

Fahrertraining, Teil 2

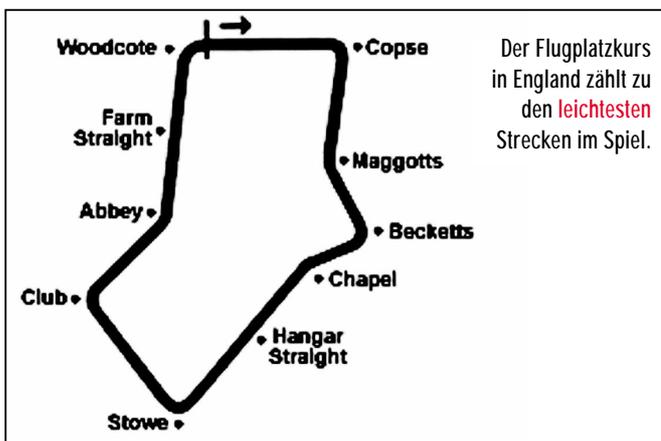
# Grand Prix Legends

Weiter geht's mit unseren Profitips für heiße Flitzer und knifflige Kurven.

**D**er zweite und letzte Teil unserer Tips-Sammlung zu Papyrus' Rennsimulation Grand Prix Legends zeigt, wie Sie die übrigen acht Strecken bravourös meistern – von Silverstone bis zum Nürburgring.

## Silverstone

(England)



Tip 3: Ausfahrt aus Maggotts. Im Hintergrund sieht man schon die Becketts.

**Die Dreierkombi nach MAGGOTTS**

**TIP 3:** In Maggotts sollten Sie möglichst schnell sein, deshalb müssen Sie früh vom Gas gehen und ebenso früh einlenken. Versuchen Sie, nicht zu bremsen. Der unvermeidliche Drift zieht den Wagen durch die Kurve, dadurch liegt er in der richtigen Position für Becketts. Durch Becketts driften Sie ebenfalls und beschleunigen möglichst früh wieder auf die Gerade. Die Chapel-Kurve nimmt man mit derselben Technik wie Maggotts – allerdings langsamer, indem man sie einen Gang tiefer durchfährt. Am Ausgang sauber auf die Hangar Straight beschleunigen.

**BASISSETUP für Silverstone**

**TIP 1:** Das voreingestellte Setup können Sie hier getrost übernehmen: Der Kurs ist völlig flach und besteht lediglich aus kurzen Geraden, die mit wenigen Kurven verbunden sind. Deshalb lässt sich die Strecke recht einfach meistern – wenn Sie mal im Gras landen, ist das immer auf einen eigenen Fehler zurückzuführen. Halten Sie sich von den Randsteinen fern.

**Zu Beginn in die COPSE**

**TIP 2:** Folgen Sie der vorgegebenen Ideallinie durch die Copse-Kurve, ohne die Mauer auf der Innenseite zu berühren. Hüten Sie sich vorm Untersteuern, da Sie sonst zuviel Zeit verlieren. Am Ausgang sollten Sie unbedingt ein Durchdrehen der Reifen verhindern, um für die Gerade gerüstet zu sein.



Tip 4: Bleiben Sie auf der Hangar Straight dem Gras fern.

**STOWE und CLUB**

**TIP 4:** Die Stowe nehmen Sie wie die Copse, allerdings sollten Sie jetzt die ganze Streckenbreite nutzen und früh wieder aufs Gas gehen. Die Club-Kurve ist sehr langsam. Bremsen Sie rechtzeitig, um eine saubere Linie zu halten, und beschleunigen Sie wieder früh.

**ABBEY und WOODCOTE**

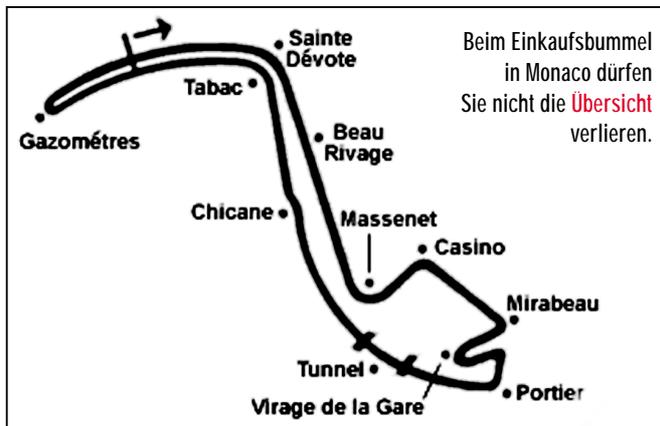
**TIP 5:** Für die Abbey-Kurve gelten dieselben Regeln wie für Maggotts und Chapel: Früh einlenken, durch die Kurve driften und auf die Farm Straight beschleunigen. Man nähert sich nun mit Vollgas der Woodcote-Kurve. Verzögern Sie früh genug, damit Sie den Eingang nicht verpassen. Versuchen Sie dem Untersteuern mit dem Gaspedal entgegenzuwirken, und nutzen Sie die ganze Fahrbahnbreite zum Beschleunigen auf die Zielgerade.



