



NEUROSHIMA

WY\$CIG

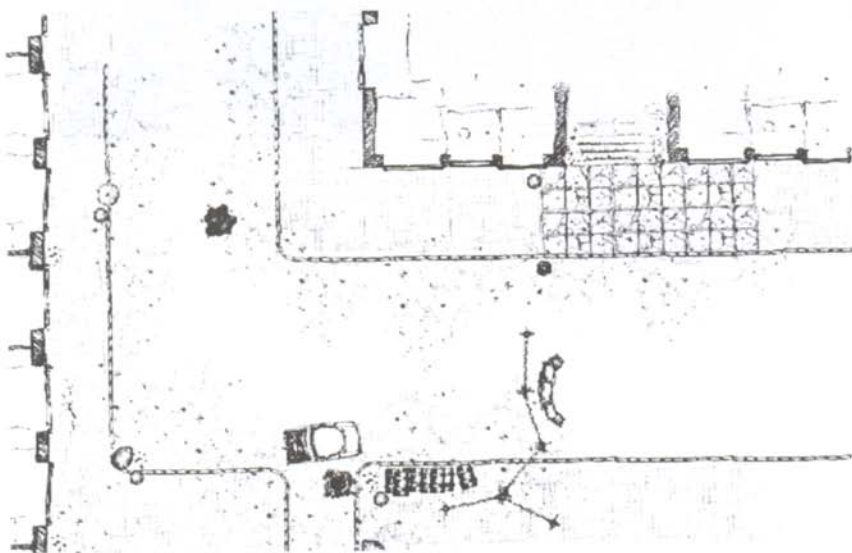


jedyna maszyna, której możesz zaufać...

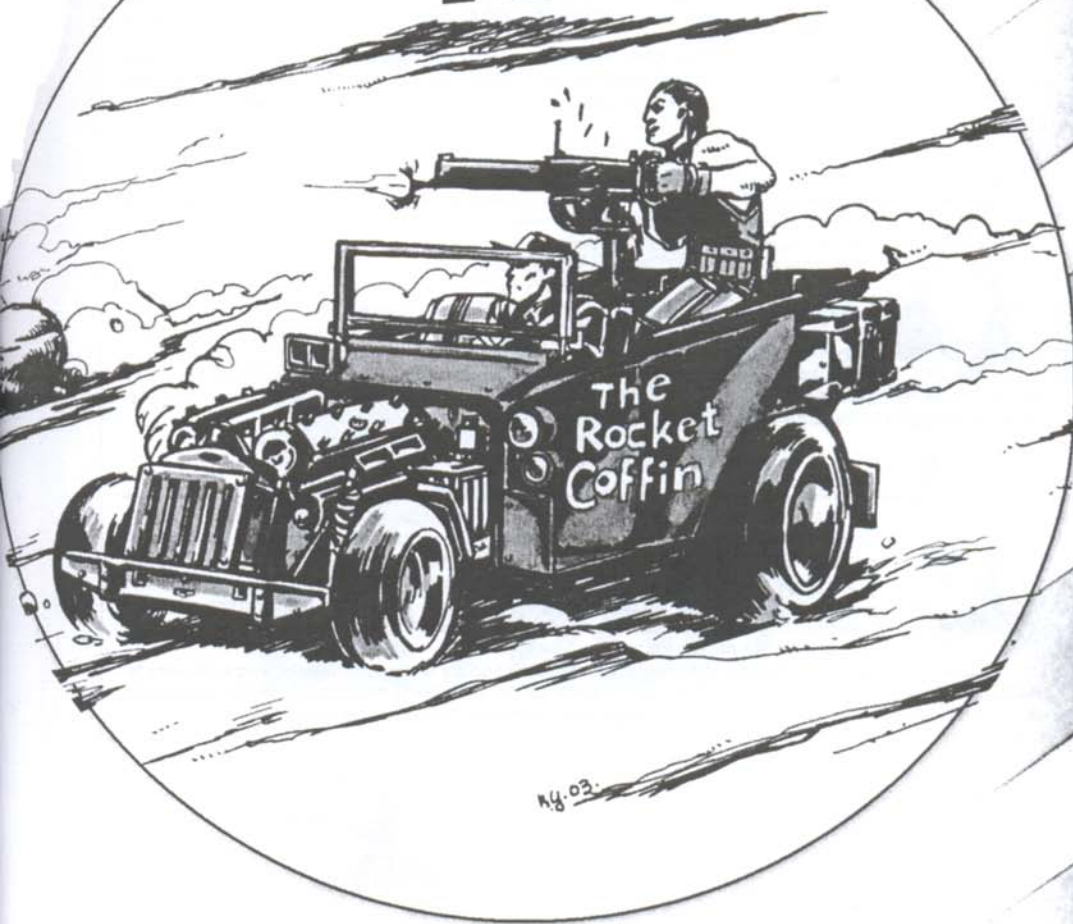


Spis treści

ŚWIAT CZTERECH KÓŁEK	3
Detroit	5
Liga	11
Teczka rajdowca	25
Teczka mechanika	29
Teczka menadżera	33
Teczka agenta	39
ZASADY	45
Postać	47
Wóz	59
Warsztat	63
Przed wyścigiem	95
Wyścig	105
Walka	119
Słownik rajdowca	128
Przykładowe zespoły	130
Karta wozu	131
Wzory tabel	132



ŚWIAT CZTERECH KOŁ





Chip



Jeden z najlepszych mechaników z Detroit. W posługuje się najnowszymi osiągnięciami techniki sprzed wojny, a wiele spośród narzędzi to wynalazki własnej produkcji. Jako dziewczyna pracująca nie rozstaje się nigdy ze swoim laptopem. Specjalnością Chip jest projektowanie, więc projektuje wszystko - od bolidów po nowe mini-spódniczki. Potrafi zoptymalizować każdy samochód, ale zawsze woli stworzyć auto zupełnie od nowa. Jej zapasy tipsów są już na wyczerpaniu, więc grzebanie pod maską samochodów woli pozostawić gruboskórnym samcom. W warsztacie pojawia się tylko wówczas, gdy problem wymaga interwencji geniusza.

Uwielbia stare filmy, komputery i buty na wysokim obcasie. Jej mieszkanie w południowej części miasta zawalone jest kilogramami płyt kompaktowych i jeżeli nie lubisz kreskówek o zwierzątkach nawet się do niej nie zbliżaj. Wielkie, mokre oczy jelonka Bambi sprawiają, że Chip rozkleja się i idzie popłakać komuś w rękaw.

Patti



Nie jest może najlepszym kierowcą, właściwie nawet nie przepada za samochodami - „robią przecież tyle hałasu i bez przerwy dymią z tej rury”. Nigdy jeszcze nie wygrała żadnego wyścigu i nawet nie zbliżyła się do zwycięstwa. Mimo to każdy chciałby mieć ją w zespole, bo ludzie uwielbiają Patti. Kochają ją za wdzięk, słodką naiwność, za subtelny brak pruderi, za fakt, że śmieje się z dowcipów opowiadanych przez facetów. Wszyscy ubóstwiają ją za sposób w jaki pozbywa się swojej koronkowej bielizny.

Patti za to uwielbia dobrą zabawę. Kocha muzykę, tłum wesołych ludzi, kolorowe drinki. Kocha być gwiazdą. Potrafi tańczyć przez całą noc na barze, rano idzie na wyścig i z niepowtarzalnym wdziękiem, zupełnie magicznie, pozbywa się dolnych parti ubrania.

Mała Swift



Nie ma w Detroit drugiej dziewczynki tak rezolutnej i tak uroczo poważnej. Kiedy Swift marszczy nosek, poprawia palcem okulary i swoim dziewczęcym głosem wygłasza stanowcze „Nie wydaje mi się, żeby ta uwaga była na miejscu”, nie wiesz czy przytulił ją i pocałował w czoło, czy wybuchnął serdecznym śmiechem. Mała Swift jest pilotem i to bardzo dobrym. Specjalizuje się w rajdach pustynnych - jej niezwykła intuicja, w połączeniu ze zdolnościami analitycznymi, zapewnią każdej ekipie szczęśliwy dojazd na metę.

Miedzy wyścigami Mała Swift lubi zamknąć się w domu - mieszka sama na peryferiach Detroit, w ogromnej bibliotece. Rozściela na podłodze kołdry, stawia świecznik i podpierając brodę ramionami do samego rana studiuje wielkie atlasy geograficzne i książki o odległych krajach.

Mała Swift





DETROIT



Cała prawda o Detroit

Turyści, którzy odwiedzają Detroit mają potem w zwyczaju opowiadać znajomym o cudach branży samochodowej. Gdyby ich słuchać i notować - powstałaby powieść. Niestety, jedna z głupszych na świecie. Bo widzisz bracie, życie w Detroit jest o wiele bardziej prozaiczne niż można by sądzić. Nie ma za wiele wspólnego z głupimi historijkami turystów i nie odmieni tego nawet Liga, czy inne nasze pomniejsze uciechy. Z drugiej strony, za opowiadanie nudnych kawałków o Detroit nikt nikomu nie postawi browca, no nie? Więc szyją bazarze jak z nut, a co pomysł, to bardziej popleprzony. Postaram się co nieco sprostować.

Mamy w Detroit Ligę i mamy wyścigi w kilku kategoriach. Mamy sporo zasad i dużo - wbrew temu co poniektórzy mówią - kultury za kierownicą. W każdym wozie jest kubek na kawę, wentylatorek i dobry CD Player. Pełna kultura, jak mawia mój szwagier. Do tego skórzane rękawice, okulary przeciwsłoneczne i karoseria doprowadzona do połysku. Kultura to jednak detal, bo przecież to rzecz względna. Bez względne zaś jest to, iż nie rozjeżdżamy przechodniów. Nie przyspieszamy na widok pieszego i nie celujemy w niego za pomocą znaczka Mercedesa na masce. Nie robimy tego, kumas? Nie wiem co za kretyn puścił ową plotkę, ale skubany pil za tę historijkę pewnie przez cały miesiąc. To jest jakaś totalna bzdura. Albo to, że jeździmy samochodem do kibla. Do cholery, to że mam w domu zamiast taboretów siedzenia z Fl nie znaczy, że jak się idę odlać to leję jak z dystrybuto... Aha, nie waż się czasem rzucać przy mnie dowcipów o Detroit. Wszystkie aluzje do dystrybutorów, kształtów wlewów i innych - jedno słowo i kończymy rozmowę. Tu w Detroit lubimy prędkość i

dobrze wozy, ale nie jesteśmy autofilami, czy jakby to zbocznie nazwać. Gdyby ktoś kazał mi wybierać pomiędzy nowiutkim Porsche, a wieczorem z Jay, możesz być pewien, że wybrałbym Jay. Swoją drogą, spotkałeś już Jay? Która to? No cóż, jak ją spotkasz, będziesz wiedział. Idę o zakład, że poznasz ją bez pudła.

Wracając do opinii o Detroit: nie szczamy jak przebity bak, nie polujemy na staruszki na chodnikach i nie czerwienimy się na widok pięknych kobiet. Czym zajmujemy się na co dzień? To różnie, jedni pieką kiełbasy na parkingu, drudzy naprawiają bojlery. Inni jeszcze polują na kobiety. Ja jeżdżę w Lidze. I na tym właśnie znam się najlepiej.

Złomowisko, czyli Mechstone

Ktoś kiedyś chlapanął, że Detroit wygląda jak złomowisko. Nie było to miłe, ale cóż, jeśli gość pochodził z zadupia, przy którym Mos Eisley to metropolia, nie dziwię się, że Detroit go przytłoczyło. Bo widzisz, Detroit to całkiem spore miasto. Obecnie jedno z największych. A ponieważ książka, którą trzymasz w łapach to nie przewodnik Pascala, ani DVD z serii National Geographic, tylko kawał rzetelnego opracowania dotyczącego prędkości, wspaniałych wozów i pięknych kobiet - olejemy opis miasta. Skupmy się na konkretach, czyli Mechstone.

Mechstone to dzielnica gdzie pracuje większość ekip jeżdżących w Lidze. Stare fabryki GM stały się domem i zarazem miejscem pracy mechaników. Zobaczyć Mechstone i umrzeć - tak mawiają. Mechstone wygląda tak, jak gdybyś podnajął starą, zażebicie wielką i oczywiście zautomatyzowaną fabrykę setce mechaników i powiedział im, bierz-



cie ją i czyćcie co chcecie. Szczerze mówiąc tak właśnie było. Piękne czasy pionierki w lidze i działań Zarządu Ligi. Dziś trudniej odnaleźć się w Mechstone - od kilkunastu lat jest to miejsce, gdzie swój obóz mogą rozbić tylko starujący w Lidze.

W chwili przyjęcia do Ligi dostajesz powierzchnię 30 m² na warsztat. Możesz się ogrodzić, podpiąć kraty pod prąd i świętować przez miesiąc. Twój zespół przegra w tym czasie ze dwa rajdy, ale imprezkę będziesz wspominał do końca życia. Bo widzisz, praca w słynnym Mechstone to marzenie każdego mechanika w tej branży. Tam pracują najlepsi. Tam mieści się ich szalony, śmierdzący olejem i spalinami świat. Mają tam knajpki, mają prysznice, mają setkę ludzi z tym samym zachowaniem we łbie - uwielbieniem do śrubokrętów i smaru. Jeśli jesteś dobry lub przynajmniej nadziany, będziesz mógł powiększyć swój warsztat - Liga dba o interesy w starej fabryce co najmniej z powagą Urzędu Geodezyjnego miasta Waszyngton. Zarząd ma jasno określone kto, gdzie i na jak długo otrzymał przestrzeń na własny warsztat, ma też określone kolejne miejsce do wynajęcia. Zresztą co tu dużo mówić - od tego Zarząd Ligi jest Zarządem Ligi, by mieć wszystko w rękach i trzymać za mordę. Tak robią. Na cześć Zarządu - hip hip, dupa! Kiedyś się tam wkręcę, o! na pewno kiedyś tam zawita! Na cześć mojej kariery, hip hip...!

Mówiąc szczerze - nie potrafię ci opisać jak wygląda Mechstone. To niewiarygodnie niewiarygodny widok, że tak powiem. No właśnie tyle mam do powiedzenia. Słuchaj, jest tak - poszczególne zespoły mają swoje boksy, zrobione z krat klatki, często obite blachą i oklejone styropianem. Taka klatka - jak już wspomniałem - ma te 30 metrów i jest całkiem wygodna. Zwłaszcza, że od tego głowa zespołu, by zamie-

nić ją w coś zajechać komfortowego. I widzisz, może 30 metrów to mało, ale od tego Detroit to miasto ludzi z klasą, by radzić sobie w takich sytuacjach. Zarząd daje powierzchnię. Ale ciotki klotki zapomniwały w regulaminie wspomnieć o wysokości. Nobody is perfect. No więc zespoły robią sobie piętrowe klatki. Na parterze garaż, na pięterku magazyn, na drugim pięterku salonik, na trzecim sypialnia... Hale w starym GM mają po dwanaście, miejscami nawet więcej metrów wysokości. Jest więc jak zaszaleć. No więc jest zajechać duża hala, pełna klatek, wysokich, pnących się pod sam sufit. A klatki poobijane blachą, częściami karoserii, generalnie czym się da - byle było w klimacie.

A skoro mówimy o klimacie - warto wspomnieć o suwnicy. Takie fajne coś, jakby kolejka linowa, tylko jest bardzo żelazne, bardzo silne i kursuje przez całą halę wprost do Cylindra - największej knajpy w Detroit - oczywiście podwieszona pod sufitem hali.

Tak, pije się tam z cylindrów.

Tak, są pedały pod stołami, by czuć się jak w domu.

Tak, klaksonem zamawiasz drinki... Tak, skrzynią biegów wybierasz pozycję z menu...

Ech... chłopie, ale jesteś naiwny. Chłonieś jak gąbka, co mi ślina na język przyniesie. Idź do Cylindra i sam się przekonaj jak jest. Powiem ci tyle: jest w dechę!

Wyłazłmy przez halę, dobra? Jeszcze się rozmarzysz i zemdlejesz.

Przed halą jest parking. Dawniej trzymali tam nowiusienkie bryki, które opuściły linię produkcyjną. Dziś na parking jest giełda. A że parking jest duży, duża jest i giełda. Takiej ilości towaru jeszcze w życiu nie widziałeś, idę o zakład. Powiedzieć to otwarcie? Powiem. Samochodowa giełda Mechstone jest jak serce Nowojorkczyka: zajechać wielka. Na co dzień otwarta jest



dla każdego szurajnogi i przybłądy. Możesz tam pójść i pogamblować. I wiesz, możesz nawet „zaistnieć” - masz sprzęgło do włoskiego Fiata? - ruszaj na giełdę Mechstone, a chłopaki zrobią ci zdjęcie. Ktoś, kto posiada części do Fiata to okaz do pokazywania ludziom - zawieszysz więc w galerii okazów w Cylindrze. Takich okazów jest tam coś ze czterdzieści i cztery.

W ciągu tygodnia na giełdzie kupisz wszystko. Oprócz sprzętu, czyli części zamiennych oraz narzędzi, znajdziesz tam gości handlujących gustownymi ciuszkami (głównie skóra, brachu), ludzi z płytkami CD, złomiarzy z różny-



mi dziwadłami typu łańcuch, kątownik, czy noże do kosiarki. Idzie do bracie, jak woda, słowo daję. Oczywiście, codziennie jest i Penny i jego kiełbaski pieczone na ruszcie zrobionym z silnika od jego starego TIRa. Spotkasz także ekipę z gazetą, pełną ogłoszeń, informacji o lidze i plotek. Gazeta wypalana jest na płytkach CD lub rzadziej drukowana na jakimś tandetnym papierze (podobnie jak taśmy Asha, tego gościa od pustyń). Co jeszcze? Na giełdzie kupisz też kupę literatury fachowej, schematów, poradników i czego tam jeszcze. Są też goście od paciorków, a nawet fryzjer. Raz spotkałem tam nawet gościa z bojlerem. Równy typ, sprzedał chyba ze trzy te bojlerki i naprawiał je potem przez pół roku, średnio dwa razy w tygodniu. Zawodny sprzęt, co powiem. W końcu - jak mówił - gwarancja się skończyła i przestał naprawiać. No, powiem ci szczerze, to był tydzień kataklizmów w Mechstone. Trzy klatki dosłownie wyparowały. Fajny gość. Dobrze, że nie sprzedawał piecyków gazowych. Rozpieprzyłby całe Mechstone.

Sto metrów od Mechstone mieści się Zarząd Ligi - szefostwo rozłożyło tyłki oczywiście w biurkach GM. Co tu dużo mówić, wybrali sobie najlepsze miejsce w mieście. Jak sami mawiają: najlepsze miejsce w mieście dla najważniejszych ludzi w mieście. Wszystko tip top.

Wyścig ze śmiercią

Prawdziwa legenda. Sława „Wyścigu ze śmiercią” wyszła daleko poza granice Detroit i o żadnej innej zabawie z Miasta Popaprańców nie jest tak głośno. Zasady nie są skomplikowane - co kilka miesięcy kawalkada różnorodnych samochodów, w tym ciężarówek oraz motocykli, rusza na północ. Wszystkie chwyty po drodze dozwolone. Wygrywa ten, kto pierwszy wpakuje swój wóz w jakąkolwiek sprawną maszynę Molocha. Kierowca nie musi znajdować się w samochodzie w momencie kraksy i wielu korzysta z tego przepisu. Od momentu rozwalenia się pierwszej bryki na robocie następuje seria radosnych kolizji (jeśli maszyn było więcej), ale zwycięzca jest tylko jeden. Potem wszyscy śpięprzają na południe, przy czym obowiązuje solidarność - pozbawieni samochodów zabierani są na pokład przez pozostałe ekipy. W wyścigu ze śmiercią gra się o pietruszkę - jedyne nagrody to sława pogromcy maszyn i plastikowy robocik z serii Giga Mech 2018, czyli puchar przechodni. Pod wieloma względami Wyścig ze śmiercią podobny jest do Bizona, jednak zawodnicy są bardziej wyluzowani. Przebojem ostatniego wyścigu był katamaran - dwa kabriolety połączone zardzewiałymi rurami, na których ustawiono głośniki od samochodowego radjoka.



Tam i tak nie trafisz, więc nie będę się rozwodził - dość powiedzieć, że nawet Jay miałaby problemy, by załapać się tam na sekretarkę. Uwierzyć? Podniebny raj, cudo miejsce, a z okien widok na cały Mechstone, ech...

No dobra, nie smędz. Opiszę ci portiernię biurowca Zarządu. Przyda ci się, jak będziesz składał wniosek o przydział do Ligi. Na portierni siedzi Sugar, portier postury niedźwiedzia. Cały czarny, głównie dlatego, że urodził się murzynem. Swoje robi też garnitur i czarna skóra w deszczowe dni. Sugar to ten facet, który - cokolwiek od niego będziesz chciał - powie: „Dobrze, przekażę górze. Dziękuję Panu, do zobaczenia przy kolejnej okazji!”. Wiesz, nawet kiedyś podejrzelaliśmy, że jest cyborgiem lub agentem Molocha, wpadliśmy na portiernię i pieprziliśmy go z EMP, tak z trzech metrów. No ani się skurczył, byk nie spocił, kiedy kumplom połamał ręce. Ja uciekłem przez okno. Akurat było po drodze, bo mnie skubaniec złapał za frak i rzucił w tym kierunku.

Koniec zwiedzania. Karaluch jesteś, nie będziesz brudził dywanów w siedzibie Zarządu. Jest jeszcze kilka innych, ciekawych miejsc. Widzisz, fabryka GM

to nie jest manufaktura dziadka do orzechów. Oprócz hal produkcyjnych, biurowców, jest jeszcze ze trzydzieści innych budynków. Żyją i pracują tam różne osoby pośrednio związane z Ligą. Długo by wymieniać. Firmy od projektowania torów, cheerleaderki, konsultanci, jest tam szpital, są magazyny paliwa. Nie ma tu nawet dziesiątej części miejsca, by opowiedzieć o wszystkim.

Sam się domyśl, albo pójdz i zobacz. Ja lepiej opowiem o torach, co?

Tory

Rajdy rozgrywane są w południowej dzielnicy miasta, na wschód od Mechstone. Te kilka dzielnic wygląda jak park zabaw - dużo dźwięgów i spychaczy, które wlecznie coś rozpieprzają, by było jeszcze ciekawiej. Bawią się tam chłopaki w najlepsze. O tym, jak projektuje się i wykonuje tory jeszcze będę mówił, teraz tylko o praktycznej stronie.

W praktyce rzadko się zdarza, by przez centrum Detroit przemknęła kawałkada samochodów w ramach rajdu.

Wyścigi motocyklowe

Wyścigi motocyklowe to pomysł, który dopiero zaczyna kielkować. Ten typ zawodów wprowadzono kilka lat temu i jak dotąd Liga Motocyklowa nie rozbijała się porządnie. Większości zespołów brak profesjonalizmu, a organizatorzy nie należą do śmietanki miejskich gangów. Żużel jest dobrą okazją do rozwinięcia skrzydeł i aż prosi się, by ktoś poważnie się nim zajął. Podobnie wyścigi przełajowe zasługują na lepsze kierownictwo.

Jak dotąd Liga Motocyklowa funkcjonuje na dwóch poziomach. Żużel stoi na niższym - tylko prawdziwi narwańcy przychodzą go oglądać. Motocykliści ścigają się dookoła stadionu, na torze stoją niezbyt wyrafinowane przeszkody. Oczywiście liczy się kolejność przybycia na metę. Wyścigi przełajowe to wyższa szkoła jazdy. Ktoś pomyślał, słusznie zresztą, że można by wykorzystać wszystkie zalety motocykli, i zrobić coś, czego kierowcy samochodów nie byłby w stanie dokonać. W wyścigach przełajowych jeździ się po mieście, ale tor wytyczony jest tak, by przeszkodami były miejskie obiekty. Motocykliści nie ścigają się zatem w specjalnie przygotowanych miejscach, ale hulają między przechodniami, zawadzają o stragany, skaczą po cudzych samochodach. Nie trudno się domyślić, że najtrudniejszymi przeszkodami w takim wyścigu są uzbrojeni i wkurzeni mieszkańcy miasta. Nie raz zdarzyło się, że do zawodników spontanicznie dołączał facet, któremu kilka motocykli kolejno przejechało po nowiutkim Ferrari.

Niemal zawsze jeden ze skrótów wyścigu przełajowego prowadzi po schodach budynku na dach. Skakanie między dachami przyciąga coraz więcej publiczności, jednak ponieważ zawody motocyklowe dopiero raczkują, bukmacherzy jak dotąd przyjmują zakłady jedynie w kategorii „kto spadnie?”



Rzadko się zdarza, by rajdy odbywały się w nieoznaczonej części miasta. Rzadko się wreszcie zdarza, by jeździć zwyczajnie „na pałę”. Detroit jest stolicą motoryzacji i wyścigów, bo jesteśmy w tym najlepsi. A to oznacza, że nie zwykliśmy czegokolwiek robić „na pałę”.

Nie wierz turystom. To, co dla nich wygląda na szalony, niekontrolowany i nielegalny wyścig, w rzeczywistości jest długo przygotowywanym i dobrze zabezpieczonym odcinkiem specjalnym jednego z rajdów.

Jak wyglądają tory? Przede wszystkim, przed każdym rajdem tor jest przygotowywany. Wiesz co to oznacza? Tam, gdzie ma być równo jak na lodowisku, będzie równo. Tam gdzie ma być trudny teren, będzie trudny teren. Są ekipy, a w nich ludzie odpowiedzialni za profesjonalizm. Przed rajdem kierowcy (a w zasadzie piloci) dostają opis toru - dokładny i rzetelny. Bez niespodzianek. Z dokładnie rozpisanymi zakrętami, prostymi i przeszkodami.

To jest Liga. Nie pyciu myciu, nie bajka o Strusiu Pędziwiatrze. Profesjonalne zawody.

Co więcej, na co dzień jest gotowy jeden tor treningowy - prosty, z klasycznymi elementami takimi jak nawrót, czy trudny teren. Tam sprawdza się przygotowanie wozu i łapie formę

przed kolejnymi rajdami. Na torze, niemal o każdej porze można spotkać jakąś drużynę, która sprawdza nowe rozwiązania. Piloci zgrywają się z kierowcami, a strzelcy ćwiczą oko na pełnych prędkościach, bez ryzyka, że postrzelą jakiegoś przypadkowego przechodnia.

Są też cztery kwartały nie zmieniające. Oprócz typowych remontów poprawiających nawierzchnię, nie robi się tam nic. Kwartały to oczywiście najlepiej zachowane ulice wokół jakiegoś budynku, czy osiedla - zależnie od typu wyścigu. Ten przy Crocodile jest krótki, okrąża się jeden wieżowiec. Po trzecim okrążeniu można puścić pawia. Dwa dłuższe są wokół centrum handlowego BGH oraz wokół osiedla Cuber. Ostatni, czwarty jest kręty jak pijana dżdżownica - trasa ciągnie się wokół jednego z większych w Detroit skupisk domków jednorodzinnych. Dobra rzecz, nawet kiedyś wziąłem udział w kilku rajdach - jako najemny kierowca. Chiropaki z innych drużyn srogo ziołili mi dupsko.

Są jeszcze rajdy rozgrywane poza miastem i inne wyścigi, nie objęte patronatem Ligi. Rozgrywa się je na periferiach miasta - bez udziału firm i ludzi pracujących dla Ligi. Prawdziwa dżungla.

Tchórz (Chicken)

To nie jest właściwie wyścig, ale warto o nim wspomnieć. Z pewnością gra w Tchórze to forma współzawodnictwa z wykorzystaniem samochodów i równocześnie coś innego niż nawalanki autami na arenie. Chicken jest szlachetną sztuką pojedynków. Jeżeli różnisz się z kolegą w jakimś temacie, zawsze możesz zaprosić go na tor. Widzowie znajdują się sami.

Gra w Tchórze ma dwie wariacje - pierwsza to „Jazda na czołowe”. Samochody ustawia się w dużej odległości naprzeciw siebie i, na dany znak, oba wozy ruszają, przyspieszając na maksa. Kto pierwszy stochórze i zjedzie na bok, ten przegrywa. Jeżeli żaden z kierowców się nie wycofa, dochodzi do czołowego zderzenia. Wygrywa żywy lub ogłasza się remis i spór wygasa do czasu, gdy pojedynkujący się będą w stanie chodzić o własnych siłach.

Druga wariacja to „Jazda w nieznane”. Rozgrywa się ją w nocy, przy zapalonych reflektorach. Samochody ustawia się w sporej odległości od zerwanego wiaduktu i ruszają na znak dany chusteczką przez jakieś dorodne dziewczę. Podobnie przyspieszają, bo jeśli ktoś zostanie w tyle na dwie długości, z miejsca przegrywa jako tchórz. Przegrywa ten, kto pierwszy wyskoczy z samochodu przed urwiskiem. Jeśli nikt nie wyskoczy, w przytłaczającej większości przypadków pojedynek pozostaje nierozstrzygnięty z powodu zejścia śmiertelnego wadzących się stron.



LIGA

Zarząd ligi

W samym tylko Detroit jest siedem do dziesięciu różnych lig, zależnie od roku. Sezon trwa niemal non stop, z krótką tylko, kilku tygodniową przerwą na wyprawę po paliwo i inne menadżerskie zajęcia. Liga to poważna sprawa - myślę, że spodobałaby się gościom z Nowego Jorku. Ci idiooci lubią poważne sprawy, nie?

Zarząd ligi składa się z przedstawicieli najbardziej wpływowych gangów. Ligą rządzą spece od rajdów i nikt nie ma wątpliwości, że tak właśnie powinno być. Jak pewnie już widziałeś na mieście, każdy z gangów ma jeden, a czasem i więcej zespołów rajdowych. Poznasz je po barwach na karoserii - przed miastem zaś wiszą flagi poszczególnych gangów - te same symbole dostrzeżesz z boku, na drzwiach poszczególnych wozów. Są oczywiście także zespoły bez poparcia żadnego z gangów, ale te raczej się nie liczą. Nawet Patti jeździ w barwach, mimo że nie kojarzyłbyś jej z żadnym gangiem, co? Która to? No chłopcze, nie mów tego na głos, bo popełniasz gafę roku.

No więc, zależnie od pozycji w rankingu z poprzedniego roku, zdobywa się miejsca w zarządzie. Nie dostają się tam kierowcy czy menadżerowie, lecz właśnie przedstawiciele gangu. Oprócz nich, zawsze jest tam mistrz z poprzedniego sezonu (menadżer, rzadziej kierowca) oraz Peter Ackrod, założyciel pierwszej ligi. Mistrz kierownicy z dawnych czasów. Niestety, wypadek przykuł go do fotela i uniemożliwił dalsze rajdy.

No więc jest sobie Zarząd, na co dzień pierdzą w fotela i wycinają sobie święta, od święta zaś dbają o dobro Ligi. A musisz wiedzieć, że roboty jest od groma. Zrzeszeni ludzie przychodzą i skarżą się dosłownie na wszystko. A to komuś podwędzili rankiem w dniu wyścigu opony, a to Jay upiła noc wcześniej

kierowcę, a to ktoś czegoś dosypał do baku... Większość petentów przynosi ze sobą jakąś flaszkę i wylewa swoje żale przez cały dzień. Nie mniej jednak Zarząd to nie grupa palantów w garniturach i pod krawatem. Jeśli petent robi się nieznośny lub gangers ma zły dzień, bywa, że zrzuci go ze schodów. To są wyścigi w Detroit, a nie pitolenie w stylu N.J. Bądźmy poważni, jeśli kierowca spędził noc z Jay, i jeszcze się użala to jedyne na co zasłużył, to na cios w czachę i to najlepiej wałkiem rozrządu. Część z zażaleń jest rozpatrywana pozytywnie i niech mnie kule biją, jeśli wiem według jakiego klucza Zarząd Ligi pracuje. Czasem oleją wyraźny i oczywisty wałek jednego z zespołów, innym razem szukają dziury w całym. Jakby na to nie patrzeć pochodzą z konkurencyjnych gangów, nie? To nie są urzędnicy, tylko w miarę inteligentni faceci z nogami na biurku, dębniący w nosie albo grający w karty przez wszystkie dni. Z różnym skutkiem udają poważną, przedwojenną instytucję, zdarza im się jednak zrobić coś z sensem.

No, ale nie martw się, jeśli jesteśewelacyjnym kierowcą, wygrasz Ligę nawet jeśli Zarząd pokaże środkowy palec twojemu menadżerowi. Na dobrego kierowcę po prostu nie ma wała.

Poza wyrzucaniem do kosza wniosków i podań, Zarząd przygotowuje rajdy. Jest kilka „firm”, które odpowiadają za przygotowanie i zorganizowanie rajdu. Liga ma podpisane z nimi kontrakty i to całkiem niemałe, bo za przygotowanie dobrego, dużego rajdu możesz zgarnąć nawet 1000 gambli. Czego ci trzeba? Wyobraźni, kilku spychaczy, dźwigu i skrzynkę materiałów wybuchowych. Jak masz, to zaczynasz bawić się w stwórcę i rzeźbisz w wydzielonym kwartale ulic jak w plastelinie. Zlecenie z ligi na prosty odcinek może wyglądać mniej więcej tak:

„8x20/50



4x50/50

3x60/40

nawrót, 4TT/300, 5Freestyle"

Czyli minimum osiem dwudziestek, cztery pięćdziesiątki i trzy sześćdziesiątki (mowa oczywiście o zakrętach, a nie autostopowiczkach na trasie), do tego jeden nawrót i cztery odcinki trudnego terenu, nie dłuższe niż 300 metrów. Do tego pięć elementów w gestii firmy projektującej odcinek.

No powiem ci, pracować w takiej „firmie” to jest wypas nie z tej ziemi. Wyzwanie dla wyobraźni, wyzwanie dla zdolności inżynierskich, no i naprawdę obłąd, jak łapiasz na hak jakiś wiadukt i próbujesz rozwalić. Co więcej, nie ma nic piękniejszego jak brawa kibiców dla projektanta rajdu, jeśli przygotował kawał dobrego toru. Cóż, w każdym z nas kryje się odrobina artysty. A tu, w Detroit, znajdują się sytuacje i chwile kiedy na pewno będziesz miał szansę pokazać na co cię stać.

No ale ty jesteś świetnym kierowcą, więc pewnie przynudzam, co? Lecimy dalej.

Zarząd ustala terminarz wyścigów, zarząd ustala nagrody i premie, zarząd ustala zakres tuningu wozów, klasy i typy wyścigów. Dużo gadać. W końcu to Zarząd Ligi, nie? To co ciebie interesuje to dwie informacje - jak się dostać do ligi i co z tego będziesz miał. No więc słuchaj...

Członkostwo w lidze

To nie jest tak, że pukasz do drzwi i mówisz: „Cześć, jestem Stefan, chciałem pojeździć w lidze”. Nie bracie, nie ma tak łatwo.

Musisz mieć poparcie gangu, potrzebujesz też zespołu i gambli na wpisowe do ligi. Gdyby można było się tak łatwo załapać, w lidze byłby burdel. Tak, już jest burdel, wiem. Powiedzmy więc - byłby większy. Nie może być tak, że

przyjeżdża gość z „niewiadomo skąd” lub innego „nie twój zastrany interes” i zapisuje się, startuje w dwóch wyścigach, a potem wyjeżdża. Liga to poważna sprawa. Jak Nowy Jork, pamiętasz?!

Skoro jesteś tu nowy, wplerv pokaż się na mieście. Wygraj co nieco, może kilka niedzielnych openów, albo... Nie mówiłem jeszcze o Openach? Open to taka zabawa, w której biorą udział amatorzy. A amatorów jazdy w Detroit nie brakuje. W Openach nie ma konkretnych reguł, czasem ktoś coś ustali specjalnego, ale raczej się tego unika. Jedyna ważna różnica od tego co się dzieje w lidze, to zakaz używania broni maszynowej - Open to zabawa i nikt nie chce, by pociągała za sobą śmierć. Jeśli ktoś przypadkowo dostanie kulkę w łidze - cóż, ryzyko zawodowe. Open to zabawa, nie chcemy tu żadnego ryzyka.

No więc, jak przytaszczyłeś swój schorowany tyłek do Detroit, chcesz się pokazać kilku gangom i złapać jakiego sponsora - startuj w Openach. Jeśli chcesz założyć zespół - obserwuj innych startujących i ludzi, którzy się kręcą w okolicy. Znajdziesz na pewno kilku ciekawych osobników. Jeśli chcesz, by jakiś zespół cię kupił, po prostu pokaż co potrafisz. Jeśli jesteś coś wart, ktoś cię w końcu dostrzeże. Jeśli twoje umiejętności są mizerne, będziesz jeździł w niedzielne popołudnia do czasu, aż porze nas Moloch.

Często Openy mają jakąś specjalną nagrodę lub występuje w nich gościnie gwiazda ligi. Mógł się tylko, byś nie trafił na Kociaka. Jak panna zacznie się popisywać, to ulica jest jak prasa - nie ma wozu, który cało dojechałby do mety. A Kociak wyjdzie z szoferki, zakręci tyłeczkiem i uśmiechnie się do gapiów. „Tak się jeździ w lidze. Dzieciaki” - mówi - i zaczyna pielęgnować wóz. Można by rzec, że życie amatora pełne jest radości i porażek.



No ale miało być o członkostwie w lidze, no nie? Jako członek ligi masz zapewnione kilka rzeczy.

Przed wszystkim organizator rajdu (pamiętasz, mówiłem o nim, jak było o projektowaniu trasy) zobowiązany jest zapewnić na trasie gościa w białym kitlu, a najlepiej kilku. Zazwyczaj są to chirurdzy, choć jeśli organizator jest hochsztaplerem, może się trafić i spec od bojlerów. W tej sytuacji może być gorąco. Organizator zapewnia też paliwo.

Wow?

No ja myślę, że Wow! Jak mawiają na północy: organizatorzy wiedzą jak zachęcić człowieka. W każdym bądź razie, czasy są ciężkie, a paliwo różne. Możesz być rewelacyjnym kierowcą, możesz mieć świetnych mechaników, ale jak wóz na starcie obok ciebie ma w baku paliwo lotnicze, to jedyne co możesz zrobić, to ściągnąć gacie i wystawić tylek za okno. Może gość zbaranieje i przydachuje na pierwszym zakręcie.

Oto powód dla którego organizatorzy oferują paliwo dobre po lekko zaniżonych cenach. Oczywiście, nie myśl sobie, że jest tak różowo - oktany nie są za darmo. Za start w każdym rajdzie jest wpisowe. Nikt nie będzie ci fundował darmowej przejażdżki, o nie. Każdy gang specjalizuje się w czym innym - jedni prowadzą targowisko, inni napadają na podróżnych z autostrady - i wychodzi na to, że każdy dostarcza co innego, w cenie zależnej od jakości. Ważne jest to, że istnieje możliwość zaopatrzenia się w tak dobre paliwo, na jakie cię stać.

Gdy będziesz w lidze, masz prawo do zakupów na giełdzie zawodowców. Powiem ci, to marzenie każdego mechanika. Czego by o zarządzie ligi nie mówić, dba o atrakcyjność ligi. Atrakcyjność to szybkość, dobre wozy. Włec liga ma wynajętych kilkudziesięciu łowców,

którzy łażą po Stanach i ściągają różne ciekawostki. A znają się chłopcy na rzeczy. Giełda zawodowców organizowana jest raz na miesiąc, czasem rzadziej, gdy jest słabszy rok. Ceny są zajebiście wyrubowane, ale towar najwyższej klasy. Możesz jak szczer gmerać po Detroit i próbować coś załatwić. Ale to amatorszczyzna. Goście z Ligi zaopatrzą się właśnie na giełdzie.

Co jeszcze? Dzięki lidze dostaniesz fajny dokument, który sobie możesz powiesić na chacie. Dostaniesz swój numer, kilka dokumentów i duży plik rozmaitych regulaminów. Uprzedzam pytanie - dzięki członkostwu w lidze nie dostaniesz prawa jazdy na piękne oczy. Zapasy druków z miejskich urzędów już nie istnieją i tylko najstarsi mogą z dumą pochwalić się własnym prawkiem.

Na szczęście, gdzieś od września 2020 drogowka w Detroit nie istnieje, he, he...

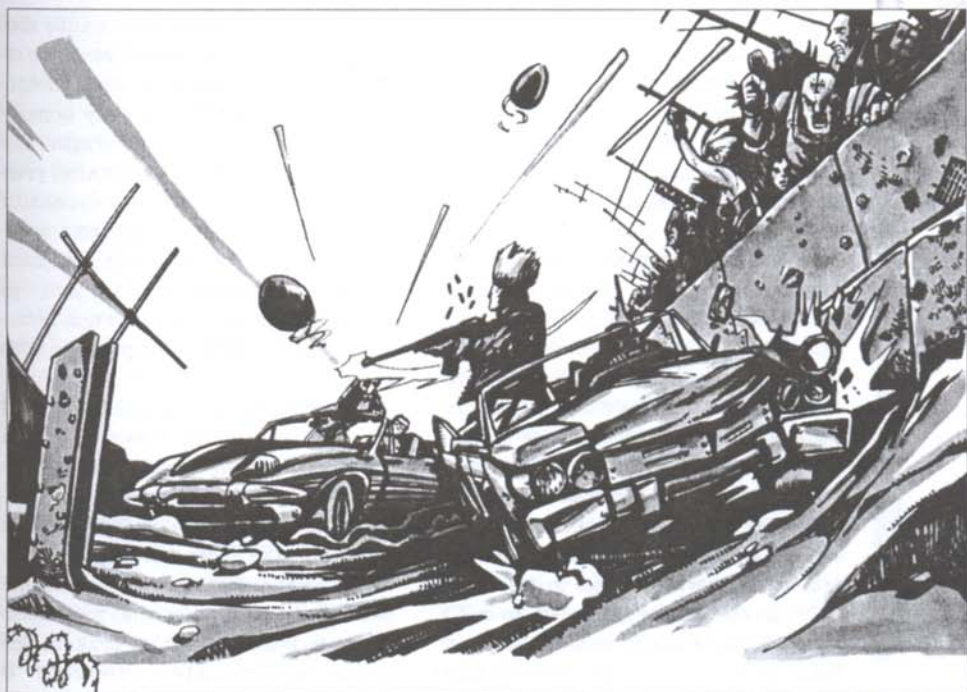
To jak, chcesz wstąpić do ligi? No to szukaj sobie wsparcia - gangu lub zespołu.

Ligi

Jak już mówiłem, w Detroit jest kilka Lig. Jedna dla Kociaka, jedna dla Jay, osobna dla Małej Swift... Każda gwiazda ma swoją Ligę, lub może inaczej - każda Liga ma swoją gwiazdę.

Podstawową i największą jest oczywiście Pierwsza Liga. Startuje w niej ponad pięćdziesiąt zespołów. Sezon składa się z 30 do 50 wyścigów w kategorii Cross (zależnie od roku). Te wyścigi cieszą się największą popularnością ze względu na ich widowiskowość i możliwość zastosowania różnorodnych technik jazdy i interesujących sposobów eliminowania przeciwników.

Na czym to polega? Większa część wyścigu to jazda po popękanych drogach, szaleńcze wiraże, wiadukty z wraków rozbitych samochodów, ciem-



ne tunele i mordercze kurtyny ognia. Trzeba przyciągnąć publikę, więc każdy Cross zawiera przynajmniej jedną atrakcję, która nie pojawiła się dotychczas. Możesz być pewien, że trasa wyciągnie z twojej bryki słodkie poty, a z ciebie nawet i więcej. To nie są kwartały z równiółką nawierzchnią, o nie. Bracie, jesteśmy coś ze trzydzieści lat po wojnie. Nie ma lepszego miejsca w Detroit, by dostrzec zmiany na świecie. Trasa jest wyboista jak pysk Teksańczyka, wozy obciążone bronią jak ekipa z Hegemoni i wytrzymałe jak nurek znad Missisipi. A to nie wszystko. Kiedy zapierniczasz dobre 160 km/h, kiedy łapiesz za ręczny, by wejść w zakręt, kiedy sekundę później puszczaś drażek i wciskasz czerwony przycisk z Nitro, by wyjść z zakrętu jak rakietą, kiedy nogą blokujesz lewe szczęki, by obrócić wóz o 180 i wypalić z miotacza wprost w gościa, który chciał z tarana władować ci się w dupsko, kie-

dy wreszcie twój pilot zacznie się wydierać, że brakuje mu jednej strony i nie ma bladego pojęcia co czeka was za kolejnym zakrętem... Właśnie wtedy musisz być chłopie twardy. Twardy jak człowiek pustyni, kiedy braknie mu wody na 200 mil od najbliższej osady.

Coś jeszcze o Crossach? Crossy mają to do siebie, że trzeba mieć farta. Jeśli masz pilota, który pochodzi z Vegas, podwój mu stawkę i przyspawaj do siedzenia obok siebie. Nie wypuść go ze swojego zespołu za żadne skarby. Nawet najlepszy kierowca nie wygra Crossu bez odrobiny szczęścia. Potrzebujesz farta, gdy okaże się, że debile od projektu spieprzyli wiaдукt i konstrukcja zacznie się zawalać, gdy na niego wjedziesz. A wiesz, w Crossach to się często zdarza. Ekipy szykujące tor i niespodzianki na trasie mają w zwyczaju przeginać.

Ci idioci mawiają: „Czego nie robi się dla przedstawienia, nie?” Szkoda, że



sami nie biorą w tym przedstawieniu udziału. Jednego takiego to kiedyś myślałem, że zabije. Jest taki zwyczaj, że na trasie muszą być piomienie. Efektowna rzecz i dobry test psychiki kierowcy. No ale bracie, wtedy przegięli. Ktoś rzucił pomysł, żeby zamiast rozlewać i podpalać benzynę użyć czegoś innego, bo benzyny jednak szkoda. Pieprzone oszczędności. No i ekipa użyła butli i palników acetylenowych. Ustawili tego całą ścianę i płonęło. Nawet ładnie, na niebiesko. Wjechałem w to na dużej prędkości, za dużej, jak próbowałem wytłumaczyć mi pilot. Ale ja czułem pismo nosem. Wrzuciłem czwórkę i dałem po garach tuż przed wejściem w szpaler palników i butli. No i bracie, dlatego jeszcze z tobą rozmawiam. Do dziś nikt nie wie dlaczego to pieprznęło. To, że stamtąd wyjechałem to cud i talent. Głównie talent, szczerze mówiąc. Butle zaczęły wybuchać, gdy byliśmy w połowie szpaleru. Przed nami było jeszcze dobre dwadzieścia metrów. Nic nie widać, tylko piomienie i huk eksplozji za nami. Pilot wydiera głowę, że coś się dzieje. Ja się drę, że kurwa widzę, że coś się dzieje. Patrzę w lusterko i już wiem, że jesteśmy trupami. Dwa pieprzone trupy w rozpadzionym Porsche. I co wtedy robię?

Uwalniam dodatkowy zbiornik paliwa. A potem, nawet się nie obracając, strzeliłem z mojego Magnum prosto w toczącą się beczkę mojego paliwa.

Eksplozja pchnęła nas do przodu na dobre 30 metrów, a włączono równocześnie Nitro dodało jeszcze swoje. Ułamek sekundy później, w tym miejscu, gdzie byliśmy, nie było już nic. Butle sprasowały wszystko. Cud i talent. Choć jak mówiłem, głównie talent. Mój pilot wyprowadził się do Salt Lake City. Został księdzem. To było dla niego zbyt duże przeżycie. Ja piłem przez dwa miesiące - na koszt Cylindra. Ech, wspa- niałe czasy.

Wracając do Crossów, bo trochę zboczyłem, te rajdy charakteryzują się olbrzymią różnorodnością tras i niespodzianek. Także tym, że wozy dopakowane są olbrzymią ilością sprzętu - aby poradzić sobie z tymi wszystkimi przeszkodami. Cross w tym jest wspaniały, że jeździ się naprawdę szybko, i w dodatku z przygodami. To nie jest jazda w kółko jak na kwartale, ani jazdy po pustyni. Cross bracie, to esencja Detroit i tego, czym stały się wyścigi w 2050 roku.

Drugą co do popularności jest Speed Freaks League, czyli Kwartal. To Liga dla ścigających się wokół kwartałów, ale jej zawodnicy zarabiają o jedną trzecią mniej niż uczestnicy Crossów i nie cieszą się taką sławą jak koledzy. Kwartal to wyścig dookoła jednej z dzielnic. Samochody jadą po równej nawierzchni i, nie licząc zakrętów, brak na ich trasie jakichkolwiek przeszkód. W Kwartalach stawia się na szybkość i zwrotność aut, stąd bryki nie mają pancerzy, nie montuje się też na nich zabawek takich jak piug czy kolce. Można taranować przeciwników, ale ze względu na brak opancerzenia samochodów mało kto bawi się w ten sposób - to tylko niepotrzebne marnowanie czasu. Kwartal jest po prostu najwykleszszym w świecie wyścigiem na czas.

Zawody sprowadzają się do szybkich okrążeń po nieskomplikowanej trasie. Biorące w nich udział samochody muszą być odpowiednio przygotowane pod względem konstrukcyjnym. Chodzi zarówno o karoserię, jak i o budowę silnika. Bryczkom z Kwartalów bliżej do bolidów Formuły 1 niż do klasycznych rajdowych krądowników szos. Oczywiście nie ma mowy o jakiegokolwiek ekapie w środku. Wewnątrz siedzi tylko kierowca i modli się, żeby ażurowa konstrukcja z rurek i japońskich plastików nie rozpadła się w drobny mak na jakimś wyboju. Kwartal to popis spraw-



ności kierowcy i geniuszu technicznego mechanika. Każdy błąd decyduje o porażce i niewielu kierowców decyduje się poświęcić tym zawodom. Kwartęły przyciągają za to mechaników, dla których wóz to coś więcej niż mocna konstrukcja obita kilogramami blachy, z wieżyczką na dachu. Grzebanie w bolidach i projektowanie nowych jakości jest zadaniem dla wirtuozów.

Tymczasem przejdźmy do kolejnej Ligi. Spotkałeś już Swift? Mała Swift pilotuje, a czasem prowadzi w ramach Winnetou League, czyli w rajdach na pustyni. Chociaż określenie „rajd” odnosi się czasem do wszystkich typów wyścigu, najczęściej używa się go, by nazwać jeden szczególnie typ zawodów - długodystansowy, przełajowy wyścig, którego trasa przebiega najczęściej przez tereny pustynne. Rajdy nie cieszą się tak dużą popularnością, jak Crossy, są bowiem mniej widowiskowe. Z oczywistych względów publiczność nie może nadążyć za ulubionymi zawodnikami, tak jak nie jest w stanie ogarnąć wzrokiem wszystkich uczestników wyścigu. Z tych i innych powodów rajdy traktuje się jako rozgrywki wyjątkowe, z osobną klasyfikacją miejsc i innymi regułami walki.

Pomimo małej popularności, rajdy odbywają się regularnie i istnieją drużyny wyspecjalizowane tylko w tym typie wyścigu. Najdłuższy spośród rajdów trwa kilka dni i kończy się w ruinach Bostonu, przy starej katedrze. Chętni zbierają się na miejscu jeszcze przed rozpoczęciem wyścigu, urządzają sobie piknik w cieniu ruin i oczekują na przybycie zwycięzcy. Częściej jednak organizowane są rajdy na krótszych trasach - w warunkach pustynnych, przez bagna lub po prostu po popękanych autostradach. Niektóre z nich zwołuje się spontanicznie.

W rajdach ważną funkcję pełni pilot. Obok kierowcy jest najważniejszym

członkiem załogi i rzadko która ekipa zbiera się na rajd bez doświadczonego tropiciela. Ranger odpowiedzialny jest za wytyczanie trasy wyścigu, ponadto w razie kłopotów zaopatruje zespół w pożywienie i wodę. Z reguły na rajd zabiera się duże zapasy paliwa i żywności - stąd w samochodach brakuje czasem miejsca dla kogoś więcej niż kierowcy i pilota.

Ze względu na specyficzne warunki tego typu zawodów, często startują w nich wyłącznie ciężarówki (lub jakiegokolwiek duże pojazdy - autobusy, wozy strażackie). Ponieważ okoliczności przyrody są dostatecznie ciężkim wyzwaniem, w rajdach zazwyczaj nie strzela się do współzawodników. Wręcz przeciwnie - z reguły załogi doraźnie pomagają sobie w trudnych sytuacjach, a nawet łączą siły, by sprzymierzyć się przeciw większemu niebezpieczeństwu. Nie wyglądasz mi na miłośnika łażenia po piaskownicach. Olejemy to, co?

O wiele ciekawszy jest Hardball League, czyli waga ciężka, gdzie jeżdżą wozy naprawdę wielkie. Wielkie wozy i Kociak. Dwa powody, dla których warto dokładnie przyjrzeć się tym zmaganiom. Co ciekawe, rozgrywki dzielą się na różne specyficzne konkurencje. W końcu ileż można jeździć w koło dużą ciężarówką?! Dlatego w ramach Hardball istnieją poszczególne etapy Ligi, w których zbiera się kolejne punkty i dopiero ich suma daje zwycięzcę. Jeżdżą w zawodach na dokładność (wiesz, wbijanie gwoździ zderzakami, omijanie żab, czy gaszenie świeczek rurą wydechową). W środku sezonu jest miesiąc popisów Freestyle. Ja piernicę, bracie, co oni z tymi wozami potrafią robić! Widziałeś kiedyś rozpędzoną osiemnastokółkę jadącą na dziesięciu kołach i zamykającą zderzakiem drzwi w zaparkowanych pod rząd 24-osobowych brykach? Mam to nagrane na kamerze. Pokażę ci kiedyś. Oczywiście są też raj-



dy z naczepami, rajdy bez naczep, cholernie szybkie i niebezpieczne, bo te ciężkie bryki bez naczep mają potężną moc. W ramach ligi odbywają się też niepunktowane, ale bardzo prestiżowe happeningi. Jednym z moich ulubionych jest polowanie na bizona. To coś w rodzaju konnej gonitwy za łosem. Samochody ścigają TIRa na dosyć długiej trasie i starają się go wyeliminować z gry przed metą. Jeśli ciężarówka przekroczy linię mety - jej kierowca wygrywa. Jeśli ciężarówka zatrzyma się lub zostanie przewrócona, zwycięstwo jest po stronie ścigających. Podobnie jeśli prowadzący opuści kabinę ciężarówki.

Osoby z jednej drużyny startują zarówno po stronie ściganych jak i ścigających. Przeważnie w sfoferce ciężarówki zasiada kierowca i jeden strzelec, w rzadkich wypadkach dwóch ochroniarzy. Podobnie jak w Crossach wszystkie chwytaki są dozwolone. Nie używa się jedynie najcięższych broni - takich jak rakietki i granaty. Ze względu na przewagę masy (często ciężarówka zostaje przed wyścigiem załadowana), TIR z łatwością taranuje i spycha mniejsze samochody, nie jest za to zbyt szybki, więc łatwo go wyprzedzić i przygotować niespodzianki na trasie wyścigu.

Polowanie na bizona zawsze wiąże się z zakładami - często na bardzo duże sumy. Nie raz i nie dwa konkurencja ta wywoływała w Detroit małą wojnę - a to okazywało się, że kierowca Bizona był przekupiony, a to niepewne było rozstrzygnięcie wyścigu - np. ciężarówka zgubiła pakę i przez metę przyjechała sama sfoferka. Wszystkie te wydarzenia i same reguły wyścigu jasno pokazują, że nie są to klasyczne ligowe zawody. Zabawa w Bizona organizowana jest w ramach wytchnienia od cyklu ligowego - bierze w niej udział niewielu kierowców (na ciężarówkę przypada góra siedem osóbówek). Zwycięstwo

przynosi wiele reputacji, choć premie za udział w wyścigu są niskie - oplerają się tylko na kasie od sponsorów. Ten wyścig powstał specjalnie dla publiki, która ogląda go tłumnie. Ważne są też wspomniane wyżej zakłady - jeśli ktoś podejrzewa, że wyścigi crossowe są ustawione, a Liga skorumpowana, ma szansę postawić swoje pieniądze na taki właśnie niezależny wyścig.

