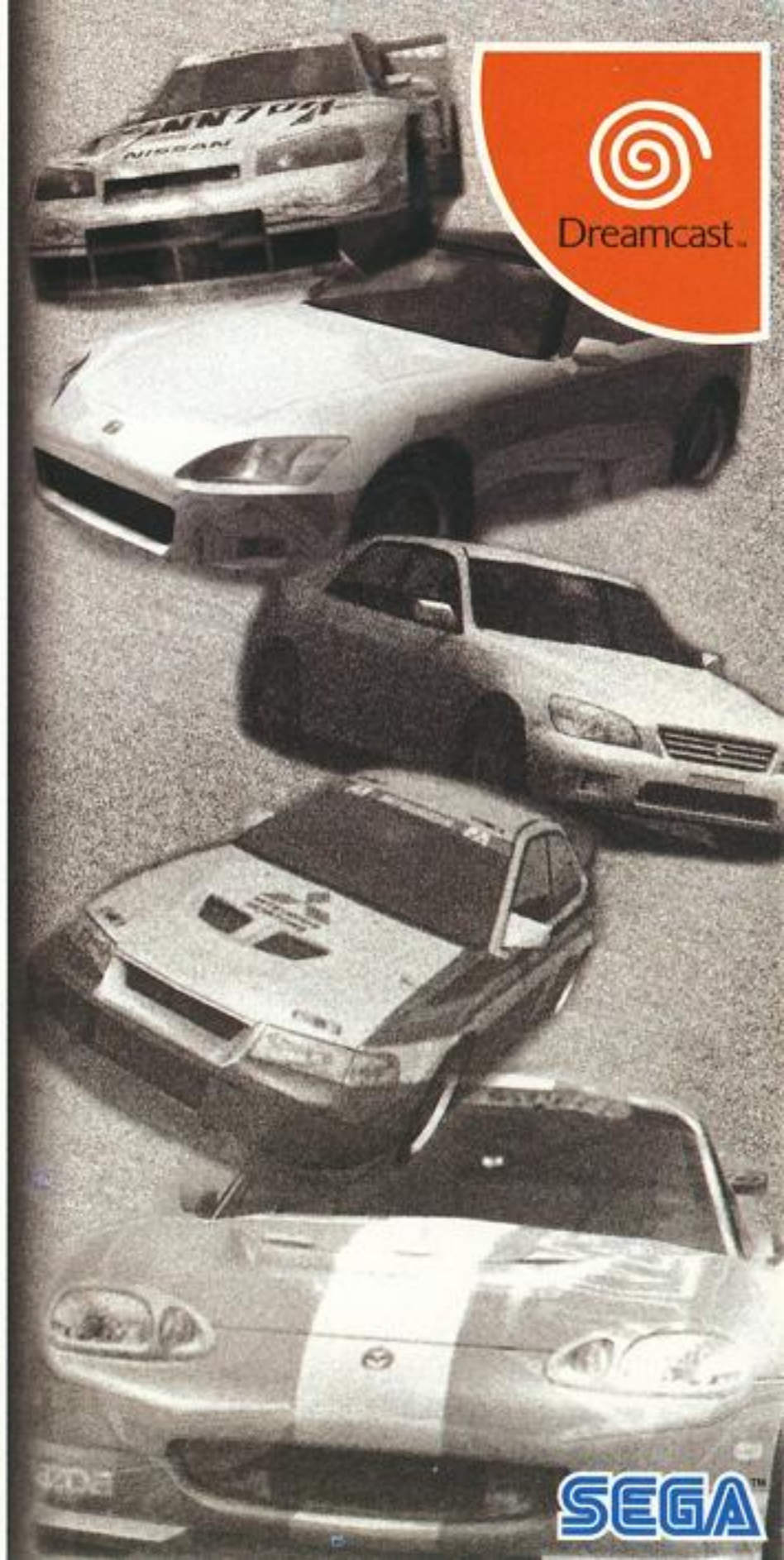


SEGA GTTM Homologation Special

MANUAL BOOK

マニュアルブック

As the particular behavior of each and every model has been completely and perfectly simulated down to the most painstakingly minute detail, this is no mere "game"... You'll actually feel the bodily sensation of driving.



SEGATM



ドリームキャスト専用ソフトのご使用前に

保護者の方へ 小さなお子さまがご使用になる場合は、必ず保護者の方が一緒に読んで説明してあげてください。

注意

●このソフトを使用するときは、部屋を明るくし、目に負担が掛からないようテレビ画面から十分に離れてください。また、健康のため、1時間ごとに10～20分の

休憩をとり、疲れているときや睡眠不足での使用はおやめください。長時間の使用またはテレビ画面に近づいて使用すると、視力低下の原因となります。

●ごくまれに、強い光の刺激や点滅、テレビ画面などを見ていて、一時的に筋肉のけいれん・意識の喪失等の症状を起こす人がいます。こうした経験のある方は、このソフトを使用する前に必ず医師と相談してください。また、使用中にこのような症状が起きたときは、すぐに使用をやめ、医師の診察を受けてください。

●ディスクは回転が完全に止まってから取り出してください。回転中のディスクに触ると、ケガやディスクの損傷の原因となります。

●このディスクは、ドリームキャスト専用です。オーディオ用のCDプレイヤーで使用すると、大音量によって耳に障害を被る恐れがありますので、絶対に使用しないでください。

使用上のご注意

●ディスクの両面ともキズ、汚れや指紋等をつけないよう、扱いには注意してください。また、ディスクを曲げたりセンター孔を大きくしないでください。

●ひび割れ、変形、破損したものを接着剤等で補修したディスクは誤作動や故障の原因になりますので、絶対に使用しないでください。

●ディスクの両面とも文字を書いたり、シール等を貼らないでください。

●使用後は元のケースに入れ、高温・高湿になる場所を避けて保管してください。

●汚れを拭くときは、レンズクリーニング等に使うやわらかい布で、中心部から外周部に向かって放射状に軽く拭き取ってください。なお、シンナーやベンジン等は使わないでください。

●このディスクを一般のCDプレイヤー等で使用すると、機器の故障やスピーカー等を破損する原因になりますので、絶対に使用しないでください。

●ドリームキャスト本体およびご使用になる周辺機器の取扱説明書等も必ずあわせてご覧ください。

※このソフトは「タイトル名」「どのくらいそのソフトで遊んだか」「どんなふうにそのソフトを遊んだか」等の<プレイ履歴(プレイ情報)>を「本体メモリ」に記録します。この情報は、さまざまなソフトでお客様のそれまでの遊び方・進み方によってゲームの展開を変化させるために使われる予定のものです。

※弊社の商品は、常に調査・研究・改良の努力を行っておりますので、お買い求めのソフトと印刷物の内容が一部異なる場合があります。あらかじめご了承ください。

Sega GT Homologation Special

このたびはドリームキャスト専用ソフト「SegaGT Homologation Special」をお買い上げいただき、誠にありがとうございました。ゲームを始める前にこの取扱説明書を必ずお読みください。

セガにユーザー登録される前に作成されたゴーストカー用ファイルは、アップロードすることができません。あらかじめご了承ください。

このゲームはバックアップ対応です。セーブファイルについてはP.11をご覧ください。

CONTENTS

『SegaGT』の世界 4

基本操作方法 6

ゲームの始め方 10

ゲームモード紹介 12

CHAMPIONSHIP 14

SINGLE RACE 38

TIME ATTACK 40

DUAL RACE 42

REPLAY BOOTH 45

MEMORY CARD 46

INTERNET 47

OPTION 50

レースの流れ 52

DRIVER TEST 54

WORKS CUP

OFFICIAL RACE

EVENT RACE 56

FACTORY LICENSE 62

SINGLE RACE 64

TIME ATTACK 68

DUAL RACE 70

レース画面の見方 72

SET UPの方法 73

SAVE REPLAYの方法 76

ミニゲームの遊び方 77

Driving Sensation 車をコントロールする

オーバースピード300km/hのハイスピードから
ブレーキペダルを底付くまで踏み込み、
限界ギリギリのコーナリングへ。
悲鳴のように鳴り響くタイヤのスキール音。
グリップを失い暴れるマシン——。
コースアウトと紙一重の状況の中、
冷静なアクセル&ステアリングワークで
レーシングラインをトレースし、
コーナーを脱出していく…。
そんな「本物」の走りが、ここにある。

Sega
GT
Homologation Special

【What's "Homologation Special" ?】

“Homologation”（ホモロゲーション）とは「規格・承認」という意味で、
モータースポーツの世界では、「FIA（世界自動車連盟）やJAF（日本自動車連盟）が
主催する公式レースの規格に沿った車両を作り、
競技車両として公式に認めてもらう」ことを指します。

「SegaGT」では、この“Homologation”に“Special”を加えることで、
上記の流れで生産されたスポーツタイプの市販車を意味しています。

これらの車は高いポテンシャルを持つタイプが多く、
WRC（世界ラリー選手権）やJAF主催のレースでその威力を発揮しています。

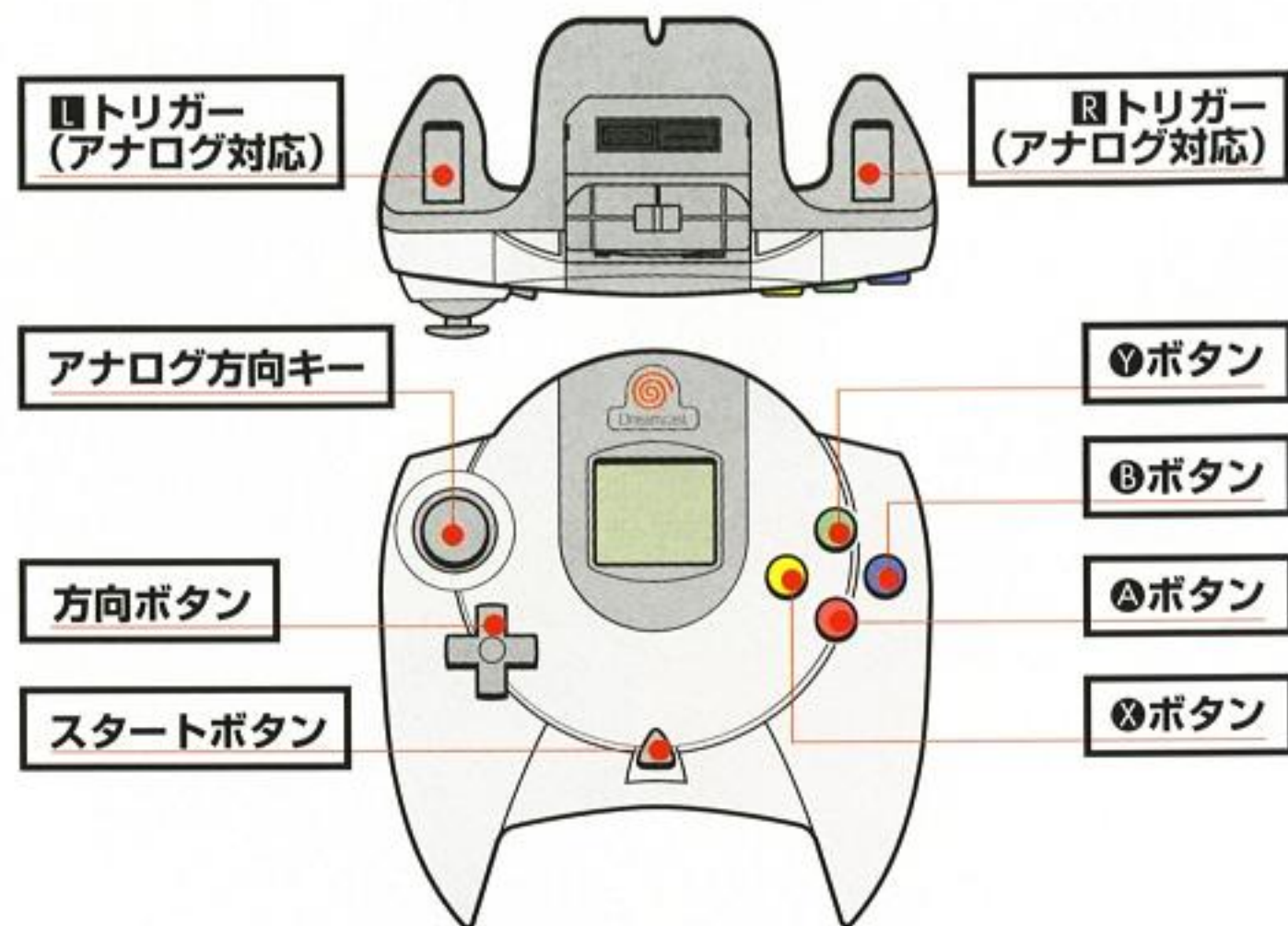
快感がここにある。



基本操作方法

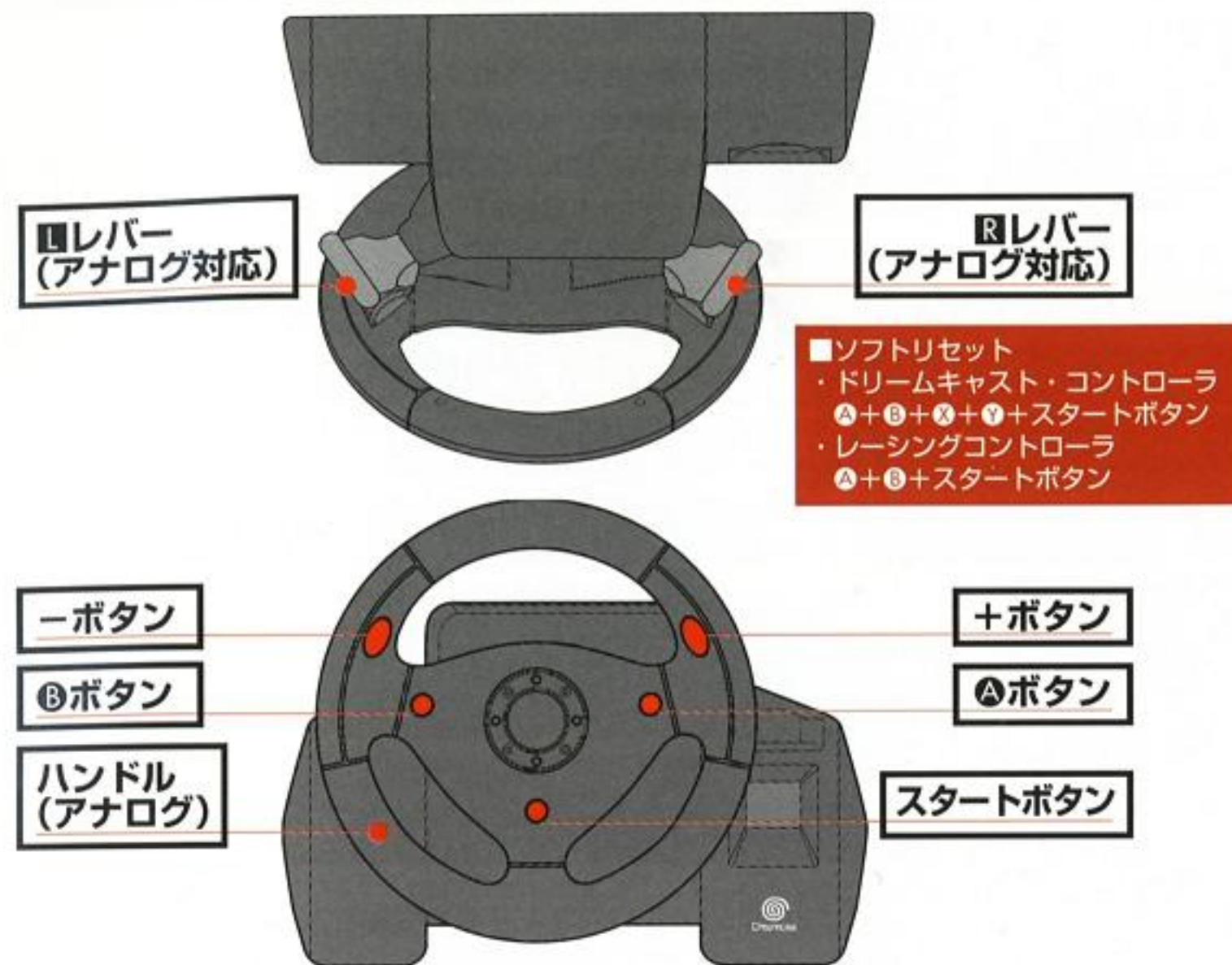
■コントローラの各ボタンの名称と操作方法

まずはゲームの基本操作方法を、「メニュー画面」「リプレイ画面」「レース画面」に分けて紹介していきます。なお、この取扱説明書内で説明している操作はすべて初期設定（TYPE A）です。「OPTION」モードの「CONTROLLER（P.51参照）」で各種操作の設定を変更でき、「CALIBRATION（P.51参照）」でアナログの設定を調整することができます。



ドリームキャスト・コントローラ

レーシングコントローラは、ハンドルの微妙な角度を固定しやすいため、より正確なハンドリングを行うことができます。



※電源を入れる前に、コントローラをコントロールポートA（2Pプレイ=DUAL RACEの場合はAとB）に接続してください。

※本体の電源を入れるときに、コントローラ、レーシングコントローラのアナログ部分を動かさないでください。動かすとポジションの調整が正しく行われず、誤動作の原因となります。もし、誤動作が生じた場合は、いったん電源を切り、アナログ部分を動かさずに電源を入れてください。

レーシングコントローラ（別売）

■メニュー画面などでの操作方法



ゲームモードやレース、車種などの選択画面では、以下の操作を行います。実行したモードによっては、次々に画面を切り替えながらさまざまな項目を選択決定していくことになります。前の画面に戻りたいときは、**B**ボタンを利用しましょう。

方向ボタン／アナログ方向キー ハンドル(◀▶)／+ボタン(▲)／-ボタン(▼)	項目の選択
A ボタン	決定
B ボタン	キャンセル(1つ前の画面に戻る)

■リプレイ画面での操作方法



レースで予選や決勝を走り終わると、直前の走行のリプレイを見ることができます。3種類のカメラ位置を軸にさまざまなアングルから自分の走りを堪能することが可能です。なお、リプレイの詳細については、P.45、46で紹介していますので参照してください。

方向ボタン▲▼／アナログ方向キー▲▼ +ボタン(▲)／-ボタン(▼)	ビューモードの変更(コース→クローズ→カー)※ ポーズメニュー画面での項目の選択
A ボタン	タイムや順位などの情報の表示→非表示
B ボタン	ビューの詳細変更 ・コース時=変更不可 ・クローズ時=クローズ→アウトサイド→ドライバー ・カー時=カー1→カー2→……→カー9
スタートボタン	ポーズ(メニュー画面の表示／項目の決定)

■レース画面での操作方法



ハンドル、アクセル、ブレーキはアナログ対応になっていますので、カウンターステアなどの微妙なステアリングワークや、アクセル開度を一定の量でキープするなどの操作が可能です。また、レース前のミッション選択で「MT」にすれば、ギアチェンジを自分で行うことができます。

方向ボタン	ハンドル(デジタル)／ポーズメニュー画面での項目の選択
アナログ方向キー ハンドル	ハンドル(アナログ) ポーズメニュー画面での項目の選択(アナログ方向キーのみ)
A ボタン +ボタン	MT時=シフトアップ AT時=シフトアップ(R[リバース]→N[ニュートラル]→1速) ポーズメニュー画面での項目の選択(レーシングコントローラのみ)
X ボタン -ボタン	MT時=シフトダウン AT時=シフトダウン(1速→N[ニュートラル]→R[リバース]) ポーズメニュー画面での項目の選択(レーシングコントローラのみ)
B ボタン A ボタン	サイドブレーキ
Y ボタン B ボタン	視点変更(クローズ→アウトサイド→ドライバー)
L トリガー L レバー	ブレーキ
R トリガー R レバー	アクセル
スタートボタン	ポーズ(メニュー画面の表示／項目の決定)

ゲームの始め方

■ゲームのスタート方法を選択する

電源を入れると、オープニングデモが流れます。ここでスタートボタンを押せば、タイトル画面が表示。さらにスタートボタンを押すことで、「NEW GAME」と「CONTINUE」が表示されます。実行したい項目を▲▼で選択し、Aボタンかスタートボタンで決定しましょう。



NEW GAME

■最初からゲームを始める

最初の状態からゲームをスタートするためのモードです。実行すると、下記の8種類のゲームモードが表示されますので、実行したいモードを▲▼で選択し、Aボタンで決定しましょう。



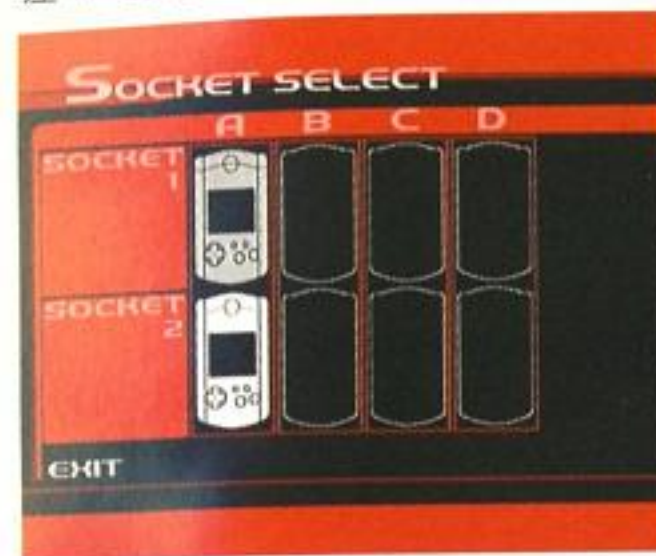
選択できるゲームモード

CHAMPIONSHIP (P.14)	各種レースへの参加やオリジナルカーの作成等が可能なモードです。
SINGLE RACE (P.38)	あらかじめ用意された車を使ってレースを行うモードです。
TIME ATTACK (P.40)	CHAMPIONSHIPで入手した車でタイムアタックを行うモードです。
DUAL RACE (P.42)	プレイヤー2人で対戦することができるモードです。
REPLAY BOOTH (P.45)	各レース終了後に保存したリプレイを見るためのモードです。
MEMORY CARD (P.46)	ゲームファイルのセーブやロードなどを行うモードです。
INTERNET (P.47)	「SegaGT」専用ホームページにアクセスするためのモードです。
OPTION (P.50)	操作やサウンドなどのゲーム環境の設定を行うモードです。

CONTINUE

■セーブファイルを使ってゲームを再開する

メモリーカードにセーブしたファイルでゲームを再開するモードです。ファイルが保存されたメモリーカードを右図のようにコントローラに差し込んだ状態でこのモードを実行すると、メモリーカード選択画面に切り替わります。▲▼でファイルが入っている拡張ソケットを選択してAボタンで決定すれば、ファイルはロードされ、左ページのモード選択画面が表示されます。



セーブファイルについて

このゲームには5種類のセーブファイルがあります。以下がファイルの種類、各ファイルの使用ブロック数、ファイル名、各ファイルのセーブ方法の参照ページ（カッコ内）です。

- 「SegaGT」メインデータ用ファイル／使用ブロック数=42／SEGAGT____.SYS (P.34)
- リプレイデータ用ファイル／使用ブロック数=最小9～（平均で12～15）／SEGAGT____.ROO (P.76)
- ゴーストカーデータ（TIME ATTACKモードでセーブしたデータ）用ファイル
使用ブロック数=最小9～（平均で12～15）／SEGAGT____.GOO (P.70)
- ゴーストカーデータ（SegaGTホームページからダウンロードしたデータ）用ファイル
使用ブロック数=最小9～（平均で12～15）／SEGAGT____.DOO（ダウンロードの方法はP.48、49参照）
- ミニゲーム用ファイル／使用ブロック数=128／SEGAGT____.VM (P.35)



GAME MODE

CHAMPIONSHIP, SINGLE RACE, TIME ATTACK, DUAL RACE, REPLAY BOOTH, MEMORY CARD, INTERNET, OPTION

ゲームモード紹介

■ゲームのモードは全8種類

用意されているモードは全部で8種類。メインとなる「CHAMPIONSHIP」のほかにも、友達との対戦モードや、専用のホームページからダウンロードしたゴーストカーとタイムを競うモードなどをプレイすることができます。ここでは、各モードの利用法を紹介していきます。

CHAMPIONSHIP

■トップドライバーを目指すモード

「SegaGT」のメインモードです。モードを選択決定後、下の「MY GARAGE画面」が表示されたら、実行したい項目を▲▼で選択し、Aボタンで決定しましょう。なお、一番下の「EXIT」を選択決定するかBボタンを押すと、ゲームモード選択画面に戻ります。



現在所持しているドライバーライセンス (P.15参照)

現在乗っている車のクラスと名前 (ほかの画面も同様)

現在所持しているファクトリーライセンス (P.15参照)



LICENSE・RACE ■ドライバーライセンスを取ってレースに参加する

「CHAMPIONSHIP」モードの核となる項目で、レース参加に必要なドライバーライセンスを取るための「DRIVER LICENSE」や、レギュレーションの異なる2種類のレース、「OFFICIAL RACE」に「EVENT RACE」という計3種類のメニューが用意されています。実行したいメニューを▲▼で選択し、Aボタンで決定しましょう。一番下の「EXIT」を選択決定するかBボタンを押せば、MY GARAGE画面に戻ります。



DRIVER LICENSE レース参加に必要なドライバーライセンスを取得する

「CHAMPIONSHIP」で「車を走らせる」(レースのほかにテストがあります→P.29参照)には、それぞれのレギュレーションに応じたドライバーライセンスを所持していなければなりません。そのライセンスの取得を担うのが、この「DRIVER LICENSE」です。このメニューには「DRIVER TEST」と「WORKS CUP」という2種類の項目があり、▲▼で選択、Aボタンで決定することになります。ただし、「WORKS CUP」をプレイするには、「DRIVER TEST」で好成績をあげる必要があります (P.16、17参照)。



「CHAMPIONSHIP」モードはドライバーライセンスの取得から始まる

SegaGT INFORMATION

「CHAMPIONSHIP」モードには全部で8種類の項目が用意されていますが、「LICENSE・RACE」「INFORMATION」「CAR FILE」「MEMORY CARD」以外はドライバーライセンスを取得していなければ実行できません。最初にドライバーライセンスを取得し、その後、「CAR DEALER」で車を買うか、「CARROZZERIA」でオリジナルカーを造ることで初めてレースに出場できるのです。



DRIVER TEST → ドライバーライセンスの取得テストに挑戦する

テストを受けてドライバーライセンスの取得を目指します。テストは各メーカーごとに用意されていて、選んだメーカーの車に乗り、設定されたコースを規定時間内に走破すれば合格、ライセンスを取得できます。また、走破タイムが1位だった場合には、「WORKS CUP」に出場できるようになります。

1 クラスを選択決定する

まずは取得したいドライバーライセンスのクラスを決めます。▲▼で選択し、Aボタンで決定しましょう。クラスは以下の4種類。それぞれ下のクラスのライセンスを持っていなければ、上のクラスに挑戦することはできません（ENTRY以外）。最初はENTRY CLASSに挑戦しましょう。

●ドライバーライセンスの種類

ENTRY CLASS	最初に挑戦できるクラス 排気量1000cc以下の車に乗ることができます
B CLASS	ENTRY CLASSのドライバーライセンスを持っていることで挑戦できるクラス 排気量1600cc以下の車に乗ることができます
A CLASS	B CLASSのドライバーライセンスを持っていることで挑戦できるクラス 排気量2000cc以下の車に乗ることができます
SA CLASS	A CLASSのドライバーライセンスを持っていることで挑戦できるクラス 排気量2001cc以上（上限なし）の車に乗ることができます

2 メーカーを選択決定する

クラス選択に続いて、メーカーを決めます。▲▼で選択してAボタンで決定後、レギュレーション画面で規定タイム、コース、試験車を確認したら、「START」を選択決定しましょう。なお、クラスによって選択できるメーカーは異なります。



TO "RACE SESSION" P.54

WORKS CUP → ワークスカーによるレースに参加する

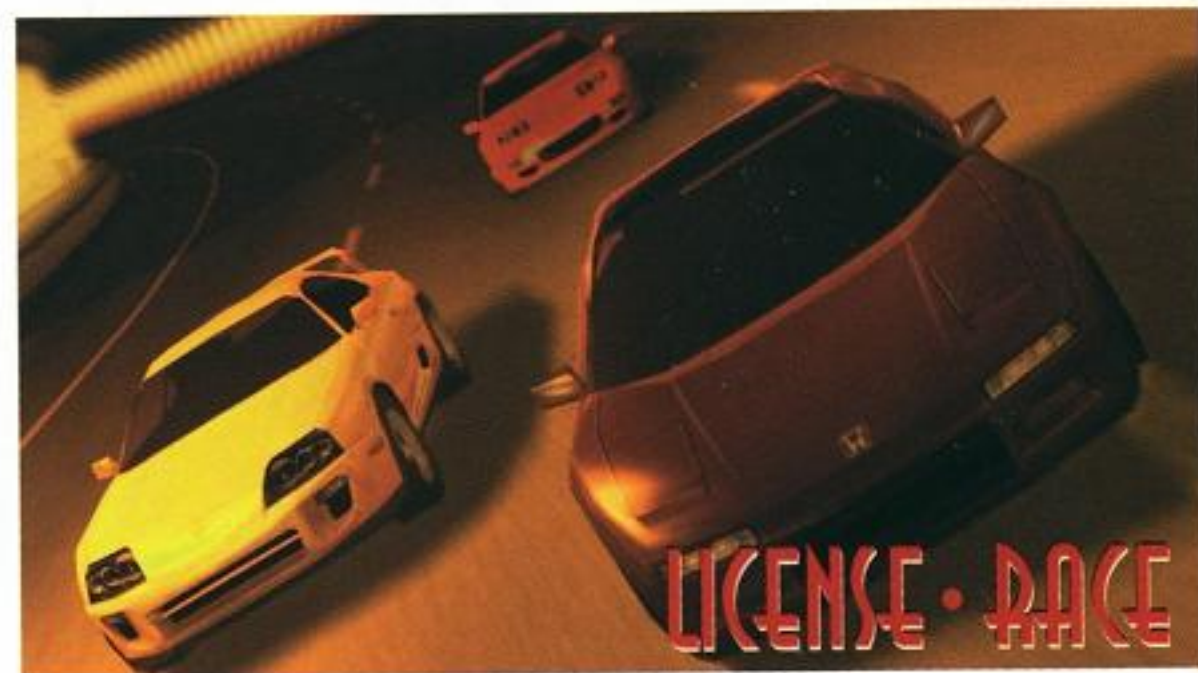
各メーカーのワークスカー（レース仕様車）が集うレースに出場します。「DRIVER TEST」でトップタイムを叩き出し、ファーストドライバーのシートを獲得（P.55参照）した場合のみ、そのメーカーからワークスカーを借りるという形で参加することができます。

1 クラスを選択決定する

まずは出場クラスを選択です。「WORKS CUP」の出場権を獲得した「DRIVER TEST」のクラスを▲▼で選択し、Aボタンで決定しましょう。もし、出場権を獲得していないクラスを選択決定すると、「参加できません」という警告画面が表示されます（「OK」を決定すれば選択画面に戻ります）。

2 メーカーを選択決定する

メーカー選択では、「DRIVER TEST」で「WORKS CUP」の出場権を獲得したメーカーを選ぶこととなります。▲▼で選択し、Aボタンで決定しましょう。続いてレギュレーション画面が表示されますので、コースと賞金を確認し「START」を選択決定します。



TO "RACE SESSION" P.56

OFFICIAL RACE 『SegaGT』 公式レースに参加する

各クラスごとに設けられた公式レースに出場します。レースは、ポイントの合計を競うシリーズ戦と、1戦のみを行うスペシャルレースの2種類。B~SAクラスのレースに参加するためには、それぞれ1ランク下の2レースで優勝していなければなりません。

1 クラスを選択決定する

まずは出場したいクラスを▲▼で選択し、Aボタンで決定しましょう。その際、各クラスに対応するドライバーライセンスを所持している上で、規定に沿った排気量の車（ENTRY=1000cc以下、B=1600cc以下、A=2000cc以下、SAは制限なし）に乗っていないとなりません。また、上記のとおり、B~SAクラスのレースに出場する際には、1ランク下のクラスのレースに優勝していることも条件となります。



