールしたほうが勝ちとなる

相手とのタイム差もすぐわかる



Records [レコード]

ぜん しょうさい かくにん
全コースの詳細なレコードデータを確認

かく いちから 24 位までのレコードタイムを見ることができモード。ちなみにランキング画面の右にある“VR MODE”は、「どの視点で一番長い時間走ったのか」を指す。



▲まずはどのコースの記録を見たいのかを選択する。すると...



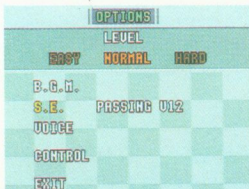
▲エントリーネームは3文字までの英文字で登録されるのだ



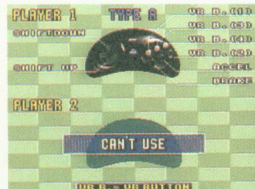
Option [オプション]

ところ て とど しんもつせつけい
かゆい所に手が届く親切設計がウレシイ

V.R.モードの難易度設定（アザーカーの平均速度と、初期制限時間が変わる）のほか、BGMや効果音(S.E.)、ボイス、さらにはパッド設定の変更(P.20参照)ができるモード。業務用にはない。



▲効果音は16種類もあるぞ



▲パッドの有無も自動判別する

EXPERT

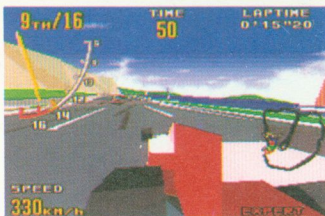
じょうきゅう
(上級コースデモ)



VRモード(視点切り替え)について

かくしてん とくちゆう かいせつ
各視点の特徴を解説する!!

「V.R.」最大のセールスポイント
 が、この4種類のVR視点。スタート時は視点2に設定されているけど、ゲーム中ならいつでも視点変更は可能だ。キミならどの視点でプレイする?



各視点の変更は非常にスムーズに行なわれていく



▲スピンすると、視界全体がグルグル回る

視点1 難易度★★★

通称ドライバーズ・アイと呼ばれる、ドライバーに最も近い。迫力満点だが、前が見えにくく上級者向け。



▲カウンター中のマシンの動きがよくわかる

視点2 難易度★★☆

前方のコースも見やすく、マシンの挙動もわかりやすい。レース混戦時などにも便利だ。初期設定の視点。



▲一番多くのプレイヤーに使われる視点だぞ

視点3 難易度★☆☆

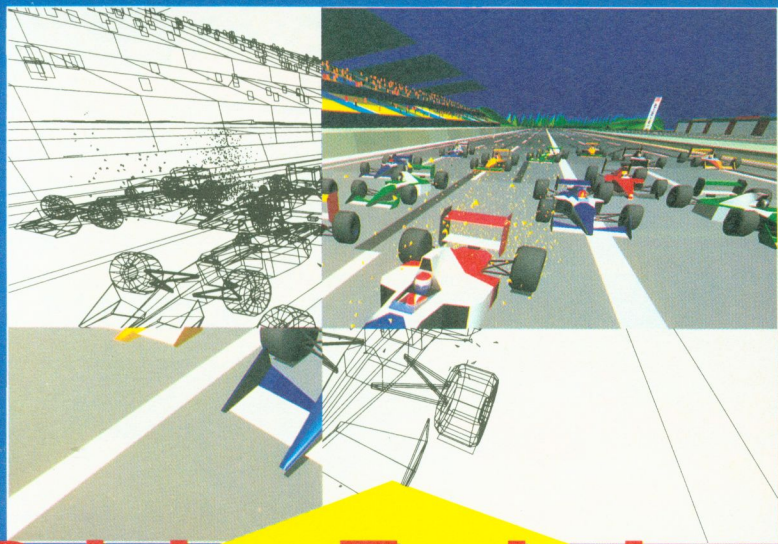
コース、マシンともにバランス良く画面内に収まっていて見やすい。初心者はまずこの視点から始めること。



▲死角になってまわりが見えない場所がある

視点4 難易度★★☆

コース全体が見渡せて迫力があるものの、自車が小さすぎるために何をしているかがわかりにくいのが難。

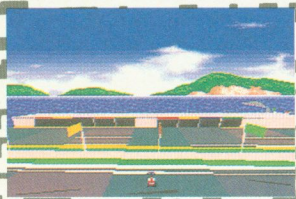


Driving Technique

ドライビングテクニック編

コーナリングの^{きほん}基本テクニックだけでなく、スリップストリームやカウンター^{そうこう}走行^{おうよう}といった応用テクニックを徹底解説。ここに書いてあるテクニックをすべてマスターすれば、チャンピオン^{ゆめ}だって夢じゃないぞっ!!

CHAPTER 2



コーナーリングの攻略こそ レースの醍醐味なり!!

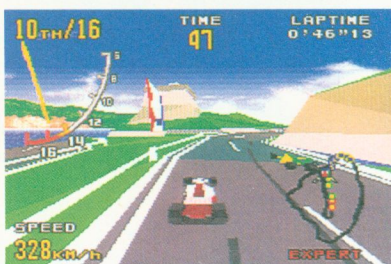
「V.R.」上達のコツは、とにかくドライビング
テクニックを磨くこと。練習あるのみだ!!

Lesson 1

マシンを常にコーナー出口に向けよう

ハンドル操作を早めにして
コーナーへ進入すべし

「V.R.」は、ハンドルを切り始めてからマシンがその方向に向き始めるまでにタイムラグ（時間のずれ）がある。コーナー入口が見えたらすぐに曲がる準備をしよう。

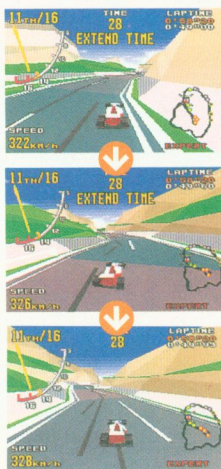


▲この辺りから右にハンドルを切る。早めに曲がれ

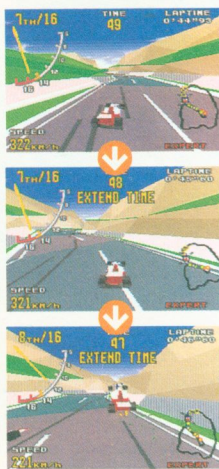
コーナーの出口を
イメージして走ろう

複数のコーナーが連続しているコースを全速できれいに走るには、2つのコーナーをうまくつなげるようなライン取りで走らなければならない。B例のように目の前にあるコーナーの攻略しか考えずに走ると、切り返した次のコーナーで曲がれずにクラッシュすることも……。コーナー脱出後のライン取りも考えよう。

A 見本例



B 考えずに走ると×



Lesson 2 アウト・イン・アウトのライン取りが基本だ

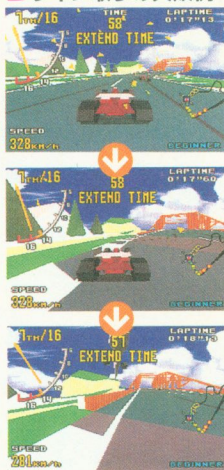
コーナリング半径を大きくするのが目的

コーナリング中にマシンが外側へふくらむタイムロスを防ぐため、考えられた基本中の基本テクニック。やり方はコーナー入口でアウト側からイン側に、そしてアウト側に脱出するライン取りで走る……つまり、コーナリング半径を大きくとることでスピードを落とさずに走れるのである。タイミングが勝負。

A 見本例



B ライン取りの失敗例

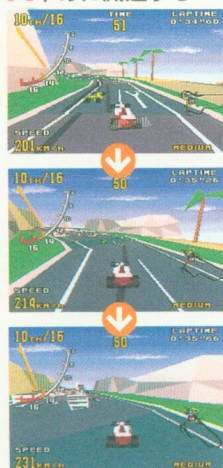


Lesson 3 スローイン・ファストアウトで急カーブを攻略

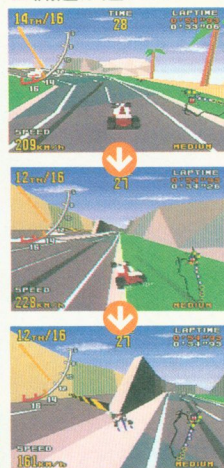
ブレーキングで急カーブをクリア

アウト・イン・アウト走方でも曲がれない急カーブの場合はどうすればいいのか…？ 答えは簡単、コーナー手前で“減速”すればいいのである。ポイントは、コーナーの脱出時はフル加速の状態になるように走ること。コーナリング途中から減速するよりも加速を始めるタイミングが早くなるので、結果的には速くなる。

A 早めに減速する



B 減速が遅いと……



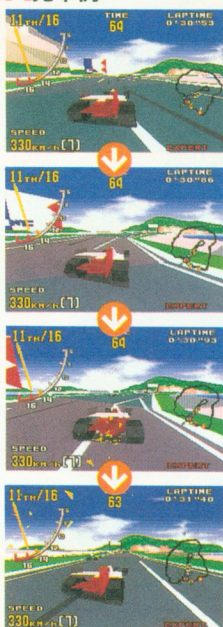
Lesson 4

カウンター走行をマスターせよ

驚異のインベタ走行を 実現する高等テクニック

「V.R.」で最も多用したい高等テクニックが、カウンター走行だ。やり方はコーナリング中にマシンのリアがすべり始めたらパッドの十字ボタンをいったん離し、その後もう一度押すというもの。きちんとカウンターを当てることでできれば、マシンのグリップが回復してさらにイン側へ切れ込めるようになる。このテクニックを駆使すれば急カーブをイン・イン・アウトのライン取りで走れるようになるぞ。ぜひ覚えよう。

A 見本例



Bカウンターが遅いと…

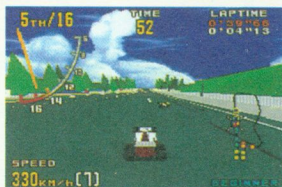


Lesson 5

スリップストリームで最高速を伸ばせ

先行車の後ろにはりつくと……

高速で移動する敵車の後ろで起こる乱気流を利用し、最高速を一時的にアップさせるレーステクニックが「V.R.」でもしっかり通用する。5~10km/hほど最高速がアップするので、追い越しはかなり楽。ある程度先行車の後ろに近づかないとスリップストリームに入れないので、その範囲を覚えておくといいだろう。



通常走行なら330 km/hが最高速だが…

このテクを使えば340 km/hまで出る

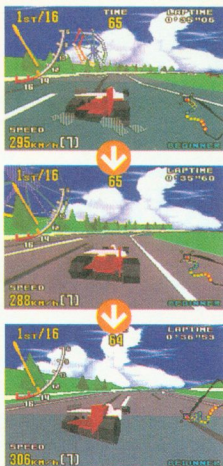
Lesson 6

ブレーキングを使いこなして応用力アップ

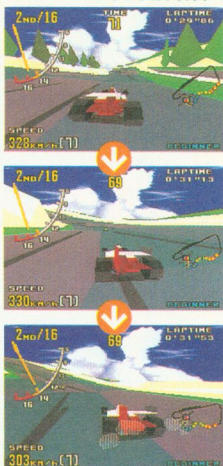
イザというときの ブレーキング講座

「V.R.」に用意されたサーキットは、そのコースのほとんどをノーブレーキで走ることができる。ところが現実、アザーカーがジャマしてライン取りが乱れたり、ハンドル操作をミスしてしまうなどの様々なアクシデントが起りがち。危険だと思ったら、迷わずブレーキを踏んでしまうようなクセをつけてほしい。

A ハイスピード走行



B ミスした時の姿勢制御



様々なブレーキング方法を紹介します

アクセルワークも ブレーキングの一種!

一口にブレーキングといっても、ただブレーキボタンを押すだけが減速ではない!! 減速する方法は、右に紹介した3通り。特に多用することになるのが、アクセルのオンオフによる微調整だろう。急カーブをカウンター走行するときも、アクセルを離しながらカウンターを当てればマシンの挙動が安定するのだ。



アクセルオフ

コーナリング中の微調整や、あまり速度を落とさたくない時に使う



エンジンブレーキ

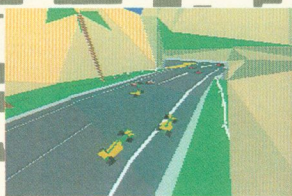
マニュアル車でシフトダウンする方法。一気に減速するときはコレ



草地に突っ込む

コース外の未舗装路に瞬間だけ入り、強引にマシンを減速するワザ

最速チャンプになるための アドバイスあれこれ



基本テクニックをマスターしたら、後は実践経験を積むのみ。でもその前にコレを読め!!

