

Fahrertraining ohne Tempolimit

F1 Racing Simulation



Anschnallen bitte! Unsere Fahr- und Setup-Tips machen Sie selbst ohne Führerschein zum umjubelten F1-Helden, dem alle Schumis und Frenzens nur verdutzt hinterherblicken können.

Trotz der ganzen Fahrhilfen sind schnelle Runden mit F1 Racing Simulation scheinbar schwerer als in einem echten Formel-1-Boliden. Doch der Schein trügt. Wenn Sie sich an ein paar feste, eigentlich einfache Grundregeln halten, sehen Sie bald die Zielflagge öfter als das nächstgelegene Kiesbett.

Die Fahrtechnik

SAUBEREN
Fahrstil
finden

TIP 1: Wichtigstes Kriterium auf dem Weg zu einem guten Fahrer ist es, eine saubere Linie zu finden. Wie Niki Lauda und Alain Prost bewiesen haben, sind die unspektakulärsten Fahrstile oft die effizientesten. Qualmende Slicks und waghalsige Drifts mögen zwar schnell aussehen, ein wirklich guter Fahrer erreicht seine niedrigen Rundenzeiten aber auf andere Weise.

IDEALLINIE
einschalten

TIP 2: Fahren Sie die ersten Stunden F1 Racing Simulation unbedingt mit eingeschalteter Ideallinie. Denn haben Sie sich den Weg um eine Piste erst einmal falsch angewöhnt, ist das Umlernen recht schwierig. Der Gummiabrieb taugt sogar zum Erlernen der richtigen Bremspunkte: An den entsprechenden Stellen wird die Spur deutlich dunkler.

VOR KURVE
bremsen

TIP 3: Das Durchfahren einer Kurve mit einem 750 PS starken F1-Boliden ist eine heikle Sache, die Ihre vollste Konzentration fordert. Deshalb ist es unbedingt notwendig, daß Sie bereits vor der Kehre mit Herunterschalten und Bremsen fertig sind.

**STRASSEN-
BREITE**
ausnutzen

TIP 4: In dem Moment, in dem Sie den Scheitelpunkt der Kurve passiert haben, können Sie sich wieder bis auf die andere Straßenseite hinaustragen lassen. Bleiben Sie auch nach der Biegung auf deren Innenseite, war erstens Ihre Linie nicht korrekt und Sie außerdem nicht schnell genug.

Lenkung
**RUHIG
HALTEN**

TIP 5: Durchfahren Sie gewöhnliche Kurven und Haarnadeln in einem Strich, das heißt ohne viel zu korrigieren. Vorausgesetzt, Ihr Setup ist in Ordnung, deuten viele kleine Lenkradkorrekturen darauf hin, daß Ihre Linie nicht die ideale ist.

**KERBS über-
fahren**

TIP 6: Um die letzten Zehntel aus einer Runde herauszuquetschen, sollten Sie unbedingt die gestreifte Streckenbegrenzung (die sogenannten Kerbs) mit in die Ideallinie einbeziehen. Spätestens hier empfeh-



Vorsicht beim Abkürzen: Kerbs sind oft ziemlich rutschig.

len wir dann auch eine der Außenansichten zum Spielen. Die Cockpitansicht vermittelt zwar beeindruckende Impressionen, dauerndes Bildschirmrütteln ist aber für Bestzeiten wenig tauglich.

**Richtig
ÜBERHOLEN**

TIP 7: Den Vordermann zu überholen, ist in der modernen Formel 1 fast ein Ding der Unmöglichkeit. In F1 Racing Simulation geht's etwas einfacher: Mehr als ein digitaler Totalschaden kann bei zu großem Risiko nicht passieren. Geeignete Stellen sind mit einer einfachen Formel zu beschreiben. Je länger eine Gerade und je langsamer und enger die darauffolgende Kurve ist (zum Beispiel Schikanen), um so besser stehen die Chancen auf einen erfolgreichen Überholversuch. Da die Windschattenspiele vergangener Tage passé sind, müssen Sie es mit einem gewagten Ausbremsmanöver versuchen und zur Not auf die Robustheit Ihrer Radaufhängungen hoffen.

