Nom : **Sega Rally Championship** – Année : **1995** – Support : **Arcade Model 2** – Editeur : **SEGA** – Développeur : **SEGA AM5 ..**

Contrairement à un Daytona USA dont la borne d'arcade m'était facilement accessible et dont les crédits m'étaient souvent offerts, Sega Rally fût une borne d'admiration. J'ai beaucoup joué à l'excellente conversion Saturn que je finissais presque tous les jours sans faire la moindre touchette, mais la borne de Sega Rally me fût assez inabordable à cause des finances (comme tout joueur car le crédit était cher) et en dehors des quelques piécettes mises de temps en temps, ce fût principalement à côté du siège conducteur et non dedans que mes yeux brillaient de mille feux en contemplant cette superbe réalisation de l'équipe AM5.

Sega Rally Championship n'eut également pas le choc technique que j'ai ressenti pour Daytona USA car depuis la 3D texturé avait fait son chemin en arcade mais aussi avec les nouvelles consoles 32 bits comme avec l'excellent Ridge Racer de Namco. Toutefois Sega Rally était une petite merveille technique mais sa force (en plus d'être un jeu de rallye) résidait surtout dans l'incroyable souplesse que proposait sa jouabilité et le dérapage contrôlé des voitures.

Mais avant de parler de tout cela, voyons ce que nous propose le jeu en lui-même.

De l'arcade, mais bien plus .

A cette époque pour les rares jeux de caisses 3D le standard était constitué de 3 pistes (voire moins pour le titre de Namco) et d'une seule voiture. Avec Sega Rally les choses ont été rectifiées avec cette fois un ensemble plus complet avec à disposition quatre circuits, deux voitures (plus une à débloquer ?), et deux modes de jeu que sont Championship et Practice. Nous avions franchi un cap, surtout pour de l'arcade.

Les modes de jeu .

Sega Rally se divise donc en deux modes que sont **Championship** et **Practice**. Le premier permet de participer d'affronter 14 adverssaires dans l'ensemble des 4 courses mais sur un tour par piste seulement. Le temps récupéré à la fin de chaque piste est répercuté sur la piste suivante, ainsi de suite jusqu'à apparaître enfin à la ligne d'arrivée. Ce qui ne va pas être facile car la seconde dans Sega Rally est très précieuse.

Les voitures à doubler en mode Championnat ont un comportement assez pénible et vous empêchent de les dépasser proprement en se plaçant régulièrement devant votre parechoc, certaines vont même tenter de vous pousser. De plus elles sont agressives et vous doubleront à nouveaux à la moindre faille de votre part. Lorsque l'on chasse la seconde elles représentent un véritable obstacle. Mais cela fait aussi le charme du jeu, rien n'est facile.

D'ailleurs quand je parle de chasser la seconde je n'exagère pas, finir le championnat se fera jamais sans marge, limite avec l'inertie une fois le temps terminé pour passer la ligne en roue libre. Cela se jouera très serré ce qui vous oblige à réaliser sur chaque piste un tour sans faute, du moins perdre un minimum de temps dans les difficultés et garder la charge au mieux pour ressortir des virages le plus vite possible. Cela donne un vrai challenge et vous pousse à maitriser chaque piste, chaque secteur, et chacun des virages.

Le second mode **Practice** permet d'être plus à l'aise et de s'entraîner en deux tours sur un même parcours au choix. Mais pas sur la dernière et quatrième pistes qui sont réservées en mode Championship.

Finir Sega Rally n'est donc pas une mince affaire, surtout que pour un crédit qui coûte cher, le temps passé dessus quel que soit le mode est très mince. Un tour n'offrant en moyenne qu'une simple minute de jeu.

Les voitures.

La TOYOTA CELICA GT 4.

Célèbre voiture du constructeur Japonais, avec ses 245 ch et ses 4 roues motrices, elle est la voiture la plus récente du jeu (c'est une génération 6 de 1994). Dans son comportement on sent la voiture bien plus puissante et plus lourde que la Delta, plus souple aussi, elle possède des accélérations franches qui lui font gagner de précieuses secondes comparée à la Lancia. Par contre avec sa masse elle est plus sensible à l'inertie se qui la réserve à des conducteurs plus expérimentés.