Co, chciałbyś się zmierzyć? Powiem ci, Hardball to dobra rzecz, ale dla takich kogutów jak ty jest coś specjalnego w Detroit: Jam League. Powiem ci, startowałem tam na początku kariery i chyba nie ma lepszej szkoły dla żółtodziobów. W czym rzecz? Ano w tym, że Zarząd tej Ligi - czasem chce mi się śmiać gdy wymawiam słowo Zarząd - to banda popieprzeńców. Gdybyś zrobił im skan mózgowicy, wyłapałbyś tylko jeden sygnał: „Jakby tu się najefektowniej rozbić?”

Jam League to absolutnie zwariowana jazda bez trzymanki. Zmagania odbywają się raz na miesiąc i kończą się jednym wielkim crashtestem, czyli rozwalaniem bryk. Ekipy robią naprawdę niewiarygodne rzeczy, od jazdy po starych halach produkcyjnych, przez... Zresztą dzisiaj to nic, za moich czasów to była fantazja. Wiesz w czym ja startowałem? W wyścigu z suwnicą! Zapieprzało się przez halę, a u góry były podwieszone bryki. Suwnica ruszała górą i je zrzucała, a ty musiałeś tak jechać, by nic nie spadło ci na sufit. Miałem taki duży peryskop do patrzenia, czy coś mi na łeb nie zleci - ja patrzyłem w górę, a pilot mówił mi co przede mną.

Tak, sensowniej by było, gdyby to on patrzył w górę, a ja przed siebie. Ale wiesz, w Jam nie robi się wszystkiego „sensowniej”...



Kociak





Gang i zespół

Gang wspiera zespół. Jest jak sponsor w dawnych czasach, jeszcze sprzed wojny. Gdy startujesz w rajdzie, reprezentujesz barwy tego gangu, więc spraw się dobrze, a chłopaki pomogą ci, gdy będzie trzeba. Są zespoły, które błagają o to, by jakiś gang wziął je pod swoją pieczę. Są i zespoły, które są marzeniem każdego gangu. Co się dziwić. Chciałbyś móc powiedzieć, że Kociak mruczy specjalnie dla ciebie, nie?

No cóż, zespoły lasek nie narzekają na brak wsparcia. „Potrzeba mi tego i tego”. Gang zdobędzie. „Potrzeba mi więcej paliwa na treningi”. Gang załatwi. „Potrzeba mi ciszy...” No cóż, laski czasami bywają bezczelne.

A wiesz, Jay nawet nie musi nic mówić. Tylko się uśmiecha, a szefostwo gangu skacze koło niej jak króliczki.

Ale wiesz, ty chłopie lepiej się do szefostwa gangu nie uśmiechaj filuternie, bo dostaniesz w czaszkę. Ty, w przeciwieństwie do Jay czy Clody, po prostu wygrywasz co się da. To jedyny sposób, by nie wkurzyć gangu.

W dalszej części wyjaśnię dokładnie jak to jest z układami finansowymi zespołu-gangu. Teraz skupię się na pozostałych aspektach. Póki wygrywasz jest dobrze. Gorzej, że nikt nie ma pasma nieprzerwanych zwycięstw. Wtedy zespół potrzebuje dobrego menadżera, który potrafi udobruchać szefostwo. Gdy idzie źle, zaczynają się nerwy i wyścig z czasem. Dlatego właśnie w świecie NS liczy się Charakter. Jeśli nie wytrzymasz psychicznie, zawalisz kolejne rajdy, a gang zacznie być naprawdę męczący.

Jednak najgorsza, znacznie bardziej nieprzyjemna od kilku przegranych wyścigów, jest polityka. Tak bracie, wszędzie walczy się o władzę i wpływy. A Liga jest jednym z tych miejsc, gdzie walka jest najbardziej bezlitosna. Gang

zmusi cię do podłożenia się. Gang zmusi cię do zajęcia czwartego miejsca. Gang zmusi cię do rozpleprzenia bryki innego zespołu za wszelką cenę. Wyścigów, w których nie masz wytycznych z góry jest naprawdę niewiele. W sezonie może z dziesięć, piętnaście. Pozostałe to jazda zgodnie z wytycznymi. Gangi przykają się między sobą na mieście - za pomocą ołowianych kul, ale także na trasie, za pomocą twojej bryki.

Będziesz wizytował dywanik gangu i słuchał poleceń. W zamian dostaniesz paliwo, kasę na remonty bryki i poparcie - gdyby ktoś chciał wypieprzyć cię z Ligi. Chcesz być gwiazdą Detroit? Jeźdź w Lidze. Chcesz jeździć w Lidze - służ gangom.

Tak wygląda układ. Pogodziś się z tym, albo spieprzaj do niedzielnych Openów. Zdziwiłbyś się ilu kierowców jeździ tam, bo wypowiedziało służbę jakiemuś gangowi.

No, nie martw się, nie będzie tak źle. W końcu najważniejsze jest zwycięstwo. Jeśli jesteś dobry, naprawdę niezły, możesz zaryzykować i olać wytyczne „góry”. Jeśli zajmiesz pierwsze miejsce, pewnie ci wybaczą.

Gang zapewni robotę twojemu młodszemu bratu, pomoże ojcu, gdy będzie potrzebował lekarza i będzie ochraniał twoją kobietę, jeśli trzeba. Gang to rodzina - żyje się w niej na twardych, ale uczciwych warunkach. Jeśli ty nie zawiedziesz, oni nie zawiodą ciebie.

Powodzenia. Wybierz dobrych panów, a będzie ci się dobrze jeździło.

Zespoły rajdowe

Niektórzy zwą je drużynami, ale chłopaki z Detroit mówią jasno - drużyna to jest w hokeju, w naszym zawodzie są zespoły. Była kiedyś nawet taka ekipa; chłopcy mieli pecha, wечно awarie sprzętu, w końcu, bodaj w drugim ich sezonie w lidze wypisali sobie na



drzwiach motto: *Zespół: Wód się zepsuł.* I wiesz, po skutkowało. Jeździli przez cały sezon bez awarii, nie licząc oczywiście kilku dachowań i jednego czołowego z TIRem Kotka. A Kotka już widziałeś? Ja pier niczę, jak ona potrafi polerować to cacko. Chłopaki godzinami tam siedzą i się na nią gapią, a ona się pręży i mruczy pod nosem, ech...

Zespół to cztery, czasem więcej osób. Zawsze musi być kierowca, mechanik i menadżer. Czasem jest dwóch mechaników, czasem zaś wraz z kierowcą jeździ pilot, choć to akurat dość stresująca fucha. Wyobraź sobie - krzyczysz do kierowcy, żeby zwolnił bo ma przed sobą ostry zakręt, a on drze się, że nie ma problemu i na pewno się uda... No i potem dachowanie. W zespole są też agenci, czasem felcerzy, różnie. Przeciętnie jest to pięć osób - cztery bezpośrednio związane z Ligą i jeden przydupas od noszenia pizzy i walenia po mordach.

Żeby założyć zespół, musisz znaleźć pakę odpowiednich ludzi. Zazwyczaj służą do tego niedzielne Openy, gdzie kręcą się setki młodych, zdolnych ludzi, chcących zawojować Ligę. Potem, jak masz zespół, wygrywasz kilka Openów i zgłaszasz się do jakiegoś gangu, ewentualnie czekasz, aż sami się zgłoszą. A potem to już idzie z górki. Gdzieś w międzyczasie wymyślasz sobie nazwę, logo, pewnie już macie jakąś brykę - choć w momencie przyjęcia do Ligi będziecie mogli ją wywalić na ziom. Liga to jest coś więcej niż garażowa robota. Tu trzeba mieć naprawdę świetny wóz. Dlatego zastrzyk gambli, jaki dostaniecie od gangu lepiej wykorzystać na zakup wieceelu części.



Aha, nie kiwaj głową. I tak połowę przehułacie w Cylindrze.

Jak już będzie wóz, logo, nazwa i pierwszy start w Lidze, przychodzi czas na budowę reputacji i image zespołu. Na to pracuje się lata.

Zespół o najdłuższych nogach świata? Swift, Carmen i Chip. Jeżdżą pod szyldem Aniołki Charliego, ale nikt nie mówi o nich inaczej niż... sam się dowiesz. Nie mogą zdradzać wszystkiego. Patti jeździ w Sokole - dobrym zespole, który zawsze mieści się w pierwszej 20-tce na koniec sezonu. Patti nie jest najlepszym kierowcą, a i mechanika mogliby mieć lepszego, ale swoje potrafią. Sokół to fajna ekipa i nikt nie wycina im świństw. Pracują dla Sand Runners, a to, obok Stalowych Panter, największy gang w mieście. Stalowe Pantery mają w łapkach Dream - zespół, w którym pracują Cloudy i Jay. Cloudy to jeden z najlepszych kierowców Ligi, a Jay wcale nie jest od niej gorsza, choć jeździ zazwyczaj tylko na treningach. Jay to przede wszystkim mechanik. Kobieta o dotyku, którym potrafi osiągnąć wszystko, bez względu czy to silnik, Frank, czy ognisko. Jay potrafi rozpalic absolutnie wszystko.



Mówi się, że dziewczyny mają otwarty kontrakt. Pracują dla Panter, a kontrakt ma jedną stronę i dwa zdania: „Dostajemy co chcemy. Jeździmy jak chcemy.” I muszę ci powiedzieć, nie znam gangu w tym mieście, który wałby się podpisać takiego papieru z tymi dziewczynami. Jeśli je masz, jesteś władcą Detroit. Pantery to wiedzą.

Bez względu jednak na to, dla kogo zespół pracuje, ważne jest to, kto w nim jeździ. Menadżer, mechanik, kierowca - każda z tych osób musi idealnie trybić z resztą ekipy. Inaczej będzie dupa, nie wyniki. O roli poszczególnych ludzi w zespole opowiem później. Póki co, wróćmy do dziewczyn, ok?

Kobiety w rajdach

Skłamałbym, gdybym powiedział, że tylko faceci bawią się w tej branży. Babeczki znają się na rzeczy lepiej od niejednego samca, a samochód potra-

fią zmienić w odrzutowiec. Bo widzisz, gdy panna wypieści silnik i dotknie tam gdzie trzeba, zawory aż furczą. Zresztą, ty też byś bracie chodził na dwieście procent, gdyby cię Jay wyregulowała. Widziałeś już Jay, co? No właśnie, no to sobie pomyśl o takim osobistym mechaniku... W branży są trzy podstawowe fuchy i w zasadzie w każdej z nich laski sprawdzają się nad wyraz dobrze.

Przed wszystkim są naprawdę dobrymi menadżerami. Nie myślą fajami, jak to zwykli czynić każdy z nas. Trzy razy się zastanowią, nim zgłoszą zespół do danego rajdu. Nie podpalają się, nie wykrzykują głupot, nie zakładają się, jeśli nie są przekonane, że mają szansę wygrać. Babka menadżer to poważna polityka. Wiedzą na co stać zespół i nie ryzykują więcej niż trzeba. I to się chwali. Ja co prawda wolę trochę żywiołu i spontaniczności, bo dla mnie liga to jednak przede wszystkim zabawa, ale

Cloudy





co by o panienkach nie mówić, swoje wiedzą. Nigdy żaden zespół z kobitką nie wyszedł na tej ostrożności źle. Babka menadżer to już połowa sukcesu, druga zaś to mechanik. Aha, i jeszcze jedno. Jak menadżerem zespołu jest laska - gang rzadziej wpuści was w gówno. Co by o chłopcach nie mówić, przy kobitkach mięknią. Jeśli więc masz bandytów w gangu, znajdź sobie długonogiego menadżera do pertraktacji z szefostwem. Wróćmy do mechaników.

Kiedy babka zabiera się za wóz, będzie mu już tylko lepiej. Nie uwierzysz, co potrafi laska, gdy położy się pod bryką. Cokolwiek podpowiada ci wyobraźnia, to musi być prawda, bo gdy panna skończy i wyjdzie spod wozu, bryka jest młodsza o dziesięć lat i zachowuje się jak dwudziestolatek na pierwszej randce. Mają kobitki cierpliwość, mają delikatność i mają dar. Żaden facet nie ustawi tak zapionu. Żaden nie przeczyści tak zaworów. Żaden nie potrafi tak dotknąć, by samochód wyciągał te 10, czy 20% mocy więcej. Babki to potrafią.

Faceci lubią się przechwalać, gadają slangiem, pieprzą o wydajności i o tym, które świece dają lepszy power. To jednak tylko pieprzenie. Kociak nie gada nic, a jej TIR chodzi najlepiej ze wszystkich w Detroit.

O kobietach za kierownicą - powiedzmy sobie szczerze - nie można już powiedzieć tyle dobrego. Jest coś, co sprawia, że zwycięstwo nie przychodzi im z taką łatwością. Jeśli weźmiesz pierwszego z brzegu faceta i pierwszą z brzegu laseczkę, wynik jest wiadomy z góry. Nikt nawet nie będzie obstawiał zakładu. Facet położy ją na kolana, przejeździe się po niej w te i nazad, i ledwo się przy tym rozgrzeje. Przeciętą laską nie ma podzielnej uwagi i diabło źle czuje przestrzeń. Spróbuj ze swoją kobitką - rzuć jej za plecy plikę, niech się troszkę potoczy. Zdziwisz się, gdy zapytasz, gdzie teraz jest piłka.

Nie czują przestrzeni.

Nie czują przestrzeni, więc nie biorą udziału w rajdach, to proste. Tak samo proste i oczywiste, jak to, że te laski, które jednak czują przestrzeń, są wprost rewelacyjne za kółkiem. Kobiety za kierownicą mają dwie niekwestionowane zalety: nie prowadzą na kacu i są zawzięte, jak wszyscy diabli. Są jak stado wściekłych kotów: Jay, Cloody, czy mała Swift, za kółkiem zmieniają się w demony. Kociak, Patti, czy dowolna inna panna za kierownicą jest tak skoncentrowana, że nie pozwoli sobie nawet na ułamek nieuwagi. Facet to co innego. Sam wiesz, że gdy chodnikiem idzie cudo natury zwane laską z Detroit - obejrzyś się, choćbyś wchodził właśnie w ostry zakręt. Dla pięknej kobiety warto czasem dachować (no chyba że zasuwasz kabrioletem. Wtedy chłopie nie oglądaj się za babkami. Nawet za Jay).

Kiedy laska rusza na starcie, myśli tylko o tym, by wygrać. To ich najcięższa broń - podchodzą do Ligi i rajdów kurewsko poważnie. Nie odpuszczają nawet na metr. Nawet na maleńkie *miau-u*, jak mawia Kociak.

O tym, że są okrutne i wykorzystują każdą możliwą broń do zwycięstwa nie będę mówił, bo to nieładnie tak mówić o kobietach, prawda? Uśmiech Cloody, czy Patti i jej majtecz... słyszałeś już o Patti? Przed każdym startem ściąga i wyrzuca przez okno. Nie pyta! co! I nie pyta, czy jest choć jeden kierowca, który wolałby startować z Pole Position. Nie ma mowy. Wszyscy ruszają za nią. I wszyscy wyciągają łapska, by je złapać.

Więc kiedy na starcie staje Patti, wiesz, że nie będziesz pierwszy na mecie - zbyt dużo stracisz na początku. No, ale w rajdach z Patti nie startuje się dla pierwszego miejsca na mecie.



Carmen



Carmen pochodzi z południa. Nikt dokładnie nie wie skąd i ostatni facet, która próbowała się tego dowiedzieć, ma na czole dołek po fleku. Uwielbia cygara i sama skręca je na udzie. Stąd zresztą jej ksywka. Carmen nie lubi gdy się z nią spoufalają. Owszem, jest uwodzicielska i bezpośrednia, ale nie oczekuje takiej samej otwartości od innych. Jeżeli wydaje ci się, że jesteś przez nią uwodzony, w rzeczywistości Carmen ma ochotę przywalić ci, ale jako dobrze wychowana dziewczyna z południa nie może skuć ryja bez przyczyny - czeka zatem na zaczepkę.

Lubi broń, szczególnie staromodne spluwy o dużym kalibrze. Jest przeciętnym kierowcą, ale zgłasza się tylko do najcięższych wyścigów gladiatorskich i brak umiejętności prowadzenia rekompensuje sporymi umiejętnościami demolowania.

W wolnych chwilach Carmen szuka kogoś, komu mogłaby nastukać.

Clody



To kumpela Jay - bardzo dobry kierowca i babka z klasą. Szyk i elegancja to jej znaki rozpoznawcze i w całym Detroit nie znajdziesz drugiej takiej, która co dzień perfumowałaby się Numerem 5. Clody lubi wyścigi, ale nie dla wygranych i nie dla samego ścigania się. Dla niej wyścigi to markowe samochody, jedwabna apaszka wokół szyi i eleganckie popisy sprawności wozu. Clody nie jeździł przerabianymi samochodami - twierdzi, że usprawnienia zabijają duszę samochodu.

Ta dziewczyna jest trochę nawiedzona, więc jeśli kiedykolwiek odwiedzisz ją w jej mieszkaniu w Mechstone, lepiej przynieść ze sobą kwiaty. Kwiaty, stary.

Jay



Gdyby latała samolotami, można by ją nazwać oblatywaczką. Jay testuje samochody i facetów - sprawdza ich możliwości, osiągi i granice wytrzymałości. Jako „młodsza siostrzyczka” Clody i jej mechanik poleca swojej przyjaciółce tylko to co najlepsze. Jay jest niezłym kierowcą i chociaż uczyla się naprawiać samochody, łączy obie dziedziny jako najlepsza testerka w mieście. A niełatwo ją zadowolić. Szczerze mówiąc jest to prawie niewykonalne.

Dziewczyna mieszka razem z Clody w Mechstone. Nie interesuje jej nic więcej oprócz sprawdzania aut, siebie i innych - w różnych sytuacjach, w różnych konfiguracjach, łącząc pracę z rozrywką.

Kociak



Kociak jest najlepszym kierowcą ciężarówek w okolicy Wielkich Jezior. Jej dewiza brzmi „rozmiar się liczy”. Dziewczyna wprowadza dewizę w życie, prowadząc na co dzień tira. Jej ciężarówkę można wynająć do transportowania towarów i właśnie z transportu Kociak żyje, jednak jej prawdziwą pasją są wyścigi. Słynne „Polowanie na bizona” to właśnie przepis Kociaka na długie słoneczne popołudnie. Przed każdym takim wyścigiem Kociak pręży się i mruczy rozkosznie, prowokując Dziakiego, który już dawno obiecał, że rozwali tego tira w drobny mak.

Prawdziwą pasją dziewczyny jest taranowanie. Uwielbia taranować i być taranowaną. Jeśli zechcesz zabrać ją kiedyś za miasto na wspólne oglądać wschodu słońca, lepiej zaopatrzyć się w pancerny samochód.



Zaokrąglanie

Jeśli kiedykolwiek, po zastosowaniu jakiejś reguły dostaniesz wynik z połówką, i nie wiesz, co z tym zrobić, wiedz, że wszystko zaokrąglamy zawsze w dół.



TECZKA RAJDOWCA



Witamy w elitarnym klubie. Jesteś kierowcą i jesteś najważniejszy w zespole. Jeśli zajmujesz się pilotowaniem, jesteś nie mniej ważny. Nie owijając w bawełnę - to od ciebie zależy powodzenie wyścigu, bo przecież ty trzymasz kierownicę. Do cholery - kogo jak kogo, ale kierowcy w samochodzie zabraknąć nie może. Pytanie brzmi: jesteś dobrym czy złym kierowcą? Po przeczytaniu tej części podręcznika nie będziesz miał już żadnych wątpliwości.

Maszyna

Mógłbym zacząć od tego, że samochód powinien być przedłużeniem twojego ciała i powinieneś się czuć w nim wygodniej niż w brzuchu mamusi, ale to byłby frazes. A jedynym co decyduje o jakości kierowcy jest jego niepowtarzalny styl i wypracowane samemu metody. Do wszystkiego dojdiesz sam, ale na początek poznaj podstawy.

Po pierwsze wybór bryki - powinieneś wiedzieć co ci odpowiada. Osobiście wolę wozy amerykańskie, dostosowane do naszych dróg. Chevi Nova z niespodziankami pod maską to właśnie to czego używam. Duże samochody piją paliwo jak smok, ale są niezawodne i nie rozlatują się na wertepach. Znam panienkę która jeździ takim małym sprytnym samochodzikiem, francuskim chyba. Ma kłopoty z częściami zamiennymi, bo psuje się ta kruszynka w sposób znaczny, nie mniej jednak moja znajoma nie zmieniła dotąd wozu. Mówi, że to cupe - miejski samochód. Wciśnie się wszędzie, ominie każdą przeszkodę, odsadzi konkurencję na wirażach. Ma dziewczyna rację, ale ja nie zmienię Chevia na europejski plastik. Inny mój kumpel woli sprzęty powolne, ale niezmordowane. Gość jest długodystansowcem i jeździ tylko na crosach. Nigdy się nie zatrzymuje i nie korzysta z pomocy pilota. Po prostu kasuje wszystko na swojej drodze. Ka-

de z nas polubiło inny typ samochodu i czuje się w nim dobrze. Ponieważ nikt nie stworzył jeszcze wozu idealnego (no, może do czasu Saturna SL) musisz zdecydować się jakie parametry faworyzujesz. Prędkość, przyspieszenie, solidne wykonanie czy co tam jeszcze.

Mechanik przyszykuje twoje maleństwo i będzie potem o nie dbał, jednak pańskie oko konia tuczy. Im więcej czasu będziesz spędzał na ćwiczeniach w samochodzie, tym większy artysta osiągniesz. Musisz przemyśleć jakie „usprawniacze” zamontujesz w swoim maleństwie, żeby nie popsuć jego naturalnych predyspozycji. Ciężki pancerz na Ferrari to jak linoleum na kociaku z Hawany. I jednak powiem to, do cholery, sam kiedyś zrozumiesz, że jednak nie mówię banałów. Samochód ma być przedłużeniem, ale nie ciała, tylko twojego charakteru. Jeśli nie będziecie partnerami, możesz zapomnieć o zwycięstwie w jakimkolwiek wyścigu.

Pilotowanie

Dobry zespół z reguły ma dwóch kierowców, z których przynajmniej jeden jest rangerem. Takie rozwiązanie pozwala im wymieniać się przy kierownicy w przypadku gdyby któremuś się coś stało. W czasie gdy jeden z kierowców prowadzi, drugi pełni rolę pilota. To bardzo ważna funkcja, z tego powodu najzamożniejsze zespoły fundują sobie profesjonalnego, pełnoetatowego pilota - szczególnie wyścigi przełajowe wymagają obecności prawdziwego fachowca na siedzeniu obok kierowcy. Ktoś taki musi doskonale znać tereny na których toczy się wyścig. W razie potrzeby powinien na pustkowiu zapewnić ekipie jedzenie i wodę. Dodatkowo jego zadaniem jest tropienie śladów innych zawodników - to w przypadku gdy zespół się zgubi. Właściwie ekipa z dobrym pilotem nie ma prawa się zgubić w terenie, ale wypadki chodzą po



ludziach. Słyszałem na przykład o grupie Killing Joke - wjechali do jakiegoś dołka na pustyni - zabij mnie nie wiem z jakiego powodu. Może dlatego, że było ich dwoje i jako balast zabrali zgrzewki browna? Siedzieli w tej dziurze i nie mogli wyjechać. Na szczęście panienka była tropicielką. Zakradła się do obozowiska wysiedzonej karawany i rąbnęła z niej dwie pary wołów. Zaprzęgli woły, wyciągnęli furę z dziury, a że silnik stanął na amen, do mety dojechali w zaprzęgu. Byli przedostatni. Ostatnia ekipa przyjechała na rowerach. Serio. Mieli nawet dzwonki.

Pilotowanie to ciężki kawałek chleba. Dobry kierowca skupia się tylko na prowadzeniu auta i opanowaniu manewrów, czasem potrafi zmienić koło. Dobry tropiciel musi szkolić się w wielu umiejętnościach, a jeśli jest przy tym wygadany i potrafi rozmawiać z dzikusami i gangersami, jest już na wagę paliwa. Wielu spośród znanych mi rangerów w ogóle nie ćwiczy z bronią palną, olewa jazdę za kółkiem - frajerzy całymi daniami włączają się za to po pustkowiach, bez zapasów żarcia i wody i straszą jaszczurki gumką z kaleson, udającą procę. Wyjątkiem jest Swift.

Jeśli miałbym stawiać kogoś za wzór pilota to właśnie małą. To nie tylko znakomita rangerka, również świetny spec - zna się na fizyce i chemii, potrafi przewidywać pogodę po kształcie chmur. Wie dlaczego takie a nie inne opony będą dobre na daną nawierzchnię, no i potrafi czytać najbardziej nieczytelne mapy. „Panie Liverny, rozumiem pańską wolę zwycięstwa, ale przeprawienie się przez bagno w załadowanym tirze niemal na pewno zakończy się fiaskiem. Prawo Archimedeasa nie ma tu nic do rzeczy”. Tak właśnie mówi Mała Swift, z poważną miną, poprawiając okulary.

Jako pilot musisz posiadać nie tylko bystry wzrok. Refleks również ci się przyda. Mówię teraz o szybkich, sprinterskich wyścigach, gdzie co i raz informujesz kierowcę o następnym manewrze. Podczas takich wyścigów będziesz potrzebował przede wszystkim dobrego planu taktycznego. Nie myśl o mapie do crossów, tylko o rozrysowanej trasie, z zaznaczonymi odległościami, kątami zakrętów i miejscami, w których trzeba wykonać specjalny manewr. Tylko od ciebie zależy jak będzie wyglądała taka mapa - w końcu to



ty będziesz z niej korzystał. Nawet jeżeli narysujesz na niej kurczaki i zyg-zaki, jeśli będzie ci dobrze służyła to w porządku. Mapa nie jest wymagana, ale pomaga. Znam takich, którzy w gruncie rzeczy nie potrzebują mapy. Wystarczy im jedna jazda próbna na dzień przed wyścigiem i zapamiętują topografię terenu i układ całej trasy. Mała Swift to potrafi. Jazdy próbne są w ogóle dobrym pomysłem - doświadczenie przydaje się zarówno kierowcy jak i pilotowi. Nawet mechanik powinien się przejechać - będzie potem wiedział na jakie uszkodzenia wozu się szykować.

Osobnym rodzajem pilotażu jest sposób zapoczątkowany przez jakieś przybłędy z Nowego Jorku i praktykowany przez coraz więcej zespołów. Sprawdza się w sprinterskich wyścigach na niewielkim dystansie, ale ma swoje warianty do wykorzystania w jeździe długodystansowej. Pilotów musi być dwóch. Jeden siedzi w wysoko położonym punkcie i ogarnia wzrokiem cały tor. Drugi zajmuje miejsce obok kierowcy. Obaj piloci mają krótkofalówki i porozumiewają się. Facet na wieży informuje o zbliżających się przeszkodach i przebiegu zawodów a ten ze środka wozu na bieżąco instruuje kierowcę. Jak dla mnie to przekombinowany sposób, ale może ci się spodoba. Jeśli twój menager zaprzyjaźni się z komentatorem, może wpuszczać cię na wieżyczkę obserwacyjną, skąd widok jest najlepszy.

Zalety i wady autostopu

Teraz będzie o autostopowiczach. Po pierwsze skąd się biorą? Ano z wypadku, a raczej z wypadku. Komuś sypnie się samochód, albo trafi na maszynę Molocha, ewentualnie walnie w drzewo - powodów może być tysiąc. Grunt, że samochód nie nadaje się do użytku i jego załoga staje się gorszym gatunkiem, czyli pieszymi. Autostopowicze,

przejściowa forma pieszych, zdani są na łaskę zmotoryzowanych. Wyróżniamy dwa rodzaje pieszych - kobiety i mężczyźni. W zależności od preferencji będziesz chętniej brał jednych lub drugich, ale nie o tym chciałem. Moim celem jest ostrzeżenie cię przed pułapkami jakie kryją się za zasłoną minispódniczki i niewinnej minki. No bo co ma do stracenia zespół, który właśnie stracił brykę? Wystawia swoją łaseczkę, która macha na przejeżdżające samochody i łapie frajerów. Pierwsza ekipa, która da się nabrać i staje, pod lufami pistoletów zmuszona jest do opuszczenia wozu i... do zastosowania niebawem takiej samej sztuczki.

Nie mniej jednak autostop ma też swoje zalety. Jeżeli dobrze się przygotujecie, możecie zabrać na pokład kogo wam się podoba. Zresztą nie wszyscy autostopowicze mają wrogie zamiary. Czasami pieszymi można uzupełnić tymczasowe braki w ekipie. Zatrzymujecie się, na przykład, odkręcaacie szybę, wystawiacie lufy M16 przez tylne okno i mapę przez przednie. Jeżeli delikwent potrafi odpowiedzieć gdzie się akurat znajdujecie, trafiliście właśnie pilota. A co dwóch pilotów, to nie jeden.

Zalecana specjalizacja: Technik lub Ranger

Przydatne umiejętności: dla kierowcy: Komputery, umiejętności z grupy Pro-wadzenie pojazdów; dla pilota: Orientacja w terenie, Przetrwanie

Przydatne sztuczki: dla kierowcy: Usterka, Wiraż, Skok, Po schodach, Położenie motocykla, Człowiek, który kulom się nie kłaniał, Słoń w składzie porcelany, Mech bojowy, Cztery pancerni, Precyzyjne manewry, Strzelanie na czuja, Odporność na pogodę; dla pilota: Sherlock Holmes, Dedukcja, Rambo, Rambo 2, Odporność na pogodę, Wycucie zmian pogody, Profesjonalne oczyszczanie wody, Odtrucie żarcia



TECZKA MECHANIKA



Gratulacje, stary. Nie wiem kto wrobił cię w fuchę mechanika, ale miał widocznie siłę przekonywania. Przed tobą pozbawione chwały życie wśród części zamiennych i smaru. Faktem jest, że masz najbardziej odpowiedzialne zadanie ze wszystkich i tak szczerze mówiąc to jesteś najważniejszą osobą w zespole, ale to nie jest żadna rekompensata. Prawdą jest również, że pięć przeciwna na nikogo nie leci tak jak na mechaników. Faktem jest, że Kociak, Jay i Chip są mechanikami... Faktycznie, to nie jest taka zła fucha. Witamy w eliarnym klubie speców.

Na dobry początek

Potrzebujesz warsztatu i garażu dla samochodu. Tylko lamerzy trzymają bryczki na świeżym powietrzu i korzystają z cudzych warsztatów. Fakt - jeżeli nie masz kasy na dobry start, wynajmowanie warsztatu i garażu na godziny nie będzie grzechem. Nadal jednak będzie lamerstwem. A z lamerami nie liczy się nikt. Jedynym lekarstwem na bolączkę braku gotówki jest zamożny sponsor, a jeśli zespół składa się z wolnych strzelców, wygranie na samym początku kilku wyścigów. Najlepsi mechanicy zaczynali od podawania śrubek, najlepsi menagerowie sprzedawali plecione susełki dla widzów, najlepsi kierowcy ćwiczyli na koleje elektrycznej. Nie ma się czego wstydzić. Z lamerstwa należy się wydobyć jak najprędzej. Pamiętaj, że warsztat jest twoim królestwem. Jeśli stać was na osobny garaż, dzielisz go wówczas z kierowcą i bez twojego pozwolenia nikt nie ma prawa wejść do warsztatu. Jest taka historyjka o Chip. Dziewczyna leżała sobie pod samochodem i konserwowała podwozie. Do warsztatu wszedł kumpel zespołu, a że Chip ma ładne nogi facet zaabsorbował się ocupiną. I słyszy, jak dziewczyna liczy - odliczała od pięciu w

dół. Nie można powiedzieć, że nie dała mu szansy. Ale facet nie zakumał, albo nie chciał zakumać. Jak doszło do „jeden”, dostał postrzał w stopę. Chip nie raczyła nawet wyjść spod samochodu - coś miała zły dzień. To jakieś babskie sprawy.

W każdym razie starożytne powiedzenie „my workshop is my castle” powinno być znane wszystkim prostakom z twojego zespołu. Oni są wyrobnikami - ty jesteś artystą. Co dzień zmagasz się z tworzywem twórczym i potrzebujesz przestrzeni oraz oddechu. Poza tym nie upilnujesz jednego z drugim, wejdziesz do warsztatu z zapalonym papierosem, a tu otwarte zbiorniki z paliwem i katastrofa gotowa. Rób zresztą jak chcesz - wpuszczaj kogo masz ochotę, ale nie mów, że nie ostrzegałem.

Tak jak samochód potrzebuje paliwa, tak twój warsztat wymagał będzie zaopatrzenia. Skąd wezmą się części zamienne i jak zrobić, żeby znalazły się szybko - to już zmartwienie menagera. Ty musisz jedynie wiedzieć co będzie potrzebne. Różne rodzaje samochodów potrzebują różnych części i przeważnie lokalne zasoby wystarczają. W końcu w Detroit aż roi się od rozmaitych wraków i pozostałości po starych samochodach. Kłopoty zaczynają się dopiero gdy zespół dysponuje zagranicznym samochodem, nie daj Bóg japońskim. Wówczas musisz poszukać dobrych łowców. Ci będą szukać złomu po całym kraju, zatem musisz liczyć się z opóźnieniami. Tak czy owak planowanie zamówień na miesiąc do przodu to bardzo dobry pomysł. Szybko zorientujesz się, że po każdym wyścigu nagle wzrasta zapotrzebowanie na części zamienne, warto wówczas mieć pełny magazyn. Od nadmiaru głowa nie boli zawsze możesz odsprzedać coś konkurencji, z odpowiednią marżą, oczywiście.



Tao mechaniki

Tak jak każdy kierowca ma inne podejście do samochodu i sztuki prowadzenia, tak każdy mechanik ma inny pogląd na sposoby naprawiania aut. Najpopularniejsza technika - nazywam ją klasyczną - mówi: bierzesz i naprawiasz. Nie ma w niej dużo artyzmu i jest, powiedzmy to sobie wprost, nudna. Podstawową wadą techniki klasycznej jest jej przewidywalność - jeżeli czegoś nie da się zreperować, to po prostu nie naprawisz tego. Oto powód dla którego ja wole inny sposób - tzw. technikę wstrząsową. Do pewnego momentu przypomina ona klasyczną, jednak gdy klasyczna technika zawodzi, walę kłuczem francuskim tu i ówdzie po silniku. Zaskodzić już się nie da a czasami pomaga. Oczywiście to nie oddaje wszystkich subtelności mojego sposobu. Podobnie metody Chip nie da się oddać za pomocą jednego zdania i ośmielałem się przypuścić, że sto tysięcy zdań to za mało. Mieszanki diagnostyki komputerowej i boskiego dotyku stopą nie da się wyrazić w żaden ze znanych mi sposobów, więc nie myśl, że właśnie czegoś się nauczyłeś. Twojemu kierowcy powiedziałeli, że do wszystkiego będzie musiał dojść sam. Ta wskazówka dotyczy również ciebie.

Zabawa zaczyna się w momencie gdy musisz zmontować coś niekonwencjonalnego. Pamiętam jak przed moim pierwszym wyścigiem okazało się, że samochód nie działa i brakuje ważnej części. Musiałem improwizować. Tobie też to się kiedyś zdarzy. Zacznie się od drobniaków - pończocha w miejsce paska klinowego albo gwint na śrubie dopasowany z pomocą papieru. Potem zacznę się trudniejsze zadania. Sztuka improwizacji, jak w jazzie. W trakcie niektórych rajdów potrzebne były nie tyle umiejętności mechanika, co kreatywność i umiejętność zastępowania bra-

kujących części najdziwniejszymi substytutami. W końcu wycwanilem się na tyle, że zacząłem stosować własne ulepszenia w warsztacie, między wyścigami. W końcu kto powiedział, że projektanci samochodów wpadli na optymalne rozwiązania problemów. Dzisiaj, kiedy spojrzysz na podstawowy samochód mojej ekipy, dostrzeżesz Forda Focusa. W rzeczywistości pod maską kryje się silnik, który praktycznie zrobiłem całkowicie od nowa. Zużywa mniej paliwa, ma większe obroty, rzadziej się psuje w trudnych warunkach, jest wodoszczelny. No i jeśli ktoś buchnie kiedykolwiek to auto, nie będzie wiedział jak to działa. Fajne, co nie?

Mechanika samochodowa to sztuka i filozofia. Rozprawdany przez ruchome części smar i napędzająca silnik





pneuma, to jak yin i yang. Nauki starzych zgredów jak ja nie zawierają istoty rzeczy. Tao mechaniki nie jest do ogarnięcia rozumem - musisz poszukać oświecenia.

Wyższa szkoła jazdy

Jesteś mechanikiem i masz samochód, którym powinien się opiekować. Miha ci się cieszy, bo oplekujesz się autkiem dobrze i twój zespół mieści się w środku tabeli ligowej. Jeśli nie chcesz stracić dobrego samopoczucia, radzę nie czytać dalszej części tego paragrafu.

W porządku, sam tego chciałeś. Teraz pomyśl sobie co by było, gdybyś musiał opiekować się nie jednym a dwoma samochodami. A co, gdyby zespół miał trzy zapasowe autka - po jed-

nym do każdego typu wyścigów. Będziesz potrzebował pomocników i lepiej pogadać o tym ze swoim menagerem. To nie koniec zmartwień. Muszę ci wyznać, że dobry mechanik w nieprzeciętnym zespole nie zajmuje się tylko naprawą samochodów i konserwacją dostępnego sprzętu. Weź przykład z mojego kumpla Harolda. Złota rączka, oprócz tego eksperymentator z powołania. Kołes opracował własną recepturę paliwa do samochodu, dzięki czemu jego bryczka ma przyspieszenie, o którym reszta może pomarzyć. Z kolei Chip specjalizuje się w modelowaniu karoserii. Słyszałeś kiedyś słowo aerodynamika? Zdziwiłbyś się jak bardzo kształt wozu wpływa na jego osiągi. Chip ma specjalny program do symulowania tunelu aerodynamicznego i eksperymentuje. Podobnie eksperymentuje Jay. Jej specjalnością jest wydobywanie informacji o patentach od innych mechaników. To bardzo skuteczna specjalizacja dla mechanika. Pewnego rozgwieżdzonego wieczora sam wyświetlałem jej sposób działania wszystkich moich usprawnień. Zaprawdę powiadam ci, znajdź swoją własną drogę. Ulice Detroit roją się od mechaników, ale prawdziwych gwiazdorów jest niewiele.

Teraz zajrzyj do rozdziału ze sprzętem i nasyc swoje ukryte za maską do spawania oczęta.

Zalecana specjalizacja: Technik

Przydatne umiejętności: umiejętności z grup: Technika, Wiedza ogólna, Sprzęt
Przydatne sztuczki: Prowizorka, Rzut oka, Podrasowanie, Magiczny dotyk, Sztuka jest sztuka, David Copperfield, Nauczyciel, Instrukcja jest dla..., Plug&Play, Hydraulik





TECZKA MENADŻERA



Pewnie powiedzieli ci, że najważniejszy jest kierowca? Bzdura. Bez menago nie byłoby wyścigu. To ty odważasz całą robotę, bo w wyścigu najważniejsze są przygotowania. Na twojej głowie są finanse, negocjacje z gangami, pertraktacje z innymi zespołami i organizatorami. To ty wynajmujesz kierowców by sprowadzali potrzebne części do samochodu. Ty kierujesz ochroniarzami pilnującymi garażu i nikt inny jak ty tłumaczy się reszcie z jakiego powodu połowa zapasów paliwa poszła na nowy komputer dla Chip. Menago to niedoceniana fucha, ale pamiętaj, że jesteś najważniejszy. Nie chwal się przed pozostałymi, ale właściwie to jesteś szefem całego zespołu.

Przychody zespołu

Rok ma trzysta sześćdziesiąt pięć dni. Wyścigi trwają łącznie przez czterdzieści, może sześćdziesiąt dni. A żyć jakoś trzeba. Twoim zadaniem jest zapewnienie wygodnego życia całemu zespołowi. Wiadomo, że na sukces pracują wszyscy, ale to ty jesteś tym, od którego zależy jak sukces zostanie wykorzystany. Rezultaty wyścigu ustawiają zespół na określonej pozycji w ligowym rankingu. Są oczywiście spotkania towarzyskie i wyścigi open, ale o tym porozmawiamy potem. Na początek zapamiętaj sobie jedno - licz wszelkie możliwe statystyki, bo sponsorzy też to robią. Prawdziwi fani mają wszystkie wyniki od czasu zorganizowania ligi do dnia dzisiejszego. Wiedzą nie tylko kto jest najlepszy z najlepszych, obliczają

również kto jest debeściakiem w każdym z rodzajów wyścigu. Patrzą na kolorowe wykresiki i od razu wiedzą, który zespół ma tendencję spadkową a który przeżywa wzrost formy. Stawia się zawsze na pewniaków, co nie? Patrząc na swoje statystyki od razu będziesz wiedział kogo się obawiać podczas wyścigu. Na statystyki możesz powołać się w czasie rozmowy i nikt nie zarzuci ci, że koloryzujesz. Masz wszystko czarno na białym.

Układ wygląda tak - jeżeli zespół jeździ w barwach jakiegoś gangu, musisz zawrzeć z gangersami umowę. Wy reprezentujecie barwy i firmujecie wszystkimi sukcesami interesy gangersów. W zamian dostajecie wynagrodzenie, oczywiście w towarach. W zależności od pozycji w ligowych rankingach i zależności od twoich umiejętności negocjowania macie szansę dostać się pod skrzydła potężnego i zamożnego gangu albo lamerów, którzy starają się dopiero wybić. Trochę blefu, trochę perswazji i budżet zaczyna się powolutku ustalać. Drugim krokiem jest dokładne ustalenie umowy. Tutaj musisz uważać. Niektórzy będą chcieli cię wykiwać i przez cały sezon zespół będzie jeździł w zamian za kilogramy nakrętek na siolki. Z reguły poważne gangi nie kantują, ale im mniej poważany jest twój zespół i im mniej poważany jest gang, z którym negocjujesz, tym większe prawdopodobieństwo na wałek korbowy. Umowę możesz zawrzeć na różne sposoby. Najczęściej gangi zgadzają się na miesięczne wynagrodzenie, dosyć biedne, prawdę mówiąc, i dodatkowo duże

Opowiem ci jak to było wieki temu, w Konstantynopolu. W tamtych czasach ludzie potrafili docenić emocje wyścigu, podobnie jak dzisiaj. Różnica polega na tym, że ścigano się wtedy w rydwanach, czyli nieczynnych brykach, ciągniętych przez konie. Całe miasto było podzielone na stronnictwa, tytułowane od nazw kolorów. Wyścigi były wówczas najpopularniejszą rozrywką i zwycięstwa decydowały o nastrojach w mieście. Podczas wyścigów stronnictwa kibicowały swoim zespołom, a między igrzyskami napierały się ze sobą. Czyśz analogię? Historia lubi się powtarzać. Nie raz zdarzyło się, że życie cesarza było zagrożone na skutek niekorzystnego dla jednej ze stron przebiegu wyścigów. Kilka razy miasto stało w ogniu. Stronnictwa sportowe w rzeczywistości były siłami politycznymi. To samo dzieje się teraz w Detroit. Od przebiegu wyścigu zależy bardzo wiele.



premie od wygranego wyścigu. Zwycięstwo w całym sezonie powinno ustawić zespół na cały najbliższy rok.

Orientacyjnie rzecz wygląda następująco:

Pozycja zespołu na koniec sezonu	Wynagrodzenie	
	Roczne	Miesięczne
1	50000	5000
2	35000	3500
3	30000	3000
4	26000	2600
5	23000	2300
6	19000	1900
7	17000	1700
8	15000	1500
9	13000	1300
10	12000	1200
11	11000	1100
12	10000	1000
13	9500	950
14	9000	900
15	8500	850
16-20	8000	800
20-30	6000	600
ostatnie*	5000	500

* często kontrakt stwierdza, że zajęcie ostatniego miejsca oznacza zerwanie umowy - zespół zmuszony jest zwrócić gangowi wszelkie poniesione nakłady

** Wysokość premii zależy od rangi wyścigu i bardzo rzadko ustala się ją przy zawieraniu umowy; o wysokości decyduje sponsor przed wyścigiem

Otrzymałą liczbę gambli pomnożyć należy przez procent zamożności gangu, z którym zawarta została umowa

Ścisła elita wśród gangów	150%
Elita wśród gangów	120%
Bogaci	110%
Przeciętniacy	100%
Nie jest tak źle	90%
Mogło być lepiej	80%
Gorzej być nie może	50%

Istnieje wiele zespołów, które uważane są za klepskie, ale zarabiają niewiele

mniej niż drużyny z czołówki. Sekretem są kontrakty okazyjne, zwane powszechnie okazjami. Okazja, jak sama nazwa wskazuje, rodzi się wraz ze sprzyjającymi okolicznościami. Przykładowo - gang, który reprezentujesz, dorwał się do dużych zapasów mlecznych herbatników „Mniami” i próbuje je sprzedać. Aby zachęcić klientów do zakupów należałoby zorganizować przeciągającą uwagę reklamę. Podczas jednego z wyścigów samochód zespołu będzie ciągnął za sobą transparent z napisem „Mniami” i postara się go nie zgubić. Innym przykładem okazji jest umowa między konkurencyjnymi zespołami. Zespół dostaje kasę za podłożenie się. Może być to celowa przegrana, przeszkadzanie innym uczestnikom wyścigu albo wycofanie się z biegu. Umowy takie nie należą do rzadkości, jakkolwiek zgadzają się na nie tylko ci, którzy naprawdę potrzebują gambli.

Fakt, że zespół finansowany jest przez jakiś gang nie oznacza, że nie może przyjmować okazji z innych źródeł. Co prawda główny sponsor może się lekko wkurzyć, jeżeli okaże się, że jego barwy giną pod natłokiem cudzych reklam, ale ograniczony sponsoring z innych źródeł jeszcze nikogo nie wyprowadził z równowagi.

Do zyskowych przedsięwzięć zalicza się również wypożyczenie zawodnika z jednego zespołu do drugiego. Praktyka taka nazywana jest transferem i przynosi ogromne zyski pośrednikom (czyli sponsorującym gangom). Nieco mniejsza kwota trafia do kleszeni członka zespołu. Udany transfer niejednokrotnie odmienił już przebieg wyścigu, ale wymiany zawodników nie są częste - każda zmiana oznacza konieczność dostosowania się nowego członka zespołu do reszty. Gwiazdy zadzierają nosa i trzeba łagodzić konflikty.



Wydatki zespołu

O jednym musisz pamiętać przede wszystkim - jesteś skarbnikiem zespołu, ale jesteś również członkiem zespołu. To, że wypłacasz kumplom ich krwawicę nie czyni cię lepszym. Rolą menadżera jest zadbać o wydatki zespołu i chociaż nie zawsze się to udaje, to do ciebie wszyscy będą mieli pretensję, gdy staną chude lata. W świecie bez pieniądza posługujesz się towarami, twoją rolę zatem można porównać do roli kwatermistrza. Wymieniasz jedne towary na drugie i zawsze musisz wiedzieć co jest potrzebne drużynie.

Oto regularnie powtarzające się wydatki.

● **Żywność dla zespołu** - każdy członek teamu średnio przejada dziennie 10 gambli; czasami trzeba doliczyć personel pomocniczy

● **Artykuły pierwszej potrzeby** - lekarstwa, papierosy, wszystko co zespół uważa za niezbędne do przeżycia; można przyjąć średnią 10 gambli na członka zespołu dziennie

● **Paliwo do samochodu** - w zależności od jakości kosztuje ono od 3 do 15 gambli za litr. W Detroit najpowszechniejsza jest benzyna z F.A., przetwarzana w miejscowej rafinerii. Kosztuje ona 5 gambli za litr.

● **Części zamienne do samochodu** albo samochody - ceny różnią się w zależności od potrzeb i stanu sprzętu dostępnego zespołowi. Bywają miesiące, kiedy ta kategoria nie pochłania żadnych wydatków.

● **Broń i amunicja** - podobnie jak wyżej. O interesy trzeba dbać.

● **Personel pomocniczy** - ochroniarze, złodzieje, informatorzy, medycy, dodatkowi technicy - wszyscy ludzie pracujący na pomyślność interesów zespołu. Zajrzyj do następnego paragrafu.

● **Wydatki stałe** - regularne przekupstwa, składka na ligę (100 gambli rocz-

nie); także fundusz reprezentacyjny, czyli farba, artyści, ciuchy dla członków zespołu, imprezy z okazji zwycięstwa lub party dla przyciągnięcia

● **Zarobki członków zespołu** - ich wysokość ustala kontrakt zawarty między finansującym drużynę gangiem a poszczególnymi ludźmi składającymi się na zespół. Nawiasem mówiąc ty jesteś jednym z nich. Kontrakt zaznacza, czy ze wspólnej kasy finansowane jest wyżywienie i artykuły pierwszej potrzeby.

Jest tego trochę, więc lepiej zacznij prowadzić jakieś księgi rachunkowe. Najlepiej jedną dla siebie, jedną do okazania członkom zespołu i jedną dla finansującego przedsięwzięcie gangu.

Kontakty

Teraz druga zasada - numerki numerkami, ale nic nie zastąpi kontaktu twarzą w twarz, szczególnie jeżeli akurat kontaktujesz się z Carmen. Twoim zadaniem jest znać wszystkich. Dosłownie wszystkich. Od frajera po machera - tak brzmi motto. Nigdy nie wiadomo kto ci się przyda. Kontakty zawsze popłacają i tak właśnie zatytułowana rubryka zajmuje ważne miejsce w każdej księdze rachunkowej.

Oto przykładowe kontakty, które możesz uwzględnić planując wydatki.

● **Braki w zespole** - jeżeli nie masz kierowcy, albo kierowca zlał pałę i zlał po pijaku nogę, potrzebny ci zastępca. Wówczas kupujesz sobie na trzy najbliższe wyścigi najemnika. Najlepiej, gdybyś miał w odwodach kogoś sprawzonego. Być może zechcesz wynająć kierowcę zespołu innej drużynie? Tak czy siak jedna jazda oznacza minimum 20 gambli dla kierowcy. W zależności od klasy prowadzącego zapłata może urosnąć do kolosalnych rozmiarów. Przybliżoną wartość daje następująca



reguła: kwadrat umiejętności Prowadzenie, pomnożony przez 5; np. kierowca z umiejętnością Prowadzenie samochodów równą 5, za jeden kurs w ligowym wyścigu zaśpiewa sobie 125 gambli.

● **personel pomocniczy** - tutaj zaliczysz wszystkie te osoby, które nie są członkami zespołu, ale pracują na jego dobro.

● **ochroniarz** - pilnuje samochodu przed intruzami, towarzyszy sławnym członkom zespołu, gdy ci pokazują się publicznie, perswaduje ludziom potrzebę przywiązania do twojego zespołu. Co miesiąc zarabia 20 gambli

+5 za każdą umiejętność Wojownika powyżej 1

+10 za każdy punkt każdej umiejętności Wojownika powyżej 4

+15 gambli za każdy punkt każdej umiejętności Wojownika powyżej 8.

● **lekarz** - leczy kontuzje po wyścigu i urazy wynikłe między zawodami. Zajmuje się również chorobami zespołu. Ponieważ stała opieka medyczna jest jedną z największych zalet uczestniczenia w lidze, lekarze z reguły zatrudnieni są na stałe. W takim przypadku miesięczny koszt jego zatrudnienia wynosi 40 gambli

+5 za każdą umiejętność Technika powyżej 1

+15 za każdy punkt każdej umiejętności Technika powyżej 4

+20 gambli za każdy punkt umiejętności Technika powyżej 8.

+ koszty lekarstw i sprzętu medycznego.

● **agent operacyjny** - w tej kategorii mieszczą się przede wszystkim złodzieje, sabotażyści i szpiegdy. Przykładem agenta operacyjnego jest Patti, wynajmowana po to, by dekoncentrowała przeciwnie zespoły. Koszt wynajęcia równy jest 10 gambli

+5 za każdą umiejętność Cwaniaka powyżej 1

+5 za każdy punkt każdej umiejętności Cwaniaka powyżej 4

+10 za każdy punkt każdej umiejętności Cwaniaka powyżej 8

● **sprzątacze** - jego zadaniem jest wymyć auto, pozamiatać garaż, wyprać ciuchy członków drużyny; 10-20 gambli za wizytę.

● **dostawca** - zaopatruje zespół w określone dobra; osobni dostawcy sprzedają paliwo, osobni części do maszyn, jeszcze kto inny handluje Tornado. Dostawcy płaci się za konkretne dobra, ale jeżeli będą oni twoimi znajomymi, masz większe szanse, że nie zostaniesz wykiwany i że dostaniesz towar z górnej półki.

● **stylista** - dba o wygląd członków zespołu; robi dla nich ciuchy, podpowiada jak się zachowywać, uczy ich poprawnie mówić. Czasami podtrzymuje kontakty z fanami i fankami i wyciąga nabzdrygniętych członków zespołu z imprezy na dzień przed wyścigiem. Jego zarobki zależą od obowiązków i zaczynają się od 30 gambli dziennie. Średnia to około 60-70 gambli dziennie.

Pamiętaj, że kasa jest ważna, ale nie otwiera wszystkich drzwi, tak jakby się mogło wydawać. Nie zawsze walizka pełna Tornado pozwoli ci przeciągnąć na swoją stronę najlepszego mechanika w mieście. Zdobywanie kontaktów to przede wszystkim dobre aktorstwo - mieszanka Blefu, Perswazji i znajdowania się we właściwym czasie w odpowiednim miejscu. Czasami dobry ochroniarz zgodził się pilnować garażu za minimalną stawkę tylko z tego powodu, że zespół słynie z uczciwości. Bywa, że złodziejaska namówisz do współpracy po tym, jak wyciągnąłeś go ze szponów mściwej mafii. Miej oczy i uszy szeroko otwarte. Szukaj sojuszników w każdej sytuacji, gdziekolwiek się znajdziesz.



Image zespołu i reklama

Reklama jest dźwignią zmiany biegów - wrzucasz wyższy bieg i wyskakujesz przed wszystkich przeciwników. Twój zespół nie musi być najlepszy. Ważne, by stał się najbardziej popularny. Znaną ekipą zainteresują się najmocniejsze gangi, co oznacza większe wpływy. Oczywiście popularność wiąże się przede wszystkim z osłabnięciami w lidze, jednak nie zapominaj o czynnikach dodatkowych.

Od czasu do czasu musisz urządzić jakąś imprezkę. Zaproś na nią innych zawodników i najgrubsze ryby z Detroit. Skombinuj dobre żarcie, coś do picia, załatw chińskie lampiony i jakąś przyjemną kapelę albo fajne nagrania. Nic tak nie przyciąga sponsorów i panienek jak spotkanie towarzyskie na poziomie. A - byłbym zapomnieli - załatw sobie kilku ochroniarzy, albo rewiduj wszystkich wchodzących na salę. Impreza może okazać się nazbyt huczna.

Innym rodzajem reklamy zespołu (i zarazem reklamy sponsora, jeśli się postarasz) jest wyczyn wykonany w trakcie trwania wyścigu. Do wyczynów potrzebne są dwie rzeczy - zgrany zespół profesjonalistów i fajny pomysł. Najprostszy przykład to skrócenie sobie drogi poprzez skok samochodem z zerwanego wiaduktu. Inny motyw? Doczepienie do samochodu przyczepy z wanną, napełnienie wanny szampanem i panienkami i puszczanie tego wszystkiego w trasę. Im bardziej spektakularny wyczyn tym lepiej. Jeżeli pomysł jest ryzykowny dla życia i zdrowia zespołu lub zagraża zwycięstwu, to już znakomicie.

