

Re-Volt FAQ (Spanish)

by Palen92

Updated to v2.0 on Sep 19, 2017

Información importante

Información legal

Esta guía es propiedad de Manel Palenzuela (Palen92/EX Palen). Por tanto, queda prohibida su reproducción parcial o total sin mi consentimiento. Se puede solicitar mi autorización para usar esta guía, pero debo ser citado como su autor original y BAJO NINGÚN CONCEPTO puede ser usada con fines lucrativos ni recibir ningún cambio en su formato y/o texto.

Sobre esta guía

El propósito de esta guía es sencillo: otorgar al jugador los conocimientos necesarios para afrontar con garantías cualquier reto que este juego le plantee. Así pues, no habrá ningún apartado para la historia, pues ese camino debe ser encarado por el propio jugador en base a sus habilidades.

La información que incluirá esta guía puede resumirse en tres grandes bloques: objetos, circuitos y vehículos. Los objetos llevarán incluido su icono para una mejor identificación, además de la descripción de sus efectos; los circuitos incluirán una descripción detallada a una vuelta, y los vehículos incluirán un análisis de todos sus parámetros.

Antes de empezar

Hay tres aspectos clave que hay que saber antes de seguir: categorías de los circuitos, clases de los vehículos y modos de juego.

Las categorías de circuitos se distinguen por su dificultad, o al menos así debería ser. Sin embargo, cada jugador tiene sus propias habilidades y ello puede hacer que el significado de "difícil" sea muy difuso en términos generales, haciendo una carrera más fácil para unos que para otros. Por esta razón, voy a ignorar las categorías y sencillamente mencionar los circuitos en el orden que aparecen en la pantalla de selección (aunque habrá una excepción).

Los vehículos se clasifican en clases en base a sus parámetros generales. Cada vehículo tiene cuatro parámetros: aceleración, velocidad punta, peso y tracción. Los tres primeros se miden en barras horizontales pero no son de fiar, por ello cada parámetro irá acompañado de un valor determinado para ayudar en la comparación entre vehículos. El cuarto da una pista del agarre: FWD (siglas en inglés de "tracción delantera") hace que no sea fácil girar, RWD (siglas de "tracción trasera") hace que pueda perder el control en curvas a velocidad alta, y 4WD (siglas de "tracción a las cuatro ruedas", más comúnmente "tracción total") hace que el coche sea muy estable, como yendo sobre raíles. Estas pistas son más bien generales y no tienen por qué ser ciertas en todos los casos, como veremos en su sección apropiada.

Por último, los modos de juego hacen referencia a la velocidad y las colisiones. El modo Junior RC reduce la velocidad de los vehículos y ofrece colisiones simples, los otros tres (Console, Arcade y Simulation) usan la velocidad real con distintos niveles de realismo en las colisiones. Los parámetros de cada vehículo son medidos para velocidad real, personalmente no veo la necesidad de reducir la velocidad cuando tampoco es tan elevada.

Historial de versiones

v2.0 (Septiembre 2017): Con la llegada del nuevo editor de Gamefaqs, así como la nueva visualización de este formato de guías, el presente documento fue modificado de acuerdo con dichas novedades. Un total de seis secciones se englobaron en este primer bloque, con la inclusión de esta sección que, por razones obvias, antes no existía. Las tres secciones principales también sufrieron modificaciones, aunque mucho más sutiles. Asimismo, aproveché la ocasión para pulir un poco la ortografía en todos los bloques y secciones.

v1.0 (Marzo 2017): La versión original de esta guía.

Créditos/Agradecimientos

A Gamefaqs, por guardar esta guía en su archivo

A ti, querido lector, por leerla

A todos los desarrolladores que hicieron posible este juego así como a la empresa editora que hizo posible su adquisición

A la gente de Re-volt Wikia, por proporcionar los valores de los parámetros de aceleración y peso. Hay quien podría pensar que no son de fiar por sus parámetros de velocidad punta, pero eso se debe a las grandes diferencias entre las versiones de este juego. Los tests que he realizado yo mismo prueban que la aceleración podría ser de fiar, y el peso es algo fijo que dudo mucho que hayan cambiado en alguna versión.

Contacto

Ahora mismo la mejor forma de contactar conmigo es mediante un mensaje privado, ya que estaré por aquí bastante a menudo. Modificaré esta sección en el futuro si hubiera algún cambio.

Objetos

Los objetos son un elemento omnipresente en casi cualquier videojuego de carreras de fantasía. En este caso, se encuentran en cualquier punto del circuito en vez de estar alineados en determinados puntos estratégicos. Ello implica que en cada vuelta los objetos aparecerán en un sitio distinto, lo que añade algo de impredecibilidad a las carreras. Los objetos se obtienen pasando a través de un símbolo de rayo que se eleva al cielo cuando un jugador lo recoge, lo que puede dar pistas a los rezagados no sólo del armamento que pueda tener la cabeza de carrera sino también la distancia aproximada que les separa.

Table of Contents

1. Información importante
2. Objetos
3. Vehículos
4. Circuitos
 1. Toys in the Hood 1
 2. Supermarket 2
 3. Museum 2
 4. Botanical Garden
 5. Toy World 1
 6. Ghost Town 1
 7. Toy World 2
 8. Toys in the Hood 2
 9. Toytanik 1 & 2
 10. Museum 1
 11. Supermarket 1
 12. Ghost Town 2



Bola Metálica

Este objeto se expulsa por la parte trasera del vehículo, dejando un pesado obstáculo en la pista. Aunque no es peligroso de por sí, puede bloquear a los vehículos perseguidores y frenarlos. Si se usa en secciones estrechas o antes de una subida puede ser una auténtica pesadilla para un coche ligero, pero un coche pesado puede moverla con un par de embestidas.



Turbo Pila

Esta pila incrementará la energía del vehículo, dotándolo de mayor velocidad y aceleración durante aproximadamente 10 segundos. Un vehículo bajo la influencia de este objeto brilla con un color dorado y emite un sonido característico. Mejor reservarlo para zonas rectas o de gran velocidad.



Bomba

Este objeto se activa automáticamente al obtenerlo, volviendo al vehículo afectado negro carbón y con su antena sirviendo de mecha. Después de unos 10 segundos el vehículo explota, potencialmente acabando boca abajo si no tiene un peso considerable. La bomba se puede pasar a otro vehículo a través de un contacto o colisión de cierta fuerza.



Falso Objeto

Como el nombre indica, el vehículo deja tras de sí un falso objeto explosivo. No hay ninguna diferencia entre el falso y el auténtico, y como los objetos pueden aparecer en cualquier parte es imposible distinguirlos. Cualquier jugador que intente obtenerlo sufrirá unos efectos similares a los de la Bomba.



Pulso Eléctrico

Este objeto recubre de electricidad la antena del vehículo durante unos 10 segundos. Al pasar al lado de otros vehículos les lanzará un pulso de energía para sobrecargarlos y anular su motor por unos momentos, lo que les frenará hasta pararlos si se prolonga lo suficiente la proximidad.



Cohete Verbenero

Un proyectil buscador. Una diana verde aparecerá sobre cualquier posible objetivo de quien posea este objeto, mientras que los objetivos verán sobre su vehículo una diana roja que les alertará de que alguien les está apuntando. No son demasiado precisos y su potencia explosiva es inferior a la de la Bomba, pero puede hacer que un objetivo pierda el control tras un impacto. Cuidado, porque ni siquiera el jugador que lo lanza está a salvo de sus efectos.



Racimo de Cohetes

El mismo objeto que la entrada anterior, pero esta vez se pueden disparar tres proyectiles.



Pulso Global

El objeto más raro, sencillamente es un Pulso Eléctrico usado en todo el circuito para afectar a todos los rivales a la vez sin importar la distancia.

El Pulso Global, además de poder obtenerse como el resto de objetos, puede encontrarse una sola vez en un punto concreto de cada circuito. No suele estar en un sitio fácil, normalmente fuera del trazado ideal, por lo que es mejor dejarlo estar.



Aceite

Este objeto deja un charco de aceite justo detrás del vehículo que lo use. Cualquier vehículo que pase por encima perderá agarre y velocidad por un tiempo limitado. Si se suelta justo antes de un salto o en áreas oscuras que lo hacen casi invisible puede resultar demoledor.



Onda de Choque

Este proyectil se dispara en línea recta. Cualquier vehículo que se cruce en su camino será enviado por los aires, la mayoría de las veces aterrizando boca abajo. Un arma de largo alcance muy útil.



Globos de Agua

Tres globos de agua que pueden lanzarse a cierta distancia. No hacen mucho al impactar, como máximo haciendo perder agarre a un objetivo, y además son muy poco fiables por su inexactitud al apuntar y por la aleatoriamente variable distancia a la que estallan.