Tip 2: Halten Sie in Silverstone immer die vorgegebene Ideallinie ein.

# Monaco

(Monaco)



Beim Einkaufsbummel in Monaco dürfen Sie nicht die **Übersicht** verlieren.

## Rasen durch den Tunnel in MONACO

**TIP 6:** Monaco ist der anspruchsvollste Kurs; er verzeiht keinen Fehler. Die sowieso schmale Ideallinie wird durch Laternen und Randsteine zusätzlich verengt. Perfekte Fahrzeugbeherrschung ist deshalb oberstes Gebot. Der Ferrari eignet sich hier besonders, da sein kurzer Radstand mit den engen Kurven gut fertig wird. Außerdem hat er viel Drehmoment im unteren Drehzahlbereich, was beim Beschleunigen aus Kurven hilft. Gleichzeitig entfaltet er seine Kraft aber sehr gutmütig, und das macht ihn während der Eingewöhnungsphase gut fahrbar. Achten Sie auch beim Setup auf die Fahrbarkeit – die Endgeschwindigkeit ist hier unwichtig. Der Wagen muß sehr weich abgestimmt werden, um in den Kurven gut zu liegen. Bei den Gängen sind die ersten zwei die wichtigsten. Lassen Sie genug Platz zwischen dem Wagen und der Straße.



**Tip 7:** Diese Linkskurve markiert den Eingang zum schwierigsten Abschnitt.

## Von SAINTE DÉVOTE hoch zum Casino

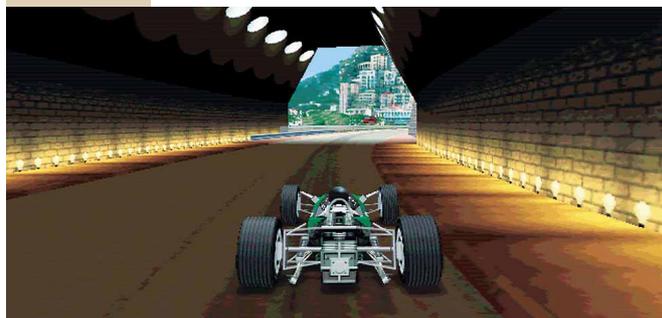
**TIP 7:** Am Ende der Zielgeraden folgt die Sainte Dévote, eine schnelle Rechtskurve, in die man besser etwas langsamer hineinfährt, um früher beschleunigen zu können. In der Kurve nimmt man das Gas nicht völlig weg, um am Ausgang die Ideallinie zu halten. Bei der folgenden Bergaufgeraden sollte man unbedingt den Randsteinen fernbleiben. Kurz bevor die Kuppe erreicht ist, muß man schon die folgende Linkskurve anbremsen. Vorsicht: Das Fahrzeug wird auf der Kuppe »sehr leicht«.



**Tip 8:** Bremsen Sie die Mirabeau trotz der Unebenheiten möglichst spät an.

## Vorbei am CASINO

**TIP 8:** Bei der langgezogenen Casino-Kurve und der folgenden Rechtskurve ist ein guter Rhythmus sehr wichtig. Lieber etwas langsamer in die erste fahren, sonst verliert man zuviel Zeit, da man nicht in die richtige Position für die zweite kommt. Das anschließende Bergabstück ist sehr uneben. Deshalb mit viel Vorsicht die Mirabeau-Kurve anbremsen.



**Tip 9:** Auch im Tunnel aufpassen, da man sonst im Hafen notwassert.

## Von der MIRABEAU zum Tunnel

**TIP 9:** Der Abschnitt von der Mirabeau-Kurve bis zum Tunnel ist der langsamste und schwierigste auf der ganze Strecke. Tasten Sie sich langsam an diese Kombination heran. Am Ausgang der Portier-Kurve folgt hingegen der schnellste Teil. Hüten Sie sich vor Untersteuern im Tunnel, da dies unweigerlich in der Leitplanke endet. Das Bremsen vor der Chicane am Hafen ist sehr tückisch, da der Wagen über der vorhergehenden Kuppe sehr leicht wird.