Kilka takich prób i zacznie się ustalać image zespołu. Sposób w jaki inni postrzegają ekipę jest bardzo ważny. Przyciąga kasę i buduje morale grupy. Przecież tak naprawdę jeździmy po to by poczuć się wielkimi, a uczucie bycia

wielkim wypływa z podziwu innych. Podziwiają nas za styl, klasę, brak kompromisów i odwagę. Pomyśl o zamontowaniu na samochodzie głośników i znajdź temat muzyczny, który będzie zawsze kojarzony z twoim zespołem. Wymyśl logo i hasło dla drużyny. Pomaluj wóz w charakterystyczne barwy. Znajdź dla członków zespołu stylizację, fryzjera i krawca. Musicie się przecież jakoś wyróżniać.

Konflikty w zespole

Jeżeli kierujesz zespołem złożonym z samych gwiazd nie ma siły, żeby wcześniej czy później nie doszło do napięć i starć. Nawet jeżeli ekipa to średniacy i tak każdy jej członek będzie uważał się za gwiazdora. Lepiej zapamiętaj sobie, że do ciebie należy utrzymanie tej zbieraniny postrzeleniów w kupie. Jak to zrobisz - zależy od ciebie. Kilka kłamek, męskie rozmowy, obietnica premii - każdy menager ma swój własny styl. Szybko zorientujesz się, że jedność w grupie wpływa na ligowe wyniki.

Raczej wcześniej niż później jeden z członków zespołu wpadnie w kłopoty. W takim przypadku to ty musisz go wspomóc, a najlepiej gdybyś zmobilizował resztę. Obojętne, czy chodzi o zwalczenie uzależnienia, czy problemem jest mafia. Nawet gdybyś musiał podpaść sponsorom, zapamiętaj sobie najważniejszą zasadę menagera. Zespół jest najważniejszy. Nigdy nie będziesz miał bliższej rodziny.

Zalecana specjalizacja: Cwaniak

Przydatne umiejętności: z grup Negocjacje i Empatia; Wiedza ogólna - marketing i ekonomia; Komputery

Przydatne sztuczki: Doświadczony, Hej, przystojniaku!, Znaczące chrząknięcie, Inspiracja, To się robi tak. Właściwe słowo, Właściwa twarz, Jest za jebicie, W teorii..., Chłodnym okiem.



TECZKA AGENTA



Witaj. W czasie gdy inni czytają pitolenie o sztuce, kwiatkach i stopach Chip, my zajmujemy się poważnymi sprawami. Na dzień dobry wiedzę, że jesteś tak zwanym agentem operacyjnym, czyli najważniejszą osobą w zespole. Prawda jest taka, że zwycięstwo w wyścigu można osiągnąć jeszcze przed startem, co opisał Sun Tzu w swojej nieśmiertelnej „Sztuce wojny”. Nie znam chińskiego, więc trawestując oryginał przedstawię ci tylko ogólne przesłanie: „Dobra spluwa jest w porządku / zrób wrogowi z dupy grządkę”. Jeżeli nie jesteś zaznajomiony z osiemdziesięciowiekową tradycją poezji chińskiej wyjaśniam - auto autem, wyścig wyścigiem, ale jeżeli zastraszyś przeciwną ekipę, uwiedziesz i spijesz kierowcę albo sprzedasz mechanikowi klocki hamulcowe z dykty, szanse twojej ekipy znacznie wzrosną.

Jak być dobrym cieciem

Pozostanę sentencjonalnym i powiem, że uzi jest najbardziej demokratycznym narzędziem na świecie - każdy pocł się pod lufą tak samo. Właśnie w tym paragrafie dowiesz się z jakiego powodu twój przeciwnicy będą się pocili i co zrobić, żeby pocili się bardziej. Przed tobą naprawdę wiele zadań - będziesz pełnił różne role. Najczęściej przyjdzie ci po prostu ochraniać ekipę, samochody i nieruchomości. To niewdzięczne zajęcie - w czasie gdy reszta baluje, obija się albo robi zakupy, ty musisz mieć oczy i uszy szeroko otwarte. dodam, że pozostałe zmysły też się przydają. Kiedyś złapałem w garażu złodziejkę tylko dlatego, że wyperfumowała się na akcję. To z kolei przypomina mi o nielicznych blaskach fuchy ochroniarza - takich jak rewizje osobiste.

Natomiast wracając do tematu, jako spec od warty powinienś dysponować sporym asortymentem środków.

Musisz wykazać się twórczym podejściem do sprawy i wiedzieć, że inne ekipy też mają swoich agentów operacyjnych, a niektórzy są prawie tak samo dobrzy jak ty. Nie ograniczaj się zatem do roli ciecia. Bądź twórczy. Na początek proponuję postarać się o jakiegoś pleska, a najlepiej kilka wielkich, złych i brutalnych bestii. Niepodobnych do psów potworów - takich, które zamiast miski mają wannę. Jeżeli potrafisz je tresować - tym lepiej dla ciebie. To może być dobra specjalizacja, bo dobrze ułożone plesko-monstra załatwiają sprawę innych zabezpieczeń. Możesz je też zabrać ze sobą na akcję a nawet na wyścig. Tak zresztą robił mój znajomy Isztwan Paprikasz. Jego ekipa miała na pokładzie parę dobermanów i zawsze przed wyścigiem kierowca otwierał wszystkie okna. Isztwan siedział w wozie z długim żelaznym drągiem i gdy tylko ktoś zabierał się do taranowania, węgierski przyjaciel rozbił mu szyby. Widok dwóch śliniących się i warczących dobermanów powstrzymywał uczestników wyścigu przed podjechaniem na odległość psiego skoku.

Pleski są dobrym narzędziem, bez wątplenia. Ale to materiał biologiczny - wrażliwy na toksyny, pociski karabinowe i - nie ukrywajmy - przekupny. Wszystkie wady złych psów kompensować możesz za pomocą techniki. Potrzeba do tego smykałki, nie ukrywam, ale jeśli nie znasz się na rzeczy, pogadaj z drużynowym mechanikiem. Niech w wolnym czasie śladzie i ukręci dla ciebie kilka zabezpieczeń. Najprostsze są konwencjonalne pułapki - zastawisz je w garażu i przy samochodzie. Musisz tylko uważać, żeby nikt z twojego zespołu nie wdepnął w jedną z niespodzianek. Szczęki na niedźwiedzia, prąd elektryczny, wybuch granatu - to bardzo skuteczne i proste pułapki, ale nie trudno o wypadek. Z tego powodu proponuję coś bardziej wymyślnego, nie



koniecznie trudniejszego do zmontowania. Elektroniczny alarm gdy ktoś próbuje otworzyć drzwi do garażu, ewentualnie wielka kłódka i łańcuch na kierownicy. No dobra - sam nie jestem zbyt dobry w te klocki, więc nie będę ściemniał. Tak jak mówiłem - montowanie mechanicznych i elektronicznych zabezpieczeń to zadanie dla mechanika. Ty musisz jedynie wiedzieć co gdzie umieszcwiono i jak zareagować gdy zabezpieczenie zadziała.

Dobry ochroniarz

Było o ciciowaniu, teraz o trochę szlachetniejszym zadaniu - ochronie członków zespołu. Ta fucha wiąże się z większą odpowiedzialnością. Pal licho, jeśli ktoś rąbnie bryczkę. Sprawy komplikują się jeśli ktoś rąbnie kierowcę na dzień przed wyścigiem. Ty musisz temu zapobiec. Nie powinienes zatem zostawiać nikogo bez opieki. Włócz się za jednym i drugim jak cień. Twoja obecność jest szczególnie ważna w czasie dużych imprez z udziałem dużej ilości ludzi. Zwracaj uwagę na szczegóły. Czasami właśnie pozornie nieistotne detale zdradzają zamachowców. Słyszałem historijkę o zamachu na Collinsa w Nowym Jorku. Assassin udawał kontrahenta z Apalachów, który przyjechał negocjować kontrakt na budowę rurociągu. Bodyguard Collinsa miał za sobą kurs pierwszej pomocy i zorientował się, że coś jest nie tak - facet miał czerwoną wysypkę - chorobę charakterystyczną dla Hell Angels a zupełnie nie znaną w Apalachach. Kiedy gość spróbował zamachu, ochrona była już przygotowana. Tak samo czujny musisz być ty. Zwracaj uwagę na spoconych i podenerwowanych, uważaj na roznosicieli zakaźnych chorób, wylawiaj w tłumie osoby odruchowo szukający dłonią ukrytej broni. Zalety dobrego ochroniarza to połączenie spostrzegawczości i

nieszablonowego myślenia. W końcu spluwę wyciągnąć potrafi byle łachudra, cała reszta to domena profesjonalistów.

Oczywiście lufa od pistoletu ma uniwersalną wymowę i nie sposób nie zrozumieć przesłania. Oto powód dla którego musisz postarać się o dobrą broń. W ekipie każdy będzie miał swoje zabawki - dlaczego nie miałbyś posiadać własnej? O wyborze decydują indywidualne preferencje i zdrowy rozsądek. Jeżeli chodzi o rozsądek, to chyba nie trzeba tłumaczyć - nie pójdiesz przecież na oficjalne przyjęcie z ciężkim karabinem. Podobnie nie sposób wybrać się na wyścig z samym nożem - chyba, że na trasie wystrzelią cię z kaptuły, żebyś przebił przeciwnikom opony. Zasadniczo dobry pistolet albo rewolwer jest jak muszka pod szyją - pasuje do każdej sytuacji i nie wzbudza sensacji. Wybierz sobie coś odpowiedniego i zgłoś się do menagera po przydział amunicji. Ze swojej strony polecam Glocka 17 - jest niezawodny i poręczny, czyli spełnia dwa najważniejsze wymagania broni ochroniarza. Znam co prawda takich (przede wszystkim takie - bo mowa raczej o kobietach), które mają „kreację koktajlową”, „kreację wieczorową” i broń, która pasuje do stroju kąpielowego, ale odradzam podobne rozdrabnianie się. Przyzwyczajenie jest drugą naturą i lepiej przyzwyczaić się do jednej broni, a nie traćć cenne ułamki sekund na oswojanie się z własnie wydobytym pistoletem.

Ochrona ekipy jest tym trudniejsza im bardziej popularny staje się zespół. Konkurencja to tylko połowa problemu. Drugą połową są rozentuzjasmowani fani. W kontaktach z nimi broń pozostaje w kaburze - częściej przydają się umiejętności bezbolesnego rozbrajania i rozpychania się łokciami. Fanów nie można zrażać, ale tych co bardziej namolnych należy trzymać na dystans.



John Lennon miał kiepskich ochroniarzy - nie powtarzaj ich błędów.

W trakcie wyścigu

Teraz to co tygrysy lubią najbardziej, czyli twoja działalność w trakcie trwania wyścigu. Zanim zdecydujesz się na posadę strzelca pokładowego przemysłu sprawę. Jeżeli jako ochroniarz stawiasz na dyskrecję i nie chciałbyś zostać zapamiętany, pozostań w cieniu i nie demonstruj publicznie swoich umiejętności i metod działania. Zamiast tego możesz wybrać się na wyścig i podglądać metody konkurencji. Nie wszystkie zespoły decydują się na zabranie ze sobą strzelca, ale jeśli już, to będziesz najprawdopodobniej najlepszym wojownikiem spośród wszystkich członków ekipy, więc doskonale nadajesz się na jednoosobową ekipę szturmową. Strzelanie z pędzącego samochodu opiera się głównie na szczęściu, chociaż zdolność posługiwania się bronią w niczym nie przeszkadza. Nie będę sprzedawał głodnych kawałków o tym jak celność strzału zależna jest od prędkości i nie mam zamiaru opowiadać o miejscach w które należy mierzyć. To nie są, niestety ćwiczenia z karabinem sportowym i zbyt wiele zależy od okoliczności. Za-

miast tego zauważ, że broń palna to nie wszystko i częstokroć lepszym narzędziem na czas wyścigu okazuje się tak zwana broń biała. Faktycznie to rzadko kiedy jest ona biała - wysmarowany bosak albo siekiera do odrąbywania zaczepów. Niektórzy biorą ze sobą kuszę - wprowadzie pancerza wozu to ona nie przebiję, ale można strzelić w przeciwnika chorągiewką z grypsem. Za broń białą uważa się również wyrzucane przez okno taśmy z kołcami i montowane na dachach samochodów balisty - zdarzają się bowiem i takie cuda. W sumie cały ten osprzęt zabiera się na wyścig głównie dla szpanu, ale przecież szpan jest bardzo ważny w tej zabawie.

Dla subtelnych

Było o środkach bezpośredniej i kategorycznej perswazji. Facet, który to pisał to niezły palant, nawiasem mówiąc. Teraz - złotko - będzie o trochę subtelniejszych metodach. Nie wszyscy agenci to specjaliście od mokrej roboty. Do znudzenia wałkowałam będę zdanie, że wojny wygrywa się przez dyplomację i lepiej przyzwyczaj się do sytuacji, gdy spluwa zostanie w domu. Z jakiego powodu? Nie mieści się pod obcisłą mini.





Zdradzę ci sekret. Wszyscy ci debile od dobrych rad to prostaki. Wydaje im się, że są władcami świata, a laski mogą co najwyżej robić tajski masaż ich samochodom. Tutaj właśnie tkwi słabość tych zgrywających się na twardzieli Panów i Władców. Mają jeden, malutki jak orzeszek mózg. Dzisiaj wtorek? Ma go ten kolo od mechaników.

Praca z palantami nie daje może satysfakcji życiowej, ale może dać trochę zabawy. Posłuchaj, złotko, jak możesz sobie uprzyjemnić życie.

Najłatwiejszym sposobem wygrania wysścigu jest zwycięstwo walkowerem. Bardzo trudno pozbyć się wszystkich konkurentów, przeważnie ograniczać trzeba się tylko do wysiudania najpoważniejszych przeciwników. Oczywiście mówi się o metodach typu „zorganizuj party i dosyp wszystkim laxigenu do drinków”, ale to właśnie przykład metody topornej, nieskutecznej i choler nie ryzykownej. Bo co, jeżeli ktoś się połapie? Masz... przesrane. A co jeżeli jełop z twojego teamu pomyli drinki? A co jeżeli... Zbyt dużo możliwości błędu. Spróbuj bardziej dyskretnie - zorganizuj party i zwyczajnie zbajeruj i spij najlepszą ekipę. Chłopaki albo zaślą na rajd, albo zatrzymają się w połowie drogi i wypiją wodę z chłodnicy. Rzecz jasna akcja jest bardziej skomplikowana niż mogłoby się to wydawać po tych kilku słowach, ale nie ma sensu przedstawiać poradnika pt. „Jak okręcić sobie wokół palca stadko podjaranych facetów”. To proste - jeśli jesteś wyjątkowo utalentowana, osłabniesz wyniki jeszcze bardziej spektakularne. W dobrych latach przychodzili mi zresztą do głowy fajne pomysły związane z przedwysścigowymi imprezkami. Jednym z najzabawniejszych był „spontaniczny” taniec przy rurce. Tylko, że nie miałam rurki i wszyscy pobiegli po podzespół ze swoich warsztatów - dawaj potem montować środowisko pra-

czy twórczej. Jak już zaczęłam tańczyć, to kumpel z mojego zespołu rzucił z tłumu hasło, że w ten sposób „chrzczę” części zwycięskiego auta. I zaczęła się chryja. Widzowie - jak stado baranów - pobiegli po fragmenty swoich samochodów do „ochrzczenia”. Oczywiście nad ranem zaczęli na dawaj składać wszystko na powrót, ale było już za późno.

Złotko, oni zawsze nabierają się na prymitywne triki i nigdy nie uczą się na błędach.

Inna lekcja subtelności

Teraz - złotko - drugi krok. Zakładamy, że w przeciwnym zespole jest jakaś łania. Sprawy się komplikują, bo trafiasz na równorzędnego przeciwnika. Trzeba się trochę wysilić i opracować - straszne słowo - plan. Wstępem do każdego planu jest inwigilacja przeciwników - często twoje zadanie będzie się sprowadzało jedynie do zorientowania się co i jak w szeregach konkurencji. Dobre rozpoznanie pozwala przygotować się na niespodzianki w czasie wysścigu. Trudność w tym, że nie wszędzie cię wpuszczają. Chciałabyś się przejść po cudzych garażach, pogadać z mechanikami i technikami, nagabywać miejscowych łowców pytając co ostatnio komu załatwiali - ale nie każdy będzie chciał gadać, a niektórzy poszczują psami, jak ten... wiesz kto, od ochroniarzy. Tutaj właśnie przydaje się mieszanka uroku osobistego, perswazji, blefu, czasem tupetu. Cały asortyment sztuczek, które pozawalają takiemu złotku jak ty przeдрzeć się przez ochronę przeciwnika. Czasami trzeba się przebrać i udawać kogoś innego, bywa, że wręcz przeciwnie - należy zwrócić na siebie uwagę: rozbite kolanko, bol! Wszyscy zbiegają się by pocałować ziazi, a obrotna kumpela myszkuje po warsztacie i patrzy co zamontowali w wozie.



Szczytem bezczelności jest zakradać się do cudzych garaży i warsztatów nie w biały dzień, ale po ciemku. W dzień zawsze się jakoś wytłumaczysz - wpadałaś pożyczyc pęczek granatów albo szklankę cukru - w nocy każdy nieznajomy na własnym terenie to intruz. Nikt nie będzie pytał - z miejsca zaczną strzelać. Jaki jest zatem sens numerów „na Nocnego Marka” - ano akcje robi się z różnych powodów. Na przykład po to, żeby podwędzić komuś potrzebną część albo żeby wymalować na bokach auta wielkie logo swojej ekipy. Zasadniczo obowiązuje niepisany kodeks - nie powinno się permanentnie niszczyć cudzych wozów (zwróć uwagę na słówko permanentnie); pod żadnym pozorem nie wolno skrytobójczo mordować i ranić konkurencji dla samej wygranej w wyścigu. To żalostne lamerstwo, niszczące ducha Detroit. Oczywiście przykucie śpiącego pilota kajdanami do kaloryfera jak najbardziej mieści się w dziedzinie dozwolonych działań. Podobnie jak podrzucenie skunksa do cudzej bryki. Pamiętaj jednak, złotko, że *savuar vivre* nie obowiązuje strażników z przeciwnej drużyny. Jeśli cię zauważą mają prawo do serii z Uzi. Powiedziałabym nawet, że to ich moralny psi obowiązek. Faktycznie jest tak, że jedni strzelają a drudzy starają się złapać żywcem i przepytają. W drugim przypadku dobra nasza - trzeba ich skołować tak, by jedli ci z ręki. Przykłady podałam już wyżej.

Ostatnia lekcja subtelności

Są zadania tak tajne i tak delikatne, że wykonać możesz je tylko ty. Oto dlaczego jesteś najważniejszą osobą w zespole. Najtrudniejsze i najdelikatniejsze są oczywiście zadania przeciw własnemu zespołowi. Teraz - złotko - wyja-

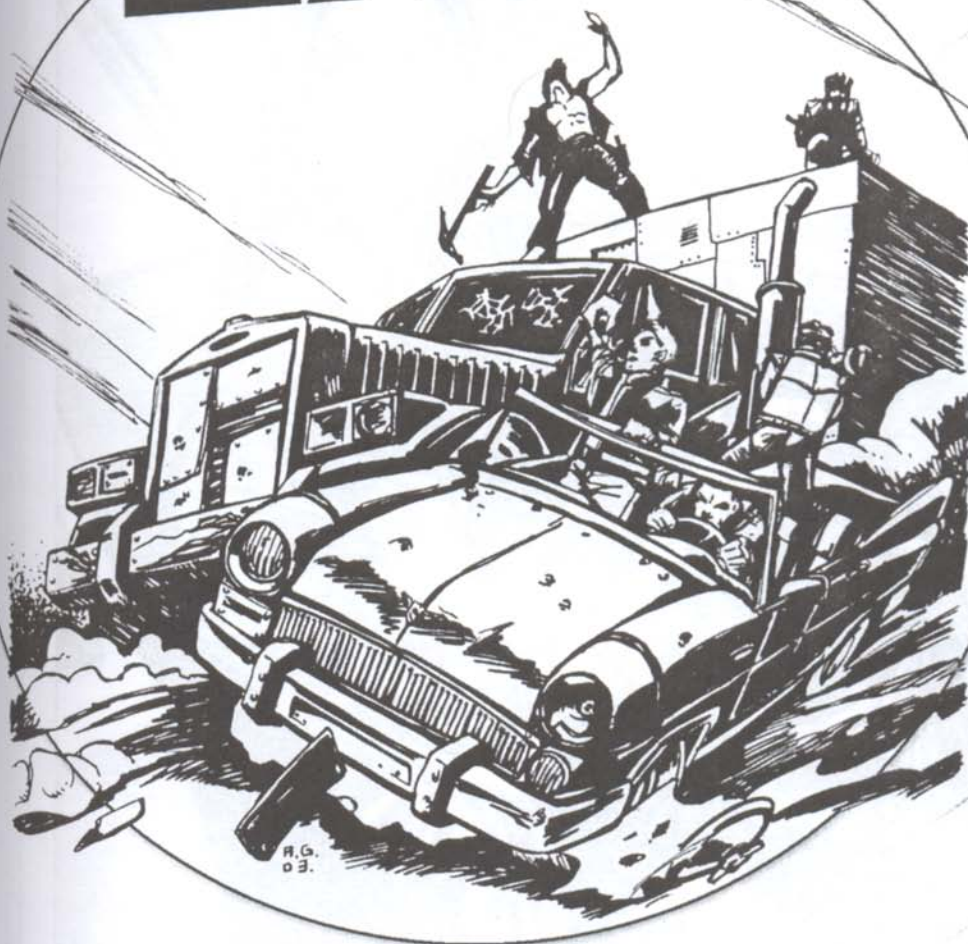
śnijmy sobie co to znaczy przeciw. Tylko od ciebie zależy stosunek do własnej ekipy, ale powiem ci, że nikt nie lubi parszywych zdrajców i ja nie jestem wyjątkiem. „Przed wszystkim nie szkodzić” - tak mówi zasada. Oznacza to ni mniej ni więcej, tylko wolno ci robić przekręty w ekipie, ale tylko dla dobra zespołu. To jak z chorym pacjentem - jeżeli ktoś choruje i musi dostać zastrzyk, wie że zastrzyk boli i sprzeciwia się. Jednak zastrzyk jest konieczny dla dobra pacjenta. Rozumiesz, złotko? Przypuśćmy, że menager wpłatał się w ciemne interesy z jakimiś podejrzanymi typami i nie daje sobie wytłumaczyć, że koleś go wykiwają. Umawia się na jakieś interesy, w czasie których ryzykuje mieniem całego zespołu. Co trzeba zrobić? Ano przeszkodzić geszeftom w jakiś dyskretny sposób. Albo perswadując złym gangsterom wycofanie się z interesów, nie narażając reputacji menagera, albo doprowadzając do zdemaskowania niecznych knońców złych ludzi.

Na pewno zdarzy się kiedyś, że dla wspólnego dobra trzeba będzie zrobić coś z pozoru paskudnego. Wszyscy cię za to znienawidzą. Bo wypadnie na ciebie, złotko. Takie niestety jest życie.

Sugerowane profesje:
Ochroniarz, Złodziej, Najemnik,
Gladiator, Ganger, Zabójca

Przydatne umiejętności: z grup Wal-
ka wręcz, Broń strzelecka, Negocjacje,
Empatia, Spostrzegawczość, Kamuflaż
Przydatne sztuczki: Magazynek, Szybki Bill, W mgnieniu oka, Padnij/powstań, Snajper, Kot, Linoskoczek, Garda, Rozróżba, Obezwładnianie, Cios obuchem, Ogluszenie, Doskok, Zasłona, Ciśsza, Zły, Hej przystojniaku, Granie na nerwach, Właściwe słowo, Cassanova/Mata Hari, Właściwa twarz, Mistrz opaski uciskowej, Ciśzej niż cień, Drugi kotek.

ZASADY



Patti





POSTAĆ



Pochodzenie

Nie każdy mieszkaniec Vegas musi być mistrzem ruletki. Nawet w Vegas trafiają się mistrzowie kierownicy. Z tego powodu poniżej prezentujemy nowe cechy związane z Pochodzeniem bohatera - a odnoszące się do chłopców i dziewczynek, których rajcują wyścigi. Pod każdym względem cechy te są równoważne tym, opisanym w podręczniku głównym Neuroshimy, w rozdziale Pochodzenie. Przykładowo, nowo tworzony bohater z Vegas w miejsce Fartu, Hazardzisty lub Telepaty może wybrać opisaną poniżej cechę Królicza łapka.

Detroit

 **Znam tu każdy kąt**
Urodziłeś się w Detroit. Wyścigi odbywają się na terenie TWOJEGO miasta. Co za ciekawy zbieg okoliczności, co? Może właśnie z tego powodu wiesz co jest za *tamtym* zakretem, że wiadukt po prawej prawie się już rozpadł, i wreszcie na którym dachu najczęściej opala się Chip. Znasz to miasto jak własną kieszeń i we wszystkich wyścigach na terenie Detroit, otrzymujesz premię +1 do Zręczności podczas pokonywania „stałych” przeszkód, wynikających z architektury miasta, takich jak wąskie drogi, hopy, zniszczone nawierzchnie, ale nie przeszkód „przenośnych”, czyli murów, płomieni, rusztowań, spiętrzonych wraków samochodów. Znajomość miasta może się okazać przydatna również podczas rozgrywki fabularnej.

Federacja Apallahów

 **Moto-flirt**
Może i jesteś dziwakiem, bo w końcu pochodzisz z krainy dziwaków. Może i

śmieją się z ciebie, gdy tylko otworzysz usta, bo w końcu jak palniesz: „Szanowni panowie raczą opuścić broń, jesteśmy cywilizowani, dogadamy się jak ludzie honoru”... To nie jest dobra odzywka do grupy uzbrojonych po zęby gangersów z konkurencyjnego zespołu. Ale z drugiej strony - przychodzisz do laseczki, która pilotuje bryczkę przeciwników i mówisz: „Szkoda, że tak rzadko uśmiecha się pani do drzew. Częściej by zakwitały”. Masz pewność, że dziewczyna nie skoncentruje się w czasie jazdy na przeszkodach. Dodaj sobie +1 do Charakteru, gdy rozmawiasz o samochodach z osobami przeciwnej płci, z dowolną umiejętnością Prowadzenie lub Technika na poziomie 4 lub większym.

Matka Pustynia

 **Po piachu, najlepiej**
Jeżeli pochodzisz z pustyni, to pewnie nie masz zbyt wielkiego doświadczenia w naprawianiu samochodów, ale z całą pewnością znasz się na pracy w terenie. Materiał na dobrego pilota do crosów, jak mawiają o takich jak ty. W długodystansowych rajdach znakomicie radzisz sobie z wytyczaniem kierunku i zdobywaniem żywności oraz wody. Zresztą, nie oszukujmy się, to potrafi każdy dzikus. Ty jesteś zmotoryzowanym dzikusiem. Potrafiśz przygotować samochód do jazdy i poprowadzić go w taki sposób, że wszelkie utrudnienia wynikające ze złej nawierzchni (np. mokrej lub piaszczystej) dzieli się na pół. Dotyczy to także pobocza w wyścigach.

Miami

 **Urodzony pilot rajdowy**
Chłopaki z Miami są świetni. Jak każdy świetny ranger, facet z Miami chodzi tu czy tam i robi to, co rangerzy



zazwyczaj robią. Bywa, że chłopak z Miami znalazł samochód, a że jest bystrzaczą - pojeździł do Detroit. A tam przywitał go z otwartymi rękami, bo w mieście brakuje bystrzaczów, którzy byłiby przy tym dobrymi rangerami. Sadzą zatem chłopaka z Miami obok kierowcy, dają mu do ręki lornetkę i wiedzą, że na właściwym miejscu znalazł się właściwy człowiek. Za każdym razem gdy wykorzystujesz umiejętności rangera, by zlokalizować jakiś obiekt (samochód, przeszkoda, punkt kontrolny), niezależnie od sytuacji otrzymujesz premię +2 do Percepcji. Bystrzacha jednym słowem.

Missisipi

Przenikliwy gość

Kiedy facet znowu z Missisipi przyjedzie do Detroit, pierwsze kroki kieruje do krytego parkingu. Każde sobie uruchomić wszystkie silniki samochodów, robi głęboki wdech i nareszcie czuje się jak w domu. Cholerni mutanci z Missisipi... Co tu dużo mówić - niezależnie jaką funkcję pełnisz w zespole, czy strzelasz w czasie jazdy, kierujesz, czy nawigujesz, zanieczyszczenie powietrza nie robi ci żadnej różnicy. Nie przeszkadza ci zasłony dymne, nawet utrudnienia wynikające z ciemności są dla ciebie mniejsze o połowę. Igoruj pochodzące od nich utrudnienia. Po prostu lejesz na takie pierdoły, jak brak dobrej widoczności. A bo to raz prowadziło się barkę na czuja...

Nowy Jork

Motywacja to podstawa

Nowojorczyka w Detroit bardzo łatwo poznać - przeważnie jest menagerem, który dużo gada, nie przejmuje się trudnościami i poklepuje wszystkich po plecach za każdym razem gdy zrobią coś

pozytywnego. Ja piernicę, jak ty potrafisz człowieka zarazić entuzjazmem, czasem można puścić pawia jak się ciebie słucha. Ale kurde, to działa. Jak zaczniesz nawiajać, motywować, człowiek, aż się rwie do roboty. Chcesz usłyszeć jak to działa w praktyce? Już mówię. Zwiększasz o 1 punkt dowolny współczynnik dowolnej osobie, którą motywujesz na czas 10 minut razy wielkość twojego Charakteru. Nieźle nakreć, co? Na pewno ci się uda, na pewno, to że nie potrafisz pływac to nie, he, he...

Południowa Hegemonia

Właściwy argument

Wielki zły chłopiec z Hegemoni na północy ma nieograniczone możliwości. Dowiaduje się na przykład, że jakiś facet jest uważany za twardego, bo dobrze znosi chodzenie w skórzanych, ciśniejących w kroku spodniach. Potem chłopiec z Hegemoni widzi zgraję wyżełowanych chuderlaków i wie, że w tym miejscu nie widzieli jeszcze prawdziwego macho. Stosując dowolną umiejętność z grupy Negocjacje, w miejsce Charakteru możesz użyć swojej Budowy. Jeżeli osoba, z którą negocjujesz ma Charakter lub Budowę większą niż twoja Budowa, test jest trudniejszy o jeden stopień.

Posterunek

Wykształcony i wyspecjalizowany

Ludzie w Detroit nie wiedzą o naprawianiu samochodów nic. Nawet Jay wie niewiele, działa na wyczucie. Ma panna instynkt, ma coś nieopisanego. Ale na sprzęcie się nie zna, cokolwiek o niej mówią. Na szczęście od czasu do czasu w Detroit pojawia się ktoś z Posterunku i pokazuje chłopcom i dziewczynom jak to robią profesjonaliści.



Jeżeli pochodzisz z Posterunku jesteś co prawda wyspecjalizowany, ale w swojej specjalności stałeś się mistrzem. Wybierz jedną z umiejętności Prowadzenia Pojazdów. Za każdym razem gdy naprawiasz pojazd danego typu, możesz przerzucić jedną z kostek (ale tylko raz na jedną próbę naprawy). Próby naprawy pojazdów z dwóch pozostałych typów zawsze są trudniejsze o jeden stopień.

Salt Lake City

Szybko i na temat

W młodości nasłuchiłeś się wędrownych kanzodziejów, rozmaitych ulicznych szarlatanów i wszelkiej maści naciągaczy. Gadałeś z wieloma owaniazkami i ogólnie starałeś się jakoś sobie radzić. Wykształciłeś w sobie odruch obronny, który objawia się bardzo ciekawą umiejętnością. Potrafisz bardzo szybko gadać. Zajebiście szybko, jak mówi Artut.

Kiedy kładziesz swoje dupsko na gorącym fotelu i zaczniesz nawijać potrafisz podać mnóstwo istotnych informacji w bardzo krótkim czasie. Oczywiście do czasu, kiedy się nie zmęczysz. W końcu dopadnie cię hiperwentylacja i stracisz oddech.

W trakcie wyścigu, jeżeli jesteś pilotem, dodaj 1 do umiejętności PP kierowcy. W trakcie jednego wyścigu możesz skorzystać z tej zdolności tyle razy, ile wynosi twoja Budowa. Jednak ten dodatkowy punkt nie wliczy się do ewentualnego wskoczenia na wyższy poziom Suwaka.

Texas

Hammer

W Detroit śmieją się z Teksaszczyków. Faceci, którzy jeżdżą na koniach są dla zmotoryzowanych niepoważni. Wymienić auto na konia to tak, jakby oddać

spluwę za procę. Święta racja. Nie każdy palant z Texasu to bydlęjad, a nie każda kobita to dr. Quin. Ty doceniasz możliwości samochodu, inaczej nie znalazłbyś się na wyścigu. Z drugiej strony wiesz, że nawet najlepsze auto zawodzi - a ty nauczyłeś się jak sprawnie wyciągnąć wóz z krateru i jak naprowadzić go na prostą po uderzeniu w przeszkodę.

Za każdym razem gdy w trakcie wyścigu samochód zderzy się z offroad (obojętne, co znajduje się za poboczem), w najbliższym teście PP nie liczą się niekorzystne modyfikatory od dopiero co odniesionych obrażeń. Ponadto w trakcie rajdów potrafisz tak pokierować zespołem, że wyciągnięcie samochodu z dołka, zaspy śnieżnej lub jakiegokolwiek przeszkody w terenie jest o wiele szybsze niż zazwyczaj (zależnie od MG).

Vegas

Kocia łapka

Umiejętności umiejętnościami, refleks refleksem, ale w rzeczywistości liczy się talent. Z Vegas przyniosłeś swojego farta i dzięki niemu jesteś nawet lepszy od dziewczyn z Detroit, które od dziecka siedziały za kółkiem. W trakcie wyścigu możesz użyć swojego talentu. Dokładnie trzykrotnie. Przed dowolnym testem wyznaczasz jedną z kości i masz prawo jeden raz powtórzyć rzut właśnie tą kostką. Kocia łapka, co?



Kierowca

"Patrzoie, jadę bez trzyrnanli!"

W tej branży najważniejszy jest kierowca. Nie musiałbym tego mówić, bo to oczywista sprawa. Tak na wszelki wypadek wołałem to jednak powiedzieć - tak, byś miał stu procentową pewność. To od ciebie zależy z jaką prędkością wchodzisz w zakręt. To ty wiesz, jak ściąć i kiedy przyspieszyć lub odpuścić.

Co więcej, nikt inny nie wygląda tak dobrze za kierownicą. Byle tłuczek z Hegemoni w życiu nie będzie kierowcą, nawet choćby go ktoś przypiął pasami do siedzenia i wytłumaczył, że ta pałka pod ręką nie służy do napierdalania. Trzeba mieć nieco finezji i klasy, bo kiedy siedzisz za kierownicą to nie po to, by odparzyć sobie dupsko, lecz właśnie, by pokazać klasę.

To ty masz zajebisty refleks, to ty masz szósty zmysł i to ty masz farta, nikt inny. Ani nie mechanik, ani tym bardziej ten sęp, menadżer. No dobra, niech będzie, może i mają farta... W końcu mają pracując z najlepszym kierowcą w tym mieście, nie? Fartciarze.



Cechy (wybierz jedną z nich):



Zmysł prowadzenia - Jesteś mistrzem kierownicy. W twoich żyłach płynie paliwo najlepszej jakości, twoje ręce same sterują kółkiem. Czasami budzisz się w nocy złany potem, szukając koło siebie kierownicy. A tak bez pitolenia - rzecz wygląda następująco: jeśli nie wykorzystałeś w danej rundzie całych swoich Hamulołów, możesz

je wykorzystać jeszcze na samym końcu rundy, modyfikując swoją prędkość tuż przed samym testem PP. Dzięki temu trudniej pokrzyżowa ci szyki, gdy już sobie określiłś swoją optymalną prędkość na danym odcinku. Np. jeśli twoje hamulce wynoszą 50, a na początku rundy użyłeś tylko 20, możesz pod koniec rundy wyhamować o kolejne 30.



Wyspecjalizowany kierowca - Jesteś znakomitym kierowcą, ale specjalizujesz się w określonym sposobie prowadzenia samochodu. Wybierz jeden z poniższych manewrów: zakręt na ręcznym, 180 stopni z piskiem opon, omijanie przeszkód, uniki, opanowanie pojazdu (po zjechaniu na pobocze). Za każdym razem, gdy wykonujesz ten manewr, masz bonus -10% do Zwrotności.

Mechanik

"To się na pewno da naprawić. Tylko niech mi pan powie, co to jest?"

Ludzie mogą mówić różne rzeczy, ale prawda jest jedna: w tej branży najważniejszy jest mechanik. Nie ten kretyn, którego sadza się za kółkiem i mówi mu, by deptał w ten pedał po prawej. Nie ten gość, co bierze prowizję od każdej nagrody, którą zdobyłeś.

Najważniejszy jest mechanik. To ty regulujesz wydech. To ty tuningujesz silnik. To ty montujesz niespodzianki. Jak się zesra, to wołają ciebie. Jak ten idiota wejdzie w zakręt zbyt szybko i przywali w ślup, wołają ciebie. Jak się okazuje, że pocałował się z dziewczyną, wołają ciebie, jak za dużo pali, wołają ciebie, jak ma zbyt małe przyspieszenie na III biegu, wołają ciebie. Można by na jednej ręce wymienić sytuacje, kiedy debil od kółka radzi sobie sam. Szczanie, dymanie i zmiana spodni, no bo już z kaskiem to nie zawsze da radę sam, szczególnie jak dachował. Wracając jednak do fuchy mechanika - do twoich zadań należy przygotowanie wozu do wyścigu, pełny serwis podczas wyścigu, jeśli coś się zesra i wreszcie remont generalny po wyścigu. No bo nie ma bata, rajdy w Detroit nigdy nie kończą się bez znaczącego pokancerowania wozu.

Cechy (wybierz jedną z nich):



Ginekolog - Wielu mechaników zespołów rajdowych potrafi sobie radzić w trudnych warunkach, ale ginekologów jest naprawdę bardzo mało. Kto to ginekolog? To facet, który potrafi przez jedną noc sprawić, by na jutro auto dało z siebie wszystko. Choćby tylko przez godzinę. Zakłada rękawiczki, zagląda pod maskę i voila!

Bohater może próbować naprawić samochód bez narzędzi, albo z pomocą najprostszych, takich jak nóż. Taka próba jest trudniejsza o +5% za każde już istniejące 10% uszkodzeń wozu.



5 sekund - Potrafisz naprawić uszkodzenie powstałe podczas jazdy. Jeżeli samochód jest zatrzymany, wystarczy dosłownie kilka chwil - mechanik wyskakuje z auta i robi swoje. W ciągu 1 rundy gdy samochód stoi, wykonujesz Cholerne trudny test Napraw. Jeśli wyjdzie, niwelujesz 1 lekkie obrażenie samochodu (i maksymalnie jedno). W czasie takiego rzutu nie obowiązują utrudnienia wynikające z pośpiechu i stresowej sytuacji (takie jak „Strzały z ręki”). Naprawa jest prozatoryczna, będzie efektywna przez K20 minut / cały wyścig.





Menadżer

"Słuchajcie, załatwiłem nam biopaliwo!"

By okiełznać tych szaleńców i jeszcze zarobić trochę kasy to trzeba mieć łeb nie od parady. Gdyby nie ty, ci idioci już by nie żyli - ten pierwszy dawno roztrzaskałby się, a drugi wciąż naprawiał bojłery... Powiedzmy sobie wprost - to ty tu jesteś najważniejszy.

Ty decydujesz o kolejności startów w poszczególnych rajdach i etapach - a od tych decyzji zależą wasze finanse, od nich zaś udoskonalanie wozu, od tego zaś szansa na zajęcie wyższego miejsca i udział w wyższej klasie rajdów, by potem... Mało kto zdaje sobie z tego sprawę, ale udział w Lidze i rajdach to strategia i taktyka, a nie swawolne brum brum. Dlatego kretyńi z pijanymi menadżerami zajmują ostatnie miejsce w lidze. A twój zespół nigdy nie wypadł z pierwszej dziesiątki, co?



Cechy (wybierz jedną z nich):



Motywacja - Znasz swoich ludzi na wylot. Wiesz, że Mary zawsze przed wyścigiem łapie doła. Już dawno zorientowałeś się jak pomóc Eliasowi - wystarczy sprzedać mu przed zawodami kilka świńskich dowcipów, a facet będzie miał zajeby humor przez cały wyścig. A co powiedzieć smutnej Pamele? „Jest zajebyście!” - to zawsze działa.

Dostajesz sztuczkę „Jest zajebyście”, niezależnie czy spełniasz przewidziane dla niej wymagania. Każdy członek drużyny może wykorzystać działanie sztuczki raz, w dowolnym momencie wyścigu, przed wykonaniem testu.



Public Relations - To ty wynalazłeś Public Relations. Potrafisz dogadać się z każdym, a szczególnie ze sponsorami i ludźmi, których da się wydoić z kasy. Każdego miesiąca możesz spróbować negocjować umowę o stałe miesięczne wynagrodzenie, zwracając uwagę na wszystkie sukcesy i dokonania swojego zespołu lub zamieniając porażki w sukcesy. Podczas takiej rozmowy MG zarząda od ciebie testu Perswazji lub Blefowania na poziomie zależnym od aktualnej pozycji zespołu w ligowych zestawieniach (bazowo Trudny). Możesz zadeklarować podniesienie PT o dowolną ilość stopni, aż do Cholernie Trudnego. Jeżeli rzut się powiedzie, w tym miesiącu zespół dostanie 10% więcej w gamblach. Za każde podbicie PT dochód wzrasta o kolejne 10%.



Carmen

Sztuczki

Poniżej znajduje się lista sztuczek, która uzupełnia zestawienie przedstawione w podręczniku do Neurohimy. Pisaliśmy je z myślą o członkach zespołu rajdowego, zatem każda z nich ma od wspólnego z czterema kółkami.

Kierowca

Blokada

Wymagania: Charakter 10+, Spryt 14+, PP 6+
Opis: Możesz nie wierzyć, ale Cloudy tak czasem robi. Mawiają: „Pojeździsz, zobaczysz, zbaraniejesz.” Ma taką wależną blokadę kierownicy, gaz blokuje szpilkami, a sama tarabani się na tylne siedzenie do torebki po szminkę. A torebkę, jak to kobieta, pełną ma wszystkiego, więc nim odnajdzie co trzeba.
Działanie: Pozwala na odcinku prostej zablokować kierownicę i jadąc z ustaloną prędkością wykonać jedną akcję bez żadnych modyfikatorów ujemnych. Wszystkie testy PP wykonują tak, jakby siedział za kierownicą i prowadził.

Carmageddon

Wymagania: Charakter 14+, PP 7+
Opis: Trzask pękającego metalu.
Działanie: Jeżeli twój test taranowania powiedzie się, taranowany nie może uniknąć ataku.

James Dean

Wymagania: wszystkie umiejętności z grupy Siła Woli 2+, Charakter 16+
Opis: Mój tatko zwykły mawiał, że buntownicy bez powodu giną bez powodu. Tak właśnie zginął mój kumpel - młodo, szybko i bez sensu. Mówili na niego James Dean, ale pewnie nie kojarzycie kasy.
Działanie: W czasie śmiertelnych pojedynków z użyciem samochodu, bohater wykonuje testy tak, jakby wszystkie jego współczynniki były większe o 2.

JVC

Wymagania: Spryt 16+
Opis: Wołaliśmy na niego JVC, bo był skubany po dzielnym jak radio, mógł łapać kilka fal równocześnie i jakiś z tego szum zawsze był. Wiesz, tu niby się strzela, tu wchodził w zakręt, a jeszcze ma czas, by odpalić cygaro - swoje i laski na fotelu obok.
Działanie: Modyfikatory za wykonanie więcej niż jednej akcji w rundzie (na danym odcinku) są zawsze o -10% mniejsze.

Kolanka

Wymagania: umiejętności z grupy Prowadzenie pojazdów 5+, Zręczność 14+, Percepcja 12+
Opis: Znałem faceta, który lubił słuchać muzyki w trakcie jazdy. Nie miał radia, nie miał cedeka, więc grał sobie sam. Stary dobry blues na harmonijce ustnej. Co z kierownicą? Trzymał ją kolanami.
Działanie: Kierowca potrafi jechać trzymając kierownicę tylko kolanami. Nie otrzymuje żadnych trudnień, ale nie może wchodzić w zakręty otrze-

sze niż 20%. Co w tym czasie robi z rękami, zależy tylko od niego i od dziewczyny siedzącej na fotelu obok. Jeżeli kierowca postanowi wykonywać rękami czynność wymagającą uwagi (np. strzelanie z pistoletu), otrzymuje utrudnienia do testu Prowadzenia pojazdów zależne od MG, zazwyczaj +50%.

Lusterka

Wymagania: Charakter 10+, Zręczność 12+, PP 4+
Opis: Mike tak miał, pamiętam, że nawet wykręcił sobie lusterka, bo mu zawadzały, jak w bramy wjeżdżał. Wiesz, nie skłamię jak powiem, że potrafił zmieścić się w bramy węższe od bryki. Taaa, ja też wcześniej byłem przekonany, że to niemożliwe.
Działanie: Kierowca potrafi wyprzedzać innych rajdowców na przewężeniach, bez konieczności zjeżdżania na pobocze i bez ryzyka uszkodzeń.

Mistrz kierownicy ucieka

Wymagania: umiędność z grupy Prowadzenie pojazdów 9+
Opis: Żywe srebro - tak na nią mówili. Nikt nie potrafił w nią trafić. Unikała strzałów jak cholerna kaczka z komiksu. Z Vegas była, o ile pamiętam. To wiele wyjaśnia.
Działanie: Jeżeli nastawisz się na defensywę, każdy kto cię atakuje za pomocą broni palnej otrzymuje utrudnienie +70% do trafienia. Takie same utrudnienia otrzymują wszyscy atakujący z twojego wozu.

Na jedną kartę

Wymagania: Charakter 12+
Opis: Czasem są takie chwile, kiedy najlepiej zamknąć oczy i wykonać ten jeden decydujący ruch kierownicą. Tajemnica mojego sukcesu jest bardzo prosta. W krytycznych momentach zamykam oczy i daję gaz do dechy. Mam szczególny dar - często wychodzą mi ryzykowne zagrania.
Działanie: Jeżeli testując Prowadzenie Pojazdów postanowisz wykorzystać szczęście, rzucasz tylko jedną kostką. Potem odejmujesz od liczby oczek 1. Traktuj to tak, jakby na każdej z trzech kostek wypadł ten sam wynik.

Niezniszczalny

Wymagania: Budowa 14+, Charakter 14+, Odporność na ból 6+
Opis: Jechaliśmy coś z 10 godzin, a Bruce prowadził. Nie spał, nie jadł, tylko krwawił. Pod Birg City dostaliśmy serią z czegoś ciężkiego. Ja tylko liczyłem: będzie miał w sobie coś ze 20 litrów krwi, więc powinniśmy dojechać do NJ zanim w końcu padnie.
Działanie: Wykonując testy PP Bohater ignoruje utrudnienia z ran (swolch, nie samochodu).

Oczy anioła

Wymagania: Charakter 16+
Opis: Widziałeś Cloudy? No właśnie...
Działanie: Działło to cholerstwo jak jakiś czar. Jeśli siedzisz wewnątrz samochodu, do twojej reputacji dolicza się podwojona Klasa wozu.

Po ciemku

Wymagania: Czujność 5+
Opis: Słyszałeś historię o facecie, który wjechał do tunelu, zobaczył światełko i usłyszał syrenę? Zgasił



reflektory, podjechał kawalek, wyciągnął pistolet i ustrzelił dowlcipnisia z latarką.

Działanie: Dopóki nie przekroczysz prędkości 50 km/h, możesz nocą jeździć bez ujemnych modyfikatorów za brak reflektorów.

Pod kontrolą

Wymagania: Charakter 12+, PP 6+

Opis: No więc widzę, że nie mamy już szans i zaraz przydupczymy w tę kamienicę. Drę się do niego, że przed nami mur, a on mi: „Przecież widzę” i huknął bokiem tak, że mi wszystkie plomby wyskoczyły. I wiesz, odbiło nas od tej ściany jak z katapulty, zamiasł się rozkraczył, przyspieszyliśmy, peła krew. Tyle, że sobie karoserię zarysował.

Działanie: Po uderzeniu w Offroad bryka nie traci prędkości jeśli kierowca zda Bardzo Trudny test PP oparty na Charakterze.

Prowadzenie na schylonego

Wymagania: Charakter 12+, PP 6+

Opis: Wszyscy turyści brali ten wóz za samochód-widmo. Tylko miejscowi wiedzieli, że on zawsze jeździ schylony. Prowadził samochody od małości - chyba się przyzwyczaili.

Działanie: Potrafisz tak ukryć się w samochodzie, tak, że z zewnątrz widać tylko twoją głowę. Zapewniam ci osłonę przed ostrzałem, a ty, kierując, nie otrzymujesz żadnych utrudnień. Normalnie mg dołczyłoby utrudnienie 30%.

Simply the Best

Wymagania: brak

Opis: „You're Simply the Best”, jak dawniej śpiewała królowa. Tak o sobie mówią niektórzy kierowcy, którzy akurat mają farta i coś idzie po ich myśli. Wygra taki turniej, a potem lazi i tylko nuci Simply the Best.

Działanie: Jeśli kierowca wygrał ostatni rajd, w kolejnym dostaje prawo jednego przerzutu dowolnej kości podczas dowolnego testu PP.

Steve Wonder

Wymagania: Spryt 10+, Charakter 10+, Wyczucie emocji 3+

Opis: Facet zakładał okulary przeciwsłoneczne i zaczynał się drzeć przez megafon, że nie widzi, i że prosi o pomoc publiczność. No powiem ci, widownia go kochała. Setki osób wydzybrały się na cały głos: „Hoopa, ciąg, prawo, ostry”.

Działanie: Kierowca automatycznie zdaje test Reputacji na starcie. Za każdym razem bohater musi wymyślić inny sposób na zdobycie poklasku publiczności.

Tango i Leszcz

Wymagania: Zręczność 12+, PP 8+

Opis: Facet siedział na zderzaku i strzelał. Siwy zlał wóz, obrócił go w pełnym pędzie o 180 stopni, wypalił do palanta trzy pociski prosto w prawą oponę i ponownie obrócił się o 180. Takie rzeczy wcześniej widziałem tylko na jakimś filmie z jazdy figurą na lodzie.

Działanie: Kierowca obraca wóz o 360 stopni, a w trakcie obrotu wykonuje strzał. Żadna z tych akcji

nie wiąże się z utrudnieniami wynikającymi z wykonania dwóch działań w rundzie, ale wszystkie inne utrudnienia (np. za odległość) dolicza się w normalny sposób.

Tylem w przód

Wymagania: Umiejętność z grupy Prowadzenie pojazdów 3+, Charakter 8+

Opis: Opancerzony tylek to podstawa. Nikt nie spodziewa się, że zaatakujesz go dupą.

Działanie: Poświęcając wszystkie zdobyte zderzaki i długości (minimum 2 zderzaki), jesteś w stanie gwałtownie zahamować i uderzyć tylem samochodu w jednego z jadących za tobą współzawodników. Taranując w ten sposób nie dodajesz utrudnienia +20% do testu PP. Jeżeli taranujesz w ten sposób i zarówno ty, jak i broniony się wykonaliście pomyślnie test PP, dochodzi do taranowania.

Wake me up before you go go

Wymagania: Charakter 16+

Opis: „before you go go” zanucił pod nosem i nagle poczułem, że wóz odlatuje. A wiesz, do mety zostało coś ze 100 metrów. Ja piernicze, nikt inny w całym Detroit nie robi tak ostatnich prostych.

Działanie: Na dwóch ostatnich odcinkach umiejętności PP bohatera zwiększa się 2 punkty (ale nie przesuwają do Suwaka, po prostu dwa punkty)

With or Without You

Wymagania: Spryt 16+, Percepcja 14+, PP 6+

Opis: Tego ranka byłem mocno rozdrażniony, więc pytałem spokojnie: „Wsiadasz czy nie?”. A on mi się zwiłotował na buty, alkoholik pieprzony. Wsiadłem sam, pojechałem, wygrałem. Bez pilota. Do dziś mam zdjęcie w Cylindrach.

Działanie: Bohater może równocześnie pełnić funkcję kierowcy i pilota.

Wysiadka

Wymagania: Zręczność 14+, Charakter 14+, Kondycja 2+

Opis: Radz sobie sam, ja wysiadam. Otworzył drzwi i wyskoczył. A akurat mieliśmy 110 na bacie i chcieliśmy wchodzić w zakręt. No nie powiem, że bym nie był zaskoczony.

Działanie: Kierowca potrafi wyskoczyć z pędzącego wozu i jeśli zda Trudny test Kondycji, nie otrzymuje żadnych obrażeń.

Znikający punkt

Wymagania: dowolna umiejętność z grupy Prowadzenie pojazdów 5+, Mechanika 5+, Fizyka 2+

Opis: Facet krzyknął „Warp 5” - czy coś takiego - i tyle go widzieliśmy.

Działanie: Masz szczególne wyczucie samochodów - dobrze poznałeś możliwości poszczególnych aut. Za każdym razem, gdy próbujesz zwiększyć prędkość samochodu ponad prędkość maksymalną, nie zmniejsza się sprawność wozu.

Zółw

Wymagania: Charakter 12+, Spryt 14+, PP 6+

Opis: Młody podchodzi do mnie i mówi „Mówcie na mnie Zółw”. No to ja sobie myślę, oho, niezła kasyka

jak dla rajdowca. A on uśmiecha się i dodaje. „Bo wiecie, mnie to się nie da ruszyć na trasie. Jak zół-wia” Ni diabła do dziś nie wiem o co mu dokładnie chodziło.

Działanie: Bohatera o wiele trudniej staranować, bo doskonale się zastawia i tak manewruje bryką, że trudno go trafić i zepchnąć trasy. Taranujący otrzymuje dodatkowy modyfikator +40% do testu PR.

Pilot

Teraz możesz

Wymagania: Spryt 14+, Wypatrywanie 2+

Opis: „To jedyny moment tego rajdu, kiedy możesz ciąć. Wiec tnij!”

Działanie: Pilot przed rajdem może wybrać 1 odcinek, na którym kierowca będzie mógł zaszczać. Na tym odcinku może zwiększyć prędkość o 40 km/h - bez jakichkolwiek dodatkowych utrudnień

To tutaj

Wymagania: Spryt 12+, Charakter 10+

Opis: Judy, może nie najbardziej seksowna laska w Detroit, ale nie można jej było nie lubić. Rewelacyjny pilot. Potrafiła niesamowicie wytłumaczyć trasę kierowcy: „Ten zakręt tu to dokładnie to co przed knajpą u Barrego, potem masz taką hoopę jak pod przyszciami, więc ostrożnie i potem jest prosta długa na dwa parkingi!”

Działanie: Przed wyścigiem pilot może wytłumaczyć w jasny i zrozumiały dla kierowcy sposób dowolny odcinek trasy. Pilot, pod warunkiem, że poznał trasę, wykonuje Trudny test Sprytu dla każdego odcinka - opowiadając o nim kierowcy. Kierowca wykonuje Trudny test Sprytu dla każdego z tych odcinków, dla których pilot zdał swój test. Jeśli kierowca zda, dostaje ułatwienie -5% dla danego odcinka.

Uważaj, za nam!

Wymagania: Spryt 12+

Opis: Debil zamiast gapić się w papiery rozglądał się naokoło. Zatrzymałem brykę i mu mówię: „Patrz kretynie w rozpiśniętą trasę, a nie za nas, bo się rozpiśniemy”. A on mi mówi, że rozpiśniętą wykuli na pamięć, a patrzy za nas, by krzyknąć, gdy ktoś będzie chciał do nas strzelać. No nie powiem, bystry gość jak na pilota...