Vehículos

Hay un total de 42 vehículos en este juego, divididos en cinco clases. Pueden poseer dos tipos de motor: Eléctrico (funciona con baterías) o Gasolina (motor de combustión interna, aunque el combustible real no es un derivado del petróleo). Los eléctricos tienden a ser inferiores en prestaciones por ofrecer menos potencia, lo que explica por qué no están presentes en la mayor clase. Se puede distinguir fácilmente un motor de otro por el sonido, en el caso de los gasolina es más alto y grave que en los eléctricos, que casi no hacen ruido.

Los valores numéricos de los parámetros irán en las siguientes unidades: metros por segundo para la aceleración (m/s), kilogramos para el peso (kg) y kilómetros por hora para la velocidad punta (km/h). Este último parámetro, la velocidad punta, no refleja un valor real, es un valor aproximado obtenido en Supermarket 1 por mí mismo, el circuito que dispone del mayor tramo recto y por tanto donde puede alcanzarse la mayor velocidad punta (otros circuitos tienen ventajas como bajadas o saltos que pueden dar valores exagerados que el vehículo no es capaz de mantener en llano).

Clase Rookie

RC Bandit

Motor: Eléctrico

Aceleración: 4,56 m/s

Velocidad Punta: 46 km/h

Peso: 1,20 kg

Tracción: 4WD

El típico vehículo de inicio, equilibrado en todos los aspectos sin destacar en ninguno en especial.

Dust Mite

Motor: Eléctrico

Aceleración: 4,42 m/s

Velocidad Punta: 46 km/h

Peso: 1,20 kg

Tracción: 4WD

Muy similar a la entrada anterior pero es mucho más pequeño, lo que le permite pasar por casi cualquier parte.

Phat Slug

Motor: Eléctrico

Aceleración: 3,44 m/s

Velocidad Punta: 49 km/h

Peso: 2,50 kg

Tracción: RWD

Buen manejo a pesar de ser tracción trasera. Su peso no parece ser un lastre, más bien le confiere una velocidad inusitada.

Col. Moss

Motor: Eléctrico

Aceleración: 5,33 m/s

Velocidad Punta: 46 km/h

Peso: 1,50 kg

Tracción: 4WD

Bastante rápido, pero penaliza en manejo. Se asemeja a un Caterham 7, más aún con su distintivo color British Racing Green.

Harvester

Motor: Eléctrico

Aceleración: 5,8 m/s

Velocidad Punta: 45 km/h

Peso: 1,70 kg

Tracción: 4WD

Gran manejo, aunque penaliza algo en velocidad.

Dr. Grudge

Motor: Eléctrico

Aceleración: 6,2 m/s

Velocidad Punta: 48 km/h

Peso: 1,40 kg

Tracción: 4WD

Equilibrado, pero con parámetros superiores a la media. Quizá el mejor vehículo de esta clase.

Volken Turbo

Motor: Eléctrico

Aceleración: 6 m/s

Velocidad Punta: 48 km/h

Peso: 1,60 kg

Tracción: FWD

Otro vehículo con buenos parámetros, pero penaliza bastante por ser tracción delantera.

Sprinter XL

Motor: Eléctrico

Aceleración: 7,75 m/s

Velocidad Punta: 46 km/h

Peso: 0,9 kg

Tracción: 4WD

Hace honor a su nombre con una gran aceleración, y es también muy ligero. Probablemente por su ligereza penaliza bastante en manejo. Se asemeja a un Mazda MX-5 de la época, aunque no es descapotable.

Clase Amateur

Dynamo San

Motor: Eléctrico

Aceleración: 5,5 m/s

Velocidad Punta: 48 km/h

Peso: 1 kg

Tracción: 4WD

Bastante equilibrado, pero su bajo peso parece penalizarlo en manejo.

Candy Pebbles

Motor: Eléctrico

Aceleración: 4,25 m/s

Velocidad Punta: 50 km/h

Peso: 1,30 kg

Tracción: RWD

Otro vehículo muy equilibrado, aunque en este caso destaca por su manejo.

Genghis Kar

Motor: Eléctrico

Aceleración: 2,91 m/s

Velocidad Punta: 55 km/h

Peso: 2 kg

Tracción: 4WD

Su gran peso lo lastra en aceleración y manejo, pero aún y así es capaz de recuperar terreno en zonas rápidas.

Aquasonic

Motor: Gasolina

Aceleración: 5,66 m/s

Velocidad Punta: 49 km/h

Peso: 1,40 kg

Tracción: RWD

Salvando las diferencias en diseño, es básicamente una versión de gasolina de Candy Pebbles.

Mouse

Motor: Eléctrico

Aceleración: 4,85 m/s

Velocidad Punta: 49 km/h

Peso: 2,30 kg

Tracción: 4WD

Su peso y tamaño lo hacen complicado de manejar, pero si se aprende a dominarlo es tan competitivo como el resto.

RC

Motor: Eléctrico

Aceleración: 7,5 m/s

Velocidad Punta: 50 km/h

Peso: 1,60 kg

Tracción: FWD

Basado en Volken Turbo, un vehículo de clase inferior. Presenta una gran aceleración.

LA 54

Motor: Eléctrico

Aceleración: 6,4 m/s

Velocidad Punta: 48 km/h

Peso: 0,9 kg

Tracción: 4WD

Basado en Sprinter XL, un vehículo de clase inferior. No tiene tanta aceleración, y conserva su mal manejo.

MT XL

Motor: Gasolina

Aceleración: 5,66 m/s

Velocidad Punta: 51 km/h

Peso: 1,40 kg

Tracción: RWD

Basado en Aquasonic. Prácticamente igual, quizá con un manejo ligeramente mejor y algo más de velocidad.

Clase Advanced

Evil Weasel

Motor: Eléctrico

Aceleración: 4,50 m/s

Velocidad Punta: 57 km/h

Peso: 1,40 kg

Tracción: 4WD

Bastante equilibrado, destacando sobre todo en manejo.

Panga TC

Motor: Gasolina

Aceleración: 4,62 m/s

Velocidad Punta: 56 km/h

Peso: 1,80 kg

Tracción: RWD

Tiene un radio de giro muy amplio a pesar de ser tracción trasera. Se asemeja ligeramente a un Porsche 928.

R6 Turbo

Motor: Gasolina

Aceleración: 7,2 m/s

Velocidad Punta: 54 km/h

Peso: 0.8 kg

Tracción: FWD

El vehículo más ligero de todos, lo que le da buena aceleración pero también lo hace difícil de controlar a velocidades elevadas. Hecho a imagen y semejanza del Renault 5 Turbo, de ahí su nombre.

NY54

Motor: Gasolina

Aceleración: 4,37 m/s

Velocidad Punta: 55 km/h

Peso: 1,60 kg

Tracción: RWD

Un vehículo equilibrado en todos los aspectos, perfecto para practicar los circuitos.

Bertha Ballistics

Motor: Eléctrico

Aceleración: 5,83 m/s

Velocidad Punta: 63 km/h

Peso: 3 kg

Transmisión: 4WD

El vehículo más pesado de todos, irónicamente compartiendo clase con el más ligero, y además uno de los más grandes en tamaño. Tiene una velocidad punta pasmosa, capaz de dejar en ridículo a muchos.

Shocker

Motor: Gasolina

Aceleración: 5,83 m/s

Velocidad Punta: 53 km/h

Peso: 1,80 kg

Tracción: RWD

Basado en Panga TC, con un ligero rediseño. Algo mejor en aceleración pero inferior en velocidad punta, y además mantiene su mal manejo.

JG 2

Motor: Gasolina

Aceleración: 4,125 m/s

Velocidad Punta: 52 km/h

Peso: 1,60 kg

Tracción: RWD

Basado en NY54, aunque inferior en sus parámetros.

Groovster

Motor: Gasolina

Aceleración: 4,25 m/s

Velocidad Punta: 53 km/h

Peso: 2 kg

Tracción: RWD

Basado en Pest Control, un coche de clase superior. Menor velocidad punta para estar en consonancia con su clase, aunque presenta mejor aceleración que su "hermano" y también un manejo excelente.

Clase Semi-Pro

Pest Control

Motor: Gasolina

Aceleración: 3,72 m/s

Velocidad Punta: 60 km/h

Peso: 2 kg

Tracción: RWD

Rápido, aunque penaliza mucho en aceleración y en manejo.

Adeon

Motor: Gasolina

Aceleración: 9 m/s

Velocidad Punta: 58 km/h

Peso: 1,20 kg

Tracción: 4WD

Muy equilibrado y con parámetros altos. Uno de los mejores vehículos en general.

Pole Poz

Motor: Eléctrico

Aceleración: 6,16 m/s

Velocidad Punta: 57 km/h

Peso: 1,70 kg

Tracción: 4WD

No anda mal de parámetros pero tiene un radio de giro muy amplio, diría que hasta exagerado.