Lesson 1 タイムアタックを狙うならマニュアル車

初心者なら、シフトチェンジのいらぬオートマチック車が確かに便利。しかし、タイムアタックを目指すプレイヤーならここはマニュアル車を選びたいところだろう。何しろマニュアル車は最高速が2km/hも伸びるし、加速性能も段違いにいい。また、シフトダウンして加速する……といったマニュアル車ならではのワザも使えてしまう。まずはシフトチェンジとアクセルワークを覚えよう。



マニュアル車は9秒で最高速になるぞ

▶ 対してオートマチック車は10秒かかる

Lesson 2 目指せ340km/h!! 難易度設定はハード

ラップタイムの記録に挑戦するのならゲームモードはV.R.モードを選ぶこと。理由はアザーカーが登場しないフリーランのほうでラップタイムは安定するが、スリップストリームが使えないのでここ1発の速さに欠けるためだ。また、ゲームの難易度はハード設定にすること。周回遅れのマシンとの接触が減るだけでなく、上位の車がスリップストリームを使わせてくれるチャンスが増えるぞ。



▶ ハード設定だと20のタイムで5位

▶ イージー設定。5秒落ちて1位

Lesson 3

接触してもOKのマシンを見抜け!

走行中のアサーカーに接触しても、
 場合によっては相手との相対速度に
 よって、はじかれるだけですむこと
 がある。車同士の相対速度が50km/h
 以下（壁の場合は280km/h未満）で
 接触すればクラッシュしないのだ。



◀他車を抜くときは、スピードを落とせば危険が減る

◆アサーカー（敵車）のタイプは4種類

アサーカーには、それぞれ性格の違う4種類のマシンが登場する。
 V8 ▶ V8ワークス ▶ V10 ▶ V12の順に速くなっており、上位の車になるほど最高速はアップ。平均速度も難易度設定で大きく変わるようになっている。

V8マシン



◀一番遅いマシン。周回遅れの常連だ

V10マシン



◀4〜7位を走っているが地味……

V8ワークスマシン



◀レース序盤でブレイカーを妨害!!

V12マシン



◀トップクラスを形成。かなり速い

Lesson 4

どの視点で走るのがベストなのか!?

「V.R.」はプレイ中の視点を4種類から選べるが、では実際にどの視点が一番使いやすいのか……? 色々調べてみた結果、視点3が一番走りやすいという結論が出ている。画面から受ける迫力は他の視点に比べて物足りないが、マシンとコースの表示バランスが一番。次にオススメしたいのが、スタート時に設定されている視点2。コースはやや見にくい、マシンの態勢が一番わかるのだ。

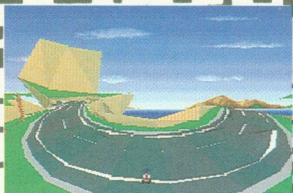


◀視点1は迫力満点だが、前が見にくい



◀視点4だと自車の向きがわかりづらい

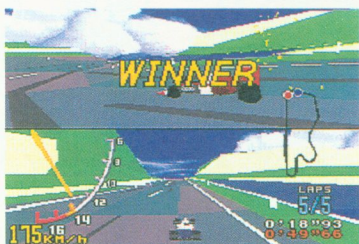
対戦バトルレースに 勝つためのテクニク



ほかのモードで腕を磨いたら、今度は対戦バトルに挑戦!! 真の実力が問われる真剣勝負だ

互角のマシンを操る相手に勝つためには?

このモードは、2人で規定周回数を走り、どちらが先にゴールするかを競うのが目的。アザーカーも出てこないし、業務用と違って後続車の性能が有利になることもない。この実力勝負のモードで勝つコツを紹介しよう。



上下2分割された画面が対戦プレイの特徴になっている

Lesson 1 ひたすらドライブテクを磨く!!

マシンの性能はほぼ同じ……ということは、相手よりも速く走ることができればまず負けないことになる。ほとんど同じ実力を持つ相手との勝負なら、各コーナーをぎりぎりまで攻めて差をつけるしかないぞ!!

RESULT			
COURSE: BIG FOREST			
TOTAL: 3'41"30			
WINNER		PLAYER 2	
LAP	TIME	LAP	TIME
1st	0'50"18	1st	0'51"18
2nd	0'49"60	2nd	0'52"66
3rd	0'40"26	3rd	0'56"18
4th	0'41"66	4th	0'49"66
5th	0'39"66	5th	0'56"06

実力の違う相手との対戦では勝てない

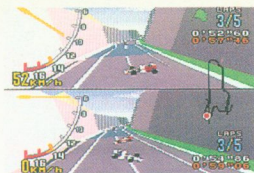
Lesson 2 スリップストリーム合戦に勝て!!

対戦相手がほぼ同じ実力を持っているのなら、抜きつ抜かれつのアッドヒートが展開されることは間違いない。スリップストリームを、ストレートなどの抜かしやすい場所ですべて使ってみよう。狙った獲物は逃すな!!



先行車側は、相手をブロックしよう

VSモードで相手がスリップストリーム
を使って抜いてきた!! こんなときは、多
少ダーティだが強引に横からぶつかって相
手を妨害しよう。2台とも同じ速度で走
っているのだからにはなりにくいぞ。



◀カンガンぶつくる。
クラッシュに要注意

「V.R.」モードとの違いは…

VSモードは画面が上下に2分割さ
れているため、V.R.モードやフリー
ランモードと比べると画面レイアウト
がじゃっかん変更されている。その1
は、画面が半分になっているので視点
が通常よりも低く（平たく?）なっ
ている点。その2は、観覧車を始めとし
た背景が多少省略されている点だ。



◀初級コースの
最終コーナー。
観覧車が見える

▶VSモードの
最終コーナーに
は観覧車がない

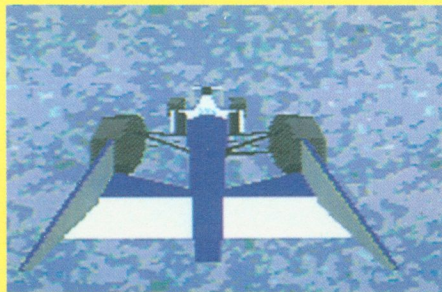
特 別 公 開

プレイヤーマシンの データを覗く!!

「V.R.」は実際のマシン性能を基
に、精密な物理計算によって動かさ
れている。ここでは実際に使われて

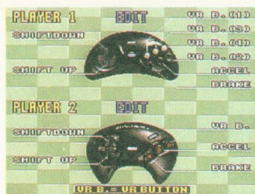
いる物理定数を一部公開する。

- 空力抵抗係数 (cd値) ……0.86
- エンジン許容回転数 ……17000rpm
- 車両重量 ……650kg
- 前面投影面積 ……1.24㎡
- 最大ダウンフォース ……1000kg
- 重量加速度 ……9.8m/s²



キミはどのパッドの設定を選ぶ？

P. 6でも説明したように、「V.R.」はオプションモードでプレイヤーがパッド操作の設定を自在に振り分けることができる。シフトチェンジだけで走るならTYPE Aというように、自分好みの設定を選ぼう。



◀注意された設定は6つだが、エディットも可能

TYPE A

PLAYER 1 TYPE A

BUMP VR D. 01D
SHIFTDOWN VR D. 02D
SHIFTOP VR D. 03D
ACEL VR D. 04D
BRAKE VR D. 05D

PLAYER 2 TYPE A

BUMP VR D.
SHIFTDOWN ACEL
SHIFTOP BRAKE

VR B = VR BUTTON

じつようど 実用度 ★★★

標準設定。電源を入れると最初は必ずこうなっている。一番オーソドックスなタイプだ

TYPE D

PLAYER 1 TYPE D

BUMP VR D. 01D
SHIFTDOWN VR D. 02D
SHIFTOP VR D. 03D
ACEL VR D. 04D
BRAKE VR D. 05D

PLAYER 2 TYPE D

BUMP VR D.
SHIFTDOWN ACEL
SHIFTOP BRAKE

VR B = VR BUTTON

じつようど 実用度 ★☆☆

アクセル/ブレーキ、シフト操作がTYPE Aと逆。無理して慣れる必要はない？

TYPE B

PLAYER 1 TYPE B

BUMP VR D. 01D
SHIFTDOWN VR D. 02D
SHIFTOP VR D. 03D
ACEL VR D. 04D
BRAKE VR D. 05D

PLAYER 2 TYPE B

BUMP VR D.
SHIFTDOWN ACEL
SHIFTOP BRAKE

VR B = VR BUTTON

じつようど 実用度 ★★☆☆

TYPE Aと違い、シフト操作が上下逆になっている。勝手にシフトダウンする人はコレ

TYPE E

PLAYER 1 TYPE E

BUMP VR D. 01D
SHIFTDOWN VR D. 02D
SHIFTOP VR D. 03D
ACEL VR D. 04D
BRAKE VR D. 05D

PLAYER 2 TYPE E

BUMP VR D.
SHIFTDOWN ACEL
SHIFTOP BRAKE

VR B = VR BUTTON

じつようど 実用度 ★☆☆

気分はヒール・アンド・トゥ。シフト操作がちょっと面倒くさいが、何事も慣れが必要

TYPE C

PLAYER 1 TYPE C

BUMP VR D. 01D
SHIFTDOWN VR D. 02D
SHIFTOP VR D. 03D
ACEL VR D. 04D
BRAKE VR D. 05D

PLAYER 2 TYPE C

BUMP VR D.
SHIFTDOWN ACEL
SHIFTOP BRAKE

VR B = VR BUTTON

じつようど 実用度 ★★☆☆

アクセルとブレーキが入れ替わったタイプ。VRボタンの押し間違いを防ぐために選ぶ？

TYPE F

PLAYER 1 TYPE F

BUMP VR D. 01D
SHIFTDOWN VR D. 02D
SHIFTOP VR D. 03D
ACEL VR D. 04D
BRAKE VR D. 05D

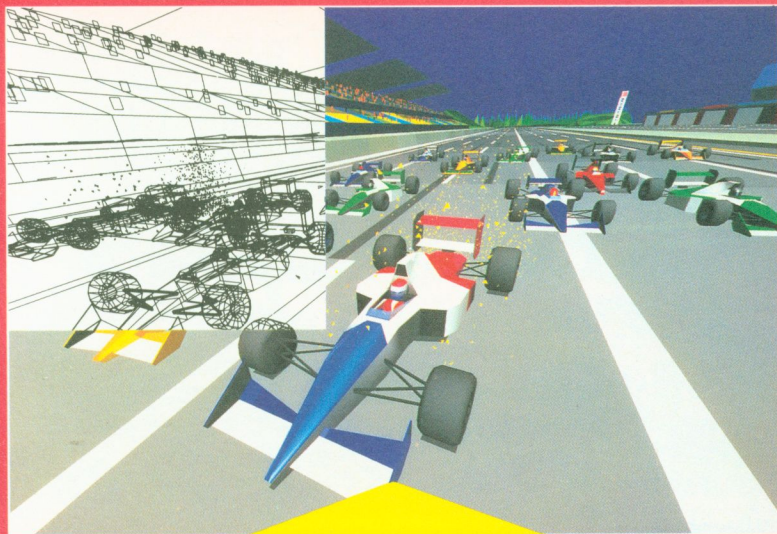
PLAYER 2 TYPE F

BUMP VR D.
SHIFTDOWN ACEL
SHIFTOP BRAKE

VR B = VR BUTTON

じつようど 実用度 ★★☆☆

エンジンブレーキをメインに使う設定。ただし、通常のブレーキが押しにくいのは残念



V.R. Circuit Guide

「V.R.」サーキット攻略編

「V.R.」3つのサーキットを、具
 体的な攻略をそえて紹介&解説。よ
 り速く走るためのアドバイスや、最
 速で走るためのレコードライン、ブ
 レーキングポイントも詳細に表示し
 た。目指せベストラップ!!

