

## Spieletips

### F1 Racing Simulation – Komplettlösung, Teil 1

Ein Sprichwort in der Formel 1 lautet: "Nach der Zieldurchfahrt im letzten Rennen beginnt die neue Saison". Die Zeit ist zu knapp, als daß man sich auf den geernteten Lorbeeren ausruhen könnte, denn die Konkurrenz schläft nicht. Gehen Sie bei uns in die Fahrschule und erfahren Sie alles Wissenswerte zur neuen Genre-Referenz F1 Racing Simulation.

#### Besser als GP2!

Ubi Soft hat im F1 Racing Simulator Verbesserungen eingebaut, um die die F1GP2-Gemeinde bei MicroProse gebeten hatte.

1. So scheint in der 1996er Saison nicht nur die Sonne, Sie werden auch mit unterschiedlichen Regenfronten und Wetterwechseln verwöhnt.
2. Das Qualify wurde regelgerecht umgesetzt und besagt, daß eine angefangene schnelle Runde auch nach Qualifikationsende noch zu Ende gefahren werden darf.
3. Frühstarter werden zukünftig mit einem zehn-sekündigen Boxenaufenthalt belohnt, den sie innerhalb der nächsten zwei Runden absitzen müssen.
4. Schäden am Fahrzeug sind vielfältiger und lassen sich akribisch genau einstellen.
5. Das Fahrzeugtuning wurde um etliche Optionen sinnvoll erweitert.
6. Die Fahrzeuge verfügen über die tatsächlichen Leistungen der 96er Saison.

#### Qual der Wahl

TIP: Achten Sie diesmal darauf, welchem Team Sie Ihre Dienste anbieten! Suchen Sie neue Herausforderungen, begnügen Sie sich mit vorletzten Plätzen oder möchten Sie die Weltmeisterschaft gewinnen? An Ihre Wünsche wurde gedacht! Trotz identischen Setups fahren Sie mit Williams schnellere Runden als mit Minardi oder Tyrell.

Damit Sie einen besseren Überblick über die Leistungen der elf Teams haben, sind nachfolgend deren Motorleistungen aufgelistet.

- Ferrari: 720 PS (Qual. 745), Drehzahl 16.300 U/min (Qual. 16.600), Hubraum 2.998,1 cm<sup>3</sup>
- Benetton: 740 PS (Qual. 750), Drehzahl 16.600 U/min (Qual. 16.800), Hubraum 2.998,3 cm<sup>3</sup>
- Williams: 740 PS (Qual. 750), Drehzahl 16.600 U/min (Qual. 16.800), Hubraum 2.998,3 cm<sup>3</sup>
- McLaren: 715 PS (Qual. 735), Drehzahl 16.000 U/min (Qual. 16.600), Hubraum 2.996,4 cm<sup>3</sup>
- Ligier: 680 PS (Qual. 695), Drehzahl 15.600 U/min (Qual. 16.000), Hubraum 2.991,4 cm<sup>3</sup>
- Jordan: 710 PS (Qual. 725), Drehzahl 15.800 U/min (Qual. 16.600), Hubraum 2.998,3 cm<sup>3</sup>
- Sauber: 650 PS (Qual. 660), Drehzahl 15.800 U/min (Qual. 16.500), Hubraum 2.996,4 cm<sup>3</sup>
- Arrows: 620 PS (Qual. 635), Drehzahl 14.000 U/min (Qual. 14.700), Hubraum 2.987,9 cm<sup>3</sup>
- Tyrell: 655 PS (Qual. 665), Drehzahl 15.600 U/min (Qual. 16.000), Hubraum 2.991,8 cm<sup>3</sup>
- Minardi: 600 PS (Qual. 620), Drehzahl 13.800 U/min (Qual. 14.400), Hubraum 2.995,2 cm<sup>3</sup>
- Forti: 625 PS (Qual. 640), Drehzahl 14.800 U/min (Qual. 15.300), Hubraum 2.994,1 cm<sup>3</sup>

#### Teurer Rat

Brenzlige Situationen entstehen häufig, wenn der Fahrer kurzfristig die Kontrolle über seinen Wagen verliert und eine halbe Drehung auf der Piste demonstriert (denken Sie an Ukyo Katayama, den König der "Spins"). Glücklicherweise gelingt es den realen Formel 1-Fahrern, ihr Auto innerhalb weniger Sekunden und auf minimalem Raum wieder in Fahrtrichtung auszurichten. Meist ist der Auslöser einer Pirouette ein übersteuertes Fahrzeug, dessen Hinterreifen in einer Kurve die Traktion verlieren. Bei MicroProse hatte der Pilot einen speziellen Gang, mit dem er aus dem Stand seinen Wagen wieder in Fahrtrichtung schleudern konnte. Ubi Soft verwöhnt Sie leider nicht mit diesem Hilfsmittel. Sollten Sie zudem noch die Schleuderkorrektur und Traktionskontrolle eingeschaltet haben, so geht der Schuß erst recht nach hinten los.

