

# タイムアタックモード

ゴールまでのタイムをゴーストカーと争うモードです。  
ステージ毎に登場するゴーストカーは最速データを記録しています。  
ゴーストカーよりも速いタイムを出すと、プレイヤーの走行データがゴーストカーデータとして記録され、再生されます。  
ネームエントリーで名前を入力すると自分の名前がゴーストカーにつくので、張り切って最速を目指しましょう！

ゴーストカーは、タイプ別(NORMAL/TUNED)ミッション別(AT/MT)に用意されています。  
(公式より)

- [タイムアタックモード](#)
  - [共通事項](#)
  - [セッティング](#)
    - [ノーマル](#)
    - [チューンド](#)
  - [基本テクニック](#)
    - [ロケットスタート](#)
    - [ブレーキングドリフト](#)
    - [ギアドリフト](#)
    - [ドリフト再入力](#)
  - [応用テクニック](#)
    - [ディレイドリフト](#)
    - [左足ブレーキ](#)
    - [アクセルオフ](#)
    - [フェイントドリフト](#)
    - [維持ドリ](#)
  - [分岐イベント](#)

---

## 共通事項

- AT (オートマティック・トランスミッション) か MT (マニュアル・トランスミッション) のいずれかを選択
- F50、Enzo Ferrari、360 Spiderは6速トランスミッションを採用、それ以外の車種は5速トランスミッションを採用
- 6速車はシフトアップの回数が多い分、スタートダッシュがやや不利
- その他の性能は、基本的に全車種共通

- 5面モード選択時と、15連続モード選択時とでは、ドリフト時の車体の挙動が微妙に異なる
  - Rの緩いコーナーではほとんど差異が見られないが、Rのきついコーナーでは違いが顕著になる
  - コーナーによっては、モード毎にドリフト起動地点を変更する必要性が生じる
  - 5面モードではドリフト旋回角度が付きやすく、速度が落ちやすい
  - 15連続モードではドリフト旋回角度が付きにくく、速度が落ちにくい
- 

## セッティング

### ノーマル

- ハンドリング重視
- 最高速度は293km/h
- グリップ走行中に一定量以上ステアリングを切ると、速度が落ちる特性を持つ
- チューンド車に比べて加速性能が高い
- チューンド車に比べてグリップ旋回力が高い
- チューンド車に比べてドリフト旋回力が低い

### チューンド

- 最高速重視
  - 最高速度は300km/h
  - グリップ走行中にステアリングをどれだけ切っても、速度が落ちない特性を持つ
  - ノーマル車に比べて加速性能が低い
  - ノーマル車に比べてグリップ旋回力が低い（アンダーステア）
  - ノーマル車に比べてドリフト旋回力が高い（オーバーステア）
- 

## 基本テクニック

### ロケットスタート

- スタートダッシュは、成功/失敗の2種類ではない
- スタート時のタコメーターの回転数が、ある値にどのくらい近いかどうかでダッシュ力（=スタートダッシュの成功度合い）が変わる
- 基本的なタイミングは、スタート時のカウントダウン「3」「2」「1」「GO!」の「1」が

- 消える時くらいにアクセルをベタ踏み
- 数字の周囲に放射線状に広がっている白線の直径が、「1」の数字にかかって10円玉ほどに小さくなったタイミングが目安
- タイミングは全車種共通なので、どの車種でも同じ条件

## ブレーキングドリフト

- 通称ブレドリ
  - アクセルペダルを離すと同時に、ブレーキペダルを踏む
  - 即座にステアをコーナー方向に切り、アクセルペダルを踏む
  - カウンターを当ててグリップ走行に戻る
- 
- ギアドリフに比べてアンダーステア
  - グリップ回復に必要なカウンター量が少ない
  - コーナリング中の減速幅が小さいメリット
  - コーナリング中に旋回角度を調整しづらいデメリット
  - コーナリング中にステアを切り返すと速度が上がる（切り返し特典）

## ギアドリフト

- 通称ギアドリ、直ドリ（じかどり、ちよくどり）
  - MT車限定、ブレーキ操作なしでドリフトすることができる
  - コーナーの直前でシフトダウン アップと素早く操作（ギアガチャ）
  - 即座にステアをコーナー方向に切る
  - カウンターを当ててグリップ走行に戻る
- 
- ブレドリに比べてオーバーステア
  - グリップ回復に必要なカウンター量が多い
  - コーナリング中に旋回角度を調整しやすいメリット
  - コーナリング中の減速幅が大きいデメリット

## ドリフト再入力

- MT車限定、コーナリング中に再びギアドリフトを始動することができる
  - S字コーナーの途中でステアを逆方向に切り返し
  - 車体がコース（車線）に対して正面を向くタイミングでギアガチャ
- 
- 通常の切り返しに比べてオーバーステア

グリップ回復に必要なカウンター量が多い

- ・ コーナリング中に旋回角度を調整しやすいメリット
- 

## 応用テクニック

### ディレイドリフト

- ・ 通称早ドリ（はやどり）、先ドリ（さきどり）
- ・ MT車限定、ギアドリ受付時間の長さを利用した応用技
- ・ ノーマル車に有効
  
- ・ コーナーの手前でシフトダウン アップと素早く操作（ギアガチャ）
- ・ 約1秒ほどステアリングを動かさずに直進した後、コーナー方向へ切る
- ・ 最高速度（293km/h）からギアガチャした場合、通常の起動速度（288km/h）よりも高い速度まで回復することができる
- ・ ギアドリ受付時間を過ぎると失敗、ドリフトが起動しない
- ・ 旋回性能はブレドリに近く、直ドリに比べてアンダーステア

### 左足ブレーキ

- ・ アクセルペダルを離さずに、左足で一瞬ブレーキペダルを踏み込む
- ・ グリップでコーナリング中、アンダーステアを軽減させることができる

### アクセルオフ

- ・ グリップでコーナリング中、アンダーステアを軽減させることができる
- ・ ドリフトでコーナリング中、アクセルオフ&カウンターによって、フルアクセルよりも素早くグリップ回復が可能となる
- ・ ドリフトでコーナリング中、アクセルオフ&切り返しによって、フルアクセルよりも鋭角にコーナリングすることができる
- ・ フルアクセルのドリフトに比べて復帰速度が落ちるデメリット

## フェイントドリフト

- コーナーの手前でステアをアウト イン、又はイン アウト インと振る
- ・ フェイントを入れた状態でステアを固定すると、一時的にグリップ走行よりも鋭角にコーナリングすることができる（フェイント粘り）
- ・ フェイント粘りからドリフトを起動すると、通常よりも素早く車体の向きを変えることが出来る

## 維持ドリ

- ・ ドリフトさせて角度変化が落ち着いたところで、アクセルオフ&カウンター
- ・ すぐさまアクセルオンしてステアを進行方向に戻す
- ・ 成功すると一時的に速度が落ちずにドリフトする
- ・ 長いコーナーでは連続して複数回入力する
- ・ その際にはカウンターのあて角が変化する

---

## 分岐イベント

- ・ ステージ分岐を走行中、前のステージの走り方に応じて以下のキャラクターが出現する。

UFO	ノーマス走行かつゴーストを更新した場合
戦闘機（アフターバーナー）	ゴーストとの差が小さい場合？
プロペラ飛行機（プロペラアリーナ）	コース外の路肩を踏んだ場合
ジャンボジェット機（スカッドレース）	大きくコースアウトした場合？
気球	壁に接触した場合
飛行船	クラッシュした場合
ハングライダー	出現条件不明