CHAPTER



性格の違う3つのサーキットを紹介

「V.R.」に用意された3つのコースは、初級・中級・上級というようにそれぞれ難易度別に振り分けられている。どのコースを選ぶかはプレイヤーの自由だが、マシンに慣れていない人は初級コースから始めるのがいいだろう。



ミッシヨンの選択でもコースの難易度は変わる

初級コース BIG FOREST

ビッグフォレスト

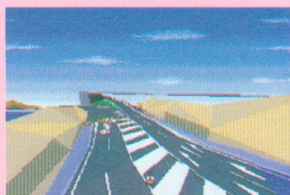
「V.R.」の基本テクニックが学べる高速サーキット。コースレイアウトは単純だが、カウンターステアなどのコーナリングテクニックを学ぶうえでは最適のコースと言える。



中級コース BAY BRIDGE

ベイブリッジ

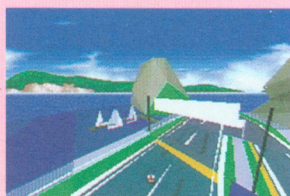
実際に走ってみると、最も難易度が高いテクニカルサーキット。ここではブレーキングやアザーカーの対処といった、レース時の実践的なテクニックが磨けるようになっている。



上級コース ACROPOLIS

アクロポリス

S字などの連続コーナーが各所にレイアウトされた高速テクニカルサーキット。コース中盤にあるヘアピンカーブは、3コース中最もきついカーブである。クラッシュの設定あり。



難易度設定で何がかわるのか？

オプションモードで難易度を変えると、スタート時の制限時間の設定と、アザーカーの平均速度が変わるようになっている。HARD設定で1位を取るのはかなりキビシイのだ。



サーキット
CIRCUIT NO.1

ビギナー コース
BEGINNER COURSE

BIG FOREST

初級コース

ビッグフォレスト

「V.R.」初心者の登竜門コース

ビッグフォレスト だいしんりん の名の通り、
まわりを森で囲まれた美しいサーキット。ライン取りさえ合えばアクセル全開で走れるので、まずコースに慣れること。ちなみに初級コースは必ずピットスタートとなっている。

かいほう
開発スタッフベストタイム

ベストラップ 0'37"13

ベストレコード 3'07"71

RANKING			
RANK	NAME	TIME	VR MODE
1st	TAK	3'07"71	
2nd	TAK	3'12"88	
3rd	HAG	3'13"43	
4th	MAT	3'13"96	
5th	O.H	3'14"88	
6th	RYU	3'15"12	
FASTEST LAP			
	TAK	0'37"13	



しよきゆう
【初級コース】



さいしゆう おおがた
最終コーナーで大型ア
ミューズメント施設
“ハイテクセガワール
ド”を臨むことができる
コース。スリップス
トリームによるホーム
ストレートでの追い越
しが期待できる。S字
コーナーが難所だ。

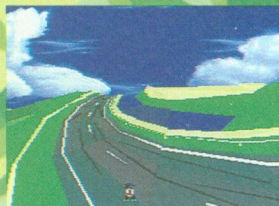
COURSE コースガイド GUIDE



④ BLACK FOREST



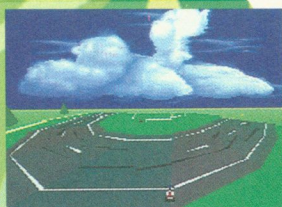
③ UNICORN HILL



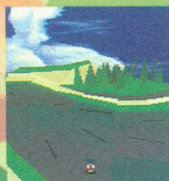
② SPLASH CURVE



カーブの数が少ないので、超高速バトルが
楽しめるのが特徴となっているぞ。

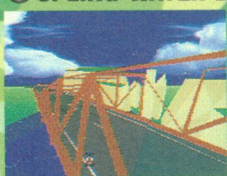


⑦ FINAL CURVE

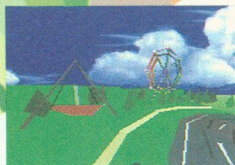


⑥ BUBBLING BLOCK

⑤ SPRING WATER BRIDGE



⑧ HIGH-TECH SEGA WORLD



① DOWN STREAM



DATA [データ]

- ①ダウンストリーム……
コース唯一のストレート。
- ②スプラッシュカーブ…
…迫力満点の1コーナー。
- ③ユニコーンヒル……左
手に丘を臨んだコース。
- ④ブラックフォレスト…
…森に囲まれたコース。
- ⑤スプリングウォーター
ブリッジ…吊り橋コース。
- ⑥バブリングブロック…
…難所のS字コーナー。
- ⑦ファイナルカーブ……
Rのきつい最終コーナー。
- ⑧ハイテクセガワールド
……世界一のAM施設。

DOWN STREAM ~ SPRING WATER BRIDGE

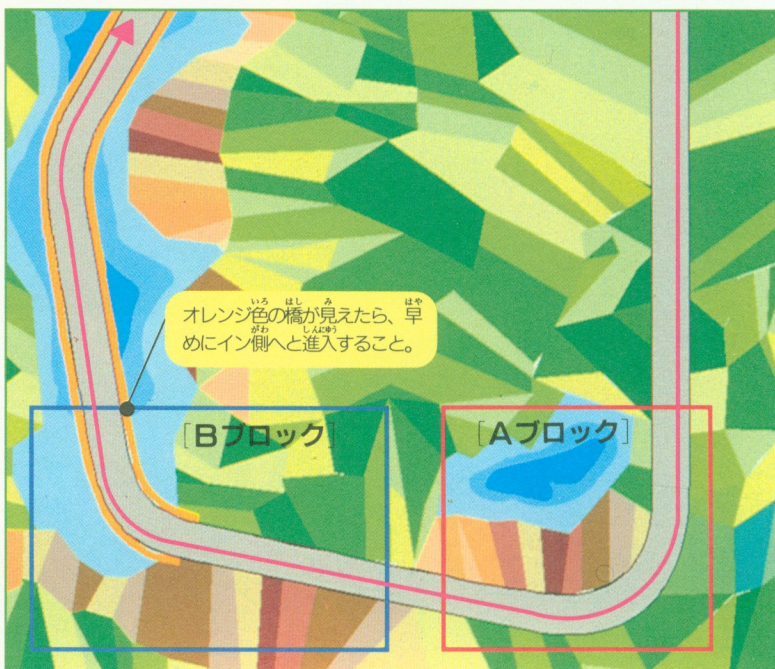
ダウンストリーム～スプリングウォーターブリッジ



ゆるめのカーブ
が3つ並ぶエリア
だが、初心者にと
っては第1、第2カーブがクセモノ。
ホームストレートで十分加速している
ので最高速でコーナーに突っ込むこと
になるが、早めにハンドルを右に切ら
ないとアウト側にふくらんでしまうぞ。



▲最初のチェックポイントの後にカーブが待つ



Aブロック

[難易度] ★☆☆☆☆

アクセルは全開、常にインベタのライン取りで走れ!!

ホームストレート通過後に待つ第1コーナーは、入口が見えたらじょじょに右側へハンドルを切り込みながら曲がること。コーナー全体が見えてからだとアウト側にふくらんでしまう。インに入りすぎたら一瞬パッドを離してマシンの向きを調整するといいぞ。



◀このあたりから右側へマシンの向きを変え、とインベタで走れる

▶イン側の草地ギリギリを走れるようになれ、ばほへストのライン

Bブロック

[難易度] ★☆☆☆☆

早め早めのハンドルの操作で吊り橋コースへ進入せよ

吊り橋が架けられたコース部分で問題なのが最初のカーブ。ここもイン側へ入るタイミングが遅いとアウトへふくらんでしまうので、初心者は気をつけたい。コース右側にある白い通過帯と吊り橋を目印にして、アウト・イン・アウトのライン取りで走ろう。



◀コースの中央より、ややイン側から進入すること

▶吊り橋部分に入ったら一番イン側を走っているように調整しよう

注意ポイント

吊り橋部分に接触すると即クラッシュだ

このエリアで最もミスしやすいのは第2コーナー。イン側へ入るタイミングが遅いと、吊り橋にぶつかって大クラッシュになってしまう。



◀左側の橋へ一直線走らないと思ったら減速せよ

BUBBLING BLOCK

バブリングブロック



初級コース最大の難所。複合S字カーブになっているので、ライン取りはコーナーをいかにきれいに脱出するかを第一に考えたい。ライン取りを合わせてカウンターステアをきれいに当てると、アクセル全開でも走れるようになるエリアだ。



▲どの地点でS字を折り返すかがポイントだぞ

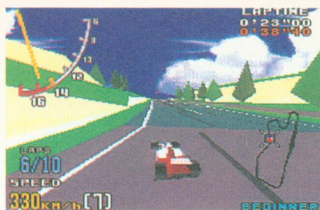


Aブロック

【難易度】☆☆☆☆☆

基本はアウト・イン・アウト

基本のライン通りに走ればそれほど難しいコーナーではない。アウト側から左のイン側に切り込み、マシンをコーナー出口へ向けよう。



◀ マシンのリアが流れたらカウンターでインを突こう

Bブロック

【難易度】★★★★☆

複合カーブの進入地点はココ

S字の折り返し地点の前にある複合コーナーは、2つ目のコーナーのインぎりぎりを走るようなラインがベスト。

S字の折り返しが勝負の分かれ目!! イン側を攻めろ

問題のS字部分を全速で走るには、どの地点でハンドルを右から左に切り返すかがポイントとなる。切り返す場所は写真を参考にしてもらおうとして、切り返した後はカウンターを2~3度ほど当ててアウト側にふくらまないように走ろう。



◀ カーブのアウト側にあるバンクコーナーを利用して進入



◀ 右コーナーのインを抜けたら、少しく走って左へ切り返す



◀ カウンターを当ててイン側に走る。もちろんアクセル全開

注意ポイント

不意のスピンに要注意

S字コーナーのライン取りが甘いと、減速しない限りコースアウトは確実。コーナー出口もカウンターを当てるタイミングが遅いとスピンだ。



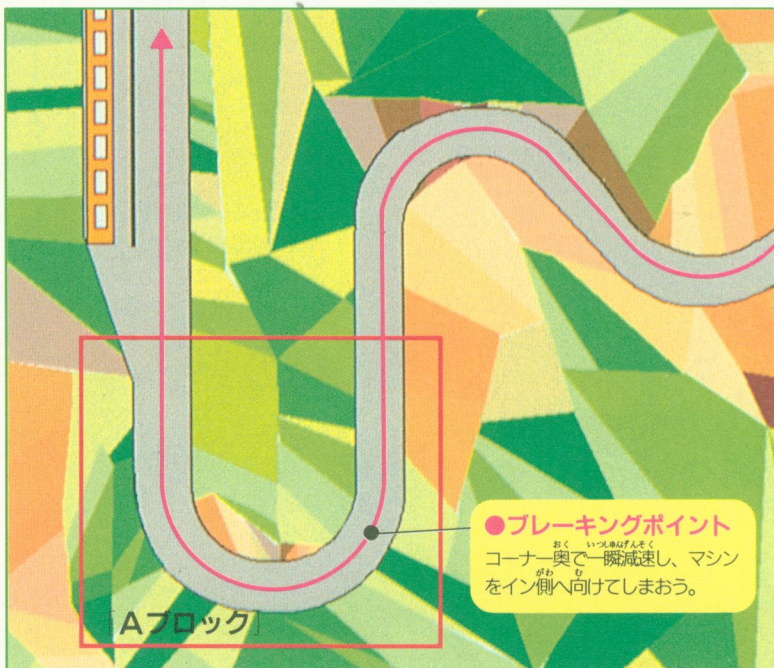
◀ リアがコース外に流れてしまうとスピンするぞ

FINAL CURVE

ファイナルカーブ



ベストラップを
ねら
狙うプレイヤーに
か
とって、最後の課
さいご
題となるのがこの最終コーナー。全速
ぜんそく
で走ることができないので減速するこ
とになるが、ホームストレートにある
ファイナルラインまでに、いかに素早
すばや
くマシンを最高速にもっていくかが勝負だ。
さいこうそく
しょうぶ



Aブロック

[難易度] ★★☆☆☆

ブレーキングでイン側へ切れ込む感覚を覚えろ

基本のライン取りはアウト・イン・アウトだが、カーブがややきついため、イン側にマシンを寄せた場所辺りからじよじよにアウト側へ流れてしまいがち。これを防ぐため、インからアウト側へすべる直前に一瞬ブレーキングするといい。これによってマシンがさらに右側を向いたら、カウンターを当てつつフル加速しよう。カウンターの当て始めてマシンの態勢が崩れそうな場合は、アクセルを離しながらカウンターを当てると安全。280~300km/hくらいまで減速しながらコーナリングできるようにまでなれば合格だ。

草地に入って強引に減速する

上で紹介した方法以外にも、コース内側のエスケープゾーンに突っ込んで強引に減速する方法もある。この場合、突っ込む場所はコーナーのかなり奥だ。

注意ポイント

ライン取りのミスでコースアウトにある

最終コーナーのミスは、オーバースピードかライン取りに失敗したかのどちらかだろう。マシンが左へ流れ過ぎるようならすぐに減速すること。



観覧車の位置を目印にして、イン側へ進入せよ



アウトからインへ切れ込んだ後、ブレーキング



カウンターで、アウト側にはふくらまないぞ

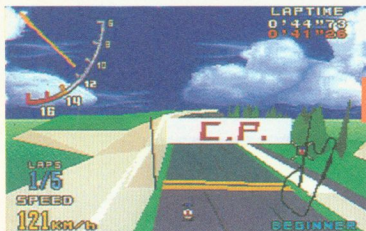


草地をかむが、すぐにコース内へ復帰すること



コース幅は広いが、それでも間に合わない...

