

ACC VERSION 1.9.5

AOÛT, 2023

GUIDE DU DÉBUTANT SUR ACC

**NOUVELLE
VERSION!**

**BIEN DÉBUTER
SUR ACC**

Les bases du jeu à connaître pour éviter
les erreurs et bien commencer sur la
simulation

**CRÉÉ PAR
PROJECT
REBORN**

L'organisation référence en
France pour l'endurance sur ACC
depuis maintenant plus de 3 ans !



www.project-reborn.net

BIENVENUE SUR LE GUIDE DU DÉBUTANT SUR ASSETTO CORSA COMPETIZIONE

Le Discord Project Reborn accueille de nombreux joueurs, débutants ou confirmés, sur Assetto Corsa Competizione (ACC). Beaucoup posent des questions de base sur le jeu auxquelles nous sommes ravis de répondre.

Malgré tout, il est impossible de tout retenir et écrire, toutes les bases du jeu étant importantes.

Ce guide ne vous expliquera pas comment tourner votre volant, comment freiner ni même comment faire un setup sur votre voiture mais bien les bases du jeu en lui-même qui devraient être disponibles dans un guide officiel du jeu qui ... n'existe pas.

Ce guide étant écrit par la communauté, il n'est pas exhaustif ni objectif. Certains points sont influencés par l'expérience des rédacteurs mais le guide sera toujours le plus transparent possible.

Pour un résumé condensé de ce guide, rendez-vous [ICI](#).

Pour rejoindre le Discord Project Reborn, cliquez sur [ce lien](#) ou flashez le QR Code ci dessous



1. Concepts d'ACC	4
Le Jeu	4
Les Week-end de course	4
Étoiles, SA, classement global, ...	5
2. Pilote et matériel	7
Le pilote	7
Le matériel	7
Votre niveau	7
3. Course	8
Mode Solo	8
Mode Multijoueur	9
Open Lobby	9
Opens/Championnats organisés	9
LFM	10
4. Voitures	11
5. Setup basique	13
Setup Sécurisé, Agressif, Youtube,	13
ECU MAPS	14
Traction Control	14
ABS (Anti Blockage System)	15
6. Pneus	16
Type de gommes	16
Sets de pneus disponibles	16
Usure des pneus	17
Pression des pneus	17
Température des pneus	18
Grain / Blister / Méplat /	19
7. Freins	19
Température	19
Les différents types de plaquettes	20
8. Que dois-je retenir pour débiter ?	21



1. Concepts d'ACC

Le Jeu

Assetto Corsa Competizione est devenu au fil du temps un très bon jeu de simulation. Il est loin d'un GT Sport ou d'un F1 mais il faut admettre qu'il est légèrement en dessous d'iRacing, RFactor 2 et RaceRoom. Cette différence rend ACC plus accessible et vous demandera moins d'heures de roulage pour vous amuser. Il reste néanmoins pointu et vous devrez vous entraîner de nombreuses heures pour vous améliorer.

La plus grande force d'ACC est sa communauté qui vous permettra de faire des courses de tout type, niveau, durée (jusqu'à 24H) dans un cadre sérieux. N'hésitez pas à demander des liens d'organiseurs, nous vous les transmettrons avec plaisir.

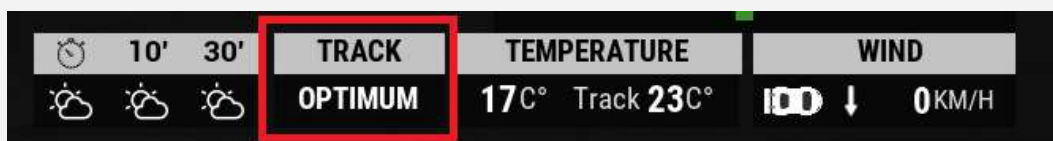
Le premier conseil à vous donner est de laisser votre jeu en ANGLAIS. La traduction française étant de très mauvaise qualité, certaines informations deviennent aberrantes voire inexistantes et vous aurez un désavantage contre ceux qui jouent en Anglais !

Les Week-end de course

Quelques soient les courses auxquelles vous participerez (solo, multi, open, ...) le jeu est organisé en Week-end de course. Cela implique que les essais, qualification et course se déroulent le Vendredi, Samedi et/ou Dimanche en fonction de l'organisateur.

Le Vendredi la piste est la moins gommée (souvent Verte), le Samedi elle se gomme un peu plus (Souvent Rapide) et le Dimanche elle est souvent au maximum (Optimale).

Les organisations peuvent jouer sur ce paramètre pour améliorer ou non le gommage. Ce dernier est inscrit en haut à droite de votre écran dans le rectangle Circuit lorsque vous êtes au stand.



