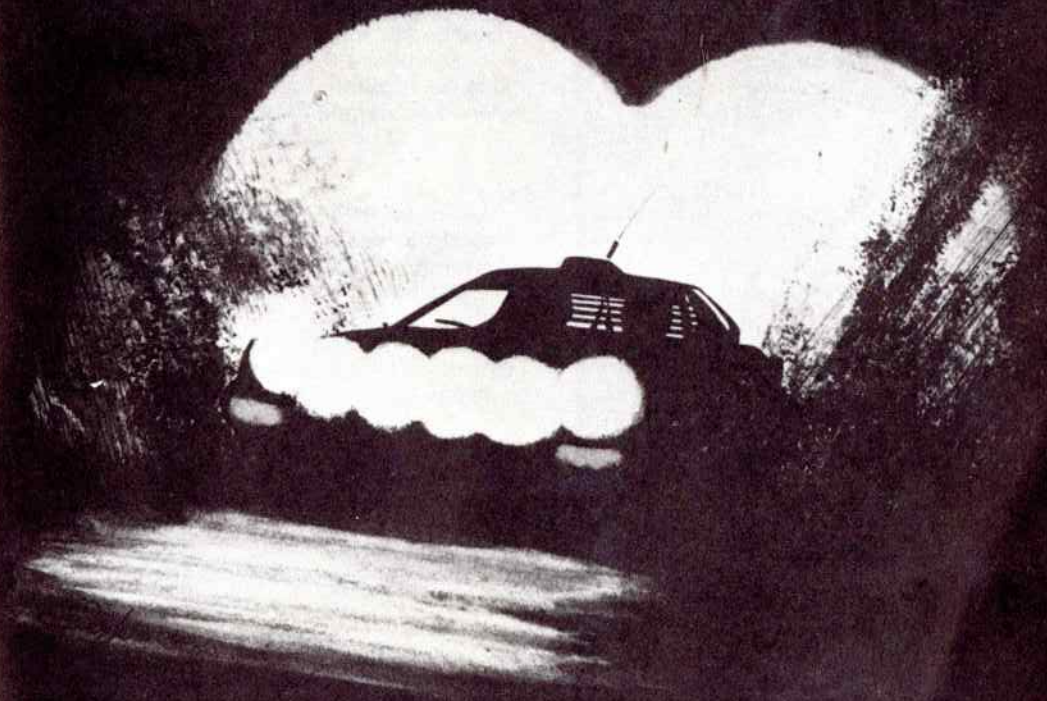


RAILY



La scatola contiene:  
schede - strade  
1 Tabella montabile "Rischi e Danni"  
Carte, fuorigiri, frecce-indicatori  
6 simulatori di marce  
6 vetture in metallo  
1 Tabella Meteo  
1 Regolamento

RALLY è la simulazione di una gara di velocità su strada.

A seconda del tempo a disposizione si possono simulare una singola prova (per esempio il Montecarlo) o tutto il campionato Marche. I tempi di gioco variano quindi da 20 minuti a 10 ore o più.

### LE SCHEDE - STRADA

Per ottenere ogni volta una gara diversa, i vari percorsi sono costituiti da un numero di schede intercambiabili, piazzate sul tavolo una accanto all'altra, in coincidenza della casella di entrata e di uscita delle varie schede (Fig. 1).

Non è mai necessario che il circuito si chiuda, che cioè la prima casella della prima scheda coincida con l'ultima dell'ultima scheda (Fig. 2).

Le strade sono suddivise in caselle, in scala circa 10 km, per calcolare i movimenti.

A lato di ogni casella è riportato un numero che indica il livello di percorribilità (0 = alta percorribilità e sicurezza; 4 = bassa percorribilità), (Fig. 3).

Su ogni casella è inoltre segnato un numero che serve per il posizionamento dei meccanici. Questi numeri non incidono in alcun modo sulla sistemazione progressiva delle schede.

Quante schede siano necessarie in ogni singola prova e i limiti generali delle loro caratteristiche è stabilito dal Calendario.

Quali esse siano e come si succedano è stabilito dal giocatore arrivato ultimo la prova precedente (chi le piazza nella prima prova, come l'ordine di partenza, è stabilito con un qualsiasi sistema casuale), nell'ambito delle caratteristiche date dal Calendario.

La scheda di partenza deve comunque avere sempre la prima casella con livello di percorribilità 0.

### ASSETTO DELLE VETTURE

Ogni pilota ha diritto di stabilire, all'inizio di ogni gara, quale assetto vuole dare alla propria vettura, scegliendo la casella corrispondente sulla plancia.

Ci sono tre tipi di assetto: STABILE, VELOCE, PROTOTIPO.

La casella assetto scelta viene segnalata piazzando sull'apposito spazio nella plancia-cambio una freccia-indicatore (Fig. 4).

L'assetto scelto resterà costante per tutte le prove della stessa gara, potendo invece essere cambiato tra una gara e l'altra, ma

con lo scarto di un solo livello (è vietato passare da assetto stabile a prototipo tra una gara e l'altra).

Questi assetti incidono sulle caratteristiche delle vetture, sia per quanto riguarda la velocità, sia per quanto riguarda la possibilità di superare le varie caselle. Per esempio la vettura prototipo avrà 2 punti di velocità in più, ma anche un aumento di 2 punti al dado che decide le sue capacità di rischio.

Le incidenze particolari saranno viste negli appositi paragrafi.

### MOVIMENTO DELLE VETTURE

Il movimento di ogni vettura non dipende in alcun modo dal lancio di un dado, ma solo dalla scelta del pilota.

Questi, inserendo un certo tipo di marcia, potrà percorrere da un minimo a un massimo di caselle a scelta, il cui numero è riportato sulla plancia-cambio sotto ogni marcia (Fig. 5).

Il passaggio da una marcia all'altra deve essere graduale: non si può passare dalla 2° alla 4° o viceversa.

La marcia che si usa viene impostata, applicando sulla plancia-marce, una freccia in corrispondenza della marcia stessa. A queste velocità andrà aggiunto il numero di caselle percorribili grazie all'assetto scelto (stabile +0, veloce +1, prototipo +2). Queste aggiunte non sono mai da calcolare quando si viaggia in prima; in questa marcia la percorrenza è sempre di 1 fisso.

### FUORI GIRI

Solo una volta per prova si potrà scalare, saltando una marcia (5° - 3° per esempio), scartando la carta fuori giri, attribuita a ogni pilota all'inizio di ogni prova (Fig. 5 bis). Entrare in caselle già occupate da avversari non modifica alcun fattore; sorpassarli per entrare in altre caselle successive, aumenta invece la casella di sorpasso di tanti punti quante sono le vetture da superare (Fig. 6).

Ad ogni partenza, successiva a uscite di strada, fermate dai meccanici, si deve usare la 1°.

Il movimento è sempre di almeno 1 casella, anche se dai calcoli di movimento risultasse negativo (-1 per es.).

### FRENATE

Essendo obbligatorio il numero minimo di caselle previsto da ogni marcia (modificato dall'assetto), può succedere che si sia costretti ad entrare in caselle che non si possono affrontare, in base al lancio del dado.

È possibile allora ridurre il numero di caselle suddette frenando: tante frenate si fanno, tante caselle in meno si devono percorrere. Si deve però dichiarare su quali caselle si frena (1 frenata per casella o più), alzando contemporaneamente il livello di percorribilità di quelle caselle di tanti punti quante sono le frenate (Fig. 7).

Es.: 2 frenate su casella "1" la rendono a livello "3"; il movimento minimo di 6 può però essere così ridotto a 4.

### TURNI DI GARA

Data la scalarità delle partenze nei rallies, il sistema di gioco sarà il seguente:

I turno - movimento del primo giocatore.  
II turno - movimento del I e II giocatore, uno dopo l'altro.  
III turno - movimento del I, II, III giocatore (e così via).

Per ricordare più facilmente l'ordine dei giocatori si consiglia di fare sedere il II alla sinistra del I, il III alla sinistra del II e così via, mantenendo così un ordine rotatorio orario durante tutto il gioco.

Le vetture, alla partenza, sono piazzate fuori dalla prima casella della prima scheda. Una volta distribuiti i vari elementi del gioco (plancia-marce, assetti, ecc.) il giocatore a cui spetta il primo turno imposterà la marcia voluta (nella prima mossa è prevista la partenza lanciata), tirando quindi, SUCCESSIVAMENTE, un dato. Questo, in rapporto alla marcia usata, indicherà, sulla Tabella-Rischio, quali livelli di percorribilità può superare indenne quel pilota, in quel turno.