Das Setup

**GRUND-
SÄTZE**
des Setups

TIP 8: Das Motto beim Setup lautet: Sicherheit geht vor. Stimmen Sie Ihr Fahrzeug für den Anfang so ab, daß Sie möglichst lange auf der Piste bleiben. Das heißt viel Abtrieb, viel Haftung und ein gutmütiges Handling. Erst wenn Sie den Boliden im Griff haben,

geht es ans gezielte Feintuning. Die Crux beim Setup: Maximalgeschwindigkeit in Kurven und auf Geraden sind zwei völlig verschiedene Paar Schuhe. In Biegungen ist durch die Fliehkräfte viel Anpreßdruck notwendig, der hauptsächlich durch steil angestellte Flügel erreicht wird. Auf langen Geraden sind dagegen möglichst flach gestellte Spoiler für einen niedrigen Luftwiderstandswert und damit hohes Tempo zuständig. Jedes Setup ist also immer ein mehr oder weniger unbefriedigender Kompromiß zwischen den beiden Geschwindigkeitsfaktoren.

**Setup
DEM KURS
anpassen**

TIP 9: Ein für alle Kurse auch nur halbwegs taugliches Setup gibt es nicht. Wenn Sie eine Strecke zum ersten Mal befahren, sollten Sie versuchen, mit ein paar langsamen Runden den Charakter der Piste herauszufinden. Je kurvenreicher ein Kurs, um so mehr Bodenhaftung muß Ihr Rennwagen aufweisen. Bei schnellen Strecken mit langen Geraden steht natürlich ein möglichst geringer Luftwiderstandswert im Vordergrund. Schwierig wird es auf Pisten wie Hockenheim oder Sao Paulo, die ebenso ausgedehnte gerade Abschnitte wie enges Kurvengeschlängel aufweisen.

**FLÜGEL
richtig
einstellen**

TIP 10: Mit unterschiedlichen Front- und Heckspoiler-Einstellungen können Sie den F1-Wagen Ihrem bevorzugten Fahrstil anpassen. Mögen Sie es lieber übersteuernd (das Fahrzeugheck drängt in Kurven zum Außenrand), sollte der Heckflügel zwei bis drei Grad flacher als der Frontspoiler gestellt werden. Der Bolid lenkt beim Übersteuern leichter in Kurven ein und ermöglicht bei einem versierten Fahrer minimal bessere Rundenzeiten als beim Untersteuern. Letzteres ist dafür leichter zu beherrschen, da das Auto bei zu hoher Geschwindigkeit gutmütig über die Vorderräder nach außen schiebt, dabei stabil bleibt und sich dadurch quasi selbst abbrems.

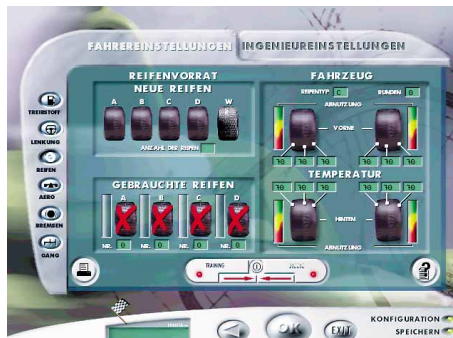
Empfohlene Spoilerwerte	
Australien	14°
Brasilien	11°
Argentinien	20°
Europa	14°
Imola	10°
Monaco	22°
Spanien	9°
Kanada	12°
Frankreich	14°
England	10°
Hockenheim	4°
Ungarn	18°
Belgien	9°
Italien	5°
Portugal	12°
Japan	12°

**IM
TRAINING
Benzin
ablassen**

TIP 11: F1 Racing Simulation füllt den Tank bei jeder Sitzung bis oben hin zum Einfüllstutzen. Damit läßt man aber im Qualifying wichtige Zeit auf der Bahn liegen. Mehr als 20 Liter Benzin sind im offiziellen Training nicht nötig, allein damit gewinnen Sie circa eine halbe Sekunde. Im Rennen gilt es allerdings darauf aufzupassen, daß die Rennstrategie mit der Anzahl der Boxenstopps und der dabei eingefüllten Menge Sprit übereinstimmt.

**REIFEN
schonen**

TIP 12: Für ein Rennwochenende haben Sie nur sieben Sätze Slickreifen zur Verfügung. Wenn Sie bei einer Garnitur auch nur einen einzigen Pneu zerstören, müssen Sie laut Reglement trotzdem einen komplett neuen Satz aufziehen. Deshalb sollten Sie mit Ihrem Wagen gerade in Hinblick auf die Reifen schonend umgehen. Ebenfalls wichtig: Verwenden



Gehen Sie mit ihrem **Reifenvorrat** sparsam um.

**BREMSEN
aus-
balancieren**

ben Sie zudem mindestens drei frische Sätze B/C-Reifen für das eigentliche Rennen auf.