2 レースを選択決定する

レースには「○ CLASS CUP」と「○ CLASS SPECIAL RACE」の2種類があり（○にはそれぞれのクラス名が入ります）、前者の場合、車種は問いませんが、後者の場合はワークスカーかオリジナルカー（P.26参照）でなければ出場できません。その条件を満たした上で出場したいレースを▲▼で選択し、Aボタンで決定しましょう。その後、使用するコース名や賞金の内訳を確認できるレギュレーション画面が表示されますので、情報を確認したら「START」を選択決定し、レースへと進みます。



TO "RACE SESSION" P.56

EVENT RACE さまざまなレギュレーションのレースに参加する

シリーズ戦や単戦、トーナメント戦など、さまざまなレギュレーションによるレースに出場します。レースは全部で18種類あり、車種や排気量の制限が設けられたレースもあれば、無制限のレースも用意されています。また、いくつかのレースにはスポンサーが付いていて、見事1位になればレース賞金のほかに、スポンサーからの賞金を獲得することができます。

1 レースを選択決定する

▲▼でレースを選択すると、画面右に出場条件（車種や排気量、ドライバーライセンスなどの制限）が表示されます。その条件を満たしているのであればAボタンで決定し、次のレギュレーション画面で「START」を選択決定してレースへ進みましょう。なお、レース選択画面中に◀▶（あるいは▲▼）で「NEXT」を選択決定すれば次の画面に、「BACK」を同様に選択決定すれば前の画面に切り替わります。



TO "RACE SESSION" P.56

勝利したレースには月桂冠のマークが表示される

1度でも勝ったレースには、名前の横に月桂冠のマークが表示されます（各モードのすべてのレースに勝てば、そのモード名の横にも表示）。もちろん、勝ったレースに再チャレンジすることは可能です。また、「DRIVER TEST」の場合、テスト結果（1~3位）を表すマークがメーカー名の横に表示されます。いずれかのマークが付いていれば、ライセンスを獲得しているということです。



CAR SELECT ■ガレージ内の別の車に乗り換える

「CAR DEALER」で購入した車や「CARROZZERIA」で作成した車、レースで獲得した車の閲覧や乗り換えを行います。車種や排気量の制限に引っかかり、現在乗っている車ではレースに出場できない場合は、ここで条件に合った車に乗り換えましょう。

1 乗りたい車を選択決定する

乗り換えたい車を▲▼で選択、Aボタンで決定（「NEXT」を選択決定で次のリスト、「BACK」を選択決定で前のリストが表示）すると、その車の詳細画面に切り替わります。ここで「OK」を選択決定し、さらに「YES」を選択決定すれば乗り換え完了です。また、この画面では、「SPEC（車の性能を見る）」「MOTION（車をあらゆる角度から見る）」「SET UP（パーツの交換やセッティングを行う）」を実行することができます（▲▼で選択、Aボタンで決定。詳細は以下を参照してください）。

【車のスペックを見る】

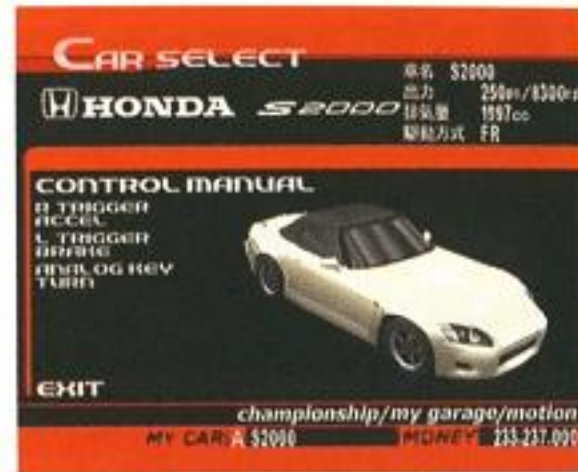
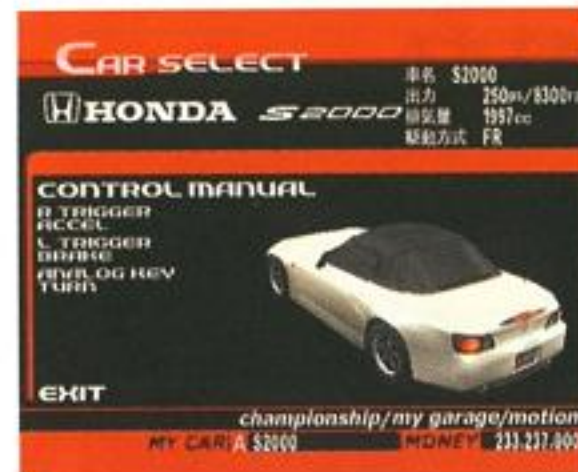
「SPEC」では、選択した車の詳細データを見ることができます。各項目の意味は下記を参照してください。

- | | |
|--------------------|-----------------|
| ①車両形式 | ⑨最大出力 |
| ②全長 | ⑩最大トルク |
| ③全幅 | ⑪フロントサスペンションの形式 |
| ④全高 | ⑫リヤサスペンションの形式 |
| ⑤左右の前輪幅の中心間の距離 | ⑬前輪のサイズ |
| ⑥左右の後輪幅の中心間の距離 | ⑭後輪のサイズ |
| ⑦前輪の中心から後輪の中心までの距離 | ⑮総排気量 |
| ⑧車両重量 | ⑯エンジンの種類 |
| | ⑰吸気形式 |
| | ⑱前後の重量バランス |



CAR SELECT			
H HONDA S2000		車名	\$2000
		出力	250ps/8300rpm
		排気量	1997cc
		駆動方式	FR
SPEC			
①MODEL	AP1	LENGTH	4135mm
②WIDTH	1750mm	HEIGHT	1285mm
③TREAD.F	1470mm	TREAD.R	1510mm
④WHEELBASE	2400mm	MASS	1240kg
⑤OUTPUT	250ps/8300rpm	TORQUE	22.2kgm/7500rpm
⑥SUS.F	DOUBLE WISHBONE	SUS.R	DOUBLE WISHBONE
⑦TIRE.F	205/55 16	TIRE.R	225/50 16
⑧DISPLACEMENT	1997cc	ENGINE TYPE	STRAIGHT 4 DOHC
⑨ASPIRATION	NA	BALANCE	620kg/620kg
EXIT			
championship/my garage/car select			
MY CAR/A \$2000		MONEY 233,237,000	

【車を多方向から見る】
「MOTION」では、選択した車の動きを多方向から見るができます。アナログ方向キーの◀▶で車を回転、Rトリガーでアクセル、Lトリガーでブレーキとなります。



【パーツ交換とセッティングを行う】

「SET UP」を実行すると、購入したパーツの交換やセッティングなどを行うことができます。▲▼で「CHANGE PARTS」か「SETTING」を選択し、Aボタンで決定しましょう。また、「PARTS INFO」を選択決定すれば、現在装着しているパーツの一覧を、「SETTING INFO」を選択決定すれば、現在のセッティングの数値などを見ることができます。なお、この「SET UP」の詳細については、P.73を参照してください。



【リストを並び替える】

車リスト画面で「SORT MENU」を選択決定すると、右の画面が表示されます。ここでは、車リストを以下のような順に並び替えることができます。▲▼で「GET」「DISPLACEMENT」「MAX POWER」「REVERSE」のいずれかを選択、Aボタンで決定すれば、それぞれの内容に応じた順番に入れ替わります。

GET	入手した順に並び替えます
DISPLACEMENT	排気量の大きい順に並び替えます
MAX POWER	最大馬力の大きい順に並び替えます
REVERSE	上記で並び替えた順番を逆にします



CAR DEALER ■ 新たな車を購入する

新車や中古車の購入のほか、自分の車を売ることができます。ドライバーライセンスを取得しても、買がなければレースに出場することはできませんので、スペックなどを見ながらベストな買い物をしましょう。また、クラスや排気量制限を満たす車を選ぶことも忘れないようにしたいところです。

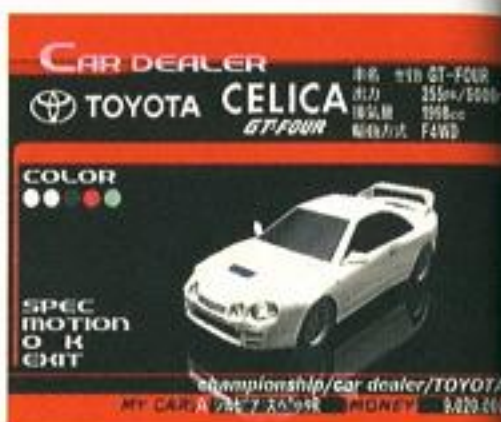
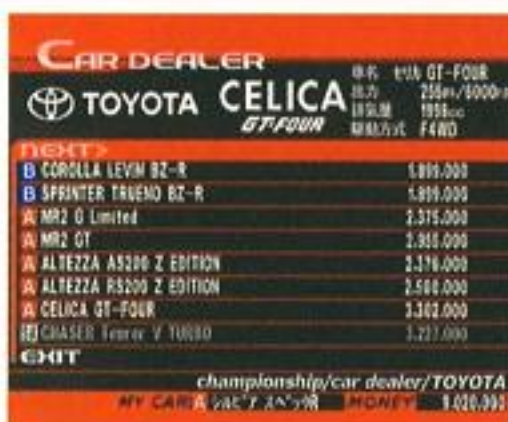
1 メーカーを選択決定する

まずは購入したい車のメーカーを選びます。▲▼で選択し、Aボタンで決定しましょう。「NEXT」を選択決定すれば次の画面、「BACK」を選択決定すれば前の画面に戻ります。また、「USED CAR」を選択決定すると、中古車の購入や、現在乗っている車の売却ができます（詳細は右ページ参照）。



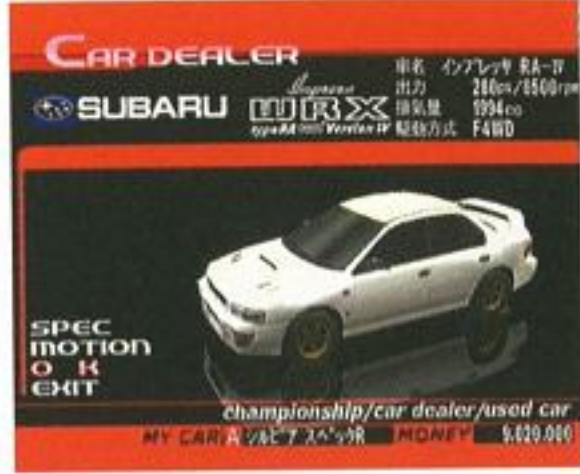
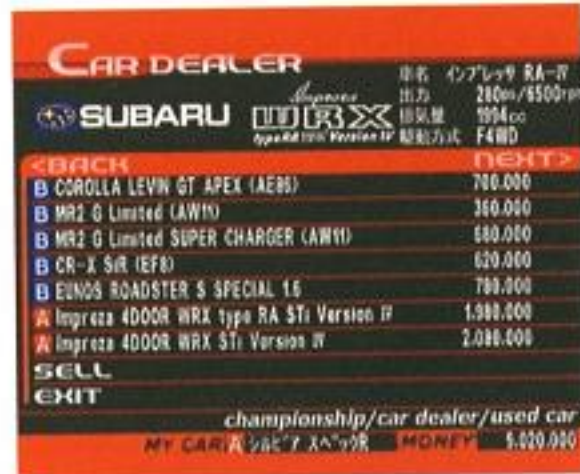
2 車を選択決定する

販売車両一覧が表示されたら、価格をチェックした上で購入したい車を▲▼で選択し、Aボタンで決定しましょう。その車の詳細画面に切り替わりますので、◀▶でカラーを選び、「OK」を選択決定します。なお、この際、P.20の「CAR SELECT」同様の「SPEC」と「MOTION」が実行可能です（P.20、21参照）。「OK」を決定後、「購入しますか？」の問いに対して「YES」を選択決定すると、続いて「乗り換えますか？」と聞かれます。乗り換えたい場合は「YES」を選択決定してください（「NO」を選択決定した場合は自動的にガレージに入ります）。



【中古車を買う】

販売車両一覧が表示されたら、購入までの流れは左ページと同じです。購入したい車を選択決定後、「OK」を選択決定したら、「購入しますか？」の問いに対して「YES」を選択決定しましょう。



【自分の車を売る】

販売車両一覧で「SELL」を選択決定後、現在乗っている車の詳細画面になります。ここで「OK」を決定すると売却価格が表示されますので、この値段で問題なければ「YES」を選択決定しましょう。



購入する車のクラスをきちんと確認する

車名の頭に表示されているアルファベット（E、B、A、SA）は、クラス名です。多くのレースではクラス（排気量）の制限が設けられていますので、購入の際はスペックだけでなく、クラスも確認するようにしましょう。なお、市販車、ワークスカー、オリジナルカーでマークの色は異なります（下記参照）。

E 市販車 **E** ワークスカー **E** オリジナルカー

SegaGT INFORMATION

- E** toppo BJ R 2WD
- E** toppo BJ R 4WD
- B** MIRAGE CYBORG ZR
- A** FTO GP Version R
- A** FTO GPX
- A** LANCER GSR EVOLUTION VI
- SA** GALANT VR-4 type S
- SA** GTO SR

カテゴリー別パーツ一覧

ENGINE

エンジンの性能アップを図ります。パーツは吸気形式（NA、TURBO、SUPER CHARGER）ごとに用意されていて、現在乗っている車のエンジンに合った項目を選択することができます。一方、特定回転域の性能を高めるマフラーは、どのエンジンでもチューニング可能です。

NA

STEP 1
STEP 2
STEP 3

TURBO

STEP 1
STEP 2
STEP 3

SUPER CHARGER

STEP 1
STEP 2
STEP 3

MUFFLER

STREET
SPORTS
RACING

DRIVE TRAIN

エンジンの回転力を伝える駆動系の性能アップを図ります。パーツを交換することで、最高速や加速が変わってきます。

TRANSMISSION

STREET
SPORTS
RACING

CLUTCH

STEP 1
STEP 2
STEP 3

SUSPENSION

車の挙動に関わる足回りの性能アップを図ります。パーツを変えることで、操縦性が大きく向上することでしょう。

SUSPENSION KIT

STREET
SPORTS
RACING

STABILIZER

SOFT
MEDIUM
HARD

BRAKE

ブレーキの性能アップを図ります。ブレーキ回りを交換するキットと、前後のブレーキバランスを調整するコントローラが用意されています。

BRAKE KIT

STREET
SPORTS
RACING

CONTROLLER

CONTROLLER

TIRE・WHEEL

車のグリップ力となるタイヤとホイールを交換します。タイヤは、ほかのチューニングレベルに合わせて選択することが重要になります。

TIRE

STREET
SPORTS
RACING

WHEEL

TYPE 1 TYPE 6
TYPE 2 TYPE 7
TYPE 3 TYPE 8
TYPE 4 TYPE 9
TYPE 5 TYPE 10

REDUCING WEIGHT

速く走るために不必要な部品を外し、軽量化を図ります。重量が軽くなれば、加速性能や運動性能がアップします。

STEP 1
STEP 2
STEP 3

TUNING

TUNING ■車の性能を高めるパーツを購入する

現在乗っている車用のパーツを購入、装着し、エンジンやサスペンション、ブレーキなどの性能アップを図ります。装着したパーツは取り外すことができ、レースに応じて変更することが可能です。なお、ワークスカーはチューニングすることができません。

1 カテゴリーを選択決定する

パーツのカテゴリーは「ENGINE」「DRIVE TRAIN」「SUSPENSION」「BRAKE」「TIRE・WHEEL」「REDUCING WEIGHT」の6種類（右ページ参照）。購入したいカテゴリーを▲▼で選択し、Aボタンで決定しましょう。



2 パーツの種類を選択決定する

各カテゴリー内でも、パーツの種類が分類されています（右ページ参照）。購入したいパーツの種類を▲▼で選択し、Aボタンで決定しましょう。なお、「ENGINE」の場合、乗っている車のエンジンの吸気形式（NA/TURBO/SUPER CHARGER）に適した種類のみ選択可能です。



3 パーツを購入&装着する

購入したいパーツを▲▼で選択すると、画面右側にそのパーツの特徴と値段（COST）が表示されます。資金が足りている場合、Aボタンで決定し、「購入しますか？」に対して「YES」を選択決定すれば購入完了。その後、「装着しますか？」と問われるので、装着するなら「YES」を選択決定しましょう。



CARROZZERIA ■プレイヤーオリジナルの車を作る

『SegaGT』の特徴の1つであるオリジナルカーの製造と、より性能の高いオリジナルカーを造るためのテストを行います。既存の市販車を購入するよりも高く付くことはありますが、オリジナルカー限定のレースもありますし、エンジンからシャシー、ボディまで、自分の好みに合った車を作ることができますので、お金がある程度貯まったらチャレンジしてみましょう。

FACTORY オリジナルカーを製造する

エンジン、シャシー、ボディという、車を形成するユニットを自分で選び、製造します。初期段階では排気量が小さく、性能も劣る車しか造ることができませんが、「TRIAL」に合格すれば、排気量5000ccで1000馬力というモンスターマシンを造り上げることも可能です。

1 クラスとエンジン排気量を選択決定する

まずは、エンジンの排気量を決定します。▲▼で排気量のクラスを選択後、◀▶で排気量を選択し、Aボタンで決定しましょう。ただし、最初はENTRYクラスの排気量しか選択できません（例えばB CLASSの排気量を選ぶには、B CLASSのファクトリーライセンスを取得しなければなりません）。



ロータリーエンジンは排気量の表記が異なる

排気量選択画面の中にある「654×2」と「654×3」の表記。これはロータリーエンジンの排気量を表しています。エンジンには大きく分けて、ピストンの往復運動によって出力するレシプロ形式と、ローターの回転運動によって出力するロータリー形式があります。現在は自動車メーカーのほとんどがレシプロエンジンを採用していますが、ロータリーエンジンには「小型で軽量」というメリットがあるのです。

SegaGT INFORMATION



2 エンジンの種類を選択決定する

エンジンの種類を選びます。画面右側に表示される情報を参考に◀▶で選択、Aボタンで決定すると、続いて、吸気形式を選ぶことになります。▲▼で選択、Aボタンで決定しましょう。なお、お金はすべてのユニットを選択後、総額として支払うことになります。



3 駆動方式を選択決定する

最初に、シャシーのどの位置にエンジンを搭載するかを決めます。上記同様、画面右側に表示される情報を参考に▲▼で選択し、Aボタンで決定しましょう。続いて、駆動輪を決めます。エンジンの搭載位置同様、▲▼で選択し、Aボタンで決定すればOKです。



4 ボディの形状を選択決定する

エンジン、シャシーの後は、ボディの選択です。まずは、全体の形状を◀▶で選び、Aボタンで決定しましょう。続いて外観の細かなフォルムを決めます。▲▼でタイプを選ぶと、ライトや排気口などの形が変わりますので、好みのフォルムが見つかったら、Aボタンで決定します。



5 ボディの色を決めて車を製造する

最後はボディカラーの選択です。◀▶で好みの色を選んだら、「OK」を選んでAボタンを押しましょう。この際、「SPEC」や「MOTION」も実行可能です（P.20、21参照）。色を決定後、「製造しますか？」と聞かれますので、問題がなければ「YES」を選択決定して製造しましょう。



6 オリジナルカーに名前を付ける

オリジナルカーに名前を付けます。▲▼で文字を選択し、Aボタンで決定（最大10文字まで入力可能）。「SPACE」で1角空き、「CLEAR」かBボタンで入力した文字の消去です。「END」で名前入力を終了後、オリジナルカーに乗り換える場合は「YES」を選択決定してください。



FACTORY LICENSE 新たなオリジナルカーを製造するためのテストを行う

ファクトリーで製造できる車の種類は、ファクトリーライセンスによって制限されています。より大きな排気量の車を製造するにはテスト（トライアル）を受け、上のクラスのファクトリーライセンスを取得する必要があります。

1 クラスを選択決定する

まずは、挑戦したいファクトリーライセンスのクラスを▲▼で選択し、Aボタンで決定しましょう。ただし、ファクトリーライセンスに挑戦するには、同じクラスのドライバーライセンスを所持している上で、下のクラス（排気量）のオリジナルカーに乗っていない必要があります。



●ファクトリーライセンスの種類

B CLASS	B CLASSのドライバーライセンスを持っていて、排気量1000cc以下のオリジナルカーに乗っていることで挑戦できるクラス 排気量1600ccまでのエンジンを造れるようになり、選択できるボディが増えます
A CLASS	A CLASSのドライバーライセンスを持っていて、排気量1600cc以下のオリジナルカーに乗っていることで挑戦できるクラス 排気量2000ccまでのエンジンを造れるようになり、選択できるボディが増えます
SA CLASS	SA CLASSのドライバーライセンスを持っていて、排気量2000cc以下のオリジナルカーに乗っていることで挑戦できるクラス 排気量2000cc以上のエンジンを造れるようになり、選択できるボディが増えます

2 チャレンジするトライアルを選択決定する

各クラスごとにトライアルは5つ用意されています。実行したいトライアルを▲▼で選択し、Aボタンで決定しましょう。なお、5つのトライアルに順番はありませんので、任意で選んでください。5つのトライアルをすべてクリアすると、そのクラスのファクトリーライセンスを取得できます。



INFORMATION ■各種レースの情報を見る

「DRIVER TEST」「WORKS CUP」「OFFICIAL RACE」「EVENT RACE」「FACTORY LICENSE」のレギュレーションやレコードタイムなどの情報と、現在のスポンサーの獲得状況を閲覧します。現在自分がどのくらいの成績をあげているのかを確認したり、これからチャレンジするレースのレギュレーションや賞金などを事前に知ることができます。閲覧したい項目を▲▼で選択し、Aボタンで決定しましょう。



DRIVER LICE. 「DRIVER TEST」と「WORKS CUP」の情報を見る

「DRIVER TEST」と「WORKS CUP」のコースやレコードタイム、賞金などの情報を見ることができます。▲▼で「DRIVER TEST」か「WORKS CUP」を選択し、Aボタンで決定してください。

DRIVER TEST→ドライバーテストの情報を見る

「DRIVER TEST」では、テストの規定タイムや使用コース、概要などを見ることができます。

1 クラスを選択決定する

まずはクラスを選択します。▲▼で情報を見たいクラス（ENTRY、B、A、SA）を選び、Aボタンで決定しましょう。



2 メーカーを選択決定する

続いてメーカーを選択します。▲▼で情報を見たいメーカーを選び、Aボタンで決定しましょう。



3 「RECORD」を選択決定する

メーカーを決定すると、テストの規定タイムや使用コース、試験車などの情報が表示。この画面で「RECORD」を選択決定すれば、1～5位のタイムが見られます。



WORKS CUP→ワークスカップの情報を見る

「WORKS CUP」では、レースの使用コースや最速ラップ、順位ごとの賞金を見ることができます。

1 クラスを選択決定する

「DRIVER TEST」同様、まずはクラス選択です。▲▼で情報を見たいクラス（ENTRY、B、A、SA）を選び、Aボタンで決定しましょう。



2 メーカーを選択決定する

続いてメーカー選択です。見たいメーカーを▲▼で選択し、Aボタンで決定すると、使用コースやレコードタイム、1～6位の賞金の内訳が表示されます。



OFFICIAL RACE 「OFFICIAL RACE」の情報を見る

「OFFICIAL RACE」では、使用コースやレギュレーション、レコードなどを見ることができます。

1 クラスを選択決定する

まずはクラスを選択します。▲▼で情報を見たいクラス（ENTRY、B、A、SA）を選び、Aボタンで決定しましょう。



2 レースを選択決定する

情報を見たいレースを▲▼で選択すると、使用コースとレギュレーション（排気量や車種の制限）が表示。Aボタンで決定すると、レコードタイムと賞金が見られます。



EVENT RACE 「EVENT RACE」の情報を見る

「EVENT RACE」では、使用コースやレギュレーション、レコードなどを見ることができます。

1 レースを選択決定する

▲▼でレースを選択、Aボタンで各種情報が表示。なお、レース選択画面で「NEXT」を選択決定すると次の画面、「BACK」を選択決定すると前の画面に切り替わります。



FACTORY LICE. 「FACTORY LICENSE」の情報を見る

「FACTORY LICE.」では、トライアルのルールやコースの特徴、レコードタイムが見られます。

1 クラスを選択決定する

ほかのレースと同様、まずはクラスを選択します。▲▼で情報を見たいクラス（B、A、SA）を選び、Aボタンで決定しましょう。



2 見たいトライアルを選択決定する

次に、情報を見たいトライアルを選択します。▲▼でいずれかのトライアルを選ぶと、レコードタイムと使用コースの特徴、アドバイスが表示されます。



SPONSOR 獲得したスポンサーを見る

「EVENT RACE」に勝利して獲得したスポンサーを閲覧します。スポンサーは全部で13社あり、すでに獲得しているスポンサーは明るく、まだ獲得していないスポンサーは暗く表示されています。なお、「NEXT」を選択決定すれば次の画面、「BACK」を選択決定すれば前の画面に切り替わります。



CAR FILE ■ゲームに登場する車の情報を見る

ゲーム中に登場する車（オリジナルカーは除く）に関するあらゆる情報を見ることができます。

1 クラスを選択決定する

まずはクラス（ENTRY、B、A、SA）を選択します。▲▼で選び、Aボタンで決定しましょう。ただし、各クラスと対応するライセンスを持っていないと、選択することができません（クラス名が暗く表示されています）。



2 車を選択決定する

クラスを決定すると、各クラスの排気量制限に準拠した車種のリストが表示。名前の頭にカギのマークが表示されている車は、1度でも所有していたことを表します。また、名前が「???」と表示されているのは、レースで優勝した場合のみ獲得できる車で、獲得した段階で正式名が表示され、選択決定できるようになります。情報を見たい車を▲▼で選択し、Aボタンで決定すると（「NEXT」を選択決定すると次のリストに、「BACK」を選択決定すると前のリストに切り替わります）、その車の詳細画面が表示。ここでは◀▶でボディカラーを変更できるほか、「SPEC」でその車のスペックの確認、「MOTION」でさまざまなアングルからその車の動きを見ることができます（P.20、21参照）。さらに「INFO」でその車の解説を見することも可能です。



MEMORY CARD ■ゲームファイルのセーブやロードを行う

ゲームファイルのセーブ&ロード、ミニゲームのダウンロード&アップロード、メモリーカード同士による車の交換を行います。実行したい項目を▲▼で選択し、Aボタンで決定しましょう。



SAVE ゲームファイルをセーブする

メモリーカードにゲームファイルをセーブします。なお、ゲームファイルの必要ブロック数は「42」で、1つのメモリーカードに1ファイルだけしかセーブすることができませんので注意してください。

1 セーブしたいメモリーカードを選択決定してセーブする

▲▼◀▶でセーブしたいメモリーカードが差し込んである拡張ソケットを選択し、Aボタンで決定後、「YES」を決定すればセーブ完了です。すでにファイルがセーブされている場合、「上書きしてもよろしいですか?」と聞かれますので、OKであれば「YES」を決定しましょう。



LOAD ゲームファイルをロードする

メモリーカードにセーブしたゲームファイルをロードします。なお、ファイルをロードすると、セーブしていないデータは失われてしまいます。

1 ロードしたいメモリーカードを選択決定してロードする

▲▼◀▶でゲームファイルがセーブされたメモリーカードが差し込んである拡張ソケットを選択し、Aボタンを押すと「ロードしてもよろしいですか?」と聞かれます。ここで「YES」を選択決定すればロード完了です。



MINIGAME ミニゲームのダウンロードとアップロードを行う

ミニゲーム「ホモポケ」(詳細はP.77参照)をビジュアルメモリにダウンロードしたり、ミニゲームのデータを「SegaGT」にアップロードします。▲▼で「DOWN LOAD」か「UP LOAD」を選択し、Aボタンで決定しましょう。



DOWN ROAD→ミニゲームをダウンロードする

ビジュアルメモリにミニゲームをダウンロードします(必要ブロック数は「128」です)。

1 メーカーを選択する

まずはダウンロードするメーカーを選択します。ミニゲームの内容は、メーカーごとに若干異なり、ミニゲームをクリアした際に入手できる車も、そのメーカー製となります。ダウンロードしたいメーカーを▲▼で選択し、Aボタンで決定しましょう。なお、「NEXT」を選択決定すると次の画面、「BACK」を選択決定すると前の画面に切り替わります。



2 ビジュアルメモリを選択してダウンロードする

▲▼◀▶でダウンロードしたいビジュアルメモリが差し込んである拡張ソケットを選択し、Aボタンで決定後、「YES」を決定すればセーブ完了です。なお、すでにミニゲームのファイルが入っている場合、上書きとなりますので、OKであれば「YES」を選択決定しましょう。



UP ROAD→ミニゲームで貯めたお金を所持金に追加する

ミニゲームで貯めたお金を「CHAMPIONSHIP」モードの所持金に加算します。また、ミニゲームで車を獲得した場合も、この「UP LOAD」で自分のガレージに入れることができます。

1 ストアハウス内のデータを引き出す

▲▼◀▶でミニゲームが入ったメモリーカードが差し込んである拡張ソケットを選択し、Aボタンで決定すると、お金の総額（ミニゲームで貯めたお金×100）と入手した車（SPECIAL CAR）が表示されます。これらを「CHAMPIONSHIP」モードに移す場合は、「YES」を選択決定すればOKです（データを移すと、ミニゲーム内のお金と車はなくなります）。なお、このUP ROADを実行できるのは、ミニゲームでエンディングを迎え、お金と車がストアハウスに保存された場合のみです。



CAR TRADE メモリーカード同士で車の交換や譲渡を行う

コントローラにメモリーカードを2個以上差し込み、それぞれのファイルが所有している車を交換したり、一方が持っている車をもう一方に無条件で譲ります。▲▼で「TRADE」か「SEND」を選択し、Aボタンで決定しましょう。なお、ワークスカーの交換や譲渡はできません。



TRADE→メモリーカード同士で車を交換する

「CHAMPIONSHIP」モードで入手した車をメモリーカード同士で交換します。

1 メモリーカードを選択決定後、交換したい車を決定する

まずは一方のメモリーカードに入っているファイルから、交換する車を選びます。▲▼◀▶でゲームファイルが入ったメモリーカードが差し込んであるソケットを選択し、Aボタンを押すと、所持している車（ワークスカーは除く）のリストが表示。▲▼で交換したい車を選択し、Aボタンを押しましょう（「NEXT」で次のリスト、「BACK」で前のリストに切り替わります）。その車の詳細画面が表示されたら、「OK」を選択決定してください。なお、この画面ではお馴染みの「SPEC」や「MOTION」（P.20、21参照）のほか、装着しているパーツの一覧を見られる「PARTS INFO」が実行可能です。



2 もう一方のメモリーカード内の車を決定して交換する

続いて、もう一方のメモリーカードに入っているファイルから、交換する車を選びます。1と同様の操作で、ファイルが入ったメモリーカード（1とは別の物）が差し込んである拡張ソケットを選択決定→交換する車を選択決定し、「OK」を決定しましょう。この後、「トレードを行いますか？」と問われ、「YES」を選択決定すれば交換完了です。なお、「TRADE」を実行すると、セーブしていないファイルは失われてしまいますので、必要なファイルは事前にセーブしておきましょう。



SEND→別のメモリーカードに車を譲渡する

「CHAMPIONSHIP」モードで入手した車を、別のメモリーカードに譲ります。

1 メモリーカードを選択決定後、譲渡したい車を決定する

まずはメモリーカードに入っているファイルから、譲渡する車を選びます。「TRADE」の1と同様の操作で、ファイルが入ったメモリーカードが差し込んである拡張ソケットを選択決定、譲渡する車を選択決定し、「OK」を決定しましょう。



2 もう一方のメモリーカードを選択決定して譲渡する

続いて、1で選択した車を譲渡するファイルを選びます。ゲームファイルが入ったメモリーカード（1とは別の物）が差し込んである拡張ソケットを選択決定しましょう。その後、「送りますか？」と表示されたら、「YES」を決定すれば譲渡完了です。なお、「TRADE」同様、「SEND」を実行すると、セーブしていないファイルは失われてしまいますので注意しましょう。