Les différents types de gommages de la piste sont (Français / Anglais) :

- Optimale / Optimum
- Rapide / Fast
- Vert / Green
- Huileux / Greasy
- Huileux / Damp (Non il n'y a pas d'erreur sur le terme français)
- Humide / Wet
- Inondée / Flooded

Vous remarquerez l'intérêt de mettre son jeu en Anglais et non en version française qui vous retire un "type de piste" qui est le niveau à partir duquel il faut changer des pneus SEC à PLUIE !!

Autre notion importante, il y a piste Optimale et piste ... "Optimale". Imaginez une jauge invisible qui se remplit au fur et à mesure que la piste se gomme, lorsque cette jauge atteint 100% alors le circuit passe au Grip de niveau supérieur.

Le nombre de voitures en piste, le jour, l'heure, la température, l'ensoleillement, la pluie précédente, ... tous ces facteurs influent sur l'évolution du Grip. A force de participer à des courses avec plusieurs pilotes vous apprendrez à le ressentir.

Étoiles, SA, classement global, ...

Le jeu vous explique le concept de SA et d'étoiles. Faites en sorte d'avoir les 3 étoiles sur tous les circuits, rapidement, avant de vous lancer en Multi. Cela est presque indispensable pour rouler sur tous les serveurs et montre votre implication sur le jeu.

TRACK COMPETENCE		96			
TR					
NÜRBURGRING	★★★★	SUZUKA	★★★★	VALENCIA	★★★★
MISANO WORLD CIRCUIT	★★★★	LAGUNA SECA	★★★★		
CIRCUIT PAUL RICARD	★★★★	MOUNT PANORAMA	★★★★		
HUNGARORING	★★★★	KYALAMI	★★★★		
ZOLDER	★★★★	IMOLA	★★★★		
MONZA	★★★★	SNETTERTON	★★★☆☆		
SILVERSTONE	★★★★	OULTON PARK	★★☆☆☆		
BRANDS HATCH	★★★★	DONINGTON	★★★★		
SPA - FRANCORCHAMPS	★★★★	COTA	☆☆☆☆		
BARCELONA	★★★★	INDIANAPOLIS	★★★☆☆		
ZANDVOORT	★★★★	WATKINS GLEN	★★★★		

TRACK MEDALS EARNED: 62 / 69



Le seul point qui est à préciser est votre classement : Amateur, Silver, Gold, Platine. Plus le score total de vos stats augmentera, plus votre classement augmentera. En open lobby cela se voit au niveau du classement de la course : Bronze = Fond rouge + texte noir / Silver = Fond gris clair + Texte Blanc / Gold et Platine = Fond Blanc + Texte noir.

Ce classement donne un ordre d'idée du niveau des pilotes (même si ce n'est pas fiable à 100%) et vous devez donc en théorie battre les pilotes moins bien classés que vous. Attention aussi aux pilotes Amateurs en course qui sont les moins propres sur la piste.

En courses organisées, la couleur de la plaque est souvent forcée par les organisateurs pour des raisons esthétique ou pour respecter le règlement du championnat multi catégories, donc prenez connaissance du règlement ! (NB : il existe le Fond Noir + Texte blanc mais qui n'est disponible que dans les courses organisées avec gestion des Livrées).



2. Pilote et matériel

Le pilote

Les pilotes débutants l'oublie trop vite : 90% du temps qu'il vous manque se situe entre le volant et le baquet. Il est très tentant de se dire que le souci vient de la voiture et de son setup mais le temps est à chercher au niveau du pilote.

Quand vous débutez, OUBLIEZ la question "Est-ce que vous avez un setup ?". Cela ne vous servira à RIEN.

Le matériel

Ne partez pas du principe que passer de votre G29 à un DD2 FANATEC vous fera gagner 3 secondes au tour. OUI le matériel joue dans la performance et vous gagnerez un peu de temps, mais un pilote qui tourne en 2.00.00 sur Monza ne fera pas mieux avec un DD2 qu'avec un G29.

Si vous souhaitez investir dans du matériel investissez avant tout dans le **Pédalier**.

Au niveau réglage Volant et Jeu, chaque réglage est assez personnel. Le seul point facile à régler est l'angle de rotation. Sur PC, pas besoin de s'embêter : le jeu embarque un "softlock" (un logiciel qui adapte tout, tout seul) en se basant sur votre angle paramétré. **900° Jeu et Volant est l'angle de base pour ACC.** Au début, ne réfléchissez pas et mettez 900° d'angle. Vous réfléchirez à y toucher dans 1000H (et encore).



Votre niveau

Roulez sur un circuit, prenez vos marques, analysez votre ressenti sur la physique du jeu, de la piste et de la voiture. Faites une grosse dizaine/vingtaine de tours en prenant des repères de freinages fixes pour avoir votre chrono de référence, si vous n'arrivez pas à faire 3/4 tours d'affilés propres (ce qui



correspond à avoir 3 étoiles sur le circuit sur ACC) ne passez pas à l'étape suivante.

Une fois votre chrono stable, nous vous renvoyons aux [Tableaux des chronos sur ACC](#) pour savoir où vous vous situez au niveau des chronos sur chaque circuit.

