

Spieletips

F1 Racing Simulation

Im zweiten Teil unserer Fahrschule zur F1 Racing Simulation präsentieren wir Ihnen die besten Strategien und Setups zu den großen Preisen von Argentinien, Europa, San Marino, Monaco, Spanien, Kanada und Frankreich.

Kartenlegende

1. In den Streckenkarten finden Sie ab dieser Ausgabe zwei eingefügte Grafiken, die Sie über die Streckencharakteristik informieren. Der grün-rote Balken zeigt Ihnen an, wie ausgewogen das Verhältnis zwischen der Fahrzeugleistung (M) und Ihrer persönlichen Fähigkeiten (F) auf diesem Kurs ausfällt. Überwiegt der grüne Balken, so befahren Sie eine Strecke, auf der Sie selbst mit leistungsschwachen Boliden und exzellenter Fahrweise die Williams deklassieren können. Auf Kursen mit erhöhtem Rotanteil spielt Ihr Können eine untergeordnete Rolle, da Sie in erster Linie hohe Spitzengeschwindigkeiten erreichen müssen.
2. Der nebenstehende Kreis markiert die Sicherheit der Strecke. Bei vorherrschendem Rot bedeutet ein Fehler meist das endgültige Aus, während bei Grün die Auslaufzonen vorbildlich gestaltet wurden, so daß Sie bei einem Ausritt selten anschlagen und meist unbeschadet auf die Strecke zurückkehren können.
3. Die schwarzen Zahlen auf blauem Grund markieren die Überholpunkte, die im Text als Tip x beschrieben werden.

Geheimnisse eines Weltmeisters

1. Das Team um Jacques Villeneuve hatte in der Saison 1997 eine Entdeckung gemacht, die es wie seinen Augapfel hütete. Es fand heraus, wie man schnellere Qualify-Zeiten herausfahren kann, ohne an dem Wagen technische Änderungen vorzunehmen. Statt den Tank mit der Minimalmenge zu füllen, kippten Sie zusätzlich einige Gallonen Sprit als Ballast hinterher. Durch das überhöhte Gewicht wurde auf die Reifen mehr Druck ausgeübt, so daß sie schneller heiß wurden und sich in der wichtigen Runde fester in den Asphalt bissen! Natürlich hängt dieses Verfahren sehr vom Fahrstil und vom Setup ab. Probieren Sie Jacques' Taktik einfach mal aus, indem Sie auf schnellen Kursen, die weniger Flügel erfordern, Ihre Tankmenge um 10 bis 20 Liter erhöhen.
2. Um den mysteriösen Driver X aus dem F1-Zirkus zu verbannen, sollten Sie den Namenseditor von Martin Granberg verwenden. Sie nehmen damit nicht nur Villeneuve ins Williams-Team auf, sondern jede beliebige Person. Sie verschaffen sich eine F1-Lizenz unter <http://www.geocities.com/SiliconValley/Bay/6677>.

Großer Preis von Argentinien

BUENO-TR.TIF einfügen

1996

Böse Buben brechen nachts bei McLaren-Mercedes ins Fahrerlager ein, um das Einlaßsystem des V-10 auszuspionieren. Hills Probleme dagegen sind ganz natürlicher Art: Ein hartnäckiger Dünnpfeiff erlaubt ihm nur das Trinken von Tee. Jos Verstappen nimmt Schmerztabletten ein, da die Bodenwellen auf dem Kurs laut Frenzzen "steil und hoch sind wie Bordsteinkanten". Während der Safety-Car-Phase des Rennens geht der Bolide von Diniz spektakulär in Flammen auf. Schuld daran war ein defektes Tankventil.

Setup Qualify: [Setup Race]

Spoiler (V, H): 12°, 12° [12°, 13°]

Gänge: 19, 26, 32, 37, 42, 46 [19, 26, 32, 37, 41, 45]

Lenkung: 20° [22°]

Bremsbalance (V) : 58% [55°]

Federung (LV, RV, LH, RH): 83%, 83%, 64%, 64% [75%, 75%, 62%, 62%]

Drehstabilisatoren (V, H): 40%, 47% [40%, 47%]

Bodenhöhe (V, H): 69mm, 69mm [70mm, 70mm]