Es. marcia 4°, dado 3; incrociando le due colonne corrispondenti sulla Tabella livelli di Rischio vediamo che il livello di percorribilità sopportabile è 3.

Il pilota sposterà allora la sua vettura di quante caselle vuole, entro i limiti minimi e massimi della marcia usata.

Il tipo di assetto stabilito all'inizio incide non solo sulla velocità, ma anche sul risultato del dado, che viene modificato:

**assetto stabile** - nessuna modifica

**assetto veloce** - più 1 al dado (in corrispondenza a +1 alla velocità)

**assetto prototipo** - più 2 al dado (in corrispondenza a +2 alla velocità).

Per un prototipo, quindi, il dado 3 significherà sempre 5; non si va mai oltre a 6.

### DANNI

Ogni volta che, durante questo movimento, si incontra una casella con fattore di percorribilità superiore a quello trovato sulla Tabella livelli di Rischio si deve vedere cosa succede (se cioè si subiscono danni e quali).

Per questo si usa la seconda Tabella Danni tirando nuovamente un dado e incrociandone la riga con la colonna corrispondente alla differenza tra fattore di percorribilità dato dalla prima Tabella e fattore scritto sulla casella.

Es. Vettura in 4° - dado 5 - possibilità di superare fattori da 2 - velocità minima con assetto veloce 4 caselle.

Alla seconda casella incontra un fattore 3; differenza tra i fattori 3-1=2.

Tiro di dado 2, che sulla tabella danni significa, — (nulla di fatto).

La vettura avanza e trova sulla terza casella un fattore 4; differenze fattori 4-2=2. Altro dado che segna 6; sulle Tabelle Danni, con

esito 6, si ha danno 2°. Qui la vettura si ferma.

I danni possono essere:

— = nulla di fatto

tc = testacoda; ferma a lato della pista e riparte in 1° la mossa successiva

1° = fermo a lato della pista per la mossa successiva

2° = fermo a lato della pista per le due mosse successive

3° = fermo a lato della pista per le tre mosse successive

e = eliminato da quella prova

Superare vetture uscite di pista non aumenta i fattori delle caselle.

### MECCANICI

Ogni vettura può essere assistita, lungo il percorso, da 1, 2 o 3 meccanici i quali rendono i danni 1°, 2°, 3° come "tc" (testacoda).

I meccanici sono piazzati, all'inizio di ogni prova, dove vogliono i piloti (Fig. 8) segnando i numeri delle caselle su cui sono posizionati su un foglietto a parte, considerando che un singolo meccanico elimina danni da 1°, due meccanici posizionati insieme riparano anche danni da 2° e 3 meccanici danno da 3°. Durante la prova non possono più spostarsi.

Subire un danno da 3° entro il raggio d'azione di un solo meccanico equivale a subire un danno da 2°.

Il raggio d'azione di ogni meccanico (singolo o multipli) è di quattro caselle in entrambe le direzioni (Fig. 9).

Nelle stesse caselle possono stare anche meccanici di più concorrenti, senza alcuna conseguenza.

I meccanici possono anche cambiare le gomme, mettendole o togliendole (vedi par. apposito).

Per fermarsi da un meccanico si deve essere in 1° o 2°, oppure uscire di strada.

Non si possono cambiare le gomme nello stesso turno in cui si ripara una macchina (se si fanno entrambe le cose si deve stare fermi un turno).

Dai meccanici si riparte sempre in 1°.

### METEOROLOGIA

Ogni volta che il turno torna al I giocatore, questi lancia un dado che darà la situazione meteorologica per tutta la mossa successiva e per tutti i giocatori.

Si considera il risultato come pari o dispari, e di conseguenza si sposta il segnalino freccia dal settore della meteo precedente, in avanti o indietro (Fig. 10).

Ogni gara corrisponde a una serie di situazioni meteo, suddivise in:

Europa centrale (E.C.), Europa del Nord (E.N.), Africa (A.), scritte anche accanto ai nomi delle gare sul Calendario.

I fattori negativi meteorologici (pioggia, temporali, neve) incidono, aumentandolo dei punti scritti tra parentesi sulla Tabella Meteo, sul lancio dei dadi-rischio di tutti i giocatori che agiscono in quel turno.

In caso di pioggia o temporali i guadi hanno

fattore rischio 5; in caso di neve hanno fattore 3.

### GOMME SPECIALI

Un giocatore prima di partire o dopo ogni sosta dai meccanici, può montare gomme da pioggia o da neve (Fig. 11).

Queste, nei turni in cui piove o nevica, abbassano di 1 punto i fattori di percorribilità di tutte le caselle (fattore 4 diventa 3 per esempio).

Nelle mosse in cui è sereno o coperto, invece, tolgono rispettivamente 1 e 2 punti movimento alle vetture che le montano (movimento minimo, comunque 1).

Per ricordare il tipo di gomme montato vi si sovrappone un segnalino freccia.

### RIASSUNTO DEI FATTORI MODIFICATORI

#### Dado-rischio

- a) assetto - veloce +1; prototipo +2;
- b) meteo - pioggia +1; temporale +2, +3; neve +2, +3.

#### Fattori percorribilità

- a) sorpassi - 1 punto in più per ogni vettura superata
- b) meteo - sui guadi incide positivamente o negativamente
- c) ruote - nei turni pioggia o neve, con le ruote speciali, si abbassano di 1 punto
- d) frenate.

### PUNTEGGIO

Esistono due tipi di punteggio, uno per ogni singola prova (A) e uno per la classifica generale (B).

A) In Rally i tempi di percorrenza sono calcolati in rapporto ai turni di uscita dei vari giocatori dall'ultima casella dell'ultima scheda. In altre parole dal turno in cui esce il primo (o i primi) giocatore, si tiene conto, eventualmente segnandolo a parte,

dei turni di ritardo in cui escono successivamente gli altri.

Esempio di ordine di arrivo:

Il I e III giocatore escono; 2 turni dopo esce il II; 4 turni dopo esce il IV.

A questi turni di ritardo si sottrae l'ordine di partenza, ottenendo così il reale rapporto dai turni percorsi.

Nello stesso esempio avremo quest'ordine d'arrivo:

$$1) \text{ III} - 0 - 3 = -3$$

$$2) \text{ II} - 0 - 2 = -2$$

$$3) \text{ IV} - +4 - 4 = 0$$

$$4) \text{ I} - +2 - 1 = +1$$

È evidente che vince chi impiega meno tempo ad uscire.

B) Il pilota che, alla fine delle prove che costituiscono una gara, avrà totalizzato meno punti, avrà vinto e guadagnerà 9 punti sulla classifica generale. Il secondo otterrà 6 punti, il terzo 4, il quarto 3, il quinto 2 e il sesto 1.

In caso di parità tra, per esempio, due secondi, il terzo sarà considerato quarto.

Chi distrugge una macchina nel corso di una prova sarà penalizzato con lo stesso punteggio dell'ultimo arrivato più 2 punti,

potendo però ripartire nella prova successiva.

L'ordine di partenza di ogni prova (salvo per la prima di ogni gara, estratto a sorte) è pari all'ordine di arrivo della prova precedente.

In caso di parità è la sorte a decidere.

### REGOLA FACOLTATIVA

#### Prove speciali

Come risulta dal Calendario, ad alcune gare sono aggiunte delle prove speciali, da effettuare alla fine delle prove normali.

In esse non esistono limiti legali di velocità. Ciò significa che in 3<sup>a</sup>, 4<sup>a</sup> e 5<sup>a</sup> si possono avere 2, 4 e 6 punti movimento in più

rispettivamente. Il minimo resta invariato come tutte le altre regole. Se effettuare o no queste prove speciali è stabilito dall'accordo dei piloti, prima di iniziare a giocare.

### CALENDARIO

Il Calendario del mondiale è diviso in 8 gare, a loro volta suddivise in più prove, di lunghezza differente.

MONTECARLO (E.C.) = 3 prove con 6 schede ciascuna + 1 speciale da 5 schede  
Schede libere-prova speciale con non più di 1 tornante e 1 guado.

SVEZIA (E.N.) = 2 prove con 7 schede ciascuna + 1 speciale su 5 schede  
Non più di 2 guadi e non più di 2 strade veloci.

ITALIA (E.C.) = 1 prova su 7 schede più 1 speciale su 5 schede — Schede libere.

SAFARI (A.) = 2 prove su 8 schede.  
Non più di 1 tornante - non meno di 3 guadi.

MAROCCO (A.) = 2 prove su 6 schede  
Schede libere.

ALPI AUSTRIACHE (E.C.) = 2 prove su 6 schede più 1 speciale su 6 schede.  
Massimo 1 guado.