見どころチェックポイント



ふだんは何気なく
通過するコーナーも…



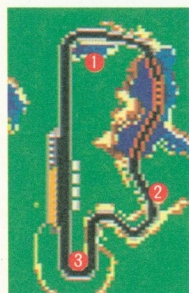
視点を変えて近づくと…

隠れキャラを見つけよう!

業務用「V.R.」には、牛や馬などのキャラがサーキット内に置かれていたが、メガドライブ版は業務用以上のキャラがいるのだ!!

な、なんと
カラスを発見!!

隠れキャラはこのコーナーに注目せよ!



▲第1コーナーの右にある湖に浮かんでいる



▲2つ目のチェックポイントの上にいるぞ



▲最終コーナーのインに放し飼いされている

初級コースのまとめ

- ライン取りを覚えてアクセル全開で走れ
- マニュアル車ならタイムは1秒速くなる
- こまめなハンドル操作でマシンの振れを調整
- アクセルオフでマシンの挙動を安定させろ

サーキット
CIRCUIT NO.2

ミディアム コース
MEDIUM COURSE

BAY BRIDGE

中級コース

ベイブリッジ

しがいち くひろ
市街地で繰り広げられるバトル!!

かいがん せ つく しがいち ぶたい
海岸を背にした美しい市街地を舞台にした
テクニカルサーキット。特にコース終盤は道
はば せきくたん せま とく しゅうばん みち
幅が極端に狭いため、アザーカーの抜き返し
やコーナリング中は細心の注意を払わなけれ
ばならない。難易度は3コース中最も高い。

かいはつ
開発スタッフベストタイム

ベストラップ 0' 37" 66

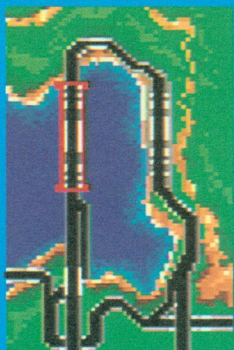
ベストレコード 3' 12" 04

RANKING			
RANK	NAME	TIME	VR MODE
1st	TAK	3' 12" 04	▼
2nd	PUB	3' 13" 04	▼
3rd	TAK	3' 18" 98	▼
4th	PUB	3' 19" 21	▼
5th	HSB	3' 19" 55	▼
6th	EI2	3' 19" 81	▼

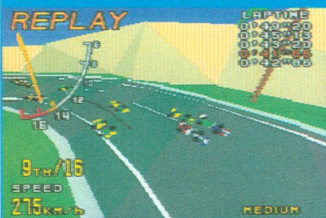
FASTEST LAP

TAK 0' 37" 66



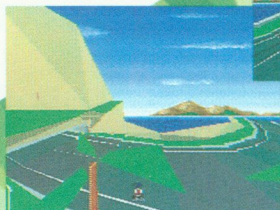


カーブのきついコーナ
ーが中盤以降に続いた
ため、慎重なアクセルワ
ークが必要になってく
るコース。道幅が狭い
ので、V.R.モードでは
アザカーとのデッド
ヒートが毎ラップごと
に楽しめるはずだ。

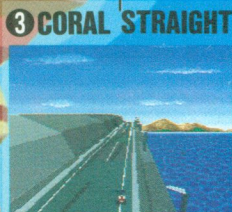


COURSE コースガイド GUIDE

④ SEASIDE PASTURE



② COCONUT CORNER

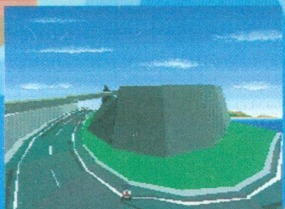


トンネルやシケインが配
置された、巧妙なテクニ
カルサーキットだ。

⑥ SOUTHERN CROSS

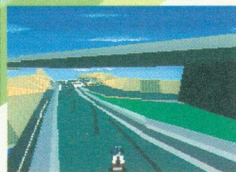


⑤ EMERALD BEACH



⑧ TEAR DROP CURVE

⑦ 4-WAY CROSS



① BAY BRIDGE



DATA [データ]

- ① ベイブリッジ……ホームストレート。
- ② ココナッツコーナー……先にトンネルが待つ。
- ③ コーラルストレート……裏ストレート。
- ④ シーサイドベスチャー……二股にコースが分岐。
- ⑤ エメラルドビーチ……南国風情が楽しめる海岸。
- ⑥ サザンクロス……十字型をした立体交差コース。
- ⑦ 4-ウェイクロス……本線につながる立体交差。
- ⑧ ティアドロップカーブ……涙型をしたコーナー。

BAY BRIDGE～ COCONUT CORNER

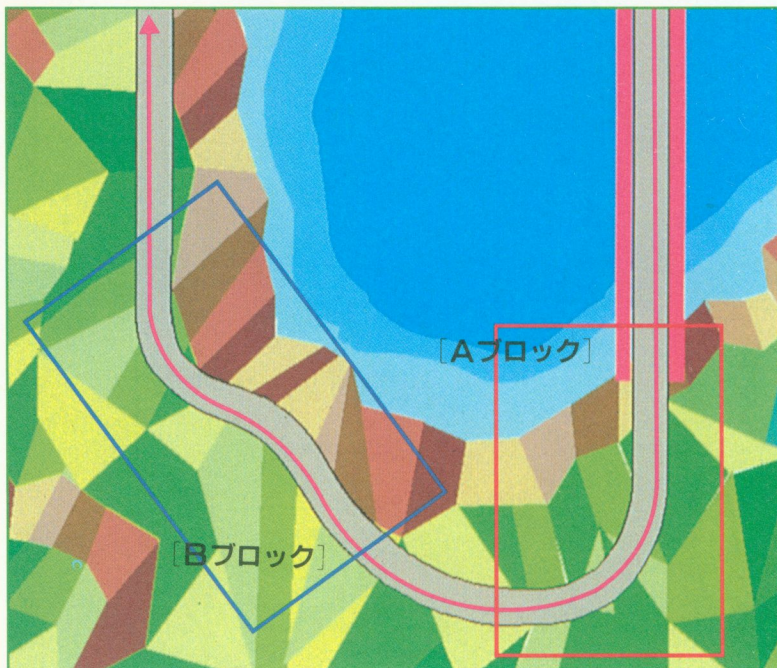
バイブリッジ～ココナッツコーナー



トンネル手前の
第1コーナーと、
トンネルを出た直
後のS字コーナーをどうきれいに走る
かが課題。V.R.モードでプレイする
場合、1周目は下位のアザーカーを抜
かさなければならぬので非常に接触
しやすい。危険なときは迷わず減速。



▲ライン取りを間違えるとここでクラッシュする



Aブロック

【難易度】★★★★☆

アウト・イン・アウトで ひたすら全開走行!!

ホームストレートから突っ込む第1コーナーは、初心者なら少し減速してアウト・イン・アウトのライン取りで走る。中～上級者は、カウンターを当てて全速で走ることができる。アザーカーがライン取りをジャマしてきたら、一瞬アクセルを離し減速しよう。



◀このへんでハンドルを右に切る。まずはマシンをすべらせるのだ



◀マシンが横すべりしたら、カウンターを当てて態勢を整えること

Bブロック

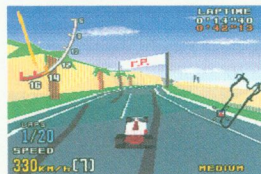
【難易度】★★★★☆

トンネルを抜けた先のS字コーナー、どう攻める!?

トンネル内部はゆるやかなS字コーナーになっているので、イン・インで走り抜けること。チェックポイントのある場所がこの連続コーナーの終点になっているが、登り坂になっているため先が見えないので注意したい。右側へ早めにハンドルを切っておこう。



◀S字コーナーが先に見える。ライン取りを今のうちに合わせよう



◀チェックポイントの先は右に曲がっている。ここからイン側に進め

注意ポイント

カウンターを当てないと きれいに曲がれないぞ

ミスしがちなのが、トンネル手前の第1カーブ。トンネル内も左右が壁に阻まれているので、接触すると即クラッシュにつながってしまうのだ。



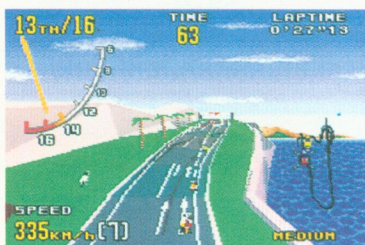
◀まがれずにコースアウト。クラッシュは確実!!

SEA SIDE PASTURE ~ EMERALD BEACHR

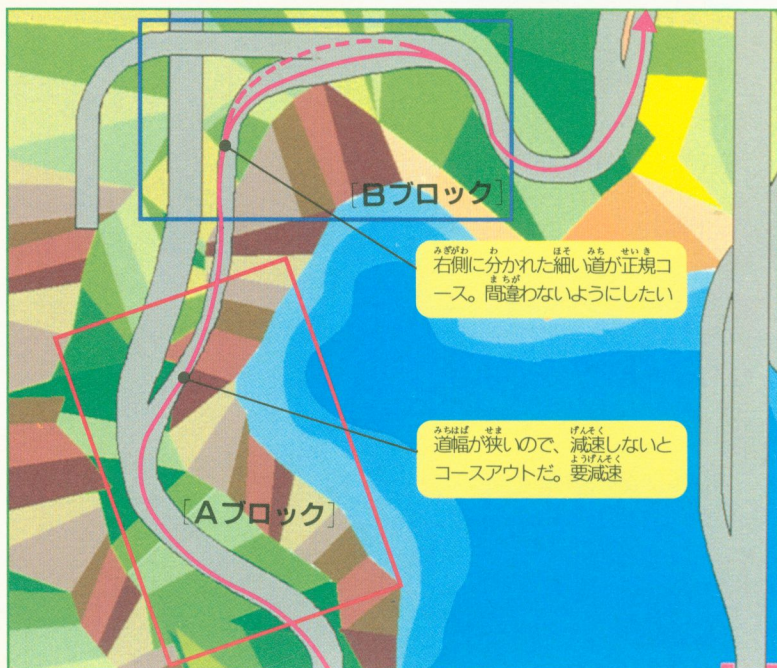
シーサイドパスタチャー～エメラルドビーチ



このエリアから
いちき みちはば せま
一気に道幅が狭く
なるので、ハンド
れい そうさ すこ すらちが せき
ル操作を少しでも間違えると即コース
アウトとなってしまう。ポイントは、
ふたまた みち ぶん き あと みぎ
二股に道が分岐した後にある右カーブ。
また、下位のアザーカーがよくこの手
まえ てん ちゆうい
前でスピンしている点にも注意したい。



▲ ふうしゃがある場所を過ぎると、ぶん岐点が登場

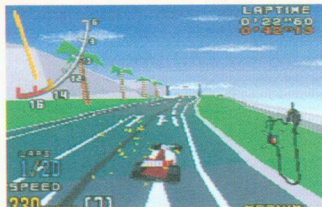


Aブロック

【難易度】★★★★☆

突然現れる分岐点!!