TIP 1: Fahren Sie bei einer blockierten Strecke auf jeden Fall von der Piste ins Gras (notfalls auch ins Kiesbett). Sie verringern auf diese Weise nicht nur das Risiko, von der Konkurrenz angefahren zu werden, sondern verlieren auch die Bodenhaftung. Auf dem Gras rutscht es sich nämlich vorzüglich, und selbst der Kies ist nicht so griffig wie der Asphalt. Sobald Sie also etwas anderes als Teer unter Ihren Rädern spüren, leiten Sie die Kehrtwende ein. Bremsen Sie das Fahrzeug bis zum Stillstand hinunter und schlagen Sie das Steuer in

Fahrtrichtung ein. Deaktivieren Sie mit der Taste F7 die Automatikschaltung und legen Sie den ersten Gang ein. Holen Sie tief Luft und geben Sie Vollgas! Ihr Wagen setzt sich kurz in Bewegung und bricht anschließend am Heck aus. Sobald Ihr Heck herumschleudert (bei ca. 60 km/h), nehmen Sie den Fuß leicht vom Gas! Bremsen Sie anschließend ab, wenn Sie wieder in Fahrtrichtung stehen. Erst wenn Ihr Auto absolut stillsteht, beschleunigen Sie, um ein weiteres Ausbrechen zu verhindern.

TIP 2: Anfänger sollten daher lieber ein untersteuerndes Setup als ein übersteuerndes wählen und einen Ausritt über die Kerbs vermeiden.

TIP 3: Sie können bei unproblematischer Verkehrslage auch auf der Straße wenden, allerdings benötigen Sie dazu mehr Beschleunigungsweg und riskieren eben doch oft eine Kollision mit den Hintermännern. Da Sie auf der Straße schneller die kritische Geschwindigkeit erreicht haben als auf dem Gras, dauert der Schleudervorgang außerhalb der Bahn ein wenig länger. Allerdings verringert sich das Unfallrisiko außerhalb der Strecke drastisch, und da Sie ohnehin bereits wertvolle Sekunden verloren haben, sollte der Spin abseits der Fahrbahn Ihre erste Wahl sein.

Es kommt noch schlimmer

1. Eine gravierende Charakterschwäche legen die Computergegner während des Rennens zutage. Statt vor einer Überrundung artig Platz zu machen, blockieren und bremsen die langsamen Vordermänner die Verfolger erbarmungslos aus. Der mühsam erkämpfte Vorsprung zum Hintermann schmilzt mit jeder Sekunde, die Sie hinter dem sturen Schleicher verweilen. Marshalls, die mit blauen Flaggen wedeln, glänzen durch Abwesenheit. Selbst bei einem Überholmanöver beharren die Hinterbänkler auf ihre Linie und riskieren eher einen Zusammenstoß, als sich überrunden zu lassen. Nutzen Sie also jede Überholmöglichkeit. Lassen Sie sich vor einer Kurve kurz zurückfallen, um schneller herausbeschleunigen zu können.
2. Eine vollkommene Pechsträne durchleben Sie, wenn Sie eine 10-Sekunden-Strafe aufgebrummt bekommen und in derselben Runde von einem Defekt wie Plattfuß oder Spoilerbruch heimgesucht werden. Die Regeln besagen, daß Sie Ihre Strafe innerhalb von zwei Runden absitzen müssen. Sobald Sie sich aber mit Ihrem weidwunden Fahrzeug in die Box quälen, müssen Sie zuerst die Zeitstrafe abbrummen, bevor Ihre Schäden beim nächsten Boxenstopp repariert werden. Ob Sie wollen oder nicht, Sie werden mit dem havarierten Boliden zurück auf die Piste geschickt und müssen zwangsläufig noch eine weitere Runde drehen! Aus diesem Grund sollten Sie bei einer Stop-and-Go-Strafe schnellstmöglich an die Box fahren.

Windschattenspiele

Aufgrund der heutigen Entwicklungsstufe sind Überholungen aus dem Windschatten heraus eher selten geworden. Gelangte man vor einigen Jahren bereits 100 Meter hinter dem Vordermann in den günstigen Windschatten, so muß man sich heute auf 20 bis 30 Meter nähern. Dadurch können Sie nicht den nötigen Geschwindigkeitsüberschuß aufbauen, um einen ebenbürtigen Gegner auf der Geraden zu überholen.

TIP 1: Sinnlos sind Windschattenfahrten aber dennoch nicht. Sie verringern den Spritverbrauch wenige Sekunden lang, und Ihr Vordermann kann Ihnen so schnell nicht wieder entkommen.

TIP 2: Spätestens vor der nächsten Kurve muß er abbremsen. Das ist Ihre Chance! Da die meisten Kurven auf der Außenbahn in Angriff genommen werden, weichen Sie schnell auf die Innenbahn aus. Sobald Sie sich auf gleicher Höhe mit dem Gegner befinden, bremsen Sie ab! Ihr Gegner hat nun keine andere Wahl, als Ihnen den Vortritt zu lassen. Dieses Manöver sollten Sie gut beherrschen, da sich derartige Überholmöglichkeiten häufig anbieten. Das liegt daran, daß sich die Computergegner einen Lidschlag früher in Kurven einbremsen, als sie müßten. Wichtig ist aber, daß die Kurve vom Noch-Vordermann auf der Außenseite angefahren wird und Sie (besonders bei Gegnern mit leistungsstarken Boliden) die ABS-Hilfe deaktiviert haben!

