

Tips von den Entwicklern

Grand Prix 500ccm

Die Zweiradpiloten bei Ascaron haben uns mit Profitips zu ihrer Renn-Simulation versorgt, die wir Ihnen natürlich nicht vorenthalten wollen.

Ascarons Grand Prix 500ccm haut auch Motorradprofis leicht aus dem Sattel. Das Entwicklungsteam hat für Sie deshalb viele Tips zum idealen Setup, zur Maschinenbeherrschung und zum Netzwerkmodus zusammengestellt.

Das ideale Setup

Die Wahl der **REIFEN**

TIP 1: Die Strecken haben unterschiedliche Bodenhaftung. Wählt man zu harte Reifen, erreichen sie zu spät ihre optimale Betriebstemperatur mit maximaler Reifenhaftung. Bei zu weichen Slicks wird die optimale Temperatur zu früh erzielt, und der Reifen nutzt sich schnell ab. Grundsätzlich gilt deshalb: Lieber zu harte Slicks als zu weiche. Wer die Datenaufzeichnung verwendet, muß darauf achten, daß die

Anfänger nehmen sehr **WEICHE** Reifen

GETRIEBE-Setup

Reifen ihr Haftungsmaximum nach etwa zwei Dritteln der Gesamtstrecke erreicht haben (bei drei Runden sollte also der Reifenzustand nach zwei Runden bei 100 Prozent liegen).

TIP 2: Im Anfängermodus nutzen die Reifen nicht ab, daher sollte man immer sehr weiche Slicks wählen. Diese sorgen für die bestmögliche Beschleunigung durch guten Grip. In allen anderen Modi entspricht die Reifenabnutzung bei Testfahrt, Training, Qualifikation und Warm-Up einem Zwölfunden-Rennen.

TIP 3: Achten Sie beim Getriebe zuerst darauf, ob die theoretisch mögliche Maximalgeschwindigkeit auf einer bestimmten Strecke überhaupt erreicht werden kann. Es macht keinen Sinn, das Getriebe länger einzustellen, wenn die verfügbaren Auslaufgeraden zu kurz sind, um ein höheres Tempo zu erreichen.

Optimales Getriebe- und Reifensetup (Amateur-Modus mit Alex Hofmanns 250er)

Strecke	Übersetzung	1. Gang	2. Gang	3. Gang	4. Gang	5. Gang	6. Gang	Slicks vorne	Slicks hinten
Nürburgring	15:37	2,438:1	1,933:1	1,988:1	1,368:1	1,174:1	1,045:1	mittel	mittel
Mugello	15:35	2,267:1	1,882:1	1,588:1	1,368:1	1,200:1	1,045:1	hart	hart
Le Castellet	16:38	2,214:1	1,813:1	1,588:1	1,368:1	1,200:1	1,045:1	mittel	weich
Phillip Island	15:37	2,438:1	1,933:1	1,588:1	1,368:1	1,174:1	1,045:1	mittel	mittel
Brünn	15:38	2,438:1	1,933:1	1,588:1	1,368:1	1,174:1	1,045:1	mittel	weich
Shah Alam	15:38	2,438:1	1,933:1	1,588:1	1,368:1	1,200:1	1,045:1	sehr hart	hart
Jerez	15:37	2,267:1	1,882:1	1,588:1	1,368:1	1,200:1	1,045:1	mittel	mittel
Suzuka	15:38	2,438:1	1,933:1	1,588:1	1,368:1	1,200:1	1,045:1	sehr hart	sehr hart
Austria Ring	15:38	2,267:1	1,882:1	1,588:1	1,368:1	1,200:1	1,045:1	weich	sehr weich
Assen	15:39	2,267:1	1,882:1	1,588:1	1,368:1	1,200:1	1,045:1	hart	hart
Imola	15:38	2,438:1	1,933:1	1,588:1	1,368:1	1,200:1	1,045:1	weich	weich
Rio	15:37	2,214:1	1,882:1	1,588:1	1,368:1	1,200:1	1,045:1	sehr weich	sehr weich
Donington	15:36	2,267:1	1,882:1	1,588:1	1,368:1	1,227:1	1,083:1	mittel	mittel
Catalunya	15:36	2,267:1	1,882:1	1,588:1	1,368:1	1,200:1	1,045:1	mittel	mittel
Sentul	15:38	2,438:1	1,933:1	1,588:1	1,368:1	1,200:1	1,045:1	sehr hart	sehr hart
Hexagon-Ring	15:37	2,438:1	1,933:1	1,988:1	1,368:1	1,174:1	1,045:1	sehr hart	sehr hart
Mount Elisabeth	16:38	2,214:1	1,813:1	1,588:1	1,368:1	1,200:1	1,045:1	mittel	mittel
Lake Vermeer	15:37	2,438:1	1,933:1	1,988:1	1,368:1	1,174:1	1,045:1	sehr hart	hart

Der ERSTE Gang

Tip 4: Im Tuning-Menü setzen Sie die Daten aus unserer hilfreichen Tabelle um.

Der SECHSTE Gang**Gänge ZWEI bis FÜNF****ANALOGUE Steuerung****Blitzschneller START**

Tip 8: Beim Start sollten Sie die Drehzahl zwischen 9.000 und 10.000 Umdrehungen halten.