Roulez ensuite énormément, c'est la clef. Envisagez de changer du setup Agressif à partir du moment où vous êtes capable de stabiliser un chrono Silver voir Gold même si le setup Agressif permet de faire les chronos Fastest.

Pour progresser nous vous conseillons de consulter les vidéos de la chaîne [GO SETUP sur YouTube](#).

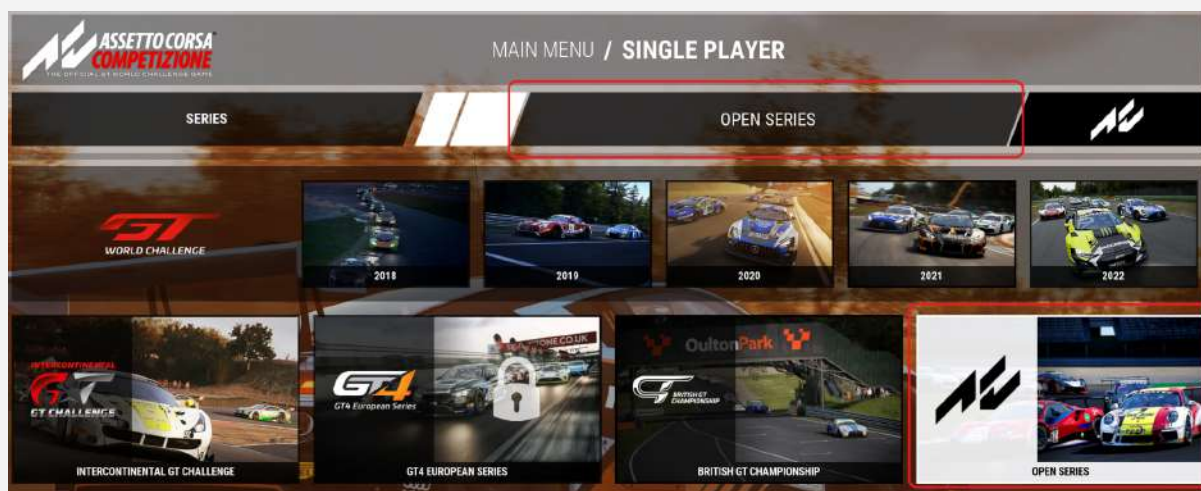
Analysez chaque virage, chaque repère de freinage, le rapport engagé en entrée et en sortie, le point d'accélération, le moment où le volant est tourné, ... essayez même de vous faire une fiche. Voici un exemple : [BMW M4 GT3 - MONZA](#)

3. Course

Mode Solo

Passez votre chemin sur le mode solo. Les IA ne sont pas intéressantes sauf pour apprendre à rouler sous la pluie, le nombre de voitures sur la piste influant la quantité d'eau évacuée. (Les IA restent très mauvaises sous la pluie)

Tout en haut choisissez bien la catégorie OPEN SERIES pour avoir accès aux voitures actuelles prises en compte dans la BoP.



En revanche, vous pouvez utiliser le mode Entraînement : laissez l'usure des pneus, la consommation d'essence et mettez les dégâts à 0%. Enchaînez les



boucles en solo pour prendre vos repères sans personne, pour avoir une base sur le circuit et même si vous vous sortez vous n'aurez pas à repartir au stand pour réparer avec les dégâts à 0%. Pour apprendre à rouler en mode qualifications : une quinzaine de litre (de quoi faire 5 tours sur le circuit) et les freins 1.

Pour apprendre à rouler en course : mettez 60 Litres et les plaquettes 1 ou 2 (rendez-vous sur l'onglet des plaquettes de freins pour tout savoir)

Il est déconseillé d'utiliser le mode Hotlap : parfait pour "taper une pendule", chaque passage sur la ligne vous remet de l'essence, des pneus neufs et les PSI à zéro. Ce qui implique que vous n'apprendrez pas la physique de votre voiture sur des relais de qualifications ou course lorsque vous en ferez réellement.

Il est possible dans les options de désactiver le SA en mode solo, c'est toujours utile pour éviter de perdre des points bêtement !

Dernier point du mode solo : le grip en Solo et le grip en Multijoueur n'est pas exactement le même.

Finalement, il vaut mieux rouler en seul sur un serveur multi vide.

Mode Multijoueur

Il est déconseillé de faire des courses sur des serveurs multijoueurs publics avant d'être capable de faire un chrono SILVER régulier, vous serez en haut des classements avec un chrono GOLD.

Open Lobby

Attention aux serveurs publics (open lobby) : un SA minimum inférieur à 80 sera toujours dangereux. Néanmoins sur les serveurs publics avec un SA supérieur à 80 vous verrez aussi de nombreux accidents.

Considérez les serveurs publics comme une récréation pour les sessions où vous souhaitez rigoler sans forcément performer et ne vous énervez pas si vous ne finissez pas la course, passez à une autre et amusez-vous.