Adleraugen

Da Sie in einem F1-Boliden sehr tief sitzen, können Sie den Streckenverlauf nicht gut überblicken. Eine Kurve und deren Winkel erkennen Sie erst, wenn Sie fast schon in sie eingefahren sind! Deshalb müssen Sie jeden Streckenmeter im Schlaf beherrschen, um sich voll und ganz auf die Gegner konzentrieren zu können. Gerade bei neuen Strecken stoßen Sie aus der Cockpitsicht auf Orientierungsprobleme.

TIP: Üben Sie deshalb die Strecken mit einer der extremen Kamerasichten, zwischen denen Sie mit F2 und F4 umschalten können.

Der frühe Vogel fängt den Wurm

Erlaubt ist, was nicht verboten ist! Eine bessere Startsituation fahren Sie sich heraus, wenn Sie die Option Frühstart aktivieren. Sie bekommen die 10-Sekunden-Strafe nämlich erst dann auferlegt, wenn Ihr Fahrzeug vollständig über die Startmarkierung gefahren ist!

TIP 1: Warten Sie drei Sekunden, nachdem die letzte Lampe aufgeleuchtet ist, und tippen Sie leicht aufs Gaspedal!

TIP 2: Ihr Wagen sollte sich mit höchstens 10 km/h in Bewegung setzen. Sie schlagen damit zwei Fliegen mit einer Klappe. Sobald die Lampen erlöschen, haben Sie im Idealfall schon 10 km/h auf dem Tacho, und Sie müssen nicht von Null beschleunigen. Mit der zweiten Klappe haben Sie zum Vordermann bereits einige Meter gewonnen, so daß sich Ihnen eine gute Überholmöglichkeit bietet.

### Asphaltsafari

Die meiste Zeit können Sie in den Kurven verlieren. Falls Sie zu früh bremsen, schleichen Sie langsam durch die Biegung und verlieren den Kontakt zum Vordermann. Bremsen Sie zu spät, so landen Sie entweder auf dem Fairway, im Bunker oder Sie müssen so stark in die Eisen treten, so daß Sie Ihre Reifen ruinieren und mit einem Bremsplatten weiterfahren müssen. Ein Bremsplatten hat nicht nur Traktionsverlust zur Folge: Da der Reifen nicht mehr rund läuft, schlägt das Lenkrad auch bei jeder Radumdrehung spürbar in Ihre Handflächen. Unter Umständen müssen Sie einen zusätzlichen Boxenstopp einlegen, damit Ihnen der Reifen nicht platzt!

TIP: Die Ideallinie ist nicht immer die schnellste. Eine Ideallinie bezieht sich vornehmlich auf das optimale Wagen-Setup. Sobald Ihre Reifen im Laufe der Zeit an Bodenhaftung verlieren, drohen Sie beim Einhalten der vorgeschlagenen Linie nach außen wegzudriften. Halten Sie sich also an die Regel, den Einlenkpunkt dem Beschleunigungspunkt bei nachlassender Bodenhaftung anzunähern! Im Klartext heißt dies, daß die Strecke zwischen dem Einlenken in die Kurve und dem Herausbeschleunigen aus der Kurve kürzer werden muß. In den nachfolgenden Grafiken sehen Sie zwei Kurven, die von einem neubereiften, blauen Wagen und einem grauen Rennwagen mit alten Schlappen befahren werden. Die helle Markierung stellt die reguläre Ideallinie dar, während die graue Linie den Weg des älterbereiften Kollegen symbolisiert. Die Autos mit der nebenstehenden Ziffer 1 geben die Positionen an, an denen Sie das Lenkrad einschlagen müssen. Ab der Ziffer 2 hingegen müssen Sie wieder beschleunigen!

### Überholmanöver

TIP 1: Die häufigste Überholmöglichkeit bietet sich Ihnen vor einer normalen Kurve. Kurz bevor der Gegner bremst, verlassen Sie seinen Windschatten und fahren in die Innenseite der Kurve! Sie schneiden somit die Ideallinie des Gegners, der notgedrungen auf die Außenseite der Kurve ausweichen muß. Er fährt auf diese Weise nicht nur auf der schmutzigen Fahrbahnseite, auf der sich Staub und Steine ansammeln, sondern er kann zusätzlich nicht voll aus der Kurve herausbeschleunigen. Sie hingegen können ein paar Zehntelsekunden früher aufs Vollgas treten und an ihm vorbeifahren. Wechseln Sie abschließend auf die Ideallinie und setzen Sie sich vor ihn.