La LANCIA DELTA HF integrale.

Une vraie championne des rallyes avec son 2L turbocompressé de 200 ch. Plus légère et nerveuse que la Celica, elle est plus réactive dans le coup de volant. Toutefois son accélération est moins franche que la Toyota ce qui la rend plus poussive. Elle est plus tolérante à conduire et subit moins fort les chocs qui la ralentissent moins que la Celica. Plus adaptée aux novices qui enchaineront les virages plus facilement.

La LANCIA STRATOS HF.

?

Véritable monstre de puissance, c'est la voiture secrète de Sega Rally. Mais existe-elle vraiment? J'ai cherché les solutions pour la débloquer, mais ces recherches ont été hélas vaines. Apparemment il y a une manipulation avec le pommeau de vitesse à bloquer en position neutre (effectivement dans la configuration contrôleur il y a cette option) et jouer avec les crédits et le changement de vue. Si vous avez des infos à ce sujet ce sera sympa car je doute de son existence.

A la sélection des voitures, vous avez le choix entre boite Automatique ou Manuelle. Contrairement à un Daytona Usa dur à apprivoiser qui impose la boîte manuelle, dans Sega Rally la contrainte n'est pas si importante. Le passage de vitesse étant court et surtout réactif en mode auto, on peut aisément se permettre de progresser dans le jeu avec cette boîte.

Les circuits .

DESERT (Easy).

La plus emblématique des courses de Sega Rally. C'est une piste sale, parfois boueuse, avec des virages faciles et quelques sauts plus compliqués car il faut alors anticiper. Un circuit pour ce mettre en chauffe, mais il faudra tout de même être parfait pour économiser les secondes et les cumuler pour les circuits suivants.

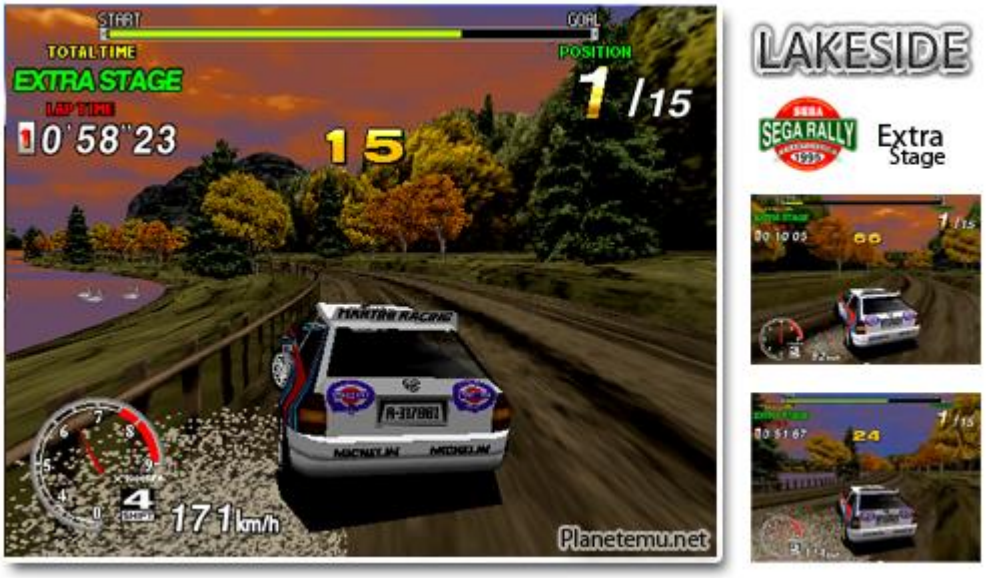
FOREST (Medium).

Mélange de terre et d'asphalte, cette piste bénéficie de virages moins larges, mais laissant tout de même une place à erreur avec des bandes d'herbes sur les côtés. Les virages restent rapides mais sont parfois assez techniques notamment dans la partie en bord de ravin dont la piste est très légèrement bosselée. D'ailleurs juste après cette partie la séquence asphalte comporte une petite série de virages demi droits très intéressants à passer.