COPPA DELLE ALPI (E.C.) = 3 prove su 6 schede

Minimo 2 tornanti, massimo 1 guado

GRAN BRETAGNA (E.C.) = 3 prove su 6 schede

Massimo 1 tornante.

E.C. = Europa Centrale

E.N. = Europa del Nord

A = Africa

### La boîte contient: des fiches-routes

### 1 Tableau montable "Niveaux des Risques" et "Dégats"

### des cartes "sur-régime"

### 6 simulateurs de changement de vitesses

### 6 voitures en métal

### 1 Tableau Météo

### 1 Règlement

### des "flèches-signal" pour indiquer vitesses, pneus, réglages et situation météo

RALLYE est la simulation d'une course de vitesse sur route. Selon le temps dont on dispose, on peut ne simuler qu'une épreuve (par exemple Monte-Carlo) ou tout le championnat du monde des Marques. La durée du jeu varie donc de 20 minutes à 10 heures, ou même plus.

### LES FICHES-ROUTES

Afin d'obtenir à chaque fois une course différente, les divers parcours sont constitués d'un nombre variable de fiches interchangeables; on les placera sur la table de jeu l'une à côté de l'autre, en faisant coïncider la case d'entrée d'une fiche avec la case de sortie de la fiche précédente (Fig. 1).

Le circuit ne doit pas nécessairement être clos; c'est-à-dire que la première case de la première fiche ne doit pas obligatoirement coïncider avec la dernière case de la dernière fiche (Fig. 2).

Les routes sont divisées en cases, à l'échelle environ 10 km, afin de calculer les déplacements des voitures.

Sur le côté de chaque fiche est reporté un chiffre qui indique la difficulté du trafic (coefficient de circulation) sur cette fiche (0 = grande facilité de circulation et sécurité, 4 = mauvaise circulation), et un chiffre progressif servant à la mise en place des mécaniciens (Fig. 3). Ces chiffres n'ont rien à voir avec la succession des fiches, et on n'en tiendra pas compte pour composer les circuits.

Le Calendrier établit le nombre de fiches nécessaires à chaque épreuve et les caractéristiques obligatoires éventuelles de certaines d'entre elles.

C'est le joueur arrivé dernier dans l'épreuve précédente qui décide du choix des fiches et de leur succession (l'ordre de départ, le choix et le placement des fiches pour la première épreuve, sont décidés par tirage au sort); le joueur qui choisit doit toutefois respecter les caractéristiques générales imposées par le Calendrier. La fiche de départ doit toujours avoir une première case à coefficient de circulation "0".

### REGLAGE DES VOITURES

Chaque pilote a le droit, au début de chaque course, de décider du type de réglage qu'il veut effectuer sur sa voiture, en sélectionnant la case correspondante sur le simulateur de changement de vitesses, et en

plaçant sur l'espace réservé à cette case-réglage un petit signal (flèche), (Fig. 4).

On peut choisir entre trois types de réglages: STABLE, RAPIDE et PROTOTYPE.

Le réglage choisi restera identique pour toutes les épreuves de la même course; il pourra être modifié entre deux courses, mais avec un seul niveau d'écart (il est donc interdit de passer directement de "stable" à "prototype" ou inversement entre deux courses).

Ces réglages ont une influence sur les caractéristiques des voitures, soit en ce qui concerne leurs vitesses, soit en ce qui concerne la possibilité de franchir indemne les différentes cases.

Une voiture en réglage prototype, par exemple, aura deux points de vitesse en plus, mais aussi une augmentation de deux points au résultat du lancer de dé qui détermine ses capacités de risque. Ces points particuliers du règlement seront exposés dans les paragraphes suivants.

### DEPLACEMENTS DES VOITURES

Le déplacement des voitures ne dépend pas du tout d'un lancer de dé mais seulement du choix des pilotes.

Le pilote, en insérant une certaine vitesse, pourra parcourir un nombre de cases de son choix, à condition que ce nombre soit compris entre le minimum et le maximum indiqués sur le simulateur de changement de vitesse, au dessous de chaque vitesse (Fig. 5).

Le passage d'une vitesse à l'autre doit être progressif: on ne peut pas passer directement de 2<sup>e</sup> en 4<sup>e</sup>, ou inversement.

La vitesse choisie sera identifiée par une flèche appliquée sur le changement de vitesse. Pour obtenir les capacités réelles de déplacement, il faudra ajouter aux chiffres donnés par les vitesses le nombre de cases supplémentaires que les différents réglages permettent de franchir (stable +0, rapide +1, prototype +2). Toutefois, on n'ajoutera rien quand on circule en première; à cette vitesse, le déplacement est fixe et égal à 1.

### SUR-REGIME

En exception à la règle générale, on pourra une fois par épreuve rétrograder en sautant un rapport (passer directement de 5<sup>e</sup> en 3<sup>e</sup> par exemple), en écartant la carte "sur-régime" attribuée à chaque pilote au début de chaque épreuve (Fig. 5 bis).

Le fait de s'arrêter dans une case déjà occupée par des adversaires ne modifie aucun facteur. Au contraire, si on double des adversaires pour s'arrêter dans des cases suivantes, on augmente le coefficient de circulation des cases où s'effectuent les dépassements d'autant de points qu'il y a de voitures à dépasser (Fig. 6).

Pour chaque départ qui suit une sortie de route ou un arrêt chez les mécaniciens, on doit utiliser la première. Le déplacement est toujours d'au moins une case, même si les calculs (que nous verrons par la suite)

donnaient un résultat nul ou négatif  
(—1 par exemple).

### FREINAGES

Nous avons vu que pour chaque vitesse un nombre minimum de cases doit être franchi, nombre augmenté selon le réglage choisi; un joueur peut donc se trouver contraint d'entrer dans des cases qu'il lui est impossible d'affronter, selon le résultat du dé (voir plus loin). Il peut alors réduire le nombre de cases à parcourir en freinant: pour chaque freinage que l'on effectue, c'est autant de cases en moins qu'il faudra parcourir. On doit toutefois déclarer sur quelles cases on veut freiner (1 freinage ou plus par case), en augmentant dans le même temps le coefficient de circulation de ces cases de autant de points que de freinages (Fig. 7).

Exemple: 2 freinages sur une case à coefficient de circulation 1 la portent à 3; mais de cette façon, un déplacement minimum de 6 cases peut être réduit à 4 cases.

### LES TOURS DE JEU

Dans un rallye les départs sont échelonnés; ce système est simulé dans notre jeu de la façon suivante:

1<sup>er</sup> tour de jeu: déplacement du joueur n° 1.  
2<sup>e</sup> tour de jeu: déplacements des joueurs n° 1 et n° 2, l'un après l'autre.  
3<sup>e</sup> tour de jeu: déplacements des joueurs n° 1, 2 et 3, et ainsi de suite.

Pour se souvenir plus facilement de l'ordre des joueurs, nous vous conseillons de faire asseoir le joueur n° 2 à gauche du joueur n° 1, le joueur n° 3 à gauche du joueur n° 2, et ainsi de suite en conservant pendant tout le jeu une rotation dans le sens des aiguilles d'une montre.

Les voitures sont placées au départ en dehors de la première case de la première fiche.

Une fois distribués les différents éléments du jeu (changement de vitesses, réglages, etc.), le joueur dont c'est le tour de commencer met en place la vitesse choisie (pas obligatoirement la première car on considère qu'il s'agit d'un départ lancé), et ENSUITE lance le dé.

Le dé, en fonction de la vitesse choisie, indiquera sur le Tableau Niveaux des Risques quel coefficient de circulation le joueur pourra franchir indemne pendant ce tour de jeu.

Exemple: 4<sup>e</sup> vitesse, résultat du dé = 3; à l'intersection des colonnes qui correspondent à ces deux données sur le Tableau Niveaux des Risques, on trouve que le coefficient de circulation supportable est égal à 3. Le pilote déplacera alors sa voiture d'autant de cases qu'il veut dans les limites minimum et maximum que lui permettent la vitesse et le réglage choisis. Le type de réglage établi au début influe non seulement sur la vitesse, mais aussi sur le résultat obtenu par le dé qui est modifié comme suit:

**réglage stable:** pas de modification;  
**réglage rapide:** + 1 au résultat du dé (correspondant à + 1 à la vitesse);  
**réglage prototype:** + 2 au dé (correspondant à + 2 à la vitesse).

Donc, pour un prototype, si le dé indique le chiffre 3, le résultat devient  $3 + 2 = 5$ ; de toute façon on ne va jamais au-delà de 6.