SINGLE RACE

■ 1戦のみのレースを行うモード

あらかじめ用意された車を使って1戦だけレースを行うモードです。難易度が3段階あり、市販車だけでなくワークスカーもラインナップされています。車の性能は基本的にノーマルですが、足回りのセッティングをグリップとドリフトの2種類から選択できます。つまり、手軽にレースを楽しむことができるモードというわけです。

1 クラス(難易度)を選択決定する

まずはレースの難易度(クラス)を選択します。難易度はラインナップされている車種の排気量と、コースのバリエーションに応じて設定されています(下記参照)。排気量が小さければスピードが出ない分、コントロールしやすくなり、排気量が大きければその逆です。また、難易度が高くなるほどテクニカルなコースが出てきますので、その2点を踏まえた上でプレイしたい難易度を▲▼で選択し、Aボタンで決定してください。なお、画面下の「INFORMATION」を選択決定後、情報を見たいクラスを選択決定すると、各コースのレコードタイムを見ることができます。



●クラス(難易度)による排気量とコースの違い

クラス	使用できる車種	コース
EASY CLASS	小排気量車	DEEP ROCK ROAD/SKY PEAK HILL NIGHT SECTION A
NORMAL CLASS	中排気量車	SOLID CIRCUIT/SNOWY MOUNTAIN GREAT ROCK ROAD/NIGHT SECTION A
HARD CLASS	大排気量車	NIGHT GROUND/SKY PEAK HILL SOLID CIRCUIT/NIGHT SECTION B SPRINT ZONE

2 車を選択決定する

難易度選択に続き、使用する車を選択します。▲▼で乗りたい車を選択してAボタンで決定すると「NEXT」で次の画面、「BACK」で前の画面に切り替わります。その車の詳細画面が表示。◀▶でカラーを選択後、「OK」を選択決定すればコース選択に進みます。なお、「CHAMPIONSHIP」モードでの詳細画面同様、「SPEC」と「MOTION」を実行することができます(P.20、21参照)。



3 コースを選択決定する



最後はレースを行うコースを選択します。▲▼で選ぶと、コースの全体像のグラフィックと特徴の説明文が表示されますので、それを参考に選択し、Aボタンで決定しましょう。

TIME ATTACK

■「CHAMPIONSHIP」で入手した車でタイムアタックを行うモード

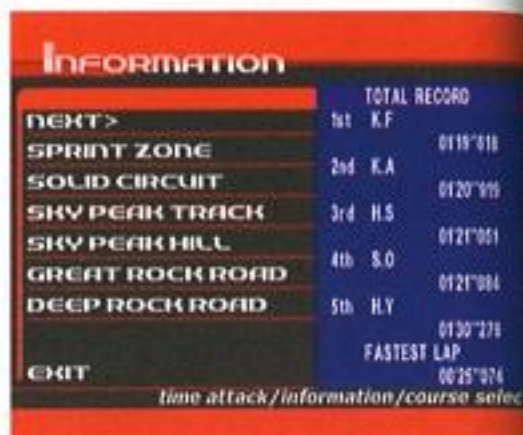
「CHAMPIONSHIP」モードで手に入れた車を使い、任意のコースでタイムアタックを行うモードです。タイムアタック後は、その走りをゴーストカーデータとしてセーブ（P.70参照）でき、ファイルをロードすれば、ゴーストカーと一緒に走ることができます。また、「SegaGT」ホームページでほかのプレイヤーのゴーストカーデータ用ファイルをダウンロードし、対戦することも可能です（P.47参照）。

1 クラスを選択決定する

まずはクラスを選択します。クラスは「CHAMPIONSHIP」モード同様、車の排気量で分類されています（P.16参照）。チャレンジしたいクラスを▲▼で選択し、Aボタンで決定しましょう。なお、「TIME ATTACK」モードは、「CHAMPIONSHIP」モードのファイルがロードされていないとプレイすることができません。

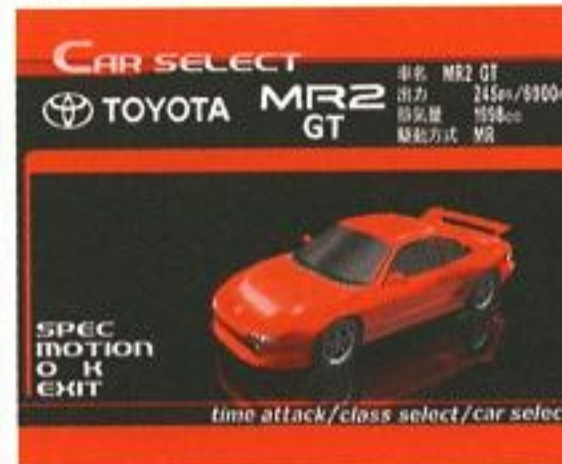
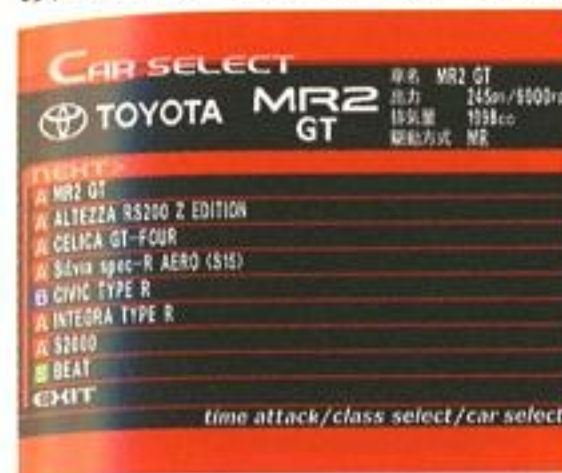
【コース別のレコードを見る】

クラス選択画面で「INFORMATION」を選択決定すると、各クラス単位でコース別のレコードタイム（1～5位）を閲覧できます。レコードを見たいクラスを選択決定したら、コースを選択しましょう。



2 車を選択決定する

クラス選択に続き、使用する車を選択します。選択したクラス以下の車のみリストアップされますので、▲▼で乗りたい車を選択してAボタンで決定しましょう（「NEXT」で次の画面、「BACK」で前の画面に切り替わります）。その後、詳細画面で「OK」を選択決定すれば、次のコース選択に進みます。



なお、「SINGLE RACE」同様「SPEC」と「MOTION」を実行できます（P.20、21参照）。

3 コースを選択決定する



最後にタイムアタックを行うコースを選択します。逆回り（REVERSE）を含めた全22コースの中から走りたいコースを▲▼で選び、Aボタンで決定しましょう（「NEXT」を選択決定すれば次の画面、「BACK」を選択決定すれば前の画面に切り替わります）。

TO "RACE SESSION" P.68

DUAL RACE

■プレイヤー同士でレースを行うモード

プレイヤー2人で対戦を行うモードです。コントロールポートBにもコントローラを接続することで、モードが実行可能になります。車はあらかじめ用意されたものと、「CHAMPIONSHIP」モードで入手したものを使用することができます。

1 CAR DATAを選択決定する

モードを実行すると、右のCAR DATA選択画面が表示。「NORMAL」を選んだ場合は、あらかじめ用意された車を使用することになり、「MEMORY CARD」を選んだ場合は、「CHAMPIONSHIP」モードで入手した車を使用することになります。1プレイヤー側のコントローラの▲▼でどちらかを選択し、Aボタンで決定しましょう。なお、「MEMORY CARD」を選んだ場合の流れは以下で説明します。



【CHAMPIONSHIPモードで入手した車を使う】

「MEMORY CARD」を選択決定すると、メモリーカード選択画面が表示。1、2プレイヤーともに◀▶でゲームファイルが入ったメモリーカードが差し込んである拡張ソケットを選択し、Aボタンで決定しましょう。両者の拡張ソケット選択が終了すると、次の車選択に移ります。



2 車を選択決定する

「NORMAL」を選択決定した場合、まずはメーカーを選ぶことになります。1、2プレイヤーともに▲▼で選択し、Aボタンで決定後、続いて◀▶で使用したい車を選択、Aボタンで決定しましょう（メーカー選択画面、車選択画面ともに「NEXT」で次の画面、「BACK」で前の画面に切り替わります）。その後、車の詳細画面に切り替わりますので、◀▶でボディカラーを選択後、「OK」を選択決定します。その際、「MOTION」が実行可能です（P.21参照）。一方、「MEMORY CARD」を選択決定した場合はメーカー選択はなく、ダイレクトで車選択となります。上記と同様の操作で、2プレイヤーともに車を選択決定しましょう。



3 コースを選択決定する



車選択に続き、レースを行うコースを選択します。「TIME ATTACK」同様、全22コースの中から走りたいコースを1プレイヤー側のコントローラの▲▼で選び、Aボタンで決定しましょう（「NEXT」を選択決定すれば次の画面、「BACK」を選択決定すれば前の画面に切り替わります）。



4 ルールを設定する

最後はレースのルールを設定します。設定項目は下記の3種類。1プレイヤー側のコントローラの▲▼で項目を選択し、◀▶で設定を変更しましょう。設定がひととおり終了したら、「RACE START」を選択してAボタンで決定します。



LAP COUNT	周回数 (3~10LAP) を設定します。
DELAY	スタート時のハンデタイムを設定します。ハンデを背負うプレイヤー (1P/2P) を設定したら、タイム (0.50SEC~9.50SECの0.50SEC単位で全19段階) を設定しましょう。なお、タイムを「OFF」にした場合はハンデはなしとなります。
LAG TIME	スタートライン通過時の2台のタイム差が、この項目で設定したタイム (上記同様、0.50SEC~9.50SECの0.50SEC単位で全19段階。「OFF」にした場合はなし) を上回ると勝敗が決定します。例えばLAG TIMEを5.00SECに設定し、1Pがスタートラインを通過して2周目に入った後、2Pが5秒以内にスタートラインを通過しないとその時点でレース終了、1Pの勝利となります。

TO "RACE SESSION" P.70



REPLAY BOOTH

■ レースリプレイを見るモード

セーブしたリプレイを見るモードです (リプレイのセーブ方法はP.76参照)。美麗なリプレイシーンをさまざまなアングルから見るができます。

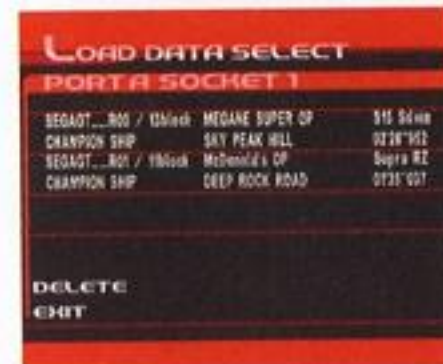
1 リプレイデータ用ファイルがあるメモリーカードを選択決定する

モードを実行すると、メモリーカードの拡張ソケット選択画面が表示されます。▲▼◀▶でリプレイデータ用ファイルが入ったメモリーカードが差し込んである拡張ソケットを選択し、Aボタンで決定しましょう。



2 見たいリプレイデータ用ファイルを選択決定する

拡張ソケットを選択決定すると、リプレイデータ用ファイルのファイル一覧が表示。各ファイルにはモード名、レース名、コース名、車名、全周回の合計タイム、メモリーカードの使用ブロック数が記されています。▲▼で見たいファイルを選択し、Aボタンで決定しましょう。なお、この画面ではファイルを削除することもできます (詳細は下記参照)。



【リプレイデータ用ファイルを削除する】

上記の画面で「DELETE」を選択決定後、▲▼で削除したいファイルを選択し、Aボタンで決定すると、「消去しますか？」と問われます。ここで「YES」を選択決定すれば、選んだファイルがメモリーカード内から消去されます。



3 リプレイを見る

視点は3種類あり、▲▼で切り替えます。また、「CLOSE VIEW」と「CAR VIEW」では、Bボタンでアングルを変えることも可能です。なお、リプレイを途中で終了させる場合は、スタートボタンでポーズ画面を表示し、「EXIT」を選択決定しましょう（「CONTINUE」で続行します）。



COURSE VIEW



CLOSE VIEW



CAR VIEW



MEMORY CARD

■ゲームファイルのセーブやロードを行うモード

ゲームファイルのセーブ&ロード、ミニゲームのダウンロード&アップロード、メモリーカード同士による車の交換を行います。▲▼で「SAVE」「LOAD」「MINIGAME」「CAR TRADE」の中から実行したい項目を選択し、Aボタンで決定しましょう。なお、各項目の内容や操作方法は、「CHAMPIONSHIP」モードの「MEMORY CARD」と同じですので、P.34～37の説明を参照してください。



INTERNET

■ゴーストカーのダウンロードやカップ戦を見るためのモード

「SegaGT」専用ホームページにアクセスし、自分のゴーストカーデータ用ファイルのアップロードや、ほかのプレイヤーのゴーストカーデータ用ファイルのダウンロードをしたり、ランキングの確認やネットカップ戦へ参加します。まずはセガへのユーザー登録を行いましょう。

■ユーザー登録後「INTERNET」モードを実行してホームページへ

セガにユーザー登録（P.49参照）した後、「INTERNET」モードを選択決定すると、ローカルホームページ画面に切り替わります。ここで「SegaGTホームページ」を選べば、自動的にダイヤルアップ接続してホームページにアクセスすることができます。

※インターネットに接続すると、それまで遊んでいたゲーム進行が消えてしまいます。接続前には必ずゲーム進行を保存してください。

※なお、セガプロバイダーに登録される前に作成されたゴーストカーデータは、サーバーにアップロードすることができません。

ユーザー登録について

★セガにユーザー登録が完了していないと、「INTERNET」モードを楽しむことができません。「INTERNET」モードをプレイする前に「ドリームパスポート2」でユーザー登録を行ってください。ユーザー登録の方法は「ドリームパスポート2」のガイドブックを参照してください。

★「ドリームパスポート2」をお持ちでない方は、ドリームキャスト ダイレクトにご連絡ください。なお、入手の際には送料のみ、お客様のご負担（900円）となりますのであらかじめご了承ください。

お問い合わせ先

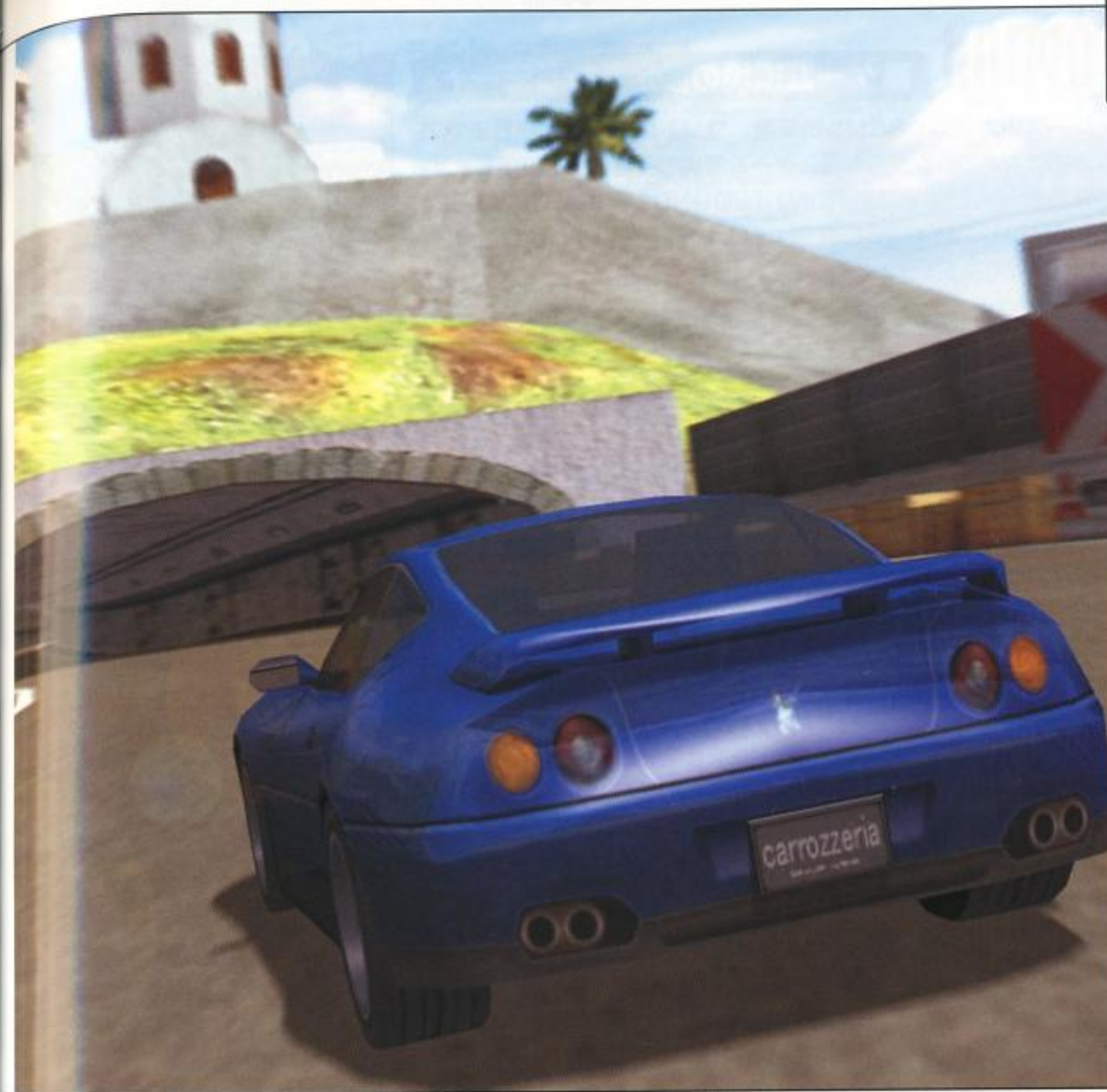
インターネット：<http://www.d-direct.ne.jp>（受付時間：24時間 年中無休）

TEL：03-5352-1505（受付時間：14:00～22:00 年中無休）

料金について

★ネットワークのご利用には、通信料金（電話代）とプロバイダーへのインターネット接続料金が必要になります。ご利用のしすぎには注意してください。

★セガプロバイダーで接続される場合、インターネットに接続するための特別な料金は必要ありません。（2000年2月現在）



OPTION

■ゲーム環境の設定を行うモード

レース中の視点やBGM&効果音、コントローラの操作方法やアナログ入力の設定調整など、ゲーム環境の各種項目を設定します。
 ▲▼で「VIEW POSITION」「SOUND」「CONTROLLER」「CALIBRATION」「SCREEN ADJUST」のいずれかを選択し、
 Aボタンで決定しましょう。



VIEW POSITION レース画面の視点を変更する

レース中の視点を変更します。▲▼で「DRIVER'S VIEW（ドライバーからの視点）」、「CLOSE VIEW（車の真後ろからの視点）」、「OUTSIDE VIEW（CLOSE VIEWよりカメラが後方に下がった視点）」のいずれかを選択し、
 Aボタンで決定しましょう。ここで設定した視点は初期設定となり、レースがスタートすると必ずこの視点になります（レース中にYボタンで変更することは可能です）。



SOUND 音量の設定やサウンドテストを行う

音声出力の設定や、BGM&効果音のテストを行います。項目は下記の5種類あり、▲▼で設定したい項目を選択し、
 ▲▼で設定を変更しましょう。なお、「STANDARD」を選択決定すると、初期設定に戻ります。



AUDIO	音声出力（STEREO=ステレオ/MONO=モノラル）を設定します
BGM VOLUME	BGMのボリューム（10段階。MAXに近いほどボリューム大）を設定します
SE VOLUME	効果音のボリューム（10段階。MAXに近いほどボリューム大）を設定します
BGM TEST	BGMを聞きます。▲▼で選択し、Aボタンで再生しましょう

CONTROLLER コントローラの操作を設定する

コントローラの各種操作とバイブレーション（振動）機能を設定します。各種操作は、▲▼で「KEY CONFIG」を選択し、
 ▲▼でタイプ（A～H）を設定しましょう。一方、バイブレーション機能は、コントローラの拡張ソケット2に「ぶるぶるばっく（別売）」を差し込んでいるときのみ実行可能です。「ぶるぶるばっく」を差し込んだ状態で「VIBRATION」を選択し、
 ▲▼で「SHOCK（車の動きに合わせて振動）」「ENGINE（エンジンの回転数に合わせて振動）」「OFF（振動しない）」のいずれかに設定しましょう。なお、レーシングコントローラは操作設定のみ可能です。



CALIBRATION アナログ入力の設定を行う

ステアリング、アクセル、ブレーキのIDOL値（操作が利き始める部分）とMAX値（操作が利き終わる部分）を調整します。▲▼で「STEERING」「ACCEL」「BRAKE」のいずれかを選んだら、「STEERING」はアナログ方向キーの▲か▼、「ACCEL」はRトリガー、「BRAKE」はLトリガーを任意の位置まで入力し、
 AボタンでIDOL値を決定します。続いて同様に入力し、BボタンでMAX値を決定しましょう。「STANDARD」を選択決定すると、初期設定に戻ります。レーシングコントローラも同様に設定可能です。なお、上記の「CONTROLLER」でアクセル、ブレーキをボタンに設定した場合、デジタル入力となり、「CALIBRATION」の設定はステアリングのみとなります。



SCREEN ADJUST 画面の表示位置を調整する

テレビ（モニター）画面に対しての表示位置を調整します。▲▼で「VERTICAL（垂直位置）」を調整し、
 ▲▼で「HORIZONTAL（水平位置）」を調整しましょう。調整が終了したら、
 Aボタンで位置を確定させてください。



RACE SESSION

DRIVER TEST, WORKS CUP, OFFICIAL RACE, EVENT RACE, FACTORY LICENSE (THE ABOVE IS "CHAMPIONSHIP")
SINGLE RACE, TIME ATTACK, DUAL RACE AND MORE...

SEGA
GT
Homologation Special

レースの流れ

■各モードのレースの流れ

ここでは各モード（CHAMPIONSHIP、SINGLE RACE、TIME ATTACK、DUAL RACE）のレースセッションの流れを説明していきます。ライセンスをスムーズに獲得し、全レースを制覇できるよう、レースの仕組みをきちんと覚えましょう。

CHAMPIONSHIP

DRIVER TEST

「DRIVER TEST」の流れ

「DRIVER TEST」では、規定タイムをクリア（3位以内）すればドライバーライセンスを獲得することができます。さらに、トップタイムを叩き出せば、「WORKS CUP」への出場権も手に入るのです。



1 テストスタート前

レギュレーション画面には、テストの合格ラインとなる規定タイム、使用コース、試験車（選択したメーカーの車）が表示されています。テストをスタートさせるには、▲▼で「START」を選択してAボタンで決定後、◀▶でミッション（AT/MT）を選択し、Aボタンで決定しましょう。



2 テスト（レース画面の見方→P.72）

単独走行でコースを1周し、規定タイムのクリアを目指します。ゴール後、規定タイムを上回った場合は「CLEAR（合格）」と表示され、ライセンス承認画面へ移行。規定タイムを下回った場合は「FAIL（不合格）」と表示され、リザルト画面に移行します。



【テストをリタイヤする】

テスト走行中にスタートボタンを押すと、ポーズメニュー画面が表示。▲▼で「RETIRE」を選択してスタートボタンで決定するとリタイヤとなり、リザルト画面に切り替わります（テストはもちろん不合格です）。テストを続ける場合は「CONTINUE」を選択決定しましょう。



3 テスト終了

テストに合格するとライセンス承認画面となり、ドライバーライセンスを獲得できます。さらに、記録したタイムに応じて「FIRST DRIVER'S SEAT」「SECOND DRIVER'S SEAT」「THIRD DRIVER'S SEAT」のいずれかが報告。「FIRST～」の場合は、そのメーカーからの「WORKS CUP」出場権が得られます。その後、ネームエントリー（P.56参照）を行いリザルト画面へ。▲▼で「RETRY」「REPLAY」「SAVE REPLAY」「EXIT」（詳細はP.56参照）のいずれかを選択し、Aボタンで決定しましょう。なお、テストをリタイヤした場合は「RETRY」と「EXIT」のみ選択できます。



RETRY→テストを再トライする**REPLAY**→リプレイを見る

テスト走行のリプレイを見ます。操作はP.46とほぼ共通ですが、ビューを変更することはできません。

SAVE REPLAY→リプレイをセーブする (P.76参照)**EXIT**→クラス選択画面 (P.16参照) に戻る

ネームエントリーの方法

▲▼◀▶で文字を選択し、Aボタンで入力します (最大7文字まで入力可能)。
「SPACE」で1角空き、「CLEAR」かBボタンで入力した文字の消去です。入力が
ひととおり終了したら、「END」を選択決定しましょう。



CHAMPIONSHIP

WORKS CUP/OFFICIAL RACE/EVENT RACE

「WORKS CUP」「OFFICIAL RACE」「EVENT RACE」の流れ

レース終了後の流れは異なるものの、それまでのプロセスがほぼ共通なのが、ここに挙げた3つのモードです。セッティングを煮詰めてベストな車に仕立て上げ、一発勝負の予選で最速ラップを叩き出し、決勝でライバルたちを負かす——その流れを説明していきましょう。



1 予選スタート前

予選スタート前の画面には、レース名、使用コース、エントリーリスト (参加車両名) が表示されています。これらの情報を確認したら、▲▼で「QUALIFY」「SKIP QUALIFY」「SET UP」「PRACTICE」「EXIT」 (詳細は右ページ参照) のいずれかを選択し、Aボタンで決定しましょう。

**QUALIFY**→予選をスタートする

予選を開始します。選択決定するとミッション選択となりますので、◀▶で「AT」か「MT」を選択し、Aボタンで決定しましょう。

SKIP QUALIFY→予選をパスする

予選をスキップ (不参加) します。選択決定すると「予選をスキップしますか？」と聞かれますので、OKであれば「YES」を選択決定しましょう (リザルト画面に進みます)。予選をスキップすると、決勝は最後尾からのスタートとなってしまいます。

SET UP→チューニング&セッティングを行う (P.73参照)**PRACTICE**→練習走行を行う

周回数無制限の練習走行を行います。選択決定後、◀▶でミッション (AT/MT) を選択し、Aボタンで決定するとスタート。走行を終了する場合はスタートボタンでポーズメニュー画面を表示し、▲▼で「EXIT」を選択、スタートボタンで決定しましょう (予選スタート前の画面に戻ります)。

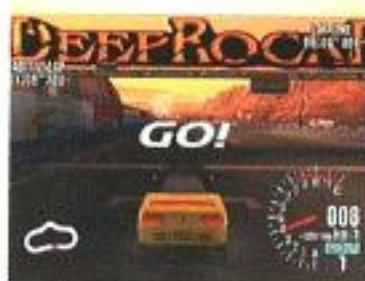
EXIT→レースを終了する

レースを強制終了します。選択決定すると「レースを終了しますか？」と聞かれますので、OKであれば「YES」を選択決定しましょう。「WORKS CUP」と「OFFICIAL RACE」はクラス選択画面 (P.17、18参照)、「EVENT RACE」はレース選択画面 (P.19参照) に戻ります。



2 予選 (レース画面の見方→P.72)

単独走行でコースを1周し、記録したタイムによってレースのスターティンググリッドが決まります。ゴールすると予選結果が表示され、リザルト画面へと移行します。



QUALIFY RESULT	
1ST BEAT	TIME
2ND Mira 4WD	01'12"760
3RD toppo 2WD	01'10"753
4TH Honda Z	01'10"251
5TH Opti 4WD	01'10"253
6TH PLEO RS	01'11"961

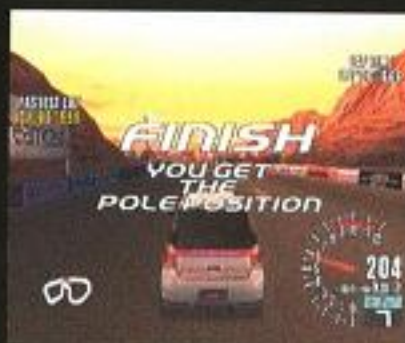
【予選を強制終了する】

テスト走行中にスタートボタンを押すと、ポーズメニュー画面が表示。↑↓で「SKIP QUALIFY」を選択してスタートボタンで決定すると予選終了となり、リザルト画面に切り替わります (決勝は最後尾スタートとなります)。予選を続ける場合は「CONTINUE」を選択決定しましょう。



ポールポジションを獲得すればボーナスが入る

予選で最速ラップを記録するとポールポジションを獲得でき、ボーナス (金額はレースごとに異なります) が加算されます。最前列からのスタートはレースを勝つ上で非常に有利になりますので、予選用のセッティング (例えば最高速を高めるなど) を施し、ぜひとも狙ってみましょう。



SegaGT INFORMATION

POLE POSITION BONUS	
BONUS MONEY	200,000
TOTAL MONEY	1,000,000

3 予選終了後

予選が終了すると、ラップタイムとスターティンググリッドを確認できるリザルト画面になります。↑↓で「REPLAY」「SAVE REPLAY」「NEXT」 (詳細は右ページ参照) のいずれかを選択し、Aボタンで決定しましょう。なお、予選を途中で終了させた場合は「NEXT」のみ選択することができます。

RESULT	
EVENT RACE	RANKING
QUALIFY	1. BEAT 01'12"760
RACE RANKING	2. Mira 4WD 01'10"753
LAP TIME	1st 01'10"753
	2nd 01'10"753
	3rd 01'10"251
	4th Honda Z 01'10"253
	5th Opti 4WD 01'10"253
	6th PLEO RS 01'11"961
REPLAY	
SAVE REPLAY	
NEXT	

REPLAY→リプレイを見る (P.46参照)

SAVE REPLAY→リプレイをセーブする (P.76参照)

NEXT→決勝スタート前の画面に進む

4 決勝スタート前

予選終了後のリザルト画面で「NEXT」を選択決定すると、決勝スタート前の画面になります。↑↓で「RACE」「SET UP」「PRACTICE」「EXIT」 (詳細は下記参照) のいずれかを選択し、Aボタンで決定しましょう。



RACE→決勝をスタートする

決勝をスタートします。選択決定するとミッション選択となりますので、↑↓で「AT」か「MT」を選択し、Aボタンで決定しましょう。

SET UP→チューニング&セッティングを行う (P.73参照)

PRACTICE→練習走行を行う (P.57参照)

EXIT→レースを終了する (P.57参照)

2 決勝 (レース画面の見方→P.72)

予選で獲得したグリッドからスタートし、ライバルとバトルを繰り広げながら規定周回数 (レースごとに異なります) を走破します。ゴールすると結果画面が表示、決勝は終了となります。



RESULT	
1ST BEAT	TIME
2ND Mira 4WD	01'41"064
3RD toppo 2WD	01'48"791
4TH Opti 4WD	01'49"557
5TH PLEO RS	01'55"251
6TH Running	01'55"617

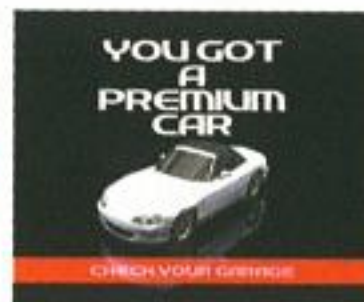
【決勝をリタイヤする】

決勝走行中にスタートボタンを押すと、ポーズメニュー画面が表示。▲▼で「RETIRE」を選択してスタートボタンで決定するとリタイヤとなり、リザルト画面に進みます。決勝を続ける場合は「CONTINUE」を選択決定しましょう。



6 決勝終了後

決勝が終了すると、1~3位の場合はトロフィー、4~6位の場合は盾が表示され、順位に応じた賞金が加算されます（リタイヤした場合はなし）。また、優勝した場合はディーラーでは購入できないプレミアムカーを獲得できます。その後、リザルト画面へと進みますので、▲▼で「REPLAY」「SAVE REPLAY」「EXIT」（詳細は下記参照）のいずれかを選択し、Aボタンで決定しましょう。なお、決勝をリタイヤした場合は「EXIT」のみ選択できます。



決勝が終了すると、1~3位の場合はトロフィー、4~6位の場合は盾が表示され、順位に応じた賞金が加算されます（リタイヤした場合はなし）。また、優勝した場合はディーラーでは購入できないプレミアムカーを獲得できます。その後、リザルト画面へと進みますので、▲▼で「REPLAY」「SAVE REPLAY」「EXIT」（詳細は下記参照）のいずれかを選択し、Aボタンで決定しましょう。なお、決勝をリタイヤした場合は「EXIT」のみ選択できます。