MOUNTAIN (Expert).

Piste technique et rapide traversant la montagne et les villages, uniquement constituée d'asphalte, les rebords de route étant souvent murés laissent peu de place à l'erreur. La section montagne à cause de la roche offre une vision limitée de la route. Un circuit dès plus agréable une fois maîtrisé.

LAKESIDE. (Extra)



Piste bonus sableuse se situant dans les bois. Laisse peu de place à la visibilité avec une piste étroite et des rebords hauts en herbe ou en murets qui pénalisent chaque touche. Cette course est cette fois vraiment difficile et à apprendre par cœur.

Dérapages contrôlés .

La jouabilité est LE point fort du jeu. Alors que les pistes ne sont qu'une suite de virages souvent piégeux et à grande vitesse, il est possible de passer toutes ces difficultés sans le moindre encombre.

Je ne dis pas que conduire est d'une facilité déconcertante car le comportement lors d'un dérapage est très subtil. En fait il se passe en deux étapes, mais cela dépend de la force mise dans le volant. Premièrement l'étape où l'on tourne légèrement, la voiture garde toujours une certaine adhérence, suivi du moment où la voiture décroche vraiment ce qui inclinera bien plus la direction, mais qui surtout donnera une autre force à l'inertie provoquée par le virage, et c'est ce passage qui n'est pas si évident à prendre en main.

Si l'on ne maîtrise pas ce comportement la route peut vite devenir qu'une suite de chocs ou de perte de contrôle vers l'extérieur. Mais une fois maitrisé on se rend compte que l'on peut passer avec souplesse les passages les plus difficiles. En fait si la voiture part en glissade incontrôlée (ce qui est rare), c'est purement une erreur d'anticipation de votre part.

D'ailleurs l'anticipation est un facteur très important car si on peut rattraper à peu près n'importe quelle situation avec la maîtrise du dérapage, bien préparé un virage est l'assurance de gagner quelques secondes et de garder un maximum de vitesse en sortie. Et j'insiste, la seconde dans Sega Rally est très importante.

Les différentes surfaces, boue, terre, ou asphalte offrent un comportement différent qui se fait sentir dans le maniement de la voiture. Un travail de ressenti a vraiment été réalisé, c'est très fort.

Un point important que l'on ne retrouve pas forcément dans les suites de Sega Rally, c'est qu'à aucun moment nous avons la sensation que la voiture survole la piste comme un fantôme à quelques cm de sol, c'est toujours cohérent avec la route.

D'ailleurs dans ce sens, l'animation de la voiture est remarquablement travaillée avec dans les virages l'inclinaison de la carrosserie et un travail visible sur les amortisseurs. Et ce en fonction des forces exercées sur la voiture. Du très bon boulot.

Un plaisir permanant.

Quand on parle de Sega Rally, on met toujours en valeur sa réalisation et sa jouabilité, mais il y a un point qui n'est pas assez mis en valeur, c'est l'intérêt permanent que l'on ressent pour chaque circuit, secteur, ou virages. On est en fait toujours sous contrôle et il n'y a pas un moment où l'on est relaché. Sega Rally c'est de l'anticipation et du dérapage incessant. On est concentré (et on maitrise) du début de la piste jusqu'à l'arrivée. Et on prend un plaisir certain à chasser le temps dans chacune des difficultés. Je crois que peu de jeu peuvent se vanter d'une telle qualité.

Deux vues sinon rien .

Deux vues sont disponibles et s'alternent avec le bouton **VR**. Une vue intérieure qui donne de bonnes sensations de vitesses mais qui n'est pas facile à appréhender pour les dérapages et surtout pour frôler les éléments. Dans cette vue un rétroviseur fait son apparition. La vue extérieure est la plus utilisée des joueurs car elle permet de maîtriser plus facilement la voiture et il est plus facile de raser les bords de pistes.

Notion de public .