Opens/Championnats organisés

Si vous souhaitez faire des courses sportivement intéressantes et respectueuses, dirigez vous plutôt vers les différents Opens et Championnats organisés par la communauté. Ces courses sont prévues de longue date, vous aurez donc des pilotes qui auront travaillé pour faire de bons résultats et qui ne voudront pas tout gâcher au premier virage ni aux suivants. Cela vous donnera



aussi une motivation pour vous entraîner toute une semaine pour faire une course. Vous trouverez aussi des pilotes bien plus rapides avec des temps en Platine voir Fastest.

Les Championnats sont encore plus intéressants, que vous vous battiez pour la P1 ou la P16 du championnat, chaque course est importante en elle-même mais aussi pour le championnat, vous croiserez votre adversaire de la course précédente et vous aurez donc bien plus de respect entre vous. N'oubliez pas d'être très respectueux dans ces courses pour que les autres pilotes le soient avec vous, des directeurs de courses vous observeront.

LFM

Vous avez sûrement entendu parler du site LFM vous permettant de faire des courses à tout moment de la journée avec un système d'ELO, de pénalités, ... "comme dans iRacing".

Sur le papier et dans les faits le concept est très bon. Dans la réalité il est aussi bon que mauvais : vous aurez accès à des courses chaque heure et ce H24 avec des pilotes normalement de votre niveau et cela est extrêmement intéressant.

Néanmoins gardez en tête que LFM est axé principalement sur les courses Sprint, voir Hyper-Sprint : les courses durent entre 25 et 45 minutes ce qui est extrêmement court. Sachez donc que beaucoup de gens "n'auront pas le temps" et plongeront à la première occasion puisque vous n'avez pas le temps de construire votre dépassement. LFM c'est donc aussi l'endroit où vous aurez énormément d'accidents et même les concepts d'ELO, SR et de réclamations ne calment pas toujours les pilotes.

A haut niveau cela deviendra de plus en plus propre mais beaucoup de pilotes notamment ceux ayant la fibre des courses d'endurance ont arrêté LFM car cela ne correspondait pas à leur philosophie de course.

Mais beaucoup de pilotes ne font leurs courses que sur LFM et prennent plaisir.

Faites ce qui vous convient à vous !



4. Voitures

La BoP (Balance of Performance) fait en sorte qu'il n'existe pas de voitures écrasant la concurrence sur tous les circuits. Elles sont relativement équilibrées avec chacune leurs forces et faiblesses. Certaines vont sortir du lot mais aucune ne va effacer toutes les autres. Les différentes mises à jour font évoluer la BoP et augmentent ou baissent les performances de certaines voitures.

2 catégories de voitures se distinguent : les voitures dans la BoP et celles hors BoP. Pour toutes les voitures qui disposent de plusieurs modèles/évolution, seul le dernier modèle sera inclus dans la BoP actuelle. Les voitures hors BoP seront toujours plus lentes que les anciennes par volonté des instances de ne pas les voir en compétition officielle (imaginez si un ancien modèle bat facilement le nouveau, comment voulez-vous vendre le nouveau modèle ?).

En version 1.9.5 voici la liste des voitures incluses dans la BoP :

- Aston Martin V8 Vantage
- McLaren 720s EVO
- Ferrari 296
- Lamborghini Huracan EVO II
- Audi R8 EVO II
- BMW M4
- Porsche 992
- Mercedes AMG EVO
- Honda NSX EVO*
- Lexus RC F**
- Nissan GTR**

**Voiture officiellement en BoP mais en retrait des autres de part son absence sur la grille IRL Européenne mais avec un retour probable faisant qu'elle reste à minima viable.*

***Voiture officiellement en BoP mais en retrait total de part son absence sur la grille IRL Européenne sans retour envisagé actuellement, considérez les comme Hors BoP malheureusement (on parle de 1 à 2s au tour)*

Pour débiter, nous vous conseillons **l'Aston Martin V8 Vantage ou la BMW M4 en moteur avant et la McLaren 720s EVO ou Ferrari 296 en moteur central-arrière** : ces voitures sont très stables et elles ont un comportement sain ce qui vous permettra de prendre vos marques facilement.



Attention, les Porsche sont les seules moteurs arrière du jeu, comme toutes les Porsche elles ont un comportement très particulier. Cette voiture est excellente mais elle n'est clairement pas adaptée aux débutants.

Par la suite, testez toutes les voitures et voyez laquelle vous préférez. Fixez vous sur celle qui vous paraît la plus agréable à piloter et apprenez-la. N'hésitez pas à tester à nouveau les autres voitures pour voir si vous n'en préférez pas une autre. Certains pilotes ont une voiture préférée en fonction des circuits mais n'oubliez pas que si vous participez à un championnat vous serez obligé de rester sur la même voiture quelque soit le circuit donc autant connaître votre principale voiture partout !