## Durch die TABAC zurück zur Zielgeraden

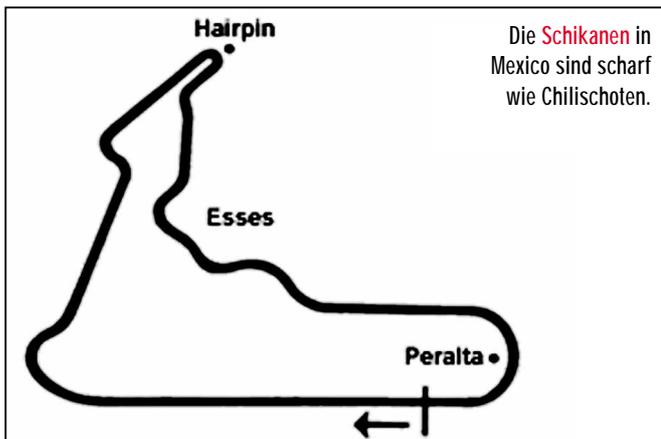
**TIP 10:** Die Tabac-Kurve unterbricht zwei kurze Geraden. Versuchen Sie hier, möglichst wenig zu bremsen, um genug Geschwindigkeit für den letzten Teil mitzunehmen. Am Ende dieses Abschnitts folgt die Haarnadelkurve Gazomètres. Riskiert man hier zuviel, verscherzt man sich zwei Runden.



**Tip 10:** Bremsen Sie die Haarnadelkurve ebenfalls möglichst spät an.

# Mexico

(Mexiko)



Die Schikanen in Mexico sind scharf wie Chilischoten.

Das **BASISSETUP** für Mexico

**TIP 11:** Dieser Kurs ist schwer in den Griff zu bekommen. Einerseits gibt es sehr schnelle weite Kurven, andererseits mehrere sehr enge Passagen, bei denen volle Fahrzeugbeherrschung gefragt ist. Hüten Sie sich besonders vor den Reifen, die in den Beton eingelassen sind und Dreher hervorrufen. Ein mittelweiches Setup ist ideal für die kurvenreichen Esses und die Hochgeschwindigkeitsabschnitte. Stellen Sie eine leicht negative Vorspur an der Vorderachse ein, so daß Sie für die plötzlichen Richtungswechsel genügend Grip haben. Da die meisten Kurven leicht überhöht sind, muß man die Reifentemperatur im Auge behalten und gegebenenfalls den Sturz darauf anpassen.



Tip 12: Ab dieser Stelle wird der Radius der ersten Kurve sehr viel enger.

Einfahrt in die **1. SCHIKANEN**

**TIP 12:** Die langgezogene Rechtskurve am Ende der Startgeraden ähnelt auf den ersten Blick der Curva Grande in Monza. Leider verengt sich der Radius ab der Mitte aber derart stark, daß man mitten in der Kurve zusätzlich bremsen muß. Hier ist präzises Fahren gefragt, da sich eine enge Linkskurve direkt anschließt, die wiederum auf eine Gerade führt. Versuchen Sie hier einen guten Rhythmus zu entwickeln, da Sie ihn auf anderen Streckenteilen brauchen werden.

**2. SCHIKANEN** und die **HAIRPIN**

**TIP 13:** Am Ende der Geraden folgt die zweite Schikane, die wie die erste aussieht – nur spiegelverkehrt. Hier ist genaues Fahren ebenfalls wichtig, um genug Tempo auf die folgende Gerade mitzunehmen. Anschließend folgt der langsamste Punkt der ganzen



Tip 13: Fahren Sie vorausschauend, um die folgende Gerade gut zu meistern.



Tip 13: Die Haarnadelkurve verlangt präzises Fahren.

**Schleuder-**  
**kurs in den**  
**ESSES**

Strecke, die Hairpin. Beachten Sie beim Bremsen, daß Sie möglichst weit links bleiben, damit Ihnen bei der Ausfahrt nicht die Straße ausgeht.

**TIP 14:** Der folgende Streckenabschnitt, die Esses, besteht aus acht (!) eng aneinanderliegenden Kurven. Versuchen Sie nicht, durch übertriebenen Einsatz



Tip 14: Mit einem guten Rhythmus spart man in den Esses viel Zeit.

