

Fahrertraining

Grand Prix Legends

Die Formel-1-Flitzer der 60er fordern selbst gestandene Rennspielveteranen. Mit unseren Profitips fahren Sie ganz an der Spitze mit.

Papyrus' Rennspiel Grand Prix Legends lässt nicht nur die goldene Ära der Formel 1 auferstehen, sondern auch Profis schwitzen. Die Boliden aus den 60er Jahren steuern sich nämlich viel bockiger als die heutigen Flitzer. Wir widmen dem GameStar-gekrönten Spiel deshalb gleich zwei Tips-Folgen. In dieser Ausgabe erfahren Sie alles übers richtige Setup, die Wagen und die ersten Rennstrecken. Im kommenden Heft folgt eine genaue Beschreibung der restlichen Kurse.

Allgemeine Tips

JOYSTICK
auf »nicht
linear«
stellen

TIP1: Das beste Fahrgefühl hat man mit Lenkrad und Pedalen, da sich Grand Prix Legends damit optimal steuern lässt. Man kann so sehr feinfühlig Gas geben und lenken, um die rutschigen Rennwagen besser zu kontrollieren. Aber natürlich tut es auch ein normaler Joystick. Dann sollte man die Steuerung im Optionsmenü allerdings auf »nicht linear« stellen. Es reicht nicht, Joystick oder Lenkrad unter Windows zu kalibrieren – sie sollten unbedingt auch im Spiel selbst justiert werden. Dabei ist äußerstes Fingerspitzengefühl gefragt: Ohne festen Nullpunkt übermitteln bereits minimale Abweichungen dem Fahrzeug einen Lenkbefehl. Das führt dann zu Ausflügen neben die Strecke und schlechten Rundenzeiten.

ZWEIMAL
Kalibrieren

TIP2: Schalten Sie zum Üben unbedingt im Optionsmenü die Schäden aus. Denn sonst beschädigen selbst kleine Hoppler über die Begrenzung Ihren Wagen. Die Auswirkungen sind zwar nicht zu sehen, aber beim Weiterfahren deutlich zu spüren. So verzieht die Spur an der Vorderachse, was den Geradeauslauf stark beeinträchtigt. Vernünftiges Trainieren oder gute Rundenzeiten können Sie damit vergessen.

SCHÄDEN
ausschalten

TIP3: In der Cockpitperspektive haben Sie keine Angaben über Ihr Tempo, was die Suche nach dem richtigen Bremspunkt fast unmöglich macht. Deshalb sollten Sie mit »F10« zur Verfolgersicht wechseln. Die bietet eine digitale Anzeige der Geschwindigkeit, der Umdrehungszahl und des eingelegten Ganges. In dieser Ansicht sehen Sie auch besser, wann der Wagen auszubrechen beginnt, und können noch gegenlenken. Erst wenn Sie sich an das Fahrverhalten des Autos gewöhnt haben und die Bremspunkte der Strecke kennen, sollten Sie wieder in die realistischere Cockpitperspektive umschalten.

Wahl der
PERSPEKTIVE



TIP 3: Die Verfolgerperspektive hilft, das Fahrverhalten kennenzulernen.

TRAINER-
MODUS
überspringen

TIP4: Die Trainermodi sind zum Einstieg der falsche Weg, da sie einem ein falsches Gefühl von Fahrzeugbeherrschung vermitteln. Besser ist es, gleich den »Grand Prix Modus« zu wählen und ein gut fahrbares Auto zu testen, da man hiermit schneller gute Rundenzeiten erzielt. Dann findet man auch leichter das ideale persönliche Setup.

Das ideale Setup

Wagen sollte
ÜBER-
STEUERN

TIP5: Wählen Sie das Setup so, daß der Wagen eher übersteuert, also mit dem Heck zuerst ausbricht. Dadurch läßt sich Ihr Gefährt durch leichtes Gegenlenken wieder abfangen. Falls Sie den Bremspunkt mal verpassen und zu schnell in die Kurve gehen, driftet Ihr Wagen zwar leicht ab, das kostet aber nicht viel Zeit. Ein untersteuerndes Setup empfiehlt sich nicht, da es keine Fehler verzeiht.