Zipper

Motor: Gasolina

Aceleración: 7,4 m/s

Velocidad Punta: 57 km/h

Peso: 1,40 kg

Tracción: 4WD

Muy parecido a Adeon en prestaciones, quizá con un manejo no tan sencillo.

Rotor

Motor: Eléctrico

Aceleración: 5 m/s

Velocidad Punta: 58 km/h

Peso: 3 kg

Tracción: 4WD

Su peso, debido a sus gigantescas ruedas, lo hace algo tosco de manejar. Esas ruedas le confieren la habilidad única de poder circular boca abajo. Se puede deducir cuándo está boca abajo por su antena o cambiando a la cámara frontal.

JG-7

Motor: Gasolina

Aceleración: 7,2 m/s

Velocidad Punta: 55 km/h

Peso: 1,2 kg

Tracción: 4WD

Basado en Adeon, tiene peores parámetros pero aún y así no es mal vehículo.

RG1

Motor: Gasolina

Aceleración: 4,5 m/s

Velocidad Punta: 54 km/h

Peso: 1,4 kg

Tracción: 4WD

Basado en Zipper, esta nueva apariencia lo asemeja al McLaren F1 GTR. Parámetros bastante más bajos respecto a su "hermano".

RV Loco

Motor: Gasolina

Aceleración: 4,6 m/s

Velocidad Punta: 61 km/h

Peso: 1,4 kg

Tracción: FWD

Basado en Cougar, un coche de clase superior. No modifica demasiado sus parámetros, lo que lo hace bastante rápido para su clase, pero sí tiene mal manejo.

En otras versiones de este juego se dice de este vehículo que es el más rápido de todos pero tiene un manejo horrible. No me da tal impresión en esta versión, hay coches más rápidos incluso en una clase inferior y su manejo, aunque malo, no es el peor.

Clase Pro

Cougar

Motor: Gasolina

Aceleración: 5,375 m/s

Velocidad Punta: 63 km/h

Peso: 2 kg

Tracción: FWD

Muy rápido, pero penaliza un poco en manejo. Mirado de frente, su forma recuerda la de un Lamborghini Miura.

Humma

Motor: Gasolina

Aceleración: 9,75 m/s

Velocidad Punta: 60 km/h

Peso: 2 kg

Tracción: 4WD

Penaliza en manejo pero tiene una aceleración diabólica.

Toyeca

Motor: Gasolina

Aceleración: 8 m/s

Velocidad Punta: 63 km/h

Peso: 2 kg

Tracción: 4WD

Parámetros muy buenos y equilibrados, sin duda uno de los mejores vehículos en general. Su forma recuerda la de un Porsche 911.

AMW

Motor: Gasolina

Aceleración: 5,25 m/s

Velocidad Punta: 61 km/h

Peso: 1 kg

Tracción: RWD

Tiene un radio de giro amplio, pero por lo demás está bastante equilibrado. Se asemeja a un BMW E36 M3 GT.

Panga

Motor: Gasolina

Aceleración: 6,14 m/s

Velocidad Punta: 69 km/h

Peso: 2,50 kg

Tracción: 4WD

El más rápido de todos, pero su peso y tamaño lo hacen algo tosco de manejar.

Este vehículo es tan extraño como especial. Su diseño no se basa en un coche, es un panda (con cara de enfado monumental, por cierto) montado sobre un chasis. En la pantalla de selección sus parámetros se marcan como ??? y además produce un sonido muy particular al moverse, como un motor de gasolina pero mucho más agudo, como si estuviera demasiado revolucionado.

SNW 35

Motor: Gasolina

Aceleración: 13,33 m/s

Velocidad Punta: 60 km/h

Peso: 2 kg

Tracción: 4WD

Basado en Humma pero con parámetros modificados. Su aceleración es abrumadora, casi instantánea.

Purp XL

Motor: Gasolina

Aceleración: 4,66 m/s

Velocidad Punta: 63 km/h

Peso: 2 kg

Tracción: 4WD

Basado en Toyeca. Presenta una aceleración muy baja, y parece que le han trastocado el manejo para hacerlo más complicado.

Fulon X

Motor: Gasolina

Aceleración: 6,33 m/s

Velocidad Punta: 61 km/h

Peso: 1 kg

Tracción: RWD

Basado en AMW. Tiene algo más de aceleración e incluso algo mejor manejo.

Circuitos

Hay un total de 13 circuitos en este juego, cada uno con cuatro posibles configuraciones: Normal, Mirror (M), Reverse (R) y Mirrored Reverse (MR). Las configuraciones Mirror (inglés para "espejo") simplemente cambian las curvas de derecha a izquierda y viceversa, como si el circuito se reflejara en un espejo, por lo que no implica un gran cambio en la forma que abordamos el circuito. Por esta razón, esta guía sólo incluirá las configuraciones Normal y Reverse (dirección contraria). Esta última a veces mantiene el mismo trazado que la primera, pero en otras ocasiones puede ser muy distinto.

Cada circuito, salvo una excepción, tiene su propio trazado que abordamos en los dos sentidos posibles. Debido a ello, cada circuito tendrá su propia entrada, donde se describirá una vuelta completa a ambos trazados. La excepción será Toytanic: al tener los dos circuitos el mismo trazado compartirán la misma entrada y sólo se analizará el primer trazado, del segundo solamente se analizarán los cambios respecto al "original".

Toys in the Hood 1

Configuración Normal

Ubicado en un vecindario típico. Como tal, este circuito está plagado de curvas de 90 grados y muchas de ellas tienen un atajo a través de los bordillos de la acera, aunque estos atajos las hacen más cerradas e incluso difíciles de tomar y por tanto no son recomendados más que en un par de ocasiones. Es una pista ancha y con bastantes rectas, por lo que la velocidad punta es muy importante. Una peculiaridad de este trazado es la larga sección que recorreremos dos veces en una sola vuelta, cada vez en una dirección distinta, lo que significa que a partir de unas cuantas vueltas nos encontraremos coches "en dirección contraria" que pueden usar sus armas contra nosotros, así que no hay que confiarse por mucha distancia que se tenga sobre los perseguidores.

Nada más empezar nos encontramos con un giro de derechas de 90 grados, que nos lleva a la sección que recorreremos dos veces. Una larga y suave curva de izquierdas nos lleva a un ángulo de 90 grados de derechas, y una pequeña recta nos lleva a una especie de rotonda, en la que daremos la vuelta para volver a esta sección.

Entramos en la rotonda a través de un ángulo de 90 grados de izquierdas. Cada curva en la rotonda está unida por una recta cortita. Las siguientes dos curvas son sendos ángulos de 90 grados de derechas, y después viene una triple chicane derecha-izquierda-derecha que es la mejor ocasión para tomar el atajo del bordillo, especialmente para cortar la curva de izquierdas y pasar la chicane como una única curva de derechas a gran velocidad. No es fácil hacer pasar un vehículo por el punto exacto del bordillo como para no chocar o perder el control, tanto al saltar como al aterrizar, lo que puede llevar unos cuantos intentos de dominar por completo. Una última chicane de derecha a izquierda nos saca de la rotonda para devolvernos a la sección inicial. Ésta podría ser la segunda ocasión en la que poder usar el atajo del bordillo para cortar la curva de derechas, pero no estoy seguro de que sea más rápido que el camino normal.

Volvemos a la sección inicial para hacerla ahora en dirección opuesta. La recta después de la rotonda nos lleva a un ángulo de 90 grados de izquierdas para después afrontar una larga y suave curva de derechas. En este punto seguimos por una corta recta que nos lleva a un tubo que hace las veces de túnel, que desciende mientras describe una suave curva de izquierdas. Al salir deberemos afrontar el muro de la izquierda, mi recomendación es acercarse a la valla de enfrente para que la pendiente sea lo menos pronunciada posible. Al coronar el muro volveremos al punto de partida, listos para iniciar otra vuelta.

Configuración Reverse

Esta configuración mantiene el mismo trazado que la principal. Las únicas diferencias importantes son la salida y la entrada a la línea de meta, que son bastante más complicadas.

Nada más empezar caemos por lo que antes era un muro para afrontar el túnel. Describe una suave curva de derechas mientras asciende, devolviéndonos a la altura inicial. Una corta recta nos lleva a la sección compartida, que se inicia con una suave y larga curva de izquierdas. Un ángulo de 90 grados de derechas le sigue, y una corta recta nos introduce en la rotonda.

Al ir en dirección opuesta entramos en la rotonda por la derecha para afrontar la chicane de derecha a izquierda. El atajo del bordillo puede ser más útil ahora, pero sigo desconfiando de que sea más rápido que el trazado normal. Más adelante está la triple chicane izquierda-derecha-izquierda, que podemos hacer como una sola curva de izquierdas usando el atajo del bordillo para cortar por completo la curva de derechas. Las dos últimas curvas son dos ángulos de 90 grados de izquierdas, conectados por rectas cortas. Una última recta nos lleva a un ángulo de 90 grados de derechas, mediante el cual volvemos a la sección compartida.