Es gibt zwei verschiedene Arten von Schikanen. Die "flache Schikane" setzt sich aus einer Kurvenkombination zusammen, die nahezu mit Vollgas durchfahren werden kann. Die Chance, in diesem Hindernis zu überholen, ist sehr bescheiden und besteht nur, wenn Sie in einem konkurrenzfähigen Wagen sitzen und Ihr Vordermann zu früh in die erste Kurve einbremst. Bei letzterem allerdings stehen Ihre Chancen gut!

TIP 2: Sie müssen beim Einbremsen die Ideallinie verlassen und außen am Gegner vorbeifahren. Dies gelingt Ihnen nur mit enormem Geschwindigkeitsüberschuß und einer Portion Todesverachtung. Sobald Sie in die letzte Biegung einfahren, müssen Sie den Gegner von der Ideallinie verdrängen. Gelingt Ihnen auch dieses Kunststück, so haben Sie das Nervenduell gewonnen. Nun befinden Sie sich auf der Ideallinie und können voll aus der Kurve beschleunigen, während Ihr verdutzter Gegner immer noch das Lenkrad sortiert.

TIP 3: Ganz anders verhält es sich bei engen Schikanen. Kurz vor der ersten Kurve scheren Sie aus dem Heck des zukünftigen Ex-Vordermanns. Sobald Sie einlenken, müssen Sie mindestens auf gleicher Höhe mit dem Kollegen sein, um die ideale Position in der ersten Kurve für sich in Anspruch zu nehmen. Reifen an Reifen lenken Sie sich durch die spannend gewordene Schikane. Am Ausgang müssen Sie die Ideallinie wieder verlassen, um keine Kollision zu riskieren. Allerdings dürften Sie ein gutes Stück an Boden gutgemacht haben, um beim Herausbeschleunigen die Nase vorn zu behalten. Dieser Umstand wird zudem dadurch begünstigt, daß Ihr Gegner die letzte Kurve von innen durchfahren mußte und dadurch nicht optimal beschleunigen kann.

### Tankstrategien

Die Tankstrategien entscheiden oft über Sieg oder Niederlage. Gerade bei Kursen wie Monaco, auf denen das Überholen mit sehr viel Risiko verbunden ist, werden die Siege von der Boxencrew gemacht. Zwar bedeutet ein zusätzlicher Boxenaufenthalt mehr Zeitverlust, aber dafür erhalten Sie neue Reifen mit mehr Grip, und Sie fahren zudem mit weniger Sprit. Ihr Wagen ist also leichter und schneller unterwegs. Ob sich ein zusätzlicher Boxenstopp für Sie lohnt, erfahren Sie folgendermaßen:

TIP 1: Fahren Sie während des Trainings in die Box und notieren Sie sich die Zeit ab der Einfahrt in die Boxengasse! Tanken Sie Sprit nach und lassen Sie die Reifen wechseln! Geben Sie abschließend frisches

Gummi und fahren Sie zurück auf die Strecke! Stoppen Sie nun den Zeitmesser und notieren Sie sich die Zeit! Fahren Sie eine weitere Runde und drücken Sie erneut den Stoppuhrknopf an derselben Stelle wie vorhin; Sie bleiben aber diesmal auf der Strecke! Messen Sie nun die Fahrzeit auf dem Kurs zwischen Boxeneinfahrt und Boxenausfahrt und subtrahieren Sie das Ergebnis Ihrer Boxenzeit. Nehmen Sie an, Ihre Messungen ergeben einen Zeitverlust von 20 Sekunden. Dauert das Rennen nun 60 Runden und würden Sie zwei Stopps planen, so müßten Sie im Schnitt in Runde 20 und 40 an die Box fahren. Im Gegensatz zur Ein-Stopp-Strategie, bei der Sie in Runde 30 in die Box fahren würden, haben Sie bei einem zusätzlichen Stopp für 2x10 Runden frische Reifen! Wenn Sie also bei 10 Runden mit frischen Reifen mindestens 10 Sekunden schneller sind als mit alten Reifen über dieselbe Distanz, kann sich ein zusätzlicher Stopp lohnen.

TIP 2: Falls Ihnen in wenigen Runden ein Tankstopp bevorsteht und Sie momentan hinter einem langsameren Fahrer festhängen, so ziehen Sie den Servicestopp einfach vor. Sie würden zuviel Zeit verlieren, wenn Sie hinter einem langsameren Piloten Ihre Runden abspulen würden. Natürlich können Sie andererseits vom Regen in die Traufe geraten, wenn Sie nach dem verfrühten Boxenstopp in einem neuen Fahrerpulk festklemmen. Entscheiden Sie im Falle eines Falles intuitiv!

Machen Sie sich aber nicht die Tankstrategie von Jean Alesi zum Vorbild, der 1997 in Melbourne fünf Runden lang nicht zum Tanken an die Box fuhr und dann peinlicherweise ohne Sprit am Streckenrand liegenblieb. Flavio Briatore, bekannt für sein Temperament, dankte ihm für die Schlagzeilen.

### Reifenpoker

Die optimale Reifenstrategie sieht vor, daß Sie zwei Reifensätze für das Training aufheben und vier für das Qualify.