REPLAY→リプレイを見る（P.46参照）

SAVE REPLAY→リプレイをセーブする（P.76参照）

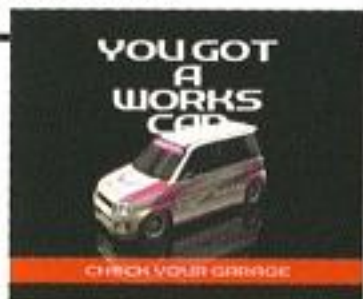
EXIT→各レースの最初の選択画面（P.17/18/19参照）に戻る

【「WORKS CUP」「EVENT RACE」で優勝すると特典がある】

「WORKS CUP」と「EVENT RACE」では、優勝することでさらなる特典を手にすることができます。「WORKS CUP」で優勝すると、メーカーがチューニングしたワークスカー（レース仕様車）。「EVENT RACE」で優勝すると、レースの冠スポンサーからボーナスが得られるのです。

WORKS CUP→ワークスカーが手に入る

「WORKS CUP」で優勝すると、プレミアムカーの代わりにレースで使ったワークスカーが手に入ります。市販車をベースにメーカーがレーシングチューンを施しているので、初期状態のセッティングでも高いレベルの走りが期待できます。なお、ワークスカーは売却やチューニングができません（セッティングは可能）。



EVENT RACE→スポンサーからのボーナスが入る

「EVENT RACE」で優勝すると、順位に応じた賞金が加算されたあと、レースの冠スポンサーからのボーナスが加算されます（スポンサーの名前が入ったレースのみ）。さらに、そのスポンサーがプレイヤーのレース活動を支援してくれるようになります（下記参照）。



スポンサーが付いていればレースで優勝するたびにボーナスが入る

SegaGT INFORMATION

スポンサーが付くと、レースで優勝するたびに（1度優勝したレースでもOK）そのスポンサーからボーナスがもらえます。所持金アップには欠かせない要素ですので、片っ端からスポンサーが付いたレースに勝利して、できるだけ多くのスポンサーを集めるようにしましょう。



【決勝終了後のシリーズ戦の流れ】

「OFFICIAL RACE」の「CLASS CUP」と、「EVENT RACE」の数レースは、シリーズ戦（ポイント制で全戦終了した時点のポイントの合計でチャンピオンが決定）になっています。シリーズ戦の場合、決勝終了後のリザルト画面で順位に応じた獲得ポイント（下記参照）が表示され、ここで「EXIT」を選択決定すると、次のレースの予選スタート前の画面に進みます。この流れで最終戦まで戦い、最終戦終了時にポイント合計がトップに立っているとシリーズチャンピオンとなります。なお、順位ごとの賞金（連勝するとボーナス=CHAIN BONUSが加算）とスポンサーからのボーナスは毎戦終了後に入手できますが、プレミアムカーはシリーズチャンピオンにならないと入手できません。

順位によるポイント

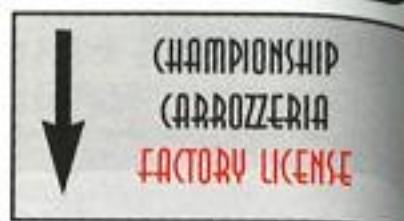
- 1位=9点
- 2位=6点
- 3位=4点
- 4位=3点
- 5位=2点
- 6位=1点



CHAMPIONSHIP FACTORY LICENSE

「FACTORY LICENSE」の流れ

「FACTORY」でより排気量の大きいオリジナルカーを製造するには、このトライアルをクリアしなければなりません。オリジナルカーでのみチャレンジ可能ですので、最速タイムを叩き出せるようにチューニングしておきましょう。



1 トrialスタート前

トライアルは、レースコースの一部で行われます。走行中はコース図が表示されませんので、スタート前の画面でスタート地点とゴール地点を確認しておきましょう。この画面では、▲▼で「TRIAL START」「SET UP」「EXIT」（詳細は下記参照）のいずれかを選択し、Aボタンで決定します。

TRIAL START→トライアルをスタートする

トライアルをスタートします。選択決定するとミッション選択となりますので、◀▶で「AT」か「MT」を選択し、Aボタンで決定しましょう。

SET UP→チューニング&セッティングを行う（P.73参照）

EXIT→トライアルスタート前の画面に戻る

2 トライアル（レース画面の見方→P.72）

単独でコースの一定区域を走り、ゴールを目指します。最速ラップ（レース画面に表示された「FASTEST LAP」）を更新すると合格、更新できないと不合格になり、それぞれリザルト画面に進みます。



【トライアルをリタイヤする】

トライアル走行中にスタートボタンを押すと、ポーズメニュー画面が表示。▲▼で「RETIRE」を選択してスタートボタンで決定するとリタイヤとなり、リザルト画面に切り替わります（トライアルはもちろん不合格となります）。トライアルを続ける場合は「CONTINUE」を選択決定しましょう。



3 トライアル終了後

トライアルに合格すると、「CONGRATULATIONS」のメッセージが表示後、リザルト画面となります。▲▼で「RETRY」「REPLAY」「SAVE REPLAY」「EXIT」（詳細は下記参照）のいずれかを選択し、Aボタンで決定しましょう。なお、リタイヤした場合は「RETRY」と「EXIT」のみ選択できます。



RETRY→トライアルを再トライする

REPLAY→リプレイを見る（P.46参照）

SAVE REPLAY→リプレイをセーブする（P.76参照）

EXIT→トライアルスタート前の画面に戻る

【5つのトライアルに合格すれば上位クラスのオリジナルカーの製造が可能になる】

トライアルを5つすべて合格するとファクトリーライセンスがもらえ、そのライセンスと同一クラスのオリジナルカーが製造できるようになります。B、A、SAとトライアルをクリアしていき、ワークスカーでも及ばないようなハイパワーなオリジナルカーを造り上げましょう。



SINGLE RACE

「SINGLE RACE」の流れ

予選と決勝から成る「SINGLE RACE」の流れは、「WORKS CUP」「OFFICIAL RACE」「EVENT RACE」の流れとほぼ共通です。細かいチューニングやセッティングはできないものの、あらかじめ用意された車のタイプを選ぶことができます。

1 予選スタート前

予選スタート前の画面には、クラス名、コース名、1～5位のレコード（全周回の合計タイム）、最速ラップが表示されています。▲▼で「QUALIFY」「SKIP QUALIFY」「PRACTICE」「EXIT」（詳細は下記参照）のいずれかを選択し、Aボタンで決定しましょう。

QUALIFY→予選をスタートする

予選を開始します。選択決定後、ミッション（AT/MT）、セッティングのタイプ（GRIP/DRIFT=右ページ参照）をそれぞれ◀▶で選択し、Aボタンで決定しましょう。



SKIP QUALIFY→予選をパスする（P.57参照）

PRACTICE→練習走行を行う

周回数無制限の練習走行を行います。選択決定後、上記の「QUALIFY」と同様にミッション（AT/MT）、セッティングのタイプ（GRIP/DRIFT）をそれぞれ◀▶で選択し、Aボタンで決定してスタートしましょう。走行を終了する場合はスタートボタンでポーズメニュー画面を表示し、▲▼で「EXIT」を選択、スタートボタンで決定します（予選スタート前の画面に戻ります）。



EXIT→レースを終了する

レースを強制終了します。選択決定後、「レースを終了しますか？」と聞かれますので、OKであれば「YES」を選択決定しましょう。コース選択画面（P.39参照）に戻ります。

「GRIP」と「DRIFT」の違い

「GRIP」は、コーナリング中のリヤの滑りを抑えたセッティング、「DRIFT」は、リヤを滑らせやすいセッティングが施されています。前者の場合、コーナーの進入時にきちんと減速すれば、4輪をグリップさせながらの安定したコーナリングが可能で、後者の場合、オーバースピード気味でコーナーに入っても、ドリフトしながら脱出することが可能です。どちらがベストとは一概には言えませんので、自分の好みのタイプを選択するといいいでしょう。

SegaGT INFORMATION



2 予選（レース画面の見方→P.72）

単独走行でコースを1周し、記録したタイムによってレースのスターティンググリッドが決まります。ゴールすると予選結果が表示され、リザルト画面へと移行します。



【予選を強制終了する】

予選走行中にスタートボタンでポーズメニュー画面を表示。▲▼で「SKIP QUALIFY」を選択してスタートボタンで決定すると、リザルト画面に進みます（決勝は最後尾スタートとなります）。

3 予選終了後

リザルト画面では、ラップタイムとスターティンググリッドを確認できます。▲▼で「REPLAY」「SAVE REPLAY」「NEXT」（詳細は下記参照）のいずれかを選択し、Aボタンで決定しましょう。なお、予選を途中で終了させた場合は「EXIT」のみ選択できます。

REPLAY→リプレイを見る（P.46参照）

SAVE REPLAY→リプレイをセーブする（P.76参照）

NEXT→決勝スタート前の画面に進む

RESULT	
QUALIFY	RANKING
RACE RANKING	1. 00-3
LAP TIME	01:26.247
	2. FD RX-7 RS 01:01:027
	3. Impreza 7 01:01:012
	4. INTEGRA R 01:01:000
	5. ROADSTER 01:01:004
	6. MIRAGE 2R 01:01:015
REPLAY	
SAVE REPLAY	
NEXT	

4 決勝スタート前

決勝スタート前の画面では、予選前と同様、クラス名、コース名、1～5位のレコード（全周回の合計タイム）、最速ラップを確認できます。▲▼で「RACE」「PRACTICE」「EXIT」（詳細は下記参照）のいずれかを選択し、Aボタンで決定しましょう。



RACE→決勝をスタートする

決勝をスタートします。選択決定後、ミッション（AT/MT）、セッティングのタイプ（GRIP/DRIFT）をそれぞれ◀▶で選択し、Aボタンで決定しましょう。

PRACTICE→練習走行を行う（P.64参照）

EXIT→レースを終了する（P.64参照）

5 決勝（レース画面の見方→P.72）

予選で獲得したグリッドからスタートし、ライバルとバトルを繰り広げながら規定周回数を走破します。ゴールすると結果画面が表示、決勝は終了となります。



【決勝をリタイヤ&リトライする】

決勝走行中にスタートボタンを押すと、ポーズメニュー画面が表示。▲▼で「RETIRE」を選択してスタートボタンで決定するとリタイヤとなり（リザルト画面に進みます）、「RETRY」を選択決定すると、レースを始めからやり直すことができます。

6 決勝終了後

決勝終了後、全周回の合計タイムが5位以内に入った場合はネームエントリー（P.56参照）となり、エントリーが終了すると、全周回の合計タイムやラップタイム、ランキング表が表示されたりザルト画面に切り替わります（5位以内に入らなかった場合は直接リザルト画面に切り替わります）。▲▼で「REPLAY」「SAVE REPLAY」「RETRY」「EXIT」（詳細は下記参照）のいずれかを選択し、Aボタンで決定しましょう。なお、決勝をリタイヤした場合は「RETRY」と「EXIT」のみ選択できます。



REPLAY→リプレイを見る（P.46参照）

SAVE REPLAY→リプレイをセーブする（P.76参照）

RETRY→予選から再トライする

EXIT→コース選択画面（P.39参照）に戻る

TIME ATTACK

「TIME ATTACK」の流れ

タイムアタックで記録したタイム（走り）をゴーストカーとして保存し、バトルすることが可能です。タイムアップを狙う際の目標にしましょう。また、『SegaGT』のホームページにアクセスすれば、そのゴーストカーデータ用ファイルをサーバーにアップロードすることもできます（詳細はP.47参照）。

1 タイムアタックスタート前

スタート前の画面には、クラス名、コース名、1～5位のレコード（全周回の合計タイム）、最速ラップが表示されています。▲▼で「TIME ATTACK」「SET UP」「FREE RUN」「EXIT」（詳細は下記参照）のいずれかを選択し、Aボタンで決定しましょう。



TIME ATTACK→タイムアタックをスタートする

タイムアタックを開始します。選択決定後、◀▶でミッション（AT/MT）を選択し、Aボタンで決定すると、ゴーストカーの設定（ON=登場させる/ OFF=登場させない）を行うことになります。ここで「ON」を選択決定した場合、ゴーストカーデータ用ファイルの入ったメモリーカードが差し込まれた拡張ソケットの選択画面が表示。▲▼◀▶で選択し、Aボタンで決定後、出現させたいゴーストカーのファイルを選択決定すれば、タイムアタックがスタートします。なお、ファイル選択画面で「DELETE」を選択決定後、▲▼でファイルを選択し、Aボタンで決定すると、「消去しますか？」と聞かれます。ここで「YES」を選択決定すれば、選んだファイルが消去されます。



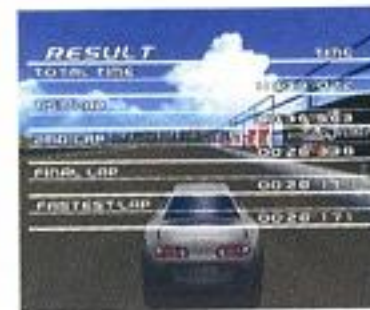
SET UP→チューニング&セッティングを行う（P.73参照）

FREE RUN→練習走行を行う

周回数無制限の練習走行を行います。選択決定後、上記と同様にミッション（AT/MT）、ゴーストカー（ON/OFF）の順に選択決定してスタートしましょう。走行を終了する場合はスタートボタンでポーズメニュー画面を表示し、▲▼で「EXIT」を選択、スタートボタンで決定します。

2 タイムアタック（レース画面の見方→P.72）

単独走行あるいはゴーストカーとの走行でコースを3周（直線コースの場合はスタートからゴールまで）し、最速ラップと全周回合計タイムのレコードを狙います。3周終了すると合計タイムとラップタイムが表示、タイムアタック終了となります。



【タイムアタックをリトライorリタイヤする】

タイムアタック中にスタートボタンを押すと、ポーズメニュー画面が表示。▲▼で「RETRY」を選択してスタートボタンで決定すれば、スタートからやり直すことができます。また、「RETIRE」を選択決定するとリタイヤとなり、リザルト画面に進みます。



3 タイムアタック終了後

全周回の合計タイムが5位以内に入ると、ネームエントリー（P.56参照）となり、エントリー終了後、リザルト画面に切り替わります。この画面では、プレイヤーの成績（全周回の合計タイム、ベストラップ、ラップタイム）と1～5位のランキング&最速タイムを見ることができます。あとは、▲▼で「REPLAY」「SAVE REPLAY」「SAVE GHOST」「RETRY」「EXIT」（詳細は下記参照）のいずれかを選択し、Aボタンで決定しましょう。なお、リタイヤした場合は「RETRY」と「EXIT」のみ選択することができます。

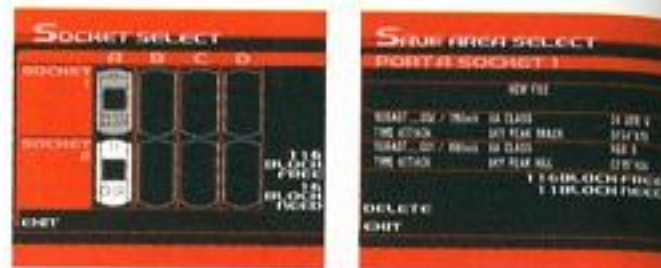


REPLAY→リプレイを見る（P.46参照）

SAVE REPLAY→リプレイをセーブする（P.76参照）

SAVE GHOST→ゴーストカーデータ用ファイルをセーブする

タイムアタックの走行データをゴーストカーとしてセーブします。選択決定すると、メモリーカード選択画面が表示されますので、**▲▼**で拡張ソケットを選択、**A**ボタンで決定しましょう。その後、セーブ場所を選ぶことになります。新規でファイルを作成する場合は「NEW FILE」、上書きする場合はすでに存在するファイルをそれぞれ選択決定し、「セーブしますか?」か「上書きしますか?」に対して「YES」を選択決定すればOKです。ファイルを削除したいときは「DELETE」、ファイルの順に選択決定し、最後に「YES」を実行しましょう。なお、ゴーストカーデータ用ファイルの必要ブロック数は最大「15」です。

**RETRY**→タイムアタックを再トライする**EXIT**→クラス選択画面(P.40参照)に戻る

DUAL RACE

「DUAL RACE」の流れ

レース前の設定では、選択したCAR DATAによって流れが多少変わってきます。「CHAMPIONSHIP」モードで手に入れた車を選んだ場合、チューニングやセッティングを行うことができます。

1 レース前

レース前の画面では、**▲▼**で「RACE」「1P SET UP」「2P SET UP」「EXIT」(詳細は下記参照)のいずれかを選択し、**A**ボタンで決定しましょう。なお、「1P SET UP」と「2P SET UP」は、CAR DATA選択画面(P.42参照)で「MEMORY CARD」を選んだ場合のみ実行できます。

RACE→レースをスタートする

レースを開始します。選択決定後、CAR DATA選択画面(P.42参照)で「NORMAL」を選んだ場合はミッション(AT/MT)とセッティングのタイプ(GRIP/DRIFT=P.65参照)を、「MEMORY CARD」を選んだ場合はミッションのみを選択決定します。1プレイヤー、2プレイヤーの順にそれぞれのコントローラの**▲▼**で選択し、**A**ボタンで決定しましょう。

**1P SET UP**→プレイヤー1の車のチューニング&セッティングを行う(P.73参照)**2P SET UP**→プレイヤー2の車のチューニング&セッティングを行う(P.73参照)**EXIT**→RULE CONFIG画面(P.44参照)に戻る

2 レース (レース画面の見方→P.72)

2台でバトルを繰り広げながら、RULE CONFIG画面(P.44参照)で設定した周回数を走破します。どちらかが先にゴールするとレース終了となり、リザルト画面に進みます。なお、RULE CONFIG画面で「LAG TIME」を設定した場合、そのタイム差がついた時点でレース終了です。

**【レースをリトライor強制終了する】**

走行中にどちらかのコントローラのスタートボタンを押すと、ポーズメニュー画面が表示。**▲▼**で「RETRY」を選択してスタートボタンで決定すると、スタートからやり直し、「EXIT」を選択決定すると強制終了となります(リザルト画面へ)。



3 レース終了後

両者の全周回合計タイムとベストラップが表示されたリザルト画面。プレイヤー1のコントローラの**▲▼**で「REPLAY」「SAVE REPLAY」「RETRY」「COURSE CHANGE」「EXIT」(下記参照)のいずれかを選択し、**A**ボタンで決定しましょう。なお、レースを強制終了した場合は「RETRY」「COURSE CHANGE」「EXIT」が選択できます。

**REPLAY**→リプレイを見る(P.46参照)**SAVE REPLAY**→リプレイをセーブする(P.76参照)**RETRY**→同じコースで再トライする**COURSE CHANGE**→コース選択画面(P.43参照)に戻る**EXIT**→CAR DATA選択画面(P.42参照)に戻る

■レース画面の見方

各モードのレース画面の見方を説明します。モードごとに表示内容が多少異なるので、走行中に混乱しないようにきちんと覚えてください。なお、下の説明は「CLOSE VIEW」の視点を用いています。「DRIVER'S VIEW」では、画面上部にバックミラーが表示されます（DUAL RACE以外）。

DRIVER TEST / WORKS CUP (予選) / OFFICIAL RACE (予選) / EVENT RACE (予選) / FACTORY LICENSE / SINGLE RACE (予選)

●最速ラップタイム

●コース図と自車(■)の位置
(FACTORY LICENSEではコース図自体が表示されません)



●走行中のラップタイム

●タコメーター

●スピードメーター

●ミッションのタイプ(AT/MT)と現在のギアポジション

WORKS CUP (決勝) / OFFICIAL RACE (決勝) / EVENT RACE (決勝) / SINGLE RACE (決勝) / TIME ATTACK

●現在の周回数/全周回数

●現在の順位/出走台数 (TIME ATTACKでは表示されません)

●全周回の合計タイムのレコード

●最速ラップタイム

●コース図と自車(■) & 敵車(■)の位置 (TIME ATTACKの場合、ゴーストカーが■となります)



●全周回の合計タイム

●手前の周回のラップタイム

●走行中のラップタイム

●タコメーター

●スピードメーター

●ミッションのタイプ(AT/MT)と現在のギアポジション

DUAL RACE

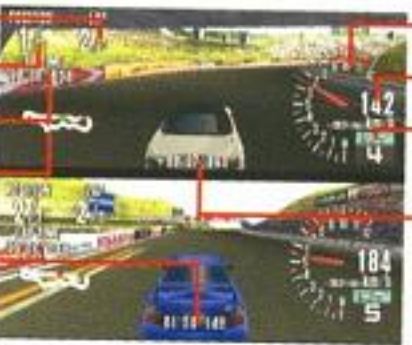
●現在の周回数/全周回数

●現在の順位/出走台数

●走行中のラップタイム

●コース図と1プレイヤーの車(■) & 2プレイヤーの車(■)の位置

●手前の周回のラップタイム (次の周回に入った直後に数秒間表示されます)



●タコメーター

●スピードメーター

●ミッションのタイプ(AT/MT)と現在のギアポジション

●1位(2位)とのタイム差(プラス表示が2位との差、マイナス表示が1位との差)。2位の車がゴールラインを通過した直後に数秒間表示されます

■SET UPの方法

「TUNING」(P.24参照)でパーツを購入し、装着していた場合、「CAR SELECT」(P.20参照)や一部のレースで表示される「SET UP」を実行することで、パーツを交換したり車のセッティングを調整することができます。↑↓で「CHANGE PARTS」「SETTING」「PARTS INFO」「SETTING INFO」のいずれかを選択し、Aボタンで決定しましょう。



CHANGE PARTS パーツを交換する

装着中のパーツを外して別のパーツを装着します。レギュレーション(エンジン改造車は参戦不可など)やコースレイアウトに応じて交換していきましょう。なお、「WORKS CUP」やワークスカーでほかのレースに参戦した場合、この「CHANGE PARTS」自体は実行できますが、実際にパーツを交換することはできません(装着しているパーツの確認はできます)。

1 カテゴリーを選択決定する

交換するパーツのカテゴリーを選びます。↑↓で「ENGINE」「DRIVE TRAIN」「SUSPENSION」「BRAKE」「TIRE・WHEEL」「REDUCING WEIGHT」のいずれかを選択し、Aボタンで決定しましょう。



2 パーツの種類を選択決定する

続いてパーツの種類を選びます。↑↓で種類を選択し、Aボタンで決定しましょう。なお、その種類のパーツを購入していない場合、選択決定することはできません(種類名が暗く表示されています)。



3 パーツを付け替える

パーツを交換します。↑↓で交換したいパーツ(白文字で表示。現在装着しているパーツは黄文字で表示されています)を選択し、Aボタンで決定しましょう。なお、「NORMAL」は車を購入した時に装着されていたパーツです。



SETTING

セッティングを行う

特定のパーツを装着することで、各部のセッティングを行うことができます。コーナーがうまく曲がれないときや、ライバルを抜けないときなどは、さまざまな調整パターンを試してみましょう。

1 カテゴリーを選択してセッティングする

▲▼で「ENGINE」「TRANSMISSION」「SUSPENSION」「BRAKE」「TIRE」「DOWN FORCE」のいずれかを選択し、Aボタンで決定すると、「ENGINE」と「SUSPENSION」以外はセッティング画面に切り替わります。「ENGINE」と「SUSPENSION」はさらにカテゴリー選択となりますので、同様の操作で選択決定しましょう。下記の説明内で特定のパーツ名を挙げていない項目は、基本的に「NORMAL」以外のパーツを装着していればセッティング可能です。なお、セッティングが終了して前の画面に戻る場合は、必ず「EXIT」を選択決定してください。Bボタンで戻ると、調整したセッティングがキャンセル（前の設定のまま）になってしまいます。



TURBO BOOST(ENGINE)

ターボのブースト圧（エンジンの吸入空気圧）を調整して馬力やトルクを上げます（ターボ搭載車のみ実行可能）。▲▼でレベル（装着しているパーツによって数値は異なります）を設定しましょう。



SC BOOST(ENGINE)

スーパーチャージャーのブースト圧を調整して馬力やトルクを上げます（スーパーチャージャー搭載車のみ実行可能）。▲▼でレベル（装着しているパーツによって数値は異なります）を設定しましょう。



TRANSMISSION

ギア比を調整して各ギア間のつながりを良くしたり、最高速や加速を高めま。▲▼で「1ST (1速)」～「6TH (6速)」or「7TH (7速)」,あるいは「FINAL」を選択し、▲▼で数値を設定しましょう。各ギアの数値を大きくした場合、最高速がアップしますが、ギアのつながりが悪くなって加速が落ち、数値を小さくした場合はその逆です。また、「FINAL」の数値を調整すると、各ギアの数値を均等に調整することができます。なお、「SPORTS」を装着時は「FINAL」のみ、「RACING」を装着時は「1ST (1速)」～「6TH (6速)」or「7TH (7速)」まで各ギアごとの細かいセッティングが可能です。



SPRING RATE(SUSPENSION)

バネの硬さを調整して走行安定性を高めます。▲▼で「FRONT」か「REAR」を選択し、▲▼で数値を設定しましょう。「RACING」のサスペンションキットを装着している場合のみ実行可能です。



RIDE HEIGHT(SUSPENSION)

車高を調整して運動性能を高めます。▲▼で「FRONT」か「REAR」を選択し、▲▼で数値を設定。「SPORTS」か「RACING」のサスペンションキットを装着している場合のみ実行可能です。



DAMPER(SUSPENSION)

減衰力（バネの伸縮を制御する力）を調整して操縦性を高めます。▲▼で「FRONT」か「REAR」を選択し、▲▼でレベル（装着中のサスペンションキットによって数値は異なります）を設定しましょう。



CAMBER(SUSPENSION)

前後のタイヤのキャンバー角（車を正面あるいは真後ろから見たときのタイヤの傾き度）を調整してコーナリング性能を高めます。▲▼で「FRONT」か「REAR」を選択し、▲▼で数値を設定しましょう。



STABILIZER(SUSPENSION)

スタビライザーの硬さを調整して、ロール剛性（コーナリング中の車の傾斜に対する抵抗力）を高めます。▲▼で「FRONT」か「REAR」を選択し、▲▼でレベル（1～3）を設定しましょう。



BRAKE

前後のブレーキの効き具合を調整します。フロントに比重を置けば制動距離が短くなり、リヤに比重を置けばコーナリング中の操作性が高まります。▲▼でフロントとリヤの配分を設定しましょう。



TIRE

タイヤのゴムの硬さを変えてグリップ力を高めます。▲▼で「FRONT」か「REAR」を選択し、▲▼で硬さ（SOFT/MEDIUM/HARD）を設定しましょう。「RACING」タイヤを装着時のみ実行可能です。



DOWN FORCE

ダウンフォース（車を路面に押しつける力）を調整してグリップ力を高めます。▲▼で「FRONT」か「REAR」を選択し、▲▼でレベルを設定しましょう。ワークスカーや一部の市販車のみ実行可能です。



PARTS INFO

装着しているパーツの一覧を見る

現在装着しているパーツの一覧を確認できます。「CHANGE PARTS」(P.73参照)のカテゴリ&種類選択画面にもこの「PARTS INFO」が用意されていて、▲▼で選択し、Aボタンで決定すれば見る事が可能です。



SETTING INFO

セッティングの状態を見る

現在のセッティング状態の一覧を確認できます。▲▼で「NEXT」を選択し、Aボタンで決定すれば次の一覧に進み、「BACK」を選択決定すれば前の一覧に戻ります。なお、「SETTING」(P.74参照)のカテゴリ選択画面にもこの「SETTING INFO」が用意されていて、▲▼で選択し、Aボタンで決定すれば見る事が可能です。

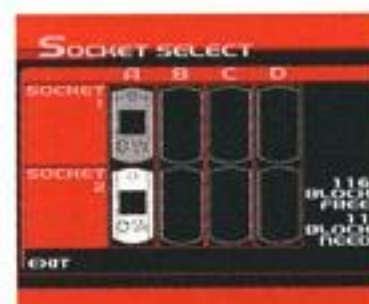


■SAVE REPLAYの方法

各レースで走行を終了すると、その走行のリプレイをセーブすることができます(必要ブロック数は14)。セーブしたリプレイは、「REPLAY BOOTH」(P.45参照)でいつでも鑑賞可能です。

1 セーブしたいメモリーカードを選択決定してセーブする

「SAVE REPLAY」を選択決定すると、メモリーカード選択画面が表示されますので、▲▼で拡張ソケットを選択、Aボタンで決定しましょう。その後、セーブ場所を選ぶことになります。新規でファイルを作成する場合は「NEW FILE」、上書きする場合はすでに存在するファイルをそれぞれ選択決定し、「セーブしますか?」か「上書きしますか?」に対して「YES」を選択決定すればOKです。ファイルを削除したいときは「DELETE」、ファイルの順に選択決定し、最後に「YES」を選択決定しましょう。



ミニゲームの遊び方

■お金と新たな車を手に入れよう

ここでは、ミニゲーム「ホモボケ」の遊び方について説明していきます。お金を貯め、車をゲットして、「CHAMPIONSHIP」モードに活かしましょう。なお、レース中の車の基本性能や育成モードのコマンド内容は、ミニゲームのダウンロード時に選んだメーカーによって異なります。

【ゲームの始め方】

右のタイトル画面でA/Bボタンを同時に押すと、以下のモードを選ぶことになります。▲▼で選択し、Aボタンで決定しましょう。なお、各画面でBボタンを押せば、前の画面に戻ります



イクセイ

キャラクターを鍛えてカップレースの勝利を目指すモードです(下記参照)。

クイックレース

レースに参加します。▲▼で走りたいコース(1~6)を選択し、Aボタンでスタートしましょう(レースの遊び方はP.78参照)。

ストアハウス

ミニゲームでエンディングを迎えたときにお金と車が保存されるハウスです。「CHAMPIONSHIP」モードに移す(P.35、36参照)となくなります。

サウンド

ゲーム中の効果音の設定を行います。▲▼で「サウンドON」か「サウンドOFF」を選択し、Aボタンで決定しましょう。

【「イクセイ」モードの遊び方】

「イクセイ」モードの目的は、カップレースに優勝して、本編では手に入らないスペシャルカーをゲットすることです。カップレースは全部で6回分用意されていて、各レース間は30日あります(右のチャート参照)。この間にアルバイトやオープンレースでお金を貯め、そのお金を使ってトレーニングし、キャラクターを育てていくことになります。育てたキャラクターのステータスはそのまま、レース時の車の性能となりますので、効率よくトレーニングしていきましょう。なお、第6回カップレースに優勝すると車が手に入り、すべてのカップレースに優勝すればさらにもう1台手にすることができます。

●「イクセイ」モードの流れ

スタート	30日間
第1回カップレース	30日間
第2回カップレース	30日間
第3回カップレース	30日間
第4回カップレース	30日間
第5回カップレース	30日間
第6回カップレース	30日間

各種コマンドの利用法

「イクセイ」モードでは、下記の5種類のコマンドを使ってゲームを進めていきます。▲▼で選択し、Aボタンで決定しましょう。

ステータス ステータスを見る

プレイヤーの現在のステータスを確認します（各項目の意味は下記参照）。

HP	レース時のHPの数に影響します。
チカラ	レース時の車の最高速に影響します。
カシコサ	アルバイトやトレーニングを行った時のステータスのアップ率に影響します。

スバヤサ	レース時の車の移動スピードに影響します。
タイチョウ	ケガをする確率に影響します。
オカネ	現在の所持金です。

トレーニング トレーニングをしてステータスアップを図る

トレーニングでキャラクターのステータスアップを図ります。▲▼で実行したいトレーニング（メーカーごとに6種類ずつ）を選択し、Aボタンで決定しましょう。なお、トレーニングにはお金が必要です。

アルバイト アルバイトをしてお金を稼ぐ

アルバイトでお金を稼ぎます。▲▼で実行したいアルバイト（メーカーごとに3種類ずつ）を選択し、Aボタンで決定しましょう。アルバイトをすると、ステータスの「タイチョウ」が大きく下がります。

キュウヨウ 休養をとって体調をアップさせる

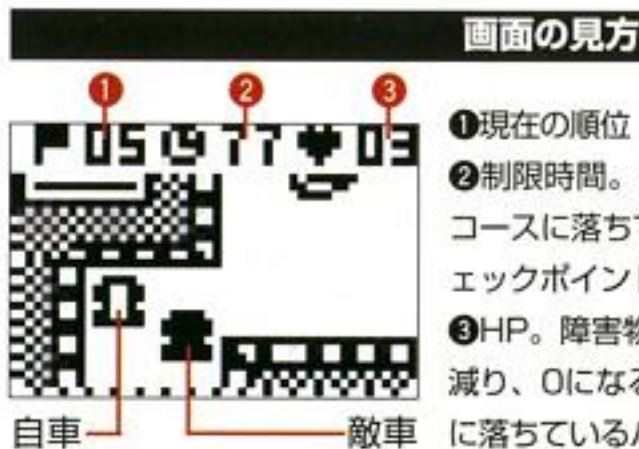
ステータスの「タイチョウ」を回復します。アルバイトやトレーニングを行うと「タイチョウ」を下がり、身体を壊して入院する可能性がありますので、「キュウヨウ」を取って回復するようにしましょう。

オープンレース レースに参加して賞金をゲットする

次のカップレースと同じコースでレースをします。3位以内に入れば賞金を獲得することができます（レースの遊び方は下記参照）。

【レースの遊び方】

▲▼◀▶で車を移動し、Aボタンでアクセル、Bボタンでブレーキです。最下位からスタートし、前車を次々にパス。数カ所に設けられたチェックポイントを通過しながら、制限時間内にゴールしましょう。



画面の見方

①現在の順位

②制限時間。0になるとリタイヤとなります。コースに落ちている時計マークを取ったり、チェックポイントを通過することで増えます。

③HP。障害物に激突したり、壁に挟まれると減り、0になるとリタイヤとなります。コースに落ちているハートマークを取ると増えます。

最新情報いっぱい! SEGAのインターネットサイト!