Setup für
KURVIGE
Strecken

TIP 6: Auf kurvenreichen Strecken sollten Sie den Sturz (also den Winkel zwischen Reifen und Strecke) möglichst neutral halten. Dadurch verbessert sich das Kurvenverhalten des Wagens – allerdings fahren Sie dann auf den Geraden etwas schlechter.

GÄNGE und
Steuerung

TIP7: Wenn Sie den Abstand zwischen den einzelnen Gängen länger wählen, bekommen Sie die Motorleistung besser in den Griff. Ein kleinerer Steuereinschlag hilft, falls Ihnen der Wagen beim Lenken zu direkt reagiert und Sie ständig Dreher haben.

Die REIFEN

TIP 8: Die Reifen in der Saison 1967 waren, verglichen mit heutigen Formel-1-Reifen, sehr schmal, hart und tief profiliert. Es ist sehr wichtig, sie in den ersten Runden aufzuwärmen, damit sie maximale Performance erreichen. Erst dann kann man auf die

Das GETRIEBE

Jagd nach Rundenrekorden gehen. Die Bremsbalance nicht zu sehr nach vorne verlagern, da die schmalen Vorderreifen sonst übermäßig belastet werden.

TIP 9: Wer von Hand schaltet, sollte beim Gangwechsel kurz vom Gas gehen, da der Motor sonst nach wenigen Runden das Zeitliche segnet. Die altmodischen Motoren haben nämlich keinen Drehzahlbegrenzer, und beim Schalten springt das Getriebe immer kurz in den Leerlauf, so daß der Motor schnell überdreht. Beim automatischen Gangwechsel schaltet das Programm völlig selbständig, daher kann man hier unbesorgt voll auf dem Gas bleiben.

Auf der Strecke

Die ersten TESTSTRUNDEN

TIP 10: Zu Beginn sollte man sich in Monza an das Fahrverhalten der Flitzer gewöhnen. Das Setup kann man erst mal vernachlässigen, die vorgegebenen Einstellungen reichen zum Einstieg aus. Testen Sie lieber verschiedene Autos, um ihre Unterschiede zu erkennen. Wenn Sie erst mal Ihren Lieblingswagen gefunden haben, können Sie in Rouen oder Watkins Glen Ihre Fahrfähigkeiten verbessern.

Korrigieren von DREHERN

TIP 11: Wenn man aus Kurven heraus zuviel Gas gibt, bricht der Wagen leicht aus. Allerdings lassen sich solche Dreher ohne großen Zeitverlust wieder korrigieren: Kurz bevor der Wagen sich einmal um die Achse gedreht hat, gegenlenken und das Gas antippen, um ihn wieder in Fahrtrichtung zu bekommen.

Anbremsen von KURVEN

TIP 12: Die simulierten Fahrzeuge haben Stahlbremsen und keine aerodynamischen Hilfen wie Front- oder Heckflügel. Daher müssen Sie vor Kurven viel früher bremsen und die Kurven selbst viel langsamer durchfahren. Die maximal zulässige Kurvengeschwindigkeit sollten Sie vor dem Einlenken erreichen. Das korrigierende Bremsen in die Kurve hinein oder das Herunterschalten in der Kurve wirft den Wagen nämlich leicht aus der Balance.

Taktiken fürs Rennen

Die ERSTEN Runden

TIP 13: Beim Start ist der Tank randvoll. Das zusätzliche Gewicht macht sich sehr stark bemerkbar: Die Bremswege werden länger, und der Wagen bricht in den Kurven viel schneller aus. Schon beim Testen sollten Sie nicht nur Benzin für wenige Runden mitnehmen, sondern verschiedene Tankstände ausprobieren, um ein Gefühl für das unterschiedliche Verhalten zu bekommen. Besonders den Start und die erste Runde mit vollem Tank und kalten Reifen müssen Sie sehr vorsichtig angehen – sonst ist das Rennen nach wenigen hundert Metern bereits gelaufen.

Im PULK vorsichtig fahren

TIP 14: Das Fahren im Pulk (vor allem beim Start) erfordert sehr viel Übung, weil die Computergegner einem das Überleben schwer machen. Sie lassen sich nur ungern überholen, nutzen aber jede Gelegenheit, um selbst an Ihnen vorbeizuziehen. Fahren Sie sehr vorausschauend und vorsichtig, und lassen Sie einen Konkurrenten im Zweifelsfall lieber ziehen, als einen überflüssigen Unfall zu provozieren.