Stoßdämpfer (LV, RV, LH, RH): 42%, 42%, 25%, 25% [40%, 40%, 30%, 30%]

Rückstoßdämpfer (LV, RV, LH, RH): 67%, 67%, 50%, 50% [75%, 75%, 60%, 60%]

Radsturz (LV, RV, LH, RH): -8°, -8°, -8°, -8° [-7°, -7°, -6°, -6°]

Begrenzer (LV, RV, LH, RH): 23mm, 23mm, 17mm, 17mm [0mm, 0mm, 0mm, 0mm]

Motorleistung: 17500 U/min [16700 U/min]
Tankstopps: 2
Reifen (T/Q+R/nur Q): A, A, C/C, C, C/D [C, C, C]

Das Rennen

1. Der argentinische Kurs verwöhnt zwar die Fahrer mit großflächigen Auslaufzonen und mit fairen Kurven, allerdings erschweren hügelige Passagen die Sicht. Adäquate Überholmöglichkeiten sind dünn gesät und reduzieren sich auf die beiden Geraden.
2. Nach dem Start erkämpfen Sie sich ein Plätzchen auf der linken Streckenseite. Halten Sie vor der ersten Kurve, der CURVON, ausreichend Platz zum Vordermann, da die 130 km/h-Biegung zu munteren Materialschlachten einlädt. Üben Sie sich in Geduld und nutzen Sie den kurvenreichen Abschnitt bis zur langgezogenen Rechts vor der oberen Geraden, um den Abstand zum Vordermann kontinuierlich schrumpfen zu lassen. Dann schlagen Sie zu!

Am Ende der Kurve starten Sie Ihren Angriff! Sollten Sie den Windschatten des Vordermanns erreicht haben, so lassen Sie sich bis zum Ausgang der Kurve mitziehen. Bleiben Sie beharrlich auf der Innenseite der Krümmung, auch wenn Ihr Kollege nach links auf die Ideallinie fährt!

Entfernen Sie sich nicht zu weit von der Ideallinie! Im weiteren Verlauf können Sie mit dem aufgebauten Geschwindigkeitsüberschuß am Gegner langsam vorbeiziehen. Wechseln Sie Ihre Position in die Streckenmitte, damit Sie in wenigen Sekunden so schnell wie möglich den Weg vor die konkurrierende Fahrzeugnase finden können.

Die schnelle ASCARI müssen Sie ideal durchfahren, um keine Geschwindigkeit einzubüßen! Kurz vor Ende der Geraden lenken Sie Ihr Fahrzeug auf die Ideallinie und schlagen somit dem neuen Hintermann die Tür ins Gesicht. Die anschließende CURVA DE ASCARI müssen Sie wiederum auf idealer Linie durchfahren, da der neue Hintermann sonst schnell wieder zum alten Vordermann mutiert.

3. Bis zur Zielgeraden müssen Sie sich in Geduld üben, bevor Sie einen weiteren Platz gutmachen können. Das anschließende Manöver verläuft nach der Methode 08/15 und entbehrt jeglicher Spannung.

Unspektakuläre, aber wirkungsvolle Überholspielchen auf der Start- und Zielgeraden. Sofern Ihre paar hundert PS es zulassen, ziehen Sie auf der langen Zielgeraden rechts am Gegner vorbei!

4. Kniffliger wird es am Ausgang der Geraden. Sollten Sie erst jetzt das Getriebe des Vordermanns erkennen, versuchen Sie die folgende Methode, bei der Sie ein geschicktes Händchen und eine Portion Feingefühl benötigen.

Adrenalinfördernde Momente eingangs der CURVON. Kurz vor der CURVON scheren Sie nach rechts aus und passieren am absoluten Limit das Hindernis. Sollten Ihre Reifen nicht quietschen, sind Sie zu langsam! Sie müssen mindestens auf gleicher Höhe mit dem Gegner bleiben! Verteidigen Sie den Platz neben dem kämpfenden Kollegen auf Biegen und Brechen, um ihn automatisch von der Ideallinie zu verdrängen. Fahren Sie nun vorsichtig, aber bestimmt vor den Benetton-Bug! Am Ausgang der Rechts müssen Sie einen deutlichen Vorsprung herausgefahren haben, um den Überholvorgang erfolgreich zu beenden. Lenken Sie Ihren zerbrechlichen Boliden nach links vor den verdutzten Gegner.