ドリームキャストなら簡単接続でインターネットの世界へ! 楽々ネットサーフィンで最新情報を入手しよう!!

ドリームキャストネットワークユーザーのホームグラウンド



【ドリームホーム】
新作ネットワークゲーム情報やネットワーク事務局からの大切なお知らせなどが集まります。

<http://www.dricas.ne.jp/>

ドリームキャストオンラインマガジン



【ドリキャスト】
連載マンガやバラエティに富んだユニークな企画満載のオンラインマガジン。常に進化するドリキャストホームページは要チェック!!

<http://www.dricas.com/>

SEGA公式ホームページ



【セガ エンターテインメントユニバース】
ドリームキャストやパソコンでSEGAのホームページにアクセス! インターネットで幅広いエンターテインメント情報を入手しよう!

<http://www.sega.co.jp/>

ドリームキャストでゲームが買える!!



【ドリームキャスト ダイレクト】
ドリームキャストのネットワーク機能を使った、便利で簡単なインターネットショッピングサービスです。

<http://www.d-direct.ne.jp/>

この商品に関するお問い合わせ先 ゲームの内容や攻略法等に関するお問い合わせにはお答えしておりません。

ドリームキャスト専用ディスクは修理できません。何か支障がございましたら、Dreamcastサポートセンターまでお問い合わせください。

Dreamcast サポートセンター 受付時間 月~金(除く祝日) 10:00~17:00 フリーダイヤル ☎ 0120-258-254

携帯電話およびPHSではフリーダイヤルは利用できません。一般の電話からお掛けください。

禁断断断断

株式会社 セガ・エンタープライゼス
本社〒144-8531 東京都大田区羽田1-2-12

Patents: U.S. Nos. 4,442,486/4,454,594/4,462,076; Europe No. 80244; Canada No. 1,183,276;
Hong Kong No. 88-4302; Singapore No. 88-155; U.K. No. 1,535,999

ACCESS® 株式会社アクセス

Easy Communication Everywhere.

NetFront®

Java仕様準拠モジュール

JV-Lite®

MPEG Soldec

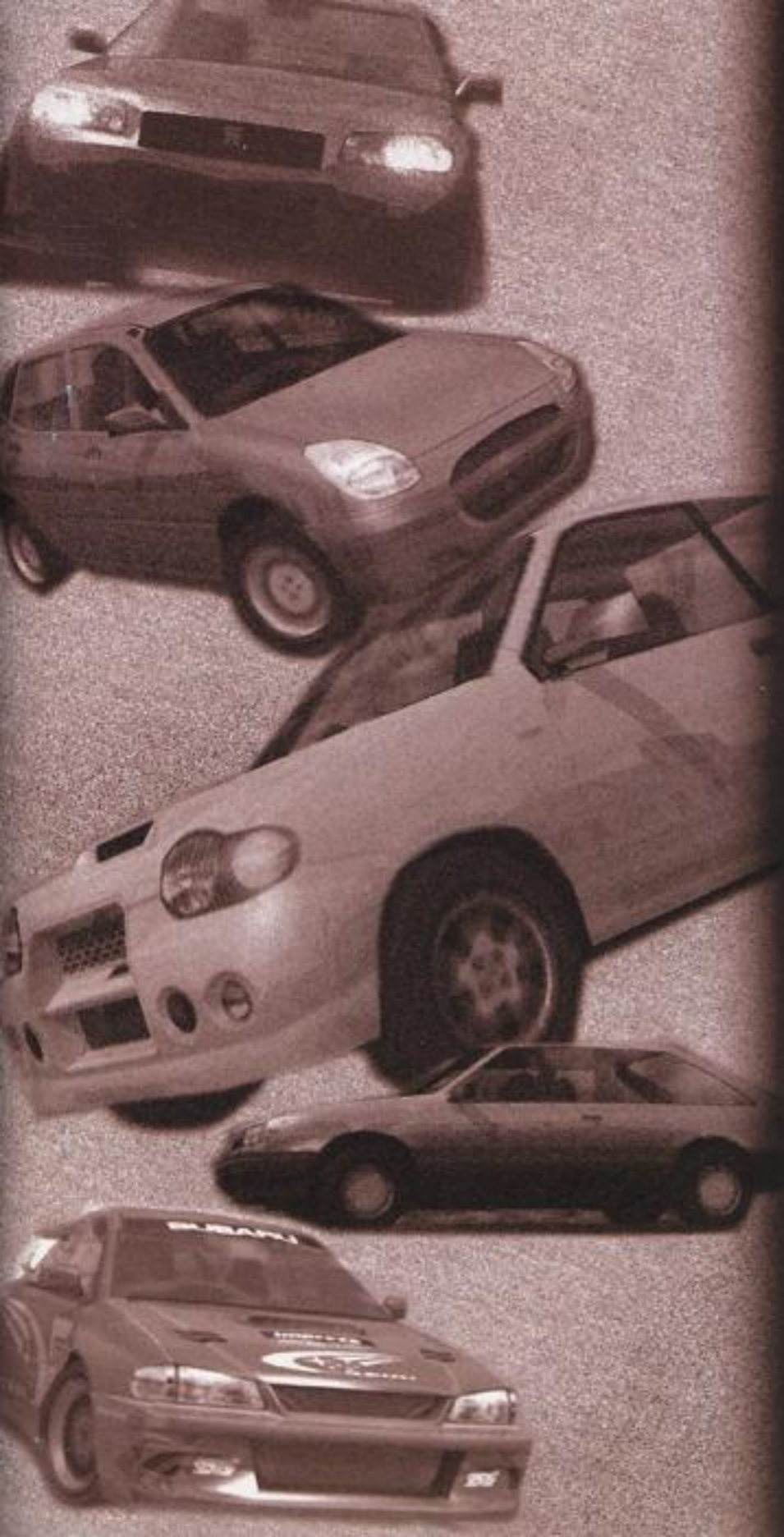
is a trademark of CRI

CRI ADX

is a trademark of CRI

●本ソフトウェアのインターネット機能は、株式会社アクセスのNetFront及びJava仕様準拠モジュールJV-Liteを搭載しています。●NetFront及びJV-Liteは株式会社アクセスの日本国における登録商標です。●Java及びすべてのJava関連の商標及びロゴは、米国及びその他の国における米国Sun Microsystems, Inc.の商標又は登録商標です。●文中の会社名、商品名は、各社の商標又は登録商標です。●本ソフトウェアでは、NECオフィスシステムのフォントを使用しています。●This software is based in part on the work of the Independent JPEG Group.●本ソフトウェアでは、Dream Flyerのメール受信機能を搭載しています。Dream Flyerは(株)コラボのトレードマークです。●本ソフトウェアを輸出する場合には、通産省の輸出許可が必要です。

SEGA GT HOMOLOGATION SPECIAL MANUAL BOOK



Sega **GT**TM **Homologation Special**

TECHNICAL NOTE

テクニカル ノート

By applying the latest in automotive technology with a strict adherence to faithful reproduction and the physics of vehicle movement, we have succeeded in creating new dimension racing simulation.



SegaGT Homologation Special

TECHNICAL NOTE

CONTENTS

HOW TO DRIVE FASTER 4

【第1章】ドライビング

加速	8
減速	9
ギアシフト	10
操舵	11
荷重移動	12
ライン取り	13
ステア特性	15
ドリフト	16
駆動方式	18

【第2章】セッティング

スペック解説	22
セッティング解説	
エンジン	24
トランスミッション	26
サスペンション	27
ブレーキ	30
タイヤ	30
ダウンフォース	31
目的別セッティングガイド	32
CLEATOR'S CAR COLLECTION	35

【第3章】データリスト

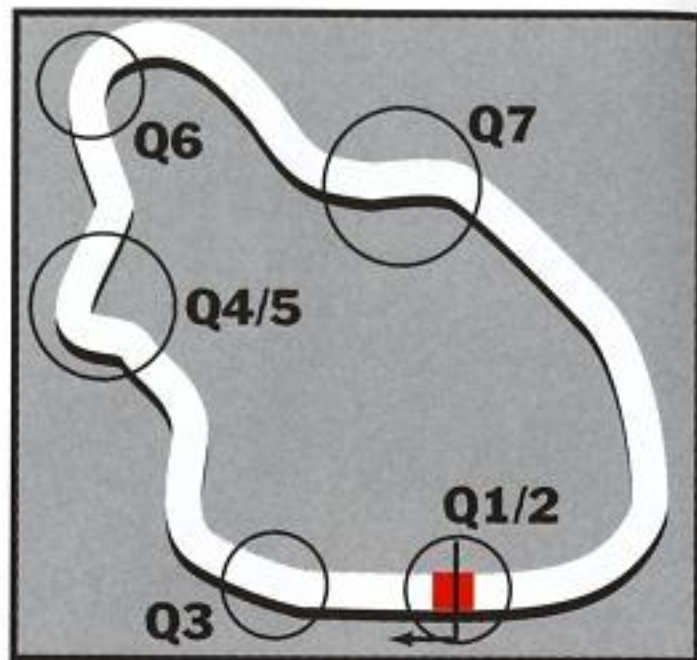
車種リスト	38
パーツガイド	49
コースガイド	56
レースリスト	62

HOW TO DRIVE FASTER

誰よりも速く走るために

さまざまなファクターを考えながら 最速のドライビングを追求しよう

ドライバーライセンスを獲得し、いざレースに出てみたんだけど、どうもうまく走れない……『SegaGT』は、実在の自動車の挙動をリアルにシミュレートしてるだけあって、そんな悩みを抱えるプレイヤーも多いことでしょう。そこで、「ドライビング編」のスタートとして、コースを走る上で出てくるであろう疑問をピックアップし、Q&Aとしてまとめてみました。起伏に富んだレイアウトを持つコース「SNOWY MOUNTAIN<REVERSE>」を例にドライビングの基本を解説していきましょう。



COURSE:
SNOWY MOUNTAIN<REVERSE>
▶ P.59

Q スタートで出遅れてしまいます

せっかく予選で前のほうのポジションを獲得しても、決勝のスタートで後続車に抜かれてしまいます。エンジンはチューニングしているので、パワーは十分あるんですけど…。

A エンジンの最も有効な回転域にタコメーターの針を合わせましょう

スタートでは、車を前に押し出す力＝トルク（P.24参照）が重要になります。スタート前からアクセルの開け具合を調整、「GO」サインが出た瞬間に最大トルク発生回転数にタコメーターの針を合わせれば、抜群のスタートを決められるはずです（P.8参照）。もし、次のギアにシフトアップした瞬間、針が一気に落ちてしまうようであれば、トランスミッションをクロス化（P.10、26参照）しましょう。

Q 最終コーナーで前車との距離を詰めたのに直線で離されてしまいます

ブレーキを遅らせて最終コーナー入口で前車に追いついて、直線で追い抜こうとしたら、逆に離されてしまったんです。自分の車のほうがエンジンパワーはあったはずなんですけど…。

A 最終コーナーからの立ち上がりの加速を重視しましょう

コーナーに通常より速いスピード（オーバースピード）で入っていくと、コーナーに入ってから車の姿勢が乱れてしまい、立ち上がりでスムーズに加速できません。もし、直線で前車を抜きたいのであれば、適正スピードで進入、立ち上がり重視のライン（P.14参照）で最終コーナーをクリアするようにしましょう。また、車のセッティングを加速重視にすることも忘れないように（P.32参照）。

Q 高速コーナーで車の挙動が安定しません

アクセルペダ踏み的高速コーナーで、車の挙動がどうも安定しません。車体が左右に揺れてしまい、外側へ外側へと膨らんでしまうんです。できれば減速せず曲がりたいたんですけど…。

A サスペンションやタイヤのセッティングを見直しましょう

おそらくサスペンションが柔らかすぎるのでしょう。高速コーナーでサスペンションが柔らかすぎると、車体のローリング（左右方向への傾き）が大きくなってしまいます。コーナリングで強い横Gが掛かると、アウト側が沈んでイン側のグリップが低下、結果、外側に膨らんでしまいます。サスペンションを硬くしつつ（P.27、28参照）、グリップ力の高いタイヤに履き替えてみましょう。

Q 複合コーナーの出口で外側のガードレールにぶつかってしまいます

1つの目のコーナーは曲がれるんですが、2つ目でアウト側に膨らんでしまい、ガードレールに激突…。手前でブレーキは踏んでるんですけど…もっと減速しなきゃいけないんでしょうか？

A 次のコーナーを見据えた上で手前のコーナーをクリアしましょう

コーナリングの基本は「アウト・イン・アウト」（P.13参照）ですが、複合コーナーの場合、多少アレンジが必要になります。1つ目のコーナーではスピードを通常より落として、2つ目のコーナーを見据えたライン取りを行きましょう（P.14参照）。ここの複合は上り坂になっている上に、中間地点にバンクがあるため、高いスピードで入っていくと特に挙動が乱れやすいのです。

Q 他車に比べてどうも加速が良くありません

同じ馬力のはずなのに、まわりの車より加速が良くありません。シフトチェンジのたびに遅れをとってしまいます。特に上り坂では、タコメーターの針の動きが急に鈍くなるんですが…。

A 適正のギアを使ってトルク力を活かしましょう

走行中にタコメーターを確認してみてください。シフトアップ時のメーターの針が、レッドゾーンよりもだいぶ下回っていませんか。これでは次のギアに入れた時の回転数が、最もトルクを発生する回転域（P.24参照）を下回ってしまい、加速力が得られません。もっとエンジンを回してからシフトアップする必要があります（P.10参照）。特に上り坂では、レッドギリギリまで回してやりましょう。

Q 進入速度を考えてコーナーに入っているのに外側へ膨らんでしまいます

いつも、コーナーへの進入スピードを考えて、ブレーキとアクセルで調整しています。うまく曲がれるときもあるんですが、大抵アウトに膨らんで、ガードレールにぶつかってしまいます。

A 加減速時の荷重移動を頭に入れましょう

どうやらアンダーステア（P.15参照）の傾向が強く出ているようです。問題は進入速度の調整の方法にありそう。車は減速すると前に荷重がかかるため、操舵している前輪が路面に押し付けられて（荷重移動→P.12参照）曲がりやすくなります。この瞬間にステアリングを切るようにしましょう。逆に手前で減速しすぎて、コーナーに入る前に加速すると前荷重が抜けてアウトに膨らんでしまうのです。

Q クランク状のコーナーを曲がりきれずに壁にぶつかってしまいます

クランクの形状に合わせてステアリングを左→右と切っているんですが、どうしても壁にぶつかってしまいます。もっと減速しなければいけないんでしょうか？

A 直線的なライン取りでチャレンジしましょう

このクランクはトンネル入口で、道幅が急に狭まるためフルブレーキングで進入する人も多いはず。ですが、実際はアクセル全開で抜けることができます。こうしたコーナーは、ステアリングをあまり切らずに、コーナーの頂点から頂点をかすめるように直線的に抜けましょう（P.14参照）。もし、曲がりきれないと思ったら、一瞬アクセルを抜いてラインを修正すればいいのです（P.9参照）。

CHAPTER 1

DRIVING

【第1章】ドライビング



加速 ACCELERATION

いかにしてロスを抑えるかがポイント

アクセルを開ければ車速は高まっていく——加速の基本原理は非常に単純ですが、“より速く”というテーマがそこに加わった途端、さまざまな要素を考える必要が出てきます。加速操作によって生まれるロスを抑えて、効率よくスピードを乗せましょう。



■アクセルを開ける

ストレートやアクセル全開の高速コーナーは、基本的にその開度を調整する必要がありません。逆に、減速が必要な中・低速コーナーでは、アクセルワークがコーナリングのポイントとなります。アクセルをオフにしたり、一定量の開度をキープ（パシャル状態）したり、小刻みに開閉したりするなどの操作が必要になってきます。さらに、アクセルコントロールで、車の向きを変えることも可能です（P.14参照）。

【アクセルコントロールでスリップ量をコントロールする】

アクセルを開けてパワーをかけると駆動輪がホイールスピン（空転）し、タイヤから白煙が上がる場合があります。このホイールスピンの量をコントロールすることで、効率の良い加速力を得られます。

スタート（0発進）

タコメーターの針が最大トルク（P.24参照）の発生回転数よりやや高め的位置になるようアクセル開度をキープ。「GO」と同時に全開。その際、多少ホイールスピンさせる（させすぎは×）くらいのほうがトラクション（駆動力）がかかり、加速が良くなります。



コーナリング（立ち上がり）

クリッピングポイント（P.13参照）を通過後、アクセルをじわじわと開けながら加速していくのが基本。一気に開けるとテールスライドやホイールスピンを起こし、加速が鈍ってしまいます。また、パワーの大きい車では、スピンしてしまうこともあります。



減速 DECELERATION

フット&エンジンブレーキを効果的に組み合わせる

車を速く走らせる上で最も難しいとされているのが「減速」です。スピードを出すことももちろん重要ですが、それ以上に確実な減速ができなければ、最速タイムを叩き出すことはできません。ブレーキングのタイミングを完璧にマスターしましょう。

■フットブレーキを踏む

減速の基本となるフットブレーキ。コーナーの手前でいかに短時間で適正速度まで落とせるかがポイントになります。ブレーキング開始のタイミングは、その時のスピードや進入するコーナーのR（回転半径）によって違ってきますので、看板やガードレール、縁石など、自分なりの目印をみつめておくといでしょう。なお、ブレーキバランス（P.30参照）の調整具合によっては、フルブレーキングした際にタイヤがロックし、適正速度まで減速するのに長い距離が必要になってしまいます。ブレーキングは、タイヤがロックする寸前の状態がベスト。反復練習でその感覚を体得しましょう。



■アクセルを抜く

「フットブレーキで減速するほどでもないけど、アクセル全開ではきつい」というコーナーでは、アクセルを一瞬抜いてやるといでしょう。ステアリングを切っている方向へフロントが入っていく（タックイン）ので、より曲がりやすくなります。コーナリング中にアウトへ膨らみだした場合にも、このタックインを利用してラインを修正しましょう。なお、タックインの利き具合は駆動方式（P.18参照）によって違ってきます。



速く走るならサイドブレーキは不要

サイドブレーキを使うと、リヤタイヤを瞬時にロック（グリップを失う）できるため、テールスライドからドリフト（P.16参照）に持っていくやすくなります。道幅が狭くコーナーのRがきついNIGHT SECTIONのようなコースでは使えないこともありませんが、立ち上がりからの加速が遅れてしまうため、タイムアップにはつながりません。本物のレースでも、サイドブレーキを使ってコーナリングするドライバーは皆無です。



ギアシフト GEAR SHIFT

エンジン音で適正なギアポジションを把握する

ミッションにはAT（オートマチック）とMT（マニュアル）がありますが、タイムをコンマ1秒でも削りたいのであれば、やはりMTでしょう。シフトワークのコツさえつかめば、エンジンパワーを効率よく、最大限に引き出すことができます。

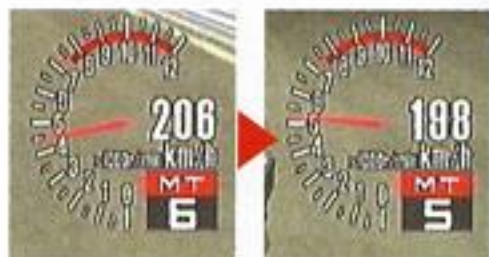
■シフトアップする

基本的には、シフトアップして回転が落ちた際に、タコメーターの針がパワーバンド（エンジンパワーを効率よく発揮できる回転域→P.24参照）に入っている——つまり、常にパワーバンドを使えるようなシフトアップを行っていけばOKです。ただし、エンジンの性能やミッションのギア比によってそのタイミングは変わってきます。例えばノーマルミッションの場合、各ギア間が離れているため、シフトアップ後の回転数がパワーバンドを下回ることがあります。これでは、スピードの乗りが悪くなってしまうので、ピークパワーを多少越えた時点でシフトアップ、回転が落ちたときにもできるだけパワーバンドに入る回転域をキープすることが重要となります。なお、クロスミッション（P.26参照）にした場合は、回転が落ちる度合いが少ないので、常にパワーバンド内でのシフトアップが可能です。シフトアップのタイミングをつかんだら、タコメーターに目をやることなく、エンジン音を頼りにシフトワークができるようにしましょう。



■シフトダウンする

クラッチ操作がないため、シフトダウン自体はそれほど難しくありません。基本はシフトアップと同様、タコメーターの針がパワーバンドに入るようすればいいのです。ただし、シフトダウンした際にメーターの針がレッドゾーンに入ってしまう（オーバーレブ）と、出力が落ちて加速が鈍くなったり、シフトロックになって挙動が乱れたりすることがありますので注意しましょう（実車ではエンジンが壊れることもあります）。なお、ノーブレーキでのシフトダウンもあり得ます。これは減速目的ではなく、コーナーのR（回転半径）に合ったギアに入れることで、コーナリング中の安定感と脱出時の立ち上がりスピードを稼ぐためのテクニックです。



操舵 STEER

さまざまな挙動を示す車をコントロールする

レースでは、コーナーでクルマの向きを変えるときのきっかけ作りとしてステアリング操作を行います。コーナリング速度等に応じて切れ角を微妙にコントロールしていきましょう。また、車の姿勢を制御するときには素早い操作が必要になります。

■ステアリングを切る

車は必ずしもステアリングの切れ角分だけ曲がるとは限りません。駆動方式（P.18参照）やタイヤのグリップ力、コーナリング速度などによってその度合いは異なります。中でも重要な要素が荷重移動（P.12参照）。鋭く車の向きを変えるためには、ブレーキを残しながらステアするようにしましょう。

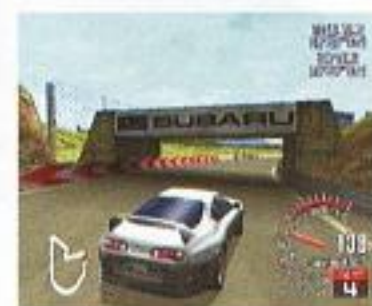
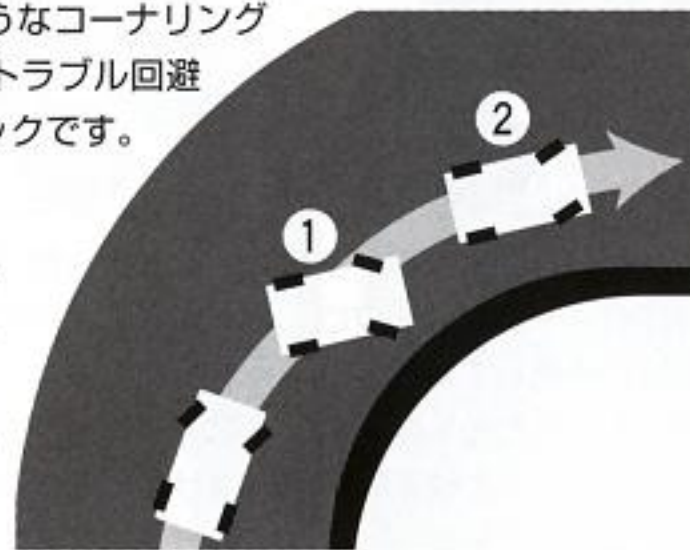


■カウンターステアで車の姿勢を立て直す

コーナリング中に強いオーバーステア（P.15参照）が発生、リヤタイヤがスライドを始めたら、ステアリングをコーナーとは逆の方向に切ってみましょう（カウンターステア）。タイミングをうまく合わせればスピンを回避できます。カウンターステアを当てるようなコーナリングは決して速くはありませんが、トラブル回避にマスターしておきたいテクニックです。

①リヤがアウト側へ滑り出します。右コーナーでステアリングは当然右に切れているため、このままではスピンしてしまいます。

②ステアリングをコーナーとは逆の左へ切ることで、リヤタイヤの滑りを止め、スピンを防ぎます。



荷重移動 WEIGHT MOVEMENT

重心をコントロールしてグリップ力を高める

どんな車でも、路面と直接触れているのはたった4本のタイヤ。それだけに、この4本のタイヤのグリップ力をどれだけ有効に生かしてやれるかが重要になります。その意味で最も強く意識しておかなければならないのが、各タイヤに掛かる荷重の大小です。

■加減速で車の重心を移動させる

同じ車で、同じコーナーへ同じ速度で進入しても、一方が理想的なラインをトレース、もう一方がアウト側へ膨らんでしまう…そんなこともあり得ます。要は進入時に4本のタイヤのどこに「荷重」が掛かっていたかです。進入速度が同じでも、加速中の速度なのか減速中の速度なのかで、結果が異なるのです。



フロント荷重



ブレーキングやシフトダウン、アクセルオフといった減速操作を行うと重心が前方へ移動し、フロントが沈みます。これによって操舵しているフロントタイヤが路面に押しつけられるため、曲がりやすくなります。逆にリヤは浮き気味になるので、テールスライドを起こしやすくなります。

リヤ荷重



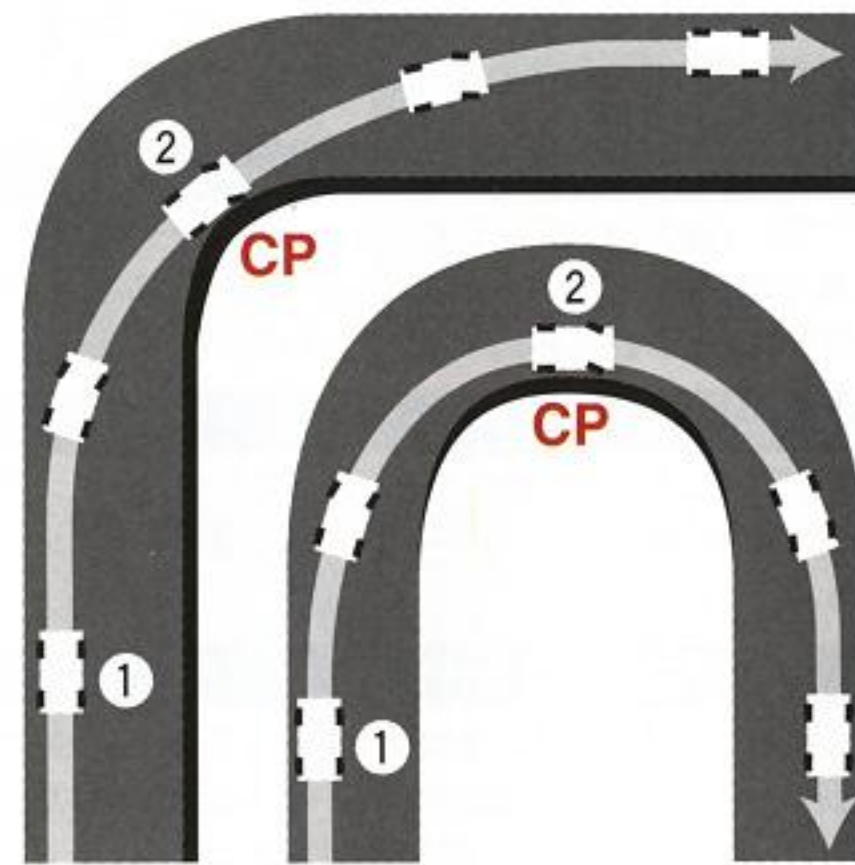
アクセルを開けると重心が後ろに移動、リヤが沈みます。これによりフロントが浮き気味になってフロントタイヤのグリップ力が減るため、曲がりにくくなります。コーナー進入の際、アクセルを開けている状態（リヤ荷重）でステアリングを切るとアウトに膨らんでしまうのはそのためです。

ライン取り LINE TRACING

旋回半径を大きく取ってコーナリングスピードを稼ぐコーナーの攻め方で、タイムは大きく変わってきます。要はコーナリングスピードを高めればいいわけですが、そのためには進入で適正なスピードまで減速すること、そして理想的なラインをトレースすることが重要になってきます。

■「アウト・イン・アウト」と「スローイン・ファーストアウト」

単独コーナーのライン取りは、回転半径を大きく取ることができる「アウト・イン・アウト」が基本。また、「スローイン・ファーストアウト」で、進入より立ち上がり重視のコーナリングを行うことも重要です。ただし、「スローイン」といっても、適正速度より落としてしまうと、その分遅くなります。



①アウト側からコーナーへアプローチ。手前で適正速度まで確実に減速しながら、イン側へステアリングを切ります。

②CPを通過したら、アクセルを開けてアウト側へ膨らみながらコーナーを脱出します。この際、アクセルを一気に開けるとリヤがスライドしてしまいますので、じわじわと開けていきましょう。

CP=クリッピングポイントとは

コーナリング中、車がコーナーの最もイン側に近づくポイントを「クリッピングポイント」と言います（「クリッピング」「クリップ」「CP」と略されることもあります）。クリッピングポイントをコーナーのどの位置に取るかによって、ラインやコーナリングスピードが大きく変わってくるのです（P.14参照）。

■同じコーナーでもCPの位置取りで走りのスタイルは変わる

理想的な「アウト・イン・アウト」のラインでは、コーナーほぼ中央にクリッピングポイントを取るようになります。ただし、状況によってはクリッピングポイントの位置をアレンジし、走りのスタイルを変えることも必要になってきます。ここでは代表的なパターンを説明しましょう。

手前にCPを取る＝進入重視



進入で前車を抜きたい場合、相手のインに入ってギリギリでフルブレーキング。CPを手前に取り、減速しつつインをキープして相手のラインを抑えます。

奥にCPを取る＝立ち上がり重視



コーナー先に長い直線がある場合、立ち上がり加速をより重視します。早めの減速で回り込むよう進入、奥にCPを取って手前から加速状態に入るのです。

■複合コーナーではライン取りにアレンジを加える

複数のコーナーが連続する複合コーナーの場合、基本の「アウト・イン・アウト」ではうまくコーナリングできないことがあります。各コーナーのCPの位置を考えて、最速のラインをみつけましょう。



S字コーナー

手前のコーナーをアウト・イン・アウトで抜けると、奥のコーナーのライン取りが難しくなります。そこで、手前のコーナーでは奥にCPを取り、奥のコーナーの立ち上がりを重視したラインをトレースしましょう。



シケイン

Rが小さいため、ステアリングを右に左に大きく切ってしまうと、大幅なタイムロスとなってしまいます。コーナーの頂点から頂点をかすめるよう直線的に抜けるようにしましょう。



Rが異なる複合コーナー

1つのコーナーと見なしてCPを2カ所取るのがセオリーです。1つ目のコーナーのCPを通過したら、アウトに膨らみすぎないようにしながら車の向きを2つ目のコーナーへ向け、イン側へ加速していきます。