TIP 1: Den siebten Reifensatz fahren Sie in der letzten Runde des Trainings ein, indem Sie eine Runde langsam und sehr schonend fahren. Die Gummis werden dadurch ein wenig aufgerauht, um sich besser in den Asphalt zu krallen. Mit diesem Reifensatz werden Sie am Sonntag an den Start gehen. Absolut frische Reifen haben leider den Nachteil, daß sie die ersten Sekunden schlecht greifen und daher für den wichtigen Start ungeeignet sind.

TIP 2 Sollten Sie während des Qualify von der Piste geraten, können Sie den Reifensatz für das Rennen vergessen. Steine und Staub brennen sich in das empfindliche Gummi und reduzieren empfindlich die Bodenhaftung. Sollten Sie mit den Schlappen noch an die Bande knallen, erhöht sich zusätzlich das Risiko eines Reifenplatzens.

TIP 3: Das Reifensortiment besteht aus fünf verschiedenen Reifentypen. Reifen "A" wurde aus der härtesten Gummimischung gebacken und ist dementsprechend verschleißarm. Er eignet sich gut für das Training, um Reifensätze für das Qualify und das Rennen aufzusparen. Bei optimaler Fahrweise kann ein "Klasse A"-Reifen ein gesamtes Rennen durchhalten. Der große Nachteil der harten Reifen liegt darin, daß sie sehr wenig Grip bieten und daß Sie mit verminderter Geschwindigkeit Kurven durchfahren müssen. Die Reifen "B" und "C" sind weniger hart und sollten im Rennen aufgezogen werden. Je nachdem, wie rau der Asphalt und Ihr Fahrstil sind, leisten die Reifen gute Dienste für ein halbes oder ein drittel Rennen. "D"-Reifen hingegen müssen Sie mindestens dreimal wechseln, da sie so weich sind, daß man sie über den Asphalt schmatzen hört. Für diese Gummis sollten Sie sich nur entscheiden, wenn Sie nicht die gesamte Renndistanz fahren möchten oder wenn Sie beim Qualify genügend Reserve-Reifen fürs Rennen haben. Zum Schluß können Sie auf Profilreifen zurückgreifen, die Sie nur während des Regens aufziehen sollten. Auf trockener Strecke fahren sich diese Gummis zu schwammig und bieten den wenigsten Grip. Selbst auf Geraden können Sie damit nicht gut beschleunigen.

### Das Qualify

Bevor Sie an einem Grand Prix teilnehmen, haben Sie die Gelegenheit, während des freien Trainings das Auto optimal einzustellen. Obwohl jeder Fahrer seinen eigenen Fahrstil hat, gibt es gewisse Grundeinstellungen für jeden Kurs. Die Feineinstellungen müssen Sie gemäß Ihrer Fahrgepflogenheiten ermitteln.

TIP 1: Das Setup fürs Qualify unterscheidet sich vom Rennsetup hauptsächlich hinsichtlich der erhöhten Motorleistung und der frischen Reifen. Da Ihr Motor nur wenige Minuten durchhalten muß, verstellen Sie die Drehzahl aufs Maximum. Ebenso sollten Sie vor jeder fliegenden Runde frische Reifen aufziehen.

TIP 2: Die meisten Strecken erlauben nur eine fliegende Runde, so daß Sie insgesamt vier Versuche haben (die Ein- und Auslaufrunden werden von Ihrem Rundenkonto abgezogen). Fahren Sie die erste Runde so risikolos wie möglich, um zumindest eine akzeptable Zeit verbuchen zu können. Steigern Sie daraufhin Ihre Risikobereitschaft und geben Sie beim letzten Versuch alles!

### Das Setup

Da die Rennkurse unterschiedliche Eigenschaften haben, müssen Sie vor jedem Rennen den Wagen optimal einstellen. Ein perfektes Setup gibt es aber nicht. Sie müssen stets Kompromisse zwischen Geschwindigkeit und Straßenlage eingehen. Trotzdem sollten Sie sich an folgende Regeln halten:

Tip 1: Die Bremsbalance sollte immer etwas mehr auf den Vorderrädern als auf den Hinterrädern liegen. Da sich beim Einbremsen das Gewicht nach vorn verlagert, müssen die Vorderbremsen mehr Kraft aufbringen. Die optimale Bremsbalance ermitteln Sie, indem Sie auf der schnellsten Geraden mit Vollgas entlangfahren. Vor der angrenzenden Kurve bremsen Sie verstärkt ab und achten darauf, welche Räder zuerst blockieren. Falls es die Vorderräder sind, müssen Sie die Bremsbalance ein klein wenig nach hinten verlagern. Im Idealfall blockieren bei einer Vollbremsung alle Räder gleichzeitig. Da Sie diese Einstellung jedoch nie finden werden, entscheiden Sie sich für minimal früher bremsende Vorderräder. Leider verschleißt diese Aktion schnell Ihre Trainingsreifen, so daß Sie rechtzeitig zu einem vernünftigen Ergebnis kommen sollten.