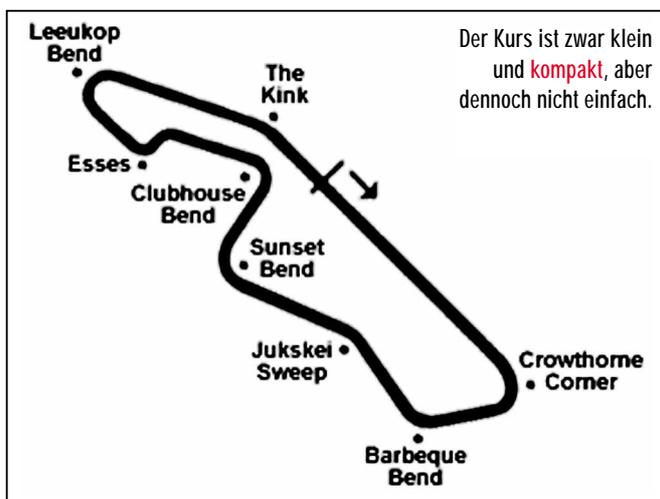
**Mutkurve**  
**PERALTA**

Zeit gutzumachen: Sie werden dafür in der nächsten Kurve allzuleicht bestraft. Wie in Monaco erreichen Sie hier mit gleichmäßigem Fahren mehr. Die letzten beiden Kurven haben einen weiteren Radius, und man sollte schon jetzt Geschwindigkeit für die folgende Peralta-Passage aufbauen.

**TIP 15:** Die letzte Kurve in Mexico erinnert mehr an einen Ovalekurs als an eine Straßenrennstrecke. Gehen Sie mit mittlerem Gas in die Durchfahrt, und beschleunigen Sie gegen Ende auf die Zielgerade hinaus. Gehen Sie in der Kurve nie völlig vom Gas, da dies meist in einem Dreher endet.

# Kyalami

(Südafrika)



## BASISSETUP für Kyalami

**TIP 16:** Der Kurs ist relativ kurz; zwischen den Kurven liegen kurze Geraden, die Ihnen eine gute Positionierung erlauben. Der Nachteil: Die Strecke bietet sehr wenig Grip, was in den schnellen Kurven und beim Herausbeschleunigen große Probleme bereitet. Stellen Sie ein griffiges, weiches Setup ein, damit Ihr Wagen hier genug Haftung hat. Übersteuert er beim Beschleunigen, hilft etwas positiver Sturz an der Hinterachse. Die Bodenfreiheit kann relativ niedrig eingestellt werden. Das Getriebe so abstimmen, daß Sie in der langsamsten Passage, den Esses, im zweiten Gang bleiben können.



Tip 17: Die Bremszone bietet eine gute Überholmöglichkeit.

## ÜBERHOLEN in der 1. Kurve

**TIP 17:** Die erste Rechtskurve, Crowthorne Corner, verengt sich im zweiten Sektor. Geben Sie deshalb nicht zu früh Gas. Die Bremszone vor der Crowthorne eignet sich gut für Überholmanöver. Achten Sie aber auf die Computerfahrer, die hier erst sehr spät bremsen. Nach einer kurze Gerade folgt die zweite Rechtskurve, in der das Fahrzeug auf jeden Fall drifftet. Das kann man allerdings ausnutzen, um möglichst viel Zeit zu gewinnen.

## Anfahrt auf den SUNSET BEND

**TIP 18:** Nach einer Geraden folgt mit der Jukeskei Sweep eine sehr schnelle Linkskurve, die nicht ganz mit Vollgas durchfahren werden kann. Kürzen Sie am inneren, sehr flachen Randstein ab. Die Sunset



Tip 18: Nach der Sunset Bend folgt der langsamste Abschnitt.

Bend besteht wiederum aus zwei Teilen. Im ersten müssen Sie genug Geschwindigkeit abbauen, um den zweiten Teil gut zu meistern und auf die anschließende Gerade wieder kräftig zu beschleunigen.



Tip 19: Halten Sie eine gute Linie, um die Esses sauber anbremsen zu können.

## Die Einfahrt zu den ESSES

**TIP 19:** Bremsen Sie bei den dunklen Markierungen die Clubhouse-Kurve an. Durchfahren Sie die Krümmung mit gleichbleibender Geschwindigkeit, und versuchen Sie am Ausgang nicht zuviel zu driften, um gut zu den Esses beschleunigen zu können. Die nächste Schikane sollte sehr aggressiv angegangen werden. Bremsen Sie frühzeitig ab, und schneiden Sie die erste Kurve von rechts nach links, ohne Gas zu geben. Wenn Sie am Scheitelpunkt der zweiten Biegung sind, beschleunigen Sie wieder.



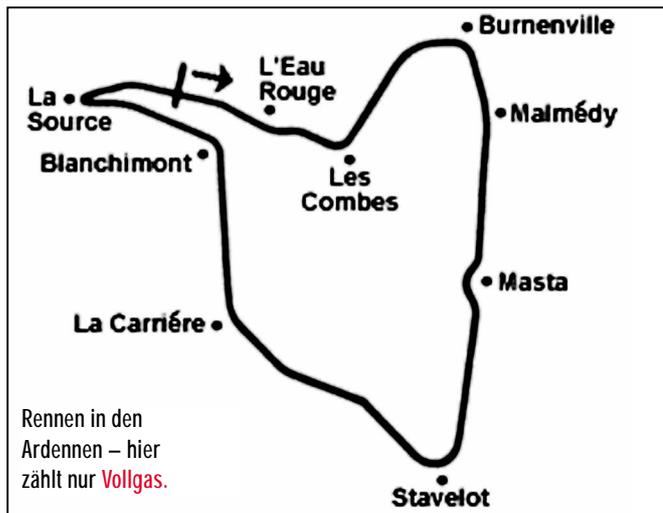
Tip 19: Die Ausfahrt aus den Esses. Vorsicht beim Richtungswechsel.