### DEGATS

Chaque fois que pendant un déplacement on rencontre une case ayant un coefficient de circulation supérieur à celui que l'on a trouvé sur le Tableau Niveaux des Risques, on doit vérifier ce qui se passe (c'est-à-dire si l'on subit des dégats et quels dégats).

A cet effet, on utilise le second Tableau (Dégats) en lançant à nouveau un dé; puis on cherche à l'intersection des colonnes du dé et de la différence entre le coefficient de circulation donné par le premier tableau et le coefficient effectif de la case.

Exemple: voiture en 4<sup>e</sup>, dé 5 = possibilité de franchir des coefficients de circulation de 2; déplacement minimum en réglage rapide égal à 4 cases. A la deuxième case, le joueur trouve un coefficient de circulation égal à 3: différence entre les coefficients  $3 - 2 = 1$ ; le dé indique 2; sur le Tableau des Dégats, à l'intersection des colonnes dé 3 et différence 1, on trouve —, c'est-à-dire que rien ne se passe. La voiture avance et trouve sur la troisième case un coefficient de 4; différence entre les coefficients:  $4 - 2 = 2$ . Un nouveau lancer de dé donne un résultat de 6. Sur le Tableau des Dégats (dé 6, différence 2), on trouve des dégats de 2<sup>e</sup> niveau (la voiture s'arrête et reste immobilisée pendant les deux tours suivants).

Les différents dégats sont:  
— = rien ne se passe;

TC = tête à queue: la voiture s'arrête au bord de la piste et repart dès le tour suivant en 1<sup>ère</sup>;

1<sup>er</sup> = la voiture s'arrête au bord de la piste et reste immobilisée pendant le tour suivant;

2<sup>e</sup> = la voiture s'arrête au bord de la piste et reste immobilisée pendant les deux tours suivants;

3<sup>e</sup> = la voiture s'arrête au bord de la piste et reste immobilisée pendant les trois tours suivants;

e = la voiture est éliminée de cette épreuve. Le fait de doubler des voitures qui se trouvent sorties de la piste à cause de dégats n'augmente pas le coefficient de circulation des cases de dépassement.

### MECANICIENS

Chaque voiture peut être assistée le long du parcours par 1, 2 ou 3 mécaniciens qui transforment les dégats de 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> ou 3<sup>e</sup> niveau en TC (tête à queue).

Les mécaniciens sont placés au début de chaque épreuve le long du parcours, là où les pilotes le veulent (Fig. 8), en inscrivant le numéro des cases où ils sont placés sur une feuille à part; on doit se rappeler que 1 seul mécanicien élimine les dégats de 1<sup>er</sup> niveau, 2 mécaniciens éliminent les dégats de 2<sup>e</sup>

niveau s'ils sont ensemble, et 3 mécaniciens placés ensemble éliminent les dégats de 3<sup>e</sup> niveau. Pendant le déroulement d'une épreuve, les mécaniciens ne peuvent pas être déplacés.

S'il n'y a pas assez de mécaniciens pour éliminer complètement les dégats, tout mécanicien présent fait baisser de 1 point le niveau des dégats.

Exemple: le fait de subir des dégats de 3<sup>e</sup> niveau dans le rayon d'action d'un seul mécanicien équivaut à subir des dégats de 2<sup>e</sup> niveau.

La rayon d'action des mécaniciens (seuls ou groupés) est de 4 cases dans les deux directions (Fig. 9).

Les mécaniciens de plusieurs concurrents peuvent se trouver dans les mêmes cases, sans aucune conséquence.

Les mécaniciens peuvent aussi changer les pneus, soit pour les mettre soit pour les enlever (voir le paragraphe spécial).

Pour pouvoir s'arrêter près d'un mécanicien, il faut circuler en 1<sup>ère</sup> ou en 2<sup>e</sup>, ou alors être sorti de route.

On ne peut pas changer les pneus pendant le tour où on répare une voiture. Si on fait les deux choses à la fois, il faudra rester à l'arrêt pendant un tour supplémentaire.

Après un arrêt près des mécaniciens, on repart toujours en 1<sup>ère</sup>.

### METEO

Chaque fois que le tour de jouer revient au 1<sup>er</sup> joueur, celui-ci lance un dé qui indiquera la situation météo pendant le tour qui suit, et pour tous les joueurs.

On considère le résultat du dé comme pair ou impair; par conséquent, on déplacera la flèche-signal du secteur météo précédent, en avant ou en arrière (Fig. 10).

A chaque course correspondent une série de situation météo divisées en: Europe Centrale (E.C.), Europe du Nord (E.N.) et Afrique (A.), inscrites également au côté du nom des courses sur le Calendrier.

Les facteurs météo négatifs (pluie, orage, neige) influent sur le lancer du dé qui détermine le niveau de risque, en l'augmentant de la valeur des points inscrits entre parenthèses sur le Tableau Météo, et ce pour tous les joueurs qui opèrent pendant ce tour de jeu.

En cas de pluie ou d'orage, les gués ont un coefficient de circulation de 5; en cas de neige, ils ont un coefficient de 3.

### PNEUS SPECIAUX

Un joueur, avant le départ ou après un arrêt chez les mécaniciens, peut monter des pneus pluie ou des pneus neige (Fig. 11). Ces pneus, pendant les tours de pluie ou de neige, font baisser de 1 point les coefficients de circulation sur toutes les cases (un coefficient de 4, par exemple, devient un coefficient de 3).

Pendant les tours où le temps est beau ou couvert, ils enlèvent au contraire respectivement 1 et 2 points à la possibilité de déplacement de la voiture qui les monte

(de toute façon, le mouvement minimum ne peut jamais être inférieur à 1). Pour se souvenir du type de pneus monté, on y place une flèche-signal.

### RAPPEL DES ELEMENTS DE MODIFICATION

#### Modifications au résultat du dé Risques:

a) réglage: rapide + 1; prototype + 2;  
b) météo: pluie + 1; orage + 2 + 3; neige + 2, + 3; (rappelons que de toute façon le maximum est 6).

#### Modifications aux coefficients de circulation:

a) dépassements: 1 point en plus par voiture dépassée pour la case où s'effectue le dépassement;  
b) météo: sur les gués, elle influe positivement (pluie ou orage + 1) ou négativement (neige — 1);  
c) pneus spéciaux: pendant les tours de pluie ou de neige, les coefficients de circulation baissent de 1 point si l'on a monté les pneus spéciaux;  
d) freinages: augmentation du coefficient d'une case d'autant de points qu'il y a de freinages sur cette case.

#### Modifications aux déplacements:

a) vitesse: la vitesse choisie détermine les possibilités de base, minimum et maximum, du déplacement;  
b) réglage: stable + 0, rapide + 1, prototype + 2 aux possibilités de base;  
c) freinages: le déplacement minimum diminue de 1 case par freinage;  
d) pneus spéciaux: par temps beau ou couvert, les pneus pluie réduisent le déplacement de 1 case et les pneus neige de 2 cases; (rappelons que le déplacement, s'il a lieu, est toujours d'au moins 1 case).

### CLASSEMENTS

Il y a deux types de classements: un classement par épreuve individuelle (A) et un classement général (B).

A) Dans RALLYE, les temps réels nécessaires pour parcourir une épreuve sont calculés par rapport au tour où les différents joueurs sortent du jeu par la dernière case de la dernière fiche-route.

A partir du tour où un ou plusieurs joueurs sortent du jeu, on comptera avec combien de tours de retard les autres joueurs sortiront du jeu.

Prenons un exemple d'arrivée: les joueurs II et III sortent du jeu les premiers pendant le même tour; le joueur I sort du jeu avec 2 tours de retard et le joueur IV avec 4 tours de retard.

Pour pouvoir comparer le nombre véritable de tours de jeu utilisés par chaque concurrent pour effectuer l'épreuve, on soustrait l'ordre de départ au nombre de tours de retard, ce qui élimine l'incidence des départs échelonnés.

Dans notre exemple, le classement véritable serait le suivant:

1<sup>er</sup> joueur III:  $0 - 3 = -3$   
2<sup>e</sup> joueur II:  $0 - 2 = -2$   
3<sup>e</sup> joueur IV:  $4 - 4 = 0$

4<sup>e</sup> joueur I: 2—1 = +1

Il est évident que le vainqueur est celui qui utilise le moins de temps réel pour sortir du jeu.

B) Le pilote qui à la fin des épreuves qui constituent une course aura totalisé le moins de points aura gagné cette épreuve et prendra 9 points pour le classement général; le deuxième prendra 6 points, le troisième 4 points, le quatrième 3 points, le cinquième 2 points et le sixième 1 point.