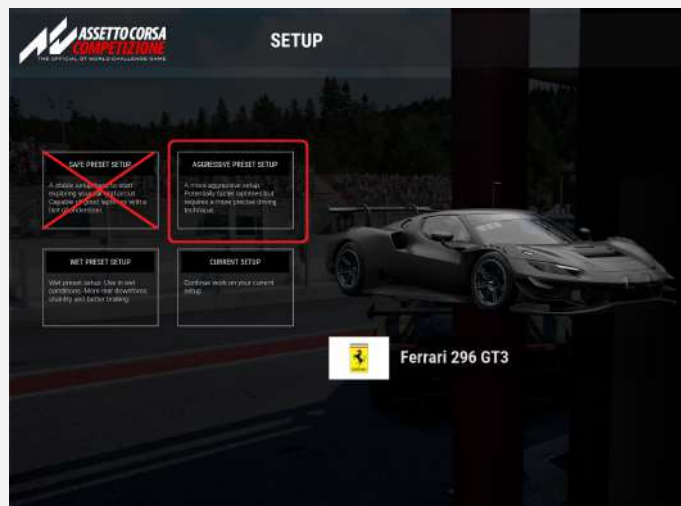


5. Setup basique

Setup Sécurisé, Agressif, Youtube, ...

Utilisez le setup sécurisé pour vos amis qui veulent rigoler 5 minutes sur le jeu sinon passez votre chemin, il n'est pas utile.

Avant d'aller chercher des setups sur des sites, YouTube ou autre, utilisez le setup Agressif. Il est de très bonne qualité sur toutes les voitures et tous les circuits. Vous pourrez considérer que vous arrivez aux limites du setup Agressif quand vous ferez du Gold avec. Avant, considérez que le souci vient du pilote et non de la voiture.



Si malgré tous ces conseils ou si vous avez plus que le niveau de ce guide et que vous cherchez des setups sur YouTube, faites attention à utiliser des setups **récents**. De nombreuses mises à jour ont lieu sur AC

C qui modifie la physique du jeu et rendent les anciens setups obsolètes. Pensez à trier les vidéos par "les plus récentes" et utilisez des setups de la version actuelle ou très proche.

Enfin si vous arrivez vraiment aux limites de l'agressif, donc vers un temps GOLD, vous pouvez considérer que vous êtes légitimes pour demander des conseils pour votre setup ou les coordonnées des personnes qui en réalisent voire même apprendre à les faire par vous même, mais là c'est une autre histoire !

Lorsque vous touchez au setup, enregistrez chaque modification que vous faites en précisant ce que vous avez modifié et le chrono réalisé pour évaluer le



gain/perte de performance. Il est conseillé de faire de même avec le même setup en enregistrant les différentes températures de piste/air ! Si vous voulez comparer des réglages faites attention à toujours comparer à des températures équivalentes.

ATTENTION : lors du retour au stand en essais ou qualifications, pensez à rentrer puis sortir de votre setup pour que le jeu mette des pneus neufs !!!

ECU MAPS

Il s'agit de la cartographie de votre moteur : à quel point vous utilisez sa puissance, cartographie sèche, humide, Safety Car, gestion plus ou moins agressive de l'accélérateur, ... La majorité des voitures roulent en MAP 1 sauf :

- Porsche en MAP 8
- Ferrari MAP 1 ou 3

Vous retrouverez l'ensemble des ECU MAPS en annexe [ICI](#).

Traction Control

TC (Traction Contrôle ou Anti-patinage). Ce système permet à l'électronique de gérer l'accélérateur et de baisser voir couper les gazs pour éviter de patiner et donc de faire un tête à queue. Son action est visible lorsque la jauge d'accélérateur clignote en orange. Très peu de pilotes roulent avec le TC en OFF et très peu roulent avec le TC à 1. Les GT3 sont faites pour rouler avec du TC. Montez-le jusqu'à ce que votre voiture soit stable en sortie de courbe et lorsque vous aurez pris vos marques, baissez-le d'un cran, roulez et analysez vos résultats. Baissez au fur et à mesure et si vous sentez que vous n'êtes pas stable ou que vous allez finir au bac à chaque virage, remontez-le.

Il vaut mieux une voiture avec un TC à 6 sur la piste qu'une voiture avec un TC à 2 dans le bac à gravier. Rares sont les voitures à descendre sous 2 voire 3 de TC et la BMW M4 roule souvent avec 8 voire plus de TC.



Pour ce qui est de la différence entre TC1 et TC2 pour les voitures qui en disposent, voici une explication très simplifiée :

- Le TC1 est le seuil de patinage à partir duquel le TC se déclenche. Un TC à 10/10 se déclenche dès qu'il y a un tout petit patinage, 1/10 attendra un gros patinage.