TIP 14: Fahren Sie in der schwierigen Startphase besonders vorsichtig.

FEHLER des Vordermanns nutzen

TIP 15: Überholen aus dem Windschatten verlangt sehr gutes Timing. Außerdem brauchen Sie genug Anlauf, um den nötigen Geschwindigkeitsüber-



TIP 15: Bei den riskanten Überholmanövern kommt's aufs richtige Timing an.

BREMS- SPUREN beachten

schuß aufzubauen. Vergessen Sie deshalb gefährliche Überholmanöver auf kurzen Geraden; warten Sie lieber auf einen Fehler des Vordermanns, um dann blitzschnell an ihm vorbeizurauschen.

TIP 16: Auch die computergesteuerten Konkurrenten hinterlassen Bremsspuren. An denen sollten Sie sich orientieren, um den idealen eigenen Bremspunkt herauszufinden. Für die Konkurrenzfahrer gelten nämlich die gleichen Bedingungen wie für Sie.



TIP 16: An den Bremsspuren der computergelenkten Konkurrenten können Sie leicht den idealen eigenen Bremspunkt erkennen.

PS-Vergleich
der
Rennwagen

Wagen für jeden Fahrertyp

TIP 17: Achten Sie bei der Auswahl Ihres Renners nicht nur auf seine PS-Zahl – schließlich sind die Kisten auch unterschiedlich schwer. Die folgende Tabelle zeigt einen Vergleich aller Rennwagen bezogen auf die PS-Zahl pro Kilo Fahrzeuggewicht. Je höher der letzte Wert ist, desto besser beschleunigt der jeweilige Typ.

Wagen	PS	Gewicht (kg)	PS/kg
Lotus Ford 49	400	501	0,80
Ferrari 312	410	512	0,80
Eagle T1G	415	528	0,79
Murasama MA-310	430	596	0,72
Brabham BT24	350	501	0,70
Coventry 19R	390	558	0,70
BRM P115	423	626	0,68

Wagen für
PROFIS

TIP 18: Lotus und Eagle sind nur Profis zu empfehlen. Ihre Motorleistung macht sie zu den schnellsten Fahrzeugen. Da die Leistung aber sehr direkt einsetzt, brechen die Boliden beim Beschleunigen leicht aus. Der lange Radstand des Eagle ist besonders auf Geraden und schnellen Kurven sehr vorteilhaft. Der



TIP 18: Der Lotus ist der herausragende Rennwagen für professionelle Fahrer.

Autos für
FORTGESCHRITTENE

Lotus ist am schwierigsten zu fahren. Doch wenn man sein Verhalten in den Griff bekommt, hat man auf allen Strecken ein echtes Siegerauto.

TIP 19: Ferrari und Brabham eignen sich gleichermaßen für Fortgeschrittene und Profis. Sie erreichen zwar nicht ganz die Leistungswerte von Lotus und Eagle, verhalten sich aber gutmütiger. Der Ferrari empfiehlt sich durch seinen kurzen Radstand und seine Motorleistung besonders für langsame bis mittelschnelle Kurse. Der Brabham ist ein kleiner kompakter Rennwagen, der sich für kurvenreiche Strecken hervorragend eignet.

Flitzer für
EINSTEIGER

TIP 20: Der BRM und der Murasama sind ideal für Einsteiger und Fortgeschrittene. Beide Fahrzeuge haben zwar weniger Motorleistung als die vier zuerst genannten, dafür ist ihre Fahrbarkeit um so höher. Besonders auf sehr kurvenreichen Strecken sind beide Modelle sehr angenehm zu steuern. Der Coventry ist der am leichtesten zu beherrschende Rennwagen. Er hinkt den anderen Wagen in puncto Höchstgeschwindigkeit zwar hinterher, verzeiht Fehler aber am ehesten. Beim Beschleunigen verhält er sich sehr gutmütig. Für Einsteiger sind der BRM und besonders der Coventry die erste Wahl.

Die WAHL
des
Rennwagens

TIP 21: Jeder Fahrer sollte für sich selbst entscheiden, welcher der sieben Wagen ihm besonders liegt. Erst wenn Sie sich auch für Ihr Lieblingsgefährt entschieden haben, sollten Sie sich um sein Setup kümmern. Außerdem ist die Wahl des Kurses entscheidend: In Monaco fällt die reine Motorleistung kaum ins Gewicht; in Monza nützt die reine Fahrbarkeit aber wenig, wenn es an entsprechender Leistung fehlt.