Großer Preis von Europa

1996

Benettons Pechsträhne hält an. Bei beiden Fahrern löst sich die Bremse nicht sofort, so daß Sie weit zurückfallen. Ukyo Katayama ist da schon konsequenter: Beim Start würgt er den Motor ab! Zwar wird er wieder angeschoben, aber da dies laut Reglement verboten ist, wird er anschließend, auf Position zwölf liegend, disqualifiziert. Michael Schumacher, der im Qualify 1,2 Sekunden hinter den Williams lag, wird mit nur 0,7 Sekunden Rückstand als zweiter abgewunken. Villeneuve erfährt sich seinen ersten F1-Sieg.

Setup Qualify: [Setup Race]

Spoiler (V, H): 11°, 11° [12°, 12°]
Gänge: 17, 25, 32, 38, 43, 46 [17, 25, 32, 37, 41, 45]
Lenkung: 19° [20°]
Bremsbalance (V) : 60% [55°]

Federung (LV, RV, LH, RH): 79%, 79%, 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): 37%, 37%, 25%, 25% [40%, 40%, 35%, 35%]
Rückstoßdämpfer (LV, RV, LH, RH): 67%, 67%, 50%, 50% [80%, 80%, 70%, 70%]
Radsturz (LV, RV, LH, RH): -5°, -5°, -5°, -5° [-7°, -7°, -6°, -6°]
Begrenzer (LV, RV, LH, RH): 0mm, 0mm, 0mm, 0mm [0mm, 0mm, 0mm, 0mm]
Motorleistung: 17500 U/min [16650 U/min]
Tankstopps: 1
Reifen (T/Q+R/nur Q): A, A, B/B, B/D, D [B, B]

Das Rennen

1. Der Nürburgring zählt zu den sichersten Rennkursen. Aufgrund der schnellen Kurven liegt die Durchschnittsgeschwindigkeit bei 200 km/h.
2. Die meiste Zeit können Sie gutmachen, wenn Sie die schnellen Kurven so exakt wie möglich durchfahren. Sollten Sie aus der Kurve zu langsam herausfahren, werden Sie auf den abschließenden Abschnitten von den Gegnern überholt. Umgekehrt gilt diese Regel natürlich auch. Einen weniger genauen Vordermann können Sie so auf die hinteren Plätze verweisen. Rücken Sie dazu in der FORD-KURVE dem computergesteuerten Piloten dicht auf die Pelle.

Je flinker Sie diese Kurve passieren, umso schneller werden Sie auf der anschließenden Geraden sein. Kurz vor der leichten Linksbiegung verlassen Sie das Heck des Williams und fahren auf die Straßenmitte. Bleiben Sie so lange auf dieser Position, bis der zukünftige Hintermann bremst. Im selben Moment beanspruchen auch Sie Ihre asbestfreien Bremsen und rutschen direkt vor den gegnerischen Boliden. Drängen Sie den Gegner von seiner Linie ab! Da Sie sich bereits auf der Innenseite befinden, muß sich Ihr Kollege hinter Ihnen einbremsen. Sie verlieren auf diese Weise zwar Geschwindigkeit, aber da die anschließende Kehre sehr eng ist, kann Sie der Überholte nicht auf der Außenbahn passieren, ohne noch mehr Zeit zu verlieren.

3. Auf der Geraden nach der DUNLOP-KEHRE und vor dem ITT-Bogen verfahren Sie ähnlich. Die Überholstrategie gleicht sich in den drei Abschnitten sehr stark.

Nichts Neues stellt die letzte Überholmöglichkeit auf der Zielgeraden dar. Beschleunigen Sie wie gehabt aus der COCA-COLA-KURVE, um den Gegner auf der Zielgeraden rechts zu überholen. Bleiben Sie auch hier bis vor dem CASTROL-S auf der Fahrbahnmitte und schneiden Sie beim Einfahren in die Rechts dem wütenden Piloten den Weg ab.

Großer Preis von San Marino

1996

Alesi im Frust: Er kristisiert seinen Boliden als unfahrbar und wird von Briatore dermaßen zusammengefaltet, daß ihm anschließend die Tränen in den Augen stehen. Zweimaliges Glück für Schumi: Direkt nachdem er sich die Pole gesichert hat, knickt der obere Querlenker ab, und er fliegt von der Piste. Nach Schumachers Zieldurchfahrt auf Platz zwei explodiert, ähnlich wie im Qualify, die Bremsscheibe.