Tip 2: Bei den Flügeln sollte der Heckflügel steiler eingestellt sein als der Frontflügel. Der Heckflügel muß die antreibenden Räder sicher auf den Asphalt pressen, um beim Beschleunigen eine optimale Bodenhaftung zu gewährleisten. Je mehr Vollgaspassagen ein Kurs hat (Extrembeispiel: Hockenheim), desto flacher müssen die Flügel eingestellt werden, um eine hohe Geschwindigkeit zu erreichen. Gleicht der Kurs eher einer Serpentinestrecke wie in Monaco, so müssen Sie die Flügelstellung erhöhen, um die Kurven ausreichend schnell durchfahren zu können.

Tip 3: Sollten Sie die Traktions- und Schleuderkontrolle aktiviert haben, bricht Ihr Fahrzeug in den Kurven weniger häufig aus. Diesen Umstand können Sie nutzen, indem Sie den Heckspoiler um ein paar Grad abflachen. Sie erreichen dadurch höhere Geschwindigkeiten auf den Geraden.

Tip 4: Die Getriebeabstimmung ermitteln Sie, indem Sie wiederum auf der längsten Geraden entlangrasen. An dem Punkt, an dem Sie ihre Höchstgeschwindigkeit erreicht haben, müssen Sie sich im sechsten Gang befinden, und das vierte Drehzahlämpchen darf noch nicht aufleuchten. Die richtige Einstellung für den niedrigsten Gang finden Sie am langsamsten Punkt der Strecke, also in einer Kurve. Achten Sie darauf, daß Sie den langsamsten Punkt im ersten Gang durchfahren, ohne daß eine Drehzahlampe aufleuchtet. Sobald Sie wieder beschleunigen, sollten die Lampen wenige Augenblicke später in Ihrer gesamten Farbenpracht blinken. Den langsamsten Punkt passieren Sie somit im mittleren bis oberen Drehzahlbereich des ersten Ganges.

Tip 4: Je geringer die Bodenhöhe ausfällt, desto mehr Ansaugdruck entsteht, und desto stabiler fährt sich Ihr Fahrzeug in den Kurven. Sollte das Chassis auf dem Bodenbelag aufsitzen oder gar darüberschleifen, so büßen Sie eine Menge Geschwindigkeit ein. Achten Sie bei Testfahrten ebenso darauf, mit vollen Tanks die beste Einstellung zu finden. Sollten Sie sich mit wenig Sprit auf die Jagd nach der geringsten Bodenhöhe begeben, so würden Sie beim Rennen eine unangenehme Überraschung erleben. Voll betankt nimmt schließlich auch das Gewicht Ihres Autos zu, und die Bodenhöhe schrumpft automatisch um einige Millimeter.

TIP 5: Die Übersetzungsverhältnisse der Gänge zwei bis sechs passen Sie entsprechend der abgebildeten Kurve an.

## Kursbeschreibung & Setup

TIP 1: Mit einem schnellen Auto und im einfachsten Schwierigkeitsgrad können Sie überall überholen, während sich Ihnen mit einem mäßigen Auto im Profi-Level so gut wie keine Überholpunkte bieten. Die anschließenden Streckenkarten zeigen Ihnen farbig unterlegt, wo sich das Risiko eines Angriffs lohnt und wo nicht. Bei Grün können Sie es ruhig wagen und brauchen kaum Angst zu haben, von der Strecke gekegelt zu werden. Bei Gelb müssen Sie etwas mehr riskieren, um am Vordermann vorbeiziehen zu können. Die Chancen können in den gelben Streckenabschnitten durchaus höher sein als in den grünen, allerdings gehen Sie in den gelben Bereichen ein höheres Unfall-Risiko ein. Rot bedeutet natürlich, daß Sie bereits beim Überholansatz im Kies landen würden. Lassen Sie es also lieber!

Tip 2: Das Setup bezieht sich auf fortgeschrittene Fahrer. Anfänger sollten in der Regel die Heckspoilereinstellung um 2 bis 3 Grad erhöhen, um ein frühzeitiges Ausbrechen in Kurven zu vermeiden.

## Großer Preis von Australien

1996

Des Kaisers neue Kleider: Michael Schumacher fährt ab dieser Saison im roten Overall, fällt aber in der 33. Runde wegen eines Bremsendefekts aus. Martin Brundle sorgt nach dem Start für einen nervenaufreibenden Unfall, den er glücklicherweise unverletzt übersteht. Am Neustart nehmen nur noch 17 Fahrer teil. Der australische Kurs bietet Ihnen stets die nötige Sicht. Das einzige Manko besteht darin, daß es nirgends am Streckenrand Merkmale für die Bremspunkte gibt, an denen man sich orientieren könnte.