Działanie: Jeśli pilot zda Bardzo Trudny testu Sprytu przed każdym kolejnym odcinkiem to znaczy, że wie co się na nim dzieje i nie musi patrzeć w rozpiśniętą. Ten moment może wykorzystać na inną akcję.

We don't need another hero

Wymagania: Percepcja 12+, Charakter 12+

Opis: No wiesz, „We don't need another hero”, tak zwykły mawiał mój pilot, gdy rozpalały mi się oczy i zaczynałem jechać jak wariat. Wtedy dostawałem w pysk, a Jack wydzierał mi się wprost do ucha: „Te, hero, jak chcesz ginąć, zmień pilota!”

Działanie: Obecność pilota pozwala raz na wyścig zmniejszyć zadeklarowaną prędkość już po nieudanym rzucie. Wykonuje się drugi test PR z prędkością zmniejszoną przynajmniej o 30 km/h.

Mechanik

Atrapa

Wymagania: Mechanika 3+, Percepcja 10+

Opis: Te śruby wyglądały jak prawdziwe...

Działanie: Potrafisz podmienić części w cudzym samochodzie w taki sposób, by na pierwszy rzut oka wyglądały na sprawne. W rzeczywistości montujesz atrapę, która nie nadaje się nawet do naprawy. W zależności od stopnia komplikacji atrapy montaż zajmuje od kilku minut do kilku godzin. Im bardziej istotny element, i im większy, tym łatwiejsza do rozpoznania atrapa. Poziom Trudności montażu i testu rozpoznania (Mechanika) ustala MG - najczęściej na Bardzo Trudny.

Ktoś się brzydko bawił

Wymagania: Wypatrywanie 2+, Otwieranie zamków 2+, Percepcja 12+

Opis: Popatrzcie na te rysy przy zamku. Ktoś się brzydko bawił.

Działanie: Bohater z łatwością rozpoznaje udane i nieudane próby grzebania przy zamkach w samochodzie (drzwi, bagażniki, stacyjka). Wystarczy, że zda Trudny test Wypatrywania albo Otwierania zamków, zależy która umiejętność jest na wyższym poziomie.

Latający Holender

Wymagania: Prowadzenie pojazdów 5+, Mechanika 3+

Opis: Zobaczyliśmy paskudny wrak samochodu, normalnie, według praw fizyki coś takiego nie miało prawa jeździć. Ale tamten wrak toczył się na trzech kołach - wolno, jednak przed siebie. Nic tylko spłunąć i uciekać.

Działanie: Nawet jeżeli Sprawność samochodu spadła do 0, potrafisz zmusić wóz do dalszej jazdy. Auto przejeżdża jeszcze tyle kilometrów, ile wynosi suma dwóch umiejętności Mechanika i Prowadzenie Pojazdów. Potem zdechnie definitywnie. Prędkość samochodu oscyluje pomiędzy zerem a pięcioma kilometrami na godzinę.

Maskowanie auta

Wymagania: Maskowanie 5+, Mechanika 2+

Opis: Potrafił zamaskować samochód na sto sposobów. Gdyby się postarał, zobaczyłbyś przed sobą kombinację ziemienniczany.

Działanie: Maskowanie samochodów wychodzi ci bardzo dobrze. Otrzymujesz premię -20% przy testach Maskowania samochodów. Ponadto, jeżeli tylko posiadasz dostępne części, potrafisz sprawić by samochód wyglądał jak pojazd innego typu. Drastyczne zmiany wyglądu wiążą się z Bardzo Trudnym lub Cholernie trudnym testem Maskowania.

Pianista

Wymagania: Zwinne dionie 6+, Spryt 12+

Opis: Była niewidoma od urodzenia - jakaś paskudna choroba. Mimo wszystko, była niezłym mechanikiem. Mówili na nią pianistka, miała takie gotyckie dionie i potrafiła naprawić każdy silnik posługując się tylko dotykiem.



Działanie: W czasie testów mechaniki odnoszących się do silników samochodowych bohater nie potrzebuje zmysłu wzroku.

Znawca samochodów

Wymagania: wszystkie umiejętności z grupy Prowadzenie pojazdów 4+, Mechnika 4+, Elektronika 2+
Opis: Prawdziwy koneser samochodów zawiązuje sobie oczy, podchodzi do auta, wyciąga rękę i zasyssa trochę paliwa. Potem bada bukiet, wypływa wszystko do pojemniczka i mówi: „Pontiac. Srebrny z 1972 roku. Mały przebieg, świece do wymiany.”

Działanie: Rozpoznajesz wszystkie parametry samochodu (takie jak zwrotność, wytrzymałość, maksymalna prędkość). Wystarczy, że poobserwujesz jak bryka jeździ, wsłuchasz się w warkot silnika i MG śpiewa jak na spowiedzi. Jeżeli jeszcze masz okazję zajrzeć pod maskę sprawa jest jasna. Powinieneś jeszcze zdać test Mechaniki, a poziom trudności ustali ci prowadzący (bazowski test Bardzo Trudny).

Menadżer

Oddam po pierwszym

Wymagania: Perswazja 5+

Opis: Chodził od ekipy do ekipy i pożyczal gamble na paliwo. Każdemu powtarzał: „oddam po pierwszym zwycięstwie”. Pożyczył mu, bo chłopak był młody i obiecujący. Pewnego dnia zjechał z toru, wcisnął gaz do dechy i odjechał gdzieś na zachód. I tyle go widzieli.

Działanie: Wykonując Trudny test Perswazji bohater potrafi naciągnąć sponsora na tyle dodatkowego paliwa ile akurat potrzebne jest do wyścigu. Po wyścigu uszereguj wszystkie zespoły i podziel ich liczbę przez 2. Jeżeli zespół bohatera znalazł się w połowie zwycięzców, nie trzeba zwracać zużytego paliwa. Jeśli ekipa bohatera przegrała, musi zwrócić dwa razy tyle paliwa i to w ciągu miesiąca.

Pan Ktoś

Wymagania: Zdolności przywódcze 5+

Opis: Pan Ktoś nie potrzebuje się przedstawiać. **Działanie:** W kontaktach ze sponsorami lub potencjalnymi sponsorami bohater może powtórzyć nieudany test Reputacji (każdy test tylko raz).

Uważaj dziś na Boba

Wymagania: Spryt 14+, Postrzeganie emocji 7+

Opis: Jay miała ciężką noc. Patti nie jest pewna czy założyła właściwą bieliznę. Bob wygląda na poważnego - jest w świetnej formie. Uważajcie na Boba.

Działanie: Bohater rozpoznaje w jakiej formie znajdują się inni ludzie. Wystarczy, że poobserwuje ich przez kilkanaście minut przed wyścigiem. Bohater orientuje się kto ma kaca, kto zachorował, kto jest w znakomitej formie. MG powinien zdradzić orientacyjne utrudnienia i dodatnie modyfikatory, którymi obarczeni są niedysponowani zawodnicy, ale nie musi podawać przyczyn ich stanu.

Wjazd na ambicję

Wymagania: Bief 8+, Charakter 16+

Opis: Patti łapie czasami taką fazę - patrzy na frajera i mówi: „Jaki małyutki samochodzik. Chyba nie

ma zbyt wysokich osiągiów”. Facet pali cegłę, a potem robi wszystko by udowodnić, że jest najlepszy. **Działanie:** Sztuczkę stosuje się tuż przed wyścigiem. Jeżeli ofiara nie zda Bardzo Trudnego testu Niezlomności, w trakcie trwania wyścigu nie może dobrowolnie zmniejszyć prędkości poniżej prędkości z jaką jedzie kierowca z zespołu bohatera, który użył sztuczki. Jeśli prędkość obniży się mimo wszystko (niezależnie od przyczyn). Dopóki kierowca nie wyrówna prędkości, otrzymuje, wynikające ze stresu utrudnienie +50% do wszystkich testów Prowadzenia Pojazdów. Sztuczki można użyć raz na wyścig, wobec jednej osoby.

Wpadłem do was z flaszką

Wymagania: Postrzeganie emocji 2+, Zdolności przywódcze 2+

Opis: Cześć. Jestem waszym nowym sąsiadem z warsztatu obok. Pomyślałem, że wpadnę do was z flaszką, wlecie wieczorek zapoznawczy. Może pogadamy o samochodach, albo coś?

Działanie: Bohater wie jak przełamać pierwsze lody w rozmowie z konkurencyjną ekipą. Po wspólnym wieczorku zapoznawczym wszystkie późniejsze próby obrony przed Perswazją i Bielem bohatera będą trudniejsze o +20%. Utrudnienie obowiązuje do czasu gdy ktoś z przeciwniej ekipy wykona wreszcie udany test Niezlomności

Agent

Daj mi go na dziewiątą

Wymagania: Budowa 12+, Broń maszynowa 5+

Opis: Bruce jest strzelcem jedynym w swoim rodzaju. To chyba jedyny facet w tej branży, który nie wywala całego magazynka podczas rajdu. Czeka sobie cierpliwie, a dopiero gdy ma brykę na muszce, strzela.

Działanie: Stosuje się do karabinów na stałe zamontowanych do bryki. Strzelec dostaje +2 do umiejętności Broń maszynowa. Otrzymana premia nie przesuwaa suwaka.

Prosto pod kola

Wymagania: Rzucanie 5+, Znajomość terenu 2+

Opis: To coś jak kręgle, tylko bardziej głośnie.

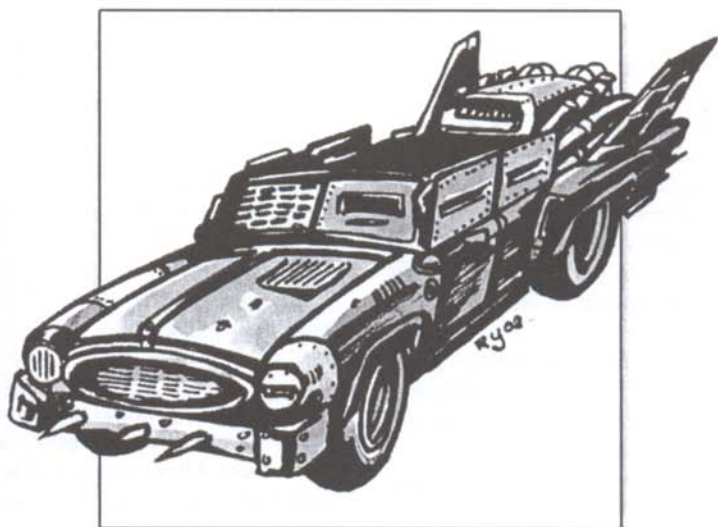
Działanie: Potrafisz rzucać granatem z pędzącego samochodu w taki sposób, żeby trafił dokładnie pod podwozie innego wozu, jadącego tuż za tobą (jedna długość). Granat eksploduje pod autem zadając ciężkie obrażenia.

Przeskok

Wymagania: Kondycja 2+, Zręczność 14+

Opis: Coś wałnięło w dach, czy mi się zdawało?

Działanie: Bohater potrafi przeskakiwać między dachami jadących samochodów. Poziom Trudności takich prób jest zawsze co najwyżej Problematyczny.



WÓZ

Od tego jaką masz brykę zależy jaki osiągniesz wynik na mecie. Oczywiście liczy się także talent i umiejętności kierowcy, liczy się szczęście i kilka innych elementów, ale dobry wóz to podstawa. W dalszej części opowiem o tym, jak skonstruować własną brykę, by spełniała twoje oczekiwania i idealnie pasowała do twojego stylu jazdy. Wcześniej jednak kilka słów o tym, jak to wygląda w praktyce - czyli co Mistrz Gry powie, gdy spojrzy na to co nazywasz swoją ukochaną Christine...



Prędkość maksymalna

To chyba jasne. Prędkość maksymalna to limit do którego jesteś w stanie rozhulać swoją brykę - jeśli oczywiście będziesz miał odpowiednio długą prostą. Na trasie istnieje co prawda możliwość przekroczenia tego ograniczenia, ale odbędzie się to kosztem Sprawności. Takie działanie nazywa się katowaniem bryki i na dłuższą metę raczej się nie opłaca.

Żebyś się nie zdziwił, jak spojrzysz na wartości przy poszczególnych brykach. Współczynnik uwzględnia możliwości współczesnych samochodów i stan dróg po wojnie. Dawniej dochodzono do 200 km/h czy więcej, dziś setka to nieźle. Sto pięćdziesiąt to wartość dla desperatów.

Co jeszcze można ciekawego powiedzieć o wartości Prędkości maksymalnej? Z jednej strony fajnie jest, gdy bryka potrafi dojść do tych 150, czy 160 kilometrów na godzinę, z drugiej jednak strony naprawdę rzadko będziesz miał okazję, by się rozpędzić. Trasy rajdów są kręte jak sumienie mieszkanka Vegas i nie ma tam często możliwości, by dojść do maksymalnej prędkości.

No cóż, ale jeśli jednak będzie jakaś prosta i Cloudy zostawi cię w tyle, będzie ci głupio, co? No właśnie...

Przyspieszenie

Współczynnik ma taką nazwę, że wszystko stało się jasne, gdy tylko ją odczytałeś, co? Kolumbryny i wozy ze wschodniej Europy mają niską wartość przyspieszenia. Cudeńka, z którymi noc spędziła Jay mają wartości 60 km/h. Jak ma dobry humor, może wyciągnąć z bryki i więcej. Tą cechą MG będzie brał pod uwagę, gdy będziesz deptał pedał gazu, by kolejny raz wydusić z maszyny słodkie poty i jeszcze bardziej przyspieszyć.

Trasa wyścigu dzieli się na odcinki. Przyspieszenie to wartość mówiąca o ile możesz zwiększyć prędkość pomiędzy odcinkami. Pomijając to co z silnikiem potrafi zrobić Jay, czy Chip, przeciętny mechanik potrafi wyciągnąć z tego parametru coś koło 30 km/h, może 40 jeśli ma dobre części i nikt go nie popęda.

No więc bracie masz rację. Przyspieszenie to kluczowy parametr. Kupuj kwiaty i leć do Jay. Ech, gdyby to było takie proste, nie?

Hamulce (Blok)

Podobnie jak Przyspieszenie, ten parametr związany jest ze zmianą prędkości podczas rajdu. Wiem, wiem, musiałbyś być głupszy od Franka, by się tego nie domyślić. No więc jeśli zapierasz 120 km/h i właśnie się okazuje, że pilot zapomniał powiedzieć, że przed wami zajeżdżacie ciężki zakręt to jeśli masz dobre bloki, wyhamujesz. Jeśli nie masz dobrych bloków, dachujesz.

Przeciętne Bloki mają koło 30, lepsze 40, najlepsze nawet 60. To jest wartość prędkości, którą możesz zbliżyć do pedala. Powiem ci, ofensywny styl jazdy to dobra rzecz, ale bez dobrych hamulców zaliczysz pierwsze drzewo na trasie. Nie da się jechać tylko przyspieszając. To nie salon gier komputerowych.

Zwrotność

Odpowiednia waga, przełożenie kierownicy, odpowiednie gumy i resory... każdy element bryki wpływa na Zwrotność. I kiedy będziesz na pełnej prędkości łapał za ręczny i kręcił kółkiem, by jednak zmieścić się w tej bramie, mimo że zbliżasz się do niej bokiem, a to nie jest przecież najlepsza metoda przejeżdżania przez wąskie... Szybko nauczysz się, kiedy przydaje się ta cecha



i dlaczego najlepiej by było, gdyby twoja bryka miała ją na poziomie -100%. Niestety, nie ma na to szans.

Zwrotność jest parametrem, który modyfikuje sumaryczne Utrudnienie danej przeszkody. Więc jeśli za ostry zakręt MG dał 30% Utrudnienia, do tego dodał za prędkość drugie 30%, jeśli do stałeś serią po bryce i masz za to 15% i jeśli jeszcze jakiś debil próbuje cię właśnie staranować i masz kolejne 20% Utrudnienia to lepiej, by twoja bryka miała Zwrotność na poziomie -50%. Wtedy może uda ci się z tej sytuacji wyjść cało.

Przeclętny wóz spotykany w Detroit ma 0% Utrudnienia w temacie Zwrotność. Wozy startujące w Lidze osiagają -10%, najlepsze -30% Gdy wyciągniesz -40%, to zacznę podejrzewać, że miałeś randkę z Kociakiem...

Kolumbryny jeżdżące po Stanach mają po +30% i więcej.

Wytrzymałość

Akurat wytrzymałość wozu to jest ta cecha, w której Jay nie ma przewagi nad Frankiem. Dospawać żelazną płytę do drzwi i zrobić koinierz wokół silnika potrafi byle debil. Nawet Frank. Zeszłego sezonu zrobił sobie pancerne szyby z tyłu wozu. Kawał blachy jak się patrzy. „Nie oglądam się za siebie” - mówi, gdy pytasz go o ten wynalazek.

Z Wytrzymałością jest jak z Odpornością na ból, kiedy dostajesz łagą w pysk. Za każdym razem, kiedy łapiesz obrażenia - robisz test. Zależnie czy zdasz, czy nie - bryka otrzyma większe lub mniejsze Utrudnienia do dalszej jazdy. Ten parametr jest podobny do Budowy, osiaga takie same rozmiały w skali od 1 do 19, ale prawda jest taka, że żaden fabryczny wóz nie ma Wytrzymałości poniżej 10. Dla samochodów wyścigowych wartość waha się w zakresie od 10 do 14. Wyjątkowo mocne auta osiagają 16 (pochodzą z Rosji).

Najbardziej toporne i proste konstrukcje zbliżają się do 19.

Tir Kociaka? Nie wiem czy ma 20. Może mieć. Ale nie powiem tego na głos. Sam ją spytał.

Klasa

Klasę ma moja Christine. Klasę ma wóz Cloudy. Klasę ma kilka bryk w tej branży. Reszta to wieśniactwo.

Kierowcy z Klasą mogą liczyć na pomoc społeczności Detroit. Kiedy mam kłopoty, nie muszę się nadto martwić. Mam fanów, mam ludzi, którzy lubią mnie i moją brykę. Jestem symbolem tej Ligi i nigdy nie zostanę sam na lodzie. Klasa jest odpowiednikiem Reputacji - lecz dotyczy wozu.

Więc bracie, jak szykujesz się do rajdu, twoja Reputacja sumuje się z Klasą bryki. Ty i wóz to komplet, czyż nie? Na tej podstawie obliczasz jak tam stoisz z Punktami Sławy (patrz podręcznik podstawowy Neuroshima, strona 140). Przed każdym startem kierowcy robią test Reputacji.

Ten kto zdał go najlepiej, ma farta. Ten kto oblał ma przesrane.

Od kogo zaczęliśmy? Farciarza rzecz jasna.

Farciarz, czyli ten gość, któremu kibicuje większość widzów dostaje skrzydeł. Dostaje na czas rajdu tyle oczek ile ma Punktów Sławy. Może je dowolnie wykorzystać podczas rajdu modyfikując wyniki na kościach.

A ten, którego nie lubią? Spada mu wartość PP o 3 punkty na pierwszych trzech odcinkach. Tak, trema, gwizdy i nadlatujące butelki robią swoje.

Sprawność

To bardzo istotny parametr. Mówi o tym jak bardzo samochód jest zdezelowany. Sprawność zmienia się niemal przez cały czas trwania wyścigu - dokładniej rzecz ujmując zmniejsza się. Z każ-

dą stłuczką, z każdym wypadnięciem na Offroad, Sprawność będzie leciała w dół. Jak dojdzie do 0, stoisz i kwicysz.

Wartość Sprawności zwiększa się w warsztacie, konserwując wózek i wymieniając części na lepsze i mniej zużyte. Warto więc oliwić co się da, warto łązić po gleidach i wciąć szukać czegoś dobrego, bo robota przy bryce jest jak kulanie kamienia pod górkę. Iście syzyfowa robota.

Samochód kupiony za cenę podaną w cenniku ma sprawność na poziomie 4-6. Tyle, by dojechać do warsztatu. Auto z 15 to już rzecz niezwykła.

I tyle na razie o współczynnikach. Jeszcze raz przypomnę - im gorsze parametry wozu tym mniejsza szansa na wygraną. Kup więc lepiej bukiet kwiatów i leć do którejś z laseczek, niech ci regulują silnik, wypoleruj sobie karoserię i przede wszystkim nie wzoruj się na Franku. To nie jest dobry wzór dla początkującego rajdowca.

Oprócz tych siedmiu współczynników każdą brykę opisuje trzy tysiące innych parametrów, z których połowy nawet ja nie rozumiem - są jedynie materiałem do seksownej rozmowy pomiędzy Kociakiem, a Dzikim. To, co może jeszcze cię zainteresować to przede wszystkim ładowność wozu, jego ciężar oraz to jak łatwo można dopaść części zapasowe. No więc lecimy:

Dostępność

Z dostępnością części zapasowych do bryki jest jak z każdym innym sprzętem - zależy od tego ile masz gambli i na jakim zadupiu wylądowałeś. Jeśli masz pięć gambli to nawet w fabryce mikserów dostępność miksera będzie dla ciebie nie większa niż 5%. Równie dobrze, jeśli masz 2000 gambli, a stoisz na środku pustyni... No właśnie.

Jeśli dana część ma 100% dostępności, to znaczy, że znajdziesz ją w każ-

dym garażu cholernego Detroit. Tyczy to się niedopałków papierosów, płam oleju i kilku jeszcze dość powszechnych spraw. Mówiąc poważnie - nie ma części do wozów o 100% dostępności. Jeśli jeździsz popularną bryką możesz liczyć na 80%, ale bądźmy szczerzy - prawdziwy rajdowiec nie jeździ fabrycznymi brykami, nie? No więc jeśli części do twojej bryki są aż tak popularne, lepiej zmień wóz. Ośmieszasz się!

Jeśli części do twojej bryki mają Dostępność 10% to znaczy, że trochę przegiąłeś z oryginalnością wozu. No i znaczy to, że trochę się nachodził i dużo wybulisz, by je w końcu zdobyć. To właśnie kolejny powód, dla którego powinienś zrezygnować z tego wozu z napisem FSO na masce... Części do tego kupisz już tylko na targu w Moskwie. Szczerze wątpię, czy Moskwa jeszcze gdzieś tam jest. Podobno Europa zapadła się jak pieprzona Atlantyda. Żabojady i pedały, część ich pieśni, wreszcie mamy spokój z tą bandą zarozumiałych palantów.

Waga

Niby nic, ale jak Kociak postanawia zmienić pas, a tak się składa, że to właśnie ty jedziesz tym pasem, zrozumiesz znaczenie tego parametru. Waga, czasem nazywana przez debili z Miami rozmiarem samochodu, ma znaczenie podczas taranowania. Motocykl jest lżejszy od samochodu, a samochód od autobusu. Proste.

Ładowność

Czyli ile ładunku możemy zabrać do samochodu, nie wliczając przewidzianych przez producenta pasażerów. Ładowność mierzymy w funtach, ale specjalnie dla europejskich niedobitków wraz z opisami typów wozu podaliśmy ich ładowność w kilogramach.



WARSZTAT

Czołem! Co...? Nie widziałeś nigdy takiego warsztatu? Tu jest Detroit, światowa stolica motoryzacji. No, nawet były tu kiedyś targi - pokazywali sobie wtedy nowe bryki i wszelkie nowości. Co? Nie, nikt nikomu wtedy nie podpleprzał bryki tylko dlatego, że była ładna. No nie, nawet się nie zabijali o samochody, uwierzysz? A teraz... Teraz jest tak samo. Przynajmniej tutaj. Właśnie dlatego oddałeś Carlosowi broń przy wejściu. Tu jest warsztat i obowiązują jakieś zasady, a nie Arena gdzie główną nagrodą są części do bryk. Dobra, pogadamy se w wolnej chwili.



Silnikologia stosowana

Silniki różnią się zależnie od typu pojazdu. Małe i średnie, czyli od 0,6 do 2 litrów znajdziesz w motorach, quadach czy europejskich lub japońskich wozach. Większe, czyli 2,5 do 5 litrów - w limuzynach, amerykańskich samochodach osobowych, jeepach i pickupach. Powyżej 5 litrów zaczyna się ciężkie sprzęty. Naprawdę ciężkie. Chociaż Cadillac V16 ma 16 cylindrów, a też limuzyna. To jednak wyjątek potwierdzający regułę. Tak jak Bobby, jedyny kierowca w lidze, który mógłby konkurować z Jay w moim garażu.

Silnik zbudowany jest z kilku ważnych części, powiem ci, co i jak. Bierzemy na warsztat benzynowy, ok?

Podstawowym elementem silnika są tłoki i cylindry. Tu się dzieje najciekawsze, bo tu właśnie powstaje siła, przekazywana kołom. Wiesz, co się dzieje, gdy przekręcasz kluczyk w stacyjce (albo zwierasz jej kable, bo wiadomo, nie zawsze znalazł się bryka z kompletem kluczyków w pobliżu, nie)? No, to włącz do środka, za kółko i odpalaj.

To, co się dzieje w silniku, zależy od jego typu. Mamy silniki na benzynę, na ropę, na gaz i na wodór. Tych ostatnich nikt nie używa, bo dziś nikt nie umie wyprodukować wodoru. Podobno gdzieś jeszcze istnieją silniki, którym wystarczy zwykła woda, bo silniczek taki rozkłada wodę na wodór i powietrze. Jak mi taki znajdziesz, to cię ozłocę. Na razie, niestety, jesteśmy uzależnieni od buraków z Oklahoma i Teksasu, którzy łaskawie sprzedają swoje popłuczyny. Najlepiej wyposażać się w uniwersalne spalanie. Może na spirytusie nie jeździł się tak pięknie jak na Super 98, ale grunt, że się jeździ.

Silniki benzynowe działają w następujący sposób. Gdy przekręcasz klu-

czyk, włącza się zasilany akumulatorem rozrusznik, który kręci kołem zamachowym. Koło zamachowe napędza poprzez różne wałki kilka ważnych części - przez wał korbowy tłoki w cylindrach; zawory, pompę oleju, pompę paliwa i alternator. Pompa paliwa podaje benzynę do gaźnika i wtryskiwaczy. Paliwo jest tam rozpylane na malutkie kropelki i miesza się z powietrzem. Po co? By lepiej się spalało - nie dmuchałeś nigdy do ogniska, żeby się lepiej paliło? Tą mieszanekę paliwa i powietrza wtryskuje się do cylindrów. Sprężają to tłoki, a zapalają świece. A gdy już silnik zaczyna spalać benzynę, tłoki napędzają poprzez wał korbowy koło zamachowe i rozrusznik się wyłącza. Silnik już pracuje i spala paliwo. Spaliny opuszczają cylindry silnika i wpadają do kolektora, który zbiera je do rury wydechowej. Nadążasz? Słuchaj uważnie, skup się! Spaliny lecą do rury, a tymczasem koło zamachowe jest napędzane przez tłoki cylindrów i daje siłę kołom samochodu, by mogły się obracać. Finito. Proste? No ba! Fajnie jest się czegoś nauczyć, nie?

Cylindrów jest zazwyczaj więcej niż dwa. Gdy jeden tłok opada, drugi akurata się podnosi, gdy jeden opada w dół pchany ciśnieniem gazów spalonego paliwa, drugi właśnie spręża paliwo. Jeżeli są tylko dwa, to w pewnym momencie cyklu spalania porusza nimi tylko pęd wału, a nie siła wybuchu paliwa, a to zmniejsza moc dawaną przez wał na koła. Włóż jak się domyślasz - im więcej cylindrów, tym więcej mocy, bo mniej energii koła zamachowego marnuje się na kończenie cyklu spalania. Jak masz dużo cylindrów zawsze któryś właśnie spala paliwo, a spalanie wypycha tłok i daje moc wa-



lowi korbowemu. Optymalna liczba cylindrów w silnikach czterosuwowych zaczyna się od czterech.

Nadążasz? Mordka się cieszy, więc nadążasz. Upprzedzam pytanie. Nie, nie możesz dołożyć do silnika więcej cylindrów niż jest fabrycznie. To nie żeberka od kaloryfera.

Silnik czterosuwowy. Bo widzisz Suwow to był taki ruski wynalazca, i on prosię ja ciebie miał cztery żony i potem... He, he, no dobra, już mówię. Czterosuw to silnik, który ma cykl spalania rozłożony na cztery ruchy tłoków (czyli dwa obroty wału rozrządu)

- 1 ssanie
- 2 sprężanie
- 3 zapłon i rozprężanie
- 4 wydech

Ładne nazwy nie? Już ja wiem, o czym teraz myślisz, już ja wiem. Wracamy jednak do silników! W dieslach, czyli silnikach na ropę, sprawa jest prost-

sza. Nie ma tam świec - tłok zasysa samo powietrze, a gdy je ściska, podane jest paliwo. Paliwo jest wtedy natychmiast ściśnięte, a to wytwarza ciepło w cylindrze, na tyle wielkie, by ropa sama się zapaliła. Akumulator, oczywiście jest. Coś musi napędzać rozrusznik, nie? Diesle mają jeden zgrzyt. Ropa gęstnieje w temperaturze około -10 stopni. Musisz wtedy szukać preparatów antifreeze, czy czegoś w tym stylu. A więc...? A więc montuj w bryce uniwersalne spalanie i nie grymasz.

Dobra, teraz o kilku pozostałych detalach. Pompa olejowa, na przykład. Pompę napędza jeden z wałków silnika. Smaruje ona wszystkie ruchome części w silniku. Wiesz, po co? Żeby się nie zatarły, no wiesz... Chłopie przestań się patrzeć na to zdjęcie i skup się na tym, co do ciebie mówię. Chip pracowała tu kilka sezonów temu. Tak, wiem, nieźle z niej laska. Możemy wrócić do

Chip





smarowania i do pompy? Dbaj o nią - mam na myśli pompę - bo jak ci się zatrze silnik, to stoisz.

Musisz również czyścić filtry - oleju, paliwa i powietrza. Zbudowane są z różnych slatek, błon, bibuły itd. Jeżeli masz zapasowe, oryginalne filtry, trzymaj je tak długo w rezerwie, jak długo da się skutecznie czyścić te już używane. Filtry powietrza musisz mieć, i to sprawne - bo przez nie wpada czyste powietrze do gaźnika i cylindrów. Jeżeli powietrze będzie za bardzo zapaskudzone piachem lub pyłem, to masz jak w banku, że zatrzesz silnik.

Teraz chłodzenie. Większość silników jest chłodzonych wodą. W bloku silnika poprowadzone są kanaliki, którymi płynie woda. Woda zimna leci ze zbiornika do silnika, gdzie go schładza, ale odbierając ciepło, sama się nagrzewa. Chłodzi się ją w chłodnicy. Chłodnica to jest to duże kwadratowe coś z przodu maski. Gdy jedziesz naprzód, wpada na nią powietrze, które staje się jeszcze zimniejsze, gdy przeleci przez kratę w chłodnicy. Woda w chłodnicy oddaje ciepło powietrzu. Często jednak przed chłodnicą masz dodatkowo elektryczny wentylator, albo i dwa, by szybciej schłodzić wodę. Teraz znasz kolejny powód utrzymywania akumulatora przy życiu. Zimą jest kłopot, bo woda zamarza poniżej zera. By tak się nie działo, lej do chłodnicy alkohol, denaturat, kukurydziankę lub mieszanek powyższych z wodą. Zamarzają przy minus 20, więc nie zapominać spuścić wody z chłodnicy, jeżeli zostawiasz brykę na zimę. Jeżeli masz jeszcze spryskiwacze, to alkohol też pomaga na zamarzanie wody, czyścioszku.

Właśnie, akumulator. Z nim nie ma problemu. Dzisiejsze akumulatory nie potrzebują kwachu, bo zbudowane są na zasadzie ogniw nadprzewodnikowych i ładuje się je podczas jazdy z prądnicy. Czasami jednak przydarzy ci

się korzystać z kwasowego akumulatora. Sprawdź wtedy czy jest w ogóle sprawny, a potem i tak wywal go w krzaki. Dobra rada.

Pamiętaj jeszcze, że każdy silnik ma swoje wymiary i masę. Potężnych silników nie wciśniesz pod maskę zwykłego coupe! Nie wsadzisz jednostki od Corvetty do Suzuki Swift. No dobra, niby można, ale trzeba wtedy przedhu-
zać nadwozie i podwozie, zmieniać zawieszenie na mocniejsze, bo silnik jest cięższy niż ten fabryczny. Generalnie nie warto. No, może warto, ale jednak daruj sobie. To zadanie dla doświadczonych ludzi.

No dobra, odpalaj grata. Dodaj gazu. Prawda, że pięknie chodzi? Zaraz się przedjedziesz.

Skrzynia biegów oraz krótki kurs nauki jazdy

Dobra, skoro już wiesz, jak działa silnik, pora się dowiedzieć, jak to jest, że samochód jedzie. Otóż tłoki napędzają wał korbowy, wał korbowy kręci kołem zamachowym. Obroty z koła zamachowego przekazywane są przez skrzynię biegów na coś, co nazywa się wałem napędowym. On poprzez przekładnię zębatą napędza osie, a osie obracają kołami. Proste jak świński ogon, nie?

No właśnie, skrzynia biegów. Wiesz jak to działa? Jak przerzutki w rowerze. No ale mało kto ma teraz rowen, a już szczególnie z przerzutkami. No więc tłumaczę jak dziecku. Słuchaj. Wyobraź sobie, że przyspieszasz. Spalasz więcej paliwa, rosną obroty. W pewnym momencie obroty już nie mogą rosnąć dalej, a ty na pierwszym biegu masz góra 50 kilosów na godzinę. Wyższe biegi umożliwią ci zwiększenie prędkości przy niższych obrotach. Wrzucasz dwójkę, trójkę, czwórkę, itd. A ty nadal przy stosunkowo niewielkim przyroście ob-



rotów masz większą prędkość. Oczywiście nie będzie tak, że przy 160 kilosach na piątym biegu będziesz miał niskie obroty - będą oczywiście wysokie. Biegi przydają się również do poruszania się w trudnym terenie. Podjeżdżasz pod stromą górkę? Im niższy bieg, tym mniejsza prędkość, ale większa moc na koła. Aha, warto zredukować bieg, gdy wchodzisz w zakręty, bo na zakręcie zwalniasz, a wyjście z zakrętu na czwórce przy niskich obrotach i małej prędkości zajmie ci więcej czasu niż na dwójce, łapiesz?

Manualne skrzynie ma połowa krajowych bryk sportowych, terenówek i pickupów, jak również połowa dostępnych tu japońców i europej. Terenówki mają napęd na cztery koła, sterowany taką mniejszą przekładnią, tzw. reduktorem. Nim wybierasz czy chcesz mieć napęd na obie osie, na tył czy na przód. Niektóre pojazdy mają jednak napęd 4x4 na stałe.

Skrzynie manualne mają też po części autobusy i ciężarówki, a także ciągniki siodłowe. 12, 18, 21 przełożeń, jedną lub dwiema wajchami. Po co tyle? Bo musi być odpowiednia proporcja mocy silnika do masy, jaką ciągniesz. Przykład - pustą dwunastotonową lorą nie ruszysz z jedynki, tylko z dwójki. Jedyński potrzebujesz, gdy masz ją załadowaną.

Powyżej pokazałem ci przykład działania skrzyni manualnej - zmieniasz bieg po wciśnięciu sprzęgła. Delikatnie operując pedałem sprzęgła możesz powoli i płynnie zmieniać moc, przekazywaną na osie. To jej zaleta.

Skrzynie automatyczne zachowują się inaczej. W nich sprzęgło sterowane jest przez reduktor, w którym w miarę przyrostu obrotów rośnie poziom ciśnienia oleju, przez co sprzęgło automatycznie włącza i wyłącza potrzebne biegi. Czyli często nie tak, jak chcesz. Automaty reagują ospalej na dodawa-

nie gazu, co sprawia, że bryka staje się mułowata. W automacie zamiast wajchy z cyferkami biegów i R dla wstecznego masz następujące pozycje: P - park, w tej pozycji koła masz zablokowane przez wał napędowy, a obroty nie są przekazywane na osie, po prostu nie jedziesz, R - reverse, czyli wsteczny, N - neutral, czyli luz, koła nie są zblokowane, ale silnik ich nie napędza, D - drive, czyli jazda. Biegi na postoju zmieniasz wciskając hamulec i przesuwając dźwignię na wybraną pozycję. Pamiętaj o hamulcu, bowiem przy R lub D bryka sama rusza, jeżeli jest na płaskim, oczywiście. Automaty mają także inne biegi - 1,2 lub 3 - odpowiadają one biegom w skrzyni manualnej. Możesz je wybierać w trakcie jazdy. Przydają się. Możesz też zmienić bieg na niższy, wciskając 2 razy gaz do dechy. To się nazywa kickdown, a skrzynia wrzuca z powrotem poprawny dla jazdy bieg po paru chwilach, lecz ty przedtem masz parę sekund pałeru i przyśpieszenia.

I, zaklinam, pod żadnym pozorem nie wrzucaj R ani R, podczas jazdy do przodu. Rozpleprzysz skrzynię na amen.

Po co automaty? No cóż. Realia są takie, że na początku wojny jakieś 75% amerykańskich bryk osobowych miało automatyczne skrzynie biegów. Dlaczego? Może dlatego, że wtedy nikt nie musiał spierdalać przed bandą ludojadów na motorach... Dlatego manuale są w cenie, bowiem jest ich niewiele, a są łatwiejsze w utrzymaniu i naprawie. Ale mus to mus, i jeżeli ktoś jest pipą i nie umie jeździć automatem, to jego sprawa, nie?

Ważne jest też porządne utrzymanie linek od pedałów, układu kierowniczego, przegubów kół, wahaczy, resorów i amortyzatorów. Ale o tym pogadamy innym razem, oglądając części.



Mówisz, że jesteś wielbicielem szybkich bryczek i wyścigów? No widzisz, ja też jeździłem, ale w końcu obcięło mi nogi jakieś 6 lat temu, gdy wpadłem na Mobsprzet. Wygrałem, ale nóg mi to nie wróci... Za to mam cztery kółka. I wierz mi, synu, cztery kółka to jedyna rzecz jakiej musisz ufać gdy jesteś na pustkowiu. Jak się spieszy silnik, zapchają filtry, zabraknie zupy bo nie dość dobrze zatkałeś dziurę po kuli w baku, to dla ciebie już kaplica. Samochód to ważna rzecz. Musisz o niego dbać, a wtedy on zadba o ciebie - wywiezie cię z zasadzki i nie stanie w połowie drogi przez Arizone.

Dlatego mnie potrzebujesz. Montaż, przeróbki, czyszczenie, konserwacja. Co sobie tylko wymyślisz - mój warsztat to zrobi. Więc...? Czego sobie życzysz?

Samochody

No dobrze. Chcesz wiedzieć, jakie bryczki są na sprzedaż? Mam pełno tego towaru, do wyboru, do koloru. Przed wojną robili wszelkiego rodzaju bryki - terenówki, ciężarówki, sportowe coupe, nawet samochody dla konserwatywnych buraków, jak i dla młodzieży. No i specjalne wozy dla kobiet, ale nie próbuj o tym rozmawiać z Jay, dobrze ci chłopie radzę. Taaa, dawniej to był wybór. Zresztą, przejdź się wokół starych fabryk i parkingów zakładowych, supermarketów, lub gdziekolwiek, i pooglądaj. Tu też możesz sobie wybrać dowolny model, w dowolnym, he, he, stanie.

Po pierwsze, marek od groma. Powiem ci kto i co wytwarzał, no i skąd pochodzi. A ty sobie wybierzesz, co ci się spodoba... Oczywiście, nie każda marka występuje „na pęczki”. Niektóre są cholernie rzadkie. O tym, czy trafisz na którąś szczególną, decyduje jej dostępność.

Aha, oczywiście w Detroit, mekce samochodów, do podanej przy poszczególnych brykach dodajesz 15%.

Amerykany:

DOSTĘPNOŚĆ: 80%

Marki: AMC, Buick, Cadillac, Chevrolet, Chrysler, Ford, Freightliner, GMC, Harley Davidson, Jeep, Kenworth, Lincoln, Mack, Mercury, Oldsmobile, Plymouth, Pontiac, Saturn;

General Motors i Ford robiło kupę różnych bryk, coupe, sedany, limuzyny, minivany i ciężarówki. Słyną też z pickupów i terenówek. To najpowszechniejsze samochody w Stanach. AMC - najsłynniejszym ich produktem jest Hummer. Jeep to wiadomo - jeepy. Cadillac, Lincoln i Chrysler to samochody luksusowe - napakowane elektroniką, ale i wytrzymałe jak cholera. Z kolei Kenworth, Mack, Freightliner są największymi chyba ciężarówkami na świecie. No i legendarne Harleye... Ech, mam słabość do rodzimych bryk...

Europeje:

DOSTĘPNOŚĆ: 5 - 15%

Marki: Alfa Romeo, Aston Martin, Audi, Bentley, Bugatti, BMW, Citroen, Fiat, Jaguar, Lamborghini, Lancia, Land Rover, Man, Mercedes, Nysa, Opel, Peugeot, Range Rover, Renault, Rols-royce, Rover, Saab, Volkswagen, Volvo

Część europejskich marek przejęły amerykańskie firmy, niemniej europejczycy do końca nie zmienili swego podejścia do samochodów. Na starym kontynencie produkowano głównie złomy dla przeciętnie zarabiających, albo superluksusowe bryki za kupę siana dla bogatych. I te ich silniki, jak od kosiarerek - szkoda słów. Właśnie dlatego superluksusy były najpowszechniejszymi z europejskich wozów w Stanach - konkretna pojemność, wielkość, wygląd.



U nas najpopularniejsze były Beemki, Jaguary, Land Rover, Merce, VW oraz Volvo. O, tam jeden merc stoł. Właśnie wymontowujemy silnik...

Japończyki:

DOSTĘPNOŚĆ: 15-40% (decyzja MG w zależności od marki)

Marki: Acura, Daewoo, Honda, Hyundai, Infiniti, Isuzu, Mazda, Mitsubishi, Nissan, Subaru, Suzuki, Toyota;

Azjatyckie firmy wepchnęły się na nasz rynek już dawno temu. Ale my nie byliśmy gorsi - kupiliśmy część ich marek. Japońce - i przez japońce rozumieć nie tylko pojazdy z samej Japonii - to ciekawe pojazdy - małe silniczki, ale za to paer nie z tej ziemi, co robi z nich szybkich sukinsynów. Jeżeli zobaczysz kiedyś gangera na motorze pomykającego w twoją stronę z zabójczą prędkością, to możesz być pewien, że ma Hondę lub Mitsa.

Typy pojazdów i nadwozia

Teraz powiem ci, jakie typy pojazdów można znaleźć w Detroit i poza nim. A ty sobie wybierzesz, co ci się bardziej podoba.

motocykl

cena: 50 gambli

DOSTĘPNOŚĆ:

plastiki 20%, klasyczne 40%, choppers i quady 10%

Motocykle dzielą się na dwie odmiany: klasyczne, oraz na tak zwane plastiki. Na przykład, Harley to motor klasyczny. Honda Samurai to plastik - cięższy i szybszy, o ile ma dobrą benzynę. Oprócz tego są jeszcze choppers, czyli trójkołowce, i quady, czterokołowe motocykle, znakomicie pokonujące trudny teren, lecz powolne. Motocykl jest szybki, sprawny, można nim się wszędzie wciśnąć. I zarazem najbardziej podatny na wywrotki, ostrzał oraz warunki pogodowe. Ale co tam deszcz, jeżeli możesz poczuć między nogami moc silnika i wiatr we włosach... Kobiłki to lubią. Wiesz, Cloody na przykład na co dzień jeździ w lidze swoim Fordem, ale wieczorami możesz ją dostrzec, gdy mknie Hondą przez ulice górnego Detroit...



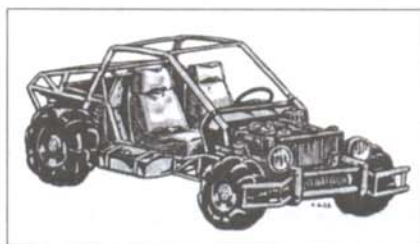
łazik

cena: 80 gambli;

DOSTĘPNOŚĆ: 20%

Łazik, mówiąc brutalnie, to rama z rur, która mieści dwie osoby. Silnik, kierownica, cztery koła - i w sumie to wszystko na ten temat. Małe, zwrotne i szybkie gówienko. I trudno je opancerzyć. Dobrze na trudny teren. Dobrze też na wyprawę na Marsa, więc gdybyś chciał uciec przed Molochem - bierz ze sobą łazik.

Specjalne reguły: napęd na 4 koła oraz zwiększony prześwit





osobowy: coupe

cena: 40 gambli;

DOSTĘPNOŚĆ: 40%

Dwoje drzwi, niski, mały, szybki - zabiera do 2 osób (4 to już ścisk) i maksymalnie 250 kg ładunku;



osobowy: hatchback

cena: 50 gambli;

DOSTĘPNOŚĆ: 40%

Albo troje drzwi (wliczając klapy od bagażnika) albo pięciore, bierze do 5 osób i 400 kg ładunku;



osobowy: sedan

cena: 60 gambli;

DOSTĘPNOŚĆ: 30%

Ma czworo drzwi, wielki bagażnik (zazwyczaj), może nim jechać 4-5 osób i zabiera do 400 - 450 kg;



osobowy: kombi

cena: 40 gambli;

DOSTĘPNOŚĆ: 60%

Przedłużony tył i wzmocnione tylne zawieszenie, może zabrać dodatkowo 100 - 150 kg.



osobowy: limuzyna

cena: 100 gambli;

DOSTĘPNOŚĆ: 15%

Większy sedan. Barek?! Nie, nie mówię o strechu, który ma z 7 metrów długości! Jak tym zwałbyś przed gangerami? Zabiera do 5 osób i oprócz tego ładowność 450 kg.



pickup

cena: 100 gambli;

DOSTĘPNOŚĆ: 25%

Występuje w różnych odmianach, dwudrzwiowej, czterodrzwiowej, dwu- lub czteroosobowej, lecz zawsze za kabiną jest otwarta skrzynia na ładunek, którego może zabrać do 1000 kilo. Można tam też zamontować działo, albo zrobić basen dla fok.





jeep

cena: 100 gambli,

DOSTĘPNOŚĆ: 25%

Gdzie byśmy byli, gdyby nie jeepy? Nigdzie. Nie ruszaj się z domu bez jeepa, albo czegoś z jego zawieszeniem, jeżeli zamierzasz często omijać równe drogi. Zabiera do 6 osób i 500 kilo ładunku.

Specjalne reguły: napęd na 4 koła oraz zwiększony prześwit



minivan

cena: 110 gambli;

DOSTĘPNOŚĆ: 20%

Fajna sprawa, taka mała furgonetka. Można z niej zrobić niezłe ruchome stanowisko ognia - 2 drzwi z boku i jeszcze tylne. No i pakowna. Zabiera do 8 osób lub 1100 kilo ładunku.



furgonetka

cena: 150 gambli,

DOSTĘPNOŚĆ: 20%

Chcesz sobie zrobić jeżdżący dom lub fortecę? No problemo. Duża bryka, ładowna, lecz powolna. Ale od czego jest w końcu podkręcanie obrotów? Zabiera do 12 pasażerów lub do 2 ton ładunku.



hummer

cena: 180 gambli;

DOSTĘPNOŚĆ: 10%

To wyjątkowy pojazd, więc wymaga osobnego miejsca. Oczywiście mówię o wersji wojskowej. Jest najlepszą na świecie terenówką. Może nie imponuje pięknem nadwozia, ani też prędkością, ale za to przejedzie przez takie wertepy, jakich istnienia nawet nie podejrzewasz. Kurewsko wielkie, zajębiste dziury. Występuje w następujących wersjach: 4 drzwiowy, kombi, ze zdejmowanym dachem, pickup, ambulans, z obrotowym wiazem w dachu. Każdy, obojętnie czy w wersji pickup czy normalnej, ma pakę z tyłu, na fokli oczywiście. Zabiera do 6 osób i 1600 kilo ładunku.

Specjalne reguły: napęd na 4 koła oraz zwiększony prześwit



autobus szkolny

cena: 170 gambli;
DOSTĘPNOŚĆ: 15%

Pamiętam, jak woził mnie taki do szkoły. Stare czasy przeminęły, a żółte schoolbuses pozostały tu i ówdzie. Solidna konstrukcja, prosty w obsłudze. 24 osoby, drzwi z przodu po prawej i 1 z tyłu. Kanarkowy kolor.

autobus miejski

cena: 180 gambli;
DOSTĘPNOŚĆ: 20%

Wszędzie na świecie zaczęto wprowadzać autobusy niskopodłogowe, ale jakoś Ameryka oparła się trendowi. Na ulicach miast dominowały wielkie landary, obwieszone reklamami. I dobrze, bo już widzę jak te niskopodłogowe radzą sobie na dziurawych szosach, z niesprawnym hydroaktywnym zawieszaniem i nędznymi 80 km/h. Bierze do 80 fok, miejsca siedzące lub stojące. Do wyboru, do koloru.

autobus turystyczny

cena: 220 gambli;
DOSTĘPNOŚĆ: 10%

Dawniej to były istne jeżdżące pałace - radio, telewizja, wideo, klimatyzacja. Jeżeli coś w nich jeszcze działa, to fajnie, chociaż najważniejsza jest klimatyzacja. Radio ani TV niespecjalnie złapiesz. 40 osób i 3000 kilo bagażu. Oprócz kibla kuchnia na pokładzie!



ciężarówka

Gangerzy fikają? Rozjedź. Wysoko siedzisz, chroni cię szoferka, podziwiasz widoczki. O ile twój wróg nie ma bazooki... Istnieje kilka rodzajów ciężarówek, a każdej można dołożyć coś zamiast skrzyni ładunkowej:

- **małe dwuosłowe** - czyli te śmieszne, które wyglądają jak minivan, któremu zostawiono przednią część kabiny a dodano skrzynię od prawdziwej ciężarówki. Gangerzy w ciebie nie strzelą, bo ten sprzęt wzbudza po prostu litość. Zabiera toto do 3 osób i 2,5 tony ładunku;
- **dwuosłowe** - czyli zwykłe, porządne, czterokołowe ciężarówki, jak Bozla przykazała. Duże łaczki, kabina wysoko, duża skrzynia. Do 3 osób i 3 ton ładunku;
- **trzyosłowe** - czyli sześciokołowe. Zabierają również 3 osoby, ale do 5 ton ładunku.
- **śmieciarka** - dawniej, cholera, to dbali o czystość. A dziś ze śmieciarki możesz zrobić pancerkę... O ile nie przeszkadza ci zapach. Najpierw wymyj, albo jeszcze lepiej - wypal syf. Tylko nie przesadzaj z benzyną, synek. Pancerni komory śmieciarki: Ciężki. 4 osoby plus 2 tony śmieci.



• **ciągniki siodłowe** - czyli słynne osiemnastokolowce, wielkie jak dom, majestatyczne niczym okręty. W kabinie zmieszczą się 4 osoby, a monstrum to uciągnie do 15 ton na dłuuuugiej przyczepie.

• **wóz strażacki** - forteca jak marzenie. Możesz wziąć w tym wodę i ją sprzedawać! Słyszałem raz o jednym kolesiu, który zrobił z takiego pojazdu... miotacz ognia. Lał naftę w zbiorniki i przerobił sikawki. No ba! Jasne, że w końcu wybuchł. A szkoda, tyle benzyny się zmarnowało... Bierze 8 osób i 4000 litrów wody. Lub czego tam chcesz.

cena: 200 gambli, 300 gambli za ciągnik i wóz strażacki; **DOSTĘPNOŚĆ:** 15%, wóz strażacki 10%



Gdy już wybrałeś swój pojazd marzeń, powinienes wydać parę gambli na jego usprawnienie. Możesz sobie mieć nowego Chryslera Fury, ale gównu ci on da, jeżeli nie zapewnisz mu dobrego chłodzenia, dobrej skrzyni biegów, silnika i opancerzenia. Nie wspominając już o bronii. Rzuć zatem okiem na półki naszego magazynu, a ja ci powiem co, jak i - przede wszystkim - za ile.

Ważna informacja: części są w różnym stanie, a stan części wpływa na Sprawność pojazdu. Kupuj części najwyższej jakości, a obaj na tym dobrze wyjdziemy - ja dostaję więcej gambli, a ty lepszy sprzęt. Ale czasami może ci się zdarzyć, że staniesz na środku szosy i musisz posłużyć się jakimś zaskorupałym gównem. Po takiej prowizorce lepiej od razu udać się do najbliższego mechanika, który dokona właściwej naprawy.

Sprawność

Silnik to serce i siła samochodu - niech więc bije równo i mocno. Że co? To poezja. Słyszałeś kiedyś o poezji? Nieważne. Co to ja... ach, tak, sprawność.

To, że twój wóz ma silnik, i to, że wóz Jay ma silnik, wcale nie znaczy, że masz z nią równe szanse na trasie. Bo widzisz chłopie, wóz Jay ma najlepiej przygotowany do rajdu silnik jaki kiedykolwiek widziałeś. Ma najlepiej ustawiony zapłon. Ma najlepiej wyregulowany gaźnik. Ma najlepiej przeczyszczone świece. A cylindry... Żadne inne na świecie nie chodzą w taki sposób. Sprawność jej wozu wynosi okrągłe 20, a musisz wiedzieć, że skala jest dwudziestostopniowa. Dla ciebie i twojej bryki taka wartość to kosmos, ale dla Jay to norma. Jest jednym z najlep-

Co dostaniesz za 100 gambli?

Za podane ceny nie dostaniesz oczywiście w pełni sprawnej, lśniącej gabloty. O nie. Za te marne kilka gambli bierzesz tylko to, co konieczne, żeby w ogóle ruszyć z miejsca (i to ze wskazaniem do szybkiej naprawy): Sprawność w granicach 4 do 6, Hamulce o połowę gorsze, żadnych gadżetów - ot, zwykły silnik, skrzynia biegów (niestety, często automat), Klasa od -5 do 0. Dobra, wiem o co chcesz zapytać - czy nie da się kupić czegoś lepszego, choćby kilka razy drożej. Jasne. W końcu znasz się na wozach i nie dasz sobie wcisnąć byle szmelcu. Jeśli goście mają na składzie bryki w lepszym stanie, cena wzrasta następująco: za każdy dodatkowy punkt Sprawności (powyżej standartowego 6) płacisz dodatkowo 50 gambli, za dobre hamulce - 20 gambli, a jeśli bryka jest odpowiednio wypicowana i pomalowana - za każdy punkt Klasy powyżej zera dodaj kolejne 10 gambli.



szych kierowców w lidze i najlepszym mechanikiem. Najlepszym, słyszysz? Jest zwyczajnie najlepsza.

Przeciętny silnik przygotowany do rajdu ma coś koło 17 sprawności. Jeśli kilka godzin spędziła z nim jakaś panina może mieć 18. Raczej nie ma 19. A już na pewno 20. To niemożliwe, ok.? Sprawność określa w jakim stanie jest twoja bryka na starcie oraz w jakim stanie dojeżdża na metę. Tak, podczas wyścigu drastycznie zacznie spadać.

Sprawność silnika spadnie, bo kiedy będziesz pędził przez kolejne odcinki, zrobisz wszystko, by wygrać. A to oznacza dokładnie to: zajedziesz silnik na śmierć. Zapieczesz, zagrzejesz, rozsadzisz. Będziesz wchodził w zakręty na wysokich obrotach, miał przeszkody na cholernie wysokich obrotach i oczywiście będziesz zapieprzał na włączonej sprężarce, i wspomaganiu nitro. Kiedy będziesz wychodził z zakrętu, wcisniesz pedał gazu do oporu. Kiedy będziesz mknął prostą, wcisniesz pedał do oporu. Kiedy zechcesz wyprzedzić, wrzucisz niższy bieg, a silnik oszaleje. Kiedy zechcesz wejść w zakręt zrzuć na luz, złapiesz ręczny, a potem wrzucisz niższy bieg i kopniesz z całych sił w pedał gazu. O utrzymaniu ręcznego i równoczesnym wciskaniu pedału gazu już mówiłem?