## Zurück zu START und ZIEL

**TIP 20:** Die letzte Kurve, Leeukop Bend, schließt sich direkt an die Esses an. Versuchen Sie möglichst früh leicht aufs Gas zu gehen, so daß Sie auf der folgenden Geraden maximales Tempo erreichen. Der Knick vorm Ziel, The Kink, wird voll durchfahren. Falls Sie hier Probleme bekommen, sollten Sie unbedingt das Setup überprüfen.

# Spa

(Belgien)



Rennen in den Ardennen – hier zählt nur **Vollgas**.

**BASISSETUP**  
für Spa

**TIP 21:** Spa gilt nicht nur als der schnellste Kurs – hier gibt's außerdem die meisten Überholmöglichkeiten. Der Lotus ist die beste Wahl für Spa. Beim Setup zählt nur Geschwindigkeit. Machen Sie den Wagen nicht zu hart, da er gut in die Kurve einlenken muß und nicht zu viel untersteuern darf. Ansonsten bekommen Sie schnell große Probleme.

**Problemkind**  
**L'EAU ROUGE**

**TIP 22:** Verzögern Sie frühzeitig, und gehen Sie nicht zu abrupt von der Bremse, da sich der Wagen sonst dreht. Prägen Sie sich den Verlauf der Ideallinie gut ein, damit Sie von der Einfahrt bis zum Ende keinen



**Tip 22:** In der Senke vor L'Eau Rouge wird das Bremsen zum Abenteuer.

Fehler machen. Beschleunigen Sie durch die Radillon den Berg hinauf. In der folgenden Rechtskurve bricht das Fahrzeug hinten leicht aus. Es gilt hier vorsichtig zu agieren, da man schon gegen Ende der Kurve die Les Combes anbremsen muß.

**Anfahrt auf**  
**BURNENVILLE**

**TIP 23:** Nach der Les Combes folgt eine Gerade, die durch eine sehr schnelle Links-Rechts-Kombination unterbrochen wird. Gehen Sie mit Vollgas in die Linkskurve, und lenken Sie nach rechts, bevor Sie die zweite Kurve sehen können. Am Ende der Geraden liegt die Burnenville-Kurve, die ebenfalls mit Vollgas genommen wird. Am Ausgang sollten Sie unbedingt die Ideallinie treffen, da Sie hier schon die nächste Linkskurve anbremsen müssen.



**Tip 25:** Halten Sie die vorgegebene Linie, um wenig Speed zu verlieren.

**MALMEDY**  
und die  
**MASTA**

**TIP 24:** Die Malmédy-Sektion besteht aus einer mittelschnellen Linkskurve, an die eine Rechtskurve direkt anschließt. Halten Sie die Linie, und gehen Sie möglichst früh Richtung Masta aufs Gas. Sobald Sie sich der Linkskurve nähern, sollten Sie vom Gas gehen und sehr früh einlenken; gleiches gilt für die Rechtskurve. Am Ausgang sehr stark für die lange Gerade beschleunigen.

**STAVELOT**  
und **LA CARRIERE**

**TIP 25:** Am Ende der Geraden folgt die Stavelot-Kurve, an deren Eingang man vom Gas geht, um sich hindurchtragen zu lassen. Gegen Ende kann man versuchen, wieder leicht zu beschleunigen. Der folgende Abschnitt im Wald besteht aus mehreren Kurven. Wichtig ist, einen guten Rhythmus zu finden und immer relativ früh einzulenken. Halten Sie sich vom rutschigen Schlamm am Ausgang der Kurven fern.