Monza

(Italien)



TIP 22: Monza ist der schnellste Kurs. Hier zählt nur die Endgeschwindigkeit.

BASISSETUP
für Monza

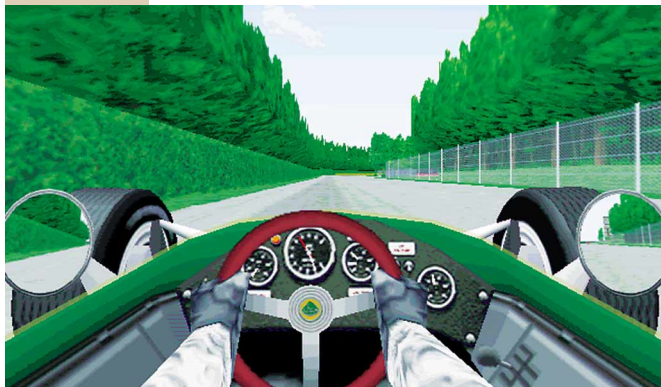
TIP 22: Monza eignet sich hervorragend für Einsteiger, um erste Erfahrungen zu sammeln. Es ist ein reiner Hochgeschwindigkeitskurs mit zwei langsamen und zwei mittelschnellen Kurven. Man sollte den Wagen härter abstimmen, um ihn bei hohen Geschwindigkeiten besser kontrollieren zu können. Der Sturz bleibt dabei relativ neutral, damit auf den langen Geraden die Innenseite der Reifen nicht zu heiß wird. Grundsätzlich muß das Auto leicht übersteuernd abgestimmt werden, da man sonst in den sehr schnellen Kurven wertvolle Zeit verliert.



TIP 22: Der leistungsstarke Eagle eignet sich hervorragend für Monza.

CURVA GRANDE

TIP 23: Der Bremspunkt liegt etwa dort, wo die kleine Straße von rechts die Strecke kreuzt. Die Bremszone eignet sich sehr gut fürs Überholen aus dem Windschatten. Man sollte relativ früh auf die rechte Kur-



TIP 23: Curva Grande: Das Ende des rechten Zauns markiert den Bremspunkt.

DELLA ROGGIA

venseite und erst beim Beschleunigen gegen Ende der Krümmung wieder nach links ziehen. Es ist hier besonders wichtig, sauber aus der Kurve zu beschleunigen, um viel Tempo auf die folgende Gerade mit dem leichten Linksknick mitzunehmen. Da direkt hinter dem Della-Roggia-Knick die Bremszone für die erste Lesmo-Kurve beginnt, muß er sehr präzise durchfahren werden. Man fährt ihn auf der rechten Seite an und zieht dann ohne zu bremsen nach links.



TIP 24: Präzises Fahren ist in den beiden verbunden Lesmo-Kurven besonders wichtig, um den Bremspunkt nicht zu verpassen.



TIP 24: Die Ausfahrt aus der zweiten Lesmo-Kurve. Der Rennwagen muß hier gut liegen, um früh in den Vollgasbereich beschleunigen zu können.

Die zwei LESMO-KURVEN

TIP 24: Die Lesmo-Kurve besteht eigentlich aus zwei separaten Biegungen, die durch eine kurze Gerade verbunden sind. Der Beginn der Brems Spuren auf der Straße markiert auch den Bremspunkt für die erste Kurve. In der zweiten ist eine saubere Linie sehr wichtig, um relativ früh wieder beschleunigen zu können.

ASCARI-KURVE

TIP 25: In der reinen Vollgas-Kurve ist es besonders wichtig, wenig zu lenken, um möglichst viel Ge-



TIP 25: Die Ascari-Kurve wird ohne viel zu lenken mit Vollgas durchfahren.

PARABOLICA

schwindigkeit auf die folgende Gerade mitzunehmen. Nutzen Sie also die volle Fahrbahnbreite, und fahren Sie die Kurve sehr weit rechts an.

TIP 26: Der Bremspunkt liegt wieder am Anfang der Brems Spuren. Diese Stelle eignet sich für Überholmanöver. Die Kurve besteht aus einem langsameren ersten Teil und einem sich öffnenden zweiten.