Una recta nos lleva a un ángulo de 90 grados de izquierdas, y después a una suave y larga curva de derechas. Poco después de completar la curva debemos anticipar el próximo ángulo de 90 grados de izquierdas que nos llevará a la línea de meta para iniciar otra vuelta, no es fácil de ver y la curva muchas veces se toma de forma súbita con un volantazo.

Supermarket 2

Configuración Normal

El circuito más corto, y también el más sencillo. Es bastante recto, por lo que la velocidad punta juega un papel importante, pero también hay que disponer de buen manejo.

Empezamos justo enfrente de tres estanterías, lo que crea cuatro pasillos por los que circular. Hay dos columnas de estanterías, y los pasillos son lo bastante anchos para estos coches. Después de atravesar las estanterías, preferiblemente por el pasillo de más a la derecha, una suave chicane de derecha a izquierda nos lleva al congelador. Es básicamente una horquilla de 180 grados en forma de U, aunque también puede verse como dos ángulos de 90 grados de derechas seguidos que pueden tomarse como una sola curva.

Salimos del congelador para encarar un ángulo de 90 grados de izquierdas que nos lleva a una larga curva de derechas. Al principio puede parecer un ángulo de 90 grados, pero al salir hay que esquivar algunos obstáculos y ello modifica algo la trazada. Más adelante nos encontramos con unos cuantos cajeros, podemos pasar por los pasillos o intentar la locura de escalar la cinta mecánica y saltar, que nos hará perder algo más de tiempo y velocidad. Salimos del supermercado por la puerta, y un ángulo de 90 grados de derechas ciego nos lleva a una rampa descendente. La rampa se vuelve ascendente después para llevarnos a la puerta de entrada, que es otro ángulo de 90 grados de derechas. Es probable que los vehículos salten al coronar la subida, por lo que es vital no solo controlar la velocidad sino también encarar bien el vehículo para la próxima curva. Una última curva suave de derechas nos lleva al punto de partida para iniciar otra vuelta.

Configuración Reverse

No hay cambios significativos en esta configuración, como máximo apuntar que es algo más rápida que la principal.

Esta vez empezamos en medio de uno de los pasillos centrales. Una ligera curva de izquierdas nos lleva a través de la puerta, trazando un ángulo de 90 grados de izquierdas hacia la rampa descendente. Al volverse ascendente, los vehículos probablemente salten al coronar la rampa, por lo que una vez más hay que controlar la velocidad y apuntar el vehículo hacia la siguiente puerta a la izquierda. Al entrar otra vez en el supermercado nos dirigimos directos a los cajeros, que esta vez solo pueden atravesarse por los pasillos.

Después de una recta llega el giro de izquierdas, que esta vez sí es de 90 grados porque ya hemos esquivado los obstáculos antes de trazarla. Otro ángulo de 90 grados, esta vez de derechas, nos lleva directos al congelador. Aunque es la misma horquilla de 180 grados, ahora a la izquierda, entramos a más velocidad y por tanto es más complicada de trazar. Al salir del congelador solo queda una suave chicane de derecha a izquierda que nos lleva a las estanterías. Es preferible apuntar al pasillo de más a la izquierda, y tras atravesar las estanterías cruzaremos la línea de meta para iniciar otra vuelta.

Museum 2

Configuración Normal

Este circuito tiene secciones con poca luz, casi a oscuras, por lo que no es sencillo anticipar las curvas como en el resto de circuitos. En general es bastante estrecho, y al tener pocas curvas cerradas requiere una buena velocidad punta junto a un manejo decente.

Nada más empezar, una especie de puente nos lleva a un estrecho pasillo entre paredes que describe una larga y suave curva de derechas. Después de pasarla llegamos a una especie de hall, donde debemos tomar un pasillo a la izquierda y volver a las estrecheces. Una larga y suave curva de derechas seguida de una curva igual a la izquierda preceden una corta recta. Estas dos curvas tienen algo de peralte en el interior, permitiendo algo más de amplitud temporalmente.

Al final de la recta hay un ángulo de 90 grados de derechas, muy difícil de anticipar, que nos lleva a otro ángulo de 90 grados, esta vez de izquierdas. Este ángulo nos lleva a un par de rampas ascendentes, con una separación entre medio. Aunque tienen flechas direccionales las rampas no se mueven, así que podemos coger cualquiera de las dos, con preferencia por la segunda ya que permite un giro menos cerrado. Al coronar la subida los vehículos saltarán, y después afrontarán una corta y oscurecida recta que lleva a un ángulo de 90 grados de derechas muy difícil de anticipar.

Después del ángulo, la pista se divide en dos pasillos para bordear un obstáculo. No hay diferencia entre un pasillo u otro, por lo que podemos escoger entre trazar una larga y suave curva de derechas o de izquierdas. Cuando la pista se junta de nuevo entramos en una sección oscurecida que oculta una horquilla de derechas, muy difícil de tomar. La salida desemboca en un pasillo serpenteante con una pronunciada bajada, lo que nos permite ganar velocidad para afrontar la siguiente rampa en una subida escarpada. Los vehículos saltarán al coronarla, y es vital apuntar al estrecho pasillo que viene a continuación. Una estrecha chicane de izquierda a derecha conecta con una corta recta, y una última chicane de derecha a izquierda muy estrecha nos devuelve a la línea de meta.

Configuración Reverse

No hay cambios en el trazado, aunque el cambio de dirección lo hace más complicado.

Nada más empezar entramos en la primera zona estrecha para afrontar una chicane de derecha a izquierda. La segunda curva parece más estrecha, y al ser totalmente ciega no podemos asegurar si pasamos sin chocar con nada. Una corta recta nos conecta con otra chicane de izquierda a derecha, también bastante estrecha, que nos lleva directos a la rampa escarpada.

Como esta vez la hacemos en bajada casi la haremos toda de un salto, intentando ganar o mantener una buena velocidad para el tramo ascendente que viene a continuación. Serpentea un poco y es bastante estrecho, por lo que es bastante complicado. Al coronarlo entramos en una sala oscura que esconde una horquilla de izquierdas. Una vez superada la horquilla entramos en los pasillos gemelos, otra vez eligiendo entre derecha o izquierda.

Cuando la pista se junta de nuevo nos espera un ángulo de 90 grados de izquierdas, muy difícil de anticipar, que desemboca en una recta oscurecida. Al fondo se divisa el vacío que crean las rampas, que completaremos de un salto por la velocidad acumulada, intentando no pasarnos para tomar con garantías el próximo ángulo de 90 grados de derechas. Es recomendable usar la rampa de la izquierda para anticipar mejor el ángulo.

Otro ángulo de 90 grados de izquierdas viene a renglón seguido, desembocando en una corta recta. Entrando en otro pasillo estrecho, una suave y larga curva de derechas conecta con otra igual a la izquierda, con algo de peralte interior para más espacio. La salida nos lleva directos al último pasillo estrecho que describe una larga y suave curva de izquierdas, y seguimos acelerando por el puente hasta cruzar la meta.

Botanical Garden

Configuración Normal

Una pista bastante estrecha. Precisa de buen manejo por las complicaciones que presenta, por encima de cualquier otro parámetro.

Nada más empezar, nos enfrentamos a un ángulo de 90 grados de derechas. Justo después viene una chicane de izquierda a derecha, que puede tomarse casi recta con la trazada correcta. Delante podemos divisar un muro que habrá que escalar, por lo que nuestra velocidad se verá drásticamente reducida. Una suave curva a derechas nos lleva a campo abierto, donde irónicamente la pista se vuelve muy estrecha.

La siguiente curva de derechas es bastante extraña, parece ser de 90 grados pero peraltada y en subida. Al coronar la subida se produce un pequeño salto, y después viene una curva de izquierdas bastante cerrada. Entramos ahora en un puente, con aspecto de joroba, y pasamos por debajo de una puerta "flotante" para afrontar una doble vía. La de la derecha es como un bache, la de la izquierda es otra joroba como el puente. Es mejor la izquierda, no sé si es más rápida pero permite un mayor control del vehículo.

Al unirse la pista de nuevo afrontamos una suave horquilla de derechas, que nos lleva a un salto. Hay que atacarlo en línea recta y con velocidad, porque de lo contrario habrá que usar una ruta alternativa con más curvas que penaliza mucho el tiempo por vuelta. Si conseguimos hacer bien el salto una pequeña recta nos lleva a una pendiente pronunciada, básicamente un gran salto previo a la entrada a meta. Parece que algunos vehículos tocan el suelo con el chasis y ello les frena casi en seco al aterrizar, quizá sea recomendable no ir a fondo en este tramo para asegurar a menos que se use un vehículo alto.

Configuración Reverse

Ningún cambio respecto al trazado principal. Hay que poner más énfasis si cabe en el manejo porque algunas secciones se vuelven algo más complicadas.