**Tip 25:** In der Waldpassage ist ein guter Rhythmus gefordert.

**Anfahrt auf**  
**LA SOURCE**

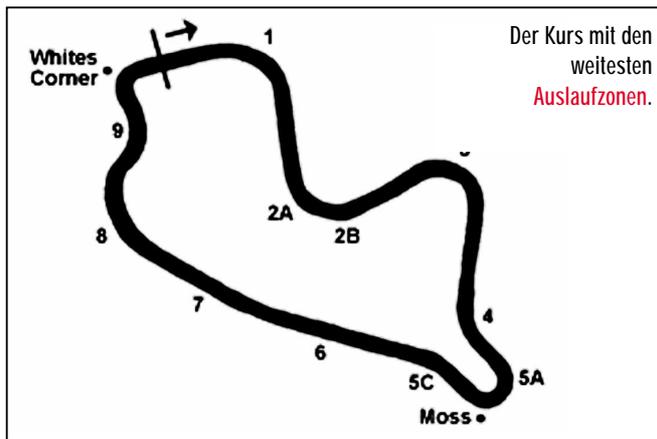
**TIP 26:** Kurz hinter der Blanchimont-Kurve liegt der Bremspunkt für die La Source. Man sollte sie lieber etwas langsamer angehen, da Drifts unnötig Zeit kosten. Auch mit dem Beschleunigen warten Sie, bis der Wagen in Richtung Zielgerade zeigt.



**Tip 26:** Die Anfahrt zur La Source. Kein guter Platz für Harakiri-Manöver.

# Mosport

(Kanada)



## BASISSETUP für Mosport

**TIP 27:** Die starken Höhenunterschiede erschweren nicht nur das Bremsen enorm: Man kommt vor allem in Kurven leicht von der Ideallinie ab. Im schnellen Teil nach den Haarnadelkurven bieten sich einige gute Überholmöglichkeiten. Das Setup des Rennwagens spielt hier eine größere Rolle als bei den anderen Kursen. Der Brabham eignet sich für Mosport am besten. Die Bodenfreiheit muß sehr hoch eingestellt werden, damit der Wagen nicht aufsetzt. Um die Kontrollierbarkeit zu erhöhen, sollten Sie das Setup sehr weich abstimmen. Das Beschleunigungsverhalten läßt sich mit ein wenig positivem Sturz an der Hinterachse und mit einer entsprechenden Getriebeabstimmung verbessern.



**Tip 28:** Überholen Sie nur, wenn der Gegner einen Fehler gemacht hat.

## Bergab in KURVE 1

**TIP 28:** Es folgt die erste Rechtskurve. Verpassen Sie im Bergabstück nicht den Bremspunkt. Am Ausgang beschleunigen Sie sauber den Berg hinauf, zum ersten Teil der Doppellinks. Der zweite Teil führt nun wieder bergab, wobei Sie darauf achten müssen, nicht zu weit hinausgetragen zu werden.

## Die KURVEN 3 und 4

**TIP 29:** Die Rechtskurve ist eine der leichtesten Kurven in Mosport. Allerdings muß man auch hier auf die Ideallinie achten, um danach gut Gas geben zu können. Nach einer kurzen Geraden folgt eine schnelle Linkskurve, die über einen Hügel führt. Die Ideallinie ist durch den dunklen Streifen vorgegeben und genau einzuhalten. In diesem Bereich liegt auch



**Tip 28:** Das Bergabstück trägt den Wagen sehr schnell nach außen.

## Die MOSS Haarnadelkurve

die Bremszone für die Haarnadelkurve. Bremsst man zu spät, wird der Wagen unruhig und landet im Gras. **TIP 30:** Die Moss-Kurve besteht aus zwei Teilen. Der erste führt bergauf und muß mit sehr viel Gefühl durchfahren werden. Tasten Sie sich langsam an die maximale Kurvengeschwindigkeit heran. Die Bergabkurve ist hingegen langsamer. Driften Sie gegen Ende der Kurve nach außen, und gehen Sie frühzeitig für die folgende Gerade wieder aufs Gas.



**Tip 30:** Bleiben Sie möglichst exakt auf der vorgezeichneten Ideallinie.

## ANDRETTI-Gerade

**TIP 31:** Dies ist der schnellste Teil der Strecke. Der Hügel gegen Ende der Geraden markiert auch die Bremszone für die unmittelbar folgende Rechtskurve. Wenn der Wagen auf der Kuppe abhebt, hat man nicht mehr genug Zeit zum Bremsen. Hier zählen rechtzeitiges Bremsen und eine präzise Durchfahrt.

## Die KOMBINATION vorm Ziel

**TIP 32:** Einer mittelschnellen Linkskurve folgt direkt eine langsame Rechtskurve. Versuchen Sie, nicht zu viel zu driften. Das ist besonders zwischen den beiden Kurven wichtig, damit Sie den Eingang zur zweiten nicht verpassen. Ab dem Scheitelpunkt beschleunigen Sie auf die Zielgerade.