TIP 4: Wählen Sie den ersten Gang so niedrig, daß in der langsamsten Kurve eine möglichst gute Motorleistung besteht. Dann können Sie nämlich optimal herausbeschleunigen. Profis sollten aber auch die anderen Kurven beachten: Es nützt Ihnen nichts, wenn Sie die langsamste perfekt nehmen, während Sie bei den anderen in einem Leistungsloch landen.

TIP 5: Zunächst stellt man das Getriebe ziemlich kurz ein, fährt auf einer langen Geraden und behält dabei die Geschwindigkeit im Auge. Im Idealfall sollte man die Maximalgeschwindigkeit nach etwa 80 Prozent der schnellsten Geraden erreicht haben. Falls das Höchsttempo zu früh erreicht wird, ist der sechste Gang zu kurz eingestellt. Wenn es erst zum Ende der Geraden erzielt wird, kann man den Gang ruhig kürzer machen, um die Beschleunigung zu erhöhen.

TIP 6: Stellen Sie die Gänge zwischen dem ersten und sechsten so ein, daß möglichst kein Leistungsloch entsteht. Wichtig ist auch die eigene Fahrweise: Wer noch viele Fehler macht, sollte die Übersetzung niedriger einstellen, um nach überzogenen Bremsmanövern besser beschleunigen zu können. Gute Fahrer müssen beachten, daß eine höhere Maximalgeschwindigkeit nicht automatisch eine bessere Rundenzeit bedeutet. Im Anfängermodus sollte die Übersetzung deutlich kürzer gewählt werden, da das erreichbare Höchsttempo wegen der schwächeren Motorleistung niedriger liegt.

Auf der Rennstrecke

TIP 7: Verwenden Sie unbedingt ein analoges Eingabegerät. Nur so haben Sie volle Kontrolle über die Lenkung sowie Motor- und Bremsleistung.

TIP 8: Die automatische Kupplung ist gar nicht so schlecht, wie Sie vielleicht meinen. Übernehmen Sie das Kuppeln erst selbst, wenn Sie genug Fahrpraxis haben. Bei Startfreigabe sollte Ihre Drehzahl genau zwischen 9.000 und 10.000 U/min liegen. Die automatische Kupplung läßt Ihre Maschine dann locker an den Konkurrenten vorbeiziehen.

Anfahrt auf KURVEN

Tip 9: Beobachten Sie, wann die anderen bremsen.

TIP 9: Größtes Problem bei den Kurven ist das Erlernen der richtigen Brems- und Beschleunigungspunkte. Grundsätzlich gilt: So spät bremsen wie möglich, so früh beschleunigen wie möglich. Bremsen Sie aber anfangs besser zu früh als zu spät, denn wenn Sie zu schnell in die Kurve einbiegen, haben Sie keine Korrekturmöglichkeit mehr. Bei einem

Rennmotorrad werden Sie leider erst merken, daß Sie zu schnell waren, wenn sich Ihre Maschine schlagartig selbständig macht. Beachten Sie auch das Verhalten der Computerfahrer bei der Kurveneinfahrt, denn die kennen die Bremspunkte ziemlich gut.

Wenn Ihnen vor einer Kurve plötzlich alle Computerfahrer rasch seitlich »entgegenkommen«, landen Sie mit Sicherheit neben der Strecke.

BESCHLEUNIGEN aus Kurven**So werden Sie NETZWERK-König****Schummeln per EDITOR**

Tip 12: Per Editor verschlechtern Sie die Gegner.

TIP 10: Wenn Sie merken, daß Sie beim Herausbeschleunigen den gewünschten Kurvenradius nicht halten können, sollten Sie sofort Gas wegnehmen, um nicht wenig später noch mal abbremsen zu müssen. Im Profimodus nicht schlagartig Vollgas geben – sonst rutscht Ihr Hinterrad so schnell weg, daß Sie nicht mal mehr Gas reduzieren können.

TIP 11: Vor allem Einsteiger sollten bei Netzwerkpartien nur im Anfängermodus spielen, denn nichts ist frustrierender, als nach der Hälfte der Runden festzustellen, daß die Reifen nichts mehr taugen. Wählen Sie sehr weiche Reifen für beste Beschleunigung. Wenn Sie jetzt noch die Gangautomatik einstellen, können Sie sich voll und ganz auf turbulente Ramm-Manöver konzentrieren, ohne bei jeder Kollision zusätzlich auf die Gänge achten zu müssen. Passen Sie im Netzwerkspiel auch das Getriebe Ihrem Multiplayer-Fahrstil an. Die beste Maschine für Mehrspieler-Rennen ist übrigens die »Honweg«. Welchen Fahrer Sie wählen, spielt leistungsmäßig keine Rolle, denn im Netzwerkmodus sind alle gleich stark eingestellt.

TIP 12: Der Editor dient nicht nur zum Anpassen der Fahrernamen – Sie können mit ihm auch prima schummeln. Geben Sie allen Fahrern bis auf Ihren nur schlechte Werte, um problemlos zu gewinnen. Natürlich dürfen Sie sich dann nichts auf Ihren Sieg einbilden – die Mogelei ist eher eine geeignete Hilfe fürs Training.

MD