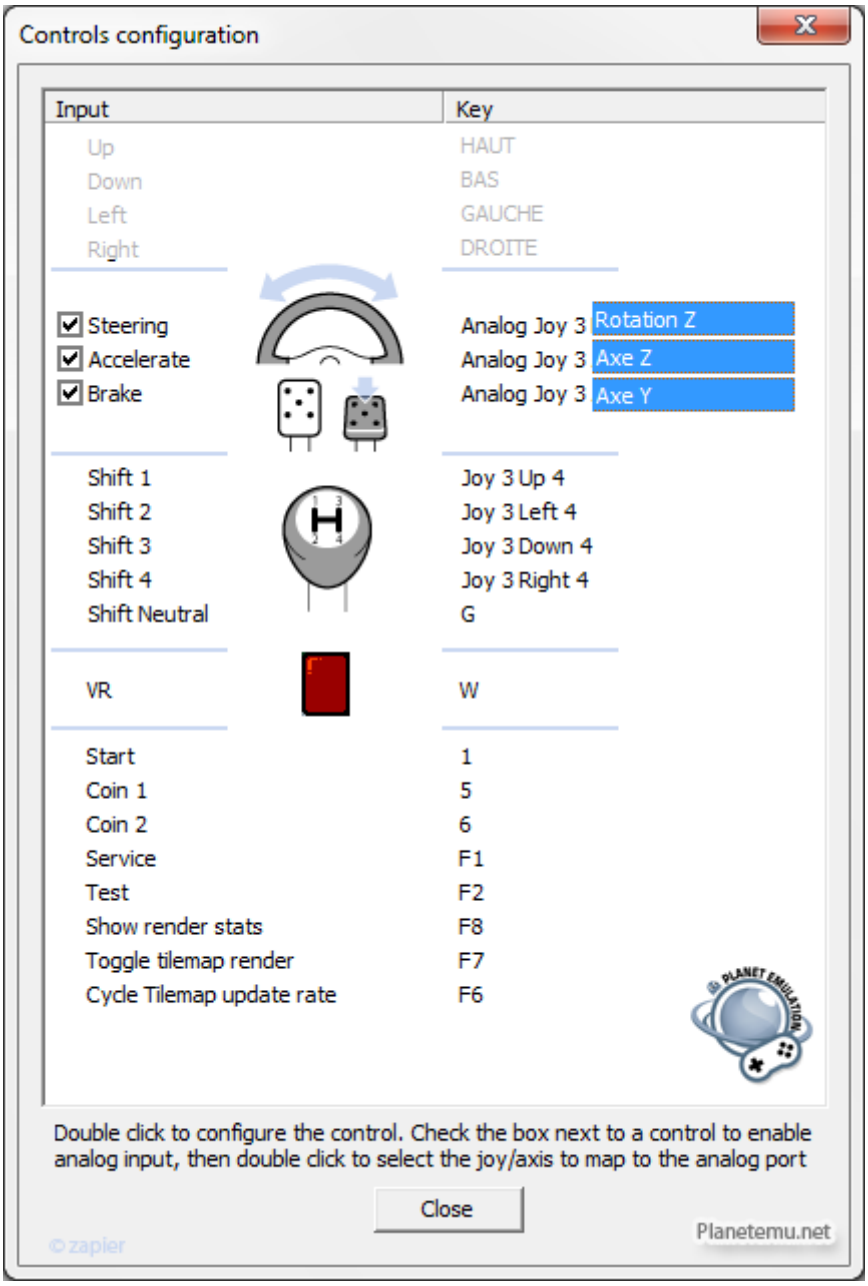
C'était une première à l'époque, comme dans un vrai rallye le public fait son apparition sur le bord des pistes. Certes reste statique, mais leur présence apportait en cette période un plus assez remarqué.

Comportement en émulation .

Sega Rally sur Model 2 est conçu pour être joué avec un ensemble volant, pédalier, boîte de vitesse 4 rapports. Je l'ai toutefois testé de deux façons : Avec un équipement flexible dans l'amplitude que sont le **Sidewinder** Précision Racing Whell (sans retour de force) et le **NeGcon**. Ensuite avec les manettes **Xbox360** et **PS2** non prévues forcément à cet usage.