Justo al comenzar nos encontramos con el muro, una subida casi vertical. Los vehículos saltarán al coronarlo, y hay que tener cuidado porque la pista se estrecha tras este punto. La pista permite seguir recto a través de otro pequeño salto, más preferible que usar la ruta alternativa, y otro salto precede la larga y suave horquilla de izquierdas.

Volvemos a la doble vía, el camino derecho siendo una joroba y el izquierdo siendo un bache. El izquierdo es casi intocable por la puerta "flotante" que hay justo a la salida, ya que a partir de cierta velocidad los vehículos saltarán lo suficiente al salir del bache como para chocar contra la puerta y frenarse en seco. Usamos el camino derecho y pasamos por debajo de la puerta para afrontar el puente jorobado. Al completarlo afrontamos una curva de derechas bastante cerrada, y después viene la complicada curva de izquierdas peraltada y en bajada.

Ya de nuevo en la zona interior, una suave curva de izquierdas nos lleva a un escalón. Al aterrizar, una chicane de izquierda a derecha nos lleva a un ángulo de 90 grados de izquierdas, bastante más cerrado de lo que en un principio parece, y cruzamos la meta para afrontar una nueva vuelta.

Toy World 1

Configuración Normal

Un circuito bastante corto, aunque no por ello es sencillo. No tiene muchas curvas pero sí varias zonas rápidas, por lo que una alta velocidad punta será crucial por encima del manejo.

Poco después de empezar encaramos una complicada chicane de derecha a izquierda, muy estrecha y difícil de anticipar. La segunda curva inicia una escarpada subida, que continúa mientras describe una suave curva de derechas. Una corta recta conecta con la siguiente curva complicada, un giro de derechas a través de unas escaleras. Hay un caminito estrecho junto al muro derecho para no perder velocidad, pero hace que la curva sea algo más cerrada y algunos vehículos ni siquiera pueden circular por él de lo estrecho que es, por lo que no es muy recomendable afrontarlo con un vehículo de mal manejo. Las escaleras no son fáciles de afrontar tampoco, al ser pequeños saltos repetitivos es fácil perder el control, así que no hay una opción realmente fácil o buena.

Habiendo completado la escalera conectamos con una larga recta, que tiene una sección muy corta donde se estrecha muchísimo. Esta sección pasa por encima de un piano, que técnicamente produce sonidos en otras versiones, pero en ésta solo es un bonito detalle. Después de la recta viene una larga y suave curva de derechas que nos lleva a un bache con un dinosaurio de juguete haciendo de obstáculo. Podemos pasar recto entre sus patas, pero se entra al bache a través de un salto y no siempre es fácil de controlar.

Saliendo del bache, ya solo queda una larga y suave curva de derechas que inicia una subida, y pasando por un campo de fútbol encaramos un gran salto. La rampa hace que el salto sea casi vertical, y se hace desde una gran altura. Hay una plataforma muy adelante que se puede alcanzar con una Turbo Pila, pero no es más que un cebo para un agujero de caída vertical. Después del salto está la línea de meta, por lo que perder el control durante el salto puede pagarse muy caro. La plataforma mencionada hace que la caída sea ya pasada la línea de meta, así que también es una especie de seguro.

Configuración Reverse

Aquí vemos el ejemplo perfecto de cambio radical en trazados a la inversa. La sección del salto final, así como la curva con la escalera, se han cambiado por rutas alternativas mucho más ratoneras. Aún y así, si bien es necesario un manejo mejor para lidiar con las nuevas curvas, la prioridad sigue siendo una velocidad elevada.

Nada más empezar un pequeño escalón nos lleva a la primera sección exclusiva. Empieza con una suave curva de derechas, y le sigue una curva de izquierdas en subida que no es nada fácil de tomar. Un último escalón nos devuelve al trazado principal, y una corta recta nos lleva al bache. Ahora es más fácil encarar el vehículo para pasar recto entre las piernas del dinosaurio sin perder velocidad. Al salir del bache, una suave curva de izquierdas nos lleva a la larga recta, con el pequeño trozo estrecho del piano en medio.

A la izquierda vemos los escalones del trazado principal, pero no podemos escalarlos por lo que seguimos rectos hacia un túnel. El túnel hace algo de subida antes de encarar una curva de izquierdas peraltada, mientras la subida sigue y nos conduce a otra curva de izquierdas, esta vez un ángulo de 90 grados muy difícil de anticipar. En este momento cruzamos por encima del trazado principal, por lo que ahora empieza el descenso para volver a la altura original.

El descenso sigue con una cerradísima horquilla de derechas entre muros, muy difícil de tomar correctamente, y a renglón seguido el escalón que nos devuelve al trazado principal. Como accedemos al trazado perpendicularmente, es necesario controlar la velocidad para no impactar con el muro de enfrente y realizar una curva de izquierdas para seguir la pista. Una corta recta nos lleva a una curva de izquierdas, seguida de un descenso pronunciado para llegar a la estrecha chicane de derecha a izquierda, que encara con la recta de meta para iniciar una nueva vuelta.

Ghost Town 1

Configuración Normal

Ambientada en la tradicional aldea desierta del lejano oeste, esta pista no está asfaltada en ningún punto y eso puede complicar algo el manejo. Por lo demás, es una pista bastante ancha pero no libre de curvas cerradas y pasadizos estrechos. Una buena mezcla de velocidad y manejo son la clave para dominar esta pista.

Nada más empezar, encaramos un ángulo de 90 grados de izquierdas, que parece no llevar a ninguna parte. La siguiente curva es otro ángulo de 90 grados, esta vez a la derecha y a través de un estrechísimo espacio entre dos casas. Al salir nos encontramos un descampado con una horca, que habrá que rodear como si se tratara de una horquilla a la derecha. Basta con pasar por detrás de los pilares frontales de la horca para que el juego dé el giro como bueno y nos permita continuar.

Después de la horca viene otro ángulo de 90 grados de izquierdas que nos lleva a una especie de doble vía. El juego recomienda dar toda la vuelta, lo que implica un ángulo de 90 grados a la izquierda y dos más a la derecha, pero es más rápido y sencillo atravesar el saloon por en medio y cortar todas esas curvas. Al salir podemos seguir recto y tomar una larga horquilla de derechas seguida de un ángulo de 90 grados de izquierdas o podemos tomar un complicado ángulo de 90 grados de derechas para ahorrar distancia y seguir rectos por el siguiente pasadizo. Ninguna de las dos opciones es bastante más sencilla que la otra, pero siempre es mejor hacer una sola curva que dos.

El pasadizo nos lleva a una recta, que se vuelve una pronunciada subida en su segunda mitad. Es algo estrecha y al coronarla los vehículos saltarán, impactando casi sin remedio contra el muro de enfrente, así que mucho cuidado en esta sección tanto por velocidad como por trayectoria. Después del salto viene un ángulo de 90 grados de derechas, y una última doble vía le sigue. Esta vía puede tomarse recto y bajar una estrecha rampa para conectar con una difícil curva de derechas y una larga recta antes de cruzar la meta, o la opción más recomendable, un ángulo de 90 grados que nos conduce por una cornisa que acaba justo antes de la línea de meta, haciendo caer a los vehículos desde una gran altura casi justo antes de cruzar la meta. La última parte de la cornisa no tiene valla a la izquierda, por lo que podemos precipitarnos al vacío antes del final si no somos cuidadosos.

Configuración Reverse

El trazado se mantiene igual, si bien dos de las tres dobles vías son ahora una vía única, y ello reduce el número de atajos. Por estos cambios, esta configuración es algo más complicada y necesita un mejor manejo que la principal.

Nada más empezar, queda patente que la doble vía de la cornisa del trazado principal es inviable. Seguimos avante hacia el muro cerca del lado derecho, incluso accediendo a la "acera" para una mejor trazada. Al superar el montículo y llegar al muro debemos realizar un complicado ángulo de 90 grados de izquierdas, al que sigue una subida pronunciada a través de una rampa estrecha. Debemos permanecer pegados al muro derecho, porque caer por el lado izquierdo implica casi reiniciar la vuelta. Al coronar la subida nos espera un salto y una corta recta que enlaza con la próxima curva.

La siguiente curva es un ángulo de 90 grados de izquierdas, que inicia un pronunciado descenso seguido de una recta. Debemos vigilar la velocidad en la recta, pues tenemos un muro justo enfrente y es necesario usar el estrecho acceso de la derecha mediante un ángulo de 90 grados, hecho que elimina la segunda doble vía del trazado principal. Aquí está la única doble vía del trazado: podemos realizar un ángulo de 90 grados a la izquierda seguido de otros dos más adelante para bordear el saloon, o podemos realizar una doble curva de izquierdas para encarar una rampa que nos permita acceder al saloon y cortar toda esta sección.