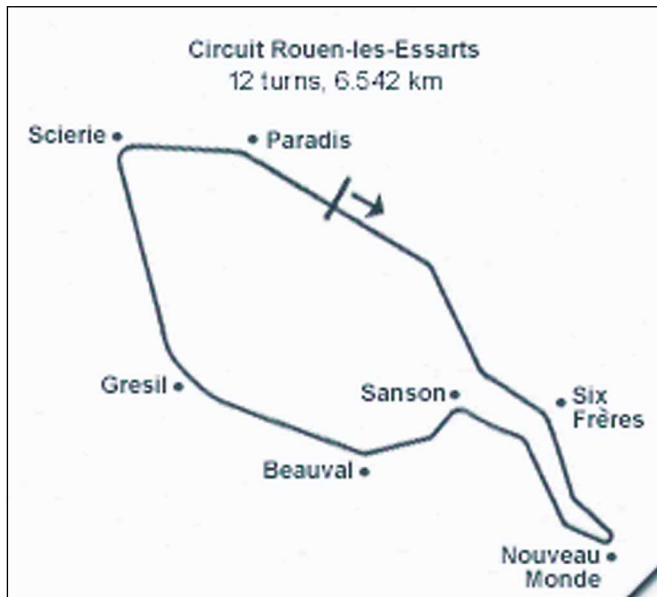
TIP 26: Das Schild links markiert den Bremspunkt für die Parabolica.



TIP 26: Ab hier können Sie wieder kräftig aufs Gas steigen.

Rouen

(Frankreich)



TIP 27: Der Kurs von Rouen stellt hohe Ansprüche an die Fahrkünste.

BASISSETUP für Rouen

TIP 27: Rouen besteht aus einem langsamen, sehr anspruchsvollen ersten und einem sehr schnellen zweiten Teil. Die meisten Kurven sind langsam bis mittelschnell. Das Auto muß weicher abgestimmt werden, um gut auf der Straße zu liegen. Die Gänge sollten Sie länger machen, um nach langsamen Kurven und auf den langen Geraden schneller zu sein. Der Kurs verlangt sehr präzises Fahren, um die Kurvenkombinationen gut zu meistern. Die Bremspunkte für alle Kurven werden durch die Konkurrenz-Bremsspuren auf der Straße vorgegeben.

KURVEN 1 bis 3

TIP 28: Die Kurven 1 und 2 sind mittelschnell; hier ist eine gute Fahrzeugkontrolle wichtig. Für die dritte müssen Sie nicht bremsen, sondern nur vom Gas gehen. Beschleunigen Sie nicht zu früh – der zweite Teil der Kurve ist deutlich enger.

NOUVEAU MONDE

TIP 29: Die Haarnadelkurve wird bereits in der davorliegenden Linkskurve abgebremst. Man geht am besten schon vor der Linkskurve vom Gas und be-



TIP 29: Kurz hinter dieser Linkskurve folgt die Haarnadel Nouveau Monde.

SANSON- KURVE

ginnt leicht zu bremsen. Dabei wird der Wagen allerdings sehr unruhig und droht auszubrechen.

TIP 30: Die Kombination besteht aus einer mittelschnellen Linkskurve und der Sanson-Kurve, die im



TIP 30: Einfahrt zur schwierigsten Passage in Rouen – es folgen fünf Kurven.

BEAUVAL- KURVE

ersten Gang durchfahren wird. Am Ausgang der Linksbiegung nicht zu früh beschleunigen! Die folgende Sanson-Kurve sollten Sie unbedingt bereits früh anbremsen, um eine gute Linie zu halten.

GRESIL- KURVE

TIP 31: Diese Kombination besteht aus zwei Rechtskurven. Die erste und die Beauval-Kurve sollte man wie eine einzige Kurve angehen. Am Ende der langsamen ersten beschleunigt man hart auf die Beauval zu und driftet hindurch, ohne vorher zu bremsen.

SCIERIE- KURVE

TIP 32: Dies ist eine sehr schnelle Rechtskurve, die nicht abgebremst wird. Gehen Sie vom Gas, lenken Sie sehr früh ein, und beschleunigen Sie auf die lange Gerade hinaus bis zur Scieriekurve.