ステア特性

STEER SPECIFICS

前後のグリップバランスの違いで変化するステア特性を理解する

ステアリングを切っても、車は思ったとおりに曲がってくれない——こんな問題にぶつかってはいないでしょうか。車のステア特性を知り、理想的なコーナリングを身に付けましょう。

■アンダーステアとオーバーステア

ステアリングを切った量だけ曲がる「ナチュラルステア」に対し、曲がらないのが「アンダーステア」、曲がりすぎるのが「オーバーステア」です。この2つのステア特性を頭に入れておきましょう。

アンダーステア



ナチュラルステア

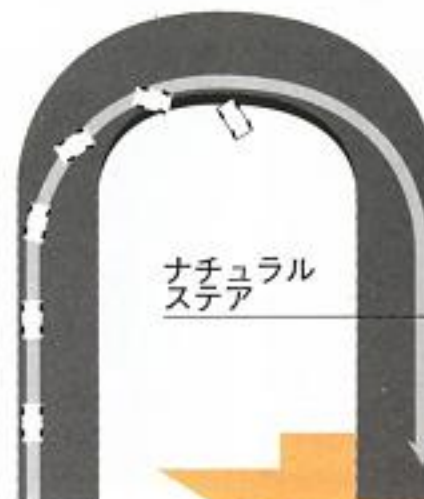
ステアリングを切った量よりもアウト側に膨らんでしまう特性。ブレーキングやアクセルオフで減速して立て直さないと、そのままコースアウトしてしまいます。

アンダーステアを解消するには

- コーナー進入時に十分減速する(フロント荷重にする)
- フロントにグリップ力の高いタイヤを履く
- フロントのメカニカルグリップを高める
- フロントのダウンフォースを高める

ブレーキングでフロント荷重にしながらステアリングを切りましょう。要するに操舵しているフロントのグリップを高めて上げればよいのです。

オーバーステア



ナチュラルステア

ステアリングを切った量よりもイン側に切れ込んでしまう特性。車の向きを積極的に変えていきたいときに、意図的にこの特性を利用することもあります。

オーバーステアを解消するには

- コーナリング中にパワーをかけすぎない
- リヤにグリップ力の高いタイヤを履く
- リヤのメカニカルグリップを高める
- フロントのダウンフォースを高める

コーナリング中に一気にアクセルを開けることは禁物です。コーナー進入時にブレーキを強く残しすぎた場合もオーバーステアを誘発します。

ドリフト DRIFT

テールスライドの量をコントロールする

パワーを一気にかけたときや強いブレーキングを行ったときに発生するテールスライド。このスライドの量をコントロールすることで、リヤタイヤを滑らせながら高いスピードをキープできるコーナリング=ドリフトを狙うことができます。

■ステアリング操作をきっかけにアクセルでコーナリングする

高速からフルブレーキング、強いフロント荷重でステアリングを切るとリヤが滑り始めます。この状態でコーナーに入り、車の向きを一気に変えましょう。ノーズが出口のほうに向き始めたらステアリングを直進状態（ゼロ蛇角）に戻し、アクセルを開けながらきれいに立ち上がれば、ドリフト成功です。ポイントは、ステアの戻し。戻しが遅れると、カウンタを当てざるをえず、かえって遅くなります。



【ドリフトアングルをコーナーのRに合わせる】

速いドリフトを決められるかどうかは、ドリフトアングルで決まってきます。このアングルはコーナーのRに合わせることが重要で、アングルが小さいとアウトに膨らんでしまいますし、大きいとテールスライド量が増え、派手な（=効率の悪い）大カウンタ走行、最悪はスピンを誘発してしまいます。ドリフトでコーナーを抜けるときは、アクセルやブレーキ、ステアリングでドリフトアングルを調整するようにしましょう。



ドリフトアングルが コーナーのRと合っている

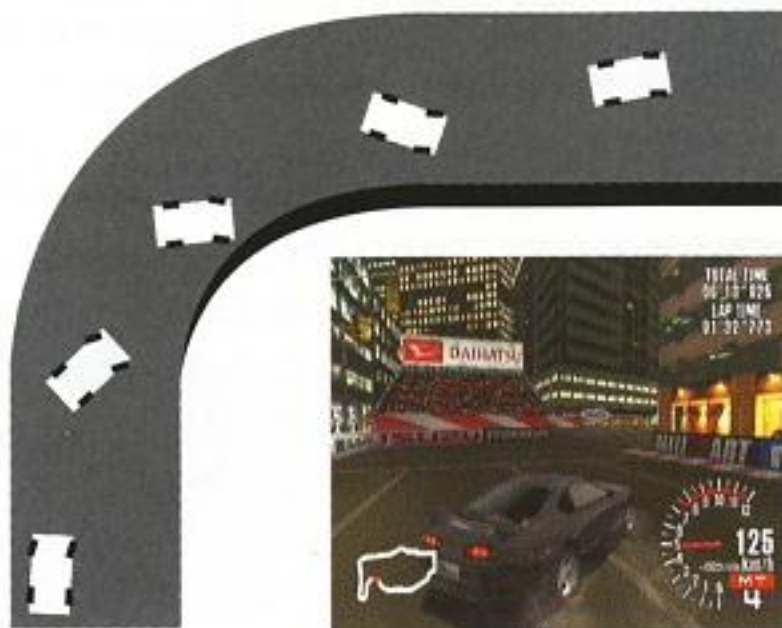


ドリフトアングルとコーナーのRがピッタリと合い、ステアリングが直進状態（舵角ゼロ）——これが、タイムアップにつながる理想的なドリフトです。車の向きが速く変えられる分、立ち上がりで早いタイミングからアクセルを全開にできるため、脱出スピードを高められるのです。

「グリップ走行」が必ずしも速いわけではない

「ドリフト走行よりもグリップ走行のほうが速い」——これが一般的にドラテクの常識とされていますが、実はこの「常識」は大きな誤解をはらんでいます。本来、レースの世界では、F1も、GTカーも基本はドリフト走行なのです。派手なカウンタが当たらず、見た目では判別できないほど高速でドリフトしているために、外側からはグリップ走行に見えるだけ。つまり、実際はリヤを滑らせているのに、挙動が一糸乱れず、グリップしているように見えてしまう走りが、一般的に言われる「グリップ走行」であり、最速の「ドリフト走行」なのです。

ドリフトアングルが コーナーのRよりも大きい



一見、速そうに見える派手な走りですが、実はドリフトアングルがコーナーのRよりも大きくなった時点で、タイムロスしていることになります。カウンタステアは、サーキットではあくまでスピン回避のテクニック。カウンタが当たった時点でドライバー的には「しまった！」なのです。



駆動方式 DRIVE TYPE

駆動方式による車の特徴に合わせた走りをする
 駆動方式——エンジンと駆動輪の位置関係は、車の性格を表す重要な要素です。たとえば、駆動を担うのがフロントタイヤかリヤタイヤなのかで車の動きは大きく変わり、その動きに応じたドライビングスタイルを採ることが必要になるのです。

■エンジンの位置と駆動輪別によって車の動きは変わる

駆動方式は「FF」「FR」「MR」「RR」「4WD」の5タイプ。『SegaGT』にはその5タイプがすべて登場します（ただし「RR」はオリジナルカーのみ）。どの方式がベストとは一概には言えませんが、それぞれメリットとデメリットを把握した上で実際に走り比べ、自分に合った駆動方式の車をチョイスしましょう。



FF

FRONT ENGINE FRONT DRIVE



FF車のドライビングスタイル

上記のとおり、アンダーステアはある種FFの宿命とも言え、加速時は特にその傾向が強くなります。コーナー進入時には、フロント荷重にしてフロントタイヤのグリップを高めてやりましょう。また、FFはアクセルオフによるタックイン（コーナーのイン側に車が向く現象）が強い傾向にあるので、これを利用するのも手です。

高い操縦安定性を誇るレイアウト

フロントにエンジンを搭載し、フロントタイヤで駆動する形式。室内のスペースを大きく取れるため、現在の国産車の多くがこの形式を採用しています。エンジンとミッションが隣接している分、動力の伝達効率に優れ、舵取りと加速を担うフロントタイヤがエンジンの重みで路面に押しつけられるため、操安性が高い点がメリットです。ただし、逆に舵取りと加速の両方の役割をフロントタイヤが受け持つことになるため、フロントのグリップが弱く、コーナリング中はアンダーステアが表れやすい傾向があります。

FR

FRONT ENGINE REAR DRIVE



FR車のドライビングスタイル

コーナー手前で強いブレーキングからターンインしたり、コーナリング中にアクセルを一気に開けたりするとテールスライドを起こし、挙動が乱れたり、スピンする可能性が大。逆にドリフトは決めやすいので、アクセルワークでスライド量をコントロール、車の向きを素早く変えて、アクセル全開で立ち上がることも可能です。

ドリフトコントロールがしやすいレイアウト

フロントにエンジンを搭載し、プロペラシャフトを介してリヤタイヤで駆動する形式。舵取りを行わないリヤタイヤで駆動するため、限界付近での操縦性には長けています。また、加速でリヤ荷重になると、駆動輪のリヤタイヤのグリップ力が増すため、パワーを無駄なく路面に伝えることができる点も特徴の1つです。逆に、減速によるフロント荷重で駆動輪が浮き気味になるとテールスライドを起こしやすくなり、アクセルオンで強いオーバーステアが顔を覗かせることになります。

MR

MIDSHIP ENGINE REAR DRIVE



MR車のドライビングスタイル

基本特性はナチュラルステアですが、高速走行時には強いオーバーステアを示します。パワーが大きくなってコーナリングスピードが増すと、その傾向は顕著になりますので、FR車以上に慎重なアクセルワークが必要です。また、ドリフトアングルを大きく取りすぎた場合は、できるだけ早くカウンターを当てましょう。

前後のバランスに優れたレイアウト

車のほぼ中央（運転席の後ろ）にエンジンを搭載し、リヤタイヤで駆動する形式。車を構成するパーツで最も重いエンジンが中央にあることで、重量が4輪に対して均等に配分されているためバランスが良く、操縦性が非常に高いのが特徴です。また、重心が中央にあるので、ステアリングを切った際の反応が鋭く、あらゆるスピード域での運動性能が優れている点も見逃せません。ただし、限界を超えると急激なオーバーステアに陥り、立て直しも難しいことから、それなりの腕が必要となります。

RR

REAR ENGINE REAR DRIVE



駆動力を無駄なく路面に伝えるレイアウト

リヤ（タイヤより後ろ）にエンジンを搭載し、リヤタイヤで駆動する形式。『SegaGT』に登場する市販車でこの形式を採用しているタイプはなく、オリジナルカーのみ扱うことが可能です。重いパーツがリヤに集中しているためトラクション（駆動力）がかかりやすく、加速性に優れています。また、減速してフロント荷重にすると重量バランスが取れ、理想的なラインをトレースしやすくなります。ただし、FRやMR以上にオーバーステアが強く、立て直しも非常に困難な点がデメリットです。

RR車のドライビングスタイル

アクセルの開け方1つで挙動が大きく変わります。一気に開けるとリヤが瞬時に滑り、ほかの駆動方式と同じようなタイミングでのカウンターステアではほぼ確実にスピンしてしまうでしょう。カウンターのタイミングはワントンボ早く、を心掛けること。また、ステア操作に対する反応がやや甘いので、フロント荷重は必須です。

4WD

FOUR WHEEL DRIVE



パワーが大きくなるほど性能を発揮するレイアウト

4輪すべてで駆動する方式で、エンジンはフロント（F4WD）かミッドシップ（M4WD）に搭載されます。すべてのタイヤが加減速を担うため、パワーが大きくなるほどその真価を発揮。抜群の直進安定性と加速性能を誇り、テールスライドを起こした場合でも容易に立て直すことが可能です。一方、デメリットとしては、駆動輪が多い分、前へ進もうとする力が大きいため、アンダーステアになりやすい点と、複雑なメカニズムからどうしても車重が重くなってしまう点があげられます。

4WD車のドライビングスタイル

テールスライドが少ない上にトラクションがかかりやすいため、スタート時やコーナーの立ち上がりではある程度大きくアクセルを踏み込んでもスムーズに加速することができます。ただし、コーナリング中はFF車以上に強いアンダーステアが現れますので、コーナー進入時のブレーキング+フロント荷重を怠らないようにしましょう。

CHAPTER 2

SETTING

【第2章】セッティング



エンジン

加速や最高速に関わるエンジン

車の性能を考える上で最も大きな目安となるのが、エンジンのスペックです。下記の数値を読み取ることで、その車がどのくらいのパワーを発生するのかが知ることができます。

[illegible]

運動性能に関わるサイズと重量

The diagram shows a car from three perspectives: side, front, and rear. The side view is labeled with 'WHEEL BASE' (distance between front and rear wheels), 'LENGTH' (total length of the car), and 'HEIGHT' (vertical distance from the ground to the top of the car). The front view is labeled with 'TREAD F' (distance between front wheels). The rear view is labeled with 'TREAD R' (distance between rear wheels).

LENGTH	全長。全長が短いとホイールベース（下記参照）も短くなるため小回りが利き、長いとホイールベースを長くとれるので直進安定性が高まります。
WIDTH	全幅。全幅が長いほどトレッド（下記参照）が広がるため、コーナリング時の安定性が高まります。
HEIGHT	全高。より低いほうが空気抵抗が少なくなり、スピードの乗りが良くなります。
TREAD(F/R)	左右のタイヤ幅の中心間の距離。前後のサイズが異なる車もあります。トレッドが広いほど横方向への揺れ（ローリング）が少なくなり、コーナリング時の安定性が高まります。特に高速コーナーでは、トレッドの広さが武器となるでしょう。
WHEEL BASE	前後のタイヤの中心（車軸）間の距離。ホイールベースが広いほど直進安定性が高まり、上下の揺れ（ピッチング）も少なくなります。コーナリング中は外に膨らむ傾向になります。一方、狭い場合は、コーナーで小回りが利きますが、直進安定性には欠けます。
MASS	車両総重量。軽くなるほど加速性能や運動性能が高まります。
BALANCE	前後の重量バランス。駆動方式によって異なり、荷重移動時のグリップ力やステア特性などに影響します（第1章「ドライビング」を参照）。

足回り (サスペンション&タイヤ)

車の挙動や旋回性能に関わる足回り

足回りは、車体の重量を支えながら「加速」「減速」「操舵」という車の基本運動能力を担っています。サスペンションやタイヤの形状1つで、車の動きは大きく変わってくるのです。

SUS(F/R)	フロントとリアのサスペンション形式。ストラット式やダブルウィッシュボーン式、リンク式やトレーリングアーム式などがあります。
TIRE(F/R)	フロントとリアのタイヤサイズ。表記は、タイヤの幅 (mm) / 扁平率 (タイヤの横幅に対する高さの割合) ホイール径 (inch) となっています。

セッティング解説

セッティングを突き詰めてベストな車に仕立て上げる

ステア特性などを理解した上で荷重移動やライン取りを行っているのに、うまく走らせることができない——その原因は、車がきちんとセッティングされていないということが考えられます。各セッティング項目を理解した上で調整していけば、今までとは比べものにならないほどドライビングしやすくなるはずです。

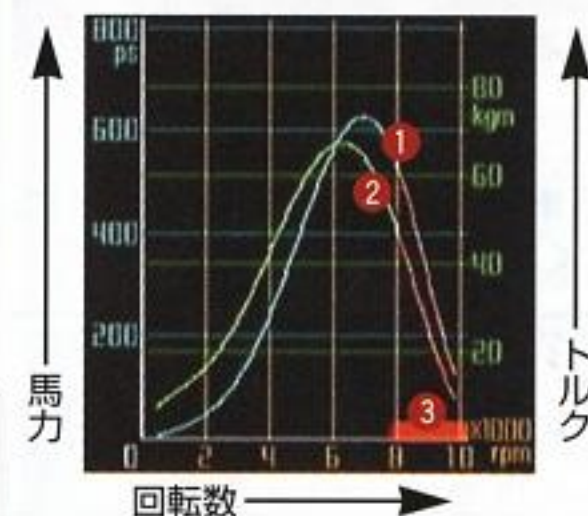


ブースト圧を調整して馬力やトルクを上下させる

エンジンのセッティングでは、過給器（ターボ&スーパーチャージャー）の圧力を調整して、パワーを高めることができます。その前に、馬力とトルクの性能曲線の見方を理解しましょう。

■エンジンのポテンシャルを表す馬力曲線とトルク曲線

エンジンの性能アップを図る上で見落とせないのが、下の性能曲線のグラフです。これは、エンジン回転数に対する馬力とトルクの大きさを表していて、加速や最高速に影響してきます。



①馬力曲線（パワーカーブ）

エンジン回転数に対する馬力を表した曲線。左のグラフの場合、7000回転で最大馬力を発生することになります。また、馬力が盛り上がりだす回転域から最大馬力発生回転域までを「パワーバンド」と言い（左のグラフの場合は4000～7500回転くらい）ます。走行中は常にこのパワーバンド内に入れておきましょう。

②トルク曲線（トルクカーブ）

エンジン回転数に対するトルクを表した曲線。左のグラフの場合、6300回転で最大トルクを発生することになります。また、トルクが盛り上がりだす回転域から最大トルク発生回転域を「トルクバンド」と言い（左のグラフの場合は3800～7000回転くらい）、シフトアップはこのパワーバンド内で行うとスムーズに加速できます。

③レッドゾーン

エンジンの最大許容回転数を超えたゾーン。レッドゾーンまでエンジンを回す（オーバーレブ）と、馬力やトルクが急激に落ちます。また、シフトダウン時にレッドゾーンに入れてしまうと、シフトロックと呼ばれる現象が起き、車の挙動を乱してしまう原因となります。

TURBO BOOST [ターボブースト]→ターボチャージャーのブースト圧を調整する

ブースト圧とは、ターボによって吸い込んだ空気を圧縮し、シリンダー内に押し込んだプラス圧力のこと。排気ガスを外へ逃がすバルブ（弁）にかかる圧力を電子制御し、ブースト圧を調整します。

ブースト圧のレベルを下げると、最大馬力と最大トルクが減り、最高速と加速力が下がります。逆

に、ターボラグ（アクセルを開けてから本来の加速力を発揮するまでの時間の遅れ）が小さくなるため、アクセルに対する車の反応は良くなります。いくらパワーやトルクがあっても、それを発揮できなければ宝の持ち腐れ。自分の運転技術に合わせてブースト圧を調整、扱いやすい特性にしましょう。



ブースト圧のレベルを上げると、最大馬力と最大トルクが増し、最高速と加速力が高まります。

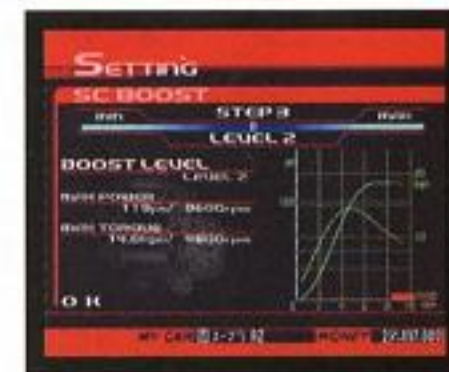
ただし、ターボラグは大きくなります。アクセルを開けてからワンテンポ遅れて急激にパワーが出るようになり、コーナー立ち上がりでは、扱いにくくなります。特に低速コーナーでは、挙動が乱れやすくなるので、素早い操作が要求されます。過敏な車の反応を制御できるなら、迷わず上げましょう。



SC BOOST [スーパーチャージャーブースト]→スーパーチャージャーのブースト圧を調整する

スーパーチャージャー内部のパーツを交換してエンジンとコンプレッサー（吸気を圧縮する装置）の回転比率を変え、ブースト圧（意味はターボと同じ）を調整します。

スーパーチャージャーは、エンジンが回転中、常に作動しているため、ターボラグは少なく、低速から効果を発揮します。ただし、最大馬力、最大トルクともにそれほど大きくは上がりません。当然、ブースト圧を低くすれば、出力は低下しますが、下げることによるメリットはほとんどありませんし、アクセルに対する反応もそれほど変わりません。基本的に下げてしまうのはナンセンスでしょう。



ブースト圧を高めれば最大馬力も最大トルクも上がりますが、スーパーチャージャー自体が

元々低回転設計なこともあって、その上がり幅はターボチャージャーよりも落ちます。また、ブースト圧のMAXレベルも低いので、飛躍的なパワーアップを望むことはできません。それでもブースト圧を上げることのデメリットはないに等しいので、基本的にはMAXまで上げておきましょう。



トランスミッション TRANSMISSION

ギア比を調節してエンジンの性格を変える

トランスミッションをクロス化すると、各ギア間のつながりがスムーズになり、スピードの乗りもよくなります。ローからトップの各ギアとファイナルギアを調整、コースに合ったギア比を見つけましょう。

■各ギア比を調節する

「RACING」のトランスミッションを装着時のみ、各ギア比を調整することができます。ギア比を小さくすると最高速が高まりますが加速が悪くなり、大きくした場合はその逆になります。調整時の指針として下記に例をあげましたので参照してください。基本的にコースのレイアウト（高速、中速、低速）に合わせてコーナーごとに臨機応変に調整していくことが重要になります。



例：2速のギア比を調整する

ギヤ比を小さくする

3速との間隔が狭まり、3速にシフトアップした際に落ちる回転が少なくなるため、高回転（トルク大）をキープしたまま加速することができる上に、中速域でのスピードの乗りが良くなります。また、2速での最高速も伸びますが、1速から2速にシフトアップした際に落ちる回転が大きくなってしまいうため、低速域の加速は悪くなります。



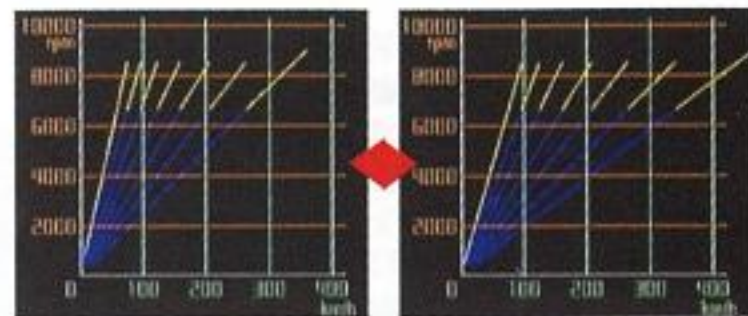
ギヤ比を大きくする

1速との間隔が狭まり、1速から2速にシフトアップした際に落ちる回転が少なくなるため、高回転（トルク大）をキープしたまま加速することができる上に、低速域でのスピードの乗りが良くなります。ただし、2速の最高速は下がる上に、次の3速にシフトアップした際に落ちる回転が大きくなってしまいうので、中速域の加速は悪くなります。



■ファイナルギア比を調節する

「SPORTS」か「RACING」のトランスミッションを装着していると、ファイナルギア比を調整することができます。ファイナルギアは、ミッションから伝わった動力を最終的に車軸へ伝えるギアのことを指し、このギア比を調整することで、1～6or7（「RACING」を装着すると1段増えます）速の全体のギア比を変えることができます（小さくすれば最高速重視、大きくすれば低速域の加速重視）。トランスミッションのセッティングは、ファイナルを決めた上で、各ギヤ比を細かく調整していきましょう。



サスペンション SUSPENSION

足回り全般を調節して運動性能を高める

車のセッティングは、足回りから始めるのがセオリー。足回りを固めれば操縦性は向上し、限界域での車の挙動も安定。コーナリングスピードを高められるので、結果、速く走ることができるのです。

SPRING RATE [スプリングレート]→スプリングの硬さを調整する

路面に対する車体の動きをコントロールするスプリングの硬さを調整します（「RACING」のサスペンションキットを装着時のみ調整可能）。ダンパー（P.28参照）と合わせてセッティングしましょう。

スプリングレートを下げると、路面のギャップをスプリングが吸収してくれるため、走行安定性は基本的に高まります。ただし、スプリングが柔らかい分、高速域でのローリング（左右への揺れ）やピッチング（前後への揺れ）は大きくなります。さらに、コーナリング中は横Gによってアウト側が大きく沈み、イン側が浮き気味になるため、グリップ不足によるアンダーステアの傾向が強くなります。

スプリングレートを上げると、高速走行で安定します。横Gが掛かってアウト側が沈み込みにくくなるため、鋭いコーナリングも可能になります。ただし、縁石やバンプに乗り上げたときに車体が跳ねてしまう気難しい性格も現れます。こうなると、4輪がきちんと路面に接地していない時間が生じてしまい、姿勢の修正が困難になって、急激にコントロールを失うこともあります。



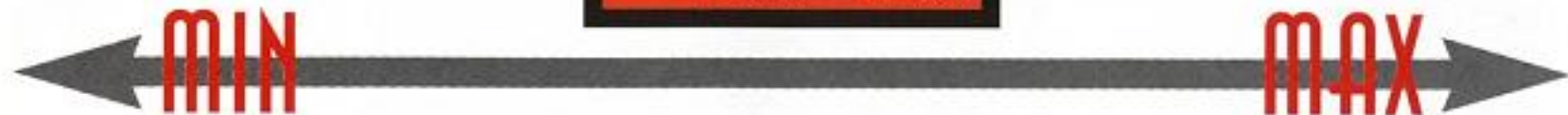
RIDE HEIGHT [ライド・ハイト]→車高を調整する

床下から路面までの距離（グラウンドクリアランス＝最低地上高）を調整して、車の重心の位置を変えます。「SPORTS」か「RACING」のサスペンションキットを装着時に調整可能です。

車高を低くすると重心が下がり、ローリングやピッチングが抑えられ、操縦性も高まります。また、全体的に挙動が鋭くなるので、タイムアップを狙う場合は、車高を低めに調整するのがセオリーです。ただし、コーナーでは横Gを吸収するストローク量が減る分、踏ん張りが利かなくなり、テールスライドが出やすくなります。硬めのスプリングやダンパー、タイヤでグリップを高めてやりましょう。



車高を高くすると重心が上がり、走行安定性がアップ。さらに、コーナリング時に横Gを吸収するストローク量が大きくなることで、アウト側が沈み込んで踏ん張りが利きやすくなります。ただし、イン側が浮き気味になる分、アンダーステアは強くなり、不安定な挙動を示すようになってしまいます。また、全体的に動きが鈍くなるため、基本的には初期設定より上げないほうがいいでしょう。



DAMPER [ダンパー]→減衰力を調整する

スプリングが伸縮するスピードを抑え、車体の揺れ戻しを防ぐのがダンパーの役目です。スプリングレートの強度に合わせてセッティングしていくのがセオリーです。

ある程度のロール量をキープして走行安定性を高めたい場合、スプリングレートを下げる方向に持っていくます。ただし、スプリングの伸縮だけに頼っていると安定しないため、ダンパーも弱めにセットしてこれを制御してあげるのです。逆にスプリングレートが高いのに、ダンパーを弱くしてしまうと、スプリングの伸縮を制御できなくなるので、ギクシャクした不安定な動きになります。



ロール量を減らしてコーナリング性能を高める場合、スプリングレートを上げる方向に持っていくます。これに合わせてダンパーを強くすれば、ノーズダイブ（減速によってフロントが下がる状態）やローリングのスピードが抑えられるため、素早い荷重移動によってより鋭く曲がるができます。また、弱いスプリングに強いダンパーを組み合わせると、粘りのないゴツゴツとした動きになります。



CAMBER [キャンバー]→タイヤのキャンバー角を調整する

キャンバー角とは、車を真正面から見たときのタイヤの傾き度を表します。キャンバー角を大きくすると、タイヤは「ハ」の字形に傾きます（この状態をネガティブキャンバーと言います）。

コーナリング中に横Gを受けることで、タイヤは接地面を軸に傾きます。この際、キャンバー角が少ないと、タイヤが路面に対してまっすぐ接地しなくなり、グリップ力が低下。操舵輪が傾いていれば曲がりにくくなり、駆動輪が傾いていると、パワーオンによって滑りやすくなってしまいます。とはいえ、初期設定は0度。無理につける必要はありません。車の性能やコースに応じて考えましょう。



キャンバー角をある程度つけていくと、コーナリング中にタイヤが路面に対してきっちり接地するようになるため、グリップ力が高まります。ただし、角度をつけすぎると、逆にタイヤと路面がうまく接地しなくなり、グリップは低下、直進安定性にも悪影響を及ぼします。目安は1～2度程度。あとはスプリングレートやダンパー、車高によるロール量に応じて微調整していくのがいいでしょう。



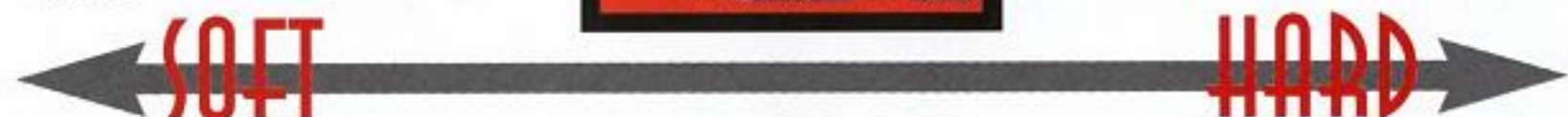
STABILIZER [スタビライザー]→車体のロール量を調整する

スプリングやダンパーを固めればロール量は抑えられますが、パンピーな路面では操縦性が悪化してしまいます。そこで、スタビライザーを併用してロール量を調整しましょう。

スタビライザーをソフト寄りにするとロール量が大きくなり、走安性が高まります。ただし、コーナリング中は車体がロールすることでイン側タイヤが浮き気味になり、グリップ力が減少、アンダーステア傾向が強くなります。なお、スプリングとダンパーを硬くしている場合、スタビライザーをソフトにすることにあまり意味はありません。スタビライザーは補助的パーツとして考えましょう。



スタビライザーをハード寄りにしてロール量を抑えると挙動が安定するため、シャープなコーナリングが可能になります。ただし、スタビライザーのみでロール剛性を高めるとスプリング&ダンパーの伸縮を妨げます。コーナリング中はしっかりとした粘りがなくなり、コントロールしにくくなってしまいます。また、フロントを強化するとアンダーに、リヤを強化するとオーバーになります。



ブレーキ
BRAKE

前後のブレーキのバランスを調整する

ブレーキコントローラを装着している場合のみ、フロントとリアのブレーキバランスを変えることができます。自分のドライビングスタイルに合わせて効き具合のバランスを調整していきましょう。

ブレーキを掛けると、車の重心は前に移動するため、どの車も初期設定はフロント寄りになっています。より短時間で減速を済ませるためには、フロント比重を大きくしておくことが原則になります。特にフロントヘビーな車では、思い切ってフロント寄りにしましょう。ただし、極端にフロント比重を大きくしてしまうと、ブレーキングでタイヤがロック、制動力を失ってしまうこともあります。



エンジンがミッドに積まれたMR車や、リアに積まれたRRでは、多少、リアの比重を大きくして上げる必要があります。リアの効きを良くすると、ブレーキング時に車体はある程度安定させることもできます。ただし、サーキットでは、ブレーキによる減速Gが大きいので、リアの比重を大きくしすぎると、制動力が低下、リアがロックしやすくなります。70:30くらいに止めておきましょう。

FRONT

REAR

タイヤ
TIRE

タイヤのコンパウンド（硬さ）を変える

「RACING」タイヤにはゴムのコンパウンド（硬さ）が3種類あり、前後ともに変更することができます。車のパワーや駆動形式、コースレイアウトなどに応じて変えていくのがいいでしょう。

パワーが大きくなると、トラクションがかかりにくくなったり、アクセルを開けた途端にテールスライドを起こしたりしてしまいます。そんなときは、ソフトにしてグリップ力を高めましょう。また、アンダーステア気味の車はフロントをソフトに、オーバーステア気味の車はリアをソフトに変えるのも効果的です。ただし、サスの調整具合によっては扱いづらい車になってしまうこともあります。



このゲームには「摩耗」という概念がないため、タイヤのセッティングに関してはグリップ力だけを考えればOKです。そのため、ハードコンパウンドの使い道としては、前後のグリップのバランス調整になるでしょう。最も効果的なケースは、アンダーステア気味の車をドリフトしやすい性格にしたいとき。フロントをソフトにしてリアをハードにすれば、テールスライドのきっかけが作りやすいでしょう。