Al salir del saloon encaramos un ángulo de 90 grados de derechas para dirigirnos a la horca. Debemos pasarla por el lado derecho y trazar una horquilla de izquierdas, una vez más siendo necesario únicamente pasar por detrás de sus pilares frontales. Seguimos avante y tendremos que fijarnos mucho para encarar la estrecha apertura entre las dos casas de enfrente. Un ángulo de 90 grados de izquierdas seguido más adelante de otro ángulo igual de derechas nos llevan a la línea de meta para iniciar otra vuelta.

Toy World 2

Configuración Normal

Sin duda el circuito más ratonero del juego, por lo que el manejo está por encima de todo. Tiene pocas rectas, varias horquillas y también subidas y bajadas por el hecho de cruzarse sobre sí mismo en hasta tres ocasiones o quizá más. Con estos ingredientes, parece casi imposible completar una vuelta sin golpear los muros.

Empezamos en una de las pocas rectas, con un paso a nivel sin barreras delante. Una vez lo hemos cruzado, dos largas y suaves curvas de derechas nos llevan a otra recta perpendicular a la primera, con un paso a nivel similar. En otras versiones se dice que hay un tren circulando, pero no existe en esta versión y por tanto no tenemos ese obstáculo móvil, aunque el juego nos alerte del "peligro" al acercarnos al paso a nivel.

Dejando atrás la segunda recta es hora de empezar las curvas. Una suave curva de izquierdas nos lleva a una curva de derechas algo más cerrada, y finalmente una cerradísima horquilla de izquierdas. Después de la horquilla viene la doble vía. A la izquierda hay un camino con apenas tres curvas, la primera suave de derechas, la segunda muy larga de izquierdas y la última un ángulo de 90 grados de derechas. A la derecha nos encontramos dos curvas suaves de izquierdas antes de encarar un salto para cruzar por encima del otro camino, y una suave curva de derechas nos devuelve al trazado. No hay mucha diferencia entre uno y otro salvo encarar el salto para no aterrizar fuera de pista, así que se puede utilizar cualquiera.

Después de la doble vía encaramos un complicado ángulo de izquierdas que lleva a una subida. No dura mucho, y pronto se vuelve bajada. Después de este cambio de altitudes viene una complicada horquilla de derechas aún en bajada, y pronunciada, que lleva a un complicado ángulo de 90 grados de izquierdas. Una curva similar a la anterior pero algo más larga nos conduce a una última horquilla, esta vez de derechas y en pronunciada subida, que lleva directamente a la línea de meta para empezar otra vuelta.

Configuración Reverse

Ningún cambio respecto al trazado principal. Una vez más, el manejo es la clave de este circuito por encima de cualquier otra cosa.

Nada más comenzar, encaramos una pronunciada bajada que sigue a través de una horquilla de izquierdas. Después viene una suave curva de derechas en subida, que sigue a través de otra curva similar. Llegamos a otra horquilla, otra vez de izquierdas y en subida pronunciada, y un complicado ángulo de derechas que precede la doble vía. El trazado es exactamente el mismo, por lo que no hay diferencia entre usar las suaves curvas sucesivas o el salto por encima del otro camino, pero el punto en que los caminos se unen es algo más difícil de anticipar y por tanto hay que estar atento.

Una vez la pista vuelve a ser una encaramos la última horquilla a derechas, la más cerrada de todas, y seguimos con una curva de izquierdas y otra más suave de derechas. Esta última nos lleva a la primera recta con paso a nivel, después de la cual vendrán dos curvas seguidas de izquierdas que nos llevarán a la otra recta perpendicular, al final de la cual estará la línea de meta.

Toys in the Hood 2

Configuración Normal

Volvemos al vecindario para encarar un trazado bastante más complicado. Ahora no nos limitamos a circular por la urbanización, entramos literalmente en las casas y sus jardines, y además hay un peligroso cruce perpendicular. Es importante tener un coche equilibrado para afrontar todo lo que oculta este circuito, pero si tiene una gran velocidad punta tanto mejor.

Nada más empezar llega la primera curva de derechas, muy larga y en bajada. Una recta nos lleva al cruce perpendicular al que volveremos más adelante, pero por ahora la recta sigue y entramos en la casa por la puerta entreabierta. Poco después de entrar, un ángulo de 90 grados de izquierdas nos lleva a la cocina, y allí un ángulo de 90 grados de derechas nos lleva a un estrecho pasadizo exterior hacia el jardín que describe una larga curva de izquierdas. Al salir hay un obstáculo justo en el centro que puede ser bordeado por cualquier lado o encarado de frente para atravesarlo de un salto. La primera es la opción recomendada por el juego, la segunda es la opción recomendada por mí.

Poco después del obstáculo salimos del jardín y encaramos un ángulo de 90 grados de derechas para seguir por el camino vecinal. Una corta recta conecta con una horquilla de izquierdas que se abre a la salida, describiendo una larga curva de izquierdas en el tramo siguiente. Al llegar al final del camino, una complicada chicane de izquierda a derecha a través de una estrecha apertura en la valla nos lleva a un jardín. Al tener una salida muy ancha casi podemos hacer una ligera curva de izquierdas y seguir rectos por el jardín antes de encarar la siguiente curva de derechas. Debemos encarar el coche hacia el lado izquierdo de la casa para seguir por el camino vecinal a través de un ángulo de 90 grados de izquierdas, una vez más abriéndose a la salida.

Una recta nos lleva a otra apertura en la valla de enfrente, después de la cual trazamos un ángulo de 90 grados de izquierdas para encarar una puerta. La entrada es en subida, lo que puede hacer saltar a algún vehículo. Un ángulo de 90 grados de derechas nos devuelve a las calles, y una chicane de derecha a izquierda nos lleva a la recta que cruza perpendicularmente el trazado. Más adelante cruzamos un pequeño agujero en la valla para entrar en el último jardín, una sección amplia pero con una subida en varias fases, aunque en otras versiones parece haber algo más que sencillamente este jardín. Una vez más, encaramos el vehículo hacia la parte izquierda de la casa y trazamos una chicane de izquierda a derecha en el estrecho pasadizo para volver a las calles. Una última curva de derechas nos encara en la recta de meta y nos permite ganar velocidad para iniciar la siguiente vuelta al máximo.

Configuración Reverse

El trazado se mantiene sin cambios, pero algunas curvas son bastante más difíciles de anticipar. Sería recomendable un manejo ligeramente superior en esta configuración.

La salida es en subida a través de la última curva de izquierdas. Al allanarse la pista, deberemos usar alguno de los bordillos de la izquierda para subir a la acera y encarar el pasadizo. Dicho pasadizo nos lleva a una chicane de izquierda a derecha que desemboca en el jardín, que es básicamente una bajada en dos fases. Debemos tener cuidado con la velocidad, pues para salir del jardín hay que encarar un pequeño agujero en la valla izquierda.

Otra vez en las calles, afrontamos una larga recta que atraviesa el cruce perpendicular y una chicane de derecha a izquierda más adelante antes de subir otra vez a la acera para seguir por el siguiente pasadizo. Ya dentro del pasadizo encaramos un ángulo de 90 grados de izquierdas para atravesar una puerta y salir al siguiente jardín, que atravesamos hasta la siguiente apertura a la derecha para encarar el camino vecinal. Una larga y suave curva de derechas nos lleva a la siguiente casa, que actúa de muro frontal para señalar la próxima curva de derechas. Atravesamos otro jardín en bajada y seguimos hacia la izquierda para encontrar la próxima apertura, que describe una complicada chicane de izquierda a derecha y además en un sitio muy estrecho.

El siguiente camino vecinal se vuelve una suave y larga curva de derechas más adelante, y esconde una horquilla de derechas muy difícil de anticipar. Una corta recta nos lleva a la siguiente apertura, ubicada a la izquierda, y entramos en el último jardín con el obstáculo que podemos bordear o atravesar. El estrecho pasadizo que viene después describe una larga curva de derechas, y un pequeño salto nos lleva a la cocina. Una chicane de izquierda a derecha nos lleva al pasillo principal, con la puerta justo enfrente para volver a las calles. Atravesamos el cruce perpendicular y encaramos la última curva de izquierdas en subida que lleva hasta la línea de meta.

Toytanic 1 & 2

Configuración Normal 1

Ubicado en un cruce con tres niveles, es el circuito más largo en distancia, aunque no del todo en tiempo por vuelta. Tiene varias rectas y casi ninguna curva complicada, por lo que una velocidad punta elevada será una gran ventaja. El inconveniente reside en el balanceo que imita el de un barco en alta mar, que puede alterar la velocidad del vehículo y en ocasiones también su manejo.