Jeśli chcesz wygrać, musisz zmasakrować wszystkie układy w wozie. Każda cholerna śrubka ma umrzeć dla ciebie. Wykorzystasz każdy zamontowany w bryce element. W wielu przypadkach wykorzystasz, znaczy: zrobić to,

czego nie zaleca producent, ale co pozwala osiągnąć jeszcze większą prędkość.

I masz chłopie rację. Od tego masz w zespole mechanika, by mógł się potem wykazać i przygotować brykę do kolejnego rajdu. A póki co, idź na całosć. Wcisnąj wszystkie przyciski jakie masz zamontowane na desce i niech się dymii! Bez dymu ani rusz.

Wracając do Sprawności. Przeciętna bryka - jak wspominałem, ma ją na poziomie 17, jeśli była u mechanika. Złom stojący pod knajpą w Vegas będzie miał coś koło 14. Wóz znaleziony na międzystanowej autostradzie, będzie miał pewnie z 6 Sprawności.

Jeśli znalazłeś swoją brykę na dnie rzeki pewnie ma 3 sprawności. Jeśli to było Missisipi... 1. Jeden punkt. I to tylko wtedy jeśli miałeś farta.

SPRAWNOŚĆ	Prędkość maks.	Przyspieszenie
15 i więcej	-	-
13 - 14	-10	-
11 - 12	-20	-
9 - 10	-30	-
7 - 8	-40	-
6	-50	-
5	-60	-10
4	-60	-10
3	-60	-20
2	-70	-20
1	-70	-30
0	holowanie do warsztatu	

Na kolejnych stronach znajduje się kupa ciekawego sprzętu. Przejdźmy zatem do zakupów.

Oszczędność spalania paliwa

Niektóre części opisane w tym rozdziale pozwalają oszczędzać zużycie paliwa. Wydaje się to mało kuszące - w porównaniu do lotniczych hamulców, systemu Nitro, czy choćby gniazda CKM. Patrząc jednak perspektywicznie - rzecz jest warta uwagi. W rozdziale „Teczka menadżera” podane są kwoty potrzebne do utrzymania zespołu rajdowego. MG odpowiednio je zmodyfikuje dzięki właśnie oszczędności spalania paliwa. Jeśli jakiś układ zmniejsza spalanie o 20%, to MG o 20% powinien zmniejszyć sumy wydawane przez graczy na paliwo.

Po kilku rajdach, gdy zacznie brakować gambli na kolejne występy, naprawy wozów, czy właśnie paliwo - takie systemy oszczędności zaczynają być bardzo w cenie!



Wszystkie ceny, podane w poniższych opisach urządzeń i gadżetów to ceny za w pełni sprawne, działające części. Czasem będziesz zmuszony zakupić z braku laku jakiś złom, zniszczone, zepsute urządzenie, które albo sam sobie naprawisz albo oddasz do warsztatu. Cena takiego złomu - to już zależy. Czasem dostaniesz to prawie za darmo. Kiedy indziej zapłacisz prawie całą sumkę (np. gdy będziesz próbował od kogoś wydłubić bardzo rzadko spotykany, choć zepsuty, gadżet).

Silnik

To serce samochodu i takie tam inne poetyczne wyrażenia. Jak mawia stare przysłowie: Możesz wygrać bez kłopotu, możesz wygrać bez problemu, ale bez silnika nie wygrasz. Pieprzenie, szczególnie mówiąc. Trzy lata temu Frankowi jak się ścigał z Małym i ekipą, chłopaki rozpieprzyli silnik strzałem z bazo-oki. Frank wysiadł, zapalił peta, a jak go mijali na drugim okrążeniu zapodał im z bliskiej odległości toporkiem strażackim. A wiesz, akurat Mały miał 160 na białce, to jak mu poszła ta opona, po dachowaniu nie było co zbierać. A Frank schował toporek do bagażnika i zapchał swojego Forda na metę.

Silnik o konstrukcji metalowo-polimerowej

To typowe silniki, które robiono mniej więcej tak samo od lat dziewięćdziesiątych. Zmieniało się spalanie i takie tam bzdury, lecz nie materiały. Zbudowane są głównie z metalowych części, z pewną ilością podzespołów z tworzyw sztucznych. Ich wadą w dzisiejszych czasach jest to, że źle znoszą naszą syfiastą benzynę i używanie w trudnych warunkach, no chyba że są specjalnie przystosowane do ostrej i brudnej jazdy.

Reguła: brak

cena: 5 gambli; **DOSTĘPNOŚĆ:** 45%

Silnik ceramiczny

No, to są maszynki na nasze czasy. Nie paskudzą się tak, jak normalne silniki, są odporniejsze na kiepskie paliwo i w ogóle są cacy. Jest ich na tyle dużo, że znajdziesz jeden i dla siebie, nie bój się.

Reguła: +1 Sprawność

cena: 15 gambli; **DOSTĘPNOŚĆ:** 65%

Silnik benzynowy

Żłopią benzynę. I to tyle. Dowcip polega na tym, że trzeba taki albo przerobić na silnik o uniwersalnym spalaniu, czyli na wielopaliwowy, albo jeździć na odpowiedniej dla niego benzynie. Inaczej zapcha ci się wtrysk albo zarżniesz drania w inny sposób. Starsze silniki, bez wtrysku, wytrzymają nawet olej napędowy, tylko wtedy trudniej je wyłączyć i straszliwie się syfią. A jako że za paliwo służą dziś różne płyny, reszty się domyśl. Stosowano je w większości samochodów osobowych, terenowych i pickupach.

Reguła: brak

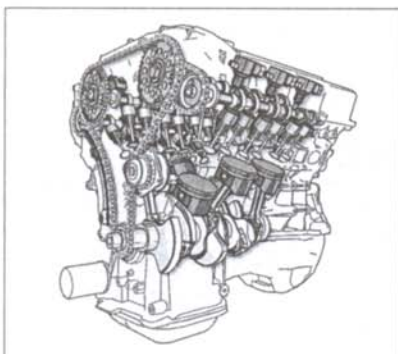
cena: 20 gambli; **DOSTĘPNOŚĆ:** 60%

Silnik wysokoprężny

Ślizałeś o Dieslach? Spalają olej napędowy. Ich niewątpliwą zaletą jest to, że lepiej znoszą inne paliwa, jak i fakt, że łatwiej je niż benzynowe przerobić na uniwersalne spalanie. Są generalnie wolniejsze, ale dysponują dużą mocą.

Wyróżniamy jeszcze silniki ze względu na układ cylindrów - **rzędowe**, **widlaste (V)** i **boksery**. Silniki DOHC (z podwójnym wałkiem rozrządu) to takie dziwadła, co mają każdy rząd cylindrów podłączony do jednego wałka - czyli dwa wałki. Są szybsze i mocniejsze o 30%, żłopią więcej o 15%-20%.

Są jeszcze silniki do kostiarek i silniki do motorówek. I cała masa innego sprzętu. Ale wiesz, to jest dodatek o rajdach, a nie o cylindrach. Więc darujmy już sobie...



Używane nie tylko w osobowych i je-
epach, ale i w dużych ciężarówkach i
ciężkim sprzęcie, cywilnym jak i woj-
skowym.

Reguła: -10 Przyspieszenie

cena: 5 gambli; **DOSTĘPNOŚĆ:** 70%

Oprócz tego, każdy samochód powinien
mieć taki silnik, który go uciągnie lub
Franka jako pasażera. To znaczy, że sil-
nik od VW Polo nie nadaje się do picku-
pa. Wyjaśniam, co pasuje do czego:

Silnik motocyklowy

Od 250 do 2 litrów, od 2 do 4 cylindrów
i od 40 do 100 KM. Jak sama nazwa
wskazuje, dobre do motocykli i choppe-
rów.

cena: +5 gambli (do ceny wynikającej z
konstrukcji silnika); **DOSTĘPNOŚĆ:** 20%

Silnik mały (1)

Od 0,8 do 1,5 litra, 3 lub 4 cylindry, od
60 do 100 KM - dobre to do łazików i
samochodów, którzy niespecjalnie lubią
uciekać. W zasadzie bez jakis ujemnych
modyfikatorów do Prowadzenia i Spraw-
ności pojazdu można używać go w co-

upe, lekkich samochodach sportowych
i małych sedanach.

cena: +10 gambli; **DOSTĘPNOŚĆ:** 25%

Silnik średni (2)

Od 1,8 do 3 litrów, 4, 5 lub 6 cylindrów,
od 90 do 200 KM - to już pewien kon-
kret. Dobre do napędzania cięższych
samochodów, minivanów a nawet pic-
kupów i niektórych furgonetek.

cena: +10 gambli; **DOSTĘPNOŚĆ:** 40%

Silnik duży (3)

Od 3 litrów do 6, od 6 do 8 cylindrów, od
200 do 450 KM, układ V - potężny
sprzęt pod maskę. Nadają się do furg-
netek, wysmienite do terenówek, pic-
kupów i do lżejszych, czterokołowych
trucków.

cena: +40 gambli; **DOSTĘPNOŚĆ:** 35%

Silnik ciężki

Od 6 do 13 litrów, od 8 do 16 cylindrów,
od 450 do 1000 KM - najpotężniejsze
silniki do pojazdów cywilnych - do au-
tobusów, ciągników kontenerowych,
spychaczy i czego tam sobie chcesz. Hej,
była nawet taka bryka, co miała 16
cylindrów i 1000 KM. Dasz wiarę?

cena: +50 gambli; **DOSTĘPNOŚĆ:** 20%

Oczywiście, możesz ładować duże i cięż-
kie silniki do mniejszych pojazdów -
tyle że musisz wtedy wzmocnić zawie-
szenie, albo zainstalować wspomaganie,
lub zrobić miejsce pod taki silnik. Da ci
to większą moc pod maską, i naprawdę
niezłego kopa, jeśli depniesz pedał gazu,
ale uwierz mi - roboty przy montowa-
niu czegoś takiego jest naprawdę dużo.

Przy silnikach: małym, średnim i dużym podano w nawiasie cyfry, oznaczające ich wielkość. Jeśli uda ci
się wpechnąć pod maskę swojego wozu silnik większy, niż ustawa przewiduje, uzyskasz dodatkowo +10 do
Przyspieszenia i +30 do Prędkości maksymalnej. Możesz włożyć silnik większy tylko o 1 poziom. Podobnie,
z braku właściwego silnika możesz zostać zmuszony do zamontowania mniejszego niż trzeba silnika.
Wtedy obniż sobie Przyspieszenie i Prędkość maksymalną o 30 za każdy 1 stopień różnicy.



Skrzynie biegów

Okej, teraz skoro już coś wiesz o silnikach, przejdźmy do skrzyni biegów. Obecnie mają zastosowanie dwa rodzaje skrzyń biegów - automatyczna i ręczna. O półautomatycznych nie ma co gadać - cholernie niepraktyczne, pełno w nich elektroniki i jak coś w nie wali nie od strony podwozia, to kaplica, jeśli nie masz odpowiedniej części lub chipa sterującego. A w ogóle to zboczony pomysł jakiegoś chorego inżyniera, który był zbyt zakochany w manualnej skrzyni, by zrobić z niej automat.

Skrzynia manualna

Ma 4, 5 lub 6 biegów. Musisz wciskać sprzęgło, by zmienić bieg. Do dupy, nie? Ale za to działa super jeżeli masz terenówkę, pickupa, albo ciężki sprzęt. Łatwiej nim kierować. No i daje przewagę w rajdach...

Reguła: brak

Montaż: Bardzo trudny test Mechaniki
cena: 15 gambli; **Dostępność:** 30%

Skrzynia automatyczna

Duma Ameryki. Mogą cię nazywać babą, jeżeli masz automat, ale po prawdzie, komu u cholery chce się wciskać sprzęgło? I co z tego, że jest słabsza podczas wyścigów? Jeżeli masz w niej dobre przełożenie, to możesz się ciąć z każdym fajfusem, obojętnie ile by tamten nie miał biegów. A jak założysz sobie kickdown, to po prostu miodas, nie maszyna. Aha, no i wiesz, co zrobić, gdy nazwą cię babą, nie?

Reguła: -10 Przyspieszenie; ale jeśli nie masz umiejętności PP, nie dostajesz za to kary (normalnie: Suwak w dół).

Montaż: Bardzo trudny test Mechaniki
cena: 20 gambli; **Dostępność:** 40%

Skrzynia od ciągnika kontenerowego

W sumie 20 różnych przełożeń, dwie dźwignie i weź tu się połap. Do ciężarówka i ciężkiego sprzętu, tylko i wyłączanie.

Reguła: brak

Montaż: Bardzo trudny test Mechaniki
cena: 30 gambli; **Dostępność:** 20%

Sprzęgło sterowane elektronicznie

No chłopie, jak już jeździsz amerykańską furą i producent wcisnął ci automatyczną skrzynię, idź na całość i zamontuj sobie ten układ. W dzisiejszych czasach mało kto ufa elektronice, ale cóż, czasem trzeba. Bez tego drobiazgu automat chodzi jak ślimak.

Reguła: niweluje o 5 karę do przyspieszenia wynikającą z posiadania automatycznej skrzyni biegów

Montaż: Bardzo trudny test Mechaniki
cena: 30 gambli; **Dostępność:** 20%

Automatic TurboPak

Nieźle się nazywa, nie? Ale nieźle działa, to trzeba przyznać. Oczywiście będziesz jeszcze potrzebował płyn roboczy TurboPak, uszczelki, zawory i diabli wiedzą co jeszcze, ale jak już to zamontujesz, poczujesz różnicę, jak mawiali dawniej na reklamach proszków do prania. W zasadzie pozwala automatycznej skrzyni biegów mierzyć się z ręcznym przełożeniem.

Reguła: niweluje o 5 karę do przyspieszenia wynikającą z posiadania automatycznej skrzyni biegów

Montaż: Trudny test Mechaniki
cena: 20 gambli; **Dostępność:** 10%





Układ hamulcowy

Jest zbudowany następująco - jest zbiornik płynu, pompa, pedał (lub inna dźwignia sterująca), przewody doprowadzające, oraz same hamulce na kołach. Przy naciśnięciu hamulca pompa spręża płyn w układzie hamulcowym, płyn naciska na szczęki lub klocki, i heja!

Część hamulców, zwłaszcza w ciężarówkach jest wspomagana pneumatycznie - szczęki/klocki są rozwarne dzięki podciśnieniu powietrza, wytwarzanemu przez silnik (czyli dodatkowa pompa podciśnieniowa, napędzana z silnika) a gdy naciskasz pedał hamulca, wpuszczane jest do układu powietrze atmosferyczne i szczęki/klocki dociskają się do bębna/tarczy (stąd słynne PSYFFFFF ciężarówek). Hamulce wspomagane są szybsze i skuteczniejsze w działaniu (droga hamowania skraca się coś o 25%). Oczywiście to kosztuje więcej gambli.

Przyczepy do ciągników siodłowych (czyli tirów) mają własne układy hamulcowe na swoje koła. Przewody ciśnieniowe łączą się z ciągnikiem.

Hamulce tarczowe

Tarczowe działają tak, że położona za kołem tarcza hamulca w momencie naciśnięcia pedału hamulca jest ściskana z obu stron klockami hamulcowymi. Te hamulce są o tyle dobre, że ciepło wytwarzane podczas tarcia wydzielają się poza klockami i tarczą, więc nie ma wpływu na skuteczność hamulca. Mon-

tuje się je zawsze z przodu, bo są silniejsze niż bębnowe, albo na wszystkich kołach.

Reguła: Hamowanie 40

Montaż: Przeciętyny test Mechaniki

cena: 10 gambli **dostępność:** 80%

Hamulce bębnowe

Bębnowe są słabsze. W bębnowych za kołem jest umiejscowiony metalowy bęben, obracający się razem z osią. Wewnątrz tego bębna są dwie półokrągłe szczęki, i gdy hamujesz, dociskane są do wewnętrznych ścianek bębna. Tu ciepło z tarcia nie uchodzi poza ten układ, więc rosnąca temperatura źle wpływa na szczęki i bęben - grzeją się i skuteczność hamulca spada, bo przy pewnej temperaturze nie ma już tam odpowiedniego tarcia. Dzieje się to podczas długotrwałego, gwałtownego hamowania. Bębnowe mają również większą drogę hamowania.

Reguła: Hamowanie 30

Montaż: Przeciętyny test Mechaniki

cena: 5 gambli **dostępność:** 80%

ABS

Czyli Antilock Braking System - powoduje, iż koła nie blokują się podczas gwałtownego hamowania. O co chodzi: jeżeli jedziesz szybko i nagle coś ci wyskoczy przed maskę, hamujesz. Tak silnie, jak możesz. Tyle że często zanim staniesz, zdążyysz wałnąć w przeszkodę. Pytasz, czemu by jej nie wyminąć? Sure thing, ale hamujesz i masz zblokowane koła. Nie toczą się po asfalcie, tylko trą o niego, a kręcenie kierownicą nieszczególnie ci pomaga, bo nie zmienisz toru jazdy tak szybko, jakbyś chciał. Oczywiście możesz przyhamować, puścić hamulec, skrócić w bok i zahamować ponownie, ale czy będąc przeciętnym kierowcą przypomnisz sobie o tym, gdy zrobi się gorąco?

Obciążenie

Przeciążenie wozu wpływa na Przyspieszenie i Hamowanie. Oto przykłady:

Dla silnika małego -10 za każdego pasażera w wozie

Dla silnika średniego -10 za każdą dwójkę pasażerów

Dla silnika dużego -10 za każdą trójkę pasażerów



ABS sprawia, że koła przy silnym hamowaniu zostają odblokowane, bo rozluźnia zacisnięte klocki/szczęki. Wtedy koła obracają się powoli, na tyle, by można było wykonać gwałtowny skręt w bok, nie obawiając się że samochód pojedzie nadal prosto na przeszkodę, lub fiknie kozia, czy też wpadnie w poślizg. Części - elementy sterujące, po jeden na hamulec, zawory płynu (sterują ciśnieniem płynu między pompą hamulcową a hamulcami na kołach), czujnik siły hamowania, jednostka sterująca (chip), podłączenie do elektryki samochodu.

Reguła: pozwala ignorować utrudnienie Hamowania wynikające ze śliskiej nawierzchni (olej, wilgotna trasa)

Montaż: Trudny test Mechaniki
cena: 30 gambl **dostępność:** 60%

ESP

Electronic Stability Program - to takie cudo, które, jeżeli oczywiście chip nie został uszkodzony w czasie wojny, gwarantuje bezpieczną jazdę przy dużych prędkościach. Procesor analizuje ruchy kierownicy, pracę silnika, siłę hamowania i prędkość. Jeżeli uzna jakiś manewr za niebezpieczny, uruchamia hamulce z odpowiedniej strony by zrównoważyć siłę hamowania, zmniejsza obroty silnika, itd. Niby pomaga niebezpiecznej jeździe, ale w zasadzie to utrudnia jazdę - gwałtowne ruszanie z miejsca procek też uznaje za niebezpieczne, stąd utrudnia życie przy ściąganiu się. Składa się z komputera sterującego, obwodów elektrycznych, czujników w silniku, układzie kierowniczym i na kołach, oraz zaworów regulujących ciśnienie płynu hamulcowego, dochodzącego do kół. Sprzęt ten powinien być trudno dostępny - tzn. sam komputer, bo EMP podczas wojny mogło go potrzaskać.



Reguła: Hamowanie +10, Przyspieszenie -10

Montaż: Bardzo trudny test Mechaniki
cena: 40 gambl **dostępność:** 10%

Dwustronny hamulec

I widzisz bracie, od tego w sumie powinniśmy zacząć. O ile powyższe układy są przydatne, gdy ciocia Susy chce zaszaleć i przyspieszyć na parkingu, a potem się przerazi i będzie hamowała, o tyle w rajdach tamte układy są więcej niż zbędne. Przynajmniej w mojej opinii. Komputer de facto nie powinien się wchrzaniać w pracę kierowcy - dlatego wywal te wszystkie ESP, ABS i inne.

To czego potrzebujesz to dwustronny hamulec. Jak depniesz, hamuje. Co więcej możesz też tak depnąć, by hamowały tylko lewe koła, lub też tylko prawe. Przy wchodzeniu w zakręty jest to niezbędne. Absolutnie niezbędne.

A to, że droga hamowania jest dłuższa, niż gdybyś miał ABS? No cóż, w wyścigach nie chodzi o hamowanie.

Reguła: Hamowanie -20, Zwrotność -10
Montaż: Przeciętny test Mechaniki
cena: 15 gambl **dostępność:** 70%



Turbodoładowanie

Chcesz dodać mocy swojemu małemu stwu? Nic prostszego. Potrzeba ci turbosprężarki. Działa to tak: gdy z silni-



ka wylatują spaliny, to biegną przez podłączoną do kolektora rurę i napędzają turbinę. Turbina obraca sprężarkę powietrza, zasysanego z zewnątrz. Powietrze staje się wtedy zimne, a zimne powietrze poprawia spalanie - spalasz więcej benzyny, czyli dostajesz większy paler, jasne? Niestety, jest coś takiego, jak zjawisko opóźnienia - to czas, jaki mija od włączenia turbosprężarki do jej zadziałania. Okres pomiędzy włączeniem, a zadziałaniem nazywamy również „rozkrecaniem się”.

Małe turbosprężarki

Są lżejsze, łatwiejsze w instalacji i mają dużą zaletę - rozkręcają się szybciej i przy niższych obrotach. Wady? Zaczynają się dławić i duszą silnik, jeżeli za bardzo się rozkręca. Jeżeli zainstalujesz je na Dieslu, to nie ma problemu z nadmiernym rozkręceniem, ale na benzynowcach może dojść do poważnych kłopotów - w cylindrach następuje przedwczesny zapłon i silnikowi spada moc. Czasami można tak rozwalić silnik kompletnie.

Reguła: +10 Przyspieszenie; w każdej rundzie z włączoną małą turbosprężarką Sprawność wozu spada na stałe o 1; można ją włączyć dopiero po uzyskaniu prędkości minimum 60km/h

Montaż: test Mechaniki na poziomie Trudnym.

cena: 30 gambli; **Dostępność:** 15%

Duże turbosprężarki

To prawdziwe słonie, ale dają wielką moc. Gdy wejdiesz na wysokie obroty i włączysz drania, śmigasz jak Pershing. Niestety, na niskich obrotach rozkręcają się z prędkością martwego ślimaka.

Reguła: +20 Przyspieszenie; w każdej rundzie z włączoną małą turbosprężarką Sprawność wozu spada na stałe o 2;

można ją włączyć dopiero po uzyskaniu prędkości minimum 80km/h

Montaż: test Mechaniki na poziomie Trudnym.

cena: 50 gambli; **Dostępność:** 15%

Intercooler

Jeżeli chcesz wyciągnąć jeszcze trochę mocy ze swojej sprężarki, to obadać ten sprzęt. Montuje się go na rurze doprowadzającej zimne powietrze ze sprężarki do silnika. Wiadomo, że powietrze po pewnym czasie nie chce się już ogrzewać, i spada jego jakość, a więc i moc silnika. Intercooler chłodzi to powietrze.

Reguła: niweluje pierwszą karę do Sprawności, wynikającą z włączenia turbosprężarki

Montaż: Trudny test Mechaniki

cena: 10 gambli; **Dostępność:** 10%

Przepustnica spalin

Małe cacko, a pożyteczne. Działa automatycznie pod wpływem ciśnienia spalin, jak zawór bezpieczeństwa. Likwiduje efekt dławienia się małych turbosprężarek na wysokich obrotach, wypuszczając część spalin z turbiny do rury wydechowej.

Reguła: po 6 rundach nieprzerwanego działania turbosprężarki ustają kary do Sprawności wynikające z działania turbosprężarki

Montaż: Trudny test Mechaniki

cena: 10 gambli; **Dostępność:** 10%

Rozwiercanie cylindrów i zaworów

Na cholerę ci zabawa z turbosprężarkami? Niby fajna rzecz, ale raz, że niszczą silnik, a dwa, że są inne sposoby rozwiązywania problemu zbyt małej mocy. Można przecież zwiększyć pojemność silnika! I sru, zero problemu!



Rozwiercanie cylindrów

Ta operacja, dość trudna dla kogoś nie-doświadczonego, daje przyrost mocy i prędkości. Fachowy mechanik robi to jednak bez większych trudności. Moc oznacza łatwiejsze pokonywanie trudniejszego terenu i lepsze przyspieszenie.

Reguła: +10 Przyspieszenie, -2 Sprawność

Montaż: Cholernie Trudny test Mechaniki z dodatkowym utrudnieniem +30%. Inaczej Sprawność spadnie na stałe o 6 punktów, a Przyspieszenie nie zostanie zwiększone.

cena: 30 gambli **Dostępność:** Jeśli tylko masz wiertło...

Rozwiercanie zaworów

Inny sposób na zwiększenie mocy. Wymaga zamontowania nowych zaworów.

Reguła: +5 Przyspieszenie, -1 Sprawność

Montaż: Cholernie Trudny test Mechaniki. Inaczej Sprawność spada o -4, a Przyspieszenie spada o 10. Uważaj, co robisz z tym wiertłem.

cena: 25 gambli **Dostępność:** Jeśli tylko masz wiertło...

Nitro

Polega to na tym, że wpuszczasz gaz z niewielką ilością benzyny do cylindra i w efekcie spalasz więcej paliwa. Potrzebne części to dwie butle o pojemności 2 litrów, zbiornik na podtlenek azotu, przewody elektryczne, parę przełączników, cztery zawory sterowane elektronicznie, konsolka sterująca, mechanizm wtryskowy. Dużo, innymi słowy części - no ale efekty są imponujące. Przełącznikiem wtryskujesz do cylindrów mieszankę nitro i benzyny i potem czujesz się już jak w odrzutowcu.

Reguła: Przyspieszenie +40, prędkość maksymalna +60, Sprawność spada na stałe o 5; działa to przez 1 rundę. Moż-



na powtarzać tak długo, aż silnik wyłeci przez rurę wydechową...

Montaż: Bardzo Trudny test Mechaniki. Jeżeli konsolę i sterowanie trzeba zmontować samemu, wtedy należy wykonać Problematyczny test Elektroniki.

cena: 80 gambli; napełnienie butli: 20 gambli; **Dostępność:** 10%

Chipy, elektronika i różności

Bardzo często, napotykając się na nieużywany silnik, albo fabryczny, ma on nałożoną blokadę prędkości. Wszystkie wozy produkowane po 2000 roku miały takie coś. Chodziło o bezpieczeństwo kierowców. Dlatego teraz warto zmienić chip sterujący silnika lub jego program na sportowy, albo zupełnie go wywalić i zmostkować elektronikę, by silnik działał.

Zdjęcie ogranicznika fabrycznego

No właśnie o tym mówiłem we wstępie. W brykach z lat sześćdziesiątych dwudziestego wieku o takich rzeczach nikt nie słyszał, ale z biegiem czasu coraz większa ilość producentów montowała ograniczniki w swoich silnikach. Wiesz, technologia szła naprzód, silniki i wozy były coraz lepsze - bez takich fabrycznych ograniczeń ludzie, by się w tych wozach pozabijali.



I jeszcze dygresja. Jak widzisz Jay w Chryslerze z '64 to chiopie nie bądź naiwny i nie sądz, że pod maską jest silnik z '64! Nadwozie i blacha - tak, jesteśmy sentymentalni. Silnik, hamulce... Brachu, nie będziemy się ścigać na spręcie prehistorycznymi!

Reguła: Prędkość maks. +20, Sprawność -1.

Montaż: Trudny test Elektroniki.
cena: 15 gambli; **Dostępność:** 15%

Magnetyzery

Podłączasz do akumulatora. Montujesz na przewodach paliwowych pod maską. Poprawiają jakość paliwa, polepszają spalanie, poprawiają Sprawność silnika. To taki, proszę ja ciebie, balsam.

Reguła: oszczędność spalania paliwa o 20%

Montaż: Przeciętny test Mechaniki
cena: 15 gambli; **Dostępność:** 10%

Chłodzenie powietrzem

Chłodzenie silnika powietrzem to standardowa opcja. Trudne, szczególnie na pustyni. No chyba że jeździsz łaźnikiem...

Reguła: brak

Montaż: Przeciętny test Mechaniki
cena: 25 gambli; **Dostępność:** 25%

Chłodzenie cieczą

Skuteczniejsze, lecz wymaga odpowiednich części, jak chłodnicy, czujników i wentylatorów. No i potrzeba płynu - a

to oznacza kolejne 5 gambli po każdym rajdzie (lub po przejechaniu 200 mil).

Reguła: +1 Sprawność

Montaż: Trudny test Mechaniki

cena: 40 gambli **Dostępność:** 20%

Wydechy i inne

Im większy silnik, tym lepszy powinien być wydech, tak mawia się w Detroit. A z własnego doświadczenia powiem ci, że panienki lecą na duży wydech. Jak bryka furczy i warczy, zaraz znajdzie się przy niej stado kociaków. No, może bez TEGO Kociaka. Ona ma taki wydech w swoim Tirze, że niewiele potrafi już jej załmponować.

Szeroki wydech

Niestety, robi przeraźliwy hałas - więc nie ukryjesz się przed słuchem wroga, jeśli się do niego zbliżasz. Masz -50% do ukrywania się jadąc takim pojazdem. No ale jak depniesz po garach, usłyszysz cię pół Detroit, a o to w tej branży chodzi nie? Jak się chcesz skradać to potrzebujesz F117. Jak chcesz zarwać pannę, potrzebujesz szerokiego wydechu.

Reguła: +1 Sprawność, +2 Klasa

Montaż: Przeciętny test Mechaniki
cena: 40 gambli; **Dostępność:** 30%

Strumienica

Sprawia, że spaliny łatwiej opuszczają układ wydechowy. A jak już ci tłumaczyłem, im szybciej opuszczają, tym lepiej.

Reguła: +1 Sprawność

Montaż: Przeciętny test Mechaniki
cena: 30 gambli; **Dostępność:** 25%

Przeróbki wydechów

Wyprowadzenie pod nadproża, w górę, z maskownicą, chromowane? A może wyprowadzone pionowo, by móc brodzić



w wodzie? He, he, o ile znajdziesz miejsce, w którym można brodzić. A poza tym, co tylko sobie zażyczysz.

Reguła: +1 do +3

Montaż: różnie, decyzja MG

cena: 10-20 gambli; **Dostępność:** 25%

Gaźnik recyrkulacji paliwa

Wypas sprawa. Ogranicza zużycie paliwa - oczywiście paliwa w miarę dobrej jakości. Na przedwojennej benzynie można było z tym gaźnikiem przejechać 100 kilometrów na półowce galona - czyli niecałych 2 litrach. A dziś, to co innego. Syfiasta benzyna, mniejsza oszczędność. Ale jednak jakoś działa.

Reguła: zużycie paliwa spada o 20%, -1 Sprawność

Montaż: Przeciętny test Mechaniki

cena: 40 gambli; **Dostępność:** 5%

Uniwersalne spalanie

Wymaga dodania i przeróbki następujących części silnika: pompy zasilającej do paliwa, pompy wtryskowej, filtra objętościowego, dodatkowej pompy zasilającej, filtra dodatkowego oczyszczania, gaźnika, wtryskiwaczy paliwa i ich sterowania.

Reguła: pozwala łać do baku dowolne paliwo

Montaż: Trudny test Mechaniki

cena: 40 gambli **Dostępność:** 30%

Podwozie i zawieszenie

Wzmocnione zawieszenie

Jak będziesz chciał przewieźć dziesięć worków cementu i do tego fortepian, to okaże się, że wzmocnione zawieszenie jest bardzo przydatne. Przy poszczególnych typach bryk podaliśmy ich ładowność. Teraz możesz ją zwiększyć.

Reguła: Zwiększa ładowność o 50%.

Montaż: Bardzo Trudny test Mechaniki, by zamontować. Wiąże się to z przeróbkami zawieszenia i podwozia.

cena: 20 gambli za każde 10% zwiększonej ładowności (maksymalnie o 100%); **Dostępność:** 15%

Pancerna płyta podłogowa

Co tu dużo mówić, pancerna płyta ma to do siebie, że jak Frank będzie się czałł na środku drogi, z toporkiem strażackim i przypierniczy ci od spodu w podwozie, to toporek mu się złamie, a twojej bryce dosłownie nic...

Reguła: Ciężki pancerz na podwoziu (lokacja: spód), +10% Zwrotność

Montaż: Test Mechaniki na poziomie Bardzo Trudnym.

cena: 45 gambli; **Dostępność:** 40%

Wzmocnienie przewodów i rurek pod podwoziem

Byle kulka, głupi rykoszet, ba, nawet idiotyczny kamień na trasie mogą nieźle ci namieszać - bo widzisz, te przewody co biegają pod spodem są jednak dość przydatne. Wzmocnienie nie jest trudne, wiąże się po prostu z wprowadzeniem ich do metalowych osłonek albo wymiany na chronione metalową opłotką.

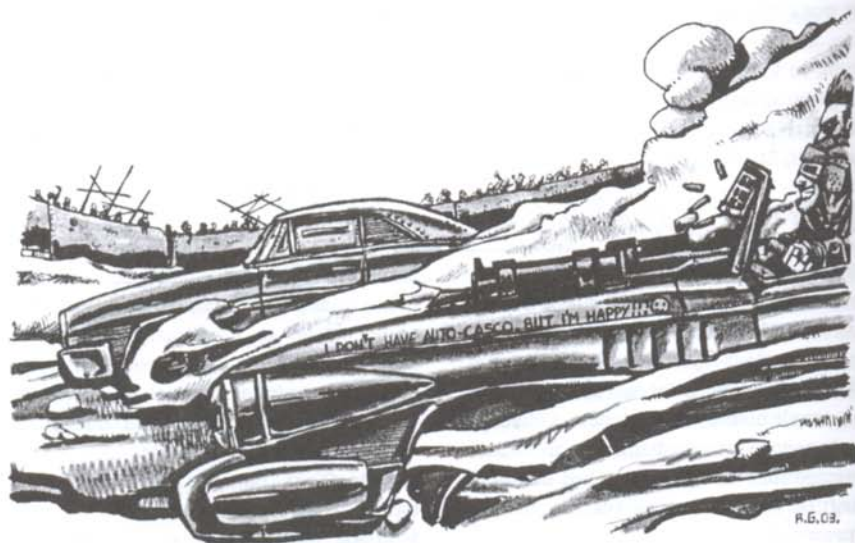
Reguła: Pancerz lekki na podwoziu (lokacja: spód). Można tak chronić przewody paliwowe, linki, kable i rurki układu hamulcowego.

Montaż: Normalnie kładziesz się pod brykę i montujesz, a co ty byś chciał wiedzieć?

cena: 50 gambli **Dostępność:** 40%

Zwiększenie prześwitu

Czyli podwyższone zawieszenie. W rajdach stosowany z różną popularnością. Jak wiadomo jedni wolą większą prędkość, inni łatwość w pokonywaniu cięż-



kiego terenu. Kamienie nie walą w podłogę, byle krawężnik nie urwie rury wydechowej... No, proszę ja ciebie, same plusy. Tylko że wolniej wóz jeździ...

Reguła: -30 Prędkość maksymalna; niweluje uszkodzenia na lokacji: spód, wynikające z niektórych typów nawierzchni oraz z wyjechania na offroad i pobocze (no, chyba, że mówimy o kołcach, które niszczą same tylko opony). Dodatkowo zmniejsza o 10% kary do testów PP wynikające z trudnego terenu.

Montaż: test Mechaniki na poziomie Cholernie Trudnym.

cena: 150 gambli **Dostępność:** 10%

Napęd na 4 koła

Wymaga wymiany obu osi na osi napędowe, zainstalowania wałów napędowych, reduktora, modyfikacji skrzyni biegów. Daje to takie właściwości jezdne, jak terenówki. Napęd na cztery koła ma niekwestionowane zalety. Zresztą, co tu dużo mówić, pewnie nie jedno już o tym cacku słyszałeś, co?

Reguły: Przyspieszenie +10, Zwrotność +10%; dodatkowo zmniejsza o 10% kary

do testów PP wynikające z trudnego terenu.

Montaż: Cholernie trudny test Mechaniki

cena: 250 gambli; **Dostępność:** 10%

Koła

Z kołami jest tak, są okrągłe i jest ich cztery sztuki. Plus jedno w bagażniku, tak zwane piate koło u wozu. A jak baba z wozu to koniom lżej, więc w tej sytuacji... Skupmy się na oponach.

Wypełnione opony

Nie do przebiccia przez kule, choć oczywiście wciąż można je rozpieprzyć granatem, lub spalić przy konsekwentnym ogniu z miotacza...

Reguła: Są traktowane jakby miały lekki pancerz, Zwrotność +10%, prędkość maks. -20, nie są odporne na ogień.

Montaż: No bierzesz pan łyżkę do opon, oponę...

cena: 5 gambli za oponę. **Dostępność:** 70%



Balonówki

Specjalne opony, ułatwiają poruszanie się po terenie grząskim i płaszczyстым.

Reguła: Anuluje utrudnienie wynikające z trudnej nawierzchni jazdy (piach, woda, trawa, drogi kamieniste, zagruzowane i drogi mocno zniszczone). Opon balonowych nie da się wypełniać.

Montaż: brak testu

cena: 10 gambli za sztukę; **Dostępność:** 10%

Przerabianie ramy pojazdu

Zależnie od skali przeróbek nadwozia i ramy pojazdu, ceny kształtują się różnorodnie, co akurat odkrywczym nie jest, nie? Szczegóły:

Mniejsze przeróbki

Wycięcie kilku elementów, zamontowanie płyt karoserii, wycięcie dziur, zaspawanie drzwi, itd. Wiesz, chodzi o nadanie osobistego klimatu, żebyś w bryce czuł się jak w domu. Tu pancer na szyba, tu pancerne drzwi...

Reguła: decyzja MG

Montaż: test Mechaniki na poziomie Trudnym.

cena: około 40 gambli **Dostępność:** 60%

Poważne przeróbki

Zmiana konstrukcji ramy, podstawowych elementów nośnych, wzmacnianie jej budowy itd. Jeśli masz talent, może nawet uda ci się polepszyć właściwości bryki, choć jak znam życie, raczej dzięki takim przeróbkom spada zwrotność i ogólnie mobilność wozu. Jednak ci, co ją wcześniej projektowali naprawdę byli specjalistami - a pomysły takich kretynów jak Frank z reguły prowadzą do katastrofy...

Reguła: modyfikuje Klasę i inne współczynniki wozu - decyzja MG

Montaż: test Mechaniki na poziomie Cholernie Trudnym.

cena: 40 do 150 gambli **Dostępność:** 30%

Rama aluminiowa

To rama z luksusowych samochodów, lżejsza od normalnej o 40%, więc wóz z taką ramą może wziąć więcej obciążenia.

Reguła: Niweluje 20% utrudnienia do Zwrotności wynikłego z montowania pancerzy.

Montaż: Bardzo Trudny test Mechaniki

cena: 80 gambli **Dostępność:** 10%

Opancerzenie i osłony

Opancerzenie przydaje się przy każdej okazji. Jak ściga cię Dark Visions, przyda się ciężka płyta. Jak ściga cię Car-men, przyda się płyta. Jak ściga cię... Zawsze, czy to rajd, czy to zwykłe podrózowanie przez Stany Zatranej Ameryki - dobra płyta wokół maski wydaje się być podstawą bezpieczeństwa.

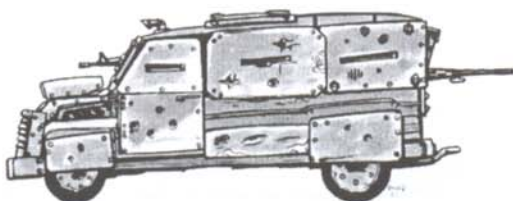
Płyty pancerne

Montujesz płyty na poszczególnych lokacjach bryki. No i możesz być pewien, że w tą część może sobie jeden z drugim strzelać do, proszę ją ciebie, usranej śmierci.

Reguła: Pancerze można montować na lokacje: przód, tył, boki. Za każdą opancerzoną lokację wóz otrzymuje karę do Zwrotności: +5% za pancerz lekki lub +15% za pancerz ciężki.

Montaż: Przeciętny test Mechaniki

cena: 10 gambli **Dostępność:** 75%



Płyty pancerne na okna

Tu, w Detroit nie strzela się do kierowców, ale wiesz, nie tylko w naszym mieście jeździ się samochodami. Poza naszą okolicą nie szanuje się zbytnio życia kierowców. Stąd ten wynalazek. Płyty mają lufki obserwacyjne więc niby coś tam widać, ale powiem ci, ja bym tym nie potrafił prowadzić. Czujesz się jak w czołgu!

Reguła: Można wybrać dwie możliwości opancerzenia okien (płyty metalowe):

- mniejsze (ochrona kierowcy 80%), utrudnienie testów PP +80%;
- większe, (ochrona kierowcy całkowita), utrudnienie testów PP +100% (pozostał tylko wizjer);

Montaż: Trudny test Mechaniki

Cena: 40 gambli **Dostępność:** 20%

Klatka rurowa

Chroni przed uszkodzeniem kabinę i jej pasażerów, gdy debil pilot źle odczyta najbliższy zakręt i przyjdzie wam dachować. W zasadzie może chronić przed zgnieceniem i inne, dowolne sekcje, zależy gdzie się ją chcesz zamontować.

Reguły: Modyfikuje obrażenia otrzymane przez kierowcę i pasażerów podczas wypadków - o 1 poziom (rany ciężkie zmieniają się w lekkie, zaś lekkie niweluje całkowicie).

Montaż: test Mechaniki na Trudnym poziomie.

cena: od 20 do 80 gambli, zależnie od typu pojazdu. **Dostępność:** 30%

Zderzaki wzmocnione

Są zrobione ze stalowych rur i działają na zasadzie odbijaków (mają sprężyny i gumowe podkładki). Przyczepiane do ramy pojazdu, z przodu i z tyłu (autobusy mogą mieć je z boku).

Reguła: Zmniejsza uszkodzenia ciężkie do uszkodzeń lekkich otrzymane w wyniku nieudanego testu PP podczas wchodzenia w zakręt.

Montaż: test Mechaniki na poziomie Bardzo Trudnym.

cena: 25 gambli za jedną lokację **Dostępność:** 60%

Opancerzenie zbiornika paliwa

Są takie elementy o których trzeba gadać długo. O opancerzaniu baku chyba nie muszę zbyt wiele gadać, nie?

Reguła: Dodatkowy Ciężki pancerz na baku. Normalnie trafienie w bak (+80%) powoduje eksplozję samochodu z szansą 20%.

Montaż: Trudny test Mechaniki

Cena: 25 gambli za 1 zbiornik. **Dostępność:** 60%

Lotniczy zbiornik paliwa

Jego ścianki wewnętrzne są wyłożone gumą samozasklepiającą się. Tego się nie da rozdupuścić. No chyba że wrzucisz do środka granat.

Reguła: Anuluje dowolne obrażenia, które trafiły w bak.

Montaż: Bardzo trudny test Mechaniki **cena:** 100 gambli **Dostępność:** 5%

Siatka metalowa

Zakładana na szyby lub tam, gdzie ich brak. Chroni przed większymi przedmiotami, jak granaty, cegłówki, kamienie - odbija je od siatki. I żebyśmy mie-



li jasność - siatka NIE chroni przed wybuchami. I na pewno NIE chroni przed ostrzałem z broni palnej.

Reguły: Uniemożliwia wybiecie szyby poprzez rzucenie przedmiotów.

Montaż: Przeciętny test Mechaniki

cena: 5 gambli za lokację; **Dostępność:** 60%

Broń zaczepna i wyposażenie bojowe

Broń, broń, broń...

Kolce

Montowane w dowolnym miejscu - najlepiej spisują się na zderzakach i pługu.

Reguły: test PP z dodatkowym utrudnieniem +20%. Samochodów nie może dzielić więcej niż 3 zderzaki. Zada je lekko obrażenia.

Montaż: Przeciętny test Mechaniki

cena: 10 gambli **Dostępność:** 70%

Krajalnica

Fajna rzecz, kroi wszystko co się tylko nawinie pod maskę. Najlepiej ludzi i mutków. Pila tarczowa; może mieć napęd własny (własny silniczek) lub napędzana z silnika pojazdu przez przekładnię lub pasek klinowy.

Reguły: test PP z dodatkowym utrudnieniem +20%. Zawodność - jeżeli wypadnie na k20 17-20, to tarcza ulega uszkodzeniu i blokuje się. Blokuje się również na każdym pancerzu twardszym niż lekki. Trafienie zadaje ciężkie obrażenia.

Montaż: test Mechaniki na poziomie Trudnym.

cena: 30 gambli **Dostępność:** 30%



Teksański różaniec

To taka krajalnica, tyle że z wielkiej piły łańcuchowej. Wyobrażasz sobie? Działa podobnie.

Reguła: Zada je obrażenia ciężkie. Wymaga rzutu na Zawodność - 15-20 na k20 oznaczają zerwanie łańcucha. Blokuje się na pancerzu twardszym niż ciężki.

Montaż: test Mechaniki na poziomie Trudnym.

cena: 40 gambli **Dostępność:** 20%

Spychacz

Czyli łyżka od spychacza, zamontowana na samochodzie. Tylko na ciężarówkach lub autobusach. Jest nieruchoma, jej zęby traktujemy jak duże kolce.

Reguła: Pancerz ciężki na przód pojazdu. Dodatkowo taran z kolcami (-10% do testów taranowania).

Montaż: test Mechaniki na poziomie Trudnym.

cena: 30 gambli **Dostępność:** 30%

Spychacz ruchomy

To jest jazda. Na ciężarówce montujemy do łyżkę od spychacza na jego ramionach, wraz z osprzętem, czyli zbiornikiem oleju, pompą olejową, przewodami i siłownikami. Łyżka może się podnosić i chronić albo maskę, albo kabinę pancerzem. Można łyżką wywalać inne samochody, wsuwając łychę pod bagażnik lub maskę - ogólnie fajna zabawa.

Reguła: Jak spychacz. Dodatkowo łyżkę można podnieść - zasłania się wtedy przednią szybą przed pociskami. Łyżką można operować z wykorzystaniem umiejętności Maszyny Ciężkie.

Montaż: test Mechaniki na poziomie Bardzo Trudnym.

cena: 50 gambli **Dostępność:** 10%



Wielorybnik

A to jest szczególnie fajny sprzęt - służy do zaczepienia innego pojazdu! Na jeżdżasz na niego i wbijasz metalową rurę, czy płaskownik, wyposażone w hak. No i gość jest jak na dyszlu. Trochę źle mu się wtedy wchodzi w zakręt, pewnie się domyślasz, nie?

Reguła: Udany test PP z dodatkowym Utrudnieniem 20% oznacza zaczepienie pojazdu, ofiara ma utrudnienie +30% do testów PP, tak długo aż się uwolni. Pojazd z wielorybnikiem ma 10% Utrudnienia do PP. Aby uwolnić się od wielorybnika należy zyskać przynajmniej jedną długość między zczepionymi ze sobą samochodami. Samochód z zamontowanym Wielorybnikiem ma karę +10 do Zwrotności.

Montaż: test Mechaniki na poziomie Trudnym.

cena: 25 gambli **Dostępność:** 50%

Niespodzianki

Niespodzianka na trasie, to Patti prosząca o podwiezienie, czy na przykład Frank polujący na części do swojej bryki. Zresztą Frank to nic, w jego zespole są od tego osobni ludzie. Frank przy nich jest łagodny jak Kociak. Rzecz w tym, że Patti, czy Franka nie zamontujesz sobie do wozu. A taką na przykład wyrzutnię pocisków i owszem.

No więc właśnie. Zapraszam na zakupy.

Olejarka

To oczywiście nie jest narzędzie do konserwacji wozu, ale urządzenie montowane z tyłu, pod podwoziem. Po naciśnięciu przez kierowcę spustu wypuszcza płamę oleju.

Reguła: Tworzy płamę oleju na odcinku (1 Długość za wozem z olejarką). Płamę oleju należy wyminąć zgodnie z re-

gulami omijania przeszkód. Po jednym użyciu trzeba ją ponownie napełnić (po wyścigu).

Montaż: Trudny test Mechaniki

cena: 20 gambli **Dostępność:** 40%

Krucze stopy

No proszę ja ciebie, rzecz jest elementarnie prosta: spod tylnej części podwozia uwalniasz dziesiątki połączonych ze sobą w gwiazdki kawałków zaostrego pręta zbrojeniowego, grubego szkła, ostrych fragmentów metalu. Dziurawi to łaczki każdemu, kto cię ściga, jeśli oczywiście jest idiotą i nie ma odpowiednich opon.

Reguła: Podobnie jak plama oleju, ale każdy kto nie ominie tej przeszkody ryzykuje przebicie niewypełnionych opon (30% szans na każdą oponę).

Montaż: test Mechaniki na poziomie Trudnym.

cena: koszt 15 gambli

Prosto w ryj

Jeżeli przeciwnik znajduje się nie więcej niż cztery metry za tobą, możesz wystrzelić z prostego mechanizmu sprężynowego słój z farbą, smołą, itd. Słój rozbija się na szybie, ograniczając widoczność. Starcie tego zajmie mu trochę czasu, jeśli w ogóle mu się uda!

Reguła: Wymagany test umiejętności Wyrzutnie. Trafienie zgodnie z normalnymi regułami i +30% za strzelanie do tyłu. Farba pozostaje na szybie przez 3 rundy. W pierwszej daje kierowcy utrudnienie +45%, które maleje o 15% w każdej następnej rundzie. Wybicie szyby natychmiast likwiduje działanie ograniczeń.

Montaż: Przeciętny test Mechaniki

cena: 10 gambli **Dostępność:** 60%





Montowanie kaemów wewnątrz pojazdów

W samochodach osobowych, jeepach i pickupach można zamontować kaem w kabinie, wyprowadzając lufy przez przednią szybę, lub też ukryć broń pod maską i końcówki luf wypuścić przez reflektory lub kratę maskującą chłodnicy. Można ukryć również dwa karabiny maszynowe w bagażniku, lecz w mniejszych sedanach trzeba wtedy wywalić oparcie kanapy, by się zmieściły. Jeżeli chcesz, możesz zamontować je w poprzek, by strzelały w bok - po jednym z każdej strony.

Reguła: Zasięg skuteczny to dwie długości. Kąt ostrzału zależy od miejsca zainstalowania, ale pole rażenia to zawsze 90 stopni. Możliwe jest również zainstalowanie nieruchomego karabinu maszynowego, strzelającego tylko w jedną stronę (obsługa łatwiejsza o -10%). Patrz także: Podręcznik podstawowy, strona 177.

Montaż: Trudny test Mechaniki

cena: 10 gambli + koszt broni **Dostępność:** 80%

Montowanie kaemów na samochodzie

W samochodach osobowych można montować je na dachu na dwa sposoby - albo przy szyberdachu, na stałej podstawie (kąt obrotu 120 stopni), albo wycinając dziurę i montując włącz obrotowy. Strzelec obraca się wraz z wiałem i z karabinem o 360 stopni. Karabiolety mogą mieć kaem zamontowany na paląku dachu lub na spaczalnie zamontowanej podstawie. Kąt ostrzału wynosi wtedy 130 stopni. W pickupach kaemy montuje się na trójnożu lub innej podstawie, zamontowanej na skrzyni ładunkowej. Strzelec może obracać kaem o 360 stopni.



Reguła: Pole rażenia zwiększa się kosztem wielkości gniazda karabinu, a do obsługi potrzebny jest strzelec. Kierowca nie jest w stanie strzelać z tak zainstalowanego karabinu. Zasięg skuteczny to dwie długości. Kąt ostrzału zależy od sposobu instalacji - patrz w opisie powyżej. Patrz także: Podręcznik podstawowy, strona 177.

Montaż: Bardzo Trudny test Mechaniki

cena: 35 gambli części + koszt broni **Dostępność:** 50%

Wyrzutnie rakiet

Można je montować na stałe lub na obrotowych podstawach. Montowanie w kabinie wygląda dość zabawnie, bo rura biegnie wzdłuż kabiny. Potrzebny jest deflektor gazów wylotowych, wyprowadzający je poza kabinę (zwykle kawał wyprofilowanej rury na zawiasie) bo inaczej skończysz tak jak gość, do którego celujesz. Wyrzutnie montowane na zewnątrz (w gnieździe przypominającym to od kaemów) mają o wiele większy kąt strzału. Z drugiej strony przeciwnikowi łatwiej je zniszczyć. Więc sam wiesz - jak zwykle wybór należy do ciebie. Używanie rakiet w trakcie większości wyscigów jest surowo zabronione!

Reguła: Zasięg skuteczny to sześć długości. Kąt ostrzału - patrz opis powyżej. Patrz także: Podręcznik podstawowy, strona 178.



Montaż: Bardzo trudny test Mechaniki
cena: koszt wyrzutni rakiet +20 gambli za montaż w kabinie, +25 za montaż na zewnątrz pojazdu.

Miotacz ognia

Można go zamontować z przodu, z tyłu lub z boku. Potrzebne jest miejsce na butlę z paliwem.

Reguła: Zasięg skuteczny miotacza to dwa zderzaki. Patrz także: Podręcznik podstawowy, strona 179

Montaż: Bardzo Trudny testu Mechaniki.

cena: 20 gambli. **Dostępność:** 30%

Zasłona dymna

Z tym gadżetem trzeba ostrożnie. Wiele już kończyło wyścig wyskakując z zadymionego samochodu. Poprawnie zastosowana zasłona dymna stawia przed przeciwnikami mur nieprzeniknionego dymu. Oczywiście utrudnia to jazdę pozostawionym w tyle przeciwnikom. Publiczność bardzo nie lubi stosowania zasłony dymnej, ponieważ utrudnia ona obserwację wyścigu.

Reguła: Działa na 1 Długość wstecz. Wszyscy przeciwnicy, którzy się tam znajdują, dostają utrudnienie +40% do testów PP Zasłona rozwlewa się po jednej rundzie.

Montaż: Bardzo Trudny testu Mechaniki i Trudny test Chemii.

cena: 20 gambli. **Dostępność:** 30%

Garlacz

Samopalm odprzodowy, montowany gdziekolwiek na pojeździe. Składa się z grubej rury i mechanizmu spustowego (iskrownik), obsługiwanego z kabiny. Ładuje się go dowolnym śmieciem.

Reguła: zadaje obrażenia ciężkie, zasięg skuteczny to jedna Długość.

Montaż: Trudny test Mechaniki.

cena: 30 gambli. **Dostępność:** 60%

Mina wytykowa

Tak, wiem, że to nie broń strzelecka! Montowana na dowolnym pojeździe. Bierzesz długi drąg, z drewna, a najlepiej z metalu. Takí coś z dziesięć, dwaście metrów. Kładziesz go wzdłuż dachu samochodu tak, by jeden koniec był przymocowany do bagażnika, a drugi sięgał daleko w przód. Na tym drugim końcu montujesz dowolny ładunek wybuchowy - minę, plastik, dynamit, granat przeciwpancerny, co sobie chcesz. Oczywiście z przodu pojazdu musi być zapalnik naciskowy, to znaczy taki, który odpali ładunek gdy miną uderzysz w przeszkodę. Dobre do rozwalania maszyn Molocha, oraz wszelkich wrogów! No i zapomnij o ciasnych zakrętach w wąskich uliczkach.

Reguła: Drąg modyfikuje Zwrotność samochodu o +10%, trafienie w cel wymaga odpowiedniego (uwzględniającego prędkość itp.) testu PP z modyfikatorem +30%. Zadawana obrażenia - zależnie od ładunku (przeważnie ciężkie). Jeżeli przed zdetonowaniem miny dojdzie do jakiegokolwiek wypadku, samochód z tym gadżetem sam dostaje obrażenia od miny.

Montaż: Trudny test Mechaniki
cena: 30 gambli. **Dostępność:** 15%

Dodatki i gadżety

Zbliżamy się do końca listy, więc jak masz jeszcze trochę gambli to ostatnia chwila, by coś zakupić. Mamy tu trochę sprzętu z lotnictwa, kawałek helikoptera, takie tam cuda...