## Setup Qualify [u. Race]

Spoiler (V, H): 10°, 10° [12°, 12°]

Gänge: 17, 25, 32, 38, 43, 46 [17, 25, 32, 38, 42, 45]

Lenkung: 20° [20°]

Bremsbalance (V) : 55% [60°]  
 Federung (LV, RV, LH, RH): 75%, 75%, 62%, 62% [75%, 75%, 62%, 62%]  
 Drehstabilisatoren (V, H): 40%, 47% [40%, 47%]  
 Bodenhöhe (V, H): 57mm, 57mm [60mm, 60mm]  
 Stoßdämpfer (LV, RV, LH, RH): 37%, 37%, 25%, 25% [37%, 37%, 25%, 25%]  
 Rückstoßdämpfer (LV, RV, LH, RH): 67%, 67%, 50%, 50% [67%, 67%, 50%, 50%]  
 Radsturz (LV, RV, LH, RH): -7°, -7°, -6°, -6° [-5°, -5°, -5°, -5°]  
 Begrenzer (LV, RV, LH, RH): 0mm, 0mm, 0mm, 0mm [0mm, 0mm, 0mm, 0mm]  
 Motorleistung: 17500 U/min [16500 U/min]  
 Reifen (T / Q+R / nur Q): A, A, C / C, C / D, D [C, C]  
 Treibstoff: 5 l [95 l]  
 Tankstopps: 1  
 Treibstoffverbrauch pro Runde: 2,6 l

## Das Rennen

Der Start erweist sich durch die lange Gerade als wenig riskant. Dafür hat es die erste australische Kurve in sich, die Sie auf jeden Fall von außen in Angriff nehmen sollten. Die Computergegner stauen sich nämlich auf der Innenbahn und geben Ihnen somit die Möglichkeit, am Ausgang der Schikane vorbeizuziehen.

Geben Sie nun wieder Vollgas und bremsen Sie vor der engen Rechtskurve auf 75 km/h ab. Ein kurzes Stückchen können Sie auf 160 km/h beschleunigen, bevor Sie vor der nächsten Biegung ein wenig bremsen müssen. Nun gilt striktes Überholverbot, bis Sie die Rechtskurve, die von einem Teich umsäumt wird, mit 100 km/h durchfahren haben. Sollten Sie in einem schnellen Auto sitzen, bietet sich Ihnen nun die zweite Überholmöglichkeit. Schließen Sie in der feuchten Kurve so dicht zum Vordermann auf, wie Sie nur können. Sobald Sie sich auf dem geraden Stück befinden, scheren Sie nach rechts aus und fahren an Ihrem Kollegen vorbei. Da dieser Streckenabschnitt eine leichte Rechtskrümmung aufweist, können Sie innen am roten Renner vorbeiziehen.

Bei diesem Manöver müssen Sie sich beeilen, damit Sie vor der angrenzenden Rechtskurve wieder auf die linke Straßenseite fahren können. Mit 90 km/h zwingen Sie sich durch das Hindernis. Der angrenzende Streckenabschnitt lädt zur Vollgasfahrt ein. Solange Sie noch auf griffigen Gummis fahren, nehmen Sie die Einladung an. Sperren Sie aber Ihre Ohren auf, um beim kleinsten Reifenquietscher den Bleifuß zu heben. Es folgt eine weitere 170 km/h-Kombination, die Ihre Gegner wieder einmal zu vorsichtig durchfahren. Rücken Sie dem vorausfahrenden Sicherheitsfanatiker auf die Pelle und wiederholen Sie das bekannte Spielchen.

Auch hier müssen Sie wieder vor der angrenzenden Kurve auf die linke Seite zurückkehren, um mit maximal 105 km/h schnellstmöglich die Biegung zu durchfahren. Bis zur Zielgeraden bietet sich Ihnen keine weitere Überholmöglichkeit. Achten Sie auf die vorletzte Kehre! Sie ist enger, als es zuerst den Anschein hat. Um die reguläre Strecke nicht zu verlassen, achten Sie darauf, daß Ihr Tacho bei 65 km/h stehenbleibt. Das war's auch schon! The same procedure as every round, James!

## Großer Preis von Brasilien

Souveräne Williams im Regen. Nach 3 Runden führen sie mit fast 10 Sekunden das Feld an. Michael Schumacher, der das Rennen als dritter abschließt, muß sich vom Erzgegner Damon Hill überrunden lassen. Villeneuve zeigt durch Alesis Verfolgung Nerven und dreht sich in der 27. Runde von der Piste.

## Setup Qualify [u. Race]

Spoiler (V, H): 11°, 11° [13°, 14°]  
 Gänge: 17, 25, 32, 38, 42, 45 [17, 25, 32, 37, 41, 44]  
 Lenkung: 22° [22°]  
 Bremsbalance (V) : 55% [60°]  
 Federung (LV, RV, LH, RH): 75%, 75%, 62%, 62% [75%, 75%, 62%, 62%]  
 Drehstabilisatoren (V, H): 40%, 47% [40%, 47%]  
 Bodenhöhe (V, H): 70mm, 70mm [70mm, 70mm]  
 Stoßdämpfer (LV, RV, LH, RH): 40%, 40%, 30%, 30% [40%, 40%, 30%, 30%]  
 Rückstoßdämpfer (LV, RV, LH, RH): 75%, 75%, 60%, 60% [75%, 75%, 60%, 60%]  
 Radsturz (LV, RV, LH, RH): -7°, -7°, -6°, -6° [-5°, -5°, -5°, -5°]  
 Begrenzer (LV, RV, LH, RH): 0mm, 0mm, 0mm, 0mm [0mm, 0mm, 0mm, 0mm]  
 Motorleistung: 17.500 U/min [16.650 U/min]  
 Reifen (T / Q+R / nur Q): A, A, C / C, C / D, D [C, C]  
 Treibstoff: 5 l [102 l]

