



# ***Guide du débutant sur Assetto Corsa Competizione***

Écrit par Jérémy Donadieu ( [TM PRB] Jérémy#0640 )  
Version lors de l'écriture : 1.8.17

## **BIENVENUE SUR LE GUIDE DU DÉBUTANT SUR ASSETTO CORSA COMPETIZIONE**

Sur le Discord Project Reborn nous accueillons de nombreux joueurs, débutants ou confirmés, sur Assetto Corsa Competizione (ACC). Beaucoup d'entre vous nous posent des questions de base sur le jeu auxquelles nous sommes ravis de répondre.

Malgré tout, il est impossible de tout retenir et il me paraissait intéressant de vous écrire toutes les bases. Je ne vous expliquerai 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 disponible dans un guide officiel du jeu mais qui ... n'existe pas.

Ce guide a été écrit par [TM PRB] Jérémy#0640 (moi) et je serais ravi de répondre à vos questions sur tous les points sur lesquels je pourrais (vous me trouverez sur le Discord PRB). J'ai débuté de 0 comme vous et je totalise à l'heure de la rédaction de ce guide plus de 1500 heures sur différents jeux de SimRacing (dont plus de 1000 sur ACC) et de nombreuses heures de roulage IRL en Karting compétition. Je ne prétends pas être un excellent pilote, je ne réalise que de modestes temps GOLD (vous comprendrez cette notion plus bas) sur les circuits d'ACC et je ne suis pas champion du monde, en revanche je suis ravi de transmettre mon savoir. Au plaisir sur la piste !

Vous ne voulez pas vous ennuyer à lire un guide du débutant complet et précis ? Rendez-vous ici pour un ultra résumé de ce que vous devez retenir pour débiter le jeu [ICI](#)

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



|  |           |
|--|-----------|
| <b>1. Concepts d'ACC</b>                     | <b>4</b>  |
| Le Jeu                                       | 4         |
| Les Week-end de course                       | 4         |
| Étoiles, SA, classement global, ...          | 5         |
| <b>2. Pilote et matériel</b>                 | <b>6</b>  |
| Le pilote                                    | 6         |
| Le matériel                                  | 6         |
| Votre niveau                                 | 6         |
| <b>3. Course</b>                             | <b>7</b>  |
| Mode Solo                                    | 7         |
| Mode Multijoueur                             | 7         |
| Open Lobby                                   | 7         |
| Opens/Championnats organisés                 | 8         |
| <b>4. Voitures</b>                           | <b>9</b>  |
| <b>5. Setup basique</b>                      | <b>10</b> |
| Setup Sécurisé, Agressif, Youtube, ....      | 10        |
| ECU MAPS                                     | 10        |
| Traction Control                             | 11        |
| ABS (Anti Blockage System)                   | 11        |
| <b>6. Pneus</b>                              | <b>12</b> |
| Type de gommes                               | 12        |
| Sets de pneus disponibles                    | 12        |
| Usure des pneus                              | 12        |
| Pression des pneus                           | 13        |
| Température des pneus                        | 13        |
| Grain / Blister / Méplat / ....              | 14        |
| <b>7. Freins</b>                             | <b>15</b> |
| Température                                  | 15        |
| Les différents types de plaquettes           | 15        |
| <b>8. Que dois-je retenir pour débiter ?</b> | <b>17</b> |



# 1. Concepts d'ACC

## Le Jeu

Assetto Corsa Competizione est devenu au fil du temps un très bon jeu de simulation. On est loin d'un GT Sport ou d'un F1 et il faut savoir 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.

L'énorme force d'ACC est sa communauté, même au niveau Francophone, qui vous permettra de faire des courses de tout type, niveau, durée (jusqu'à 24H) dans un cadre sérieux ! N'hésitez pas à nous demander si vous souhaitez les liens d'organisateur, nous vous les transmettrons avec plaisir.

Un des premiers conseils à vous donner est de laisser votre jeu en ANGLAIS. La traduction française étant de très mauvaise qualité (pour rester poli) certaines informations deviennent aberrantes voire inexistantes et vous aurez un désavantage contre ceux qui jouent 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 comme en réalité. Cela implique que les essais, qualification et Course se déroulent le Vendredi, Samedi et/ou Dimanche en fonction de l'organisateur. Faites donc attention à la température et au gommage de la piste qui changent en fonction du jour et de l'heure.