**Tip 32:** Der Richtungswechsel kann den Wagen aus der Balance werfen.

# Zandvoort (Niederlande)



**BASISSETUP für Zandvoort** **TIP 33:** Der Kurs ist äußerst eng und bietet wenig Grip, so daß der Wagen sehr leicht ins Rutschen kommt. Geben Sie deshalb sehr gefühlvoll Gas. Die Strecke besteht aus mehreren schnellen Kurvenfolgen, in denen nur ein guter Rhythmus zum Erfolg führt. Zwingen Sie den Wagen nicht immer auf die Ideallinie. Versuchen Sie, die Rutscher und Drifts zu kontrollieren und so bessere Ergebnisse zu erzielen. Die einzige richtige Überholmöglichkeit ist die Bremszone der Tarzanbocht. Einlenk- und Kurvenverhalten sind hier sehr wichtig. Stimmen Sie den Rennwagen nicht zu weich ab; mit einer leicht positiven Vorspur an der Vorderachse erzielen Sie ein gutes Einlenken in die Kurven. Beobachten Sie außerdem die Reifentemperatur, und gleichen Sie die Erwärmung mit entsprechenden Sturzwinkeln aus.



**Tip 34:** Bremsen Sie möglichst spät, sonst wird das Überholen schwierig.

**TARZAN – die erste Kurve** **TIP 34:** Versuchen Sie leicht in die Kurve hinein zu bremsen, und wählen Sie eine gute Linie, um frühzeitig beschleunigen zu können. Unmittelbar nach dem leichten Linksknick müssen Sie die Gerlachbocht anbremsen. Eine saubere Linie ist hier wichtig. Gehen Sie erst aufs Gas, wenn Sie sicher sind, den linken Randstein nicht zu treffen.

**Die HAARNADELKURVE** **TIP 35:** Die Hugenholtzbocht muß man früh genug anbremsen, damit der Wagen nicht zu viel untersteuert. Ab der Mitte gibt man wieder leicht Gas, am



**Tip 35:** Typisch für Zandvoort sind die vielen schnellen Kurvenkombinationen.

**Ab der SCHEIVLAK Gas geben**

Ausgang beschleunigt man hart auf die Gerade. Die drei folgenden Kurven sollten Sie möglichst ohne zu bremsen durchfahren. Es sollte genügen, leicht vom Gas zu gehen, um den Wagen auf Kurs zu halten.

**TIP 36:** Die Rechtskurve unterbricht zwei schnelle Abschnitte. Bremsen Sie rechtzeitig ab, damit Sie auf der Ideallinie bleiben und früh Gas geben können. Der zweite schnelle Abschnitt enthält mehrere Kurven. Die Hondenvlak und die Tunnel Oost werden voll durchfahren, bei den übrigen sollten Sie vom Gas gehen oder gegebenenfalls leicht bremsen.



**Tip 36:** Die richtige Linie ist nur mit viel Übung herauszufinden.

**Der Trick in der PANORAMA BOCHT**

**TIP 37:** Damit man die Panoramabocht-Kurve richtig erwischt, muß man die vorherige Rechtskurve dazu-rechnen. Man bremst rechtzeitig ab und lenkt früh ein. Der Drift bringt den Wagen in die richtige Position für die Panoramabocht, in die Sie ebenfalls früh einlenken. Halten Sie sich am Ausgang in der Mitte des Kurses, und bremsen Sie dort die folgende Pulleveld-Kurve an.

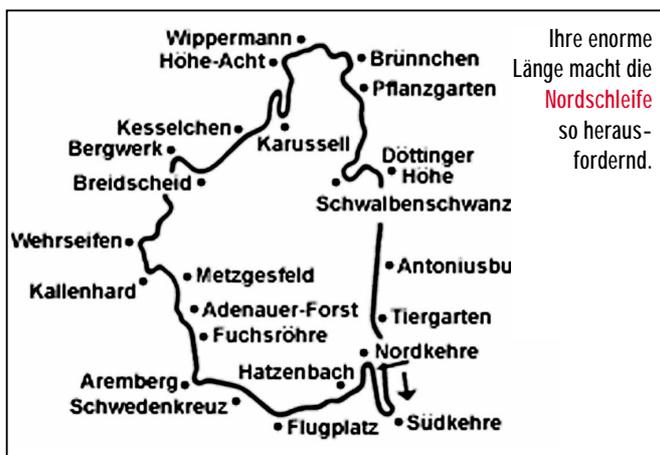


**Tip 37:** Wählen Sie eine Linie, auf der Sie in beiden Kurven schnell sind.

**Vollgas Richtung ZIEL**

**TIP 38:** Ohne Gas in die Pulleveld driften. Halten Sie den Wagen ruhig, Sie müssen früh beschleunigen, um auf der Zielgeraden Höchsttempo zu erreichen.