Tankstopps: 1

Treibstoffverbrauch pro Runde: 2,1 l

## Das Rennen

Brasilien verlangt in den ersten Sekunden volle Aufmerksamkeit und Disziplin. Direkt nach dem Start quetscht sich das dicht gepackte Feld durch eine 75 km/h langsame Linkskurve, die in eine etwas schnellere Rechtskurve übergeht. Da die Ideallinie ebenfalls von innen nach außen verläuft, kann es schon nach wenigen Sekunden zu zeitlupenrelevanten Szenen kommen. Halten Sie sich aus sämtlichen Prügeleien heraus und nutzen Sie das allgemeine Chaos, um der lachende Dritte zu sein. Verringern Sie den Abstand zum Vordermann, indem Sie bereits in der langgezogenen Linkskurve so schnell wie möglich fahren. Quietschende Reifen und ein Auto, das zu stark nach rechts driftet, sind Anzeichen für zuviel des Guten. Setzen Sie am Ausgang der Curva do Sol zum Überholen an, indem Sie nach links ausbrechen und am Gegner vorbeifahren. Sie haben dafür einen langen Streckenabschnitt Zeit, so daß Sie normalerweise nicht in Bedrängnis geraten sollten.

Lenken Sie anschließend Ihren Boliden auf die Ideallinie zurück und bremsen Sie sich mit 140 km/h durch die Curva 3. Mit einer gehörigen Portion Mut und einem langsameren Gegner vor Ihnen können Sie auf der kurzen Geraden das Publikum mit einer weiteren Glanzleistung beeindrucken. Beschleunigen Sie noch in der Kurve auf 250 km/h und fahren Sie dem Gegner dicht vors Getriebe. Sobald er idealliniengetreu nach links außen fährt, bleiben Sie auf der Mitte der Strecke und fahren mit dem gewonnenen Geschwindigkeitsüberschuß an ihm vorbei. Bleiben Sie in der Mitte, damit Sie dem Überholten vor der anschließenden Kurve den Bremsweg abschneiden.

Verringern Sie Ihre Geschwindigkeit auf 170 km/h und treten Sie in der Kurvenmitte wieder aufs Gas, da die Rechtskurve am Ausgang weiter wird. In sehr seltenen Fällen, wenn Sie auf einen extrem langsamen Gegner stoßen, können Sie ihn auf der Innenseite des schnurgeraden Stückchens überholen.

Damit sind vorerst alle Überholmöglichkeiten erschöpft. Diszipliniert durchfahren Sie den kurvenreichen Abschnitt, der mit einer 80 km/h langsamen Rechtskurve beginnt und in einer nicht ganz so lahmen Linkskurve endet. Wenige Sekunden später fahren Sie durch die 200 km/h schnelle Subida, eine langgezogene Linksbiegung, auf die Zielgerade. Bis zum Überfahren der Ziellinie haben Sie wieder ausreichend Zeit, einem Gegner Ihren Auspuff zu zeigen.

Peter Gunn

E-Mail: [PETERGUNN@TEAM42.COM](mailto:PETERGUNN@TEAM42.COM)

## Steuererklärung

Am besten steuert sich der millionenschwere Wagen mit einem Lenkrad und der dazugehörigen Pedalerie. Sie können Gas und Bremse fein dosieren, minimieren das Risiko eines Drehers und schonen somit letztlich auch die Reifen. Sollten Sie hingegen mit einem analogen Joystick spielen, legen Sie Gas und Bremse auf die Y-Koordinaten des Sticks, um auch hier verschiedenstarke Pedaltritte zu simulieren. Zwar steuert es sich mit dem Stick nicht so lebensecht wie mit einem Lenkrad, aber Sie legen mittels Joysticksteuerung im Schnitt schnellere Rundenzeiten hin! Das liegt daran, daß Sie durch den kurzen Lenkweg eines Joysticks wesentlich schneller Ihre Räder einschlagen können als mit dem Lenkrad. Gehören Sie aber zu den eingefleischten Button-Bremsern, die nur mit den Joystickknöpfen beschleunigen oder abbremsen, so müssen Sie unbedingt die Traktionskontrolle aktivieren! Ansonsten drehen Ihre Räder ständig durch, Sie verschleifen pro Runde einen Reifensatz und kriechen qualmend um den Kurs. Sollten Sie nur mit einem Digitaljoystick gesegnet sein, so kaufen Sie sich am besten einen neuen! Schnelle Rundenzeiten legen Sie nur auf den Asphalt, wenn die Lenkung analog abgefragt wird!