アウト・イン・アウトのライン通りに走ればインバタ走行が可能。ミスしてアウト側にふくらんだ場合は、道幅の広さを利用しよう。



◀カウンターを当てて、インバタを常に走りきること

Bブロック

【難易度】★★☆☆☆

基本のライン取りはこれ

道幅が狭いので全速で曲がることはまず無理。300km/h前後まで減速して、アウト・イン・アウトで走り抜けよう。

秘技! ショートカット走行で楽々コーナリング!

上に載せたやり方よりは簡単な走り方を紹介。真ん中にある草地に突っ込んで減速し、そのまま左の舗装路に突き抜けたらカウンターを当てて右に曲がるというもの。310km/h以上で草地を突き抜けるとベスト。アクセルワークも重要だ。



◀この辺りでブレーキング。300km/h前後を目標に減速



◀草地を越えて左の舗装路へ。310km/h以上で越えろ



◀カウンターを当てて、コースアウトしないように走ること

注意ポイント

狭い舗装道路内をうまくトレースしろ

右側の道に入ったときに正しいライン取りで走っていないと、マシンが振れてコースアウトしやすい。ここでアザーカーがよくスピンしている。



◀コースアウトすると一気にスピードが落ちる

EMERALD BEACH ~ 4-WAY CROSS

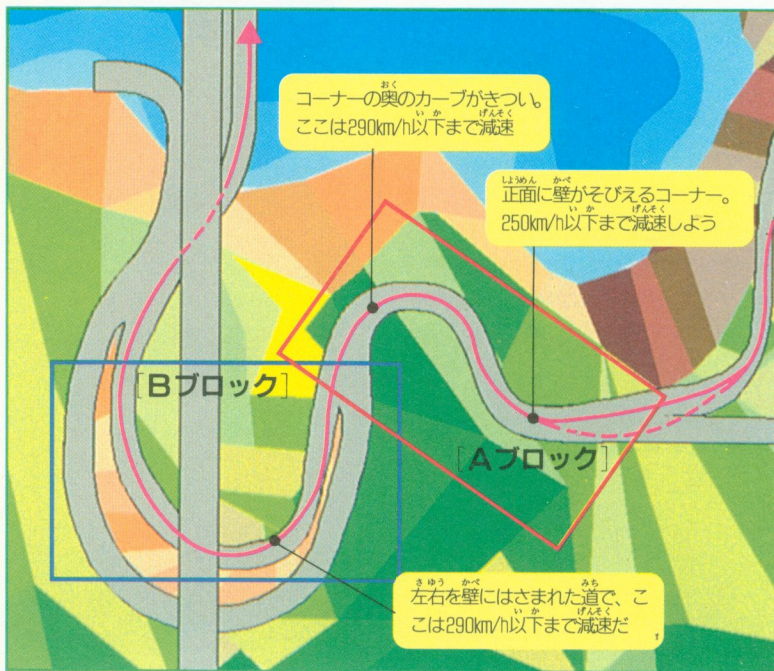
エメラルドビーチ ~ 4-ウェイクロス



中級の難所。さ
ついでにカーブが連続
的に続くため、こ
こを速く抜けるにはブレーキングやシ
フトダウンのタイミングを何度も走っ
て覚えるしかない。ブレーキングポ
イントが3ヶ所あるので、いかに減速し
すぎないように走るかがポイントだ。



▲立体交差の下をくぐり抜ければゴールも間近

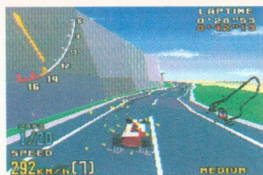


Aブロック

[難易度] ★★★☆☆

2ヶ所あるブレーキングポイントを覚えるべし!!

右コーナーを通過し、道が合流して道幅が広くなったと思うのもつかの間、きついカーブが連続でつながるこの難関エリアに入る。正面左に壁が見えるコーナーはいったんブレーキして右に曲がること。次の左カーブは6速に落としてオーバースピードを防げばOK。



◀ここで軽くブレーキングの。290km/hまで速度を落とそう



◀ブレーキングとシフトダウン、ハンドルの切り返しを同時に操作

Bブロック

[難易度] ★★★☆☆

見た目よりもカーブがきついことを忘れずに

ホームストレートへと抜ける最終コーナーは、コースの左右を壁にはさまれているためミスは禁物。また、コースの先が見えないブライントコーナーなので気付きにくい。ここは250km/hまで落とさないと曲がれないカーブになっている。5~6速に落とそう。



◀立体交差のコースが上に見えたらブレーキング。要シフトダウン



◀カウンターステアを当ててフル加速。7速へのシフトアップも忘れずに

注意ポイント

すなはま砂浜にコースアウトすると大幅にタイム減

きちんと減速していないと、エメラルドビーチのあるコーナーでコースアウトのハメに……。リヤタイヤが未舗装路上に乗るとすぐにスピン!!



◀ライン取りにはくれぐれも注意して走るべし

見どころチェックポイント

リアルな立体交差に注目しよう

現在F1で日本GPの開催地となっている鈴鹿サーキットと同じく、ここベイブリッジサーキットは立体交差が最大の特徴となっている(ただし、立体交差の上は走れないんだけど……)。視点4で見てわかるように、この立体交差コースは過去のレースゲームにはなかったほどリアルなものに仕上がっている。サーキット内をすべてポリゴンで処理している「V.R.」だからこそできる演出なので、色々と視点を変えてみよう。上のコースがどこへつながっているのか調べるのも楽しいぞ!



▼当然、真上からも見下ろすことも可能

▲立体交差内は真下からのぞけるぞ

隠れキャラはこのコーナーに注目せよ!



①牛



▲風車の前後に1匹ずつ放し飼いられている

②マイルス看板



▲サザンクロス立体交差の下をのぞくと……なんと、「MILES」と描かれた看板を発見

中級コースのまとめ

- スタート時はアサーカーとの接触に注意
- 視点4だとトンネルで視界が効かないぞ
- 4ヶ所のブレーキングポイントを覚えよう
- ブラインドコーナーは早めにハンドルを操作

サーキット
CIRCUIT NO.3

エキスパート コース
EXPERT COURSE

ACRO- POLIS

じょうきゆう
上級コース

アクロポリス

かずかず ^{くし}
数々のテクニックを駆使せよ!!

「ACROPOLIS」というのは^{しんでん}神殿のこと。
なまえ ちゆうおう たか おか
名前のとおり、コース中央の高い丘にギリシ
^{ふう しんでん}ャ風の神殿がある。なおこの上級コースのみ、
マシンがクラッシュするとパーツが^{は せん}破損して
さいこうそく かそくりつ ていか ^{しゅうり}
最高速や加速率が低下する。ピットで修理だ。

かいはつ
開発スタッフベストタイム

ベストラップ 0'48"40

ベストレコード 4'05"09

RANKING			
RANK	NAME	TIME	VR MODE
1st	PUB	4'05"59	→
2nd	PUB	4'05"85	→
3rd	PUB	4'05"92	→
4th	HAG	4'11"95	→
5th	NAT	4'12"21	→
6th	RYU	4'12"57	→

FASTEST LAP		
NAME	TIME	VR MODE
PUB	0'48"40	→

じょうきゅう
【上級コース】

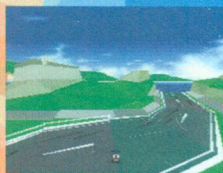


ちゅうじゅう くら
中級コースと比べると
コースレイアウトは中
ばん ちゅう
盤にあるヘアピンカー
ブがクセ者。ただその
ほかはゆるやかなカーブ
が続くので、ラインど
りさえ合えばアクセル
ぜんかい はし
全開で走れるぞ。

COURSE コースガイド GUIDE

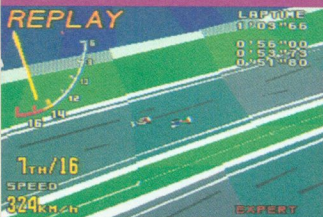
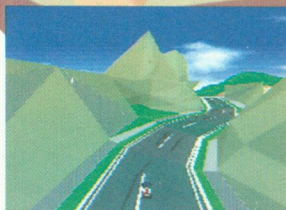


7 OLYMPIA STRAIGHT



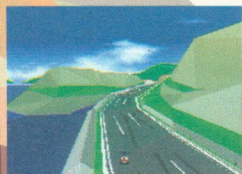
5 ANCIENT RUIN

6 BLIND VALLEY

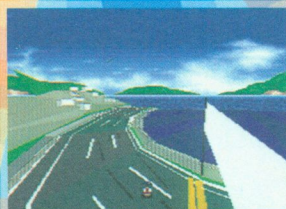
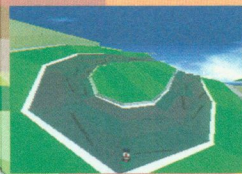
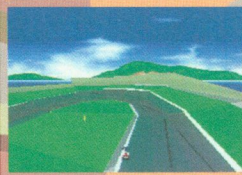


ブレーキングポイントは
1ヶ所のみという超高速
テクニカルサーキットだ。

① MEDUSA TRAIL

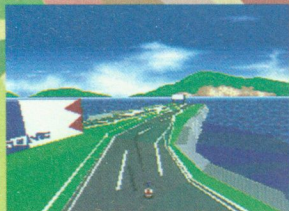


④ HYDRA HEAD



② AGORA CURVE

③ SEVEN SEAS



DATA [データ]

- ①メデューサトレイル……ゆるやかなカーブ群。
- ②アゴラカーブ……第1チェックポイント。
- ③セブンシーズ……ソニック看板が見える。
- ④ヒドラヘッド……3コース中最もきついカーブ。
- ⑤エンシャントルイン……小高い丘にある、ギリシャ風の古代神殿。
- ⑥ブラインドバレー……視界の効かないカーブ群。
- ⑦オリンピアストレート……ゆるやかなカーブ群。

MEDUSA TRAIL AGORA CURVE

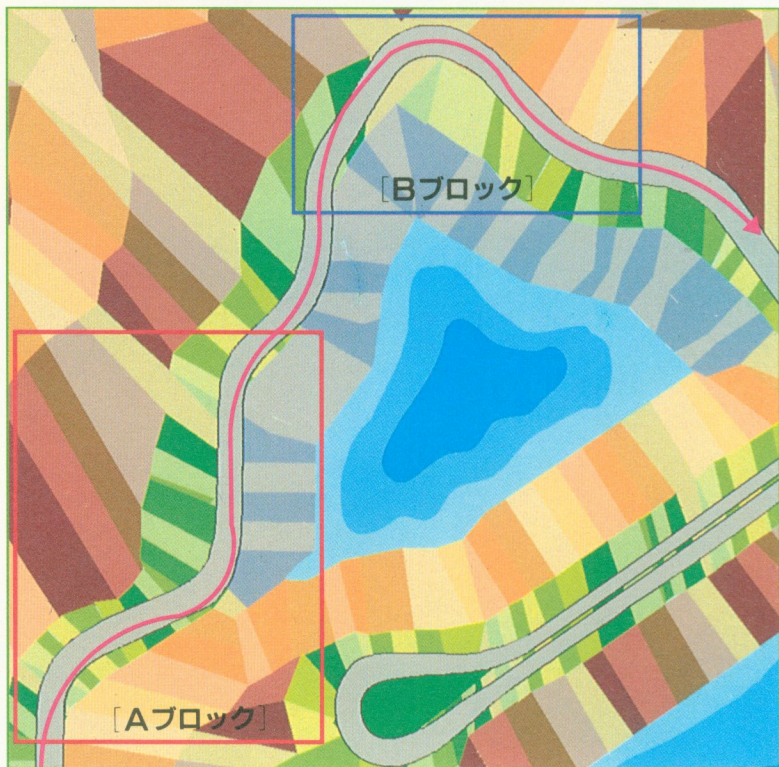
メデューサトレイル～アゴラカーブ



このエリアはアクセル全開で
はし
走ることができる。ただし、ア
ゴラカーブ(第8コーナー)のみ
たしょう
多少カウンターをあ
ひつよう
を当てる必要あり。
しよんしや
初心者げんそく
は減速してぬ
抜けよう。