Hamulce lotnicze

Są delikatnie mówiąc... lepsze niż normalne. Skracają drogę hamowania, po-



zwalają wyhamować w nieosiągalnym dla innych tempie.

Reguła: +90 do Hamowania, +20 Zwrotność

Montaż: Cholernie trudny test Mechaniki

cena: 65 gambli za komplet na 2 koła.

Dostępność: 10%

Osłona przeciwwodna silnika

Umożliwia browienie w wodzie o głębokości do jednego metra. Pytanie tylko gdzie niby znaleźć tyle wody?! He, he odpowiedź brzmi na siódmym odcinku! Tu w Detroit zarząd ligi dba o różnorodność tras!

Reguła: Silnik nie dostaje minusów do Sprawności podczas częściowego zanurzenia w wodzie. Bo wiesz, normalnie MG zmniejszy ci Sprawność nawet o kilkanaście punktów za browienie w wodzie (dopóki wóz ci nie wyschnie).

Montaż: test Mechaniki na poziomie Trudnym.

cena: 50 gambli

Uszczelnienie kabiny

Zabezpiecza pasażerów i kierowcę przed działaniem skażenia chemicznego i bakteriologicznego. Wiesz, w dzisiejszych czasach nie jest to znowu takie nic, nie sądzisz? Co prawda wymaga zastosowania od cholery gąbek, gumowych uszczelek, silikonu i klejów. Uszczelniane są wloty powietrza, przerabiana jest klimatyzacja i filtr powietrza. Aha, no i potrzeba klimy, bo nie da się otwierać okien. Duża sprawa, takie uszczelnienie. No ale wiesz, nie ma takiej ceny, której nie warto by zapłacić za ratowanie swojej dupy od śmierci, nie?

A wiesz, jest też zaawansowana opcja - system podtrzymywania życia. Jak w statku kosmicznym, proszę ja ciebie. Składa się z butli z powietrzem, reduktora i masek oddechowych na całą

twarz. Pozwala wyciągnąć godzinę (dwie osoby) przy jednej butli. Butlę napełnia się kompresorem. Możesz też zmontować sobie system filtracji powietrza: działa tylko przy skażeniu chemicznym, bakteriologiczne zaś obniża o 70%.

Co za czasy, nie?!

Reguła: decyduje MG

Montaż: Cholernie trudny test Mechaniki, wymaga retuszu i poprawek minimum raz na 200 mil (Trudny test Mechaniki)

cena: Uszczelki: 50 gambli, filtry i zawory 40, butle i maski 50, system filtracji powietrza 60 gambli. **Dostępność:** 20%

Szyby kuloodporne

Wiesz dlaczego nazywają się kuloodporne? No właśnie. Tu, w Detroit nie strzeła się do kierowców, więc takie cacka nie są najważniejszym elementem bryki. Ale powiem ci, rusz swój tyłek 50 mil od naszego miasta, a te szyby okazą się niezbędne. Generalnie działa to tak, jak gdybyś przyspawał sobie ciężkie blachy. Tylko że przeźroczyste!

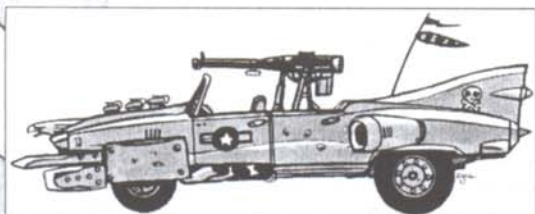
Reguła: Są traktowane jak lekki pancerz na szyby (nie na całą lokację).

Montaż: Przeciętny test Mechaniki

cena: 60 gambli za szybę **Dostępność:** 30%

Fotel katapultowy

No wiesz, fotel lotniczy to jest coś! Jest ciężki, więc wszelkie wozy mniejsze niż pickup muszą mieć wzmocnione zawieszenie. Aha, i przypominam, gdyby się tak stało, że się zbyt podniecisz - pamiętaj, że wymaga zrobienia przesyłony z cienkiego lub kruchego materiału w dachu, pod którym jest ten fotel. Inaczej wkatapultujesz się łbem w dach i... Sam wiesz. Dlatego każde dachowanie oznacza dodatkową ranę ciężką.



Reguła: Po zwolnieniu dźwigni katapultuje kierowcę naprawdę wysoko. Kierowca wykonuje Trudny test Percepcji. Jeśli go zda, może w ten sposób uniknąć śmierci w wypadku - w ostatniej chwili katapultując się z wozu. I oczywiście niewiele wyjdzie z katapultowania, jeśli zasuwasz właśnie w tunelu.

Montaż: Jeśli masz mały wóz, będziesz musiał przerobić całe zawieszenie, a to duże koszty i dużo roboty. Musisz zdać Cholernie trudny test Mechaniki, by to jakoś wszystko dopasować. W dużych brykach wystarczy Bardzo trudny test Mechaniki.

cena: 120 gambli, plus spadochron 40 gambli. **DOSTĘPNOŚĆ:** 5%

Reflektory

Osobiście polecam halogeny. Reflektory montowane są gdzie tylko sobie zażychez, z przodu, na pałaku, czy gdziekolwiek potrzebujesz. Możesz również zamontować szperacz do karabinu maszynowego i strzelać w nocy! I to jest bracie prawdziwy wypas!

Reguła: Niwelują utrudnienia wynikające z jazdy w ciemności, odpowiednio: małe o 10%, średnie o 20% a halogeny o 30%.

Montaż: Przeciętny test Mechaniki

cena: 15 gambli za małe, 25 za średnie, 60 za halogeny **Dostępność:** 70% zwykły, 40% halogeny

Przyczepy

Widzisz, nie oszukasz fizyki. Jak masz mały wóz, będziesz miał małą przyczepę.

pę. A jak masz tira, tak jak kotek, to nie podepniesz do niego przyczepy campingowej. Rzecz oczywista, ale ponoć zawsze warto wszystko jasno powiedzieć. Więc mówię. Rozróżniamy przyczepy, naczepy, cysterny, itd.

Reguła: W zależności od wielkości, w różnym stopniu utrudniają jazdę - od +20% do +80% do Zwrotności. Dzięki przyczepie zyskasz dodatkowe miejsce na towar, po drugie rozmiary twojego samochodu się zwiększą - a to ma wpływ na zdolności taranowania. Jednak (również, zależnie od wielkości i załadowania) przyczepa obniża Hamowanie, Przyspieszenie i prędkość maksymalną o wartości od 10 do 50. Można próbować ostrzejszego hamowania z przyczepą - ignorując kary, lecz wiąże się to z ryzykiem wypadku: dodatkowa kara do Zwrotności równa jest zignorowanej karze do Hamowania.

Montaż: nie wymaga testu

cena: gambli **Dostępność:** 0%

Dodatkowe zbiorniki paliwa

Z beczek po ropie lub kanistrów, z reguły ładowane do bagażnika. Dzięki nim, jeśli dostaniesz kulę tam gdzie nie trzeba, wybuchniesz jeszcze efektowniej! W samochodach rajdowych raczej się tego nie stosuje, choć już przy crossach, rajdach na orientację, no i przede wszystkim w zwykłym codziennym życiu kurierów i wojowników autostrad - jest to element obowiązkowy. Więc dobrze się zastanów, czy ci to cacko jest do czegoś potrzebne. Jeśli tak, bierz. Jeśli nie, sam wiesz...

Reguła: Zwiększa dystans jaki bryka może pokonać odpowiednio do wielkości dodatkowego zbiornika (ilość litrów porównana ze spalaniem daje odpowiedni dystans)

Montaż: Przeciętny test Mechaniki

cena: 5 gambli za każde 50 litrów pojemności. **Dostępność:** 80%



Naprawianie samochodu

Po wyścigu przychodzi taka przykra chwila, kiedy kierowca jest zadowolony, że dojechał a mechanik patrzy na samochód i załamuje ręce. Niezależnie czy wygrałeś czy przegrałeś, prawie na pewno okaże się, że samochód powinien wylądować w warsztacie. Jeżeli przegrałeś rozbijając się o Offroad, zwołaj kilku kumpli - każdy zanieś do warsztatu kawałek auta i szybko się uwiniecie. Warsztat jest również docelowym miejscem dla dopiero co kupionych samochodów. Dowiedziałeś się już pewnie, że mało która bryczka na sprzedaż jest w pełni sprawna. Lepiej wybierz się na giełdę z kumplem, który ma linkę holowniczą. Oszczędzając drastycznych szczegółów - skoro tylko twój samochód wyląduje w warsztacie zakasasz rękawy lub zwołasz fachowca. I co dalej?

W mechanice gry naprawa samochodu to kilka niezależnych od siebie czynności. Na samym początku diagnostyka - musisz zorientować się co się po psuło, jak to naprawić i ile czasu zajmie robota. Diagnostyka to Problematyczny test Mechaniki i Przeciętny test Elektroniki, jeżeli samochód w dużej mierze składa się z tranzystorowych bajerów.

Po rozeznaniu się w temacie możesz opuścić maskę samochodu i przemyśleć sprawę albo zabrać się za naprawianie samemu. Naprawiać możesz dwa spośród parametrów samochodu: Sprawność i Hamulce (a pośrednio wszystkie).

Naprawiać można również zainstalowane w samochodzie dodatki. Przy każdym z rodzajów naprawy stosuje się modyfikatory procentowe, zestawione w podręczniku głównym na str. 404.

Sprawność - wartość sprawności decyduje o Przyspieszeniu i Prędkości maksymalnej, ponadto jeśli sprawność równa jest zeru, auto nie ruszy. Ten współczynnik poprawiają dodatkowe elementy auta (takie jak szeroki wydech), jednak nawet wydech szeroki jak stąd do Miami nie zastąpi najprostszej konserwacji samochodu. W zależności od aktualnej Sprawności auta wykonać należy test Mechaniki, zgodnie z poniższą tabelką. Udany test daje samochodowi Sprawność na minimalnym poziomie wiersza powyżej (z tabeli). Czas naprawy jest równy przywróconej w ten sposób liczbie punktów Sprawności, pomnożonej przez podaną liczbę, w godzinach. W trakcie naprawiania sprawności mechanik zużywa powszechnie dostępne materiały i części samochodowe, w cenie 5 gambli za 2 przywrócone punkty Sprawności.

Przykładowo: naprawienie wozu o Sprawności 8 wymaga wykonania testu Mechaniki na PT Trudnym. Po udanej naprawie nowa wartość Sprawności wyniesie 10 (minimalna Sprawność w wierszu powyżej). Przywrócone zostały 2 punkty, zatem zgodnie z tabelą naprawa trwała 4 godziny.

Aktualna Sprawność	Trudność testu Mechaniki	Czas Naprawy
18 (do 19)	Cholernie Trudny	liczba przywracanych punktów Sprawności x 3h
15-17	Bardzo Trudny	liczba przywracanych punktów Sprawności x 2h
10-14	Trudny	liczba przywracanych punktów Sprawności x 1h
4-9	Trudny	liczba przywracanych punktów Sprawności x 2h
0-3	Bardzo Trudny	liczba przywracanych punktów Sprawności x 3h



Nieudane testy Mechaniki można powtarzać do skutku, dopóki nie są Cholernie Trudnymi, jednak za każdym razem PT wzrasta o jeden stopień. Czas poświęcony na nieudane naprawy jest zmarnowany.

Udany test Mechaniki oznacza podniesienie Sprawności wozu. Mechanik może próbować kolejnych napraw, winając Sprawność jeszcze wyżej. Bez zainstalowania elementów dodatkowych maksimum to 19.

Hamulce - samochody, jak każda maszyna i każdy człowiek, zużywają się po czasie. Jednym z objawów zużycia samochodu jest zmniejszenie się (pogorszenie) wartości współczynnika Hamulce. Z tym typem naprawy najczęściej będziesz miał do czynienia próbując ulepszyć zaniedbany lub pogruchotany samochód - a właśnie takie najczęściej sprzedaje się w Detroit. Szczególnie hamulce bębnowe wykazują tendencję do szybkiego niszczenia się po kilkukrotnym hamowaniu na maksa. Tak czy owak - każdy system hamulcowy ma maksymalną wartość parametru Hamulce, której używa się do stopowania wozu. Jeśli coś się popsuje, wartość Hamulców spada poniżej maksimum. Naprawa sprowadza się do przywrócenia wartości maksymalnej.

Podnosząc wartość współczynnika Hamulce o 10 mechanik wykonuje Trudny test mechaniki i poświęca godzinę pracy (z przerwą na piwo). Sukces pozwala przywrócić kolejne 10 wartości współczynnika, aż do maksimum. W przypadku porażki PT testu podnosi się o stopień i można powtórzyć rzut, chociaż czas poświęcony na naprawy jest zmarnowany.

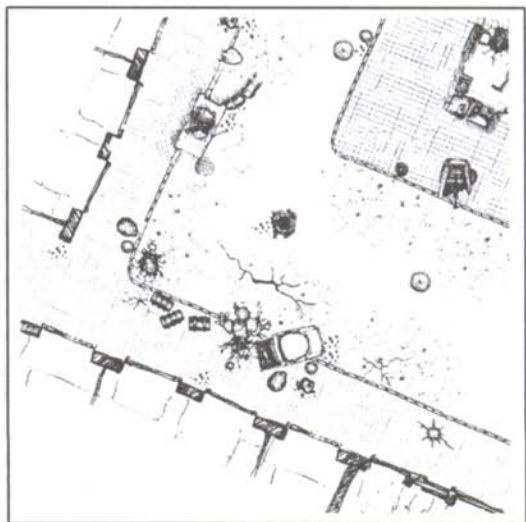
Dodatki - wszystkie urządzenia, bez których samochód świetnie dałby sobie radę na drodze, nazywane są dodatkami lub gadżetami. Zostały one opisane w osobnej sekcji dodatku. Gadżety

również mogą się popsuć - są wówczas nieaktywne i nie spełniają powierzonych im funkcji. Aby znów zadziałały należy je naprawić. PT testu naprawy każdego z elementów jest zawsze o jeden stopień łatwiejszy niż PT instalacji. Wykonuje się rzut na Mechanikę lub Elektronikę, w zależności od rodzaju gadżetu. W rzadkich przypadkach MG może wymagać dodatkowego testu innej umiejętności, na przykład Fizyki lub Chemii. Czas poświęcony na naprawę zależy od trudności. Dla testu Łatwego to godzina, dla Przeciętnego dwie godziny, dla Problematycznego trzy godziny i tak dalej. Podobnie jak w przypadku innych testów napraw możliwe jest powtórzenie rzutu po porażce, ale PT podnosi się o stopień. Cholernie Trudnych testów nie można już powtórzyć - mechanik nie ma pojęcia jak naprawić dany element. Podczas naprawy gadżetu zużywa się części kosztujące 5 lub 10 gambli (Mechanika lub Elektronika).

Instalowanie dodatków

Przy każdym z gadżetów możliwych do zainstalowania w samochodzie podano PT testu Mechaniki lub Elektroniki. Czas instalacji zależy od trudności testu - w taki sam sposób jak przy testach naprawiania dodatków (Łatwy: godzina, Przeciętny: dwie godziny, itd.). Obowiązują również te same zasady powtarzania nieudanych testów. Instalacja pancerza lekkiego i szyb pancernych na jednej lokacji zajmuje trzy godziny i wiąże się z Problematycznym testem Mechaniki. Pancerz ciężki instaluje się przez cztery godziny, wykonując Trudny test mechaniki. W przypadku dużych pojazdów czas trwania prac należy pomnożyć przez 2 lub nawet 3.

Dezinstalacja zabawki z reguły zajmuje jedną czwartą czasu poświęcanego na zainstalowanie danej rzeczy, a czasami jeszcze mniej.



PRZED WYŚCIGIEM



Przygotowanie trasy

Hola, hola! Stój! Zanim ktokolwiek zacznie się ścigać, trzeba przygotować trasę rajdu! To oczywiście zadanie dla MG. Przedstawione poniżej reguły pozwalają dość szybko i łatwo zaprojektować cały rajd i szczegóły poszczególnych odcinków. Co tu dużo mówić, całość chodzi łatwo i przyjemnie, co najmniej tak, jakby te zasady projektowała Jay, a nie my.

Twoje zadanie składa się z trzech etapów. Wpierw wymyślasz trasę - o tym opowiada ten rozdział. Potem trzeba to wszystko sensownie spisać - dzięki naszemu systemowi idzie to łatwo i gładko jak po autostradzie. Trzeci etap to prowadzenie sesji. Szczerze? Każdy z tych etapów to wielka frajda.

Zaczynamy od zaprojektowania trasy.

Podział na odcinki

Trasa rajdu składa się z odcinków. Przeciętny wyścig ma sześć, czy siedem odcinków plus dwie proste na rozhulanie bryki do sensownej prędkości. Bardzo krótki wyścig będzie miał ze cztery odcinki, długi to dwanaście lub więcej. Zależnie od tego jak długi jest dany rajd, pilot powinien wraz z mechanikiem i kierowcą uzgodnić taktykę jazdy. Gdy rajd jest krótki, taktyka jest prosta, gaz do dechy i jakoś to będzie. Przy dłuższych trasach trzeba jechać ostrożniej, bo szanse na wypadek i na to, że bryka się rozkraczy wzrastają. Mechanik wie ile bryka przetrwa uszkodzeń, a

kierowca wie z jakimi poradzi sobie na trasie. Pilot zaś decyduje, gdzie jedziecie wolno, gdzie zaś przyspieszacie. W którym momencie warto zagrać va banque, a gdzie lepiej odpuścić.

Wracając do projektowania - pierwszy krok to ustalenie długości rajdu, czyli tego ile rajd ma odcinków. Potem Mistrz Gry zabiera się za każdy z odcinków i zamienia go w piekło. No, powiedzmy połowę w piekło, połowę w plekieleko...

Warto tu wyjaśnić - w czasie rajdu testy wykonuje się właśnie na poszczególnych odcinkach - odcinkiem jest ostry zakręt, jest nim tunel, jest przeszkoda ustawiona na środku drogi. Kierowcy jadą i na każdym odcinku wykonują test PP. A to trzeba wejść w zakręt, a to trafić w bramę, a to przejechać przez płonącą benzynę, którą ktoś rozlał na całej szerokości trasy.

Poniżej zamieszczony jest szkic poglądowy, by łatwo było to sobie wyobrazić. Jak widać na szkicu, trasa rajdu podzielona jest wzdłuż na odcinki. Bystre oko dostrzeże także, że same odcinki dzielą się wszędzie na Asphalt, Poboże i Offroad. Uwaga, teraz omawiam poszczególne części.



Skrót PP oznacza odpowiednią umiejętność z pakietu Prowadzenie pojazdów - zależnie od sytuacji: motocykl, samochód lub ciężarówka.

Trasa rajdu dzieli się wzdłuż na odcinki. Odcinki dzielą się wszędy na Asphalt, Pobocze i Offroad

Asphalt

Asfalt to jest to czarne na środku drogi, czego powinieneś się trzymać. Masz bracie czarne opony, asfalt jest czarny, więc chyba łatwo skumać, że to para, nie?

Asfalt to oczywiście tylko nazwa, jeden z elementów slangu zawodowców. Gdy trasa rajdu prowadzi przez bezdroża, czy inne zadupia, gdzie nikt nigdy nie widział prawdziwej drogi, kierowcy i tak będą mówili, że trzymali się asfaltu, a potem wyniosło ich na pobocze.

Tak więc przyjmijmy to już na stałe. Środek drogi to Asphalt - bez względu na to jaka na trasie jest nawierzchnia. Trzymaj się Asfaltu, unikaj jazdy Poboczem i pod żadnym pozorem nie łaďuj się na Offroad. To pierwsze z przykazań rajdowca.

W mechanice gry Asphalt ma dwa parametry - Szerokość i Nawierzchnię.

Szerokość

No więc nie trzeba być szczególnie byskotliwym, by się domyślić, że jazda po szerokim odcinku trasy jest przyjemniejsza od tej po wąskim. A bo to mało zalet ma szeroka droga? Na ten przykład, już po rajdzie, jak wyskoczysz z pannami się opalać - na szerokim odcinku więcej się was zmieści. A na wąskim to jak na plaży w Europie. Ciąsnota, bracie. Są oczywiście i inne zalety...

Jak widać w tabeli, szerokość Asfaltu oznacza się 1, 2 lub 3. Jedynka jest wąska jak dupsko węża, trójczka szeroka jak horyzonty myślowe Martina. Kiedy jedziesz wąskim odcinkiem, jest

trudniej - MG doda 20% Utrudnienia do każdego testu PP. Jeśli zaś odcinek jest akurat szeroki, Utrudnienie zmniejszasz o -20%, bo i łatwiej wtedy ścigać zakręt, czy uniknąć taranowania.

Projektując trasę rajdu dla każdego odcinka MG określa jego szerokość.

Szerokość Asfaltu

- 1 - mieści się tylko jedna bryka. Każdy test PP jest trudniejszy o 20%.
- 2 - standardowa szerokość. Takie są prawie wszystkie odcinki.
- 3 - szeroki odcinek. Każdy test jest łatwiejszy o 20%. To prawie jak jazda po placu.

Nawierzchnia

Słyszałeś o gładzonej i polerowanej drodze do wyścigów w NY? Nie wierzę w to. Na większość dzisiejszych dróg mówi się „wybolista jak morda Teksańczyka” i idę o zakład, że w NY jest podobnie. Takie czasy, że samochód cały czas podskakuje na dziurach, kamieniach, szczelinach i innym badziewiu.

Podobnie jak z szerokością, dla każdego odcinka MG ustala jaką ma nawierzchnię. Zależnie od tego kierowcy będą musieli zwolnić lub będą mogli sobie pozwolić, by przyspieszyć. Jak widać w poniższej tabeli, najlepsze nawierzchnie ułatwiają testy PP, te najgorsze potrafią być naprawdę wredne.

Zwracam uwagę, że podane w tej tabeli (jak i w każdej innej) wartości są orientacyjne i przykładowe. MG może je dowolnie regulować - w końcu to on projektuje trasę! Może uznać, iż woda jest głębsza (20%, 30%), trawa wyższa (20%) a droga naprawdę zajebiście zniszczona.



ASFALT

RODZAJ NAWIERZCHNI	UTRUDNIENIE	WPŁYW NA SZYBKOŚĆ, MAKS. SZYBKOŚĆ, PRZYSP, HAMOW.
Super-droga (raczej nie spotykana)	-20%	-
Typowa, spękana, odgruzowana	-	-
Mocno zniszczona	+10%	-10
Kamienista, zagruzowana	+20%	-20
Trawa	+10%	-10
Piasek	+20%	-20
Woda	+10%	-10

na (+30%). Podobne zabiegi stosowane raz na jakiś czas zwiększą jeszcze bardziej różnorodność zdarzeń na trasie.



Pobocze

Pobocze to wszelkie chodniki, chodniczki, trawniczki i inne miejsca, które się zwiedza, gdy cię na chwilę wyrzuci z drogi. Innymi słowy - to, co cię oddziela od budynków, rowów, przepaści i tego typu atrakcji, których za nic nie chciałbyś zaliczyć. Zwracam uwagę, że po poboczu nie łążą staruszki, jak zwykli twierdzić różni idioci.

Podobnie jak Asphalt, Pobocze opisuje się dwoma parametrami, Szerokością oraz Rodzajem (nawierzchnia).

Jeśli MG nie ustali inaczej, nie ma znaczenia, na które pobocze wypadasz z drogi (lewe, prawe). Zakładamy, że po obu stronach drogi jest to samo. Ale jeśli MG zechce, może zaprojektować odcinek drogi, gdzie np. po lewej jest przepaść, a po prawej skalna ściana. Wtedy, jeśli wylecisz z drogi - trzeba wylosować, w którą stronę.

Szerokość

Podobnie jak w przypadku Asfaltu, Szerokość Pobocza ma duże znaczenie i warto, by Pilot wiedział które odcinki mają Szerokie, a które wąskie Pobocze. W miejscach, gdzie nie ma w ogóle Po-

bocza (Pobocze 1) lepiej jechać ostrożnie. Analogicznie, tam gdzie jest Pobocze 3 (szerokie) można niemal śmiało wjechać na nie i minąć w ten sposób przeciwników - wzbudzając aplauz publiczności.

Szczegóły podane są w tabeli:

Szerokość Pobocza

- 1 - brak pobocza! Trafiasz od razu na Offroad!
- 2 - standardowa szerokość, daje ci zwykle ułamek sekundy na rozpachliwą próbę opanowania wozu.
- 3 - pobocze marzenie! Szerokie, bezpieczne, można po nim jechać

Rodzaj

Rodzaj Pobocza jest odpowiednikiem tego, czym jest Nawierzchnia Asfaltu. Jak widać w tabeli poniżej, Rodzaj Pobocza ma istotny wpływ na wiele parametrów jazdy - na maksymalną prędkość jaką bryka może osiągnąć, na Przyspieszenie oraz Hamowanie.

Co warto podpowiedzieć - jako rodzaju Pobocza można użyć niektórych typów Offroad - np. drewnianych konstrukcji, gruzu, złomu itd. Wtedy zjechanie na pobocze łączyć się będzie z otrzymaniem uszkodzeń i ewentualnymi innymi niespodziankami.



POBOCZE

RODZAJ	UTRUDNIENIE	WPLYW NA SZYBKOSĆ, MAKS. SZYBKOSĆ, PRZYSPIESZENIE, HAMOWANIE
Trawa	5%	-10
Chodnik	5%	-10
Kamieniste	10%	-20
Krzaki	20%	-20

Utrudnienie z pobocza modyfikuje test PP na opanowanie pojazdu.

Offroad

Za Poboczem znajduje się Offroad - o ile zjechać na Pobocze to jeszcze nie koniec świata, o tyle zjechać na Offroad może już definitywnie zakończyć rajd. Zjechać na Offroad nazywane jest popularnie wypadkiem lub crashtestem.

Żebyś się nie dziwił - Offroad nie ma szerokości. Jak wypadniesz za pobocze, jest jedno wielkie łup i tyle. Żadnych szans na ucieczkę i wywiniecie się z kłopotów. Poniżej znajduje się tabela - pełna przykładów tego, jak efektywnie można sobie zrobić krzywdę.



OFFROAD: TABELA WYPADKÓW

RODZAJ	LOKACJA USZKODZEŃ	PRĘDKOŚĆ:			UTRUDNIENIE
		50-70km/h	do 100km/h	110 km/h +	
Gruz	spód	brak	lekkie	ciężkie	30%
Złom	przód/bok	brak	lekkie	ciężkie	30%
Drewniane konstrukcje	przód/bok	brak	lekkie	ciężkie	30%
Las	przód/bok	lekkie	ciężkie	krytyczne	50%
Budynek	przód/bok	ciężkie	krytyczne	krytyczne *	20%
Rów	przód/bok	brak	lekkie	ciężkie	50%
Wał ziemny	przód/bok	brak	lekkie	ciężkie	-
Stok	-	brak	brak	brak	20%

* - dodatkowo niweluje 1 poziom pancerza

Utrudnienie z Offroad modyfikuje test PP w następnej rundzie (na następnym odcinku).

Lokacja uszkodzeń - gdy podane są dwie, należy wylosować jedną z nich.



Aha, żeby nie było, że zawsze jest taka masakra - zawsze, zamiast podanych w tabelce typów Offroad możesz użyć czegoś lejszego - np. z tabeli Poboczy. Gdy po obu stronach drogi rozciąga się pustynia, lub trawa wtedy zjechanie na Offroad nie skończy się krakusą. Żebyśmy mieli jasność. Z trawą nie da się ćwiczyć crashtestów.

Zakręty

Bez względu na to, jakie jest Pobocze, jak szeroki jest Asfalt i co za niebezpieczne Offroad mijają ci za oknem - zakręty są jedne. Niebezpieczne. Oczywiście ta grupa dzieli się dodatkowo na takie, na których nawet nie myślisz o zwalnianiu lecz o tym, jak jeszcze wyćisnąć z bryki trochę przyspieszenia. Są też takie, na których modlisz się do patrona hamulców.

W jakikolwiek zakręt wchodzisz, możesz być pewien, że jest opisany dwoma parametrami. Takie są reguły tej gry, więc nie sposób tego uniknąć. Pierwszym z nich jest Utrudnienie, drugim Bezpieczna prędkość.

Pierwszy jest oczywiście modyfikatorem testu PP Łagodne zakręty mają 10, czy 20% Utrudnienia, ostre dochodzą nawet do 50%. Zakręt o trudności 0% oznacza prostą drogę więc raczej się nie wygłupiaj i nie mów chłopakom, że z piskiem opon wchodzą w 0%.

A teraz będzie mała zabawa logiczna. Mam ciotkę, nazywa się Suzy. Gdy ciotcia jedzie po pączki do centrum, dla

niej wszystkie zakręty mają 0% Utrudnienia. Dlaczego?

A dlatego, że jest coś takiego jak Bezpieczna Prędkość. Chłopie, nawet w najostriejszy zakręt można wejść bezpiecznie. Tyle, że z prędkością 20 km/h... Tabela poniżej zbiera typy zakrętów (różne Utrudnienia) wraz z odpowiadającymi im Bezpiecznymi Prędkościami. Gdy wchodzisz w zakręt z Bezpieczną prędkością, nie doliczasz do testu PP ani Utrudnienia od Zakrętu ani od prędkości.

Jeśli zaś przekroczysz Bezpieczną prędkość, do testu doliczasz Utrudnienie od Zakrętu oraz od prędkości: +10% za każde 10km/h powyżej Bezpiecznej prędkości.

To właśnie zakręty w połączeniu z twoją aktualną prędkością decydują o trudności danego odcinka.

TABELA ZAKRĘTÓW

ZAKRĘT	BEZPIECZNA PRĘDKOŚĆ
0%	100km/h
10%	70km/h
15%	60km/h
20%	60km/h
25%	50km/h
30%	50km/h
35%	40km/h
40%	40km/h
45%	30km/h
50%	30km/h

Żeby sprawdzić w Tabeli zakrętów Bezpieczną prędkość na danym zakręcie bierzesz pod uwagę tylko rodzaj zakrętu, nie dodajesz tu ani utrudnienia spowodowanego Nawierzchnią, ani np. złej pogody itp. Tylko sam rodzaj zakrętu. Wszystkie pozostałe utrudnienia dodasz sobie potem.

Przykład:

Zakręt 20%. Bezpieczna prędkość dla niego wynosi 60 km/h. Jeśli wchodzisz w niego z prędkością 80km/h, to luz. Zapomnij o Utrudnieniu 20% od zakrętu i o jakimkolwiek utrudnieniu od prędkości. Jeśli jednak tniesz go np. z prędkością 100km/h, dolicz sobie utrudnienie 20% za ten zakręt, zaś od swojej prędkości dodatkowe 40% (twoja prędkość minus Bezpieczna prędkość tego zakrętu).





Tabela trasy

Żebyś potem nie marudził, że Wyścig za wolno chodził, zrób tabelę trasy i płać ze szczęścia. Aha, jak masz słaby refleks, może się zdarzyć, że ani się zorientujesz, a wyścig już się skończy. Więc lepiej ostrożnie z tą tabelą co?

Póki co, skseruj, wypełnij, a wszystko będzie chodziło tip top, jak dobrze naoliwiony silnik. Wzór tabeli trasy znajdziesz na końcu podręcznika, poniżej zaś masz przykład wypełnionej.

TABELA TRASY

Nr odo.	Asfalt		Pobocze			Offroad.
	szerokość	zakręt	nawierzchnia	szerokość	rodzaj	
1	-	0%	-	-	chodnik	budynek
2	-	0%	-	-	chodnik	budynek
3	-	15%	-	-	trawa	trawa
4	3	0%	-	-	chodnik	budynek
5	-	35%	-	1	-	budynek
6	-	20%	kamienista	3	drewn. kon.	budynek
7	-	30%	-	1	-	budynek
8	1	15%	-	-	gruz	złom
9	-	50%	-	-	gruz	złom

Na skróty

A tak między nami - po co się przemęczać? Idź na łatwiznę. Pamiętaj, jak wspomniano w większości punktów o „typowych” szerokościach, typowych „nawierzchniach” itd.? Korzystaj bracie z tego. Daj na jednym czy dwóch odcinkach ekstra szerokość, na trzech, czterech ekstra pobocza, gdzieś tam ekstra nawierzchnię... a na reszcie niech będzie standardowa, typowa droga. Typowa szerokość. I załatwione. Pozostaje tylko określić na każdym z nich trudność zakrętu - i wio!

Prostackie? Bracie, odpał taki prostacki rajd i poduż sobie poduszkę pod szczękę, bo jak ci opadnie ze zdziwienia to się może potłuc. Emocje są nawet przy takiej prostackiej trasie. Szczerze mówiąc, nawet my nie wiemy jak to się dzieje.

Więc dla przypomnienia:

● **Typowa droga** ma szerokość 2 i nawierzchnię bez modyfikatorów.

● **Typowe pobocze** ma szerokość 1 i jest to chodnik.

● **Typowy offroad...** No, nie powiem „budynek”, bo byłbym złośliwy.

Jeszcze szybciej

Chcesz, żeby Wyścig chodził jeszcze szybciej? Jeszcze szybciej... No, co za mania!

Żeby było jeszcze szybciej, musisz przed grą jeszcze trochę się wysilić. Na Tabeli trasy, przy każdym odcinku możesz policzyć, z jaką maksymalną prędkością powinien wejść w dany zakręt ktokolwiek, żeby zmieścić się w przedziale testów: Problematycznego, Trudnego, Bardzo trudnego i Cholernie Trudnego. Ten „ktokolwiek”, to taki gość w samochodzie o Zwrotności równej zero.

Wtedy, podczas gry wystarczy, że dany gracz zajrzy do tej tabelki i od razu wie, jak powinien dusić brykę, żeby zmieścić się w wybranym pozio-



mie trudności testu PP. Potem tylko zmodyfikuje to o współczynnik Zwrotności swojego wozu i wszystko ma wyliczone jak przez księgowego.

Proste? Proste. Właśnie za takie rozwiązania dają Nobla.

Przykład:

Weźmy dla przykładu dość ostry **Zakręt 30%** (Bezpieczna prędkość 50km/h)

Inne modyfikatory odcinka: **Nawierzchnia +20%.**

MG oblicza maksymalne prędkości na tym zakręcie dla testów:

● **Przeciętny** (0 do 10%) - Policzmy. Spróbujemy na początek od prędkości odrobinę wyższej niż bezpieczna dla tego zakrętu, czyli 60km/h. Czyli mamy 30% za zakręt, 10% za przekroczenie bezpiecznej prędkości o 10km/h, i 20% od nawierzchni. Razem 60%. Czyli zapomnijmy o testach Przeciętnym i Problematicznym. Gdy tylko przekroczymy prędkość Bezpieczną, od razu wskazujemy na Trudny poziom testu (do 60%).

● **Problematiczny** (do 30%) - jak wyżej.

● **Trudny** (do 60%) - Obliczyliśmy przed chwilą, że zmieścimy się „na styk” w teście Trudnym, jeśli będziemy jechać z prędkością 60km/h.

● **B. Trudny** (do 90%) - Spróbujemy teraz 70km/h. Wszystko pozostaje tak samo, z tą różnicą, że przekroczyliśmy prędkość bezpieczną o 20km/h, czyli dochodzi nam do wcześniejszych wyliczeń dodatkowe 10%. Mamy więc 70%. Czyli możemy sobie pozwolić na jeszcze 20% (test B. Trudny jest do 90%). W takim razie dodajemy jeszcze 20km/h. Czyli maksymalna prędkość dla tego testu to 90km/h.

● **Ch. Trudny** (do 120%) - Mamy 30% różnicy między testem B. Trudnym a Ch. Trudnym. Czyli możemy dodać jesz-

cze 30km/h. Nasza maksymalna prędkość tutaj to 120km/h.

Podsumowując, mamy:

Zakręt: 30%

Bezpieczna prędkość: 50km/h

Nawierzchnia: +20%

Przeciętny - B.P.

Problematiczny - B.P.

Trudny - 60km/h

B. Trudny - 90km/h

Ch. Trudny - 120km/h

A teraz ruszamy naszą przykładową bryką na ten zakręt - sprawdźmy jak to wygląda:

Samochód: Zwrotność -10%.

● **Przeciętny** - Jak widać wyżej, nie da rady, trzeba by wchodzić z prędkością bezpieczną. Wtedy test PP ma tylko modyfikator od nawierzchni, czyli 20%. Zwrotność naszego wozu zmniejsza to do 10%, czyli zmieścilibyśmy się w teście Przeciętnym. Ale, pamiętając o Suwaku (bo niby który kierowca nie ma umiejętności PP na co najmniej 4?), byłby to dla nas Test Łatwy, a na wyścigu to po prostu wstyd.

● **Problematiczny** - Też nie da rady. Nawet po zmodyfikowaniu o naszą zwrotność -10%, przy prędkości 60km/h mamy 50%, czyli tak czy siak test Trudny.

● **Trudny** - Tu już możemy pokombinować. W tabelce dla Zwrotności 0 wyliczono maksymalną prędkość na 60km/h. Nasza Zwrotność to -10%, więc możemy jechać o 10km/h szybciej. OK, więc mamy 70km/h.

● **B. Trudny** - Wyliczono 90km/h, więc my możemy drzeć 100km/h.

● **Ch. Trudny** - Niby ma być 120km/h.

Widzisz, jak szybko gracze będą się decydować, jeśli przygotujesz im takie tabelki? Nie będą musieli kombinować, ile jeszcze mogliby przyspieszyć, żeby zmieścić się w wybranej trudności testu.



Tabela zawodników

Masz już piękną i klarowną Tabelę trasy, najwyższa pora na przygotowanie przeciwników dla graczy. Żebyś nie musiał trzymać wszystkich liczb w głowie, ani na porozrzucanych skrawkach papieru, wszystko wynotuj sobie na jednej, porządnej tabelce. Najlepiej wpisz tam też statysy graczy, żebyś potem nie musiał podczas gry dopytywać się, jakie kto ma przyspieszenie, ile już zaliczył uszkodzeń czy ile wygrał zderzaków.

Wzór tabeli zawodników znajdziesz na końcu podręcznika.

Generator przeciwników

Witamy w generatorze przeciwników. W tym rozdziale dowiesz się jak blyskawicznie stworzyć konkurencyjne zespoły, które w Wyścigu stawia czoła bohaterom graczy. Losowanie zespołów odbywa się w czterech krokach. Rezultaty możesz wpisywać w Tabeli zawodników.

Krok 1 - Nazwa zespołu

Wylosuj nazwę zespołu. Rzuć dwa razy po k20 i połącz wyrazę w nazwę, zmieniając odmianę wyrazów (jeśli to potrzebne i możliwe).

Rzuć dwa razy k20

1 - Lawendowe	Aniołki
2 - Skundlone	Diabły
3 - z Detroit	Kociaki
4 - Ogniste	Psychopatki
5 - Śmiertelne	Szambo
6 - Pustynne	Grzechotniki
7 - Mordercze	Niedźwiedzie
8 - Wesołe	Kanadyjki
9 - z Piekła	Lolitki
10 - Ponad Szczytami	Czarownice
11 - Lodowate	Wichry
12 - Chętne	Sokoły
13 - Tytanowe	Magnolie
14 - Księżycowe	Delfiny
15 - Toczące się	Żelastwo
16 - Czarne	Madonny
17 - z Zach. Wybrzeża	Pomiot
18 - Molocha	Wyrzutki
19 - Radioaktywne	Zwycięzcy
20 - Toksyczne	Oprychy

Krok 2 - Współczynniki kierowcy

Wylosuj współczynniki kierowcy (Zręczność i Charakter). W ten sam sposób możesz również wylosować Spryt mechanika i Charakter menadżera konkurencyjnego zespołu. Następnie wylosuj wartość odpowiedniej umiejętności Prowadzenia Pojazdów dla kierowcy (Mechaniki, Perswazji i Blefu dla mechanika i menadżera).

Rzuć k20	Wartość cechy (Zr, Char, Spr)
1-9	10
10-14	12
15-17	14
18-19	16
20	18

Rzuć k20	Wartość umiejętności (PP, Mechanika, Perswazja, Blef)
1-9	4
10-14	5
15-17	6
18-19	7
20	8

I jeszcze jeden trik. A co jeśli jesteś - jak mawia Artur - załobnie leniwy i nawet tego nie chce ci się przygotować? Czy da się to wszystko zrobić jeszcze szybciej i łatwiej? Oczywiście. Już mówię.

Zapisujesz się na listę dyskusyjną Neuroshimy lub na jakieś forum i-netowe i piszesz: „Cześć, jestem nowy, czy ktoś mógłby mi pokazać jak wygląda wypełniona Tabela trasy i Tabela zawodników, bo sam nie potrafię tego zrobić?” To są dokładnie 136 literki, które musisz napisać. W zamian dostaniesz tuzin gotowych tras od różnych ludzi z całej polski. Trzeba golić frajerów, co?



Krok 3 - Współczynniki samochodu

Wylosuj współczynniki samochodu konkurencji. Zanotuj w Tabeli zawodników: Zwrotność, Maksymalną prędkość, Przyspieszenie, Hamulce, Sprawność, Wytrzymałość, pancerze. W zależności od opancerzenia zmodyfikuj Zwrotność (+5 za każdy lekki, +15 za każdy ciężki).

Zwrotność Rzuć k20	
1-3	+10
4-6	+0
7-10	-10
11-13	-20
14-16	-30
17-19	-40
20	-50

Maksymalna prędkość Rzuć k20	
1-3	80
4-6	90
7-10	100
11-13	110
14-16	120
17-19	130
20	150

Przyspieszenie Rzuć k20	
1-4	20
5-11	30
12-18	40
19-20	50

Hamowanie Rzuć k20	
1-4	20
5-11	30
12-18	40
19-20	50

Sprawność Rzuć k20	
1-9	16
10-14	17
15-17	18
18-19	19
20	20

Wytrzymałość Rzuć k20	
1-9	12
10-14	13
15-17	14
18-19	15
20	16

Pancerz Rzuć k20	
1-9	Nieopancerzony
10-14	Lekki na bokach (+5%)
15-17	Lekki wszędzie (+20%)
18-19	Ciężki na bokach, lekki w pozostałych (+40%)
20	Ciężki wszędzie (+60%)

Krok 4 - Szlify

W zależności od wylosowanych współczynników określ markę wozu. Opisz jego kolor i widoczne modyfikacje fabrycznego standartu. Wybierz gadżety w które wyposażone jest auto. To wszystko!





WYŚCIG

Zasada mówi: cokolwiek się dzieje, procenty lecą w górę, a wraz z nimi sunie Poziom Trudności testu Prowadzenia Pojazdu. Pędzisz 100 na godzinę? Trudny test. Prowadzisz brykę jedną ręką, a drugą strzelasz przez okno? No to plus 30% Utrudnienia. Droga jest wyboista jak morda Teksańczyka? No to dodaj jeszcze ze 20%. I oczywiście masz zamiar obrócić się na ręcznym o 180 stopni i do tej bramy wjechać tyłem, tak...? No dobra, chyba cię popleprzyło.



Długości

Reguły wyścigów opierają się na zasadzie „Długości”. Kierowcy mawiają: „Wyprzedziłem go o cztery Długości” - jeśli tak się właśnie stanie, to znaczy, że położyłeś gościa na kolana. Cztery Długości to cholernie dużo.

Podczas wyścigu MG na bieżąco zaznacza ile Długości dzieli od siebie pędzące maszyny. Jeden kierowca będzie zwalniał przed zakrętem, inny przyspieszy, jeden pójdzie na skrót, a inny po prostu wrzuci płatkę i odleci jak torpeda. Tak jak w każdym rajdzie: sytuacja na torze będzie zmieniała się nieustannie, więc określanie odległości pomiędzy brykami jest diablo ważne.

Różnice Długości decydują też o tym, czy jeszcze możesz zrobić krzywdę przeciwnikowi, czy nie. Jeśli samochody dzieli więcej niż 2 Długości, kierowcy nie mogą już do siebie strzelać. Tak przynajmniej jest w mieście. W otwartym polu to już zależy - na takiej na przykład pustyni można grzać do gościa nawet jak jest 10 Długości przed tobą. To już określa MG (ile tam jest zakrętów, jakie przeszkody, co zasłania widok i linię strzału itd.). W crossach, czyli pędząc pomiędzy uliczkami, ruinami i innym badziewiem, dwie długości wyznaczają granicę widoczności - jeśli facet odskoczy na trzy długości, chowaj karabin i zacznij deptać po pedale gazu.

Taranować możesz brykę, która jedzie przed tobą w odległości nie większej niż jedna Długość. Jeśli odskoczy dalej, możesz sobie taranować przeszkody na trasie, nic więcej.

Tabela długości

Na końcu podręcznika jest tabela. Jest tam miarka Długości. Na początku gry ustaw sobie na niej ponumerowane pionki (żetony, monety), z których każdy będzie odpowiadał jednemu zawodnikowi (możesz użyć kości do gry - połóż kostkę tak, żeby liczba oczek odpowiadała numerowi zawodnika z Tabeli zawodników). Połóż tam też pionki wózków graczy.

Teraz zaznaczanie tego, ile długości dzieli poszczególne wozy stanie się proste i szybkie. No i jakże obrazowe, gdy Patti zdejmie to, co zwykle i odskoczy od chłopców na cztery, czy pięć Długości, no nie?

Zawsze, po odcinku, po przeliczeniu Zderzaków, przesun odpowiednio pionki tak, żeby odzwierciedlić różnice Długości między poszczególnymi samochodami.

Zderzaki

Po czym można poznać kierowcę rajdowego? Jedzie dwa razy szybciej niż dyktuje rozsądek, czyli tak na oko pięć razy szybciej niż sugerują to znaki na drodze. Wszyscy pędzą na złamanie karku. Tak szybko, jak tylko się da. Gaz do dechy i wio, byle dalej i szybciej.

A jednak jedni jeżdżą szybciej, a inni, kurcze, jeszcze szybciej. I wtedy widać różnicę prędkości. Wynika to z różnego przygotowania wozu, także z różnej odwagi kierowców, czasem zaś zwyczajnie z błędnych notatek na kolana pilota. Pomylił mu się 30km/h z

Jeśli bryki dzieli większa odległość niż 2 Długości, kierowcy nie mogą do siebie strzelać.

Jeśli bryki dzieli choć jedna Długość, kierowcy nie mogą się taranować.



Za każde 10km/h różnicy kierowca zyskuje 1 Zderzak. 4 Zderzaki to jedna Długość.

80km/h i dachowanie macie jak w banku...

Dziki nie wchodzi w zakręty poniżej 80 na białej, zaś Jay rzadko kiedy przekracza 60. Z drugiej strony, jak Jay przycisnie - to na prostej jej wóz jest jak animka, spina się w sobie, a cylindry pokazuja, kto spędził z nimi noc. Jeśli dobrze weszła w zakręt, to potem na stu metrowej prostej potrafi dojść do 140km/h. Dziki wtedy może się tylko zaślinić z zazdrości.

Reguła mówi jasno - za każde 10km/h różnicy prędkości pomiędzy brykami, odznaczasz Zderzak. Gdy ilość Zderzaków osiągnie 4, licznik się zeruje, a ty uzyskujesz dodatkową Długość przewagi. Np. gdy uzyskałeś 7 Zderzaków, zyskujesz dzięki temu 1 Długość (skreślasz 4 Zderzaki) i zostają ci jeszcze 3 Zderzaki.

Więc gdy pędzisz 120km/h, a gostek za tobą ledwo 80, już masz 4 Zderzaki na plus na tym Odcinku.

Zderzaki zapisuje się zawsze po minięciu odcinka - po wszystkich testach, wypadkach czy niespodziewanej utracie zamierzonej prędkości.

Gdy jakiś frajer zadeklarował 160km/h i walnął w ścianę, obróciło go i został z zerową prędkością, to do liczenia Zderzaków bierze się jego prawdziwą uzyskaną prędkość (zero) a nie zamierzoną (160).

Najwolniejszy w tej rundzie zawodnik otrzymuje 0 Zderzaków, a każdy,

kto jechał szybciej - odpowiednio tyle Zderzaków, o ile szybciej gnał. Gdy np. Frank pędzi 40km/h a ty i cała reszta macie 120 na białej, otrzymujecie po 8 Zderzaków, które zamieniają się w 2 Długości. Innymi słowy Frank został 2 Długości za resztą.

Start

Wszystko zaczyna się od ustalenia tego ile Długości dzieli pędzące maszyny. Jeśli obie startują z mety - będzie trzeba wykonać test. Tu pozwolę sobie na ostrzeżenie - jeśli akurat stoisz na starcie obok Cloudy, w zasadzie już jesteś dwie długości za nią. Dokładnie tyle zajmuje przebudzenie się z czaru, który ta babka roztacza. Nie ma faceta, który by się nie rozmarzył, gdy Cloudy się do niego uśmiechnie. Patrzysz, patrzysz i nagle się okazuje, że znowu to zrobiła. Widzisz tylko pył i uśmiech na twarzach kibiców.

Wracając do testu - tak jak w przypadku pojedynku gości ze spluwami - liczy się Charakter. Obaj kierowcy muszą wykonać Trudny test Charakteru. Ten, kto go obleje zostaje jedną długością za resztą.

Mówiąc bardziej optymistycznie, jeśli zdasz Trudny test Charakteru, odśadasz na jedną długość tych, którzy go nie zdali.

Na starcie wszyscy kierowcy wykonują Trudny test Charakteru. Kierowcy, którzy go zdadzą, odskakują na jedną długość od tych, którzy obleli.



Gdy w „wyscigu” nie ma pola startu i zwyczajnie jeden gość nie zapłacił za drinka i goni go barman, może ich dzielić nawet dziesięć, czy dwadzieścia długości. Wszystko zależy od sytuacji. Na potrzeby gry przyjmijmy, że jedna długość to około cztery, pięć metrów. Realny zasięg działania czarów Clody...

Rajd

Rzecz jest prosta: co odcinek trzeba zdawać testy Prowadzenia Pojazdów (PP), od startu do mety.

Poziom Trudności testu na każdym odcinku ustala się dodając do siebie wszystkie modyfikatory Utrudnienia danego odcinka (zakręt i prędkość, nawierzchnia, szerokość itp.) oraz wszystkie modyfikatory Utrudnienia danego pojazdu (Zwrotność, uszkodzenia, manewry wykonywane przez zawodnika lub efekty ataków ze strony innych zawodników itp.).

Jasne?

Jeszcze raz? Dobra, jeszcze raz po kolei. Z tłumaczeniem zasad, jest jak z uśmiechem Clody. Tego nigdy nie jest za wiele.

1) ODCINEK I PRĘDKOŚĆ. Na początku wszyscy zawodnicy analizują sobie dany odcinek. Sprawdzają jego utrudnienia, bezpieczną prędkość itd. Potem decydują, z jaką prędkością chcą go pokonać. Dla ułatwienia MG zapisuje te prędkości w TABELI ZAWODNIKÓW. Pamiętaj, że maksymalnie możesz przy-

spieszyć o tyle, ile wynosi współczynnik Przyspieszenia twojego wozu, i zwolnić o tyle, ile wynoszą twoje Hamulce (bez względu na modyfikatory, Hamulce ani Przyspieszenie nigdy nie mogą spaść poniżej 20km/h, zaś z prędkości 50km/h i niższej zatrzymasz się na jednym odcinku bez względu na współczynnik Hamulce). No i nie oszukasz też swojej maksymalnej prędkości.

2) WALKA, AKCJE, MANEWRY. Następnie wykonuje się wszystkie testy akoji - ktoś chce strzelać, ktoś taranować itp. Ich efekty dolicza się także modyfikatorów testu PP. I teraz uwaga: w walce między pojazdami bardzo ważne są różnice Długości między poszczególnymi pojazdami. Bierze się pod uwagę położenie wozów w poprzedniej rundzie (w tej jeszcze nie zostało rozstrzygnięte - testy PP będą dopiero na końcu).

3) TESTY PP. Następnie każdy zawodnik wykonuje test PP. Jedni zdają, inni nie.

Ci, którzy zdali - przemykają tak jak sobie zaplanowali.

Ci, którzy nie zdali, po pierwsze tracą **1 Długość**, po drugie - **zjeżdżają na**

Pole Position

Droga ma swoją szerokość, jak już wiesz, a bryk na starcie jest zatrząsienie. Wszystkie się nie zmieszczą. Normalnie, na co dzień, mamy to gdzieś. Ale, jeśli chcesz, możesz wprowadzić jakieś ograniczenie - np., że na drodze o szerokości 2 mieszczą się tylko 4 samochody obok siebie. Wtedy nie wszyscy się zmieszczą na starcie, ktoś musi być bardziej z przodu, ktoś inny bardziej z tyłu. Wiesz, wszyscy są traktowani równo, ale niektórzy jeszcze równiej.

W naszym dzisiejszym świecie o Pole Position decyduje po prostu Rada Ligi. I nie pytaj lepiej, jak to ustalać.

Albo dobra, możesz zapytać Robią, hehe, głosowanie.

Zsumuj Reputację, Sławę sponsorującego gangu i Klasę bryki dla każdego zawodnika. I to właśnie decyduje o kolejności. Uczciwe, co nie?

Choć słyszałem, że w niektórych miastach rozgrywają przed właściwym wyścigiem krótkie jazdy na czas zamiast uczciwego głosowania.

Aha! Skoro już mówimy o 4 samochodach obok siebie - jeśli nagle zrobi się ich więcej, zastosuj podobne reguły jak w przypadku Przewężenia.



Za każdym razem, gdy oblewasz test PP - bez względu na wszelkie inne dodatkowe reguły i szczególne sytuacje - tracisz jedną Długość. Każdy obłany test PP oznacza utratę 1 Długości względem reszty.

pobocze (zobacz rozdział ZJECHANIE NA POBOCZE).

4) POBOCZA I WYPADKI. No właśnie, ci, którzy nie zdali, zjechali na pobocze i teraz sprawdzają, czy udało im się opanować wóz i wrócić na drogę, czy wrąbali na dobre.

5) DŁUGOŚCI I ZDERZAKI. Na samym końcu każdy liczy i zapisuje swoje Zderzaki, a następnie przesuwą swój pionek na tabeli Długości.

W pierwszym punkcie (Odcinek i prędkość) kolejność deklarowania prędkości jest obojętna, ponieważ możesz dowolną ilość razy zmieniać zdanie (np. gdy zauważysz, że wszyscy zdecydowali się pędzić - możesz zechcieć jeszcze bardziej zwiększyć swoją prędkość). Byle byś się w końcu zdecydował przed przejściem do punktu 2 (Walka, akcje, manewry) i zapisał swoją prędkość.

W zasadzie ruszyć już możesz - wiesz już, jak pokonywać poszczególne odcinki, jakie wykonywać testy. Można powiedzieć, że wchłonąłeś podstawową wiedzę. Co dalej? Spokojnie, o walce samochodami przeczytasz w osobnym rozdziale. Teraz zajmijmy się tym wszystkim, co urozmaica ten sport - przeszkody, przykre niespodzianki na trasie i te sprawy. Lepiej także wiedzieć zawnazasu, co się stanie jak wylecisz na Pobocze, co nie?

Zjechanie na pobocze

Oblełeś test PP i wyrzuciło cię na pobocze? Dobrze, że w ogóle Pobocze było, inaczej miałbyś od razu kraksę.

Akcja dla ciebie niemal zawisa w powietrzu, następna sekunda zdecyduje o tym, czy uda ci się opanować brykę i wrócić na drogę czy przelecisz przez pobocze i wrąbiesz w Offroad. Maszyna wyrывa się i ewidentnie ma zamiar się o coś rozpieprzyć. Czas pokazać, na co cię stać.

Zdajesz test PP na opanowanie pojazdu. Zwróć uwagę na dodatkowe Utrudnienia, jakie wynikają z Pobocza! Oczywiście Utrudnienie odcinka nadal obowiązuje.

Jeśli zdasz test - uff, wracasz na drogę. Może straciłeś trochę prędkości, może lekko cię poharatało, ale szybko możesz zapomnieć o sprawie. Znowu pędzisz po Asfalcie.