# Nürburgring (Deutschland)



Die **SCHWERSTE** Strecke

**TIP 39:** Erst wenn man seine Fähigkeiten auf allen anderen Strecken perfektioniert hat, sollte man sich an den äußerst schwierigen Eifelkurs wagen. Auf den ersten 18 Kilometern folgt eine Kurve der nächsten – der Rest besteht aus einer ultraschnellen Geraden. Es ist nahezu unmöglich, sich den ganzen Kurs einzuprägen und eine fehlerfreie Runde hinzulegen. Fahren Sie lieber zu Beginn passiv, und gehen Sie die schwierigen Passagen etwas langsamer an.



**Tip 40:** Die Landung nach solchen Sprüngen kann sehr ungemütlich werden.

**BASISSETUP** für den Nürburgring

**TIP 40:** So paradox es auch klingt: Beginnen Sie mit dem Setup aus Monaco. Der Ring besteht nämlich hauptsächlich aus langsamen Kurven, die im zweiten und dritten Gang gefahren werden. Der Wagen braucht sehr viel Bodenfrieheit, damit er bei den Sprüngen und in den Senken nicht aufsetzt. Das Einlenkverhalten muß sehr gut sein; der Flitzer muß sich in den Kurven sehr neutral verhalten. Bei den Gängen legt man die ersten drei sehr eng zusammen. Der fünfte Gang muß für die Gerade sehr lang gewählt werden, den vierten positioniert man dazwischen.

Vom Start bis zum **FLUG-PLATZ** (km 4)

**TIP 41:** Der erste Teil der Strecke ist relativ langsam. Enge Kurven und schwierige Kurvenkombinationen wechseln sich mit kurzen Geraden ab, die zum Gasgeben verführen. Hüten Sie sich aber davor, da sich hier leicht Fehler einschleichen.

Flugplatz bis **KALLENHARD** (km 8,5)

**TIP 42:** Dieser mittelschnelle Teil fordert Fahrer und Wagen alles ab. In den weitgezogenen Kurven driftet das Fahrzeug nämlich leicht nach außen, und in den Bergabstücken verliert man leicht die Haftung. Besonders vorsichtig muß man bei der Kuppe am Schwedenkreuz und der Senke in der Fuchsröhre sein. Die Kurvenkombination am Adenauer Forst ist ebenfalls sehr schwierig zu meistern.



**Tip 43:** Das Bremsen vor diesen Kurven erfordert viel Übung.

Kallenhard bis **KLOSTER-TAL** (km 13,5)

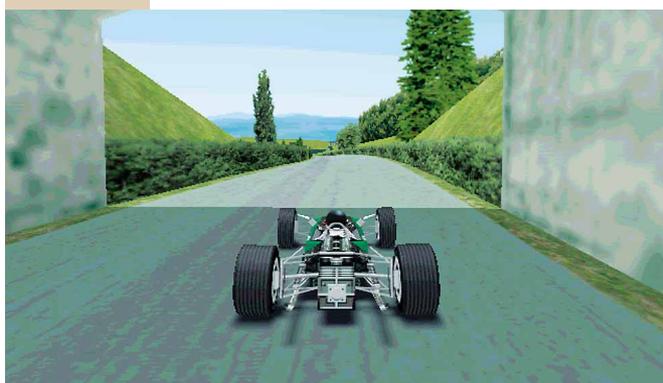
**TIP 43:** Der nun folgende Teil beginnt mit einem sehr kurvigen und langsamen Bergabstück. Bremsen Sie rechtzeitig die äußerst enge Wehrseifen-Kurve an. Ab der Ex-Mühle wird die Strecke schneller, passen Sie jedoch bei der Bergwerk-Rechtskurve unbedingt auf. In den anschließenden langgezogenen Kurven ist ein guter Rhythmus wichtig.

Klostertal bis **DÖTTINGER HÖHE** (km 19)

**TIP 44:** Die Karussell-Steilkurve gilt als markantester Punkt dieses Abschnitts. Der Rest ist ein ständiges Auf und Ab, gepaart mit sehr engen und schwer einsehbaren Kurven. Der Eschbach-Abschnitt mit seiner steil bergab führenden Kurvenkombination ist besonders schwierig. Beim Pflanzgarten-Sprung darf man nicht zu weit springen, sonst landet man im Gras.

Döttinger Höhe bis **ZIEL** (km 22,8)

**TIP 45:** Die sehr lange Gerade wird durch eine leichte Linkskurve bei der Antoniusbuche unterbrochen. Durch die Kuppe wird der Wagen sehr leicht; man muß aufpassen, daß man auf der Strecke bleibt. Die Schikane vor der Zielgeraden ist sehr eng. Da man dort mit sehr hoher Geschwindigkeit ankommt, muß man früh genug bremsen. MD



**Tip 45:** Gehen Sie hier vom Gas, damit die Vorderräder Grip haben.