Empezamos en una de las grandes rectas del nivel inferior. Al fondo está la larga horquilla de derechas bordeando la piscina, que es lo bastante suave y ancha como para tomarla a fondo incluso después de semejante recta. Al salir nos encontramos con otra recta que se inicia con una rampa que nos lleva al nivel intermedio. Este nivel es bastante más estrecho, y deberemos afrontar dos ángulos de 90 grados de derechas de forma consecutiva. Una nueva recta después del segundo ángulo tiene en su parte final la rampa que nos lleva al nivel superior.

Nada más coronar la rampa el vehículo saltará, por lo que es vital controlar la velocidad en esta sección estrecha para afrontar con garantías la chicane de derecha a izquierda totalmente ciega que viene a continuación. Le sigue una especie de horquilla de derechas algo larga para bordear las chimeneas, que culmina en otra chicane de derecha a izquierda mientras nos dirigimos hacia el puente de mando. Una curva de izquierdas ciega y muy difícil de anticipar marca la entrada, y atravesamos el puente de lado a lado para salir trazando un ángulo de izquierdas y alcanzar otra vez la cubierta.

Una larga recta nos lleva a un juego de rampas que descienden hasta el nivel inferior. A la primera se accede a través de una curva de izquierdas, pero cuidado con el desnivel. Ya en llano trazamos una horquilla de derechas muy cerrada que nos lleva a la segunda rampa, trazando una larga y suave curva de derechas para llevarnos al nivel inferior y a la recta de atrás. Tiene dos partes diferenciadas, y da más o menos lo mismo cual usar. Al final de la larga recta afrontamos un salto que gira levemente a la derecha, y una horquilla de derechas bastante cerrada nos lleva a un escalón que desemboca en la línea de meta. Esta recta también cuenta con dos partes diferenciadas, aunque aquí es mejor usar la izquierda, donde empieza la carrera, para anticipar mejor la horquilla de la piscina.

Configuración Reverse 1

Ningún cambio respecto al trazado, pero sí es algo más complicado porque algunas curvas no son tan fáciles de anticipar. Una vez más, es clave poseer una velocidad punta elevada.

Nada más empezar tenemos la rampa que nos lleva ligeramente arriba, provocando un salto importante. Justo delante está la horquilla de izquierdas, algo más difícil de anticipar que antes. Al salir nos encontramos con un escalón que nos lleva a la recta de atrás. Aquí es preferible usar la sección izquierda para una mejor anticipación de la próxima curva.

Al final de la recta, una estrecha rampa ascendente describe un ligero giro a la izquierda. Al coronarla afrontamos una horquilla de izquierdas muy cerrada, y después otra rampa ascendente para alcanzar el nivel superior. Hay un posible salto al coronarla, y teniendo en cuenta que justo después viene una curva de derechas casi ciega es mejor controlar la velocidad. La curva enlaza con una larga recta, al fondo de la cual está el puente de mando.

Accedemos al puente a través de un ángulo de derechas, muy difícil de anticipar pero también de tomar, ya que es una puerta estrecha. Cruzamos el puente de lado a lado y una curva cerrada de derechas a la salida nos lleva hacia las chimeneas. Una chicane de derecha a izquierda seguida de una larga curva de izquierdas nos llevan a la siguiente rampa descendente. Se accede a la rampa por un ángulo de izquierdas y hay un salto posible a la entrada, por lo que es una sección bastante complicada.

Al bajar la rampa hacia el nivel intermedio una corta recta nos lleva a un ángulo de 90 grados de izquierdas, y una recta más corta conecta con otro ángulo igual. Después de este último empieza una gran recta de la que no vemos el final, puesto que esconde la rampa que lleva al nivel inferior. Ya abajo del todo, trazamos la larga horquilla de izquierdas de la piscina y entramos en la recta de meta, preferiblemente por la sección de la derecha. Hay un largo trecho hasta cruzar la línea de meta, por lo que no hay que confiarse de los rezagados y sobre todo hay que guardarse alguna Turbo Pila para un posible sprint final.

Configuración Normal 2

Este circuito es exactamente el mismo que Toytanic 1, a pesar de ser el último en la pantalla de selección. Las únicas diferencias son que la línea de meta se ha reubicado al nivel superior justo antes de la chicane de derecha a izquierda y que el clima es ahora una tormenta nocturna en vez de un día claro y soleado. La primera no implica ningún cambio, la segunda puede afectar algo a la visibilidad pero no supone un problema grave. Sí que supone un problema el balanceo, que se ha visto potenciado para imitar las peores condiciones climáticas, y ahora incluso se produce balanceo de lado a lado además de arriba y abajo, por lo que se puede perder el control del vehículo incluso en las rectas.

Configuración Reverse 2

Una vez más, este circuito es exactamente igual que Toytanic 1 en configuración Reverse. La línea de meta ha sido reubicada, el clima es tormentoso, se disputa de noche y presenta un balanceo potenciado. Es cierto que es más complicado que su versión diurna, pero el trazado es el mismo y por lo tanto sería repetitivo analizarlo.

Museum 1

Configuración Normal

Probablemente la pista más difícil de todas por ser la más completa: una gran diferencia de elevación, rectas largas, curvas cerradas, secciones estrechas... Mejor escoger un vehículo equilibrado en todos los aspectos, aunque un manejo superior no iría mal tampoco.

Al tomar posiciones en la salida vemos delante nuestro unas escaleras ascendentes. Debemos usar alguna de las rampas laterales para subir, preferiblemente la de la derecha para acortar distancia. Al coronarla hay un salto más que posible, y una más que posible colisión frontal contra la pared si no controlamos nuestra velocidad. Al completar la rampa le sigue un ángulo de 90 grados de derechas, y atravesamos un pasillo estrecho trazando una larga y suave curva de derechas que desemboca en una horquilla de izquierdas bastante cerrada. Al salir nos encontramos con una bajada bastante pronunciada que nos hará ganar mucha velocidad antes de llegar a la próxima horquilla, prácticamente calcada a la anterior.

Una vez completada la segunda horquilla trazamos un ángulo de 90 grados de derechas en un pasillo más ancho, y entramos en otra estrechez para trazar un ángulo de 90 grados de izquierdas difícil de anticipar. Desemboca en una larga recta, que en su parte intermedia pasa por una sección cerrada que incluye una pronunciada subida. Al salir de la sección cerrada hay un salto, aunque la subida sigue y esconde una curva de izquierdas muy difícil de anticipar. A la salida encontramos una breve bajada, y un salto bastante alto nos lleva al pasadizo de la izquierda.

El pasadizo es bastante estrecho y guarda un ángulo de 90 grados de izquierdas difícil de anticipar. Al salir tenemos más escaleras ascendentes, pero esta vez además de las rampas laterales tenemos una en el centro, aunque también cabe mencionar que esta rampa central está desprotegida y podemos "caer" a las escaleras y perder un tiempo precioso. Al coronar cualquier rampa hay un salto posible como al principio del circuito, por lo que es vital controlar nuestra velocidad. Después de las rampas hay que trazar un ángulo de 90 grados de izquierdas para entrar en un pasillo muy estrecho.

Una curva de derechas dentro del pasillo nos lleva a una corta recta en un espacio más ancho, aunque luego vuelve a estrecharse para una complicada chicane de derecha a izquierda. Más adelante tenemos un ángulo de 90 grados de izquierdas difícil de anticipar, que nos lleva a un salto sobre una rampa que nos devuelve al pasillo inicial. Como el objetivo es bajar, podemos hacerlo por la estrecha rampa o sencillamente saltando por un lateral. Una última curva a derechas nos encara hacia las escaleras ascendentes que marcan el inicio de una nueva vuelta.

Configuración Reverse

Al tener tantos cambios de elevación esta configuración presenta algunos cambios. Uno de ellos es una ruta alternativa al complicado trazado original, mucho más recomendable por su amplitud y bajo riesgo. Una vez más, debemos escoger un vehículo equilibrado o como máximo inclinado hacia un buen manejo.

El primer ángulo de 90 grados de izquierdas nos lleva a la posible ruta alternativa. Al ser la rampa muy estrecha y en pronunciada subida es mejor pasarla de largo y entrar en la cámara de seguridad que hay detrás. Un ángulo de 90 grados de derechas nos lleva a una recta en subida, intentando esquivar los valiosos objetos que hay por el centro, y desemboca en un salto justo por encima del segundo juego de escaleras, con buena puntería sobre la rampa central.

Entramos ahora en el estrecho pasadizo a través de un ángulo de 90 grados de derechas. Al salir deberemos encarar una escarpada subida a través de una estrecha rampa, y después una subida que esconde una curva de derechas difícil de tomar y anticipar. Aquí empieza una bajada, y deberemos encarar el vehículo hacia el túnel donde la bajada se hace algo más pronunciada, y ya en llano seguimos a toda velocidad por la recta en una sección mucho más ancha.