Ale jeśli nie zdasz - oho, publiczność cię polubi. Oni lubią efektowne kraksy. Jeśli nie zdasz tego testu na opanowanie pojazdu, znaczy to, że przeleciałeś przez Pobocze i wałnąłeś w Offroad. Tracisz kolejną Długość za obłanie testu PP i łądujesz na Offroad...

Szerokie Pobocze

Jeśli wyrzuciło cię na szerokie Pobocze, nie musisz wykonywać testu na opanowanie bryki. Możesz nim jechać jak

Mysł przyszłościowi

Gdy przyspieszasz na danym odcinku, zwracaj uwagę na odcinek następny i na możliwości swoich hamulców. Nie sztuką jest rozpędzić się na prostej do 140km/h, a na następnym odcinku wyhamować ze swoim maksymalnym 30km/h i wbić się prosto w kamienie.



Zauważ, że gdy zaryjesz w taki przykładowy rów, w kolejnej rundzie (na kolejnym odcinku) będziesz miał za to dodatkowe 50% utrudnienia. Niewesoło, co nie? Łatwo wtedy wylądować ponownie na offroad. Wiesz, nieraz widziałem, jak koleś kosił pobocza i offroad przez kilka odcinków z rzędu, bo nie umiał wyjść z impasu. Najlepiej wtedy powiedzieć sobie „dość”, zwolnić, spokojnie wyjechać na Drogę i dopiero na niej się rozpędzić na nowo - już bez żadnych kar.

po jakiejś równoległej do Asfaltu drodze, tyle, że gorszej. Jeśli na następnym odcinku nie ma już Pobocza - zjedziesz na Asfalt. Jeśli jest, masz wybór: możesz zjechać na Asfalt lub dalej drzeć Poboczem. Jednak, gdy tak sobie z fantazją mkniesz dalej Poboczem, rozwalając kuby na śmieci i widzów, i w tej sytuacji nie zdasz testu PP - no cóż, ładujesz od razu na Offroad.

Kontrolowana jazda Poboczem

Chyba cię popieprzył! Sam chcesz zjechać z Asfaltu na Pobocze? Chłopie...

Jeśli sam decydujesz się jechać Poboczem (a nie w wyniku wyrzucenia na Pobocze po nieudanym teście PP), wtedy dodaj sobie tylko te dodatkowe utrudnienia od Pobocza i nie ma sprawy. Jednak, jeśli teraz oblejesz test PP, wrąbiesz automatycznie prosto w Offroad!

Offroad: wypadki i uszkodzenia

Jeśli oblejesz test PP na opanowanie samochodu, czeka cię dachowanie, przytulanie się do bramki albo bandy lub chociażby bliskie spotkania z krawęż-

nikiem. Cokolwiek to jest, będzie bolało.

Zażyj teraz do TABELI WYPADKÓW w rozdziale OFFROAD. Dobrze wiesz, w co wrąbałeś i z jaką prędkością - odczytaj więc jakie zarobiłeś uszkodzenia i w co.

Jak widzisz, czasem się usra i nie dostaniesz uszkodzeń (gdy np. wrąbiesz w ziom z prędkością do 70km/h).

Z czym wiąże się uszkodzenie wozu? Ano z tym, że ciężiej się go prowadził, bo coraz więcej elementów zwyczajnie... nie działa. Wóz zaczyna wrywać się spod kontroli i najwyraźniej ma ochotę wrócić w objęcia mechanika.

Generalnie pozwoliłem sobie podzielić uszkodzenia na kilka podstawowych kategorii. Osobiście nie lubię takiej blurokracji, ale panny to lubią, więc niech im będzie. Uszkodzenia samochodu dzielą się na trzy rodzaje: Lekkie, Ciężkie i Krytyczne. **Lekkie** - te, które dobrze wyglądają. **Ciężkie** - te, które przeszkadzają w prowadzeniu bryki. **Krytyczne** - te, do których pod żadnym pozorem nie powinienes dopuścić.

Zauważ, że w tabeli podano dwie różne kary za uszkodzenia (np. +10/20%). Za każdym razem, gdy otrzymasz uszkodzenie Lekkie albo Ciężkie, musisz sprawdzić jak mocno odczuje to twoja bryka. Wykonaj Przeciętny test Wytrzymałości swojego wozu (podobnie do zwykłych testów Współczynników - rzucasz 3K20 i musisz uzyskać 2 sukcesy). Jeśli wyjdzie - otrzymujesz mniejsze kary. Jeśli nie wyjdzie - te większe.

Uszkodzenia zmniejszają Sprawność - więc lepiej mieć naprawdę dobrego

USZKODZENIA

Rodzaj	Zwrotność	Sprawność	Utrata prędkości
Lekkie	+10/20%	-1/-2	bez utraty
Ciężkie	+20/40%	-2/-4	utrata połowy
Krytyczne	do widzenia, holowanie do warsztatu		prędkość do zera
		-6	



Gdy wóz otrzymuje uszkodzenie Lekkie albo Ciężkie, należy wykonać Przeciętny test Wytrzymałości bryki. Jeśli wyjdzie - wóz otrzymujesz mniejsze kary do Zwrotności i Sprawności. Jeśli test nie wyjdzie - te większe.

Gdy Sprawność samochodu spadnie do 0, wóz otrzymuje uszkodzenie Krytyczne i staje.

mechanika. Dodatkowo, jeśli Sprawność samochodu spadnie do 0, wóz otrzymuje uszkodzenie Krytyczne - i to takie, przed którym nie ochroni żaden pancierz! No i holują cię do warsztatu.

Jak dostaniesz jedną, czy dwie kulki, lub gdy pociągniesz zadem po barierce wzdłuż zakrętu - nie stanie się nic złego. To zwykłe zadrapania, wóz trochę trudniej się będzie prowadzić, bo spoltery polecą, a przez rozbity szybę gorzej się patrzy, ale dobry kierowca - a nie wątpię, że jesteś dobry - da sobie śmiało radę. Lekkie uszkodzenia - phil! Od tego jest mechanik, by potem to wszystko w garażu ponaprawiać. Póki co, na trasie wciskaj pedał gazu do dechy i uważaj, by tych Lekkich uszkodzeń nie zebrało się zbyt wiele.

Gdzie tkwi haczyk? No cóż, jak będziesz tak tulił się do każdego napotkanego krawężnika, w końcu samochód powle dość. Reguła mówi: zbierasz pięć Lekkich uszkodzeń, a zamieniają się one w jedno Ciężkie uszkodzenie. Reguła mówi także: zbieraj pięć Ciężkich i będziesz miał jedno uszkodzenie Krytyczne. Wóz stanie i jedynie Patti mogłaby ci teraz poprawić humor, gdyby

zechciała cię opatrzeć, ale nie łudź się, raczej nie zechce...

Obrażenia kierowcy i pasażerów

Zdarcie lakieru to jeszcze nie koniec nieszczęść. W środku są ludzie i oni też trochę ucierpią. Zawsze, gdy wóz otrzymuje Ciężkie uszkodzenie w wyniku uderzenia, wszyscy w wozie otrzymują po Lekkiej ranie. Gdy zaś wóz otrzymuje Krytyka, ludzie - Ciężką ranę.

Chyba, że masz szczęście. Wykonaj test szczęścia - masz 50% szans, że otrzymasz rany lżejsze o 1 poziom (wyrzucić na K20 10 oczek lub mniej). I co? Jednak opłaca się mieć wzmocnioną kabinę, co nie?

Dachowanie

Byłbym zapomniat. Gdy już odpadasz z wyciągu (zaliczasz właśnie Krytyczne uszkodzenie), wysił się jeszcze na jedno - spróbuj chociaż efektownie dachować. Zawsze, przy Krytycznym uszkodzeniu musisz rzucić kością. Jeśli wypadnie 17 lub więcej - stary, dajesz pokaz jazdy na dachu!!!

**Pięć Lekkich uszkodzeń zamienia się w jedno Ciężkie uszkodzenie.
Pięć Ciężkich uszkodzeń zamienia się w jedno uszkodzenie Krytyczne.**

Gdy wóz otrzymuje Ciężkie uszkodzenie, pasażerowie otrzymują Lekką ranę. Gdy wóz otrzymuje Krytyka, ludzie - Ciężką ranę.



Nikt nie lubi, gdy jego wóz łapie serię. Znam kilku gości, którzy woleliby sami dostać kulkę, niż patrzeć, jak pociski tną karoserię ich bryki. W tej branży kilku zboczeńców.

Z drugiej strony, nie znam rajdowca, którego bryka nie miałyby choć kilku blizn. Pamiętaj - nigdy nie waż się kończyć rajdu bez ani jednego zadrapania. Wygląda to po prostu idiotycznie. Z drugiej jednak strony nigdy, ale to nigdy nie dopuść do tego, by wóz rozkraczył ci się na trasie. Możesz przyjechać ostatni, możesz dać się wyprzedzić kobiecie, ale nigdy, powtarzam nigdy nie pozwól sobie na to, by zwyczajnie stanąć na środku drogi jak krowa do dojenia. Wtedy już nikt nigdy nie zaproponuje ci pracy w zespole.

Nikt, za wyjątkiem Franka. Ale uwierz mi, nie chciałbyś jeździć w jego ekipie.

Kto wygrywa?

Po przejechaniu ostatniego Odcinka wozy wpadają na metę. Kolejność - wiadomo - zależy od Długości i Zderzaków. Jeśli wyprzedziłeś kołesia choćby o 1 Zderzak, jesteś przed nim. A gdy obaj wjeżdżacie jako pierwsi, ramię w ramię, Zderzak w Zderzak - no, to niestety, musicie się podzielić nagrodą. Wiesz, palnik acetylenowy, te sprawy i tniecie błyszczącą blachę na pół, hehe. Albo zafundujecie publiczności dogrywkę.

Bajery Katowanie

Wiem, wiem - lubisz ofensywny styl jazdy. Czekanie na błędy przeciwnika i na to, aż Kociak obleje test to nudna sprawa. Bryka służy do tego, by atakować, by mknąć, by ścinać zakręty, nie? Swoją drogą, panny jeżdżą dość pasywnie i bardziej liczą na błąd przeciwnika, niż na ofensywne akcje. No może za wyjątkiem Jay, ona lubi dać komuś po dupie i odsadzić go na dwie długości już na pierwszym zakręcie. Ściągałem się raz z małą Swift i wiesz powiem ci... Co?! Nudzę? Chłopie wyluzuj. OK., OK., już tłumaczę reguły.

Gdy już pędzisz z tą swoją maksymalną prędkością i jeszcze nie masz dość - cóż, możesz wycisnąć jeszcze trochę ze swojego złomu. Możesz przyspieszyć jeszcze bardziej, ponad swoją pręd-

kość maksymalną! W ciągu jednej tury możesz, katując wóz, zwiększyć jego prędkość o 10km/h powyżej prędkości maksymalnej (łącznie można tak wycisnąć z wozu dodatkowe 30km/h).

Jednak wiesz, autka nie lubią przy-musu. Musisz wykonać Przeciętny test Sprawności wozu (podobnie do zwykłych testów Współczynników - rzucasz 3K20 i musisz uzyskać 2 sukcesy) - i to w każdej turze, w której wóz pędzi szybciej niż natura chciała. Jeśli test nie wyjdzie, łapiesz 1 Lekkie uszkodzenie (zapomnij o pancerzach - to uszkodzenie wewnętrzne).

Dodatkowo, na każdym odcinku, na którym katujesz wóz, spada jego Sprawność. Jeśli zwiększyłeś prędkość maksymalną o 10km/h, zmniejsz na stałe Sprawność wozu o 1. Ciśniesz mocniej o 20km/h? Zmniejsz o 2. Nie mów, rozpedziłeś go o 30km/h ponad stan? Odejmij 3 od Sprawności.

Na ręcznym

Wiesz, mnie też wkurza, że ostre zakręty wymuszają hamowanie. Szkoda tej prędkości, co? Dobra, jak chcesz pędzić przez zakręty na pełnym gazie, musisz nauczyć się pewnej sztuki - wchodzenia w zakręt bokiem, na ręcznym.

Po pierwsze - da się to robić tylko na zakrętach ostrzejszych niż 20%.

Po drugie - da się to robić tylko na normalnej drodze, zapomnij o bocznych na piasku czy trawie.

Po trzecie - skup się.



Hamulec ręczny traktowany jest jako DODATKOWY hamulec o maksymalnej mocy 30. Czyli przy każdym użyciu wybierasz: 10, 20 lub 30.

Jednak wchodząc w zakręt na ręcznym, zwolnienie to działa tylko na tym odcinku, gdzie go używasz - na następnym odzyskujesz swoją prędkość (tak jakbyś w ogóle wcześniej ręcznego nie używał) i możesz jeszcze przyspieszyć.

Przykład: Wchodzisz w zakręt z prędkością 100km/h. Wrzucasz ręczny na 20. Czyli masz 80km/h (100km/h minus 20 od hamulca ręcznego). Uda ci się test. W kolejnej rundzie zaczynasz tak, jakbyś miał nadal 100km/h (a nie 80km/h, ponieważ hamulec ręczny działał wirtualnie tylko na tamtym Odcinku).

Ale - coś za coś. Nie jest tak pięknie, koleś, jak ci się właśnie zaczęło wydawać. Stosując ręczny musisz zdać test PP nie na dwóch kościach (jak zwykle) ale na wszystkich trzech!

I jeszcze jedno - jeśli wszedłeś w zakręt z prędkością (już po doliczeniu ręcznego) Bezpieczną lub jeszcze niższą, no to stary - jaki ręczny, jakie boczki? Wtedy ręczny zwalnia cię nie chwilowo, ale normalnie. Nie odzyskasz tej prędkości w następnej rundzie.

Przewężenie

Bywa tak, że z Odcinka o Szerokości 2 wjeżdża się na Odcinek o Szerokości 1. Ups! Znaczący to, że nie wszyscy chętni się w nim zmieszczą. Nie da się tu jechać obok siebie. Można dojeżdżać do takiego Odcinka nawet kupą, ale wyjeżdżając z niego już kolejno, jeden za drugim. Czyli - opłaca się dopaść takiego tunelu choćby o jeden Zderzak przed innymi - zyskamy za to całą Długość!

Po wykonaniu testu PP na tym Odcinku i ustaleniu kolejności (Zderzaki, Długości) jazdy należy przeprowadzić dość nieprzyjemną operację... Najmniejszy Zderzak różnicy pomiędzy bryka-

Takie przewężenie, jeśli występuje przy końcu trasy, w zasadzie rozstrzyga już o kolejności na mecie. Niełatwo potem odrobić całą Długość.

mi cofa dany wóz tak, aby między samochodami była odległość minimum 1 Długości.

W przewężonym odcinku nie da się normalnie wyprzedzać ani zrównywać wozów - chyba, że zjeżdżając na Poboczce (Kontrolowana jazda Poboczem).

Przykład: Bryka Antona jest na polu 1, wozy Boba i Carlosa na polu 2, Dave na polu 4, Eli na polu 6. Jako pierwszy wjeżdża Anton. Kto za nim? Bon czy Carlos? Bob ma 2 Zderzaki, Carlos 3. Więc jako drugi wjeżdża Carlos, jako trzeci (cała Długość za nim) Bob. Kolejna Długość za nim to Dave, zaś dwie następne Długości - Eli.

Przepychanki na przewężeniu

A co, jeśli dwa pojazdy jadą równo na tej samej Długości i z tą samą ilością Zderzaków? Zaczyna się hazard. Jeśli obaj zdecydują się pchać na chłama i żaden drugiemu nie odpuści - owszem, zmieszczą się obaj, obok siebie, ale każdy z nich musi wykonać test PP na opanowanie bryki. Jeśli wyjdzie, koleś jedzie dalej Asfaltem. Jeśli obleje - wylatuje na Poboczce. Hmm, w takim razie może lepiej się rozmyślić?

Jeśli któryś z nich nie chce ryzykować, mówi „odpuszczam”. Wtedy zjeżdża za plecy rywala. Wtedy tylko ten z przodu musi wykonać test PP na opanowanie bryki (za to wygrywa Długość), zaś ten, który odpuścił, jedzie 1 Długość za nim (za to bez ryzyka).

Ale to nie koniec przepychanek. Jeśli jeden powie „odpuszczam”, drugi może powiedzieć to samo - wtedy obaj tracą 1 Długość (znów są bok w bok) i sytuacja jest jak na początku (oba wykonują testy opanowania wozu).

Podsumowując - masz do wyboru SZARŻOWAĆ lub ODPUSZCIĆ. Liczy się to, co powiesz. Reguła mówi, że odpuścić



Prowadzenie jedną ręką

Tylko czekałem aż o to zapytasz. Rzecz jest ciekawsza niż niejeden mógłby sądzić. Bo prowadzenie jedną ręką nie oznacza trzymania kierownicy. To akurat jest proste. Gorzej, gdy tą samą ręką musisz trzymać kierownicę, zmieniać biegi, wciskać przełączniki na desce rozdzielczej, a do tego jeszcze poprawić lusterko, a potem fryzurę. No i domknąć drzwi, bo akurat się otwarły.

Wiesz, nie będziemy tworzyć skomplikowanych reguł. Weź +30% Utrudnienia do wszystkich testów i uznajmy sprawę za załatwioną, dobra?

możesz nawet po wcześniejszej deklaracji, że szarżujesz (wiesz, zawsze można się rozmyślić). Odwrotnie - zaszarżować po deklaracji zwolnienia - niestety się nie da.

Omijanie przeszkód

Niby proste, ale w warunkach wyścigu nic nie jest proste. Nie mówimy tu przecież o sytuacji, gdy ciocia Susy włącza migacz i zjeżdża na parking pod sklep. Nagłą zmiana pasa to moment, kiedy właśnie jakiś wóz eksplodował tuż przed twoim nosem, albo gdy się okazuje, że na środku drogi jest dziura wielkości Molocha, albo wreszcie wtedy gdy jakiś miły gość ładuje z karabinu maszynowego w tył twojej bryki i musisz zrobić nieco uników.

Żeby ominąć przeszkodę, musisz wykonać dodatkowy test PP (w momencie rozpatrywania wszystkich akcji, manewrów i walk). Brzmi strasznie, co? Dwa testy PP na jednym odcinku! Pocięsz cię - jeśli nie zdasz tego testu, nie znaczy to, że wpakowałeś się na pobocze czy wylądowałeś w rowie - po prostu nie ominąłeś tego, co chciałeś. Może to być po prostu kot na drodze?

Wtedy zaznacz sobie kolejną rysę na drzwiach i po sprawie.

A test wyjdzie - omijaszesz przeszkodę. Kot przeżył.

180 stopni z piskiem opon

Dla jednych to najtrudniejsza sztuczka na świecie, dla innych - sposób na parkowanie bryki. Ciśniesz po blokach, ciągniesz za ręczny, a bryka się kręci jak panna na majowej potańcówce. Jak już opony się zapaliły, możesz wyjść z bryki na drinka, lub ponownie gaz do dechy i odjechać, skąd przyjechałeś.

Jak to działa? Zmniejszasz prędkość o maksymalne twoje Hamowanie, dodatkowo o 30km/h za ręczny i o 20km/h za obrót. I jak? Wystarczyło, by zblić swoją prędkość do zera? W takim razie - hurra, wyszło. Pamiętaj przy tym, że minimalna prędkość potrzebna do wykonania tego manewru to 60km/h.

Nie udało się? Cóż, samochód wywinął koziołka.

I jeszcze jeden drobny szczegół - test PP musisz zdać na 3 sukcesy (tak samo jak przy zakręcie na ręcznym). Ech, ten ręczny...

OMIJANIE PRZESZKÓD

Przeszkoda	Utrudnienie przy prędkości		
	50-70km/h	do 100km/h	110km/h i więcej
Niewielka (np. mina)	-	-	5%
Większa (np. kubeł na śmieci)	-	5%	10%
Duża (np. rozbity samochód)	5%	10%	20%



Suwaki w wyciągu

Znasz jakiegogoś dobrego kierowcę bez Suwaka? Ja nie znam. Nie znam gościa, który startowałby w Lidzie i nie miał umiejętności PP chociażby na 4. Pamiętaj o tym!

Za to 8 na PP to już naprawdę sporo, jak masz 8 to szybko cię zauważą i zgarnie cię pod swoje skrzydła któryś największych sponsorów. Ale za taki podwójny Suwak zapłacisz swoją cenę: najlepszych zawsze próbuje się wyeliminować z wyciągu od samego startu. Inni zrobią wszystko, żeby nie pozwolić ci wyprzedzić z przodu i spokojnie wygrać wyciąg. Gdy wybadają, że jesteś za dobry, wtedy fair play przestanie obowiązywać. Lepiej, żebyś o tym wiedział.

Lacie

Lacie to takie kapcie z dziurą. Znaczą się, dziurawe opony. Za każdego lacia w 4-kołowej bryce dostajesz karę 10 do prędkości maksymalnej. Przyspieszenia i Hamowania oraz +30% do wszystkich testów PP. No właśnie. Dlatego prawie wszyscy jeżdżą dziś na wypełnionych oponach. Wolniej, ale bezpieczniej.

Ciemność

Bezksiężycowe noce, ciemne tunele i te sprawy. MG daje za to prezent: od +10 do +50% utrudnienia testów PP. Oczywiście, po to wymyślono reflektory, chłopie, więc nie płacz. Reflektory obniżają te kary, zależnie od mocy. No i o ile je włączysz.

Ogólnie dość płynna ta reguła, nie? No ale noc, romantyczne klimaty, nie będziemy się bawić w drobiazgi, co?

Widoczność nocą

Jeszcze coś. Gdy jest ciemno, a ty prujesz przez nieznaną drogę - masz problem. Zapomnij o TABELI TRASY, nie pytaj MG jakie zakręty i utrudnienia będą na kolejnym odcinku, żebyś mógł odpowiednio zwolnić i się przygotować. Nic z tych rzeczy. Po prostu nie widać, co jest 100 metrów dalej.

Podobnie, gdy jedziesz po mieście - nie widzisz, co będzie za zakrętem. No, chyba, że jesteś mutantem-telepatą.

Nie muszę chyba wyjaśniać, jak duży to problem - nie wiedzieć, co będzie na następnym odcinku, co nie?

Szykany i inne atrakcje

Deszcz

Deszcz jak to deszcz, leje bez opamiętania. Trasa jest śliska, wiraże niebezpieczne... Nie ma co się rozwodzić. +20% do wszystkich testów. A Hamulce obniżają sobie o 10 lub 20, zależnie od tego jak bardzo leje.

Olej

A jak się wpakujesz w pole z rozlanym olejem, to możesz bracie wywinąć orla - jeśli oczywiście zapierniczasz rowerem. Kiedy pędzisz porządną brykę, olej możesz olać. Trochę cię zarzuci, trochę może dupę podwinąć, ale generalnie - nie panikuj. Ściągnij z gazu, nie kręć kółkiem, nie łap za ręczny. I wszystko będzie dobrze.

Za plamę oleju MG może dodać 10% utrudnienia. Więcej, jeśli ktoś rozlał to świństwo na zakręcie, rondzie, ostrym wirażu, czy gdzie tam indziej. Wtedy może to być nawet 20 lub 30%. Dodatkowo w następnej rundzie twoje Hamulce będą gorsze o 20 (ale tylko przez tą jedną rundę).

Aha! Plamę oleju możesz oczywiście ominąć!

Płomienie

A to jest fajna sprawa, przemknąć przez płomienie. No, szczególnie jak masz kabriolet, nie? Płomienie są bardzo częstym elementem rajdów, a i na trasie dzikiej, kiedy zwyczajnie wal-



czysz o życie i próbujesz odskoczyć od gangu Dark Visions, płomieni nie brakuje. Sam ogień (przynajmniej w ograniczonym zakresie) nie wpływa na wóz, po prostu przejeżdżasz rozpędzony i nic nie powinno się zdarzyć. Trochę okopci się karoseria i podgrzeją klamki.

Pytanie brzmi: jak ty wytrzymasz przejazd przez taką przeszkodę. Są goście, którzy nie wytrzymują presji i robią w tej krytycznej chwili coś dziwnego. Czasem nawet bardzo dziwnego.

Kierowca, który wjeżdża w płomienie musi wykonać Trudny test PP ale związanego ze współczynnikiem Charakter, a nie Zręczność. Jeśli zda test, przemyka przez płomienie i nie ma problemu. Jeśli nie wytrzymał - stara się w strachu ominąć przeszkodę - a to, zależnie od sytuacji może się bardzo różnie skończyć. Test PP na tym odcinku będzie dla niego wtedy trudniejszy o 30%.

Hopa

Lubisz, jak samochód podskakuje na wybojach? Ja też! Gdy mam 140 na białce, wybija mnie naprawdę wysoko.

Wyboje, jak mówiłem, są różne - takie, których nawet nie odczujesz i takie, po których kierowca przeistacza się w pilota. O tych małych nawet nie wspominajmy. Te większe sprawiają, że test PP będzie trudniejszy o 5 lub 10%. Czasem zdarzy się nawet 15%.

Pytasz, czy nie ma większych? Jasne, że są, ale większe przecież od razu zauważysz. Aha, bo widzisz, problem z

hopą nie polega na tym, że jakoś strasznie utrudniają jazdę. Problem w tym, że jak nie znasz dobrze trasy wyścigu, to jej nie zauważysz! Tak, hopa działa z zaskoczenia. Gdy jakiś cwaniaczek wszystko sobie skalkulował, zmierzył zakręt, zbadał nawierzchnię i wycisnął z silnika optymalną prędkość, hopa właśnie mu to pokrzyżowała. Głupie 5% a wszystkie jego wyliczenia i optymalne prędkości szlag trafił. Trzeba było sobie zrobić próbną jazdę, a nie zabawiać się przez cały czas z panienkami.

Miny i niespodzianki

Chyba nie myślisz, że wymienię teraz wszystko, co może leżeć na drodze z zamiarem spotkania pędzących maszyn? Ale kilka słów na spamiętanie. Omijanie kamieni, niedopałków cygar, czy pędzących w poprzek jezdni ślimaków to może nie jest to, co przeciętny rajdowiec robi na trasie. Omijanie min, rozbitego szkła, płam oleju, desek nabitych gwoździami i wielu innych miłych niespodzianek pozostawionych na trasie przez bliźnich to już inna para kaloszy. Gwoździe przebijają dmuchane opony, miny eksplodują, latarnie zatrzymują wóz... Ileż można tłumaczyć?

No dobra, jedno ci odpowiem. Jeśli jakiś palant stanie swoim wozem w poprzek drogi i wpakujesz się prosto w niego, traktuj to jak Offroad-ziom. Znaczący się, jeśli oczywiście nie był to tir Kociaka.

Po co komu potrzebny pilot?

Pilot, jeżeli siedzi obok kierowcy, i korzysta z przygotowanej wcześniej rozpiski z notatkami na temat trasy, zapewnia prowadzącemu premię -5% do testów PP. Czytanie notatek i informowanie kierowcy traktowane jest jako jedna akcja.

Pilot może zwiększyć premię dla kierowcy, wykonując test Wypatrywania o zadeklarowanym PT. Za każde podniesienie PT testu o stopień powyżej Problematycznego, premia rośnie o kolejne -5%. Jeśli test nie wyjdzie, Pilot w ogóle nie daje premii kierowcy.



Jay





Turniej skoków

Słyszałeś już o skokach? Jest takie powiedzenie: Co robi kierowca rajdowy, gdy widzi wiadukt z wyrwą wielkości połowy Teksasu? Oczywiście przyspiesza. Lubimy się w to czasem pobawić. Wiesz, ustawiamy rampę nad kilkoma wrakami samochodów albo nad płonącymi beczkami, bierzemy rozpęd i skaczymy. Jednym się uda, innym nie. Mówię ci, świetna zabawa.

Zależnie od tego, jaką prędkość osiągniesz w momencie wybiecia, będziesz wiedział jak daleko polecisz. Wóz Jay w takich sytuacjach zachowuje się jak odrzutowiec, a wóz Franka jak łódź podwodna.

Żeby rozegrać sobie partijkę „Skoków”, MG musi przygotować wozy i kierowców tak samo jak do „Wyścigu”. Trzeba tylko dodatkowo zwrócić uwagę na to, czy wozy mają wystarczające Przyspieszenie i prędkość maksymalną, żeby w ogóle móc przeskoczyć taką dziurę.

Zaczniemy od początku.

ROZPĘD. Z reguły 4 odcinki przeznaczone są na rozpęd - wciskasz gaz do dechy, nic innego nie pozostaje. Droga jest prosta (no, czasem jakiś dowiecnieć uroczalci i tą część „Skoków”), więc na każdym z czterech odcinków masz 0% utrudnienia. Proste, łatwe testy. Ale może się przecież zdarzyć, że nawet taki prosty test nie wyjdzie. Wtedy dostaniesz karę 20% podczas testowania wjazdu na rampę (wiesz, tu trzeba drzeć jak po sznurku, a nie jakś tam esy floresy)

WJAZD NA RAMPĘ Robi się to podobnie do pokonywania zakrętów. Ot, najczęściej ram-

pa ma trudność 40% (naprawdę wąskie to cholerstwo), więc bezpieczna prędkość będzie dla takiej wynosiła 40km/h. OK., więc robisz test PP (pamiętaj o swojej prędkości!). Wyszło? Super - mkniesz po rampie do skoku. Nie wyszło? Też świetnie! Lecisz na pysk. Rzuć sobie w „tabeli lądowania”, tylko efekt będzie o 3 okienka gorszy (no i oczywiście - automatycznie ci się nie udało przeskoczyć).

DZIURA. Najczęściej ma od 9 do 11m długości.

SKOK. Wiesz już, jak daleko musisz skoczyć. Pora sprawdzić, jak daleko faktycznie skoczyłeś. Podziel swoją aktualną prędkość przez 10. Tyle właśnie metrów lecisz w powietrzu (jeśli pędziłeś 90km/h - lecisz 9m, jeśli miałeś 140 na bacie - lecisz 14m).

Jeśli jest tego mniej niż wynosi długość dziury, wybijasz się z rampy i lecisz w dół, na „nurka”. Rzuć sobie w „tabeli lądowania”, ale efekt będzie o 5 okienek gorszy (i znów, oczywiście, automatycznie nie udało ci się przeskoczyć).

METRY W ZAPASIE Jeśli skoczyłeś dalej niż trzeba było, to o dziwo, bardzo dobrze. Odczytując wynik w „tabeli lądowania”, możesz przesunąć sobie wynik o tyle okienek w górę (czyli na korzyść), ile metrów miałeś w zapasie (jeśli skoczyłeś 14m, a wystarczyło 9, możesz przesunąć o 5 okienek)

ŁĄDOWANIE Wiesz, z tymi skokami to jest tak, że trzeba mieć sporo szczęścia. Sledzisz za kółkiem, a wóz sobie leci. Możesz ewentualnie odkręcić szybę, wystawić rękę za okno i pomachać kumplom. Rzuć sobie K20 i odczytaj wynik w „tabeli lądowania” poniżej:

Tabela lądowania

1-2	Udało się! Łądujesz efektywnie i bez jakichkolwiek uszkodzeń.
3-4	Udało się! Łądujesz bez uszkodzeń!
5-6	Udało się, ale przy lądowaniu zaliczasz 1 Lekkie uszkodzenie.
7-8	Udało się, ale przy lądowaniu zaliczasz 1 Lekkie uszkodzenie.
9-10	Udało się, ale lądowanie kosztowało cię 1 Ciężkie uszkodzenie.
11-12	Udało się, ale lądowanie kosztowało cię 1 Ciężkie uszkodzenie.
13-14	Nie udało się, a upadek kosztował cię 1 Ciężkie uszkodzenie.
15-16	Nie udało się, a upadek kosztował cię 1 Ciężkie uszkodzenie.
17-18	Nie udało się i niestety zarobiłeś Krytyczne uszkodzenie.
19-20	Nie udało się, i to bardzo. Uszkodzenie Krytyczne, a kierowca automatycznie nie zdaje testu szczęścia na określenie własnych obrażeń.



WALKA



Sztuka Wojny

Naczytałeś się już trochę o świetnych kierowcach, wiesz pewnie jak ważny jest dobry samochód z odpowiednimi gadżetami. Prawdopodobnie wydaje ci się, że wiesz w jaki sposób możesz wygrać każdy wyścig. Pozwól zatem zmienić twój punkt widzenia. Wy tłumaczę teraz z jakiego powodu najważniejszym elementem samochodu jest gniazdo CKM i w jaki sposób można z każdej bryczki zrobić bęben pralki automatycznej. Krótko mówiąc będzie o rozwalaniu przeciwników, więc jeśli jesteś pacyfistą przeskocz ten rozdział albo w ogóle odłóż tę książkę i obejrzyj sobie Pluton.

No dobra. Dalej czytasz na własną odpowiedzialność.

Jak to robią pacyfiści

W wyścigu chodzi przede wszystkim o ściganie się samochodami. Tu nie będziemy polemizować. Aby wygrać, trzeba dojechać do mety i choćbyś uzbroidł się po zęby nie uda ci się przekroczyć końcowej linii bez sprawnego samochodu. O tym wie każdy, z tego powodu strzelaniny w trakcie wyścigu są mocno sankcjonowane. Nie jest sztuką w ogóle nie ruszyć z miejsca i zamienić całą imprezę w happening pod tytułem „Narodziny Supernowej” - gdyby walka nie miała żadnych ograniczeń wszyscy okopaliby się na starcie i nawalali do siebie aż do upadłego. Po pierwsze poznaj zasady konkurencji, w której startujesz. Dowiedz się, czy w twojej lidze dopuszczalne są strzelaniny i walki kontaktowe, a jeżeli tak to w ja-

kim zakresie. Niektórzy w ogóle nie dopuszczają do wyścigu uzbrojonych samochodów a wszelkie próby taranowania i inne akcje zaczepne są bardzo niemile widziane. Najwięksi ortodoksi zatrudniają tak zwanych moderatorów, czyli ludzi odpowiedzialnych za kontrolowanie użycia broni w trakcie wyścigu. Moderatorzy usadowieni są w miejscu, z którego oglądać mogą cały tor, a dzięki doskonałemu uzbrojeniu interweniują natychmiast, gdy tylko stwierdzą nieprawidłowości. Najbardziej znani w tym fachu - Peter i Martin Barglichowie - zatrudniani są do najważniejszych wyścigów i słyną z braku skrupułów oraz sprawnej obsługi wyrzutni rakiet. Jedyną akcją dopuszczalną przez nich w wyścigach bez uzbrojenia jest delikatne trącanie bokiem w bok, takie jak przy wjeździe do wąskiego tunelu. Moderatorzy mają jeszcze jedno ważne zadanie, i to zarówno w czasie wyścigu bez uzbrojenia, jak i w sankcjonowanym, i w open. Przed startem uważnie sprawdzają wszystkie wystawione wozy i rewidują zawodników (również zawodniczek!). Każde odstępstwo od narzuconych zasad oznacza dyskwalifikację zespołu.

To tyle jeśli chodzi o mniejszość, bo w sumie wyścig bez broni to żadna frajda i takich zawodów organizuje się niewiele. Jeżeli jesteś zóitodzielcem albo nie masz gambli na dopakowanie auta powinienes zacząć od tego, ale znaj moją opinię: to dla mięczaków.

Jak to robią miękkie siuski

Miękkie siuski zgłaszają się do zawodów sankcjonowanych, to znaczy z ograniczonym użyciem uzbrojenia. W takich wyścigach dopuszczalne jest zastosowanie lekkiego pancerza i niektórych rodzajów broni. Wyścigi sankcjonowane podzielić można na dwa rodzaje:

Jeżeli kierowca samochodu jest Wojownikiem autostrady i posiada cechę „Drzwi w drzwi”, w czasie walki jego Zręczność rośnie o +2. Dotyczy to wszystkich testów PP, wpływających bezpośrednio na walkę. Przykładem jest test PP w trakcie taranowania.



Zawody z użyciem broni kontaktowej

Wszystko co nie strzela i co da się podczepić do auta jest dopuszczalne: piugi, świderki olejarki, deska surfingowa na dachu - to są tylko przykłady. Oprócz tego tradycyjna i niekonwencjonalna broń biała, czyli: topory, bosaki, piły spalnicowe i noże do cięcia blachy. Dopuszczalne jest miotanie bronią białą (czyli nie granatami).

Zawody z limitowanym użyciem broni palnej

Każdy zespół na dzień dobry dostaje taki sam limit broni i amunicji, jaką może zabrać na pokład. Amunicja liczona jest na sztuki, granaty dopuszcza się bardzo rzadko i co najwyżej jeden lub dwa na auto. Niektóre wyścigi narzucają specjalne ograniczenia - przykładowo dowolny pistolet i sześć naboł, albo dwie kusze i dwadzieścia bełtów.

Strzelanie do kierowców jest zabronione nie tylko przepisami wyścigu, ale niepisaną i powszechną umową. Kto strzela do ludzi ten ma przerąbane od wszystkich. Od tej zasady jest tylko jeden wyjątek (agent operacyjny).

Sankcje dopuszczają obecność w samochodzie człowieka odpowiedzialnego za walkę, tak zwanego agenta operacyjnego. Jedynym zadaniem agenta jest zwalczanie współzawodników i obrona auta wszelkimi dostępnymi środkami, łącznie z abordażem, czyli przeniesieniem walki do jednego z aut. Nie wszyscy kierowcy godzą się na obecność agenta na pokładzie i to z bardzo prostego powodu - skoro można do takiego kogoś strzelać bezkarnie, nikt nie weźmie nikomu za złe „przypadkowego” trafienia kierowcy. Przecież przypadki chodzą po ludziach i to nawet seriami.

Miękkie słuśki, jak widać, zgrywają twardzieli, ale w rzeczywistości tylko udają groźnych chłopców. Możesz spróbować pojechać w sankcjonowanym





wyścigu i potem opowiadać jak to strzelałeś do sukinsynów, ale jeżeli szanujesz się chociaż odrobinę, spróbuj raczej szczęścia w wyścigu open.

Jak to robią twardziele

Twardziele robią to szybko i skutecznie. Mowa oczywiście o walce z przeciwnikami w wyścigu. Co prawda zawody typu open są jeszcze bardziej marginalne niż wyścigi sankcjonowane, ale zapewniają widzowi mnóstwo zabawy, a uczestnikom wysokie dochody. Rzecz jasna dochody są wprost proporcjonalne do ryzyka jakie wiąże się z wzięciem udziału w wyścigach dla twardzieli.

Chociaż ten typ zawodów nazywa się open, w rzeczywistości istnieje kilka ograniczeń, bez których wyścig zryczaśnie nie miałby sensu. Po pierwsze zabronione jest używanie broni zadającej krytyczne obrażenia. Po drugie wewnątrz samochodu można zmieścić najwyżej cztery osoby i nikogo nie obchodzi co będą tam robili. Mogą nawet grać w brydża, ewentualnie z „dziadkiem” zamiast kierowcy. Ostatni przepis - podobnie jak w innych wyścigach - nakazuje każdej ekipie oddać przed startem samochód do oględzin. Przedstawiciele Ligi sprawdzają, czy spełnione są wszystkie wymogi i nikt nie chowa ciężkiej broni.

Faza walki

Skoro zadeklarowałeś prędkość z jaką na danym odcinku poruszał się będzie twój samochód, następuje faza obliczania trudności testu. Teraz dobrze się zastanów, czy odważysz się zaatakować przeciwnika, czy powinienś postawić się na defensywę, zbliża się bowiem ten radośnie wyczekiwany moment, kiedy można komuś dołożyć i postarać się o wyjście z sytuacji bez szwanku.

Faza walki opiera się na regułach walki przygodowej, spisanych w podręczniku podstawowym na stronie 215. Każdy członek zespołu, który znajduje się w samochodzie może wykonać jedną czynność (akcję), z tym, że dla kierowcy czynnością ową jest prowadzenie samochodu. Możliwe jest wykonanie dwóch lub trzech akcji - wiąże się to z dużymi utrudnieniami dodawanymi do każdej czynności. Jeżeli obok kierowcy siedzi pilot, udzielanie wskazówek również uważa się za czynność. Z reguły jedynie zbrojne ramię zespołu, czyli trzeci członek ekipy jest w stanie wykonać swoją akcję swobodnie. Prawdziwi zadymiarze biorą takich dwóch - jak mówi przysłowie: „co dwie lufy to nie jedna”. Od reguły jednej akcji w turze są wyjątki. Jeżeli prowadząc auto zdecydujesz się strzelić na ślepo, albo użyć przeszkadzajki, takiej jak zasłona dymna albo olejarka, zupełnie na ślepo, nie dekoncentrujesz się i nie otrzymujesz żadnych dodatkowych utrudnień. W przypadku ostrzału może to być tylko ogień zaporowy. Dodatkowe utrudnienia pojawiają się dopiero w momencie gdy zdecydujesz się na wykonanie dodatkowej akcji lub dwóch dodatkowych akcji.

Podobnie jak w regułach walki przygodowej, tak i w walce między załogami samochodów wyróżnić można trzy kroki.

Krok 1: Inicjatywa

Zdecyduj jaką czynność będziesz wykonywał. MG przypisze jej odpowiednią umiejętność. Suma wartości Charakteru i używanej umiejętności określa twoją inicjatywę. Jeżeli wykonujesz dwie akcje, odejmij od sumy 5, jeżeli trzy akcje - odejmij 10. Osoba z najwyższą inicjatywą deklaruje swoje zamiary jako ostatnia i zaczyna wcielać



je w życie jako pierwsza. Przykładowo, postać z Charakterem 15 i Kondycją 2 (suma 17) przeskoczy na ciężarówkę przeciwników zanim kierowca przeciwnej drużyny z Charakterem 10 i Prowadzeniem ciężarówek 6 (w sumie 16) zdąży skierować swój wóz w bok.

Krok 2: Trafienie

- walka strzelecka, walka wręcz
lub walka między samochodami
(taranowanie)

W każdym z wymienionych rodzajów walki bazowa trudność trafienia przeciwnika to 60% (należy zdać Trudny test). To o 10% więcej niż napisano w regułach walki przygodowej, ale uwzględniamy fakt, że starcie rozgrywa się w środku pędzących aut lub na pędzących autach. Do utrudnienia należy dodać wszystkie inne modyfikatory procentowe, wynikające z okoliczności, zastosowania sztuczek i cech. Jeżeli walczą ze sobą ludzie, dodaje się utrudnienia wynikające z odniesionych ran. Jeśli mowa o taranowaniu, odniesione obrażenia nie liczą się, ale zwrotność zmodyfikowana przez pancierz na samochodzie stanowić może procentowe utrudnienie lub ułatwienie w teście. Ostatecznym składnikiem sumy są utrudnienia za wykonywanie dodatkowych akcji. Jeżeli wykonywane są równocześnie dwie akcje, obie obarcza się modyfikatorem +40%. Trzy akcje w

jednej rundzie to utrudnienie +80% do każdej z nich.

W trakcie trwania wyścigu:

- **Strzelać** można jedynie do pojazdu znajdującego się w zasięgu dwóch długości. Podczas rajdów długostansowych stosuje się modyfikatory za odległość ze str. 201 Neuroshimy.
- **Bronią białą** można atakować tylko samochód w odległości nie większej niż 1 Długość.
- **Taranować** można jedynie samochód, który jedzie nie dalej jak 1 Długość przed lub 2 Zderzaki za tobą.

Taranowanie samochodu, czyli walka między dwoma autami, sprowadza się nie do zadawania obrażeń, ale do spychania przeciwnika z drogi na Pobocze albo na Offroad. Atakujący liczy nie na uszkodzenia wynikłe z kolizji dwóch wozów, ale na roztrzaskanie się przeciwnika o przydrożne obiekty lub co najmniej na utratę prędkości jego wozu. W trakcie taranowania duże znaczenie ma zarówno zwrotność samochodu, jak i jego wielkość oraz pancierz. Nie wykonuje się rzutów na trafienie i obrażenia - zamiast tego obaj kierowcy sprawdzają swoje umiejętności PP. Osoba, która zadeklarowała taranowanie jest atakującym, jej przeciwnik się broni.

Jeżeli atak się nie uda, broniący się ma prawo do kontrataku i role odwracają się. W przypadku porażki kontrataku starcie samochodów pozostaje

Trafienie w walce strzeleckiej i w walce kontaktowej wręcz

+30%	Samochód jest ostrzeliwany serią (nieopancerzony od strony napastnika)
+10%	Samochód jest ostrzeliwany (lekkopancerzony na lokacji od strony napastnika lub pojedyncze strzały)
+50%	Motocykl jest ostrzeliwany
+30%	Strzelanie do pędzącego samochodu
+60%	Cel wychyla się przez okno lub uchylone drzwi wozu
+80%	Cel jest widoczny jedynie przez szybę
+x%	Modyfikatory wynikające z okoliczności (nawierzchnia, pogoda, itp.)



Walka między samochodami - taranowanie

+30%	Atak samochodem
+50%	Obrona samochodem
+80%	Obrona motocyklem
+30%	broniący się samochód jest ostrzeliwany serią (nieopancerzony od strony napastnika)
+10%	broniący się samochód jest ostrzeliwany (lekko opancerzony na lokacji od strony napastnika lub pojedyncze strzały)
+50%	broniący się motocykl jest ostrzeliwany
+x%	Modyfikatory z okoliczności (nawierzchnia, pogoda, itp.)
-x%	Zwrotność pojazdu (ujemna wartość jest korzystna)
-x%	Za zainstalowane w samochodzie gadżety, służące do taranowania

nierozstrzygnięte. W trakcie ataku zarówno atakujący jak i broniący się mogą sfuszerować test - wówczas obaj tracą kontrolę nad pojazdami i nie się nie dzieje, nie istnieje również możliwość kontratakowania. Jeżeli i atakujący i broniący się zdali pomyślnie swoje testy, również nie doszło do taranowania, ale broniący się może kontratakować.

Jeżeli w czasie taranowania test atakującego powiódł się a taranowany nie zdał swojego testu, broniący się traci kontrolę nad pojazdem i otrzymuje karę +30% do testu PP kończącego rundę wysługu - rzutu decydującego o zmianie kolejności samochodów i sprawdzającego czy ktoś zjechał na pobocze lub rozbił się.

Dodatkowo do utrudnienia +30% do licza się następujące modyfikatory:

+5% za każdą lokację atakującego, na której znajduje się pancerz lekki
+10% za każdą lokację atakującego, na której znajduje się pancerz ciężki

+10% za każdy stopień różnicy wielkości między pojazdami, wg schematu: motocykl, samochód osobowy, furgonetka lub pickup, ciężarówka lub autobus, tir lub czołg - gdzie motocykl jest najmniejszy a tir lub czołg są największe.

Atakujący, niezależnie od powodzenia ataku, zawsze otrzymuje utrudnienie +20% do testu PP na końcu rundy.

Ale jazda!

Opisana w podręczniku podstawowym cecha „Ale jazda!” - mogą ją wybrać bohaterowie pochodzący z Detroit - niweluje ograniczenia wynikające ze strzelania w ruchu. Gracze, którzy wybrali ją dla swojej postaci walcząc z przeciwnikiem muszą pokonać w teście utrudnienie nie 60% lecz 50%. Nie zmienia to Poziomu Trudności testu, ale pozostawia bezpieczny margines 10% na utrudnienia pochodzące z innych przyczyn. Dopiero przekroczenie tego marginesu zmienia test Trudny w Bardzo Trudny. Ponadto jeżeli bohater postanowi przeskoczyć z jednego samochodu na drugi i równocześnie zrobić coś innego, skok nie jest traktowany jako druga akcja i czynność równoległa ze skokiem nie jest obciążona utrudnieniami wynikającymi z wykonania dwóch czynności w rundzie (ale sam test na skok owszem).

Krok 3: Rozliczenie obrażeń i pancerze

Samochody są bardziej wytrzymałe niż ludzie, a pancerz na samochodzie działa trochę inaczej niż zbroja na człowieku. Poza opisanymi niżej zasadami skutki obrażeń zadanych samochodom są pod wieloma względami podobne do skutków obrażeń otrzymanych przez ludzi.



Jeżeli chcesz przyspieszyć akcję gry kosztem realizmu, w chwili gdy dojdzie do walki operuj nie na sumach modyfikatorów procentowych, przekładających się w końcu na Poziom Trudności, ale Poziomami Trudności wprost. Bazowy test trafienia przeciwnika jest Trudny. Przy dwóch akcjach w rundzie test jest Bardzo Trudny, a przy trzech Cholernie Trudny. Każde +40% utrudnień podnosi PT testu o stopień a -40% obniża PT o jeden stopień.

W walce samochodowej obowiązują następujące odstępstwa od zasad:

- Każdy samochód jest odporny na lekkie obrażenia - nie da się go istotnie uszkodzić nożem, lekkim pistoletem lub pięścią. To duże uproszczenie i każdy MG powinien mieć na uwadze, że szczególne miejsca w samochodzie, takie jak szyby lub opony wymykają się tej zasadzie. Pod wieloma względami każdy samochód ma standardowo pancierz lekki, wynikający z konstrukcji wozu i pomijany w opisach wozów - można tak powiedzieć, ponieważ obrażenia zadawane przez broń zostały opisane przy założeniu, że celem jest człowiek. Pancierz lekki na samochodzie chroni zatem przed obrażeniami ciężkimi, a pancierz ciężki przed obrażeniami krytycznymi. Wydawać by się mogło, że dobrze opancerzony samochód nigdy nie otrzyma obrażeń większych niż ciężkie, jednak istnieją bronie, które zadają ludziom obrażenia krytyczne, ale w rzeczywistości siła ich rażenia zasługuje na szerszą skalę. Przykładem mogą być miny i rakiety. Broń projektowana pod kątem niszczenia dużych i mocnych obiektów (takimi są właśnie samocho-

dy), zadaje obrażenia większe niż krytyczne, które można opisać przykładowo jako krytyczne + 2. Nawet ciężko opancerzony wóz po trafieniu z takiej broni otrzyma obrażenia ciężkie.

- **Obrażenia lekkie** (zadane z broni wywołującej u istot żywych obrażenia ciężkie) uszkadzają nieopancerzony samochód, dodając do testów PP kierowcy utrudnienia w wysokości +20% i odbierając wozowi 2 pkt. Sprawności.

- **Obrażenia ciężkie** (zadane z broni wywołującej u istot żywych obrażenia krytyczne) uszkadzają nieopancerzony samochód, dodając do testów PP kierowcy utrudnienia w wysokości +40% i odbierają wozowi 4 pkt. Sprawności.

- **Obrażenia krytyczne** powodują, że samochód staje się niezdolny do jazdy i powodują utratę 6 pkt. Sprawności.

- **Udany test Wytrzymałości** samochodu zmniejsza utrudnienia od obrażeń i utratę Sprawności do połowy ich wartości (+10%/-1 Sprawność lekkie i +20%/-2 Sprawność ciężkie)

- Każdy samochód posiada cztery lokałe, które można opancerzyć. Lokacjami są: boki auta, traktowane jako jedno; spód auta; tył auta; przód auta.

Warto wyjaśnić jeszcze jedno. Cios nożem to nie jest coś, co wzruszy jakikolwiek samochód. Tak, dla człowieka to może być lekka rana, ale dla maszyny Kociaka....?! Bez jaj! Nie żartuj sobie.

Próg zadawanych przez broń obrażeń został przesunięty w dół. Pistolety i noże tylko modą zadrapać bryczkę. Nie zadają jej żadnych obrażeń. Ta broń, która człowiekowi zadaje ciężkie rany (karabin, granat, siekiera) to dla wozu lekkie uszkodzenie. Broń, która dla człowieka jest krytyczna, dla bryki jest ciężka (granat, ciężki sprzęt). Nie ma takiego gatunku broni która zadawałaby krytyczne uszkodzenia.

Mordka ci się cieszy, a nie powinna. Pamiętaj reguły walki? Gdy frajer wyrzuci na kostkę 1 lub 2 poziom obrażeń idzie w górę. To oznacza, że przy fartownym strzale nawet pistolet może zadać lekkie uszkodzenia. A ciężki karabin może zadać nawet krytyczne. Trzeba tylko dobrze trafić.



Jest to zmiana w stosunku do zasad proponowanych w podręczniku głównym. Motocykle nie mogą być opancerzone.

- Pancerze ograniczają Zwrotność samochodu:

Pancerz lekki - za każdą lokację +5 do Zwrotności

Pancerz ciężki - za każdą lokację +15% do Zwrotności.

Auto, które bazowo posiada Zwrotność -30, po założeniu pancerza lekkiego na boki (+5%) i przód (+5%) oraz po założeniu ciężkiego pancerza na tył (+15%), jeżeli spód pozostanie nieopancerzony, będzie posiadało Zwrotność 10 (-30+25 + 5).

- Trafienie krytyczne (1 na kostce) oznacza utratę pancerza (zgodnie z regułami opisanymi w podręczniku głównym na str. 213), ale pod warunkiem, że broń zadaje uszkodzenia co najmniej równe sile pancerze - np. pistolet (dla pojazdu brak 0 uszkodzeń) nie da rady nawet pancerzowi lekkiemu, zaś karabin (uszkodzenia Lekkie dla pojazdów) da radę pancerzowi lekkiemu.

- Jeżeli w teście Wytrzymałości samochodu na kostce wypadnie 20, oznacza to, że jeden z gadżetów w samochodzie został trafiony i uszkodzony. Kierowca powinien wylosować jedną z zabawek spośród spisanych na Karcie wozu. Zostaje ona zniszczona lub po prostu przestaje działać - w zależności od sytuacji (rozstrzyga MG).

Uszkodzenia samochodów w walce

Rodzaj	Zwrotność	Sprawność
Lekkie	+10/+20%	-1/-2
Ciężkie	+20%/+40%	-2/-4
Krytyczne	samochód na hol i na warsztat	-6

Obrażenia odniesione w walce, z wyjątkiem Krytycznych, nie zmniejszają prędkości samochodu na danym odcinku

Detale i zasady specjalne

Opisane powyżej zasady walki z zastawianiem samochodów nie wyczerpują pełni możliwości. Gracze mają nieograniczoną wyobraźnię i z pewnością któryś z nich postanowi zrobić coś, czego reguły nie przewidują. Poniżej opisane zostało kilka szczególnych sytuacji - podajemy przy nich proponowane rozwiązania.

● **Strzelanie w koła** - aby zniszczyć koło z dątką wystarczy zadać lekką ranę (z pistoletu lub nożem). Całkowicie wypełnione koło eliminuje ciężką ranę (zadana np. z dobrego karabinu).
● Zniszczony samochód jest traktowany jako przeszkoda, którą trzeba ominąć, podobnie jak minę lub płamę oleju.

● Przed wszystkimi atakami wymierzonymi w samochód lub w pasażerów wozu (poza taranowaniem) ochronić można się unikami. Unik samochodem jest trudny - zwiększa utrudnienia testu PP kończącego rundę wyścigu o 30%. W zamian za to napastnik otrzymuje utrudnienie +20% do trafienia za pomocą broni palnej lub białej. Unik traktowany jest jako jedna z akcji w rundzie i modyfikator 30% wynika właśnie z tego faktu.

● Bohaterowie ze Specjalnością Technik mogą wymyślać własne usprawnienia urządzeń do walki. Jeżeli tylko dysponują odpowiednimi środkami, by skonstruować broń lub urządzenie obronne i MG zatwierdzi projekt, bohater może przetestować swoje umiejętności, a następnie zbudować i zainstalować gadżet.