SOFT

HARD

ダウンフォース
DOWN FORCE

車を路面に押しつける力を調整する

ダウンフォースとは、空力的に車を路面に押し付ける下向きの力を指します。ダウンフォースの調整は、ワークスカーと一部の市販車（スカイラインGT-Rなど）のみ可能です。

ストレートや高速コーナーが主体のハイスピードコースでは、最高速が要求されるため、ダウンフォースを可能な限り減らすのがセオリーです。また、中速コースでも、1発のタイムが要求される予選ではダウンフォースを減らし、サスペンションでグリップ（メカニカルグリップ）を稼ぐというセッティングが有効です。コースや車の特性、状況に応じての調整が重要になるのです。

ダウンフォースを増やすとグリップ力が増し、コーナリングスピードを高めることができます。



低速コーナー主体のテクニカルコースではダウンフォースを強めに調整しましょう。ただし、高速コースでは、ダウンフォースを増やすとスピードが伸びなくなるので、走りやすくてもラップタイムでは遅くなるかもしれません。なお、フロントを高めるとオーバー、リアを高めるとアンダーになります。

MIN

MAX



目的別セッティングガイド

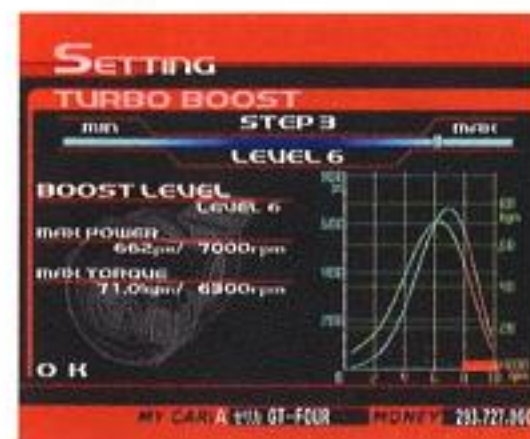
Guide to Fastest

車のセッティングは、トータルで考えなくてはなりません。目的を明確にして、トータルバランスを考えたセッティングを心掛けましょう。ただ、闇雲に車をいじっても、速くはならないのです。ここでは、7タイプのセッティングの方向性を紹介しますので、これを参考に最速の車に仕立て上げてください。

PATTERN ① 最高速を伸ばしたい

エンジン出力を高めてハイギアードにする

基本的には、エンジンパワーを上げて、ミッションをハイギアード（ファイナルギア比を下げる）にすればいいでしょう。ただし、直線距離の長さによって、ファイナルは微調整する必要があります。直線の終わりでトップギアがちょうど吹け上がるのが、理想です。まだエンジンが回るのに、直線が終わっているようなら、ファイナルが逆に低過ぎです。試走して最適のギア比を見つけましょう。



PATTERN ② 低速からの加速をよくしたい

トルク重視で各ギアの繋がりをよくする

ミッションをローギアード（ファイナルギア比を上げる）にした上で、低速ギアをよりクロスさせてギアのつながりを良くします。また、ターボやスーパーチャージャーの場合は、コースレイアウト（高速or低速）に合わせてブースト圧をアップしましょう。さらに、足回りを硬めにセットしてメカニカルグリップを高め、グリップ力の高いタイヤでトラクションをかかりやすくすることも重要です。



PATTERN ③ 最高速と加速とのバランスよくしたい

ダウンフォースを少なめにしてメカニカルグリップを重視する
ファイナルギアを下げつつ、1速→2速→3速をクロスさせ、低・中速時の加速性能をアップ。3速以降はワイド気味にして最高速を高めましょう。ターボ&スーパーチャージャー車は、ブースト圧を高めて、パワーアップ。一方、足回りはPATTERN2と同様、やや硬めの方向性でメカニカルグリップを稼ぎ、ダウンフォースを削って、ハイグリップタイヤを用意しましょう。



PATTERN ④ コーナーをうまく曲がれるようにしたい

足回りを調整して適度なロール度をキープする

スプリングレートとダンパーの減衰力はコーナーによってその最適値が異なります。ギャップや縁石に乗り上げたときに制御が効かなくなるようでは硬すぎ。横Gを吸収しつつ、底付きしない硬さがベストです。ロール角はスタビライザーで制御しましょう。アンダーを消したいなら、フロントにキャンバー角をつけ、車高をやや下げましょう。タイヤは前後ともソフトをチョイスします。



PATTERN ⑤ ライバルをたくさん抜きたい

トルク力とコーナリング性能にウエイトを置く

直線でパスしたいなら、PATTERN1と3を組み合わせで考えればいいでしょう。逆に、コーナーでの追い抜きを考えるなら、進入速度と立ち上がりの加速を重視したセッティングで挑むのがお勧めです。フロントのブレーキ配分を強くし、コーナー進入でパス。立ち上がりで抜き返されないように、PATTERN4を極めて、さまざまなライン取りに対応できる車に仕立てておきましょう。



PATTERN 6 アンダーステアを解消したい

タイヤやサスペンションでフロントのグリップを上げる

アンダーステアの一番の原因として、フロントのグリップ不足があげられます。これを解消するには、フロントのスプリング&ダンパーや、スタビライザーを硬めにセットし、車高を落としてロール量を抑えましょう。また、多少ネガティブキャンバーを与えてソフトなフロントタイヤを装着。ダウンフォースが調整できる車であれば、フロントのダウンフォースを高めてあげてもいいでしょう。



PATTERN 7 オーバーステアを解消したい

フロントとリアのグリップ力をバランスよくする

後輪駆動車のオーバーステアの解消は、最も難しいセッティングの部類に入ります。調整する箇所は上記PATTERN6同様、スプリング&ダンパー、車高、タイヤ、ダウンフォースで、リアを重視（特にスプリング&ダンパー）します。ただし、フロントにも気を配り、バランスを取ることが重要です。ダウンフォースを調整できる場合は、リアのダウンフォースを高めてグリップ力を稼ぎましょう。



CREATOR'S CAR COLLECTION

「Sega GT」開発陣の
愛車が大集合!

セッティング解説のラストを飾るのは、「SegaGT」を生み出した開発チームの愛車コレクションです。ゲーム内の車のあらゆる性能を知り尽くしたクリエイターたちの車は、果たしてどのくらいの性能を発揮するのでしょうか。簡単なセッティングの方向性も併せて各人のコメントを紹介していきます。

ENTRY No. 1

TOYOTA Supra RZ TWIN TURBO / 市販車SAクラス

セッティングの方向性：スピード重視 / SPRINT ZONE仕様

高速コースではやはりFRのほうが有利です。GT-Rも速いですが、最高速ではやっぱりスーブラですね。エンジンはSTEP 3、フルブーストでギア比を超高速セッティングにします。300km/hオーバーでの巡航が可能なので、市販車の中では最強の1台。直線では400km/hも狙える最速マシンです。ただし、高速域で車体を安定させるには、足回りを硬めにする必要があります。また、安定性向上のため、フロントを硬めにセットしてアンダーステア傾向にしたほうがいいでしょう。それでもバンクでのスピードコントロールはシビアですが（笑）。

ENTRY No. 2

TOYOTA SPRINTER TRUENO GT APEX (AE86) / 市販車Bクラス

セッティングの方向性：ドリフト重視 / NIGHT SECTION A仕様

非力なエンジンをSTEP 3までチューニングし、起伏のあるこのコースでも通用するようにします。足回りはドリフト時のコントロール性を重視、前後ともに硬すぎないようにしてノーマルタイヤを組み合わせます。ブレーキバランスを30：70程度に変更するとリアを滑らせやすく、ドリフトに持ち込むことが容易になります。ノーマルタイヤなのでかなり滑りますが、コントロールしやすくドリフトを満喫できるでしょう。さすが86というところですね。また、RACINGタイヤを履くと、高いレベルでのグリップ走行も可能なバランスのいい車です。

ENTRY No. 3

MAZDA AZ-1 / 市販車ENTRYクラス

セッティングの方向性：スピード重視 / SNOWY MOUNTAIN仕様

この車は元々車重が軽いので速いのですが、その分コントロールが非常に難しいので、足回りはあまり硬くせずに適度にロールするセッティングにします。スタビライザーを装着するなら柔らかめにしましょう。タイヤはRACINGを装着し、フロントにはMEDIUM、リアはSOFTを選択。あえて車の回頭性を落とすことによって、コントロールしやすくします。グリップ走行を心掛ければ、かなりのタイムを叩き出せることでしょう。ただし、コントロールは本当に難しいので、乗りこなすにはかなりのテクニックが必要です。

ENTRY No. 4

NISSAN SKYLINE GT-R V-spec (R34) / 市販車SAクラス

セッティングの方向性：加速重視 / 0-400 TOURNAMENT (EVENT RACE)仕様

エンジンはもちろんSTEP 3でフルブースト。ギア比もスーパークロスにセッティングします。あとは、いかにトラクションをかけられるかがポイントになってきます。元々速い車なので簡単にかなりのタイムが出せますが、そこからのコンマ何秒タイムアップできるかが、セッティングの見せどころですね。足回りは、タイヤの性能をフルに引き出してやるようなセッティングが理想です。リアの足回りは硬くしすぎず、トラクションのかかりを良くしましょう。0-400ではやはり4駆のほうが有利ですね。車重がもう少し軽ければ無敵なんですけど…。

ENTRY No. 5

NISSAN Silvia spec-R AERO (S15) / 市販車Aクラス
セッティングの方向性：ドリフト重視 / GREAT ROCK ROAD仕様

このコースはグリップで走っても面白いのですが、せっかくエスケープゾーンがあるので、ドリフトセッティングのシルビアが面白いのでは。エンジンはSTEP 3までチューニングしますが、タイヤはSTREET程度にとどめ、高速ドリフトでコーナーを攻めるのが楽しいですね。リヤを少し硬めにして、コーナリング時にアンダーが出にくいようなセッティングにしてやるといいでしょう。道幅が狭いのでドリフトのコントロールは難しいですが、アクセルコントロールで調整できるように練習すれば、面白い車だと思います。

ENTRY No. 6

SUBARU Impreza 4DOOR WRX type RA STi Version IV / 市販車Aクラス
セッティングの方向性：スピード重視 / SOLID CIRCUIT仕様

エンジンはSTEP 3でフルブースト。タイヤはRACINGを選択し、足回りは前後とも硬めにセッティングします。基本的にはグリップ走行ですが、きついコーナーではサイドブレーキやパワードリフトを駆使するのも手です。慣れてくれば4駆の安定感も手伝って、かなりのタイムを叩き出せます。また、水平対向エンジンは重心位置が低いので、コーナーでの安定性も高く、さまざまなタイプのコースに対応できる優れた車ですね。欲しいです (笑)。

ENTRY No. 7

HONDA INTEGRA TYPE R / 市販車Aクラス
セッティングの方向性：スピード重視 / DEEP ROCK ROAD仕様

この車、速いです。FFの中でも世界最強でしょう。エンジンをSTEP 3までチューニングしても、安定した走行ができます。狙ったラインを走っていけるので、格上の車と互角以上に張り合えるでしょう。ただ、エンジンをチューニングすると、どうしてもFFの宿命であるアンダーが顔を出してしまいます (FFにしては元々アンダーの少ない車ですが)。それを打ち消すようなセッティングが必要になりますね。具体的にはリヤを少し硬めに設定するといいでしょう。とはいえ、アンダーが出てもこの車は速いです (笑)。

ENTRY No. 8

VENOM-RS (エンジン=5000cc/V12/NA、駆動形式=FR) / オリジナルカーSAクラス
セッティングの方向性：スピード重視 / SKY PEAK HILL仕様

このコースは本来、ハイパワー車には不向きなのですが、あえてこの車を選びました。エンジンをSTEP 3までチューニングすると、1000psを超えるモンスターマシンになります。足回りは、この馬力に耐えられる硬めのセッティングにします。大パワーの後輪駆動車はどうしてもパワーオーバーステアになってしまうので、傾向としてはやはりアンダーセッティングにするのがいいでしょう。ただし、あまり極端にすると、アンダーorオーバーというジャジャ馬になってしまうので注意。アクセルを全開にするタイミングが少なく、シビアなアクセルコントロールを強いられるので難易度は最高ですが、これを乗りこなすのが男のロマンですね。なにしろV12ですし。コース途中の石畳は路面のμが低く本当にシビアですので、普通の車に飽きた人はぜひ挑戦してほしいですね。

ENTRY No. 9

FATE (エンジン=2000cc/STRAIGHT-6/TURBO、駆動形式=4WD) / オリジナルカーAクラス
セッティングの方向性：スピード重視 / BRIDGESTONE ENDURANCE (EVENT RACE)仕様

耐久仕様なので、やはり安定感のある4駆がいいですね。それに伝統の直6エンジン+ターボで武装しています。このボディは軽くてコントロールしやすいのでお勧めです。コースは道幅が狭いので、踏ん張りが利いてコントロールしやすいように足回りも硬めに調整します。エンジンのチューニングはSTEP 3だと、ボディの性能が馬力に着いてこないの、あえてSTEP 2でとどめておき、コントロール性を重視しています。結局、どんなレースでもオーバーパワーはタイムロスの元です。コントロール可能なパワーを見極めることも重要です。



(CHAPTER)

DATA LIST

【第3章】データリスト

車種リスト

ゲームに登場する全136車種（オリジナルカーは除く）を主要スペックとともにまとめました。購入時や乗り換え時の参考にしてください。

スペックの見方

- クラス●総排気量
- 最大出力 (ps/rpm)
- 最大トルク (kgm/rpm)
- 吸気形式●駆動方式

※表中の諸元データはゲーム内と異なる場合があります。

ISUZU

GEMINI C/C

- B●1471
- 73/5600
- 11.8/3600
- NA●FF



SUZUKI

ALTO WORKS RS/Z 4WD

- ENTRY●658
- 64/6500
- 11.0/3500
- TURBO●F4WD



ALTO WORKS RS/Z 2WD

- ENTRY●658
- 64/6500
- 11.0/3500
- TURBO●FF



Cappuccino

- ENTRY●658
- 64/6500
- 10.5/3500
- TURBO●FR



SUZUKI(SUZUKI SPORT)

SUZUKI SPORT ALTO WORKS RS/Z

- ENTRY●658
- 105以上/7500
- 15.3以上/4500
- TURBO●FF



SUBARU

PLEO RS

- ENTRY●658
- 64/6000
- 10.1/3200



LEGACY B4 RSK

- A●1994
- 280/6500
- 35.0/5000
- TURBO●F4WD



Impreza 4DOOR WRX type RA STi Version V

- A●1994
- 280/6500
- 36.0/4000
- TURBO●F4WD



Impreza 4DOOR WRX STi Version V

- A●1994
- 280/6500
- 36.0/4000
- TURBO●F4WD



Impreza 2DOOR WRX type R STi Version V

- A●1994
- 280/6500
- 36.0/4000
- TURBO●F4WD



Impreza 4DOOR WRX STi Version IV

- A●1994
- 280/6500
- 36.0/4000
- TURBO●F4WD



Impreza 4DOOR WRX type RA STi Version IV

- A●1994
- 280/6500
- 36.0/4000
- TURBO●F4WD



Impreza 2DOOR WRX type R STi Version IV

- A●1994
- 280/6500
- 36.0/4000
- TURBO●F4WD



ALCYONE SVX Version L

- SA●3318
- 240/6000
- 31.5/4800
- NA●F4WD



ALCYONE SVX S4

- SA●3318
- 240/6000
- 31.5/4800
- NA●F4WD



SUBARU(STI)

STI PLEO RS

- ENTRY●658
- 102以上/7000
- 15.0以上/4000
- SUPER CHARGER●FF



STI IMPREZA 22B-STi

- SA●2212
- 365以上/6000
- 53.3以上/4000
- TURBO●F4WD



Impreza WRX type R Tuned by STi

- A●1994
- 305以上/6500
- 38.0以上/4000
- TURBO●F4WD



Impreza 22B-STi

- SA●2212
- 280以上/6000
- 37.0以上/3200
- TURBO●F4WD



DAIHATSU

Mira TR 4WD

- ENTRY●659
- 64/6400
- 10.9/3600
- TURBO●F4WD



Mira TR 2WD

- ENTRY●659
- 64/6400
- 10.9/3600
- TURBO●FF



Opti AERODOWN Beex 4WD

- ENTRY●659
- 64/6400
- 10.9/3600
- TURBO●F4WD



Opti AERODOWN Beex 2WD

- ENTRY●659
- 64/6000
- 10.9/3200
- TURBO●FF



storia X4

- ENTRY●713
- 120/7200
- 13.0/4800
- TURBO●F4WD



DAIHATSU(DRS)**DRS Opti AERODOWN Beex**

- ENTRY●659
- 104以上/7000
- 15.2以上/4500
- TURBO●FF

**DRS storia X4**

- B●713
- 145以上/7500
- 16.8以上/5000
- TURBO●FF

**TOYOTA****COROLLA LEVIN BZ-R**

- B●1587
- 165/7800
- 16.5/5600
- NA●FF

**SPRINTER TRUENO BZ-R**

- B●1587
- 165/7800
- 16.5/5600
- NA●FF

**SPRINTER TRUENO GT APEX (AE86)**

- B●1587
- 130/6600
- 15.2/5200
- NA●FR

**SPRINTER TRUENO GTV (AE86)**

- B●1587
- 130/6600
- 15.2/5200
- NA●FR

**COROLLA LEVIN GT APEX (AE86)**

- B●1587
- 130/6600
- 15.2/5200
- NA●FR

**COROLLA LEVIN GTV (AE86)**

- B●1587
- 130/6600
- 15.2/5200
- NA●FR

**MR2 G Limited SUPER CHARGER (AW11)**

- B●1587
- 145/6400
- 19.0/4400
- SUPER CHARGER●MR

**MR2 G Limited (AW11)**

- B●1587
- 130/6600
- 15.2/5200
- NA●MR

**CELICA GT-FOUR**

- A●1998
- 255/6000
- 31.0/4000
- TURBO●F4WD

**MR2 GT**

- A●1998
- 245/6000
- 31.0/4000
- TURBO●MR

**MR2 G Limited**

- A●1998
- 200/7000
- 21.0/6000
- NA●MR

**ALTEZZA RS200 Z EDITION**

- A●1998
- 210/7600
- 22.0/6400
- NA●FR

**ALTEZZA AS200 Z EDITION**

- A●1988
- 160/6200
- 20.4/4400
- NA●FR

**CELICA SS- II Super Strut Package**

- A●1795
- 190/7600
- 18.4/6800
- NA●FF

**COROLLA WRC**

- A●1972
- 299以上/5700
- 52.0以上/4050
- TURBO●F4WD

**MR-S S EDITION**

- A●1794
- 140/6400
- 17.4/4400
- NA●MR

**CHASER Tourer V TURBO**

- SA●2491
- 280/6200
- 38.5/2400
- TURBO●FR

**Supra RZ TWIN TURBO**

- SA●2997
- 280/5600
- 46.0/3600
- TURBO●FR

**Supra SZ-R**

- SA●2997
- 225/6000
- 29.0/4800
- NA●FR

**SUPRA TWIN TURBO R (JZA70)**

- SA●2491
- 280/6200
- 37.0/4800
- TURBO●FR

**TOYOTA(TRD)****ALTEZZA TRD RACING MODEL**

- A●1998
- 210以上/7600
- 22.0以上/6400
- NA●FR

**CHASER Tourer V TURBO TRD SPORTS**

- SA●2491
- 280/6200
- 38.5/2400
- TURBO●FR

**Supra TRD3000GT**

- SA●2997
- 301以上/5600
- 46.0以上/3600
- TURBO●FR



NISSAN

PULSAR SERIE VZ-R (JN15)

- B●1596
- 175/7800
- 16.5/7200



PULSAR GTI-R (RNN14)

- A●1998
- 230/6400
- 29.0/4800



180SX TYPE X (RPS13)

- A●1998
- 205/6000
- 28.0/4000



180SX TYPE S (RPS13)

- A●1998
- 140/6400
- 18.2/4800



Silvia spec-R AERO (S15)

- A●1998
- 250/6400
- 28.0/4800



Silvia spec-S AERO (S15)

- A●1998
- 165/6400
- 19.6/4800



SILVIA K's (S13 2.0)

- A●1998
- 205/6000
- 28.0/4000
- TURBO●FR



SILVIA Q's (S13 2.0)

- A●1998
- 140/6400
- 18.2/4800



SILVIA K's (S13 1.8)

- A●1809
- 175/6400
- 23.0/4000



SILVIA Q's (S13 1.8)

- A●1809
- 135/6400
- 16.2/5200



Silvia K's AERO SE (S14)

- A●1998
- 220/6000
- 28.0/4800



Silvia Q's AERO SE (S14)

- A●1998
- 160/6400
- 19.2/4800



SKYLINE 25GT TURBO (R34 4DOOR)

- SA●2498
- 280/6400
- 35.0/3200



SKYLINE 25GT FOUR (R34 4DOOR)

- SA●2498
- 200/6000
- 26.0/4000
- NA●F4WD



SKYLINE 25GT (R34 4DOOR)

- SA●2498
- 200/6000
- 26.0/4000



SKYLINE 25GT TURBO (R34 2DOOR)

- SA●2498
- 280/6400
- 35.0/3200



SKYLINE 25GT FOUR (R34 2DOOR)

- SA●2498
- 200/6000
- 26.0/4000



SKYLINE 25GT (R34 2DOOR)

- SA●2498
- 200/6000
- 26.0/4000



SKYLINE GT-R (R34)

- SA●2568
- 280/6800
- 40.0/4400



SKYLINE GT-R V-spec (R34)

- SA●2568
- 280/6800
- 40.0/4400



Fairlady Z Version S Twin Turbo 2seater (CZ32)

- SA●2960
- 280/6400
- 39.6/3600
- TURBO●FR



Fairlady Z Version S 2seater (Z32)

- SA●2960
- 230/6400
- 27.8/4800



SKYLINE GT-R (R33)

- SA●2568
- 280/6800
- 37.5/4400



SKYLINE GT-R V-spec (R33)

- SA●2568
- 280/6800
- 37.5/4400



PULSAR SERIE VZ-R N1 version II (JN15)

- B●1596
- 200/7800
- 18.5/7600



Silvia AUTECH VERSION K's MF-T (S14)

- A●1998
- 250/6400
- 28.0/4800



NISSAN(NISMO)**NISMO PULSAR SERIE VZ-R N1 version II**

- B●1596
- 230以上/8000
- 21.9以上/7500
- NA●FF

**SKYLINE GT-R NISMO (R32)**

- SA●2568
- 280/6800
- 36.0/4400
- TURBO●F4WD

**SKYLINE GT-R TUNED BY NISMO (R34)**

- SA●2568
- 360以上/6500
- 45.0以上/4500
- TURBO●F4WD

**HONDA****Z TURBO**

- ENTRY●656
- 64/6000
- 9.5/3700
- TURBO●M4WD

**BEAT**

- ENTRY●656
- 64/8100
- 6.1/7000
- NA●MR

**CIVIC TYPE R**

- B●1595
- 185/8200
- 16.3/7500
- NA●FF

**CIVIC SiR**

- B●1595
- 170/7800
- 16.0/7300
- NA●FF

**CR-X SiR (EF8)**

- B●1595
- 160/7600
- 15.5/7000
- NA●FF

**INTEGRA TYPE R**

- A●1797
- 200/8000
- 19.0/6200
- NA●FF

**INTEGRA SiR**

- A●1797
- 180/7600
- 17.8/6200
- NA●FF

**Accord SiR-T**

- A●1997
- 200/7200
- 20.0/6600
- NA●FF

**S2000**

- A●1997
- 250/8300
- 22.2/7500
- NA●FR

**PRELUDE Type S**

- SA●2156
- 220/7200
- 22.5/6500
- NA●FF

**NSX type S Zero**

- SA●3179
- 280/7300
- 31.0/5300
- NA●MR

**NSX type S**

- SA●3179
- 280/7300
- 31.0/5300
- NA●MR

**NSX type R**

- SA●2977
- 280/7300
- 30.0/5400
- NA●MR

**HONDA(MUGEN)****MUGEN Z TURBO**

- ENTRY●656
- 103以上/7000
- 15.1以上/4000
- TURBO●M4WD

**MUGEN CIVIC TYPE R**

- B●1595
- 224以上/8500
- 20.9以上/7500
- NA●FF

**MUGEN INTEGRA TYPE R**

- A●1797
- 245以上/8500
- 22.3以上/7500
- NA●FF

**MAZDA****AZ-1**

- ENTRY●657
- 64/6500
- 8.7/4000
- TURBO●MR

**ROADSTER SPECIAL PACKAGE**

- B●1597
- 125/6500
- 14.5/5000
- NA●FR

**EUNOS ROADSTER S SPECIAL 1.6**

- B●1597
- 120/6500
- 14.0/5500
- NA●FR

**ROADSTER RS**

- A●1839
- 145/6500
- 16.6/5000
- NA●FR

**EUNOS ROADSTER S SPECIAL 1.8**

- A●1839
- 130/6500
- 16.0/4500
- NA●FR

**RX-7 Type RS**

- A●654X2
- 280/6500
- 32.0/5000
- TURBO●FR

**RX-7 Type R**

- A●654X2
- 280/6500
- 32.0/5000
- TURBO●FR



SAVANNA RX-7 ∞ III

- A●654X2
- 215/6500
- 28.0/4000
- TURBO●FR



SAVANNA RX-7 GT-X

- A●654X2
- 205/6500
- 27.5/3500
- TURBO●FR



ANFINI RX-7 Type RZ

- A●654X2
- 265/6500
- 30.0/5000
- TURBO●FR



ANFINI RX-7 Type RB BATHURST

- A●654X2
- 265/6500
- 30.0/5000
- TURBO●FR



EUNOS COSMO TYPE SX 20B

- SA●654X3
- 280/6500
- 41.0/3000
- TURBO●FR



MAZDA(MAZDA SPEED)

MAZDASPEED AZ-1

- ENTRY●657
- 102以上/7000
- 15.3以上/4500
- TURBO●MR



MAZDASPEED ROADSTER SPECIAL PACKAGE

- B●1597
- 200以上/8000
- 19.5以上/6500
- NA●FR



MAZDASPEED ROADSTER C-spec

- A●1995
- 200以上/7400
- 20.5以上/5000
- NA●FR



ROADSTER A-spec

- A●1839
- 153以上/6500
- 17.4以上/5000
- NA●FR



RX-7 A-spec TYPE-15th

- A●654X2
- 308以上/6500
- 35.2以上/5000
- TURBO●FR



MITSUBISHI

toppo BJ R 4WD

- ENTRY●659
- 64/7000
- 10.2/3500
- TURBO●F4WD



toppo BJ R 2WD

- ENTRY●659
- 64/7000
- 10.2/3500
- TURBO●FF



MIRAGE CYBORG ZR

- B●1597
- 175/7500
- 17.0/7000
- NA●FF



LANCER GSR EVOLUTION VI

- A●1997
- 280/6500
- 38.0/3000
- TURBO●F4WD



FTO GPX

- A●1998
- 200/7500
- 20.4/6000
- NA●FF



FTO GP Version R

- A●1998
- 200/7500
- 20.4/6000
- NA●FF



LANCER GSR EVOLUTION V

- A●1997
- 280/6500
- 38.0/3000
- TURBO●F4WD



GALANT VR-4 type-S

- SA●2498
- 280/5500
- 37.0/4000
- TURBO●F4WD



GTO TWIN TURBO

- SA●2972
- 280/6000
- 43.5/2500
- TURBO●F4WD



GTO SR

- SA●2972
- 225/6000
- 28.0/4500
- NA●F4WD



GTO TWIN TURBO '92

- SA●2972
- 280/6000
- 42.5/2500
- TURBO●F4WD



GTO '92

- SA●2972
- 225/6000
- 28.0/4500
- NA●F4WD
- GTO TWIN TURBO MR
- SA●2972
- 280/6000
- 43.5/2500
- TURBO●F4WD



MITSUBISHI(RALLIART)

RALLIART toppo BJ R

- ENTRY●659
- 105以上/7500
- 15.0以上/4500
- TURBO●FF



RALLIART MIRAGE CYBORG ZR

- B●1597
- 215以上/8000
- 20.5以上/7000
- NA●FF



RALLIART LANCER GSR EVOLUTION VI

- A●1997
- 400以上/7000
- 51.0以上/4000
- TURBO●F4WD



RALLIART GTO TWIN TURBO

- SA●2972
- 510以上/6500
- 69.0以上/4200
- TURBO●F4WD



GTC1999

(1999年全日本GT選手権参戦車両)

PENNZOIL NISMO GT-R

- SA●2708
- 500以上/6000
- 72.0以上/4400
- TURBO●FR

Castrol MUGEN NSX

- SA●3500
- 475以上/8500
- 40.0以上/6000
- NA●MR

Castrol TOM'S SUPRA

- SA●1998
- 470以上/6000
- 65.0以上/4500
- TURBO●FR

RE Amemiya Matsumoto-Kiyoshi RX7

- SA●654X3
- 325以上/6500
- 41.1以上/5000
- NA●FR



XANAVI ARTA SILVIA

- SA●2140
- 300以上/6000
- 55.0以上/4500
- TURBO●FR

MOMOCORSE APEX MR2

- A●1998
- 300以上/5800
- 38.0以上/4400
- TURBO●MR

CUSCO SUBARU IMPREZA

- A●1994
- 375以上/6000
- 53.0以上/4500
- TURBO●FR

BP APEX KRAFT TRUENO

- A●1998
- 340以上/6200
- 48.0以上/4900
- TURBO●FR



パーツガイド

車の性能アップに欠かすことのできない各種パーツを紹介。また、説明内に登場する聞き慣れないパーツに関しては、各ページの下段に解説を設けていますので参照してください。

ENGINE (エンジン)

NA、TURBO、SUPER CHARGERごとに細部にまで渡るパーツを交換して、エンジンの馬力を高めます。また、馬力アップと平行してマフラーを交換することもできます。

NA

中回転域にパワーバンドがあるNA（自然吸気）エンジン。チューニングすることによって、高回転域にシフトし、馬力とトルクがアップします。また、アクセルを開けた際のレスポンスを高めることもできます。

STEP 1

エアクリナーをストリート仕様に変更。バルブの開閉タイミングを調整するECUの点火時期&ガソリン噴射量をセッティングします。

STEP 2

カムシャフトを変更して強化バルブスプリングに交換。メタルガスケットと鋳造ハイコンプ（高圧縮）ピストンで圧縮比を高め、大径スロットルバルブを採用します。また、冷却率を高めるためにオイルクーラーを装着し、ECUの点火時期&ガソリン噴射量のセッティングも行います。

STEP 3

メタルヘッドガスケット、鋳造ハイコンプピストン、H断面コンロッド、削り出しクランクシャフトに交換し、圧縮比の変更とエンジン自体を軽量化。また、各部のバランス取りやポート研磨加工を行います。さらに、フューエルポンプインジェクターの変更やオイルクーラーの装着、ECUの点火時期&ガソリン噴射量のセッティングも同時に行います。

パーツ解説

ECU : Electronic Control Unitの略で、インジェクション(燃料を噴射して供給する装置)からのガソリン噴射量やタイミングを、エンジンの状況変化に応じてコントロールする電子パーツ。

カムシャフト : バルブタイミングを決定しているパーツ。

ガスケット : 金属の接合部から水やオイル、空気や排気ガスが漏れないようにするために密封するパーツ。

コンロッド : ピストンとクランクシャフトを連結するパーツ。

TURBO

排気ガスのエネルギーによって吸入、圧縮した空気を、強制的にシリンダー内に押し込むのが、ターボの役割。これによって出力が上がり、馬力やトルクが大幅に上昇します。さらに、チューニングでブーストアップを図れば、さらなるパワーアップが可能です。

STEP 1

エアクリナーをストリート仕様に交換し、強化タイプのアクチュエーターを装着することでブーストアップを図ります。それに伴い、ECUの点火時期&ガソリン噴射量のセッティングも行います。

STEP 2

ターボチャージャーとインタークーラーを変更して、さらなるブーストアップを図ります。また、メタルガスケットと鋳造ローコンプ（低圧縮）ピストンで圧縮比を変えてエンジンを強化。それに伴い、オイルクーラーの取り付けとECUの点火時期&ガソリン噴射量のセッティングも行います。