Setup Qualify: [Setup Race]

Spoiler (V, H): 9°, 8° [9°, 9°]
Gänge: 16, 23, 29, 35, 40, 45 [16, 23, 29, 35, 40, 44]
Lenkung: 18° [18°]
Bremsbalance (V) : 60% [55°]
Federung (LV, RV, LH, RH): 85%, 85%, 60%, 60% [84%, 84%, 59%, 59%]
Drehstabilisatoren (V, H): 55%, 61% [55%, 61%]
Bodenhöhe (V, H): 66mm, 70mm [65mm, 70mm]
Stoßdämpfer (LV, RV, LH, RH): 37%, 37%, 35%, 35% [37%, 37%, 35%, 35%]
Rückstoßdämpfer (LV, RV, LH, RH): 67%, 67%, 60%, 60% [67%, 67%, 60%, 60%]
Radsturz (LV, RV, LH, RH): -5°, -5°, -5°, -5° [-5°, -5°, -5°, -5°]
Begrenzer (LV, RV, LH, RH): 30mm, 30mm, 20mm, 20mm [30mm, 30mm, 20mm, 20mm]
Motorleistung: 17500 U/min [17000 U/min]

Tankstopps: 1

Reifen (T/Q+R/nur Q): A, A, B/B, B/D, D [B, B]

Das Rennen

1. Da der Kurs selbst in den Kurven breit angelegt wurde und die Geraden stets leichte Biegungen aufweisen, ergeben sich für den mutigen Piloten zahlreiche Überholpunkte.
2. Nach dem Start sollten Sie allerdings vor der Tamburello Ihren Tatendrang zügeln, da das Feld noch sehr dicht beisammenliegt. Zwischen TOSA und ACQUA MINERALI wird sich das Feld schon lichten, so daß Sie vor der VARIANTE ALTA Ihrem vorwegfahrenden Kollegen den Auspuff zeigen können!

Kurz vor der Anhöhe müssen Sie dicht auf den Gegner aufgeschlossen haben! Folgen Sie ihm auf der gebogenen Ideallinie den Hügel hinauf!

Sobald die ideale Linie ihren Vordermann nach links driften läßt, begnügen Sie sich mit der Straßenmitte und quälen sich, dank eines stärkeren Motors, an seinem Monocroque vorbei!

Je dichter Sie der VARIANTE ALTA kommen, desto beharrlicher müssen Sie den Ex-Vordermann nach links abdrängen. Sobald Sie die Nase vorn haben, wird er enttäuscht klein beigeben und Sie nicht rammen – selbst wenn es sich um einen deutschen Fahrer in einem Ferrari handelt.

Auf der Zielgeraden wiederholt sich das Spielchen in spiegelverkehrter Ordnung.

Spätestens bei der Boxenausfahrt scheren Sie aus dem Windschatten des Kollegen aus.

Da Sie sich nun auf der taktisch günstigen Seite befinden, muß Ihnen der Gegner vor der TAMBURELLO kampfflos seinen Platz überlassen.

3. Geben Sie aber lieber klein bei, wenn Sie bei den gezeigten Manövern nicht Ihre Nase vor die Ihres Gegners schieben können, da Sie sonst ins Grün abgedrängt werden. Direkt nach der neuen Schikane haben Sie allerdings eine ähnliche Chance, das versuchte Manöver erfolgreich zu wiederholen.

Großer Preis von Monaco

1996

Nachdem Michael Schumacher auf der Pole ins Rennen geht, rutscht er zwischen LOEWS und PORTIER an die Bande und fällt aus. Frenzen verschenkt bei einer unüberlegten Attacke gegen Schumis Leutnant den Sieg! Damon Hill fällt in Runde 41 als überlegener Spitzenreiter aufgrund eines Motorschadens aus. Olivier Panis steht nach 75 Umläufen als Sieger fest und gehört zu den vier Piloten, die nicht zum Opfer der Strecke wurden.