Miotacze ognia

Miotacze ognia, jeżeli są dozwolone w wyścigu, okazują się efektywną bronią. Widziałeś kiedyś czołg trafiony koktajlem Molotowa? Większość produkowanych przed wojną opon nie jest odporna na działanie wysokiej temperatury, a płomień z miotacza może nawet nie tyle uszkadza karoserię, co gasi silnik. Trafienie z miotacza ognia zadaje lekkie obrażenia samochodowi i ciężkie obrażenia każdemu nie chronionemu szybą lub metalem pasażerowi wozu. Obrażenie zadawane są do czasu aż ogień zostanie zgaszony lub paliwo wypali się. Człowiek jest w stanie ugasić sam siebie (lub innego człowieka) w ciągu jednej rundy, ale nie może robić w tym czasie nic innego. Samochód można ugasić w ciągu jednej rundy, pod warunkiem, że kierowca zatrzyma wóz a na wyposażeniu znajduje się gaśnica. Gaszenie w trakcie jazdy oznacza wykonywanie co rundę Trudnego testu Kondycji. Za każdym razem powodzenie testu skraca czas trwania pożaru o jedną rundę. Ilość mieszanki zapalającej i czas przez jaki on płonie, zależy od wyniku rzutu na trafienie. Rozpatruje się najmniejszy z wyników osiągniętych na kostkach.

- 1-2** 5 rund / Trafienie krytyczne - w pierwszej rundzie obrażenia o stopień większe
3-5 4 rundy
6-10 3 rundy
11-15 2 rundy
16-18 1 runda
19-20 Eksplozja zbiornika z paliwem. Używający miotacza otrzymuje ciężkie obrażenia.

Pancerz ciężki chroni przed miotaczem ognia całkowicie. Pancerz lekki tylko wówczas, gdy jest wykonany z materiału ognioodpornego.

Pojedynek

Na koniec zostawiliśmy sobie opis prostej gry. Z jej pomocą często rozstrzyga się konflikty w sytuacjach, gdy przeciwnicy chcą pokazać, że potrafią użyć broni, ale nie mogą się nawzajem pozabijać. To gra w pojedynek, dośwy popularna w Detroit i nie zabójcza, co jest ważne dla frajerów spoza miasta. Najostrzejsi zawodnicy rozgrywają ją na motocyklach - w samochodach pojedynkują się tylko mięczaki. Zasady są podobne do gry w Tchórza. Różnice? Zawodnicy jadą naprzeciw siebie na motocyklach. Każdy ma do dyspozycji pistolet i jedną kulę. Kto pierwszy trafi przeciwnika ten wygrywa. Jeżeli nikt nie trafił lub przeciwnicy trafili się równocześnie, zabawa kończy się remisem.

Zasady pojedynku są następujące:

- Zawodnicy ustawiają się w odmierzonej odległości na płaskim terenie.
- Odległość odmierza się w modyfikatorach procentowych. Najczęściej startowa odległość między zawodnikami to 1000. Szybkość pokonywania tych modyfikatorów w czasie jest miarą prędkości.
- W każdej rundzie każdy zawodnik deklaruje swoją prędkość, którą można pomniejszyć lub powiększyć w stosunku do prędkości z

poprzedniej rundy o wartość Przyspieszenia lub Opóźnienia.

- W każdej rundzie zawodnik może zadeklarować strzał. Utrudnienie trafienia określa się sumując odległość między pojedynkującymi się i aktualną prędkość strzelającego. Wartość procentową utrudnienia przelicza się na PT testu strzelania (najczęściej będą to Pi-stolety).

- Jeżeli w tej samej rundzie strzelają obydwaj pojedynkujący się, wygrywa ten, kogo suma Zręczności i Prowadzenia motocykli jest większa. Jeśli obie sumy są takie same, obaj zawodnicy strzelają równocześnie.

- Jeżeli jeden z pojedynkujących się wystrzelił swój pocisk, może co najwyżej liczyć na pech przeciwnika. Ucieczka z Pojedynku przynosi wielki wstyd i uważana jest za przegraną.

- Wygrywa ten, kto pierwszy trafi przeciwnika. Jako, że w Pojedynku nie używa się pancerzy i strzela się z pistoletów, rana z reguły jest lekka i ma znaczenie symbolu przegrannej.

UWAGA. MG decyduje, czy w jego wersji Pojedynku gracze znają odległość jaka dzieli ich postaci w liczbach, czy zdani są na przybliżone obliczenia i opis fabularny.



Kupić wóz możesz w przeciągu godziny od przybycia do Detroit. O dobre słuchy trudniej, powiedzmy zajmie ci to dwie godziny. Będziesz wyglądał jak człowiek z Detroit - tak długo przynajmniej, jak długo nie otworzysz japy. Bo widzisz, zawodowcy mają swój język. Pojeździsz trochę w rajdach, to załapiesz. A na razie słuchaj tego co podstawowe. Mam tu pod ręką słownik, więc pojeździemy alfabetycznie, ok? Notuj bracie, zaszpanujesz, może się do ciebie jaka panna uśmiechnie.

Gotowy? To zaczynamy.

Asfaltowe zawieszenie. Asfaltowe, czyli na dobrą nawierzchnię. Na dobrą i równą. Asfaltowe, czyli niskie. Takie zawieszenie mają wozy w ramach „Kwartalu”. W klasycznym crossie nie radzę startować bryką o wyglądzie ferrariego, bo feigi odpadną ci nim licznik dojdzie do 50 mph. Reszta zacznie się sypać kilka sekund później.

AWD czyli All Wheel Drive: napęd na cztery koła. Wiedziałeś? No bracie, jesteś mądry jak radio!

Altonnen jest jak obracaś brykę o 360 stopni. Będziesz często i gęsto to ćwiczyl. Nie ma chyba rajdu, w którym trasa nie wymagałaby zaszpanowania i pokazania jak się robi Altonnen.

Bączek. Puścić baka potrafi nawet Frank. Zrobić bączka, już nie. No, może czasami, przypadkiem. Bączek to ten moment, kiedy tył samochodu wyprzedza przód. Duża prędkość, ostry zakręt i bączek. Normalna sprawa, co?

BNBC. Jeden ze skrótów zawodowych. Stosowany przez pilotów do oznaczania zakrętów. Jeden z tych skrótów, które naprawdę należy respektować. BNBC, czyli Broń Boże Nie Ciąć.

Blacha. Jeden z autorów gry. W Detroit mówi się często: „Wygrać blachę”. To znaczy zająć pierwsze miejsce i zdobyć puchar.

Brechę ciągnąć. A to się akurat dobrze składa, że do tego dochodzimy. Bez tego nie da się jeździć, a co ważniejsze nie da się też opowiadać o tym, co udało ci się zrobić na trzecim odcinku. Brecha to ręczny. Łapię za brechę, a bryka robi boczkiem...

Boczki. Robić boczki to jechać podłóżkami. Spadnie deszcz i wszyscy zaczną robić boczki.

Bomba. Stacja tankowania gazu płynnego. Cielna nazwa nie?

Bunkier. A bunkier to taka bryka, co wygląda jak bunkier. Kanciasta, ciężka... hmmm, jakby ci to powiedział. Widziałeś wóz Franka? No właśnie.

Buty. Opony. A jakżeby inaczej?

Ciąć zakręt. To wtedy, kiedy pilot jest już tak załamany, że to co się dzieje na trasie jest mu obojętne. Wtedy możesz ciąć zakręt.

Co-driver. To ten facet, co siedzi obok ciebie i się pochl, gdy ty się dobrze bawisz.

Czarne. To ta część matki ziemi, której powinien się trzymać kiedy zapierasz 100 na godzinę. Czarne to asfalt. I bez podtekstów rasowych, proszę.

Cywil to taka bryka, która nie służy do startów w Lidze. Jest tu tego trochę, w okolicy.

Dać slajda. Pójść podłóżkiem. Co tu rozwijać?

Defekt. To jest to, o czym gadają w knajpie ci, co przegrali w danym dniu. Każdy z nich miał defekt.

Dekiel to taka pokrywa. No co? To też może ci się przydać

Deszcz. Opony na deszcz. Lepiej odprowadzają wodę, dzięki czemu nie wpadniesz w podłóż, a w zasadzie nie tyle nie wpadniesz, co będzie trudniej wpaść. Przy dużych prędkościach, na mokrej nawierzchni zawsze wpadniesz w podłóż, choćbyś miał deszcze niespokojne...

DNF. Did Not Finished. To taki kierowca co wybrał drogę na skróty i nie wyszło to na zdrowie jego bryce.

Dojście na trzy. To technika wchodzenia w zakręt. Dochoodzisz do zakrętu z jednoczesnym rzucaniem auta trzy razy, aby dohamować i wejść bokiem. Wygląda to ładnie i jest wbrew pozorom dość bezpieczne. Mówimy też na to „wahadło”.

Dupoćski. To jest to na czym siedzisz, jak prowadzisz, czyli wspaniałe fotele kubekowe.

Dupowóz. Samochód służący do wożenia dupy, a nie do startowania w Lidze. Jest wygodny, bezpieczny i ma uchwyty na kubek. Pełen wypas.

Dyktańdo. To są te niewyraźne zapiski na podstawie których pilot próbuje uratować ci życie podczas pokonywania kolejnego zakrętu. Mówi się na to też rozpiska - mniej romantycznie, ale dość konkretnie, co?

Dzida. Dzida jak to dzida - to długi i prosty odcinek drogi przejeżdżany z pełną prędkością. Marzenie gości z demonem zamiast silnika pod maską.

Dzbanek. Podobnie jak blacha określa Puchar dla zwycięzcy. No ale żaden z autorów NS nie nazywa się Dzbanek, więc lepiej już mówić blacha...

Gary. Gary to w slangu cylindry, to wie nawet dzieciak urodzony w NJ!

Gorący fotel. Gorący fotel to miejsce pilota. Wiesz, to cie-kawe, bo ilekroć jechałem z jednym, czy drugim, gość zawsze się pochl. W końcu pytam, chłopie, co ci tak gorąco, a on, przesiadamy się, to zobaczysz. No to się pierwszy raz przejechałem jako pilot i wiesz, faktycznie strasznie tam gorąco.

Grill. No akurat tym razem nie ma to nic wspólnego z żarciem. Grill to potoczna nazwa dla konstrukcji z rur stalowych, takiej ramy co chroni samochód przed poważną kasacją. Najlepiej zawsze zrobić wstępną weryfikację. Nawet mamy w Mechstone takie stare drzewo, diabli wiedzą skąd się wzięło i wiesz, on służy do weryfikacji. Bierzysz rozpęd i tniesz. No i masz wtedy albo dobry grill albo wizytę w szpitalu.

Guma. Opona

Hamowanie na drzewie. Niewiele ma wspólnego z weryfikacją grilla. Całkiem poważna komenda pilota. Bo widzisz, pilot wie jaki macie zakręt przed sobą. Wie więc jak bardzo trzeba zwolnić. Wie więc, kiedy trzeba zacząć zwalniać. Hamowanie na drzewie oznacza ni mniej ni więcej, że jak zobaczysz drzewo, to deptaj po hamulcu.

Heble. Hamulce

Hopa. Jak pilot krzyknął hopa, to znaczy, że zaraz poczujesz się jak aniołek, bo hopa to nierówność, na której samochód wybiła się w powietrze. Widziałeś kiedyś „Ulice San Francisco”? Taki film, podobno w Detroit można to jeszcze w jakiejś knajpie na wideo zobaczyć.

Itinerer. Zwany też rozpiską. To jest ten materiał, który dostajesz przed wyścigiem, czyli opis trasy. Oczywiście jak to dostaniesz, to ruszasz na trasę i nanciesz poprawki i własne uwagi. To właśnie najważniejsza z funkcji pilota - dobre przygotowanie Itinera.

Kapole. Kapcie to takie buty, tylko do innego terenu. Zasadniczo są to po prostu szerokie opony.

Katowad. Używać pojazdu niezgodnie z instrukcją obsługi, jak powiedziałbyś mój kumpel, dawniej szef od BHP w GM. Mówiąc po ludzku, katowad brykę, to depnąć po cylindrach, tak by się zapocliły.

Kiszenie. Słuchaj, jak ci ktoś kiedyś powie, że kisisz, wal w ryj, a potem będziesz popraw. To obraźliwe. Kiszenie to - mówiąc między nami - styl jazdy wszystkich babeczek za



wyjatkami Jay. Zachowawczo, wolno, ostrożnie. Kiszanie. Fuji.

Klamka. To jest ten petryczek, który masz petryknąć, jak wóz zacznie się palić - bo klamka to główny wyłącznik prądu w samochodzie. Więc jak już przydadujesz, lub zaliczysz poważny dzwon, wyłącz prąd. To pierwsze, co musisz zrobić. Potem dopiero pyta, czy widziała to Patti.

Lewa noga. No bracie, mówiłeś, że jesteś kogut i lubisz ofensywny styl jazdy, to chyba lewa noga coś ci mówi, co? Hamować lewą nogą i jednocześnie dodawać gazu prawą, znasz to? Tak się zdobywa Blachę, no nie? Sorry, oczywiście blachę z małej litery. Blachy z dużej litery tak nie zdobędziesz.

Lamać. Wiesz, Markez zawsze tak mówi: „Nie łam się, łam brykę i ciśnij gaz”. Łatwo się mówi, trudniej robi. Markez potrafił to jak nikt inny. Ustawia samochód do zakrętu dużo wcześniej nie by na to wskazywał zdrowy rozsądek. Kibice szcżą z radości. A kiedy już jest w zakręcie, po sekundzie już ma stówę na białej i znika. Nikt tak nie łamie bryki jak Markez.

Nadsterowność. O tym to ciekawie kiedyś przeczytałem, to pozwól, że powtórzę. Facet pisał tam o nadsterowności jakoś tak: „Złodiwość samochodu objawiająca się wypinaniem dupy na zamiary kierowcy.” I wszystko jasne, co?

Napad w blokach. Napad to już się źle kojarzy, a bloki, to już zupełnie, co? Nie po to ktoś kiedyś wymyślił Anty Blocking System, by teraz jeździć na blokach, co? No właśnie. Napad na blokach to najechanie zakrętu ze zblokowanymi kołami. Chwilę potem - jeśli jesteś idiotą - poznasz znacznie inne słowa nadsterowność.

Na rękawie. Wchodzić w zakręt z hamulcem ręcznym.

Niuton. To chyba jedyny moment w historii rajdów w Detroit, kiedy Frank zabył się. Coś im tam się w bryce zapiekło, bo oczywiście przypięli do betonu szup. Mechanik nie mógł nic poradzić, a Frank na to „Czekaj, zrobię mu Niutona” i pieprzył młotem z całej siły. Pomogło. Od tej chwili przyłożył niutona mówi się, gdy trzeba siłowo po-traktować jakiś element.

Odpuścić. Niestety, opuścić to zwolnić. Rzadko ale trzeba...

Pałak. Stosowany w niektórych brykach, gdy mechanik nie ufa kierowcy. Zabezpiecza przed skutkami dachowania - to taka rurka przebiegająca wzdłuż boków i dachu samochodu za przednimi fotelami.

Patelnia. Szeroki, ostry nawrót o 180 stopni.

Pełnym ogniem. Co tu dużo mówić, pójść pełnym ogniem to oczywiście pokonać coś (zakręt, hopa) z maksymalną możliwą prędkością.

Płamy. Charakterystyczne miejsca (drzewa, znaki, domy) na odcinku, które pilot umieścił w opisie odnosząc do nich sposób jazdy - wspominałem o tym, gdy mówiłem co oznacza hasło hamować na drzewie.

Pakuly. Jak wejdiesz do Cylindra, na ścianie wisi w ramce wydruk z jakiejś starej strony internetowej - tam jest definicja wyrazu pakuly. Brzmi to tak: „Całkowicie uniwersalna część zamienna. Odpowiednio zmieszana z kocim gównem, odrobina starej farby i opilkami lub posekaną szmatą, uformowana ręcznie, symuluje chwilowo działanie jakiegokolwiek urządzenia.”

Palić gumy. I wszystko jasne.

Patent. Głównie odnosi się do tego, co mechanicy wymyślają w swoich garażach. Patent to w zasadzie niespotykane rozwiązanie techniczne, jak zwykła mawia Jay: „Co więcej niekoniecznie dobrze działające.”

Przypał. Frank to jest przypał, mówiąc wprost. To taki typ kierowcy, objawiający nadmierny zapal w prowadzeniu pojazdu przy jednoczesnym braku umiejętności.

Przekreślić motor. Zakatować silnik na śmierć.

Rozwiesić samochód. A to można zrobić różnie. Możesz rozwiesić brykę na słupie albo na drzewie, gdzie bądź. Wszystko i tak będzie na pilota.

Ruski klucz. W połączeniu z techniką Niutona działa wręcz fenomenalnie. Ruski klucz składa się z dwóch elementów: przecinaka i młotka. Stosowane głównie przy zapieczonych gwintach.

Rzeźnia. „Miejsce wręcz nie do przejechania” jak mawiają weterani.

Szczyt. Jak pilot krzyknie szczyt, to znaczy że potem będzie już tylko z górki, he, he... Szczyt to najwyższy punkt na drodze w danym momencie rajdu.

Szelki. Sportowe pasy bezpieczeństwa

Szykana. Regulamin rajdów mówi: „Szczuczka przeszkoda ustawiana na trasie rajdu w celu zmniejszenia prędkości załóg na długich prostych.” Weteran mówi: „Gówno, które trzeba ominąć tak, by stracić jak najmniej prędkości.”

Tim spirit. Bez tego ani rusz - tim spirit, czyli duch zespołu, emocje i siła, która łączy waszą ekipę. Jeśli nie macie TS, nie pociągaciecie daleko.

Wahadełko. Taki manewr, wyglądający niebezpiecznie, a pozwalający dość fajnie zejść z prędkości i jeszcze ładnie przy-szykować się do zakrętu.

Wihajster. Tego też się szybko nauczył stocej przy byle okazji. Wihajster to jest cokolwiek, co ci wpadnie w ręce, a czego oryginalnej nazwy nie znasz. Jak dla takiego miokosa to wihajsterem może być wszystko oprócz kierownicy.

Zacisk. To rodzaj wrednego zakrętu, który się zacisnie, gdy wchodzisz wydając się prosty, ale potem okazuje się, że jest niedobre.

Zamknąć szafę. Słuchaj, bo to jest poezja. Bracie, zamkniesz szafę, jak rozpędzisz brykę tak, by wskazówka prędkościomierza nie miała już gdzie się obrócić. Wyobrażasz to sobie?

Zawijać. Bracie, to podstawowy wyraz, który musisz nauczyć się wprowadzać w życie oraz - co ważne, wprowadzać w opowieści o swoich dokonaniach. Bo zawijać to, mówiąc ogólnie, jeździć... No wiesz, ostro, hardo, rajdowo kurczę.

Zbierać. Zbierać to znaczy wychodzić z zakrętu lub po prostu przyspieszać.

Zdjąć kibica. No dość dramatyczna sprawa. Może nie rozwijamy, co?

Zegar. Cokolwiek masz zamontowane w bryce, czy w garażu, jeśli coś odlicza lub wskazuje, znaczy się zegar Kierowcy lubią czasem upraszczać...

Zrobić dzika. „Jak już dachował, to jakoś tak niezwykle”, powiedział kiedyś Dziś po jednym z odcinków. A wiesz, Dziś to było gość, przy którym Frank to jest delikatny i inteligentny typ. Dziśkiemu udało się dachowanie przez przód. No i od tej pory mówi się „zrobić dzika”, gdy ktoś robi fiklaka przez masę.

Zupa. Na paliwo mówiło się zupa jeszcze przed wojną. Dziś słowo to nabrało niejako nowego znaczenia. Tego syfu, który leje się do baku inaczej nazwać nie można. Ot, zupa. Gęsta i śmierdząca.



Chłopaki Shermana

Sherman to stary buc, a jego chłopaki są takimi samymi bucami jak ich menadżer. Nikt nie lubi tej bandy palantów. Co by o nich nie mówić pracują dla Steel Panthers - jednego z najbardziej liczących się gangów Detroit. Chłopaki mają wszystkiego w bród. Ich BMW ma więcej gadżetów niż oni wszyscy komórek mózgowych.

Organizacyjnie i fizycznie Chłopaki Shermana przypominają brygadę Hitler Jugen. Nie da się z nimi normalnie pogadać, nie da rady zaciągnąć ich na imprezkę. Mają jeździć i wygrywać, więc jeżdżą i przeważnie wygrywają.

Ksywki, którymi obdarzono chłopaków wyparły ich prawdziwe imiona. Są tak podobni do siebie, że całe Detroit myli jednego z drugim.

PP kierowcy: 6

Naprawy mechanika: 6

Perswazja/Blef menadżera: 6/6

Karabiny agenta: -

Cloudy & Jay

Nazywane są „gorącymi siostrami”. Tworzą tandem, który zbiera od widzów brawa za każdym razem gdy pojawia się na starcie wyścigu. Cloudy jest kierowcą, Jay mechanikiem, ale też nieźle radzi sobie za kierownicą. Dziewczyny lokują się w czołówce zwycięskich ekip, co więcej występują dla publiczności i dla eleganckich popisów prowadzenia samochodu - więc mają i punkty i fanów! Nikt nigdy nie próbuje taranować Forda Mustanga tego zespołu, a wręcz przeciwnie - nawet największe zakapiory popisują się w czasie wyścigu kurtuazją wobec szykownej Cloudy i niewyżytej Jay.

Dziewczyny dobrze czują się w swoim towarzystwie i są chyba najmnijszą ekipą w mieście - samowystarczalną i zapraszaną na każdą imprezkę.

PP kierowcy: 7 (6 Jay)

Naprawy mechanika: 10

Perswazja/Blef menadżera: 6/4 - Cloudy

Karabiny agenta: -

Sirocco

Pięćosobowa ekipa, złożona z reprezentantów największych miast kontynentu. W jej skład wchodzi Nowojorczyk Albert Dore, menadżer; Samantha Thompson z Vegas - kierowca zespołu; Corazone z Miami na etacie ochroniarza i bracia Derek i Bob Percy, pełniący szaczone funkcje mechanika i pilota, obaj pochodzący z Salt Lake.

Sirocco specjalizuje się w wyścigach sankcjonowanych, z rzadka zapisują się na jazdy z pełnym użyciem broni. Corazone jest wysmientym strzelcem wyborowym a bracia Percy bezustannie majstrują coś przy należącym do zespołu Jeepie, stopniowo zamieniając samochód w mały czołg. Cała piątka trzyma się razem a zakulisowe układy Alberta Dore z zarządkiem Ligi są tematem nieustających plotek.

PP kierowcy: 4

Naprawy mechanika: 6

Perswazja/Blef menadżera: 7

Karabiny agenta: 6

Mrólz

Wbrew nazwie na ekipę składają się serdeczni ludzie, rozrywkowi i nie pozbawieni poczucia humoru. Ich Cadillac, zielony, w różowe gwiazdki, stał się już legendą. Zespół jest w pełni koedukacyjny - na trzech facetów przypadają trzy dziewczyny i trzeba przyznać, że to one są prawdziwymi talentami i siłą napędową teamu.

Członkowie grupy nie przejmują się zwycięstwami i przegranymi, przynajmniej do czasu aż przycisnie ich głód. Wówczas zbierają siły i wygrywają dwa lub trzy wyścigi pod rząd, zarabiają trochę gambli i na nowo szastają nimi na lewo i prawo, dobrze się bawiąc i zapraszając do zabawy innych.

PP kierowcy: 5

Naprawy mechanika: 4

Perswazja menadżera: 5

Karabiny agenta: 4



duuuuża tabela trasy

TABELA TRASY						
Nr odc.	Asfalt			Pobocze		Offroad.
	szerokość	zakręt	nawierzchnia	szerokość	rodzaj	
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
10						
11						
12						
13						
14						
15						
16						
17						
18						
19						
20						
21						
22						
23						
24						
25						
26						
27						
28						
29						
30						
31						
32						
33						
34						
35						
36						
37						
38						
39						
40						
41						
42						
43						
44						
45						



--	--	--

ŁATWY	PRZEC.	PROBL.	TRUD.	B.TR.	CH.TR.
+2	0	-2	-5	-8	-11



TABELA TRASY

Nr odo.	Asfalt		nawierzchnia	Pobocze		Offroad.
	szerokość	zakręt		szerokość	rodzaj	
(R)		0				
(R)		0				
1		15				drewn.kon.
2	wąski+20	30		brak		drewn.kon.
3		15		szerokie	drewn.kon.	budynki
4		50		szerokie	drewn.kon.	budynki
5		20			drewn.kon.	budynki
6	wąski+30	50		brak		drewn.kon.
7		25		brak		drewn.kon.
8		45		szerokie	drewn.kon.	budynki
9		15		szerokie		drewn.kon.

Kręte uliczki Chinatown

No, tutaj tośmy się jeszcze nie ścigali! Wąskie uliczki, ciasne zakręty - rewelacja! Kiedyś byłoby jeszcze ciekawiej - dawno temu ulice te były zapchane rozkrzyczanymi tłumami i straganami. Co prawda, po tych ostatnich pozostały jeszcze wszędzie resztki - drewniane konstrukcje, spróchniałe podesty. Wszędzie wala się gruz, unosi się kurz. Czasem warto się zatrzymać, gdy w oko wpadnie jakiś wartościowy drobiazg, ukryty dotąd pośród zgliszcz.

Odcinek 4

Na chwiejnej, metalowej konstrukcji kołysze się stary, przerdzwiały silos. Jeśli ktokolwiek uderzy tutaj w pobocze, silos zwali się wprost na niego... lub na koleśi siedzących mu na zderzaku.

Aby uniknąć zmiążdżenia trzeba wykonać **test Omijania przeszkód** z dodatkowym utrudnieniem:

+15% przy prędkości 50-70km/h
+25% przy prędkości do 100km/h
+40% przy prędkości 110km/h i więcej

Zawodnicy z tyłu wykonują podobne testy. Jeśli od strącającego silos dzieli ich **1 Długość**, wtedy wykonują łatwiejszy test:

+5% przy prędkości 50-70km/h
+15% przy prędkości do 100km/h
+30% przy prędkości 110km/h i więcej

Jeśli zaś dzieli są oni w tyle **2 Długości lub więcej**:

+5% przy prędkości 50-70km/h
+10% przy prędkości do 100km/h
+20% przy prędkości 110km/h i więcej

Silos zadaje obrażenia Ciężkie.

Odcinek 6

Bardzo wąski odcinek! Co jest grane? Otóż na szóstym odcinku przejeżdża się przez ...wnętrze domu! Wjeżdżamy drzwiami (fakt, trochę „poszerzonymi”, wyjeżdżamy dziurą w ścianie po drugiej stronie. Ale co tam, jeśli się nie zmieścimy, zrobimy nową dziurę obok! Bryka prawie tego nie poczuje.

No, jest naprawdę niewielka szansa, że zaliczenie tutaj „drewnianych konstrukcji” skończy się kłopotami. Trzeba rzucić K20. Jeśli wypadnie 20 ...domek się sypie. Nic groźnego - wszystkie wozy w środku (jadące równo z winowajcą i te za nim, jednak nie dalej niż 3 Długości) zaliczają. Lekkie uszkodzenie i zostają unieruchomione do czasu, aż ktoś to wszystko odkopie. A trasa rajdu - oóż, zablokowana. Koniec zabawy na dziś.

2 okrążenia

Trasa jest tak sprytnie wytyczona, że odcinek 9 łączy się z odcinkiem 1, więc możemy się z góry umówić na 2 okrążenia. Lub jeszcze więcej. Sprawa jest prosta: im więcej ustalimy sobie okrążeń, tym większa szansa, że silos w końcu spadnie!

Drewniane konstrukcje

Jak widzisz w tabeli, sporo tu „drewnianych konstrukcji”, tak na poboczach jak i na offroad. Co to jest w rzeczywistości? Otóż są to drewniane domy z cienkimi ścianami, barierki, a także szczątki dawnych straganów i latarni.



ośmioro wspaniałych

TABELA ZAWODNIKÓW

	Numer wozu zawodnika							
	1	2	3	4	5	6	7	8
Zwrotność	-30	-20	0	-30	-10	-50	0	+10
Kary od pancerzy	+10	+15	+15	+15	+15			+25
Uszkodzenia								
Maksymalna prędkość	120	100	90	120	100	150	90	80
Przyspieszenie	40	40	30	40	40	50	40	30
Hamulce	40	40	40	40	40	30	40	40
Sprawność	18	15	13	16	13	19	17	15
Wytrzymałość	13	13	15	14	13	12	13	15
Pancerze	L-boki	L-przód i boki	L-przód i boki	L-przód i boki	L-przód i boki			C-przód L-boki
Kierowca:								
PP	7	4	3	5	4	5	5	4
ZR	12	13	14	13	11	12	13	12
CHAR.	17	16	8	15	9	8	14	13
Aktualna prędkość								
Zderzaki								
Gadżety	M-turbo	D-turbo intercool	D-turbo Nitro Kolce ProstowR WKruczeS Olejarka ZasłonaD FotelKat.		M-turbo		M-turbo Nitro ZasłonaD	D-Turbo Kolce

- Wszystkie wozy, oprócz wozu Kelly'ego, mają **wypełnione opony**.
- **Stojący Jeź** posiada na wyposażeniu **Większe krucze stopy**, które oprócz szansy na przebiecie nie wypełnionych opon zadają Lekkie obrażenia w koła.
- **Specjalna zasada dla Reinholda Kelly'ego** - jeśli jego wóz otrzyma Lekkie uszkodzenie, od razu wycofuje się z wyścigu i zjeżdża na bok.

1. Garry Thorton

Stary wyga wszelkiego rodzaju wyścigów, specjalista od dużych imprez. Aż cud, że jeszcze nie wkręcił się do Ligi - widocznie za bardzo lubi jeździć. Facet ma taki zwyczaj - siada przed wyścigiem na masce swojego Pontiac, zapala fajkę i ironicznym uśmieszkiem ogląda sobie krzątanie młodych. Garry ma może z sześćdziesiąt lat, to stary, siwiejący piernik. Nie odzywa się prawie w ogóle, tylko siedzi i wypuszcza kółka dymu spod sumiastych wąsów. Ten spokój utrzymuje się również w czasie wyścigu - niewielu znajdziesz kierowców tak rozważnych i odpowiedzialnych jak Thorton.



2. Johnny Żelazna Stopa

Nie poznałeś jeszcze Johnnego? Facet ma niepełna dwadzieścia lat - taki mały, wesoły blondasek - a już doczekał się własnej legendy. Gość pochodzi z Apallachów - kiedy wędrował do Detroit, zmutowany niedźwiedź odgryził mu nogę. Nie wiem ile prawdy w tej historii, ale Johnny znalazł opuszczony szpital, sam sobie założył opatrunek a po jakimś czasie dorobił do kikuta protezę. Wyjął nogę od szpitalnego łóżka, dostosował do kolana i doszedł na tym nad Wielkie Jeziora. Dzisiaj ma normalną protezę i nieźle sobie z nią radzi w trakcie wyścigów. Nie to, żeby był czempionem, ale nie jest nigdy ostatni. Johnny jeździ samizdatem. Najwięcej chyba w tym wszystkim Forda.

3. Stojący Jeź

Stojący Jeź to palant - facet twierdzi, że jest półkrwi Indianinem, chociaż dobrze znam jego ojca, emigranta z Tajwanu. Jeź wymyślił sobie jakieś kretyńsko brzmiące imię plemienne - coś z żelaznym drągłem chyba - i kazał się tak nazywać. Nie wiem z jakiego powodu skończyło się na Stojącym Jeżu. Może dlatego, że tak ciężki przypadek kretyna nie może się nazywać inaczej? Gostek jeździ jak wariat i uwielbia wyrzucać z samochodu przeszkadzajki - krucze stopy, nabijane kołcami taśmy itp. Może stąd wziął się ten Jeź? Jak przystało na idiotę Jeź jeździ Jugo. Nie pytaj.

4. Edith

Nikt nie wie jak ma na nazwisko i nikogo raczej to nie obchodzi, podobnie jak jej francuski akcent i blizny na lewym policzku. Ta niepozorna brunetka nie raz sprawiła niespodziankę kibicom wyścigów i jeśli miałbym nazwać kogoś czarnym koniem, to właśnie ją. I nie tylko ze względu na malunek zdobiący drzwi i maskę Toyoty Corolli. Edith obchodzi tylko zwycięstwa, nie spodziewaj się z jej strony fair-play. Oczekuj zamiast tego częstego taranowania, zajeżdżania drogi i podobnych incydentów. Każdy w Detroit miał z tą dziewczyną jakieś przejścia na trasie, ale w gruncie rzeczy nikt na nią nie psioczy. Jakoś tak głucho...

5. Adam Smith

Wuj Adam, albo jak go czasem nazywają dzieciaki Łysy Sukinsyn z Utah, to doświadczony kierowca, z tym że olewus. Jakoś nigdy nie potrafi wykorzystać nadarżającej się okazji i wygrać jak przystało na weterana szos. Zawsze ma jakąś wymówkę - a to „le-

mnie nawalał”, a to „nawierzchnia była wilgotna”, dosłownie maruda, jakich mało. Pewnie nikt by się nie interesował tymi tłumaczeniami, gdyby nie powszechna sympatia, jaką otoczony jest ten czterdziestolatek. Jeśli masz ochotę odpocząć od zgiełku i prędkości Detroit, łapiesz Wuję Adama za rękaw, bierzesz do knajpy i słuchasz dyktoryjek. Wszystko to marudne, ale do upicia się na smutno w sam raz.

Adam Smith jeździ starym UM, tak samo upierdliwym jak właściciel.

6. Reinhold Kelly

Facet jest absolutnym przeciętniakiem. Ale stary, jakie on ma auto! Lotus Clio - nie wiem czy jakiś egzemplarz przetrwał jeszcze wojnę, bo to był absolutny prototyp. Ten Lotus to kabriolet, czerwony, chromowany gdzieś, facet pieści go praktycznie przez cały czas. Nawet gdyby nie był takim przeciętniakiem i tak nie wygrałby żadnego wyścigu, bo szkoda byłoby mu zarysować wozu. Do tego samochodu ciągną pielgrzymki, a i ja, kiedy mam zły dzień, siadam sobie na kamieniu i patrzę jak Reinhold pucuje lusterko. Odjazd.

7. Delta Bravo

Powinieneś poznać tego rudzielca. To mifońniczka japońskich komiksów i kreskówek z Królikiem Bugsem. Znasz to powiedzonko Królka - „delta bravo, śmignę w prawo”. Takie hasła sprzedawała ta panienka kierowcom, kiedy jeszcze była pilotem. Nienawidzili jej za to, ale kochali ją za żywiołowość i ultra-radosny sposób bycia. Ksywka przyłgnęła - jako kierowca Delta Bravo radzi sobie całkowicie nieźle, a cenić trzeba ją tym bardziej, że jeździ żółtym Volkswagenem Garbusem, wymalowanym w postaci rodem z mangi. Czymś takim trudno wygrać, ale jej się udaje. Kiedyś zająłem drugie miejsce - zapytała „Whats up doc?”. Kiedyś ją uduszę.

8. Burt Lowell

Facetowi wydaje się, że jest Supermanem i coś w tym jest. Wygląda jak dwutonowy ciężarek, nosi się na czerwono i niebiesko i jeździ taką dziwną furgonetką o trudnej do zidentyfikowania marce. Ma na tym samochodzie kilogramy pancierza i takie małe lufki, przez które i tak nigdy nie patrzy. Lepiej przepuścić takiego na drodze i mieć go z przodu. Burt jest całkiem w porządku - potrafi czasem przywalić i to solidnie i to bez powodu, ale w zasadzie to swój gość. Nie ptak, nie samolot, tylko pieprzona lokomotywa na trasie wyścigu.



rajd straceńców

TABELA TRASY

Nr odc.	Asfalt		nawierzchnia	Pobocze		Offroad.
	szerokość	zakręt		szerokość	rodzaj	
(R)		0				
(R)		0				
1		10				budynki
2		15		brak		budynki
3		0		brak		budynki
4	wąski+20	15		brak		budynki
5		35	zniszczona+10			budynki
6		10	kamienista+10	brak		budynki
7		20	zniszczona+10	brak		budynki
8	wąski+20	0		brak		budynki
9		0				budynki

Rajd straceńców

Niby dlaczego? Zakręty wcale nie takie groźne, nawierzchnia równa. No tak - pobocza. A raczej - ich brak! Do tego - na offroad jest naprawdę niewesoło, bo trasa wyścigu to stare drogi pomiędzy betonowymi magazynami. Jeśli tutaj nie zmieścisz się (w którymkolwiek momencie) w „czarnym”, będą cię zdrapywali ze ścian. Oczywiście, samemu nie aż tak łatwo wypada się z trasy. Czasem trzeba w tym bliźniemu pomóc.

Odcinek 5

Chwila wytchnienia, co nie? Tylko ci się wydaje. Na samym środku asfaltu ziele ogromna dziura. Przejechać da się tylko niemal na dwóch kołach. Aby ją ominąć, posłuż się następującymi utrudnieniami:

- +20 przy prędkości 50-70km/h
- +35 przy prędkości do 100km/h
- +50 przy prędkości 110km/h i więcej.

Zaliczenie dołu to obrażenia. Ciężkie, a do testu PP następnego odcinka dochodzi dodatkowe +30% utrudnienia. czyli - lepiej omijać. Choćby po chodniku!

Odcinek 8

Wreszcie długa prosta! Ale nie tak szybko. Pierwszy wóz, który tutaj wjedzie, spowoduje spowoduje eksplozję. Dostanie Lekkie uszkodzenie, a do testu PP dojdzie mu niespodziewanie +30%.

Każdy wóz za nim w odległości nie większej niż 1 Długość otrzyma także Lekkie uszkodzenie, zaś do testu +10%.

Wozy w odległości nie większej niż 2 Długości nie otrzymują uszkodzeń, a jedynie +10% do testu.



Rajd turystyczny w Brudnej Dzielnicy

TABELA TRASY

Nr odc.	Asfalt		nawierzchnia	Pobocze		Offroad.
	szerokość	zakręt		szerokość	rodzaj	
(R)						
(R)						
1		30%				budynki
2		10%				stok*
3	wąski+20	15%		brak		budynki
4	plac-30	40%		szerokie	trawa	budynki
5	wąski+20	10%	schody+20%*	brak		budynki
6	plac-40	30%		brak		trawa
7		10%				budynki
8	wąski+20	20%		brak		budynki
9		10%		brak		budynki
10	plac-30	35%		szerokie		złom
11	wąski+20	10%		szerokie	trawa	las
12		0%		szerokie		złom
13	wąski+20	0%		brak		budynki
14		35%	(hopa+10%)			stromy stok (80%)

Rajd turystyczny

Zapraszam na wyścig przez najpiękniejsze okolice naszego miasta. Zaliczycie w rajdzie wszystkie ciekawe place Brudnej Dzielnicy, a na dokładkę park, w którym rosną jeszcze drzewa! No dobra, może nie takie normalne drzewa.

Jeszcze lepsze jest to, że z jednego placu na drugi droga prowadzi przez ciasne bramy, wąskie uliczki. W jednym miejscu trzeba nawet zjechać po schodach! Czyli ogólnie mówiąc - dzisiaj zostawiamy ulice w spokoju.

Żeby było jeszcze ciekawiej, miejscowi przygotowali kilka niespodzianek. Podobno nie przepadają za kierowcami, szczególnie tymi, którzy rozjeżdżają ich poletka uprawne i pioszą zwierzęta. Zobaczymy, do czego są zdolni. Ja na twoim miejscu wziąłbym na wszelki wypadek jakąś pukawkę. Poszła fama, że dzisiaj zwiedzimy ich okolice. Na wąskich uliczkach nie ma się czego obawiać - bo niby skąd mają wiedzieć, którędy pojedziemy? Ale niestety, o placach wiada...

Rozpędówka

Gdy tylko zza horyzontu ukazało się miedziane słońce, silniki oszalały. To był znak do startu. Ogłuszający ryk szerokich wydechów i potężnych silników zmieszał się z chmurą kurzu. Gdy kurz opadł, po malowniczych wozach pozostały tylko wydrapane w ziemi ślady. A chłopcy i drapieżne kobietki mknęli już daleko.

Ocinek 1 - totem

Mijacie wielki totem, zawieszony na zgiętej latarni. Przybito do niego trzy szkielety i tablicę z napisem „nikogo nie zapraszaliśmy”.

Ocinek 2 - grobla

Wjeżdżacie na groblę. Po drugiej stronie otwiera się panorama Brudnej Dzielnicy - wokół olbrzymiego krateru wznoszą się kikuty niedzisiejszych drapaczy chmur. Tutaj właśnie centralnie rypnęła potężna atomówka. Podobno ma to jakiś związek z powikłanym charakterem miejscowych. I z tym, że w nocy wszystko tu świeci jak neony w Las Vegas.

Jeśli ktoś nie zmieści się w grobli i spadnie w dół stoku, to lepiej niech się szybko zbiera. Cemu? Oto czemu: gdy pędzisz sto na godzinę, jedyne co widzisz po bokach to zgłiszczą, wraki i śmieci. Jeśli jednak zjedziesz w dół, zatrzymasz się na brzegu śmierzdzącej rzeki i wtedy dojrzysz ukrytych tu i ówdzie Brudasów, którzy jak na znak nagle wyskoczą, wywijając bronią.

Musisz być szybszy albo ozdobisz totem. Wycofaj brykę, zawróć, wjedź spowrotem na groblę i gaz do dechy. Ja bym jeszcze rzucił za siebie granat.

Twoja prędkość spada do zera.

Sam określ, jak szybko chcesz to zrobić - wybierz poziom trudności testu, jaki chcesz wyko-

Rajd turystyczny w Brudnej Dzielnicy



nać. Im trudniejszy wybierzesz, tym szybciej możesz wydostać się z oparów.

Na łut szczęścia - natychmiast

Cholernie trudny - narazisz się na 1 atak Brudasów

Bardzo trudny - na 2 ataki

Trudny - na 3

Problematyczny - na 4

Przeciętny - na 5

Łatwy - na 6

Jeśli nie zdasz testu, czekają cię 2 ataki Brudasów, tracisz 1 Długość względem innych, a potem spróbuj znowu.

Jeśli zdasz test - wracasz na groblę, ale po drodze zaliczasz tyle ataków, ile podano w powyższej tabelce.

Atak Brudasów

Ech, ci goście nie mają szacunku dla chromu i lakieru. Chyba nie działa na nich „czar czterech kółek”.

Atak Brudasów - rzuc K20:

● **1-5. Łomot.** Ech, tego chyba nie lubisz. Piesi okładają pałkami i rurami twoje piękne auto! Trzeba będzie lakierować!

● **6-10. Potężny łomot.** Tego już za wiele. Gdyby to nie był wyścig, wysiadłbyś pewnie i wszystkich ich za to zatuł. Szyby poszły, reflektory poszły, wgłębienia w blasze i do tego Lekkie uszkodzenie!

● **11-12. Dzikus na masce!** Szczególnie wredny typek. Wskoczył na maskę, wbił jakiś hak, a w drugiej jego ręce pojawiła się ręczna piła tarczowa. Albo odstrzelisz tego gościa, albo zrzucisz (180 z piskiem opon przynajmniej przy 80 na godzinę lub ostry zakręt - przynajmniej 40% przy minimum 80km/h). W każdej rundzie (każda próba wyjechania) lub potem na każdym Odcinku, dzikus będzie demolował ci wóz: **rzuc K20**. **1** - sam spadł! **2-3** - zacięła mu się piła. Odtąd jest tylko pasażerem na gapę. **4-12** - nie nie wskórał. **13-15** - zadał Lekkie uszkodzenie w przód. **16-18** - Ciężkie uszkodzenie w przód. **19** - Lekkie uszkodzenie bez względu na pancierz. **20** - coś spieprzył, ale co? Ciężkie uszkodzenie bez względu na pancierz. Dopóki nie zrzucisz tego gościa, masz +10% utrudnienia do testów PP

● **13-14. Strzał.** Nie szkoda im kul? No cóż, widocznie nie. **Rzuc K20**. **1-5** - spudłował! Z takiej odległości! **6-15** - z pistoletu to sobie może. Ale trochę farby odprysło. **16-19** Cięższy kaliber! Lekkie uszkodzenie w bok. **20** - Pech, a do tego nie fair! Jeśli nie masz pancernych szyb, kula cię poharatała. Dostajesz Lekką ranę.

● **15-17. Harpun.** Gnoje, coś ci przybili do tylniego zderzaka. Odtąd ciągniesz za sobą jakiś złom, który utrudnia jazdę. Masz +15% utrudnienia do testów PP, dopóki się nie odcepi. Albo zatrzymasz gdzieś wóz, wyjdiesz i sobie pomożesz, albo poczekasz aż samo odpadnie. Sprawdź na każdym Odcinku - jeśli wyrzucisz podczas testów PP jedynkę - odpadło.

● **18-19. Leon Zawodowiec.** A ten skąd się tu wziął? Progresywna mutacja mózgu? Niech to szlag! Gość wie, co robi. Nie mów, że miałeś dmuchane opony - jeśli tak, właśnie ci jedną przebił. Wypełnione? OK, w takim razie inaczej - nie mów, że miałeś kaem zamontowany na zewnątrz albo jakąkolwiek inną broń - bo jeśli tak, to właśnie ci ją odrąbał! Nie miałeś? Cóż, w takim razie koleś ma ostatnią szansę: nie mów, że nie miałeś pancernych szyb - bo jeśli nie miałeś, kolo wrzucił ci do środka petardę z jakimś gazem. Przez kolejne 6 rund / Odcinków wszyscy w wozie mają +20% do wszystkich testów!

● **20. O shiti! A to co było?** Huk, błysk, dym! Ozzzochozzzi? Ktoś tu miał wyrzucić rakiet domowej roboty? Ciężkie Uszkodzenie w bok!

Alte możesz się odplacić! Wystarczy zwykły test omijania dla Większej przeszkody, a weźmiesz chama na zderzak. Wiem, że to niby nie to samo co omijanie, ale uwierz, reguła ta sama. I nie ważne, czy gość wstanie dzisiaj wieczorem, jutro czy też nie - na razie masz go z głowy. Tyle tylko, że jeśli nie masz nic specjalnego do taranowania, to będzie cię to kosztowało jedno Lekkie uszkodzenie na przód.

Żeby trafić któregoś z pistoletu, wykonujesz Trudny test strzelania (odległość - +10/-%, ruch samochodu - +30%, ogólny tumult, który daje osłonę +10/20%). Jeśli zdecydujesz się na strzelanie, trudność testów PP na tym Odcinku wzrasta o 30%.

A jeśli masz ich już dość, wyjdź i posprzątaj:

Brudaszy - jest ich na oko z kilkunastu (**K20+10**). **Za każdego rzuc K20**, żeby sprawdzić czy dany kolo jest leśszem czy też trafiłeś na ostrego oszołoma: **1-15** - zwykły Brudas. **16-18** - Oszołom. **19-20** - Maniak.

Zwykły Brudas: ZR - 10, BUD - 8, CH - 8, SPR - 6, Um. Walki - 1, Rzucanie/Strzelanie - 0, Broń - pałka, rura, łom, nóż itp., **Pancerz** - brak.

Oszołom: ZR - 12, BUD - 10, CH - 10, SPR - 8, Um. Walki - 2, Rzucanie/Strzelanie - 1, Broń - topór, kilof, wólcznia, nóż, broń palna bez amunicji itp. **Pancerz** - brak.

Maniak: ZR - 14, BUD - 12, CH - 12, SPR - 10, Um. Walki - 3, Rzucanie/Strzelanie - 2, Broń - topór, pistolet, karabin (plus kilka sztuk amunicji), **Pancerz** - Lekki na tułów.



Rajd turystyczny w Brudnej Dzielnicy

Ocinek 3 - szczelina

A teraz szybki zwrot dla zmyłki miejscowych, przemykamy między spalonym tirem i zburzonym wieżowcem. Hehe, myśleli, że ta trasa jest wystarczająco zabarykadowana.

Ocinek 4 - plac Brudasów

No i jesteśmy na pierwszym placu. A to co? Jednak tu też czekali? Niech no...

Kierowca każdego wozu musi sprawdzić swoje szczęście - czyli **rzucić K20**. Jeśli wypadnie **1-10** - uniknął ataków. **11-16** - zalicza jeden atak Brudasów. **17-19** - zalicza dwa ataki Brudasów. **20** - zalicza 3 ataki!

Ponadto nasz faworyt, czyli ten, kto wypadł na plac pierwszy, musi do rzutu dodać 10. A mieliśmy sobie przez chwilę popatrzeć na przedwojenne pomniki...

Dobra, teraz ostry zakręt w lewo i znikamy.

Ocinek 5 - schody

Szybko, zwiewamy stamtąd. Jeśli ktoś jeszcze żyje, to przed nami zapowiadana atrakcja - jazda po schodach!

Oprócz wszelkich trudności wypisanych w tabeli trasy, sprawdź jeszcze, jak odczuło przejażdżkę po schodach twoje auto. Bo wiesz, gdyby samochody miałyby służyć do jazdy po schodach, to zamiast kół zaprojektowano by im nogi.

Przy prędkości do 20km/h wóz nie otrzymuje żadnych uszkodzeń.

Przy 50-70km/h - Lekkie uszkodzenie w spód.

Przy prędkości powyżej 70km/h otrzymuje Ciężkie uszkodzenie w spód.

Ocinek 6 - pastwisko

I oto jesteśmy na drugim placu! Miejscowych nie widać, no, może kilka wystraszonych głów w oknach ruin. A to co? Zrobili sobie tutaj pastwisko! I hodują zmutowane krowy?

Każdy musi wykonać test omijania dla Dużej przeszkody, inaczej będzie miał bliskie spotkanie z krową. Czy to boli? Tak:

Przy prędkości 60-80 wóz otrzymuje Lekkie uszkodzenie w przód.

Przy prędkości większej - Ciężkie uszkodzenie w przód.

Ocinek 7 - strzelec

Z placu z krowami jedyny wyjazd prowadzi przez wąską bramę, niemal na wprost.

A w oknie nad bramą czeka strzelec...

Jeśli nikt go wcześniej nie sprzątnie, odda on 3 strzały: 2 w pierwszy wóz i 1 w drugi. Trafi, jeśli na K20 wypadnie 15 lub więcej. Karabin zada lekki uszkodzenie w przód. Jeśli nikt go nie trafił, na początku następnego Odcinka odda on jeszcze 2 strzały w ostatni wóz (w tył), z szansą trafienia jak wyżej.

Aby zawczasu ściągnąć strzelca, trzeba najpierw zdać Cholernie trudny test Wypatrywania (strzelec kryje się i czeka). Jeśli test się powiedzie - zyskujemy dodatkową rundę walki (3 segmenty), które możemy poświęcić np. na dobyte broni (2 segmenty) i szybki strzał (1 segment). Jednak wtedy do ukrytego strzelca musimy strzelać „Na łut szczęścia”.

Następnie strzelec wychyla się - wtedy mamy 1 rundę walki (3 segmenty), np. na trzy strzały, aby zdjąć go zanim do nas wygarnie. Kolejnej szansy już nie będzie, bo rozpędzone wozy znikają w bramie.

Dobra, żebyś nie musiał wertować teraz podręcznika, podam ci wszystko jak na tacy:

Dla pistoletu i PM-u trafienie strzelca to Cholernie trudny test, a dla karabinu - Bardzo trudny (za odległość 15m - +20/10/-% dla poszczególnych broni, za ukrycie celu w 2/3 - +60%, za pędzące samochody - +30%).

Jeżeli kierowca zdecydował się na strzelanie, trudność testów PP na tym Odcinku wzrasta o 30%.

Ocinek 8 - wąskie uliczki

Wąskie uliczki, niespodziewane zakręty. To lubimy. Żadnej agresji ze strony miejscowych, jedynie czasem jakaś głowa mignie w dziurze budynku.

Co ponadto? Trochę gratów na drodze. Każdy musi wykonać test omijania dla Większej przeszkody inaczej wpakuje się w jakiś złom (uszkodzenia - jak dla Offroad: złom)

I jeszcze jedno. Jest naprawdę niewielka szansa, że na tym Odcinku zaatakuje jakiś tubylec. Niech każdy kierowca, który jedzie z prędkością poniżej 80km/h lub uderzył w Offroad, rzuci K20. Jeśli wypadnie 17-20 - wylosuj 1 atak Brudasów (ale Łomot i Potężny łomot zignoruj - ot, ktoś wybiegł i zamachnął się drągiem, ale bez skutku).



Ocinek 9 - chwila wytchnienia

Mieliśmy dzisiaj nie jeździć po zwykłych drogach. Cóż, jednak trzeba. W końcu nie mamy skrzydeł, ani nie projektowaliśmy sami tego miasta. Nawet nie my je zburzyliśmy!

Ocinek 10 - miny

Trzeci plac! Stał tu kiedyś wielki bank. A to co? Zabarykadowali drogę! I to na amen! Trzeba skręcać! Spoko, znamy inną drogę do parku...

...Tylko, że tą inną zaminowali.

Każdy kierowca musi sprawdzić swoje szczęście - jeśli na K20 wyrzuci 17 lub powyżej, mina wprost pcha się pod koła jego wozu.

Ma jednak prawo do Problematycznego testu Wypatrywania. Jeśli go zda, może spróbować ominąć minę (Niewielka przeszkoda).

Jeżeli zaś jest pechowcem - ma minę pod kołami, do tego jej nie zauważył lub nie zdołał ominąć - następuje bum! Na szczęście to miny domowej roboty, dużo strachu i dymu, a tylko lekkie uszkodzenie w spód.

I o co tyle krzyku?

Ocinek 11 - park

No i miny za nami.

Nie mam nic przeciwko jeździe po chodnikach. To tylko węższe drogi. Byle prowadziły tam, gdzie chcemy.

W końcu jesteśmy w parku. Rzeczywiście, nie rosną tu normalne drzewa. Nigdy nie byłem na południu i nie widziałem Neodżungli, ale dałbym głowę, że wygląda właśnie tak. Te drzewa wrastają w budynki, konary pną się w klatkach schodowych, gałęzie wydostają się oknami, jakby celowo chciały rozerwać i zniszczyć wszystko, co zbudował człowiek.

Ale co to? Park roi się od Brudasów! Kierowca każdego wozu musi sprawdzić swoje szczęście - czyli **rzucić K20**. Jeśli wypadnie **1-12** - uniknął ataków. **13-17** - zalicza jeden atak Brudasów. **18-19** - zalicza dwa ataki Brudasów. **20** - zalicza 3 ataki!

Zwiewamy!

Ocinek 12 - prosta

Nie ma nic piękniejszego niż szpaler rozbitych, pordzewiałych samochodów. Uwielbiam to. Monumentalny zapach historii.

A do tego długa prosta!

Ocinek 13 - dłuuuga prosta

Opowiedziałbym wam jeszcze, co mijam, ale mam na blacie tyle, że za oknami głównie kreski.

Ale chyba zamiast pordzewiałych samochodów mijam jadę teraz między ścianami niewysokich budynków. Może jakieś dawne magazyny?

Ocinek 14 - Pancerna Knapa

To już koniec naszej przejażdżki, Dzielnica Brudasów została za nami. Wyjeżdżamy na pomańczone piaski i wzgórza terenów za miastem. Każdy z nas wie, że teraz wystarczy zakręcić kółkiem na wschód, wycisnąć ostatnie poty z bryki i w końcu w tumanach kurzu zaparkować przed „Pancerną Knapą” (wstęp tylko dla kierowców!). Tam pewnie już wypatrują i obserwują, który z nas dzisiaj będzie pił za darmo.



NEUROSHIMA: WYSCIG

Zasada mówi: cokolwiek się dzieje, procenty lecą w górę, a wraz z nimi sunie Poziom Trudności testu Prowadzenia

Pojazdu. Pędzisz 100 na godzinę? Trudny test. Prowadzisz brykę jedną ręką, a drugą strzelasz przez okno? No to plus 30% Utrudnienia.

Droga jest wyboista jak mord Teksańczyka?

No to dodaj jeszcze ze 20%.

I oczywiście masz zamiar obrócić się na ręcznym o 180 stopni i do tej bramy wjechać tyłem, tak...?

No dobra, chyba cię popieprzyło.



Wydawnictwo Portal
ul. Św. Urbana 15; 44-100 Gliwice
tel./fax. (032) 370 29 79
www.rpg-portal.pl, portal@rpg-portal.pl

cena: 32zł

Patron i-netowy: www.valkiria.net

Sfera
poleca