Al fondo hay otro pasadizo al que se accede mediante un ángulo de 90 grados de derechas, y otro ángulo similar de izquierdas en una sección más ancha nos lleva al pasadizo que conecta con la primera horquilla de derechas. Es muy cerrada, y la salida describe una pronunciada subida hacia la siguiente horquilla, que es exactamente igual salvo por el hecho de que la entrada es ligeramente en subida y ello la hace algo difícil de anticipar correctamente. Ya en el último pasadizo describimos una larga y suave curva de izquierdas, y en la sección ancha de más adelante deberemos afrontar un ángulo de 90 grados de izquierdas para encarar las escaleras. La primera rampa es un giro complicado y la segunda rampa está algo lejos, por lo que no es fácil hacer una elección. Al final de la rampa encontramos la línea de meta, listos para iniciar otra vuelta.

Supermarket 1

Configuración Normal

En esta segunda visita al supermercado vamos más allá de lo que queda a la vista del público para entrar en el almacén. Es una pista complicada, llena de horquillas y secciones estrechas pero también con alguna sección de velocidad máxima (no en vano he probado aquí la velocidad de cada vehículo). Como en la anterior entrada, un vehículo equilibrado es la clave.

Una corta recta con ciertos obstáculos a la izquierda nos lleva a una curva de derechas, y justo después un ángulo de 90 grados de izquierdas para entrar en el almacén. Una vez dentro, un ángulo de 90 grados de derechas nos lleva a una escarpada rampa y después a otra rampa más larga a la izquierda, aunque no iremos tan rápido como para saltar en exceso. Podemos evitar los dos ángulos mediante una especie de atajo, en la primera curva de derechas hay una apertura en el mostrador de delante, y a la derecha hay un pequeño y estrecho conducto que lleva recto hacia la primera rampa.

Una vez ascendemos al nivel superior encaramos una chicane de izquierda a derecha, seguida de un ángulo de 90 grados de derechas, otra chicane de derecha a izquierda y un último ángulo de 90 grados de derechas, todo de forma casi consecutiva. En medio de las chicanes es posible caer a un nivel intermedio por la parte interior, aunque el trazado es el mismo. Después del último ángulo hay un escalón para volver a nivel del suelo, y aunque la ruta correcta serían las rampas laterales el escalón es más rápido y directo.

Después del escalón salimos del almacén, y giramos levemente a la derecha para encarar unas cuantas estanterías que bordeamos a base de horquillas cerradas conectadas por cortas rectas. La primera y la tercera son de izquierdas, la segunda y la cuarta son de derechas. Al salir de la cuarta y última horquilla encaramos otra horquilla de izquierdas, pero más ancha y sobre todo larga. Una corta recta nos lleva a un ángulo de 90 grados de izquierdas, y después una horquilla de derechas en U que son básicamente dos ángulos de 90 grados consecutivos.

Después de esta horquilla encaramos tres estanterías bajas, dejando dos pasillos por los que poder circular. Se pueden escalar las estanterías de los extremos, pero es más recomendable usar el pasillo izquierdo para mayor control y velocidad y también mejor anticipación de la próxima sección, que es un ángulo de 90 grados de derechas. Ahora encaramos la larga recta que desemboca en los cajeros, que deberemos evitar pasando por alguno de los pasillos para encarar el último ángulo de 90 grados de derechas que nos lleva a la línea de meta.

Configuración Reverse

No hay cambios en el trazado, salvo que el nivel superior del almacén está algo fuera de nuestro alcance y es mejor usar el intermedio. Como en el trazado original, un coche equilibrado será la clave para no penalizar en ninguna sección.

Nada más empezar encaramos el ángulo de 90 grados de izquierdas que nos lleva a los cajeros. Pasando por cualquiera de los pasillos afrontamos la larga recta, que se vuelve algo más estrecha a medida que nos acercamos a la próxima curva. Dicha curva es un ángulo de 90 grados de izquierdas que conecta con las tres estanterías bajas. Es mejor tomar el pasillo derecho para anticipar mejor la horquilla de izquierdas que hay al final de la recta, y cuidado porque esta vez hay obstáculos a la salida de la horquilla.

Después de la horquilla encontramos un ángulo de 90 grados de derechas, algo difícil de anticipar. Una corta recta nos lleva a la larga y ancha horquilla de derechas, y finalmente encaramos las estanterías que bordeamos a base de horquillas. Como en el trazado original, la primera y la tercera son de izquierdas y la segunda y la cuarta son de derechas. Al salir de la cuarta y última encaramos la entrada al almacén. Podemos ver perfectamente la entrada directa al nivel intermedio y la rampa lateral de difícil acceso que nos permitiría acceder al nivel superior perdiendo mucho tiempo.

Saltando de forma controlada al acceder al nivel intermedio, afrontamos un ángulo de 90 grados de izquierdas seguido de una rápida chicane de derecha a izquierda, casi recta con la trayectoria correcta. Un último ángulo de 90 grados de izquierdas nos lleva a una pequeña recta con un escalón para volver al suelo y salir del almacén. Nada más salir encaramos un ángulo de 90 grados de derechas seguido de una curva de izquierdas con ciertos obstáculos en la parte de fuera de la salida, y una corta recta nos lleva de nuevo a la línea de meta.

Ghost Town 2

Configuración Normal

Este trazado reutiliza ciertas partes de la primera entrada, que combinadas con las zonas exclusivas de este trazado lo hacen bastante complicado. Esta vez iremos más allá del pueblo hacia la mina abandonada de las afueras, y como en el otro trazado no hay ninguna zona asfaltada, siendo todo madera o arena. Es recomendable usar un vehículo pequeño para afrontar las estrecheces, y que también sea rápido para afrontar las rectas.

Empezamos en la ya conocida zona de la horca, ligeramente en bajada. Esta vez nos dirigimos a la derecha para atravesar una casa mediante un salto importante. Las puertas de entrada y salida son estrechas, por lo que hay que afinar la puntería. Un escalón nos devuelve al suelo y encaramos un pasadizo entre vallas de madera que describe una larga y suave curva de izquierdas que desemboca en la entrada de la mina.

Accedemos a la mina a través de un ángulo de 90 grados de derechas, y una vez dentro encaramos una larga curva de izquierdas en bajada. Hay que tener cuidado con las farolas de madera en los laterales, por lo que es mejor afrontar la mina por el centro. Una vez completada la bajada encaramos una larga recta, que presenta unos obstáculos por el centro entre los que se incluye una rampa de salto que deben ser evitados para no perder velocidad. Al fondo de la mina un giro de izquierdas muy difícil de anticipar nos lleva a un pequeño y estrecho pasadizo de madera.

El pasadizo describe una larga curva de derechas, al parecer en subida, y nos lleva a otro saloon. Encarando la salida y volviendo a zonas abiertas, estamos justo en la línea de meta del otro trazado. Giramos a la izquierda para seguir el trazado, que empieza con un ángulo de 90 grados de izquierdas y seguido de otro ángulo similar a derechas para encarar el estrechísimo pasillo entre dos casas que lleva otra vez a la horca. Como en el otro trazado, deberemos describir una horquilla de

derechas, siendo suficiente con pasar por detrás de sus pilares frontales, y en la bajada siguiente encontramos la línea de meta para iniciar otra vuelta.

Configuración Reverse

Ningún cambio respecto al trazado principal, aunque algunas curvas se vuelven más complicadas. Como antes, un vehículo pequeño y rápido será una gran ventaja.

Empezamos ligeramente en subida para encarar la horquilla de la horca como una curva de izquierdas (ese juego de palabras es totalmente accidental). En la bajada siguiente encaramos el vehículo hacia el estrecho pasillo entre las casas, y después trazamos dos ángulos de 90 grados, primero a la izquierda y luego a la derecha, antes de afrontar la parte exclusiva del trazado. Dicha parte empieza con un ángulo de 90 grados de derechas para entrar en el saloon, muy difícil de anticipar y también de trazar.

Cruzamos el saloon encarando hacia el pequeño y estrecho pasillo de madera en la pared de enfrente. Describe una larga curva de izquierdas en ligera bajada, y justo al salir entramos en la mina para trazar un ángulo de 90 grados de derechas. Entramos en la larga recta, que ahora no presenta ninguna rampa pero sí varios obstáculos a esquivar, y una larga curva de derechas en subida nos lleva a la salida de la mina.

Ya en terreno abierto giramos a la izquierda para entrar en el pasillo que conduce de vuelta a la aldea. Describe una larga curva de derechas, y al salir deberemos dirigirnos a uno de los extremos de lo que parece ser un porche. El extremo derecho parece más sencillo de tomar aunque requerirá recorrer toda la plataforma, el lado izquierdo es más complicado pero está más cerca de la puerta de entrada a la casa. Una vez accedamos a la casa la cruzamos para salir por la otra puerta de un salto. Una última curva de izquierdas nos lleva a la línea de meta antes de la horca, con cuidado de no dejar mucho espacio interior para que un rezagado nos fastidie la victoria acortando unos pocos metros.

This document is copyright Palen92 and hosted by VGM with permission.