Kasten Setup

Setup Qualify: [Setup Race]

Spoiler (V, H): 19°, 18° [19°, 19°]

Gänge: 20, 25, 30, 34, 38, 42 [17, 23, 29, 35, 40, 43]

Lenkung: 23° [23°]

Bremsbalance (V) : 60% [55°]

Federung (LV, RV, LH, RH): 74%, 74%, 58%, 58% [75%, 75%, 60%, 60%]

Drehstabilisatoren (V, H): 40%, 47% [40%, 47%]

Bodenhöhe (V, H): 61mm, 70mm [70mm, 70mm]

Stoßdämpfer (LV, RV, LH, RH): 37%, 37%, 25%, 25% [37%, 37%, 25%, 25%]

Rückstoßdämpfer (LV, RV, LH, RH): 57%, 57%, 50%, 50% [67%, 67%, 50%, 50%]

Radsturz (LV, RV, LH, RH): -8°, -8°, -5°, -5° [-7°, -7°, -6°, -6°]

Begrenzer (LV, RV, LH, RH): 0mm, 0mm, 0mm, 0mm [0mm, 0mm, 0mm, 0mm]

Motorleistung: 17300 U/min [16500 U/min]

Tankstopps: 1

Reifen (T/Q+R/nur Q): A, A, B/B, B/D, D [B, B]

Das Rennen

1. Erst wenn Sie die Strecke im Schlaf beherrschen und sich bis zum Ende konzentrieren können, haben Sie die Möglichkeit, die Konkurrenz zu schlagen. Dann aber stehen Ihre Chancen gut!

2. Die Gegner fahren selbst im Profi-Modus zu vorsichtig an drei Kurven heran! Geben Sie Ihnen dafür die Quittung!

Direkt nach dem Start weichen Sie auf die rechte Fahrbahnseite aus! Umfahren Sie den Stau, der sich vor der ST. DEVOTE bildet, und drängeln Sie sich vorsichtig, aber konsequent auf der Innenseite der Kurve durch! Quetschen Sie sich dicht an der Curbs durch die ST. DEVOTE. Die Lücke, die hinter Ihnen entsteht, wird sofort von nachfolgenden Kollegen genutzt, die ebenfalls an Ihrem Überholten vorbeifahren. Bis zum CASINO herrscht totales Angriffsverbot. Sie haben sowieso genug damit zu tun, nicht gegen die Leitplanken zu fahren.

Beim Downhill zur MIRABEAU wiederholen Sie die Szene! Fahren Sie nach rechts aus dem Windschatten des Gegners, noch bevor Sie den Zebrastreifen passiert haben. Auch hier bremst der vorsichtige Verkehrsteilnehmer ein wenig zu früh, so daß Sie sich mit rasanten 50 km/h vor den Überrumpelten setzen. Halten Sie den Wagen unbedingt in der Spur, da Sie sich bei diesem Manöver sehr schnell drehen können.

3. Die optisch ansprechendste Überholung können Sie Ihren Fans ausgangs des Tunnels vor der NOUVELLE CHICANE schenken. Sie müssen sich im Tunnel dem Opfer bereits soweit genähert haben, daß Sie seine Auspuffgase riechen können.

Sobald Sie aus dem Tunnel fahren, werden Sie geblendet! Weichen Sie nach links aus, aber rechnen Sie nicht damit, noch auf der Geraden neben oder gar vor den vornweg Fahrenen zu gelangen. Erst beim frühen Abbremsen des Kollegen ziehen Sie in der halben Sekunde, die Sie später in die Eisen gehen, auf seine Höhe.

Zwangsläufig schneiden Sie ihm den Weg ab, da Sie eingangs der Schikane die Ideallinie kreuzen. Um eine Kollision zu vermeiden, muß auch der Kollege abbremsen und hat nun keinen Geschwindigkeitsüberschuß mehr, um links an Ihnen vorbeizuziehen. Beschleunigen Sie jetzt wieder vorsichtig und schlagen Sie den regulären Kurs ein.

4. In der Phase, in der die Kollegen die Box aufsuchen, sollten Sie den Ausgang der Boxengasse weit umfahren, da die frisch Betankten absolut rücksichtslos aus der Box herausstechen und so manchen vermeidbaren Unfall provozieren. Da die Computergegner teilweise mit Scheuklappen unterwegs sind, kann natürlich auch Ihr Boxenaufenthalt mit einem Auffahrunfall enden. Seien Sie also beim Verlassen der Boxengasse sehr konzentriert und werfen Sie stets ein Auge in den Rückspiegel!