TIP 13: Ein Formel-1-Wagen muß nicht nur schnell sein, sondern auch schnell anhalten können. Fast ebenso wichtig wie der reine Bremsweg ist das Verhalten des Rennwagens dabei; er sollte möglichst stabil bleiben. Bei einer Vollbremsung merken Sie, ob die Balance am Auto stimmt. Raucht eine Achse, wurde ihr zuviel Bremskraft zugeteilt. Prinzipiell gilt: Neigt ein F1-Renner zum Übersteuern, sollte die Bremskraft mehr Richtung Vorderachse gelegt werden, bei Untersteuern auf die hintere.

**BODEN-
FREIHEIT
absenken**

TIP 14: Standardmäßig liegen die Wagen in F1 Racing Sim viel zu hoch. Sie können das Chassis soweit absenken, bis der Unterboden während einer Runde mehrmals auf den Asphalt schlägt. Weniger Bodenfrieheit verstärkt den Saugeffekt, verringert den Luftwiderstand und bringt deshalb sowohl auf Geraden wie in Kurven Vorteile. Keinesfalls darf das Heck niedriger liegen als das Vorderteil, sondern etwa 2 bis 5 mm höher.

**GETRIEBE
dem Kurs
anpassen**

TIP 15: Entgegen den Tips im Handbuch empfehlen wir, die Abstufungen zwischen den einzelnen Gängen nicht gleich groß zu machen. Je höher die Gänge, desto kleiner sollte der Abstand dazwischen sein. Achten Sie besonders darauf, daß Ihr Getriebe mit den Flügeleinstellungen harmonisiert. Als Faustregel gilt: Je steiler die Spoiler, desto kürzer muß das Getriebe übersetzt sein; je flacher die Flügel sind, desto länger.

**DREHZAHL
heraufsetzen**

TIP 16: Ein Vabanquespiel ist die Heraufsetzung der Höchstdrehzahl unter gleichzeitiger Verminderung der Zuverlässigkeit. Da ein paar PS mehr aber immer von Vorteil



Bei mehr als **17.000 Umdrehungen** läßt die Zuverlässigkeit des Motors zu stark nach.

Sie die für den jeweiligen Zweck passende Gummimischung. So reicht zum Herumrollen in den freien Trainings ein Satz A-Reifen, während das Qualifying ohne die weichen D-Puschen wenig Sinn macht. He-

ben Sie zudem mindestens drei frische Sätze B/C-Reifen für das eigentliche Rennen auf.

TIP 13: Ein Formel-1-Wagen muß nicht nur schnell sein, sondern auch schnell anhalten können. Fast ebenso wichtig wie der reine Bremsweg ist das Verhalten des Rennwagens dabei; er sollte möglichst stabil bleiben. Bei einer Vollbremsung merken Sie, ob die Balance am Auto stimmt. Raucht eine Achse, wurde ihr zuviel Bremskraft zugeteilt. Prinzipiell gilt: Neigt ein F1-Renner zum Übersteuern, sollte die Bremskraft mehr Richtung Vorderachse gelegt werden, bei Untersteuern auf die hintere.

TIP 14: Standardmäßig liegen die Wagen in F1 Racing Sim viel zu hoch. Sie können das Chassis soweit absenken, bis der Unterboden während einer Runde mehrmals auf den Asphalt schlägt. Weniger Bodenfrieheit verstärkt den Saugeffekt, verringert den Luftwiderstand und bringt deshalb sowohl auf Geraden wie in Kurven Vorteile. Keinesfalls darf das Heck niedriger liegen als das Vorderteil, sondern etwa 2 bis 5 mm höher.

TIP 15: Entgegen den Tips im Handbuch empfehlen wir, die Abstufungen zwischen den einzelnen Gängen nicht gleich groß zu machen. Je höher die Gänge, desto kleiner sollte der Abstand dazwischen sein. Achten Sie besonders darauf, daß Ihr Getriebe mit den Flügeleinstellungen harmonisiert. Als Faustregel gilt: Je steiler die Spoiler, desto kürzer muß das Getriebe übersetzt sein; je flacher die Flügel sind, desto länger.

TIP 16: Ein Vabanquespiel ist die Heraufsetzung der Höchstdrehzahl unter gleichzeitiger Verminderung der Zuverlässigkeit. Da ein paar PS mehr aber immer von Vorteil

sind, raten wir dennoch zu dieser riskanten Tuningmaßnahme. Vorsicht: Ab etwa 10 Prozent steigt der Faktor der Ausfallwahrscheinlichkeit rapide an, ohne daß dafür viel mehr Leistung aus dem Motor zu kitzen wäre. **MC**