- Le TC2 est l'intensité d'action du TC lorsque celui-ci se déclenche. Plus le TC2 est haut plus la coupure qui se déclenche sera forte

Exemple : TC1 à 1/10 - TC2 à 8/10 = le TC se déclenche suite à un gros patinage mais lorsqu'il se déclenche il agit fortement. Normalement le TC1 et 2 sont éloignés de 2 à 3 crans maximum.

Ceci est pour la théorie, la réalité du jeu vidéo sur lequel vous êtes fait que le TC2 est actuellement (et depuis un certain temps même en 1.8) complètement cassé. Il sera à mettre en OFF ou 1 à 2 maximum presque tout le temps.

ABS (Anti Blockage System)

Ce système permet à l'électronique d'éviter le blocage des freins. Vous verrez son action lorsque votre jauge de frein se met à clignoter en Orange. Sur ACC vous pouvez baisser l'ABS à 3 sans trop de problème sur le sec, en dessous ce n'est pas forcément utile. Sous la pluie augmentez-le ; bloquer sous la pluie est synonyme de bac à sable. **Personne** ne joue ABS OFF.

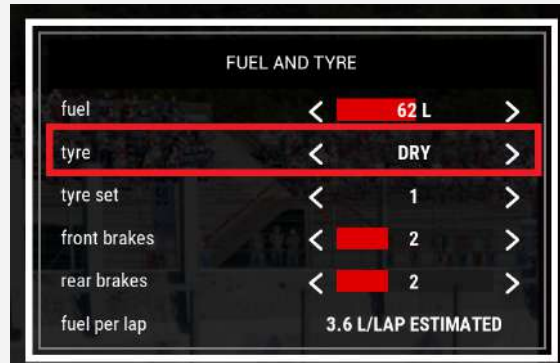
Comme le TC, les GT3 sont étudiées pour rouler avec l'ABS, donc utilisez le.



6. Pneus

Type de gommes

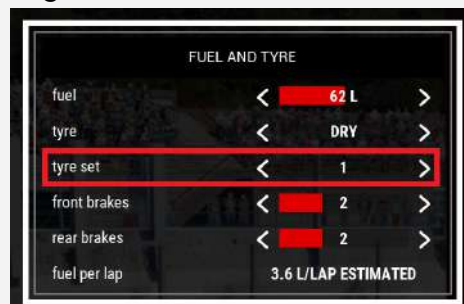
Il n'existe que 2 types de gommes sur ACC : Sec (Dry) et Pluie (Wet), que vous pouvez sélectionner dans l'onglet Pneus & Carburant. Le jeu choisira le composé qu'il estime être le plus adapté en condition intermédiaire mais vous pourrez modifier si vous estimez le contraire.



Sets de pneus disponibles

Un nombre défini de trains de pneus (de 1 à 50) vous est attribué en début de week-end, à vous de gérer derrière. Vous aurez dans 99% du temps 50 trains, mais attention à certains Open/Championnats qui vous octroient un faible nombre pour forcer la stratégie.

Dans l'onglet Pneus & Carburant, vous verrez un nombre en dessous de votre sélection Sec ou Pluie : il s'agit du nombre de sets de pneus disponibles pour votre week-end de course. Chaque fois que vous ouvrirez la page du setup, le jeu installera un nouveau set de pneus pour partir sur des neufs, attention à votre gestion en cas de course avec sets limités ! Ce numéro progressera au fur et à mesure de votre session et il s'agit aussi du numéro écrit entre vos pneus lorsque vous roulez. Vous pouvez analyser vos sets précédents en revenant dessus, les données sur les côtés changeront.



Usure des pneus

L'usure est affichée sous forme de profondeur de sculpture en millimètres. Pirelli conseille de changer les pneus lorsque la profondeur est de 1,5 mm ou moins.

Les pneus Pirelli actuels donnent une adhérence massive dans les 5 premiers tours (à température et pression correctes). Après cela, ils ont une chute rapide qui se stabilise pendant une longue période. Il est fréquent que les pilotes effectuent leurs tours rapides au début de la seconde moitié de leur relais, environ 30, 40 minutes après le pitstop. Même si les pneus sont usés, la charge en carburant, plus légère, permet à la voiture de faire des tours rapides. Après cela, il y a une nouvelle baisse de performance, mais rien d'inquiétant. Avec un bon style de conduite et des niveaux de TC et d'ABS plus élevés, un jeu de pneus peut être utilisé pour 2 relais, mais cela demande de l'habileté et des efforts. Un pneu usé aura évidemment moins d'adhérence, mais à cause de la bande de roulement moins importante, il aura aussi moins de souplesse et générera moins de chaleur. Vous pouvez vous attendre à une différence de pression de presque 1 PSI entre le début et la fin du relais. Prenez le en compte dans votre stratégie.

En tant que débutant vous pouvez considérer vos pneus à changer au bout de 45/60mn, ce seuil peut être amené jusqu'à 90 minutes pour les pilotes les plus expérimentés capable de gérer une stratégie de course à l'économie de pneus.