En cas d'égalité, par exemple s'il y avait deux seconds, le troisième serait rétrogradé à la quatrième place et ainsi de suite. Le joueur qui détruit une voiture pendant une épreuve sera pénalisé du même nombre de points que le dernier arrivé augmenté de 2 points.

Il pourra toutefois prendre le départ de l'épreuve suivante de la même course. L'ordre de départ de chaque épreuve (sauf en ce qui concerne la première épreuve de chaque course où il est tiré au sort), est égal à l'ordre d'arrivée de l'épreuve précédente. En cas d'égalité, c'est un tirage au sort qui départagera les ex-æquo.

### REGLE FACULTATIVE

#### Epreuves spéciales

comme on peut le voir sur le Calendrier, à certaines courses ont été ajoutées des épreuves spéciales qui seront effectuées à la fin des épreuves normales.

Dans ces épreuves spéciales, il n'y a pas de limitations légales de vitesse, ce qui signifie que en 3<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> on pourra bénéficier respectivement de 2, 4 et 6 points de déplacement supplémentaires.

Le déplacement minimum, comme toutes les autres règles, reste inchangé.

Avant de commencer le jeu les pilotes décideront d'un commun accord d'effectuer ou non ces épreuves spéciales.

### CALENDRIER

Le Calendrier du championnat du monde des Marques est divisé en 8 courses, chacune divisée à son tour en plusieurs épreuves de longueurs différentes.

MONTECARLO (E.C.): 3 épreuves de 6 fiches chacune + 1 épreuve spéciale de 5 fiches; le choix des fiches est libre. L'épreuve spéciale ne comportera pas plus d'un tournant et d'un gué.

SUEDE (E.N.): 2 épreuves de 7 fiches chacune + 1 épreuve spéciale de 5 fiches. Pas plus de 2 gués et pas plus de 2 routes rapides.

ITALIE (E.C.): 1 épreuve sur 7 fiches + 1 épreuve spéciale sur 5 fiches. Le choix des fiches est libre.

SAFARI (A.): 2 épreuves sur 8 fiches. Pas plus de 1 tournant et pas moins de trois gués.

MAROC (A.): 2 épreuves sur 6 fiches; le choix des fiches est libre.

ALPES AUTRICHIENNES (E.C.): 2 épreuves sur 6 fiches + 1, épreuve spéciale sur 6

fiches. Pas plus de 1 gué.

COUPE DES ALPES (E.C.): 3 épreuves sur 6 fiches. Minimum 2 tournants, maximum 1 gué.

GRANDE-BRETAGNE (E.C.): 3 épreuves sur 6 fiches. Maximum 1 tournant.

EC = Europe Centrale

EN = Europe du Nord

A = Afrique

### Box contents:

11 interchangeable and reversible road

sections,

6 car instrument cards,

6 metal cars,

1 die,

1 weather chart,

2 situation cards containing risk tables,

damage tables,

time change chart,

6 R.P.M. pieces,

3 markers for each car instrument card.

RALLY is a road race simulation game. With RALLY players can simulate a single race or a series of races representing the world rallye racing championship. The time of play varies according to the desires of the players. It can vary from 20 minutes to 10 hours. The choice is yours.

### THE ROAD SECTIONS

The race courses are built using the interchangeable road sections. This allows for great variety in creating race courses. The section of road are placed next to each other to form a continuous course according to the example in Figure 1. (See the booklet titled "Example").

It is not necessary for the course to be a closed circuit. See Figure 2. Most rallye races are not closed circuit races. They are distance races held on public roads and elapsed time determines the winner.

The road sections are divided into spaces to calculate movement. Each space equals about 10 kilometers or about 6 miles.

A large number is printed on each road space. These numbers go from 0 to 4. They represent the road's speed and safety factors. Road sections marked 0 have the highest speed and safety factor and roads marked 4 have the lowest speed and safety factor.

A smaller cumulative number is also printed on each space. These numbers are used in the placement of mechanics. See Figure 3. The number of road sections necessary for specific races in the world championship are given in the section titled The Calendar.

The choice of which race to run first is determined by a throw of the dice. The player throwing the highest number will have the choice of which race to run first. Thereafter, the choice of race belongs to the player who finished last in the previous race.

The first road section must always be one that starts with a space that has a speed and safety factor of 0.

### MECHANICAL ASSISTANCE

Each player must choose the type of mechanical assistance he wants before the beginning of each race. There are three types of mechanical assistance: STABLE, FAST, and PROTOTYPE. The type of mechanical assistance chosen is marked with a marker in the upper right-hand corner of the car

instrument card. See figure 4.

The type of mechanical assistance chosen must remain the same for the duration of a race. It can be changed between races, but only from one level to the next. Thus, it is not possible to change from Stable to Prototype between one race and another. The type of mechanical assistance chosen affects the movement of the cars, the speed at which they travel, and the number of spaces they can cross.

### MOVEMENT OF THE CARS

The movement of the cars does not depend on the roll of the die. It is the decision of the driver.

By placing the car into a certain gear (on the car instrument card), the car can cross a minimum or maximum number of spaces at will according to the numbers printed under the gear numbers. See figure 5. For example in 4th gear, the minimum is 3 spaces, the maximum is 6.

Shifting from gear to gear must be gradual; it is not possible to shift from 2 to 4th or vice versa.

The gear being used is to be marked by placing one of the pointed markers on the car instrument card.

To the number of spaces the car can cross in each gear a bonus is added depending on the type of mechanical assistance chosen. For Stable assistance there is no bonus, for fast 1 space is added, and for prototype 2 spaces are added.

### R.P.M.'S TOO HIGH

Once per race it is possible to downshift, skipping a gear, for example from 5th to 3rd, by turning in one's R.P.M.'s TOO HIGH card.

### PASSING AND RESTARTING

Entering a space already occupied by another car does not affect a cars speed or its risk factor. Passing another car or cars proportionately increases the number of spaces in a turn by the number of cars to be passed. See figure 6. Passing 2 cars will give the car passing 2 extra spaces in movement. Passing 3 cars will give the car passing 3 extra spaces, etc.

For each departure, after going off the course, after stops for repairs, or to change tires, each car must start out in first gear and gradually build up speed. A forward movement of at least 1 space is always necessary, even if the calculation of movements results in a number less than one.

### BRAKING

Each car is required to move the minimum number of spaces allowed for in each gear, modified by the type of assistance the player has chosen. A car can be forced to enter a space that it is not able to negotiate safely according to the roll of the die. It is possible to reduce the minimum number of spaces by braking, for each time a player brakes, it reduces the minimum number of

spaces by 1.

A player must declare the spaces where he is braking. On each space where a player brakes the speed and safety factor of the space is raised by the number of times the player used his brakes. See figure 7. For example, 2 brakings on a space with a speed and safety factor of 1 raise the speed and safety factor to 3. For a player with a minimum number of 6 spaces to cross, braking twice would reduce the minimum number of spaces to 4.

### THE ORDER OF PLAY

In order to simulate the staggered start customary in road rallies, the player's will take their turns in the following order:

First Round - the first player moves.  
Second Round - the first and second players move, in that order.

Third Round - the first, second, and third players move, in that order. For each additional player another round would be added, up to a maximum of six. In order to avoid confusion the first player should place his car on the far right-hand side of road spaces, the second player should place his car to the left of the first player's, the third player's car should be placed to the left of the second player's, and so on. Cars should maintain these lanes throughout each race.

At the start of a race all cars should be placed off the board in front of the first road section.

Players should determine the order of their turns by rolling the die, the highest roll going first. Players should also select the cars they want and the appropriate car instrument card. The cars and the cards are color-coded.

The start of the race is a running start and the first player should select which gear he wishes to start the race in. It does not have to be first gear. The first player chooses the gear he wishes to start in and then rolls the die.

The result of the die roll together with the gear the car is in are used to determine the player's risk factor for that turn. Refer to the Level of Risk Table. For example: a car in 4th gear with a die roll of 3 will have a speed and safety factor of 3. The gears are listed across the top of the Table and the die roll numbers are listed along the left-hand side of the Table. The 3 will be found at the intersection of the 4th gear and 3 die roll columns.

The player will now move the car as many spaces as he wishes, within the limits (both minimum and maximum) of the gear being used.

The type of mechanical assistance chosen at the beginning of the race also influences the result of the die roll. The following changes occur:

**Stable assistance** - no change;

**Fast assistance** - add 1 to the roll of the die, this corresponds to the 1 space bonus that goes with Fast assistance as explained in Movement of the Cars;

**Prototype assistance** - add 2 to the roll of the

die, this corresponds to the 2 space bonus that goes with Prototype assistance as explained in Movement of the Cars.