問題のアゴラカーブ。視点
4は視界が効かないので注意



Aブロック

[難易度] ★☆☆☆☆

直線的なライン取りで走ってタイムロスを防ぐ

ゆるやかなコーナーが連続して続くので、ラップタイムを縮めるため各コーナーのイン側を最短距離で結ぶように走ろう。きれいに走るコツとしては、常に2つ先のコーナーを曲がるためのライン取りを考えればよい。ハンドル操作はあまりせず、直線的に走ろう。



各コーナーのイン側へかけて走ると、直線的なライン取りになる。
イン側を通過したら、すぐ次のコーナーのイン側へマシンを向けろ

Bブロック

[難易度] ★☆☆☆☆

チェックポイントの旗を目印にして曲がろう

第1チェックポイントが見えたら、アウト・イン・アウトのライン取りで減速せずに曲がること。コーナーを脱出するときにアウト側へふくらむが、カウンターを当てればアウト・イン・インのライン取りでも走れるようになる。曲がれない人は減速して走ろう。

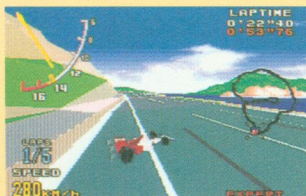


まずは思いっきりリアウト側に寄り、コーナーリングの準備をしよう。
一気にイン側へ切込め。リヤタイヤがすべったらカウンターだ

注意ポイント

カウンターを当てないとスピンしてしまうのだ

アグラカーブを通過中にカウンターを当てずに走ると、タイヤがグリップを失ってついにはスピンしてしまう。コース外での接触も要注意だ。



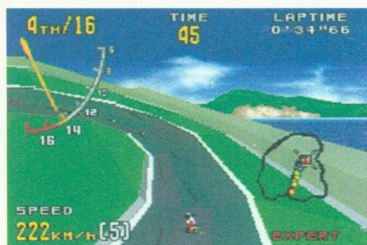
ライン取りさえ合えば、こんなめに合わずにすむ

SEVEN SEAS~ HYDRA HEAD

セブンスー~ヒドラヘッド



じょうきゅう さいなんかん
上級コースの最難関エリア。
ここをどれだけうまく走るかで、
タイムに大きな差が出るだろう。
ヘアピン手前でブレーキング
した後の対処がポイントだ。



◀ヘアピン攻略は、マニユア
ルミツシヨン車がおススメだ



Aブロック

[難易度] ★★★★★☆

アウト・イン・アウトで走り抜けてしまおう!!

まずはソニック看板を自印にして、イン側に切れ込むタイミングを覚えよう(進入するタイミングが遅いと、左側のガードレールにぶつかってクラッシュしてしまう)。慣れないうちは減速してもいいが、アウト側から入ってカウンターを使えば全速で走れるぞ!!



◀この時点ですでに右ハンドルの切っ掛けを、ライン取りに注意

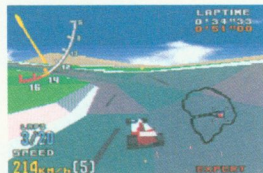
◀イン側ギリギリをかすめたら、カウンターを1~2回当てること

Bブロック

[難易度] ★★★★★★

立ち上がりを重視し、カーブ手前で一気に減速

まずは5速まで落として240km/h以下に減速し、同時にブレーキングをかけて一気にマシンの向きを変えよう。アウト・イン・アウトの走行ラインを守り、カウンターを当てながらヘアピンを脱出できるようにになれば合格。アクセルのオンオフで速度を調節すべし。



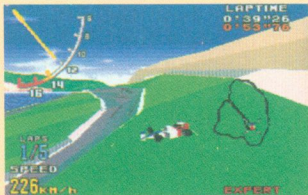
◀ここがブレーキングポイント。減速しながらコーナリング開始

◀イン側に向かいつつ、加速の用意をする。速度はアクセルで調整

注意ポイント

オーバースピードだとコースアウトは必至

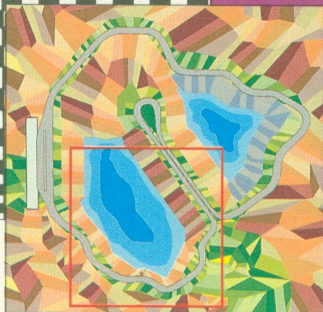
減速するタイミングとヘアピンのイン側に切れ込むタイミングが遅いと、マシンはコース外へふっとんでしまう。アクセルの踏みっぱなしは禁物。



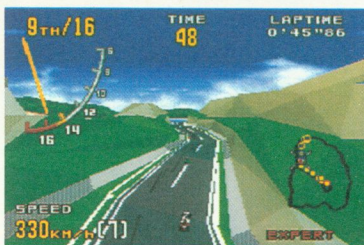
◀あえなくスピン。このタイミングが難しい

BLIND VALLEY ~ OLYMPIA STRAIGHT

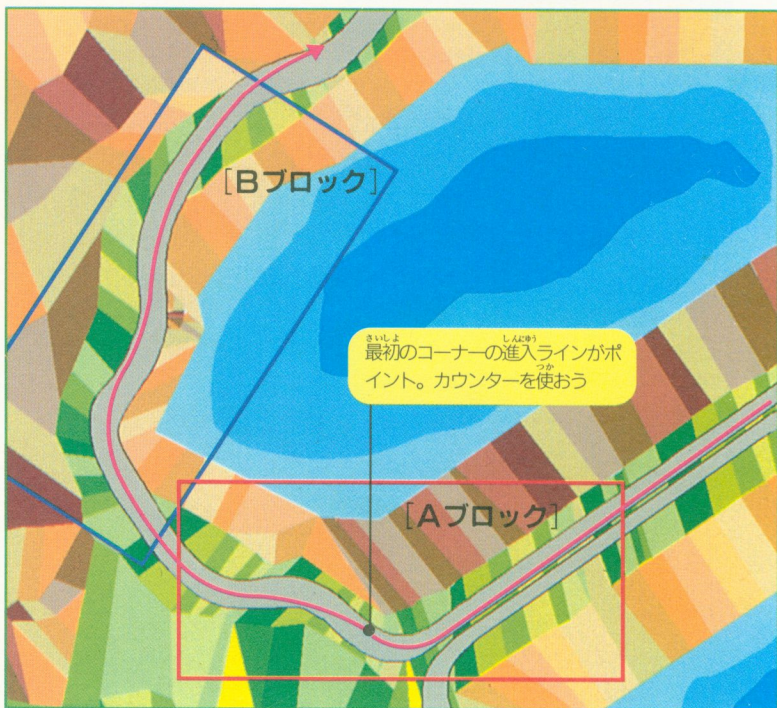
ブラインドバレー～オリンピアストレート



左右を岩場に囲まれた連続コーナー。慣れると全速で走れるようになるが、一度ミスすると後々までミスが響くような嫌なコースレイアウトになっている。



ゆるやかなカーブが連続的につながっているエリアなのだ

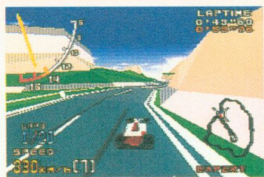


Aブロック

[難易度] ★★☆☆☆

カウンターを当てて
早めに向きを変えよう

常に先のコーナーを考えて走り、大きくハンドルを切らずに直線的なライン取りで走ること。各コーナーの内側をかすめるように走れば、タイムアップは確実だ。ただしカウンターを当てるのが遅いと、コントロールが効かなくなって岩場へぶつかってしまう。



◀ 早い早いハンドルの操作でイン側きりぎりを走るようにしよう



◀ 常に先のコーナーの内側にマシンを向けハンドルを切ろう

Bブロック

[難易度] ★☆☆☆☆

直接的なライン取りが理想、
ハンドル操作を最小限に

視界の効かないブラインドバレーを抜けると、ゆるやかなコーナーが続くオリンピックストレートに入る。ここは道幅を目一杯に利用することで、ほとんど直接的に走ることができる。ここまで来ればフィニッシュラインまで全開で突っ走のみ!!



◀ コースアウトぎりぎりのところまで道幅を利用しながら走ろう



◀ むやみにハンドルを切らなくても走れてしまうことを覚えよう

注意ポイント

一度のミスが後々に
響くクセ者のコーナー群

ライン取りさえ合えば、きれいに走れるが、カウンターの当て方が不十分だと岩場にぶつかることも……。危なくなったらアクセルを離そう。



◀ トカーン!! これで最高速が落ちてしまう……

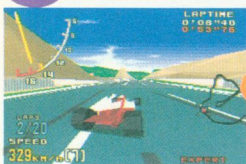
見どころチェックポイント

クラッシュ後のマシン性能に変化はあるか!?

上級コースでクラッシュすると、マシンが破損して最高速・加速率の性能が落ちてしまうのは前にも述べた通り。それじゃどれくらい性能が落ちてしまうのか……? そこで下

にマシンの状態を紹介した。その結果、1度や2度のクラッシュでは性能にさほど違いがないことが判明。とは言え、何度もクラッシュすると性能はガタ落ちなのであった……。

80% フロントウイング破損



▲最高速が1 km/h低下。でも、これくらいじゃまだまだ大丈夫

60% リアウイング破損



▲見た目ほど性能は悪くない。ただ加速が悪くなったようだ

40% エンジントラブル



▲何度もクラッシュすると、加速が極端に悪くなってしまった

かく 隠れキャラはこのコーナーに注目せよ! ちゅうもく



▲ヘアピンコーナーのアウト側に1匹いる。「ワン」と泣くぞ



▲ブラインドバレーの左側の岩場にいる。見つけられた!?

上級コースのまとめ

- 複合カーブは直線的に走り抜けよう
- ヘアピンコーナー以外は常にアクセル全開
- 急カーブはアウト・イン・アウトが基本だ
- 早めにカウンターを当ててコーナーをクリア



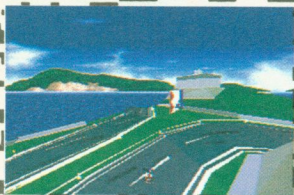
After「V.R.」

お楽しみ「V.R.」編

この章は、もっと「V.R.」のコト
を知りたい!! というプレイヤー
達に贈るお楽しみのページだ。内容
は用語解説などのちょっとカタい話
から、笑える遊び方、などなど……。
「V.R.」フリークなら必ず読もう!!

CHAPTER

4



「V.R.」をさらに楽しむためのアドバイス

ここでは「V.R.」のちょっとヘンな楽しみ方を解説。頭の中の視点(?)を変えてみよう!

レースゲームは数あれど、その中でもポリゴンを使った作品はまだ数えるほどしかない。そこでこのページでは、3Dポリゴンを使った「V.R.」だからこそできる、変わった遊び方を紹介するぞ。



真上から見おろすリプレイも「V.R.」ならではの

その1 リバース走行でプレイすると……

レースが始まると同時にマシンをリターンさせて逆走(リバース走行)してみよう。するといつもと逆側にはるだけなのに、まるで違うサーキットを走っている印象を受けるはずだ。各コースの攻略法も変わってしまうので、逆タイムアタック(?)が楽しめる。ちなみにオススメの逆走モードは制限時間のないフリーランだけど、あえてV.R.モードを選んで先行车との体当りを狙うのも無謀でいいかも。



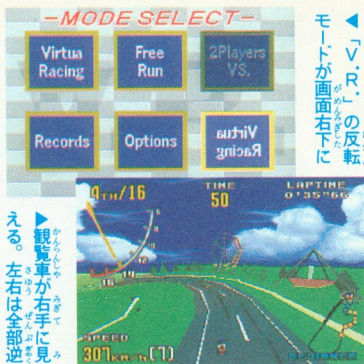
無謀度 ★★★★★

その2

コースを左右反転にする裏技!