STEP 3

大型ターボチャージャー、大型インタークーラー、**ウエストゲート**、メタルヘッドガスケット、鋳造ローコンプピストン、H断面コンロッド、削り出しクランクに交換し、圧縮比を変更。さらにフューエルポンプ、インジェクターの交換とオイルクーラーの取り付けを行い、ECUの点火時期&噴射量を調整します。

STEP 1

エアクリナーをスポーツタイプ仕様に交換し、スーパーチャージャー駆動プーリーを交換することでブーストアップを図ります。それに伴い、ECUの点火時期&ガソリン噴射量のセッティングも行います。

STEP 2

上記STEP 1の内容に加え、インタークーラーとスーパーチャージャー配管を変更して効率を高めます。メタルヘッドガスケットに交換して圧縮比の変更を行うほか、オイルクーラーも取り付けます。

STEP 3

大型スーパーチャージャーと大型インタークーラーに変更。さらにメタルヘッドガスケット、H断面コンロッド、削り出しクランクに交換して圧縮比の変更を行います。また、フューエルポンプインジェクターの変更やオイルクーラーの取り付け、ECUの点火時期&ガソリン噴射量のセッティングも同時に行います。

SUPER CHARGER

基本的な役割はターボと同様で、エンジンの回転と直結している分、ターボラグが生じないのが、スーパーチャージャーの特徴です。圧縮比を変更することで馬力やトルクアップが図れます。

MUFFLER

排気管から流れてくる排気ガスの圧力を上げて出力を高めるマフラー。エンジンのチューニングレベルに応じて交換するのがベストです。

STREET

ノーマルエンジンとSTEP 1のエンジンとのマッチングが良好な、ストリート仕様のマフラーに交換します。

SPORTS

STEP 2のエンジンとのマッチングが良好な、ストレートタイプのマフラーに交換。中高回転域での性能がアップします。

RACING

STEP 3のエンジンとのマッチングが良好な、高回転域重視の極太ストレートタイプのマフラーに交換します。

DRIVE TRAIN (ドライブトレイン)

ドライブトレインとは、エンジンの回転力を駆動輪まで伝えるパーツの総称。トランスミッションやクラッチを交換することで、エンジンパワーのロスを抑えることができます。

TRANSMISSION

エンジン側のギア車輪側のギアをかみ合わせ、車輪の回転数を変えるのがトランスミッションの役目。ギア比を変えることで、加速や最高速を調整できます。

STREET

全ギアをクロス化し、各ギアの繋がりを良くします。ただし、全体的にローギヤードになるため最高速は落ちます。

SPORTS

全ギアをクロス化し、各ギアの繋がりを良くします。また、ファイナルギア比のみ調整することが可能です。ただし、全体的にローギヤードになるため最高速は落ちます。

RACING

全ギアをクロス化し、各ギアの繋がりを良くします。全ギア比を調整することができますが、全体的にローギヤードになるため最高速は落ちます。

パーツ解説

クランクシャフト：ピストンの往復運動をコンロッドを介して回転運動にするパーツ。タコメーターに表示される回転数は、このクランクシャフトの回転数です。

ポート：ガソリンと空気の混合ガスの吸排気口となる通路。内部を研磨すればガスの流れがスムーズになります。

ウエストゲート (バルブ)：排気ガスを逃がすためのバルブ。過給圧をコントロールします。

CLUTCH

クラッチは、エンジンパワーをロスなく駆動系に伝えるパーツ。パワーの上昇とともに交換します。

STEP 1

純正形状の強化クラッチカバーとメタルタイプのクラッチディスクを組み込みます。動力の伝達効率がアップします。

STEP 2

ツインプレートタイプのクラッチに交換。動力の伝達効率がアップします。

STEP 3

トリプルプレートタイプのクラッチに交換。動力の伝達効率がアップします。

SUSPENSION (サスペンション)

サスペンションキットとスタビライザーを交換して、車の運動性能を高めます。足回りのチューニングは、エンジンのチューニングとともに重要で、車に応じた細かい調整が要求されます。

SUSPENSION KIT

スプリングやダンパーなどのパーツがセットになっているサスペンションキット。種類によってセッティングできる部分が異なります。

STREET

純正形状の強化ショックアブソーバー（ダンパー）と強化スプリングを組み込みます。車高の調整はできませんが、減衰力やキャンバー角の調整機能が備わっているため、サスペンションの微調整を行うことができます。

SPORTS

車高調整式のショックアブソーバーと直巻きタイプのスプリングを組み込みます。減衰力や車高の調整機能が備わっているため、サスペンションの微調整を行うことができます。

RACING

レース専用のサスペンションキットを組み込みます。減衰力や車高、スプリングレートの調整機能が備わっているため、STREETやSPORTSタイプ以上の微調整を行うことができます。

STABILIZER

ロールに対しての抵抗力を上げるためのパーツで、「トーションバーばね」や「アンチロールバー」とも呼ばれています。交換の際は、サスペンションとのバランスが重要視されます。

SOFT

ソフトな硬さのスタビライザーに交換します。適度なロール幅を残しているため、ステア操作のコントロール性は良好。5段階の調整機能が備わっているため、ロール幅の微調整を行うことができます。

MEDIUM

ミディアムな硬さのスタビライザーに交換します。ロール幅の少ないサスペンションになるため、ステア操作のコントロール性は下がってしまいます。ただし、5段階の調整機能が備わっているため、ロール幅の微調整は可能です。

HARD

ハードな硬さのスタビライザーに交換します。ロール幅のないサスペンションになるため、ほかのパーツとのバランスが重要です。5段階の調整機能が備わっているため、ロール幅の微調整を行うことができます。

BRAKE (ブレーキ)

ブレーキは単なる制動パーツではなく、コーナリング時の車の挙動に大きく関わってきます。エンジンをパワーアップしても、ブレーキを強化しなければタイムアップにはつながりません。

BRAKE KIT

パッドやローター、ホースなどをセットで交換し、ブレーキ性能の向上を図ります。制動力以上にブレーキのコントロール性が重要です。

STREET

ブレーキパッドとホースを交換します。ホースは硬質なタイプに変えますので、ブレーキング時のダイレクト感を高めることができます。

SPORTS

ブレーキローターをサイズアップし、ブレーキキャリパーをマルチポッド化。より高い制動能力を発揮します。

RACING

カーボンローター&パッドを使用し、より高い制動能力を発揮します。

CONTROLLER

前後のブレーキバランスを調整することができるパーツです。

CONTROLLER

バランスコントローラーを装着することで制動力の前後バランスを容易に調整でき、ブレーキング時の挙動をコントロールすることができます。車種の特徴やコースレイアウトに合わせたセッティングが可能です。

TIRE & WHEEL (タイヤ&ホイール)

タイヤとホイールは、駆動力や制動力、旋回力を最終的に路面に伝達する重要なパーツです。エンジンパワーやサスペンションのセッティング状態に応じて交換していきましょう。

TIRE

車と路面の唯一の接点となるタイヤ。駆動力や制動力、旋回力は、タイヤのグリップによって大きく左右されるのです。

STREET

ストリート仕様の高性能**ラジアルタイヤ**を前後同時に装着します。ライトチューン向けのタイヤなので、ハイパワー車には適していません。

SPORTS

サーキット用ラジアルタイヤを前後同時に装着します。路面に対して的確にパワーを伝えることができるハイグリップ仕様です。

RACING

レース専用ラジアルタイヤを前後同時に装着します。前後別にコンパウンドが変更可能なので、車に合った前後バランスに調整することができます。

WHEEL

ホイールを交換します。このゲームの場合、残念ながらアルミ製に変えても軽量化にはつながらないので、ドレスアップとして考えましょう。

TYPE 1

オーソドックスなメッシュタイプのアルミホイールです。

TYPE 2

8本スポークベースのメッシュデザインです。

TYPE 3

アメリカンタイプのメッシュデザインです。

TYPE 4

ツインタイプの3本スポークのアルミホイールです。

TYPE 5

ツインタイプの5本スポークのアルミホイールです。

WHEEL

TYPE 6

オーソドックスな5本スポークのアルミホイールです。

TYPE 7

オーソドックスな8本スポークのアルミホイールです。

TYPE 8

シンプルな5本スポークタイプのアルミホイールです。

TYPE 9

シンプルな6本スポークタイプのアルミホイールです。

TYPE 10

3本スポークのアルミホイールです。

REDUCING WEIGHT (レデュースングウエイト)

走りに関係ない不要な部品を取り外したり、軽量素材を使って車体重量を軽減します。軽量化は、加速性能や運動性能の向上など、車の戦闘力アップには絶対に欠かせないチューニングです。

STEP 1

エアコンやオーディオといった贅沢装備と、運転席以外のシートを取り外します。補強パーツとして、ボルトオンタイプの前後タワーバーやロアブレースを装着します。

STEP 2

上記STEP 1の内容を行うとともに、フロアカーペットやアンダーコートをすべて取り除きます。また、運転席もCFRP（カーボンファイバー）バケットシートに交換します。

STEP 3

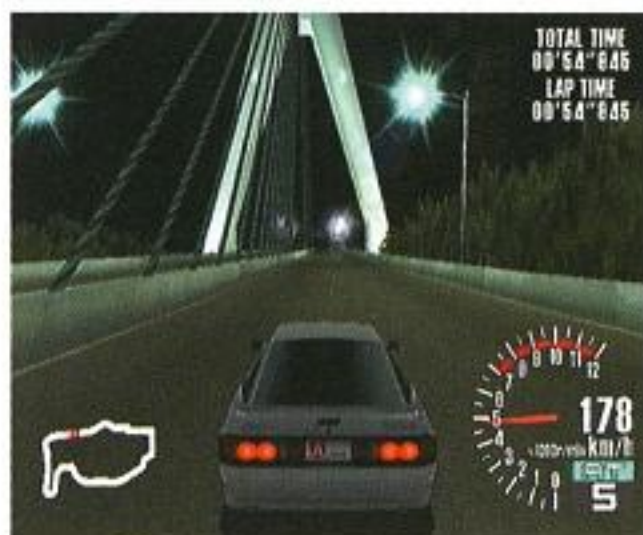
上記STEP 1、2の内容を行うとともに、ボンネットやフェンダーなど、モノコック以外のボディパーツをすべてCFRP製に交換します。また、フロントスクリーン以外の窓はすべて強化アクリルに変更。補助として、各部へのスポット増しを行います。

パーツ解説

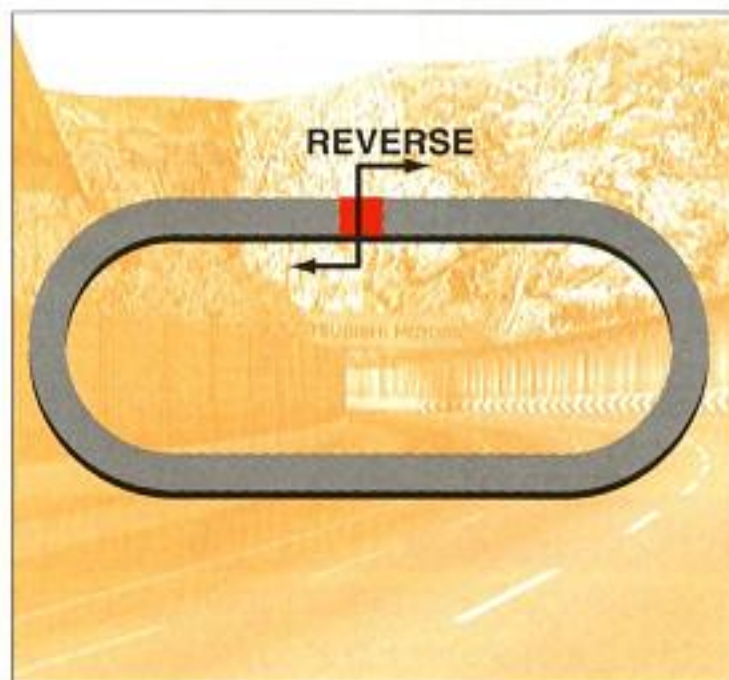
ラジアルタイヤ：ゴムの内側にある補強材（カーカスコード）を放射状（ラジアル）に重ねたタイヤ。路面にビタリと食い付くため走行性能が高く、スライドに対する限界スピードも高いのが特徴です。

コースガイド

コースは全部で12種類あり、逆走 (REVERSE) を含めると全22コースにも及びます。そのバリエーションは多種多彩。アクセルをとにかく開けるオーバルコースや直線コースもあれば、ブレーキングテクニックが鍵を握る市街地コースもあります。コースレイアウトを頭に入れて最速ラップを叩き出しましょう。



SPRINT ZONE スプリントゾーン

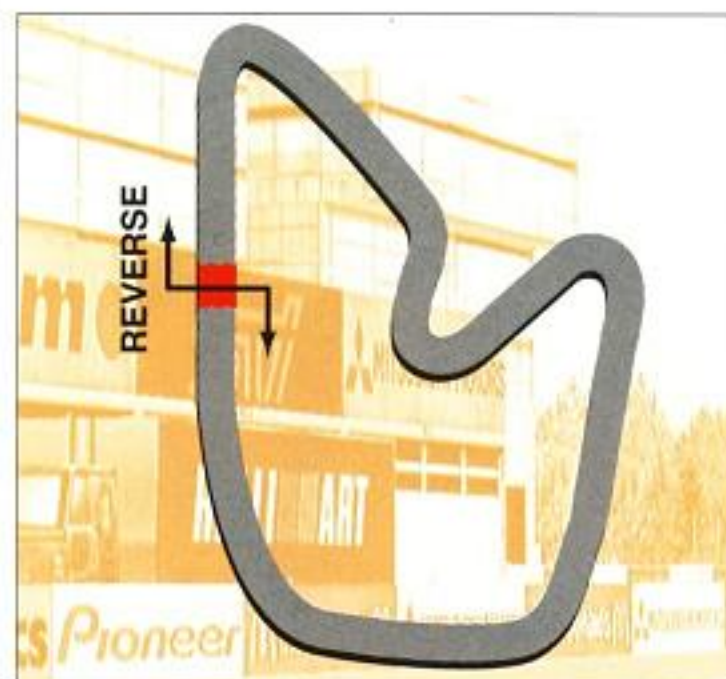


高山地帯が舞台の 超高速オーバルコース

2本のロングストレートを高速コーナーが結ぶハイスピードオーバルコース。最高速重視のセッティングで、バンクが付いた高速コーナーをいかにスリップ (減速) を抑えて曲がれるかがポイントになります。



SOLID CIRCUIT ソリッドサーキット

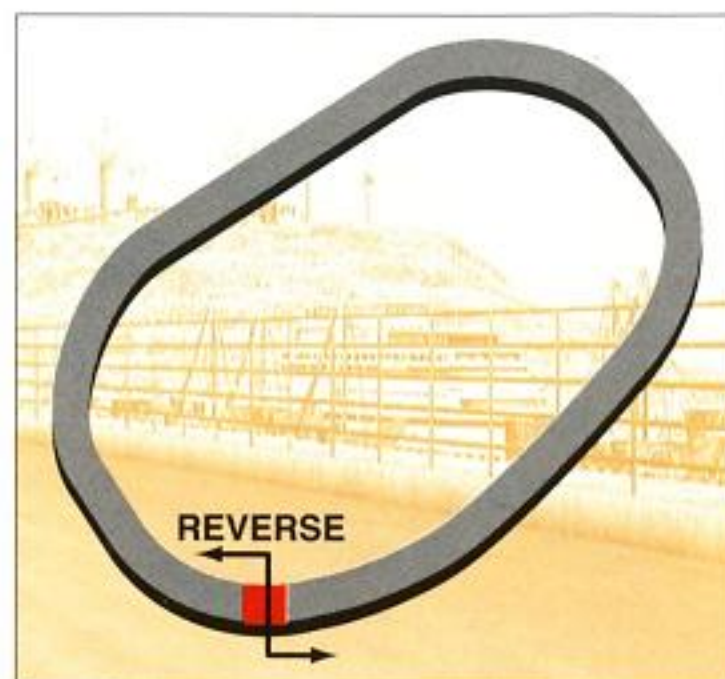


小高い丘の中を駆け抜ける 高速コース

長いストレートと低・中・高速コーナーから成るサーキット。連続する3つの低速コーナーでアンダーステアを抑えつつ、立ち上がり重視のラインをトレースできれば、タイムアップにつながります。



SKY PEAK TRACK スカイピークトラック



ヨットハーバーに隣接する オーバルコース

リゾートアイランドに設けられたショートオーバルコース。コーナーのRが緩く路面がフラットなので、アベレージスピードは優に200km/hを超えます。道幅一杯に使った大きなライン取りを心掛けましょう。



SKY PEAK HILL

スカイピークヒル



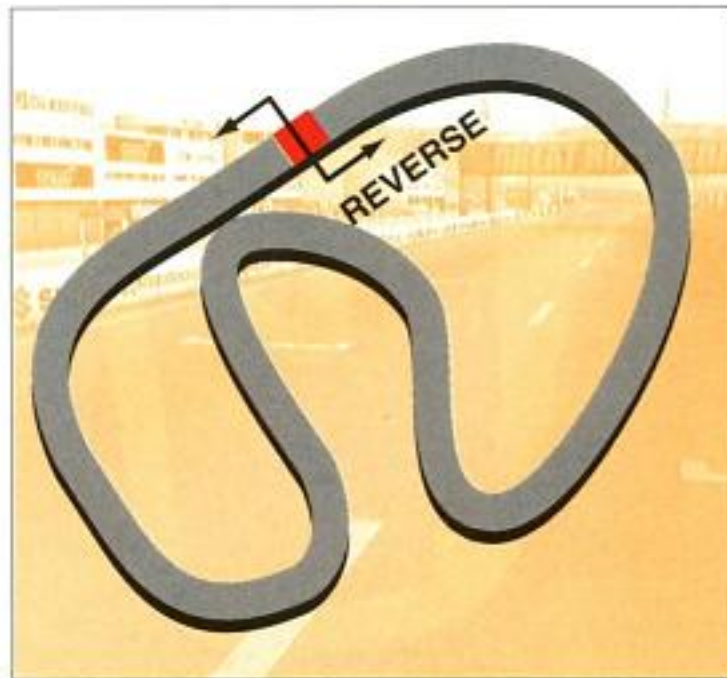
海を望む 中低速テクニカルコース

アスファルトと石畳の路面が混在する中高速コース。S字やヘアピン、シケインなど、テクニカルなコーナーのオンパレードで、正確なステア操作とライン取りが要求されます。足回りのセッティングを重視しましょう。



GREAT ROCK ROAD

グレートロックロード



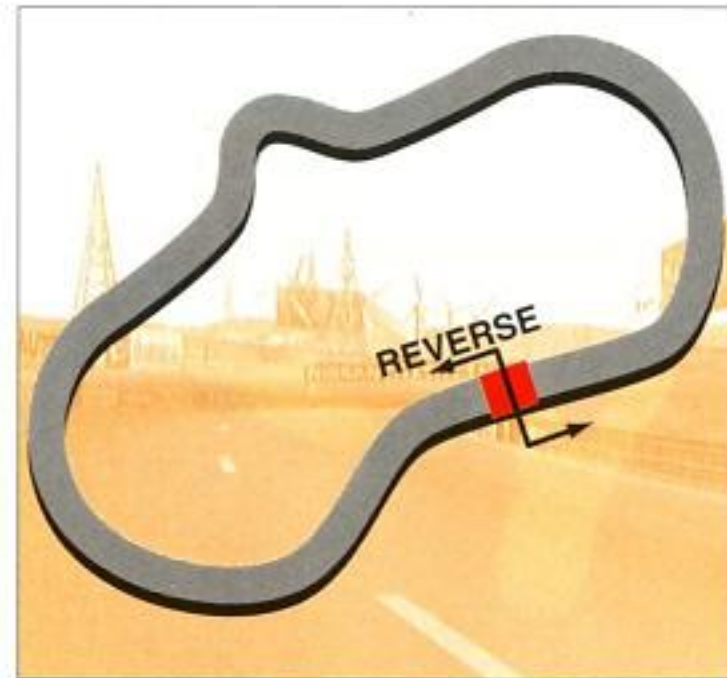
岩群に囲まれた 中高速コース

オレンジ色の夕焼け空が印象的なコース。コーナーのほとんどが中高速タイプですが、道幅が狭い分、必要以上の減速を強いられます。内側に大きく食い込んだ複合コーナーの走り方でタイムは変わってくるでしょう。



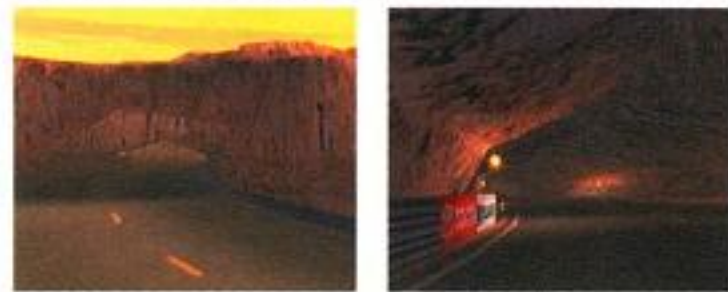
DEEP ROCK ROAD

ディープロックロード



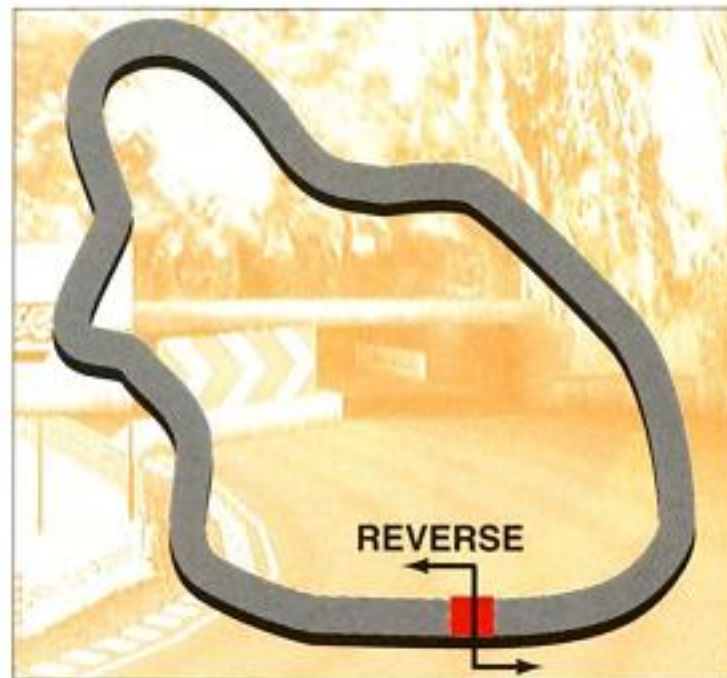
荒野の中に設けられた ハイスピードコース

GREAT ROCK ROADの直線部分を利用する高速コース。各コーナーのRが大きく、ハイパワー車でもアクセルワークのみで周回できるはずです。ただし、岩壁がせり出したセクションの視界が悪いので注意しましょう。



SNOWY MOUNTAIN

スノーピークマウンテン



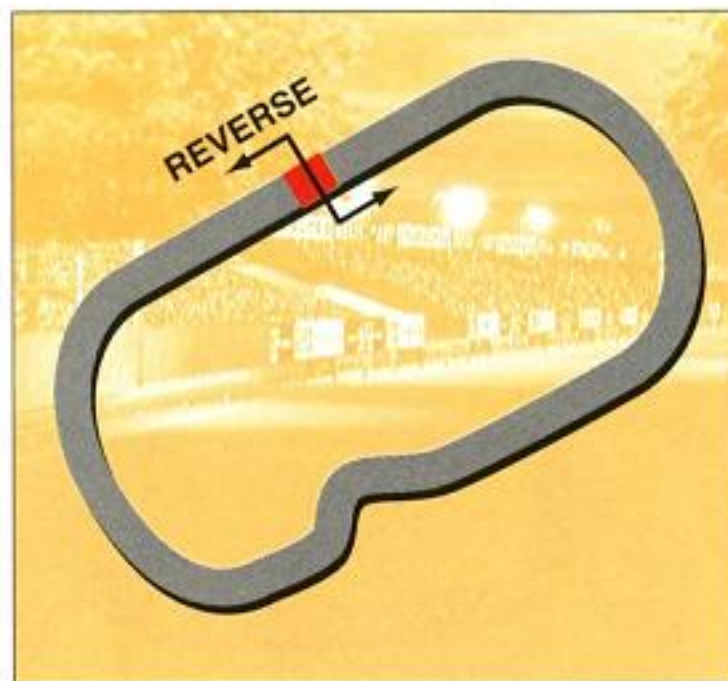
雪山の間を駆け抜ける コース

周囲に雪山が連なるコース。アップダウンが大きく、一部の路面がバンピーなので、足回りを固めすぎると車が跳ねてしまうことも。また、道幅の狭いトンネル区間では、少しでも挙動を乱すと壁にぶつかってしまいます。



NIGHT GROUND

ナイトグラウンド

郊外に建設された
ショートコース

闇に包まれた深い森の中を走るハイスピードショートコース。照明が少なく前方が見づらいため、レース中は慎重なドライビングを心掛けましょう。また、裏の高速S字コーナーは素早い切り返しが必要になります。



NIGHT SECTION A

ナイトセクションA

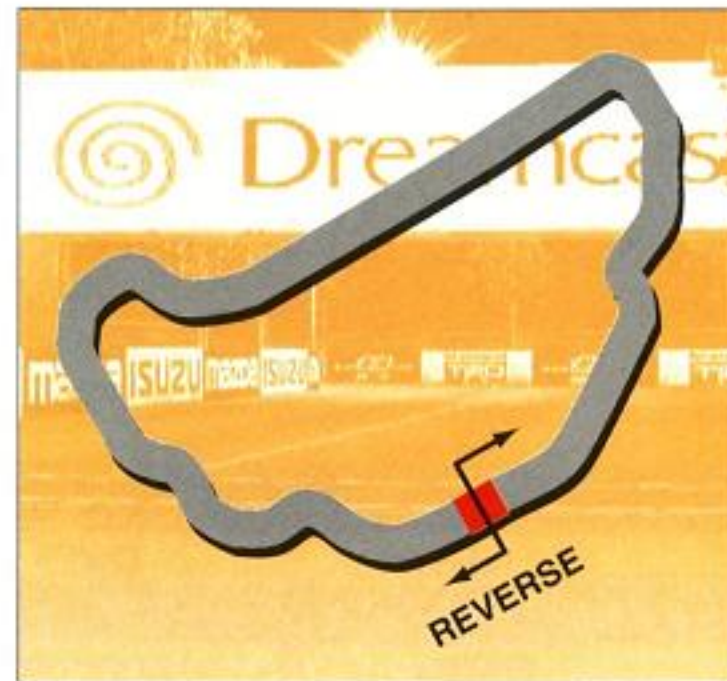
高層ビルがそびえる
ハイウェイコース

一般道から高速道路へと合流する市街地コース。エスケープゾーンがまったくなく、壁にヒットすると挙動が一挙に乱れ、大幅なタイムロスに。全域において、トップスピードからの高度なブレーキングが要求されます。



NIGHT SECTION B

ナイトセクションB

市街地に特設された
夜間コース

NIGHT SECTION Aの下を通る市街地コース。ハイスピードからのフルブレーキングで飛び込む直角コーナーやシケイン、道幅が突如狭くなるトンネルなど、至るポイントに難所が設けられています。



HEAT STAGE 1000

ヒートステージ1000

全長1Kmの
ストレートコース

辺境の地に設けられた1000mの直線コース。スタートの加速力はもちろんのこと、中～高回転域のスピードの乗りも要求されます。



INDUSTRIAL 400

インダストリアル400

工業地帯が舞台の
ゼロヨンコース

工業地帯に設けられた400mの直線コース。勝負はスタートの加速力でおおよそ付いてしまうので、ギア比の調整を入念に行いましょう。



レースリスト

OFFICIAL RACE

レース名	必要ドライバーライセンス	排気量制限
ENTRY CLASS ENTRY CLASS CUP	ENTRY	1000cc以下
ENTRY CLASS ENTRY CLASS SPECIAL RACE	ENTRY	1000cc以下
B CLASS B CLASS CUP ※1	B	1600cc以下
B CLASS B CLASS SPECIAL RACE ※1	B	1600cc以下
A CLASS A CLASS CUP ※2	A	2000cc以下
A CLASS A CLASS SPECIAL RACE ※2	A	2000cc以下
SA CLASS SA CLASS CUP ※3	SA	無制限
SA CLASS SA CLASS SPECIAL RACE ※3	SA	無制限

EVENT RACE

McDonald's OPEN RACE	ENTRY	無制限
MEGANE SUPER OPEN RACE	ENTRY	無制限
ANA OPEN RACE	ENTRY	無制限
WONDA NOVICE CAR CUP	ENTRY	1000cc以下
LAWSON ORIGINAL CAR CUP	ENTRY	1000cc以下
NA SMALL CAR RACE	ENTRY	1000cc以下
AJINOMOTO TIME ATTACK	ENTRY	無制限
Calbee TIME ATTACK	ENTRY	無制限
O-400 TOURNAMENT	ENTRY	無制限
O-1000 TOURNAMENT	ENTRY	無制限
RINREI NOVICE CAR CUP	B	1900cc以下
TARAMI ORIGINAL CAR CUP	B	1900cc以下
NA LIGHT CAR RACE	B	1900cc以下
NTT COMMUNICATIONS NOVICE CAR CUP	A	無制限
JOMO ORIGINAL CAR CUP	A	無制限
NA LARGE CAR RACE	A	無制限
Pioneer MAX SPEED	SA	無制限
BRIDGESTONE ENDURANCE	SA	無制限

市販車 ワークスカー オリジナルカー レースタイプ

○	○	○	シリーズ戦 (全3戦)
×	○	○	1戦のみ
○	○	○	シリーズ戦 (全4戦)
×	○	○	1戦のみ
○	○	○	シリーズ戦 (全5戦)
×	○	○	1戦のみ
○	○	○	シリーズ戦 (全6戦)
×	○	○	1戦のみ

○	○	○	1戦のみ
○	○	○	1戦のみ
○	○	○	1戦のみ
○※4	×	×	シリーズ戦 (全3戦)
×	×	○	シリーズ戦 (全3戦)
○※5	○※5	○※5	シリーズ戦 (全3戦)
○	○	○	1戦のみ
○	○	○	1戦のみ
○	○	○	トーナメント戦 (全4戦)
○	○	○	トーナメント戦 (全4戦)
○※4	×	×	シリーズ戦 (全3戦)
×	×	○	シリーズ戦 (全3戦)
○※5	○※5	○※5	シリーズ戦 (全3戦)
○※4	×	×	シリーズ戦 (全3戦)
×	×	○	シリーズ戦 (全3戦)
○※5	○※5	○※5	シリーズ戦 (全3戦)
○	×	○	1戦のみ
○	×	○	1戦のみ

「CHAMPIONSHIP」モードの「OFFICIAL RACE」と「EVENT RACE」のレース一覧です。それぞれ必要ライセンスや排気量制限などのレギュレーションを併記しているので、レース参戦の際にチェックしておくといいでしょう。

※1
「ENTRY CLASS CUP」と「ENTRY CLASS SPECIAL RACE」をともに優勝している場合のみ参戦可能。

※2
「B CLASS CUP」と「B CLASS SPECIAL RACE」をともに優勝している場合のみ参戦可能。

※3
「A CLASS CUP」と「A CLASS SPECIAL RACE」をともに優勝している場合のみ参戦可能。

※4
エンジン無改造の市販車のみ参戦可能。

※5
NA (自然吸気) エンジン搭載車のみ参戦可能。

SEGA GT HOMOLOGATION SPECIAL TECHNICAL NOTE

SegaGT
Homologation Special



SegaGT
Homologation Special



SegaGT
Homologation Special



SegaGT
Homologation Special



SegaGT
Homologation Special



SegaGT
Homologation Special



SegaGT
Homologation Special



SegaGT
Homologation Special



SegaGT
Homologation Special



SegaGT
Homologation Special



SegaGT
Homologation Special



SegaGT
Homologation Special



SegaGT
Homologation Special



SegaGT
Homologation Special



SegaGT
Homologation Special



SegaGT
Homologation Special



SegaGT
Homologation Special



SegaGT
Homologation Special



SegaGT
Homologation Special



SegaGT
Homologation Special



SegaGT
Homologation Special



SegaGT
Homologation Special



SegaGT
Homologation Special



SegaGT
Homologation Special