Avec le volant et le Negcon aucun problème, le comportement de la voiture est adapté au matériel et l'on se rapproche du comportement souple de la borne d'arcade. C'est doux et réactif à la fois.

Voici comment configurer Sega rally dans Model 2 Emulator:



La bonne surprise vient des manettes. Je les ai configurées de façon à utiliser au mieux la direction analogique ainsi que des boutons classiques pour l'accélération et le freinage. Malgré une réaction forcément brusque des actions, j'ai presque retrouvé les sensations de la version Saturn. C'est finalement très jouable même si il y a quelques imperfections à prendre en compte.

Réalisation .

Sega Rally est un très beau jeu c'est certain. Quand il est sorti, ses décors superbes et ses prises de vues dynamiques donnaient une réelle force à l'ensemble. Energique et pourtant calme à la fois. Le jeu graphiquement n'est pas aussi puissant que peut l'être un Daytona USA sorti pourtant avant, Sega Rally est visuellement plus doux. Il ne manque pas de détails, bien au contraire c'était là une force. Les personnages presque réels en bord de route, la qualité du détail et la polyvalence de l'enivrement, la qualité des textures aussi, donnaient au jeu un spectacle véritable proche de l'authenticité d'un rally.

Chacun des circuits donnaient dans l'immersion. L'aspect aride et poussiéreux du circuit Désert, les splendides montagnes lointaines de Forest, l'asphalte et la nature de Mountain, ou bien la végétation automnale de Lakeside, donnaient à chacun d'eux un charme qu'aucun autre jeu de l'époque ne pouvait offrir.

L'animation de l'ensemble est d'une fluidité exemplaire et atteint les 60 images par seconde sur une belle résolution pour l'époque de 496 x 384 pixels. Le jeu ne paraît pas trop rapide, je dirais même que sur ces points il paraît même inférieur à Daytona USA qui lui avait poussé les limites techniques au-delà du possible. Saga Rally ne joue simplement pas sur le même registre que le titre de chez AM2, c'est une autre conception dans la réalisation.

Coté audio c'est du lourd. Entre les musiques entraînantes composées par Takenobu Mitsuyoshi, les bruits multiples de dérapage, d'action, du vitaminé moteur, les voix digitalisées nombreuses et surtout agrémentant la course à coup de " Very Long Easy Right" et autre 3..2..1..Go. L'environnement audio est au top de ce que propose un jeu de ce type.

Côté émulation, le jeu tourne impeccablement sur **Model 2 Emulator** LIEN. Aucun gros plantage n'est à détecter, et la possibilité d'y jouer avec une résolution supérieure donne un coup de jeune au titre. Ne vous privez pas, tous les ingrédients y sont pour passer un excellent moment. Surtout que c'est très facile à mettre en place et à configurer.

Les versions Model 2 .

Sega Rally Championship (Rev B).

Je pense qu'il s'agit d'une mise à jour du titre de base dont je n'ai pas perçu les subtilités.

Sega Rally Pro Drivin'.