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 / Optimal
- 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, en plus, 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, ... tout 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.

Le seul point qui est à préciser est votre classement : Amateur, Silver, Gold, Platine. Plus votre 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

Il est nécessaire de commencer par ce point, les pilotes débutants l'oubliant 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**. De **mon** point de vue, l'idéal en rapport qualité/prix pour un très long terme est le V3 de chez FANATEC. N'oubliez jamais une chose : le champion des F1 eSport Series des premières années roulait avec un G27 sur une chaise en bois et une table Läck IKEA (véridique ! ).

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, je vous renvoie 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 je vous conseille de consulter les vidéos de la chaîne [Coach Dave Academy sur YouTube](#). Il a réalisé des vidéos avec presque tous les combos Voitures/Circuit. Si vous voulez un frenchie, Damien Fouillet fait aussi de très bonnes vidéos tutos avec les points de repères sur sa chaîne [ICI](#).





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, inintéressant. Rouler avec des IA ne me paraît pas judicieux.

En revanche, utilisez 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 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)

Je déconseillerai 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. Mais du coup vous n'apprenez 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 semble ne pas être exactement le même. Il n'y a pas d'explications officielles à cela mais l'ensemble des joueurs confirme cette information.

### Mode Multijoueur

Je vous déconseille de rejoindre les 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) : vous aurez beau augmenter votre SA à 99, les serveurs publics avec un SA minimum inférieur à 80 seront toujours remplis d'abrutis et de torpilles. Néanmoins les serveurs publics avec un CA supérieur à 80 ont aussi des abrutis et des torpilles. Ils seront plus propres en course mais ne vous étonnez pas si vous vous faites mettre dehors. **Considérez les serveurs publics comme une récréation pour les sessions où vous voulez 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 à mon goût 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.

Si vous cherchez des organisations d'open régulier, vous pouvez consulter les channels des organisations ou demander à [TM PRB] Jérémy#0640 par MP.





## 4. Voitures

Il n'existe pas vraiment de voiture qui sort du lot sur ACC, toutes étant relativement équilibrées avec chacune leurs forces et faiblesses. Les différentes mises à jour font évoluer les BOP et augmentent ou baissent les performances de certaines voitures. En version 1.8.17 même si tout n'est pas parfait, les voitures sont relativement équilibrées entre-elles.

Pour les voitures les plus faciles à prendre en main, je vous conseille **l'Aston Martin V8 Vantage ou la BMW M4 en moteur avant et la McLaren 720s en moteur central-arrière** : ces voitures sont très stables et elles ont un comportement sain ce qui vous permettra de prendre vos marques facilement.

A l'inverse, la Lamborghini Huracan et la Nissan GT-R sont des voitures plus "exotiques", non pas qu'elles soient mauvaises, loin de là, mais elles ont un comportement particulier qui les rends plus difficile à maîtriser et à faire performer surtout lorsque vous débutez.

**Attention, la Porsche 911 est la seule moteur arrière du jeu, comme toute Porsche elle a un comportement très particulier. Cette voiture est excellente mais elle n'est clairement pas adaptée aux débutants, testez là quand vous aurez de bonnes bases.**

Par la suite, testez toutes les voitures, vous verrez laquelle vous préférée. Fixez vous sur celle qui vous paraît la plus agréable à piloter et apprenez-la. Au bout d'un certain temps, n'hésitez pas à tester à nouveau les autres pour voir si vous ne préférez pas finalement une autre. Certains pilotes ont même 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, c'est extrêmement important !!!

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 ACC qui modifient la physique du jeu en rendant 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. Je vous conseille 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, pour que le jeu vous change vos pneus, pensez à rentrer puis sortir de votre setup pour que le jeu vous 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, ... Toutes les voitures roulent en MAP 1 sauf la Porsche en MAP 8. Vous retrouverez l'ensemble des ECU MAPS en annexe [ICI](#).



## Traction Control

TC (Traction Contrôle ou Anti-patinage) : Ce système va permettre à l'électronique de gérer votre accélérateur et de baisser voir couper les gaz pour vous éviter de patiner et donc de faire un tête à queue. Vous verrez son action 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 des TC à 2/3 sur le sec voir même 6/7 (la M4 par exemple). Il n'est pas honteux d'utiliser le 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 le TC à 6 sur la piste qu'une à 2 dans le bac à gravier.