Thus, it can be seen that while Fast and Prototype assistance allow the cars to travel faster, they also involve a greater degree of risk. For Prototype assistance a die roll of 3 would always be changed to 5, a die roll of 4, 5, or 6 would always be 6. It is impossible to go over 6.

### DAMAGES TO THE CARS

Whenever a player's car enters a space that has a speed and safety factor greater than the one determined on the Table of Risks at the beginning of his turn, he must determine if there are damages to the car. This is done by consulting the Table of Damages. The player rolls the die and using the difference between the speed and safety factor of the space and the risk factor determined at the beginning of the turn, the player will discover the result. For example: a car travelling in 4th gear has a risk factor of 2 because the player rolled a 5 on the dice to start his turn.

His minimum speed (minimum number of spaces to cross) with Fast assistance is 4 spaces. In the second space the speed and safety factor is 3. The difference between the space's speed and safety factor and the player's risk factor is 3-2 or 1. If the player then rolled a 2 on the die the result on the Table of Damages would be a -, which means no damage. The car goes ahead another space and finds a speed and safety factor of 4. The difference is now 2. He rolls the die again, rolling a 6. The result on the Table of Damages would be a 2° or a second degree damage. The car must then stop at this space.

Damages to cars are as follows:

— no damage  
tc - tail-spin, the car is stopped at the side of the race course and cannot start again until the next round.

1 - first degree, the car must stop through the next round.

2 - second round, the car must stop through two rounds.

3 - third degree, the car must stop through three rounds.

e - eliminated, the car is removed from the race.

Passing cars that have gone off the road as a result of damages does not increase the speed and safety factors of those spaces.

### THE MECHANICS

Each car can be assisted by up to three mechanics who can turn first; second, or third degree damages into same result as a tail-spin. The mechanics are placed at the beginning of each race anywhere along the race course. Each player decides where he wants his mechanics to be placed, and records the number of the spaces where the mechanics are located. See figure 8.

A single mechanic can repair first degree damages, two mechanics together can repair second degree damages, and three

mechanics together can repair third degree damages. Each mechanic reduces the damages by one degree. If one mechanic reaches a car with 3rd degree damages, the damages are reduced to second degree, etc.

The range of each mechanic (alone or together) is 4 spaces in either direction. See figure 9.

Once mechanics have been placed they cannot change their original position for the duration of the race. They may only be moved to respond to an accident.

Opposing players may have mechanics situated in the same space.

Méchanics can also change tires. (See paragraph on tire changes).

In order to stop at a mechanic to change tires a car must be in first or second gear.

It is not possible to repair a car with damages and change tires in the same turn, in order to do so, the car would have to sit out another turn.

Cars must always leave the mechanics in first gear.

### THE WEATHER FACTOR

Each time the first player goes, he must throw the die to determine the weather factor for that round for all the players. The die roll is read for even or odd numbers, not for any individual number. Each race begins in the sunshine. After this the weather marker (a coin or some other marker) is moved to the right or to the left depending on whether the number is odd or even. See the back of the weather chart, and figure 10. The weather chart is divided into 3 different weather zones, depending on where the race is being held. The 3 zones are: ec - Central Europe, en - Northern Europe, ze - equatorial zone.

The negative weather factors - rain, storms, and snow - increase the die roll when the die is rolled to determine the risk factor at the beginning of each player's turn. Rain adds 1 to the die roll, storms add 2 or 3, snow adds 2 or 3. The number that the die roll is increased is printed in yellow letters on the weather chart.

When it is raining or storming the fords (water crossing on the race course) have a risk factor of 5, when it is snowing the fords have a risk factor of 3.

### SPECIAL TIRES

Before starting a race or after stopping at the mechanics a player can decide to use rain or snow tires. See figure 11. These tires used when it is raining or snowing lower the speed and safety factors of the spaces crossed by 1 point. For example: a factor of 4 would become a factor of 3.

During the rounds when it is clear or cloudy and a car has rain or snow tires on, points are subtracted from the movement of the cars using them. One point is subtracted for rain tires, 2 points are subtracted for snow tires. The minimum movement never falls below 1.

In order to remember the type of tires being

used a marker should be placed in the appropriate space on the car instrument card.

### SUMMARY OF MODIFYING FACTORS

#### Additions to the die roll for risk factor

- 1) For type of assistance: Stable - 0, Fast - add 1, Prototype - add 2.
- 2) Weather factors: rain - add 1, storms - add 2 or 3, snow - add 2 or 3.

#### Changes in speed and safety factors

- 1) Passing: add 1 for each car passed.
- 2) Weather: rain or storms make fords a risk factor of 5, snow makes fords a risk factor of 3.
- 3) Tires: during turns when it is raining or snowing, the appropriate type of tire lowers the speed and safety factor of each space crossed by one point.
- 4) Braking: raises the speed and safety factors of a space by as many points as the number of times the player breaks.

### SCORES

There are two ways of calculating victory; one way for each individual race, and a way for a series of races.

Individual races: In RALLY the racing times are calculated in relation to the order of finish in the race. When a player finishes a race keep track of the number of rounds the other players then take to complete the course. For example, after one player has completed the race, another player may take 1 additional round, a second player may take 2 additional rounds, and another may finish 3 rounds after the player finishing the course first.

An example of a race finish: the 2nd and 3rd players finish the course first; two rounds later the 1st player finishes; 4 rounds later the 4th player finishes.

To the number of rounds behind the first player to finish the race subtract the number representing the order of departure, thereby determining the true relationship of the finishing times.

- a) 3rd player: 0(for arriving first) — 3(number of departure) equals —3.
- b) 2nd player: 0 — 2 = —2
- c) 4th player: 4(number of rounds he finished behind the leader) — 4 = 0
- d) 1st player: 2 — 1 = 1

The winner is the player with the lowest result. In this case, the third player with a score of —3 has the lowest result and is the winner. The 2nd player finished second, the 4th player finished 3rd and the first player finished last.

#### Series of Races:

Each race on the world championship is divided into several minor races. The Moroccan race for example consist of 2 minor races. The overall winner of the Moroccan race would be the player who at the end of the 2 minor races had accumulated the fewest points according to the methods described in the previous section. This player would then receive 9 points toward winning the world

championship. The second player gets 6 points, the third 4 points, the fourth 3 points, the fifth 2 points and the sixth 1 point. In case of ties the point values for two places are added together and the two players each get half. If two players finished tied for second they would each then get 5 points and the third player to finish would be given the points for 4th place.

Mit diesem Spiel Können Sie einzelne Straßenrennen oder aber die ganze Marken-Wettmeisterschaft auf dem Spielbrett nachvollziehen. Wie beim echten Autorennen spielen die Eigenschaften Ihres Wagens, die Straßenverhältnisse und die Wetterlage eine wichtige Rolle. Je nachdem, wieviele Rennen Sie fahren, liegt die Spieldauer zwischen 20 Minuten und 10 oder mehr Stunden.

#### **Spielmaterial:**

**11 Straßen-Teilstücke (beidseitig bedruckt)**  
**1 Tabelle "Risiken und Schäden"**  
**6 Metallautos**  
**6 Getriebetafeln**  
**1 Wetterkarte**  
**Übertouren- und Markierungsplättchen für jeden Spieler**  
**1 Regelheft und 1 separates Heft mit Illustrationen (die Hinweise auf Abbildungen beziehen sich auf dieses Heft)**

#### **SPIELVORBEREITUNG:**

Wenn Sie RALLY zum erstenmal spielen, müssen Sie zunächst die vorgestanzten Plättchen voneinander trennen. Die Tabelle "Risiken und Schäden" wird kreuzförmig zusammengesteckt und in die Mitte des Spieltisches gestellt, so daß sie von allen Spielern eingesehen werden kann. Von den drei kleinen als "Merkstein" bezeichneten Plättchen brauchen Sie das pfeilförmige Stück, um die Position Ihrer Mechaniker entlang der Rennstrecke zu markieren, und den quadratischen "Rahmen", um die Eigenschaften Ihres Autos auf der Getriebetafel festzuhalten.

Nachdem Sie Ihr Spielmaterial nun parat haben, suchen Sie sich aus dem **RENNKALENDER** (am Ende der Spielregeln) eine Rallye aus. Jede Rallye besteht aus mehreren Rennen. Nehmen Sie so viele Straßenteilstücke, wie der Rennstrecke (Abb. 1).

Die Rennstrecke braucht nicht als Rundkurs angelegt zu sein (Abb. 2). Die Straße ist durch Querstriche in einzelne Felder unterteilt. Jedes Feld hat einen bestimmten Risikofaktor, der durch eine Ziffer angezeigt wird; je höher die Zahl, desto höher das Risiko für den Wagen (die klein gedruckten Zahlen sind übrigens ohne Bedeutung).