「V.R.」に用意されたコースを左右反転にして走る裏モードを発見したぞ。やり方は1P側パッドで十字ボタンの上、A、Bボタンを押すだけ。つばなししながらメガドライブの電源を立ち上げ(リセットでも可)、スタートボタンを押すだけ。メニュー画面に左右反転のV.R.文字が現れる!!

うれしい度 ★★★★★



◀「V.R.」の反転モードが画面右下に

▶観覧車が右手に見える。左右は全部逆

その3

今まで知らなかった視点を探せ!!

逆走に飽きたら、今度はコースのあちこちを向いてみよう。パノラマ風の背景を見ることができる。

おもしろ度 ★★★★★



◀ヒットをしつと眺めるの図。中には入れない...

その4

視点1で完全優勝を狙おう

各コースを究めてしまったプレイヤーにオススメする、マニアックな遊び方がコレ。ドライバーズ・アイと呼ばれる迫力満点の視点1を使い、V.R.モードで1位完走を自指そう(難易度は当然ハード)。視点1にしたからと言ってエンディングが変わるわけじゃないが、自己満足度が違う!?

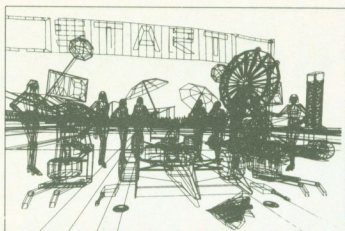
マニア度 ★★★★★



◀前方のマシンを避けられるのか?



▶これで勝てれば実力もホンモノだ



SVPが可能にしたポリゴンの世界!!

業務用「V.R.」が、メガドライブ版として移植されるまで

オリジナルの「V.R.」は、もともとセガが92年に発表した「VR開発構想」の第一弾として発表した最新ポリゴンCGボード「MODE L 1」により制作された作品だ。「ポリゴン」とは、複数の画処理で立体を表現する最先端のCG技術で、立体物のデータさえあればどんな視点からでもその立体を眺めることができるのが特徴である。つまり、「V.R.」のリアルで高速な3D映像の数々は、高性能な新ボードの威力によるものだったわけだ。

ただそう考えると、メガドライブ

へ「V.R.」を移植する際に「ポリゴン表示に必要な3D計算を本体が処理できるのか?」という点が問題になる。そこでセガがとった方法が、ポリゴン処理専用チップをカートリッジに搭載するというものだった。



ポリゴンは面データなので、拡大・縮小などの視点変更が自由だ

専用チップのパワーはメガドライブの30倍!!

業務用を開発した部署、AM2研が移植も手掛ける

ポリゴン処理専用チップの正式名称は、SVP（セガ・パーチャ・プロセッサ）。このチップの役割は、メガドライブ本体のメインCPUであるMC68000から様々なデータを受け取り、ポリゴン処理に必要な計算および表示をサブCPUとして専門に処理する特殊なハードである。つまりメガドライブ版への移植はチップとプログラミングという、ハードとソフト部分を同時に開発しなければならなかったわけだ。そんな苦労のかいあって、専用チップの処理



自在に視点変更ができて、ところがポリゴンの良さを

能力は本体の約30倍、具体的には1秒間に15000ポリゴンを計算・10000ポリゴンを表示するという高性能なものに仕上がった。今回の移植は、セガの努力とSVP開発を行なったAM2研の成果の証しなのである。

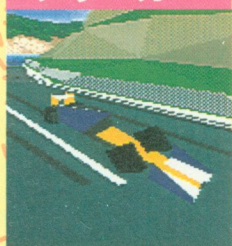
おまけ

君の右脳に挑戦!! ポリゴンでドン!!

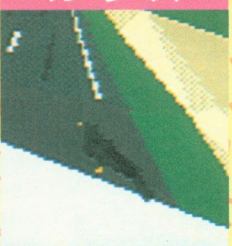
複数の面からなる立体、それがポリゴンであることは前のページで述べた通り。そこでいきなり問題。下に挙げた3つの物体は、いったいいく

つの面(ポリゴン)でできているのでしょうか? ちなみにヒントを言うと、プレイヤーのマシンは91ポリゴン、馬は33ポリゴンでできているようだ。

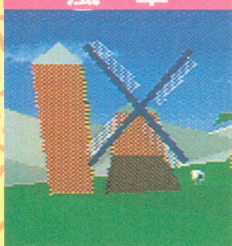
アザーカー



カラス



風車



(答)アザーカー……49ポリゴン、カラス……11ポリゴン、風車……28ポリゴン

「V.R.」開発者直撃Q&A



メガドライブ版「V.R.」を作ったスタッフに、素朴な疑問や質問をQ&A形式で答えてもらったぞ。さて、どんな話が聞けるかな？

Q メガドライブ版のデモ画面の左下に表示される「AM2 R&D」のロゴは、どういう意味なのでしょう？

A 正式名称をAM（アミューズメント）第2研究開発部と言い、業務内容は主にアミューズメント施設向けのアーケードゲームの開発・制作を行っている部署のことを指します。AM2研が制作した作品は「ハンゴオン」などの大型きょう台を使用した体感ゲーム

シリーズがほとんどですが、コンシューマソフトの開発・移植なども業務の一環としており、今回制作したメガドライブ版「V.R.」もAM2研の手によるものです。今後AM2研が手掛けるセガ作品に関しては、業務用、コンシューマ用を問わずAM2研ブランドを表すロゴが入る予定です。

Q 4種類の視点変更ができるというVRボタンを業務用（メガドライブ版も同様）につけた理由は？

A 業務用「V.R.」は、セガにとって初めての新世代CGボードである「MODEL 1」を搭載したポリゴンCGゲームであったため、このボードの秘められた可能性を最大限引き出すことを前提に開発が進められました。なかでもゲームの表現方法に関しては様々な実

験が繰り返し行なわれ、その段階の中から「視点の変化による過去に例の見られない表現方法」に着目。これにより、新しい表現方法を実現させることができたのです。上級者は視点1のドライバーズアイを使って走る……というように、すべてのプレイヤーが楽しめる作りとなっています。

Q 専用チップを搭載した理由は何？移植度は完璧なの？

A オリジナルの業務用「V.R.」を忠実に移植するには、メガドライブ本体の性能だけではパフォーマンスが不足したからです。また、専用チップとは言え「MODEL 1」のマシンパワーにはかきません（MODEL 1は毎秒15万ポリゴンを計算する性能を持ちます）ので、ポリゴン数や各種パラメータが削除されています。が、違和感はほとんどないでしょう。

Q 開発スタッフの人数は？業務用との違いはある？

A 開発スタッフは約20名で行なわれ、2P対戦、フリーランといったコンシューマソフトとしての売り方を考え、いくつかのオリジナルモードが追加されました。基本的に業務用の運転感覚を忠実に移植しているため、違いはあっても微々たるものだと思っています。あえて挙げれば、視点2と3が業務用より視点点が低くなり、スピード感が増しています。

Q 3つのコースは、どんなテーマでデザインされたの？

A 過去に発表した業務用ドライブゲームをはじめ今まで培った様々なコースを集大成し、レベルごとにその技量に見合ったコース設計を心がけました。走って楽しく、チャレンジすることに着実にレベルアップできるオリジナルコース、というのがデザイン時のテーマです。「V.R.」ではこれ以上のコース設定は必要ないと思われます。初級は基本的なテクニックの練習、中級はライン取りの習得、上級は全要素の集大成と言えます。

Q 開発スタッフ直伝の速く走るコツを教えてください！

A ハンドルの使い方（カウンターステアなど）に慣れてくれば、ほとんどのコーナーが意外と楽に曲がれてしまうことがわかってくるはず。特に重要なのは、コーナリング中は常にカウンターを当ててイン側を走るよう心がけることです。ハンドル操作によるコーナリングをマスターしたら、今度はそれまでブレーキングしていたところや、アウト・イン・アウトで曲がっていたところで違う走りをしてみることです。各コーナーごとにカウンターを当てる量を覚えれば、通常の走行では不可能なイン・イン・インのライン取りで走れるようになります。

Q 最後に、開発者からプレイヤーに贈りたいメッセージなどがありましたらお願いします。

A 今まで恥ずかしくてゲームセンターで「V.R.」ができなかった人、メガドライブを「V.R.」を遊んでみたかった人、さらにはメガドライブを持っていない人、その他すべての人達のことを考えて作ったソフトです。業務用の持つ迫力やスピード感を移植するために、我々はSVPというポリゴン処理のた

Q オリジナルのエンディングがあるという噂はホント？

A V.R.モードで難易度をハード設定にしておいて1位で完走すると、どのコースでもエンディング画面が見えます。難易度ハードで1位を取った後は、次回からのコース選択画面で、1位をとったコースマップ右上に優勝カップが表示されるでしょう。……え？難易度ハードで全コース1位をとって優勝カップを3つそろえると、何か起こるのかって？……残念ですがそれには答えられません。みなさんが明らかにしてください。

Q 開発スタッフがお勧めする視点はどれですか？

A すべてが自信を持ってお勧めできる視点ですが、あえてアドバイスするとすれば、視点3が敵車の状況やコースレイアウト、前方視界などを把握しやすいので初心者にお勧めです。ただこの視点は車が小さく見えてしまうため迫力がなく、面白味に欠けるとおもいますが……。ちなみに他の視点の解説をしておくと、視点1は「画面は見にくいが迫力は一番。上級者同士の2P対戦にお勧め」、視点2は「車が大きく見えるので迫力があり、コースの状況もわかりやすい中級者向け」、視点4は「実用性に欠け、カーブの角度の確認などに使うくらいかも」です。

めの専用チップを開発し、さらにロムの中へ搭載するといった新しい技術の導入も試みました。そういった意味では、このメガドライブ版「V.R.」は現在セガが持つ技術の集大成であると言っても過言ではないと思います。ぜひともこのメガドライブ版を究めて、史上最速の「V.R.」ドライバーを目指してください。

「V.R.」用語解説



ここでは「V.R.」に登場する様々な専門用語を解説してみた。これらの用語を覚えれば、より「V.R.」の世界が楽しめるぞ(順番アイウエオ順)。

アサーカー

「V.R.」のV.R.モード時に登場するコンピュータが操作する敵車のこと。速さや性格に応じて4種類の敵車が存在する。

rpm (アール・ピー・エム)

レボリューション・パー・ミニッツの略で、エンジンの1分間あたりの回転数を指す。トルクと回転数を掛け合わせたものがパワーとなり、同排気量のエンジンでは、回転数の高いほうがパワーがある。F1マシンのエンジンは12000rpm以上のハイパワーエンジンを積んでいる(市販車は平均6000rpm前後)。ちなみに「V.R.」の自車は14500rpmというハイパワーエンジンを積む。

R(アール)

コーナー半径のこと。たとえば半径160mのカーブならR=160、もしくは160Rと表示される。Rの値が小さくなるほどきついカーブとなる。

アウト・イン・アウト

コーナリングテクニックの基本、その1。コーナーの入口でアウト側いっぱい寄せからイン側に切り込み、コーナーの中間でイン側ぎりぎりを通して再びアウト側へ抜けていく走法のことを指す。コーナリング半径を大きくとることで、ハイスピードでコーナリングするのが目的。これの応用にイン・イン・アウト走法などもある。

S字コーナー

S字形をしたカーブのことで、エスペンドともいう。「V.R.」では初級コースのバリングブロックのS字コーナーが有名。

SVP (エス・ファイ・ピー)

セガ・バーチャ・プロセッサの略。メガドライブのメインCPUである68000からデータもらい、サブCPUとしてポリゴン計算・表示を行なう特殊チップである。

オーバー・レブ

オーバー・レボリューションの略。エンジンの許容回転数を越えてしまってエンジンが破損することで、限界ぎりぎりのチューニングをしているレースカーではよく起きるトラブル。ただし、「V.R.」の自車はこれでエンジンが壊れることはまずない。