Astuce pour LFM : en course de 45 minutes changez vos pneus. Le gain sur la piste comparé aux 5 secondes d'arrêt supplémentaire est largement plus important.

Pression des pneus

La pression est l'élément de base de votre réglage. Il s'agit du seul et unique paramètre que vous devez constamment surveiller quel que soit votre niveau. Celle-ci doit être amenée entre 26.0 et 27.0 PSI à chaud sur le SEC (nous vous conseillons 26.8) et 29,5 à 30,5 sous la PLUIE.

Pour les autres catégories GT4, Porsche Cup, référez vous au tableau ci-dessous.

GT4	26,5–27,5psi	27,0psi	70–95°C	76–90°C
Porsche Cup	27,4–28,0psi	27,64psi	70–95°C	76–90°C
Lamborghini ST	26,5–27,5psi	27,0psi	70–95°C	76–90°C
Ferrari 488 Challenge	26,5–27,5psi	27,0psi	70–95°C	76–90°C
BMW M2 CS	26,5–27,5psi	27,0psi	70–95°C	76–90°C
Wet (GT3 & GT4)	29,5–30,5psi	30,0psi	10–80°C	25,4–65°C



Pour déterminer votre pression à chaud vous devez faire au moins 3 à 5 tours sauf si au bout du tour d'entrée vous êtes déjà au-dessus de 27 PSI, dans ce cas la rentrez et baissez vos pressions. Une fois les 3/5 tours fait, retournez au garage et privilégiez l'utilisation du bouton echap + retour au garage qu'un vrai retour au stand afin d'avoir une précision plus importante.

Dans le menu Pneus & Carburant regardez sur les côtés de votre réglage de setup, vous verrez une indication PSI HOT : il s'agit de la pression à chaud dernièrement relevée, dans l'idéal vous devez être à 26,8 PSI. La technique de base pour arriver à une pression à froid idéale est de déduire autant de PSI à froid du nombre de PSI HOT pour arriver à 26,8.

Exemple : j'ai 26,0 PSI à froid et 27,8 PSI à chaud, je retire donc 1,0 PSI à mon PSI Froid et je repars donc à 25,0 PSI.

Faites ceci pour chaque pneu indépendamment, les PSI à froid seront asymétriques pour arriver à 26,8 PSI au carré. La température de la piste, de vos pneus, les plaquettes de frein que vous utilisez, la taille des écopés de freins (1 cran d'écope en +/- correspond très grossièrement à 0.4 PSI de +/-), votre setup et votre style de pilotage influenceront tous sur les PSI HOT, pensez donc à tout le temps vérifier vos PSI HOT !

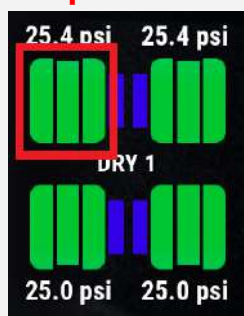
Lorsque vous utilisez un setup fixe (même l'agressif de base) et que vous modifiez les PSI à froid pour arriver à 26,8 PSI HOT, pensez à enregistrer le réglage avec la température de PISTE écrite dedans.

Température des pneus

Les 3 bandes de chaque pneu vous montrent leur état. La couleur de ces bandes vous donnent la température : Bleu = trop froid, Vert = parfait, Jaune/Rouge = Trop chaud.

Ne cherchez pas une température parfaite sur ACC, cela influe peu et encore moins à votre niveau (au contraire des PSI qui eux changent TOUT).

Si vous devez faire un choix, il vaut mieux un pneu vert légèrement bleu qu'un pneu qui jaunit. Des pneus trop chauds se détruisent extrêmement vite.



Grain / Blister / Méplat / ...

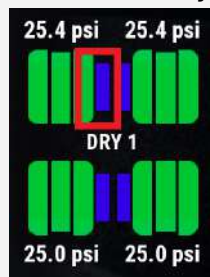
Dans l'onglet Pneus & Carburant est indiqué sur les côtés des annotations Grains, Blister, Méplat : Il s'agit de l'aspect de la gomme de vos pneus. Malheureusement la traduction française est très mauvaise sur ce point là. Sachez uniquement qu'il faut qu'il y ait écrit Aucun. Si vous voyez écrit Lumière (traduction de Light en anglais mais qui veut dire Léger en réalité dans ce cas là) cela signifie que vous forcez sur vos pneus et les abîmer ce qui engendre une perte de performance. Pour éviter ceci, soyez plus doux sur votre volant et arrivez avec moins de vitesse dans le virage !

Tenez vous en là pour ce point à votre niveau.

7. Freins

Température

Vous verrez à l'intérieur de vos pneus sur le HUD des barres bleues au démarrage. Elles représentent la température de vos freins. Celles-ci doivent être vertes lorsque vous freinez voir monter dans le jaune pendant le freinage.