Das erste Feld hinter der Startlinie muß den Risikofaktor 0 haben. Im ersten Rennen wird ausgewürfelt, wer die Teilstücke aussuchen und den Rennkurs aufbauen darf; in den folgenden Rennen übernimmt diese Aufgabe immer der Verlierer der vorherigen Runde. Die Wagen werden vor der Startlinie, d.h. vor dem ersten Straßenfeld aufgestellt.

#### **WAGENTYP:**

Jeder Spieler legt die Eigenschaften seines Wagens vor Beginn der Rallye selbst fest; der Wagentyp gilt für alle Rennen einer Rallye und darf von Rallye zu Rallye nur um eine Stufe verändert werden. Drei Typen stehen zur Wahl:

**STABIL (S):** fährt am langsamsten, aber auch am sichersten;

**SCHNELL (V):** ist ein Feld schneller, eine Stufe risikoreicher;

**PROTOTYP (P):** ist zwei Felder schneller, zwei Stufen risikoreicher. Wie sich diese Eigenschaften auswirken, wird weiter unten erläutert. Der Wagentyp wird auf der Getriebetafel markiert (Abb. 4).

#### **RENNVERLAUF:**

Wieviel Felder ein Wagen vorrücken darf, entscheidet der Spieler selbst: er legt (auf seiner Getriebetafel) einen Gang ein und liest ab, wie weit er mindestens ziehen **MÜß** bzw. höchstens ziehen **DARF**.

Die kleinen Ziffern auf der Gangschaltung nennen jeweils Unter- und Obergrenze der Geschwindigkeit (Abb. 5). Diese Werte erhöhen sich beim Wagentyp V (Schnell) um 1, beim Typ P (Prototyp) um 2 Felder (das gilt jedoch nicht für den 1. Gang!).

#### **BEISPIEL:**

Ein Prototyp muß im 4. Gang mindestens 5 und darf höchstens 8 Felder fahren. Die Geschwindigkeit kann außerdem noch durch Spezialreifen beeinflusst werden (vgl. Abschnitt **MECHANIKER**).

Das Rennen beginnt mit einem fliegenden Start; der Fahrer kann deshalb gleich zu Beginn einen beliebigen Gang einlegen und braucht nicht mit dem 1. Gang zu starten. In jeder folgenden Runde kann er jedoch jeweils nur um einen Gang hinauf- oder herunterschalten (also nur vom 2. in den 3., und nicht vom 2. direkt in den 4. Gang). Nur einmal während jedes Rennens darf ein Fahrer um zwei Gänge herunterschalten (z. B. vom 5. in den 3. Gang), muß dann aber seine Übertourenkarte (Abb. 5b) abgeben.

#### **RISIKOFAKTOR:**

Nachdem Sie den Gang eingelegt haben und damit feststeht, wieviel Felder Sie in der nächsten Runde mindestens zurücklegen müssen, würfeln Sie. Die gewürfelte Zahl wird beim Wagentyp V um 1, beim Typ P um 2 erhöht. Außerdem kann sich das Wetter noch auf die Würfelzahl auswirken (vgl. Abschnitt **WETTERLAGE**).

In der Risikoniveautabelle suchen Sie die Zeile mit dem (ggf. erhöhten) Würfelergebnis und in dieser Zeile die Spalte mit dem eingelegten Gang. Die dort gefundene Zahl nennt den höchsten Risikofaktor, den Sie in dieser Runde ohne Unfall hinnehmen können.

#### **BEISPIEL:**

Ein Prototyp fährt im 4. Gang und würfelt eine '3'. Weil es sich um einen P-Typ handelt, muß die Würfelzahl um 2 auf 5 erhöht werden. Die Risikoniveautabelle wird befragt in Zeile 5 (Würfelergebnis) und Spalte 4 (4. Gang); abzulesen ist die Zahl 2. Das bedeutet, Sie können alle Straßenfelder mit einem Risikofaktor von 0, 1 oder 2 gefahrlos durchfahren.

Für jeden überholten Wagen wird der Risikofaktor des Straßenfeldes um 1 Punkt erhöht (vgl. Abb. 6: durch das Überholen

zweier Wagen steigt der Faktor von 0 auf 2). Das gilt jedoch nur für Überholmanöver. Wenn der Wagen neben einem anderen Auto zum Stehen kommt, wird der Faktor des betreffenden Feldes nicht erhöht!

Ein Bremsmanöver kann nötig werden, um die Geschwindigkeit in hohen Gängen zu verringern (z.B. um vor Straßenfeldern mit zu hohem Risikofaktor zum Stehen zu kommen).

Jedes Bremsmanöver verringert die Fahrstrecke um ein Feld. Allerdings muß genau angegeben werden, wo gebremst wird, denn ein Bremsmanöver erhöht gleichzeitig den Risikofaktor eines Straßenfeldes. Auf einem Feld kann mehrfach gebremst werden.

#### **BEISPIEL:**

Ein Wagen des Typs V fährt im 5. Gang; er muß mindestens 8 Felder zurücklegen. Während des Zuges werden auf zwei Feldern drei Bremsmanöver vorgenommen (Abb. 7); dadurch reduziert sich die Mindestfahrstrecke auf 5 Felder, während der Risikofaktor zweier Straßenfelder um 1 bzw. 2 Punkte erhöht wird.

#### **UNFALLSCHÄDEN:**

Befährt ein Wagen ein Straßenfeld mit einem höheren Risikofaktor, als die Risikoniveautabelle zugelassen hat, muß ermittelt werden, was passiert. Dazu errechnen Sie, um wieviel Punkte der zulässige Risikofaktor überschritten wurde.

Das Ergebnis suchen Sie in der entsprechenden Spalte der Schadentabelle auf. Dann würfeln Sie und lesen in der passenden Zeile das Resultat ab.

#### **BEISPIEL:**

Laut Risikoniveautabelle hätte ein Wagen nur Straßenfelder bis zum Risikofaktor 2 befahren dürfen. Nun trifft er aber auf ein Feld mit Faktor 3 (z.B. durch Überholen). Er überschreitet den zulässigen Faktor also um 1 Punkt, deshalb muß er in Spalte '1' der Schadentabelle nachsehen. Bei einem Würfelergebnis von 3 ergibt sich für ihn das Resultat 'tc': der Wagen gerät ins Schleudern.

Folgende Unfallschäden sind möglich:

- e:** der Wagen ist aus dem Rennen;
- 3°:** der Wagen bleibt die nächsten 3 Runden am Straßenrand stehen;
- 2°:** der Wagen bleibt die nächsten 2 Runden am Straßenrand stehen;
- 1°:** der Wagen bleibt die nächsten Runden am Straßenrand stehen;
- tc:** der Wagen schleudert und hält am Straßenrand (nur diese Runde);
- :** es ist nichts passiert; der Wagen fährt normal weiter.

Beim Start nach einem Unfall muß der 1. Gang eingelegt werden (das gilt nicht beim Resultat '—'). Beim Überholen von Unfallwagen wird der Risikofaktor der Straßenfelder nicht erhöht.

#### **MECHANIKER:**

Jeder Spieler kann drei Mechaniker entlang der Rennstrecke postieren. Richten Sie zu

diesem Zweck einen "Mechanickerpfel" (s. Abschnitt SPIELVORBEREITUNG) auf den Standort Ihres Mechanikers. Seine Position kann im Rennen nicht mehr geändert werden. Jeder Mechaniker hat einen Aktionsradius von 4 Feldern in beiden Richtungen der Strecke (Abb. 9).

Ein Mechaniker verringert einen Unfallschaden um eine Stufe. Aus einem Schaden '2°' wird also beispielsweise ein Schaden '1°'. Passiert der Unfall innerhalb der Reichweite von zwei oder sogar drei eigenen Mechanikern, wird der Schaden entsprechend um zwei oder drei Stufen gemindert.

Die Mechaniker können innerhalb ihres Aktionsbereichs auch die Reifen wechseln. Dazu muß der Wagen entweder durch einen Unfall oder aber im 1. oder 2. Gang ganz normal zum Stehen gekommen sein. Zum Reifenwechsel muß das Auto eine Runde lang aussetzen. Die Reifen können nicht in derselben Runde gewechselt werden, wo der Wagen wegen eines Unfalls aussetzen muß.