カウンター・ステア

コーナリングテクニックの基本、その2。オーバースピードで左へコーナリングすると、後輪は右にすべり始める(右コーナーは左にすべる)。このときにハンドルを左に切ったままだと、マシンが横すべりを始めてついにはスピンしてしまう。そこで逆側にハンドルを切ることで、後輪のすべりを止めてスピンを防ぐというテクニック。逆ハンドルとも言う。「V.R.」は現実には不可能なインベタ走行がこの方法で可能となっている。

グリッド・スタート

予選タイムなどで決められたグリッド（位置）につき、静止状態からスタートする方法。マシンが走行中の態勢からレース開始となる方法はフライング・スタートと言う。

クリッピング・ポイント

マシンがコーナリングするとき、最もコーナーの内側にタイヤが接近する地点のこと。高速コーナーではコーナーの中間あたり、低速コーナーではコーナー中間よりも奥に設定される。ドライバーはこのポイントをイメージ上に設定して走ることが多い。

グリップ

タイヤの接地力のこと。

グリップ走行

コーナーでタイヤをスライドさせない走法。タイヤのグリップ限界ぎりぎりまで走るため、結果的に最も速い走り方となる。

コース・アウト

何らかのミスやトラブルにより、マシンが走路外に出てしまうこと。

コース・レコード

そのサーキットで現在における1周の最高タイムのこと。ベストラップとも言う。

コントロール・ライン

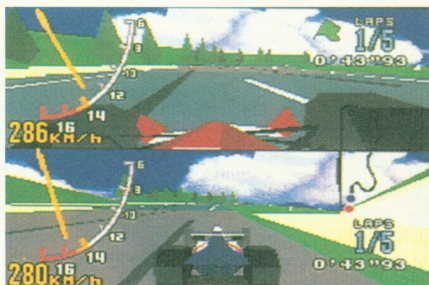
スタートおよびフィニッシュの基準線。このラインを過ぎると1周となる。V.R.モードはこのラインを5回通過するとゴール。

シケイン

サーキット内でスピードが出すぎる場所に設けられた減速コーナー。

シフト

トランス・ミッションのギヤを操作するこ



と。ギヤを上げたり下げたりすることをシフト・アップ、シフト・ダウンと言う。

ショート・カット

正規の走路をはずれて近道すること。中級コースにショートカットできる場所がある。

スタート(フィニッシュ)・ライン

レース開始時にマシンがスタートする基準線のこと。(コントロール・ライン参照)

スピン

走行中のマシンのタイヤがグリップを完全に失い、コントロール不能になってマシンが回転する状態のことを指す。

スプーン・カーブ

スプーンに似た形のRを持つカーブのこと。2つ以上の複合カーブからなる。

スライド

マシンが横滑りする状態。

スリップ・ストリーム

高速で走行しているマシンの後ろで起こる乱気流を利用して、後続車が速度を一時的に上げる走法。理論的には乱気流で気圧が低くなって空気抵抗が下がるため、エンジンパワーを上げることができる。スリップ・ストリーミングとも呼ばれる。「V.R.」ではこの走法により最高速を上げられる。

スローイン・ファストアウト

コーナリングテクニックの基本、その3。
コーナー進入地点で減速してからイン側に切り込み、クリッピングポイントのあたりからフル加速でコーナーを脱出する走法を指す。コーナーの立ち上がりを重視した走法で、ヘアピンカーブなどのきついカーブを走り抜けるときに特に有効。

セーフティ・ゾーン

コースの外側、未舗装の不整地を指す。通常は芝になっているため「グリーン」と呼ばれることが多い。

ソーイング

コーナリング中にハンドルを早く小刻みに左右へ振ってスピンを防ぐこと。理論的にはカウンターステアを細かく当てている状態になり、マシンの挙動が安定する。

ダウン・フォース

空力的にマシンを路面に押し付ける力。ウイングを立てると空力抵抗が上がりトップスピードは落ちるが、エンジンパワーを確実に路面へ伝えたり、コーナリング時のグリップ力を増すために必要な要素である。

タコ・メーター

エンジンの毎分あたり回転数を示すメーター。「V.R.」では画面左上に表示される。

テール・ツェー・ノーズ

まを走るマシンと触れあわねばかりに接近しながら走行している状態。こういった抜きつ抜かれつ状態をデット・ヒート、ドッグ・ファイトとも言う。

トランス・ミッション

エンジンパワーを最も効率よくタイヤに伝えるための装置。減速比を変えることで駆動力を増したり、最高速度を上げたりする

ことができる。「V.R.」では2つのトランスミッションが用意されている(速度に応じて適正な減速比にチェンジするオートマチックミッションと、ドライバーが自分で減速比を変えるマニュアルミッションの2つ)。ただ「V.R.」のマニュアル車は、正確に言えばクラッチを必要としないセミ・オートマチックミッションである。

馬力

一定の時間内に行なわれる仕事量。1馬力は75kgのものを1秒間に1m持ち上げたときの仕事量を指す。

バンク

傾斜がつけられた路面のこと。初級・上級コースに設けられている。

ヒール・アンド・トゥ

かかとでアクセル、つま先をブレーキを同時に操作し、シフトダウンを行なうレーシングテクニックのひとつ。エンジン回転数を落とさないためというのが目的で、「V.R.」ではアクセルボタンを押しながらブレーキボタンを押すという操作でヒール・アンド・トゥができるようになっている。

ピット

マシンの修理やタイヤ交換、燃料補給などを行なう場所のこと。レース中にピットに入ることをピットインと言う。

ファストイン・ファストアウト

ハイスピードでコーナーを抜ける走法。カウンターステアなどのコーナリングテクニックを使うことでこの走法が可能となる。

フロント(リヤ)・ウイング

ダウン・フォースを得るための翼。上級コースでは最初のクラッシュでこのフロントウイング、2度目のクラッシュでリヤウイングが壊れ、それぞれ最高速が落ちていく。

複合カーブ

2つ以上の異なる半径からなるカーブのこと。レースでは複合コーナーの最後を上手く脱出できるようコーナリングすると良い。

ブラインド・コーナー

前方の視界が効かないカーブのこと。上級コースのブラインドバレーのS字が有名。

ブラック・マーク

急ブレーキやスピンなどで路面上にできる黒いタイヤの跡を指す。

ヘアピン・カーブ

ヘアピンのような形をしているきついカーブに名付けられる。上級コースの中盤にあるヒドラヘッドが有名。

ホーム・ストレッチ

グランドスタンド前にあるストレートを指す。このホーム・ストレッチの裏側に位置するストレートはバック・ストレッチと言うことが多い。

ポリゴン

三角形の平面を組み合わせて変位体表現をするときに使われる、最新CG技術のひとつ。視点変更などの空間表現が得意。

ミュー

摩擦係数のこと。タイヤがスライドしやすい路面はミューが低い、といった表現のときに使われる。(例：舗装路はミューが高く、未舗装路はミューが低い)

ミス・ファイア

ピストン内の点火が不完全となり、爆発が起きずにガスがマフラーの外に出て火がつく状態。急ブレーキなどでエンジン回転数が極端に変化し、混合ガスが濃くなったり薄くなったりするために起こる現象。「V.

R.」ではシフトダウン時によく見られる。

ラップ・タイム

コースを1周したときのタイムのこと。ちなみにレース開始時の1周目をオープニング・ラップ、最終周回をファイナル・ラップと呼ぶ。

レコード・ライン

コースを最も速く走れる理想のライン取りを指す。限界速度ぎりぎりでのこのラインからそれないように走ることができれば、理論的にはベストラップとなる。

レース

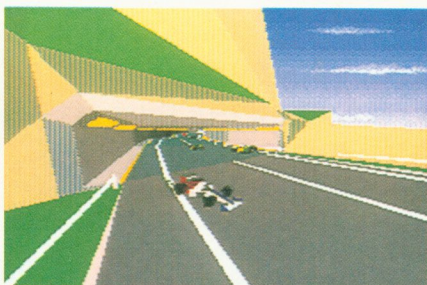
本戦のことを指し、F1ではこの結果によって順位やポイントが決定される(ちなみに本戦前に行なう予戦はクオリファイ)。

レッド・ゾーン

エンジンの最大許容回転数より上の回転数をレブ・リミットと言い、通常はそれ以上の回転数をひと目でわかるようにタコ・メーター上で赤く塗っている。この赤い部分をレッドゾーンと言う。「V.R.」の自車のレッド・ゾーンは15000回転以上。

レブ・カウンター

エンジンの1分間あたりの回転数を示すメーターのこと。つまり、タコ・メーターと意味は同じ。



この本の^{ほん}内容^{ないよう}についてのお問い合わせは、
ゲームの^{せいかくじょう}性格上、お答え^{こた}できませんので、
ご遠慮^{えんりょ}ください。

メガドライブ完璧攻略シリーズ㊄

バーチャレーシング必勝攻略法

編著 ファイティングスタジオ
発行者 井上功夫
発行所 株式会社 双葉社
〒162 東京都新宿区東五軒町3-28
振替 東京8-117299
印刷所 共同印刷株式会社

ライター▶小林 仁(MULTIPLIES)
デザイン▶株アワーズ
コースマップ▶中島英樹
協力▶SEGA・AM二研

©1992,1994 SEGA

©1993 JAPAN ART MEDIA CO.,LTD

©FUTABASHA Printed in Japan

禁・無断転載複製

落丁・乱丁の場合は本社にてお取りかえいたします。
定価・発行日はカバーに表示してあります。

ISBN4-575-28317-7 C0076

スーパーファミコン完璧攻略シリーズ

- スーパーファミスタ2 必勝攻略法
- メタルマックス2 必勝攻略法
- スターフォックス 必勝攻略法
- ジャングルウォーズ2 必勝攻略法
- ドラゴンスレイヤー英雄伝説II 必勝攻略法
- スーパーフォーメーションサッカー2 必勝攻略法
- シルヴァ・サーガ2 必勝攻略法
- Jリーグサッカープライムゴール 必勝攻略法
- クレヨンしんちゃん嵐を呼ぶ園児 必勝攻略法
- スーパーマリオコレクション 必勝攻略法
- ソードワールドSFC 必勝攻略法
- 樹帝戦記 必勝攻略法
- ストリートファイターIIターボ 必勝攻略法
- マリオとワリオ 必勝攻略法
- す〜ぱ〜ぶよぶよ 必勝攻略法
- ロックマンX 必勝攻略法
- 決戦ノドカボン王国IV 必勝攻略法
- アレサ 必勝攻略法
- ロックンロールレーシング 必勝攻略法

ゲームボーイ完璧攻略シリーズ

- ファミスタ 必勝攻略法
- ジャングルウォーズ 必勝攻略法
- ゲームボーイウォーズ 必勝攻略法
- フリートコマンダーVS 必勝攻略法
- ウィザードリィ・外伝I 必勝攻略法
- ウルティマ失われたルーン 必勝攻略法
- ヘラクレスの栄光動き出した神々 必勝攻略法
- メトロイドII 必勝攻略法
- カエルの為に鐘は鳴る 必勝攻略法
- スーパーマリオランドII 6つの金貨 必勝攻略法
- ウィザードリィ・外伝II 必勝攻略法
- 女神転生外伝ラストバイブル 必勝攻略法
- クレヨンしんちゃん2 必勝攻略法
- 女神転生外伝ラストバイブルII 必勝攻略法

4コマまんが王国

- | | |
|-------------------|-----|
| ファミコン4コマまんが王国 | ①②③ |
| ウィザードリィ4コマまんが王国 | ①②③ |
| 熱血硬派くにおくん4コマまんが王国 | ①②③ |
| スーパーマリオ4コマまんが王国 | ①～⑤ |
| がんばれゴエモン4コマまんが王国 | ① |
| ゼルダの伝説4コマまんが王国 | ① |
| 桃太郎伝説4コマまんが王国 | ① |
| 半熟英雄4コマまんが王国 | ① |

定価各580円

バーチャレーシング必勝攻略法

定価630円（本体612円）

1994年4月25日 第1刷発行

編著／ファイティングスタジオ

発行者／井上功夫

発行所／株式会社双葉社

〒162 東京都新宿区東五軒町3-28

ISBN4-575-28317-7

C0076 P630E

定価630円（本体612円）



9784575283174



1910076006303



メガドライブ完璧攻略シリーズ⑥

バーチャレーシング 必勝攻略法

双葉社



© 1992, 1994 SEGA