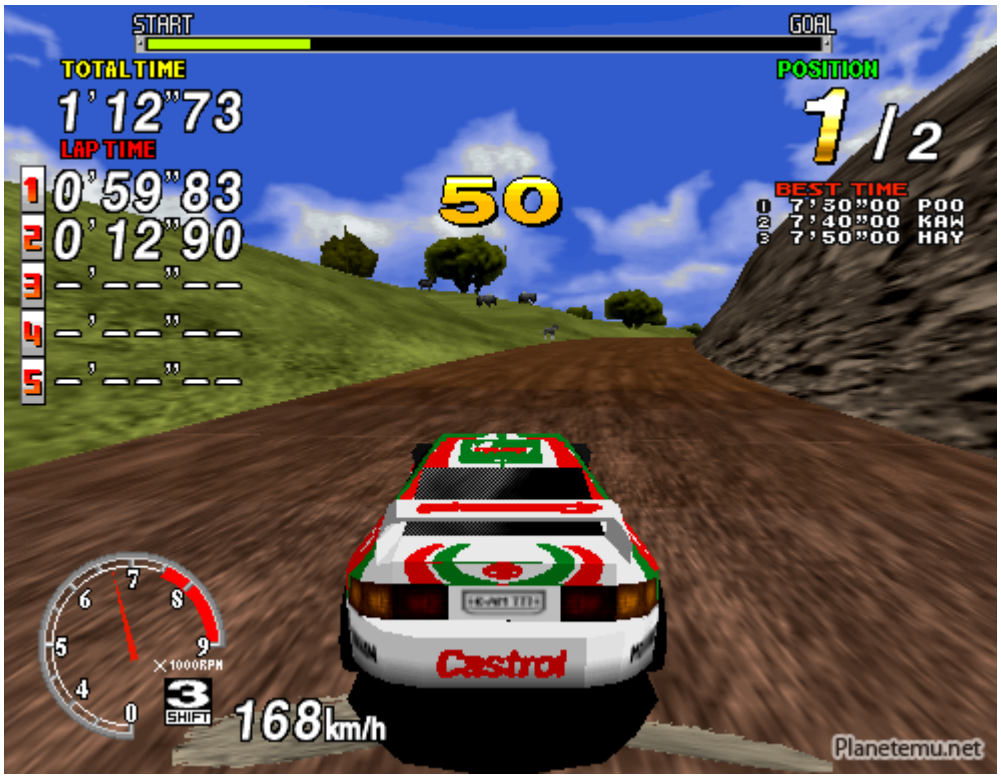
Rom assez intéressante car en plus du remplacement visuel de la Toyota par une SASAKKY rouge (je ne connais pas ce modèle mais elle est très jolie) qui en plus possède un Tubo, vous parcourez toutes les pistes en sens inverse (Reverse) ce qui change forcement le gameplay.

Jouer en version longue ..

Vous avez la possibilité en allant dans le TEST MODE (**F2**) et dans GAME ASSIGNMENTS de modifier le nombre de tours à réaliser.

En mode **Practice** cela nous donne: **SHORT** = 2 Tours - **NORMAL** = 3 Tours - **LONG** = 4 Tours - et **LONGUEST** = 5 Tours. Très pratique pour s'entraîner sur les trois premiers circuits.

En mode **Championnat** les modes ne donneront toujours qu'un tour, sauf le Mode **LONGUEST** qui lui imposera ses 5 tours. Voilà qui change la donne en championnat. Les concurrents sont beaucoup plus espacés et le temps disponible est augmenté.



Et la version Saturn ?

Porté sur la console 32 bits de SEGA par AM3, cette adaptation si on peut le dire ainsi est une véritable réussite. Certes techniquement la carte Model 2 reste inaccessible à une conversion Saturn, pourtant un travail minutieux a été réaliser pour garder les qualités du titre dont sa jouabilité exemplaire, même avec une manette.

L'équipe AM3 à pour cela du faire quelques petits sacrifices techniques comme la non transparence pour les fenêtres de la voiture, une baisse drastique (de moitié il me semble) de la résolution et une baisse générale dans la complexité de la modélisation.

Malgré ces petits sacrifices, le jeu se veut une conversion fidèle bénéficiant de superbes qualités reprisent de la version Model2. Le jeu est totalement fluide, bien meilleur que Sega Rally 2 sur Dreamcast par exemple qui saccade légèrement. Le clipping reste très honorable et suffisamment lointain, mais surtout presque l'ensemble des nombreux détails a été retranscrit, certes plus simple côté polygone, mais il faut avoir l'œil très critique tant cela a été bien réalisé.

Sans compter que côté audio, le support CD est un avantage et tout y a été repris. Non vraiment une excellente conversion qui restera une référence.

En conclusion .

Grâce à son gameplay et le comportement routier irréprochable des voitures, Sega Rally restera une référence. Malgré son âge, il procure toujours autant de sensations dans la conduite qui est un régal, surtout pour un jeu arcade qui date bientôt de 20 ans. L'émulation du jeu est très facile à mettre en place, vous n'avez aucune raison de ne pas l'avoir dans un coin sur votre PC, si ce n'est qu'il est préférable d'avoir un volant ou le NeGcon de branché dessus.

Article rédigé par Zapier le 18/05/2013

Source : http://www.planetemu.net