Montiert werden können Regen- oder Winterreifen (Abb. 11) anstelle der üblicherweise aufgezogenen Normalreifen. Der Reifentyp wird auf der Getriebetafel entsprechend markiert. Regenreifen verringern bei Regenwetter und Gewitter den Risikofaktor aller Straßenfelder um 1. Winterreifen haben denselben Effekt bei Schneefall. Bei schönem oder bewölktem Wetter dagegen verringern diese Reifen die Geschwindigkeit um 1 bzw. 2 Felder (es muß jedoch in jeder Runde mindestens ein Feld vorgerückt werden!). Natürlich können Sie auch wieder von Spezial - auf Normalreifen umsteigen.

Nach dem Reifenwechsel muß der Wagen im 1. Gang starten. Wenn Sie schon mit Spezialreifen an den Start gehen (auch das ist möglich), können Sie auch in einem höheren Gang losfahren.

**WETTERLAGE:**

Das Wetter beeinflusst die Straßenverhältnisse. Je nachdem, in welcher Region die Rallye gefahren wird (siehe RENNKALENDER), gilt die erste (e.c. = Mitteleuropa), zweite (e.n. Nordeuropa) oder dritte Zeile (z.e. = Äquatorialzone) der Wetterkarte (Meteo). Um die Wetterlage zu markieren, brauchen Sie eine Münze oder ähnliches.

Zu Beginn eines Rennens herrscht schönes Wetter (1. Feld der Wetterkarte). Jedesmal, wenn der Startspieler wieder an die Reihe kommt, würfelt er und verschiebt die Münze -sofern möglich- in Pfeilrichtung, je nachdem, ob er eine gerade (P) oder ungerade (D) Zahl gewürfelt hat. Liegt die Münze auf einem Feld mit einer aufgedruckten Zahl, so muß diese dem Würfelergebnis für die Risikomiveautabelle hinzuaddiert werden (vgl. Abschnitt RISIKOFAKTOR). Bei Regen oder Gewitter erhöht sich der Risikofaktor der Forten auf 5. bei Schnee verringert er sich auf 3.

**STARTFOLGE UND WERTUNG:**

Wie bei einer richtigen Rallye starten die Wagen nacheinander. Es wird ausgewürfelt, wer anfangen darf. In der ersten Runde fährt nur der Startspieler mit seinem Wagen. In der zweitistRunde zieht zunächst noch einmal der erste Spieler, dann startet der Fahrer links neben ihm. In der dritten Runde ziehen der erste, der zweite und nun auch der dritte Spieler usw. Diese Routine hat den Zweck, daß die Wagen etwas Abstand voneinander gewinnen und sich nicht gleich zu Beginn ständig überholen (wobei sich dann ja die Risikofaktoren der Felder erhöhen würden).

Dieser zeitlich versetzte Start muß auch bei der Ermittlung des Siegers im Ziel berücksichtigt werden. Die Ziellinie liegt hinter dem letzten Straßenfeld auf dem letzten Straßenteilstück und muß überfahren werden (Abb. 2). Wer das Ziel als erster erreicht, erhält 0 Punkte (ebenso wie alle Fahrer, die in derselben Runde durchs Ziel fahren). Wer später kommt, erhält so viele Minuspunkte, wie er Runden zurückliegt. Wer also zwei Runden später ins Ziel fährt, bekommt - 2 Punkte. Zu dieser Punktzahl wird anschließend die Startreihenfolge addiert. Wer danach die höchste Punktzahl erreicht hat, ist Sieger des Rennens.

**BEISPIEL:**

In der 11. Runde fahren Spieler B und C als erste ins Ziel und erhalten dafür 0 Punkte; Spieler A folgt in der 13. Runde (— 2 Punkte), Spieler D in der 15. Runde (— 4 Punkte). Gestartet waren sie in der Reihenfolge: 1.A -2.B - 3.C - 4.D. Die Startnummer wird zur Punktzahl hinzuaddiert:

A: — 2 + 1 = — 1  
B: 0 + 2 = + 2  
C: 0 + 3 = + 3  
D: — 4 + 4 = 0

Sieger ist Spieler C (mit der höchsten Punktzahl) vor B, D und A.

Wer ein Rennen wegen eines Unfallschadens nicht beenden kann, erhält 2 Minuspunkte mehr als der letzte des Rennens. Der Zieleinlauf eines Rennens entscheidet gleichzeitig, in welcher Reihenfolge die Fahrer im nächsten Rennen starten dürfen (im ersten Rennen wird die Reihenfolge ausgelost).

Wird eine komplette Rallye gefahren, müssen für jeden Fahrer die Punkte aus den einzelnen Rennen addiert werden. Wer die höchste Summe erreicht, hat die Rallye gewonnen. Für die Weltmeisterschaftsrangliste erhält der Sieger einer Rallye 9 Punkte, der zweite 6, der dritte 4, der vierte 3, der fünfte 2 und der letzte 1 Punkt.

**ZUSATZREGEL: SONDERRENNEN:**

Wenn alle Spieler einverstanden sind, kann am Ende einer Rallye nach den regulären Rennläufen ein Sonderrennen nach den Vorgaben des RENNKALENDERS veranstaltet werden. In diesen Sonderrennen gilt folgende Zusatzregel: die Höchstgeschwindigkeit (d.h. die Zahl der

Felder, die vorgerückt werden muß bzw. kann) wird im 3. Gang um 2, im 4. Gang um 4 und im 5. Gang um 6 Felder erhöht.

**RENNKALENDER:**

Eine komplette Weltmeisterschaft besteht aus 8 Rallyes, in denen wiederum mehrere Einzelrennen stattfinden:

MONTE CARLO (e.c.):3 Rennen (je 6 beliebige Straßenteilstücke), 1 Sonderrennen (5 Straßenteilstücke, dabei nicht mehr als 1 Furt und eine 180° -Kurve);

SCHWEDEN (e.n.):2 Rennen (je 7 Straßenteilstücke wie Sonderrennen), 1 Sonderrennen (5 Straßenteilstücke, dabei nicht mehr als 2 Furten und 2 schnelle Straßen mit niedrigem Risikofaktor);

ITALIEN (e.c.):1 Rennen (7 beliebige Straßenteilstücke), 1 Sonderrennen (5 beliebige Straßenteilstücke);

SAFARI (e.c.):2 Rennen (je 8 Straßenteilstücke, dabei nicht mehr als eine 180° - Kurve und nicht weniger als 3 Furten);

MAROKKO (z.e.):2 Rennen (je 6 beliebige Straßenteilstücke);

ÖSTERREICHISCHE ALPEN (e.c.):2 Rennen (je 6 Straßenteilstücke mit höchstens einer Furt), 1 Sonderrennen (6 Straßenteilstücke mit höchstens einer Furt);

ALPENCUP (e.c.):3 Rennen (je 6 Straßenteilstücke, dabei mindestens zwei 180° - Kurven und höchsten eine Furt);

GROSSBRITANNIEN (e.c.):3 Rennen (je 6 Straßenteilstücke mit höchstens einer 180°-Kurve).

**Übersicht:**

Hier noch einmal eine tabellarische Übersicht über die wichtigsten Einflußfaktoren auf Geschwindigkeit und Risiko.

| Wagentyp     | Änderung der Geschwindigkeit (außer 1. Gang) | Änderung der Würfelzahl |
|--------------|----------------------------------------------|-------------------------|
| STABIL (S)   | 0                                            | 0                       |
| SCHNELL (V)  | + 1                                          | + 1                     |
| PROTOTYP (P) | + 2                                          | + 2                     |

Wer an der Reihe ist, muß **ERST** einen Gang **SCHALTEN** und **DANN WÜRFELN** für die Risikotabelle!

|                      |                                                                                                                                                                                                                                                         |
|----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>RISIKOFAKTOR</b>  | + 1 für jeden überholten Wagen<br>+ 1 für jeden Bremsmanöver um 1 Feld                                                                                                                                                                                  |
| <b>SPEZIALREIFEN</b> |                                                                                                                                                                                                                                                         |
| REGENREIFEN          | Risikofaktor —1 bei Regen/Gewitter<br>Geschwindigkeit —1 bei schönem/bewölktem Wetter                                                                                                                                                                   |
| WINTERREIFEN         | Risikofaktor —1 bei Schneefall<br>Geschwindigkeit —2 bei schönem/bewölktem Wetter                                                                                                                                                                       |
| <b>WETTER</b>        | Wenn im Wetterfeld eine Zahl gedruckt ist (1,2 oder 3), wird diese Zahl zum Ergebnis des Risikowürfels hinzuaddiert.<br>Bei Regen/Gewitter erhöht sich der Risikofaktor der Farten auf 5; bei Schnee vermindert sich der Risikofaktor der Farten auf 3. |
| <b>MECHANIKER</b>    | Jeder Mechaniker der eigenen Mannschaft verringert einen Unfallschaden um 1 Stufe.                                                                                                                                                                      |