Sachez que le TC est là pour gérer votre mauvaise gestion de la pédale d'accélérateur et calmer la voiture, si vous souhaitez pouvoir baisser le TC, apprenez à ne pas écraser la pédale en sortie de virage et à remettre les gaz jusqu'à la limite de votre voiture. Sous la pluie n'hésitez pas à monter votre TC haut.

Pour ceux qui se posent la question de la différence entre TC1 et TC2 pour les voitures qui en disposent, voici une explication ultra 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 1/10 - TC2 8/10 = le TC se déclenche suite à un gros patinage mais lorsqu'il se déclenche il agit fortement.

Certaines voitures vont rouler avec TC1 largement inférieur à 2 et d'autres à l'inverse. Vous apprendrez cela au contact des autres pilotes lorsque vous aurez atteint un certain niveau. Jusque là, restez avec des TC1/2 proches l'un de l'autre.

## ABS (Anti Blockage System)

Ce système évite de bloquer les freins, ce qui est la pire chose qui peut vous arriver sur un freinage. 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. 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 et Pluie, 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 2022 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 moins de souplesse et générera moins de chaleur. Vous pouvez vous attendre à une différence de pression de presque 1 PSI du début à 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.





Petit Tips 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 à 27.7 PSI à chaud sur le SEC (2022) et 29,5 à 30,5 sous la PLUIE (2022).**

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

| Category              | Pressure        |          | Temperatures    |               |
|-----------------------|-----------------|----------|-----------------|---------------|
|                       | Operating range | Optimal  | Operating range | Optimal Range |
| GT3                   | 27,4–28,0psi    | 27,64psi | 70–95°C         | 76–90°C       |
| 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     |

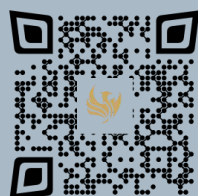
Pour déterminer votre pression à chaud vous devez faire au moins 3 à 5 tours sauf si au bout du tour d'entrée vous êtes déjà au-dessus de 28 PSI, dans ce cas la rentrez et baissez vos pressions. Une fois les 3/5 tours fait, retournez au garage et privilégiez l'utilisation du bouton echap + retour au 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 27,7 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 27,7.

Exemple : j'ai 26 PSI à froid et 28,7 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 27,7 PSI au carré. La température de la piste, de vos pneus, les plaquettes de frein que vous utilisez, la taille des écopes 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 27,7 PSI HOT, pensez à enregistrer le réglage avec la température de PISTE écrit dedans, vous gagnerez un temps fou à ne pas retrouver les bons PSI froid et pourrez vous adapter très rapidement en cas de températures différentes entre les essais/qualif/course.



## 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 n'influe que très 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 vous verrez 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 aux fraises 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 abîmez ce qui engendre une perte de performance. Pour éviter ceci, soyez plus doux !

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 4 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.

**Si vous devez faire un choix, il vaut mieux une plaquette trop froide que trop chaude.**

**Si vous devez faire un autre choix, 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 écopes 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 qui sont très différentes. 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 dureront maximum 3H (certaines voitures sont plus vers 2h30). Depuis les dernières mise à jour en 2022, les freins 1 sont devenus plus stables même à basse température.

Les plaquettes 2 sont celles pour les longues courses d'endurance. Néanmoins 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 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, **ne les utilisez pas à votre niveau**. Sachez même qu'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 en Moteur C-AR. Évitez la Porsche pour débiter.
2. Mettez le setup Agressif et trouver les PSI à froid pour obtenir 27.7 PSI à chaud
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. Considérez les Opens lobby comme une "récréation" et non des courses sérieuses. Dirigez vous vers LFM ou les Opens organisés pour faire des courses plus propres.
6. Roulez, roulez, roulez et ... roulez. (C'est le secret des meilleurs)
7. Testez différentes voitures
8. Regardez où vous vous situez comparé [aux Tableaux des chronos ACC](#)
9. N'hésitez pas à demander des conseils, si nous avons le temps nous vous répondrons !
10. Et pour finir le meilleur conseil : AMUSEZ VOUS !