TIP 33: Am Ende der ersten Geraden folgt die Scierie-Kurve, die auch frühzeitig abgebremst werden muß,



TIP 33: Am Ende der ersten langen Geraden folgt eine sehr enge Rechtskurve.

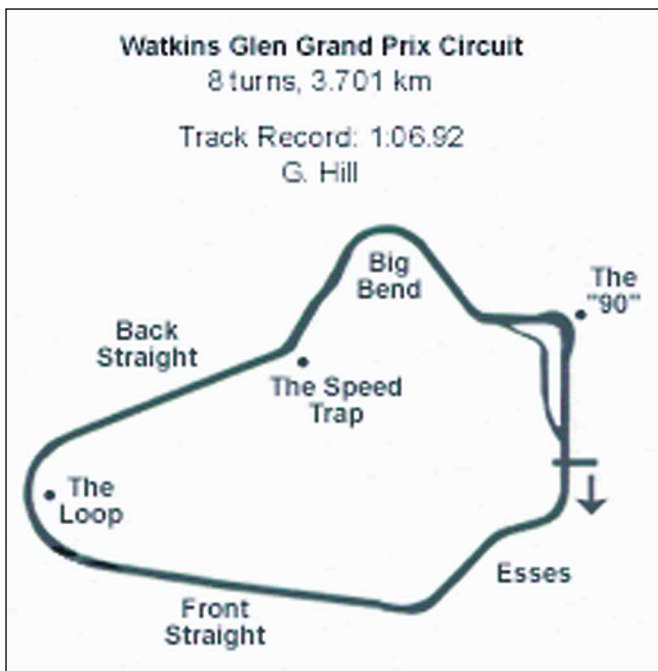
PARADIS- KURVE

um sie in einer sauberen Linie zu durchfahren. Auch hier sollte man gefühlvoll beschleunigen, damit die Räder nicht durchdrehen.

TIP 34: Die Paradis-Kurve sollten Sie lediglich leicht anbremsen, dies ist aber auch vom Setup abhängig.

Watkins Glen

(USA)



TIP 35: Der Kurs von Watkins Glen ist wie eine Berg-und-Tal-Bahn.

BASISSETUP für Watkins Glen

TIP 35: Der Kurs von Watkins Glen ist sehr abwechslungsreich. Er eignet sich besonders, die in Monza erlangten Fahrkenntnisse zu vertiefen. Die Abstimmung des Fahrzeugs muß einen Kompromiß zwischen Höchstgeschwindigkeit und guter Straßenlage in langsamen bis mittelschnellen Kurven darstellen.

ESSES

TIP 36: Bei dieser Kombination kommt es auf eine gute Fahrzeugbeherrschung an. Man sollte nicht zu viel driften, um in die richtige Position für die nächsten Kurven zu kommen. Besonders den Scheitelpunkt der letzten Rechtskurve muß man genau treffen, damit man frühzeitig auf die lange Front-Straight-Gerade beschleunigen kann.

THE LOOP

TIP 37: Bremsen Sie diese Kurve bereits an, bevor Sie die Biegung sehen können. Die Bremszone eignet sich gut für Überholmanöver. Auch hier sollten Sie



TIP 36: Die Strohballen rechts markieren den Scheitelpunkt der letzten Rechtskurve. Ab hier wird auf die folgende Gerade beschleunigt.



TIP 37: Loop liegt noch hinter der Kuppe, Sie sollten aber schon hier bremsen.

BACK- STRAIGHT

versuchen, frühzeitig Gas zu geben, da mit der Back-Straight-Gerade ein sehr schneller Bereich folgt.

TIP 38: Am Ende der Geraden folgt eine sehr schnelle Linkskurve, die Sie ohne zu bremsen durchfahren. Am Ausgang darf man nicht zu hart beschleunigen.



TIP 38: Diese langgezogene Speed-Trap-Linkskurve kann man fast mit Vollgas durchfahren. Allerdings ist dabei feinfühliges Lenken wichtig.

BIG BEND

TIP 39: Den Abschluß der Strecke bildet eine Kombination aus zwei langsamen Rechtskurven und einer mittelschnellen Linkskurve. Hier ist ebenfalls die Fahrzeugbeherrschung sehr wichtig. MD



TIP 39: Hier liegt der Bremspunkt für Big Bend. Achten Sie beim Einfahren unbedingt auf eine saubere Linie für die zwei folgenden Kurven.