Si les freins sont jaunes AVANT de freiner, cela indique qu'ils surchauffent. Des freins trop chauds chaufferont les pneus par l'intérieur, les PSI de ceux-ci augmenteront trop et les pneus deviendront jaunes voir rouges sur l'affichage. Pour éviter cette surchauffe, il faut ouvrir vos écopes de frein dans l'onglet Aéro (0 étant fermée et 6 ouvertes au maximum).

Si les freins sont bleus avant de freiner cela indique qu'ils sont trop froids, vous aurez donc moins de puissance de freinage jusqu'à qu'ils arrivent en température et votre distance de freinage sera plus longue. Pour éviter cette baisse de température trop importante vous devez fermer les écopes de frein.

Attention à bien surveiller que vos plaquettes soient en température sur tout le circuit. Si vous avez un souci de température sur 1 virage ne changez pas tout. Vous devez analyser ceci dans votre setup.



Il vaut mieux une plaquette trop froide que trop chaude.

Il vaut mieux des pneus à bonne température (vert) avec des freins froids (bleu) que des pneus en surchauffe (jaune/rouge) et des freins à bonne température (vert)

L'ouverture et fermeture des écopés de freins influent légèrement sur l'aéro de la voiture (vous perdrez de la vitesse de pointe en les ouvrant). Sachez le mais ne faites pas attention à ce point à votre niveau.

Les différents types de plaquettes

Dans ACC il existe 4 types de plaquettes de freins. Voici un tableau expliquant leurs différences :

Plaquette	Freinage en température	Durée de vie	Efficacité à froid	Efficacité trop chaude	Usage
1	+++++	1 à 3H	++	++	Qualif/Sprint
2	++++	12 à 24H	+++	+++	Qualif/Sprint/Endurance
3	+++	>24H	++	+	Pluie/Endurance très longue
4	+++++	30mn	-	-	Qualif/Sprint

Les plaquettes 1 sont celles pour les qualifications et les courses Sprint. Attention à leur perte d'efficacité hors température qui peut vous surprendre au freinage. Elles durent maximum 2H30 (certaines voitures sont plus vers 2H00).

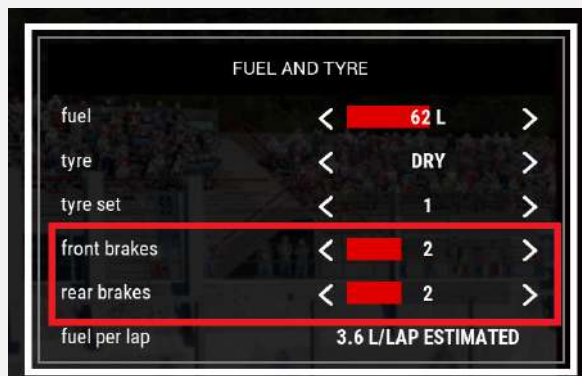
Les plaquettes 2 sont celles pour les longues courses d'endurance. Leurs stabilités à n'importe quelle température et leur légère perte d'efficacité comparée aux 1 en font les plaquettes les plus simples d'usage.

Les plaquettes 3 sont officiellement des plaquettes pour la pluie et les longues durées. Leur très longue durée de vie peut les rendre viable en endurance de 24 heures pour les pilotes stratèges, mais **ne les utilisez pas à votre niveau**. Elles ne sont presque plus utilisées étant donné leur perte de performance importante vis à vis des plaquettes 2.

Les plaquettes 4 sont des plaquettes utilisées uniquement en show IRL. Elles sont utilisables dans le jeu mais très difficilement. Hors température elles sont



inefficaces, en température ce sont les plus puissantes. Elles sont aujourd'hui très peu utilisées comparées aux 1, **ne les utilisez pas à votre niveau.**



8. Que dois-je retenir pour débiter ?

Voici ce que vous devez retenir comme conseil pour découvrir ACC et progresser :

1. Découvrez le jeu avec les voitures les plus "simples" : Aston V8 ou BMW M4 en Moteur AV, McLaren EVO ou Ferrari 296 en Moteur C-AR. Évitez la Porsche pour débiter.
2. Mettez le setup Agressif
3. Mettez les freins 1
4. Roulez avec 15L pour vous entraîner en mode "Qualif", roulez avec 60L pour vous entraîner en mode "Course" (ou avec le nombre de Litres correspondant à votre course)
5. Trouvez les PSI à froid pour obtenir 26.8 PSI à chaud
6. Considérez les Opens lobby comme une "récréation" et non des courses sérieuses. Dirigez vous vers les Opens organisés ou LFM pour faire des courses plus propres.
7. Roulez, roulez, roulez et ... roulez. (C'est le secret des meilleurs)
8. Testez différentes voitures une fois les bases acquises
9. Regardez où vous vous situez comparé **aux Tableaux des chronos ACC**
10. N'hésitez pas à demander des conseils, si nous avons le temps nous vous répondrons !
11. Et pour finir le meilleur conseil : AMUSEZ VOUS !