Großer Preis von Spanien

1996

Michael Schumacher gewinnt souverän das spanische Regenrennen, obwohl ihm ab Runde 33 zwei Zylinder versagen. Ähnlich wie in Monaco kommen auch hier nur sechs Fahrer ins Ziel.

Setup Qualify: [Setup Race]

Spoiler (V, H): 12°, 12° [13°, 13°]

Gänge: 18, 25, 31, 37, 41, 45 [19, 26, 32, 37, 42, 46]

Lenkung: 20° [20°]

Bremsbalance (V) : 55% [55°]

Federung (LV, RV, LH, RH): 80%, 80%, 58%, 58% [75%, 75%, 62%, 62%]

Drehstabilisatoren (V, H): 49%, 47% [40%, 47%]

Bodenhöhe (V, H): 61mm, 65mm [70mm, 70mm]

Stoßdämpfer (LV, RV, LH, RH): 42%, 42%, 30%, 30% [37%, 37%, 30%, 30%]

Rückstoßdämpfer (LV, RV, LH, RH): 67%, 67%, 55%, 55% [75%, 75%, 60%, 60%]

Radsturz (LV, RV, LH, RH): -7°, -7°, -6°, -6° [-7°, -7°, -6°, -6°]

Begrenzer (LV, RV, LH, RH): 15mm, 15mm, 0mm, 0mm [0mm, 0mm, 0mm, 0mm]

Motorleistung: 17500 U/min [17050 U/min]

Tankstopps: 1

Reifen (T/Q+R/nur Q): A, A, B/B, B/D, D [B, B]

Das Rennen

1. Um in Granollers ganz vorn mitmischen zu können, brauchen Sie einen schnellen Wagen und gute Fahrzeugbeherrschung. Mit langsamen Boliden schaffen Sie es auf den Geraden nicht, die flinkeren Fahrer zu überholen, und ohne Fahrzeugbeherrschung rutschen Sie nach dem Überholen von der Piste.
2. Nach dem Start befahren Sie eine lange Gerade, die in einer scharfen Kurve mit dem Namen ELF endet. Mit frischen Reifen und einem deutlich schwächeren Vordermann können Sie in der nachfolgenden langgezogenen Rechts den Überholvorgang einleiten.

Fahren Sie wieder einmal so dicht wie möglich dem Vordermann ins Getriebe! Nutzen Sie dafür die vorangegangene Krümmung und den ersten Teil der kurzen Geraden!

Kurz bevor der Jordan einlenken will, lösen Sie sich aus seinem Windschatten und rasen an ihm vorbei! Bremsen Sie rechtzeitig und schlagen Sie das Steuer ein, sobald Sie ihn um mindestens einen Zentimeter überholt haben. Erst dann gehört die Kurve Ihnen, und Sie brauchen keinen materialschädigenden Angriff Ihrer Kollegen zu befürchten.

Die Schwierigkeit beginnt aber erst jetzt. Sie müssen Ihren Boliden in der Biegung abbremesen, obwohl sich Kurven und bremsende Räder sehr schlecht vertragen. Wenn Sie zu stark bremsen, dreht sich Ihr Wagen um die Achse; fällt Ihr Bremsmanöver zu sanft aus, rutschen Sie in den Kies. Bedienen Sie sich daher der Stotterbremse, indem Sie mehrmals pro Sekunde kleine, aber feste Bremsschübe auslösen.

Etwas Spielraum haben Sie nach der CAMPSA. Folgen Sie dem Kollegen durch die Kurve, aber befahren Sie nicht wie er die Ideallinie, sondern bleiben Sie auf der Mittellinie. Der Noch-Vordermann weicht Stück für Stück nach rechts aus und Sie können, ein höheres Tempo in der vorangegangenen Kurve und eine frühere Beschleunigung vorausgesetzt, links an ihn heranfahren.

Sie haben das Duell gewonnen, wenn Sie warten, bis der Gegner bremst, und Sie es ihm einen Augenschlag später gleichtun. Sie schneiden somit seinen Weg und können vor ihm einscheren.

Werfen Sie einen Blick in den Rückspiegel und beachten Sie, daß er nicht im letzten Moment rechts an Ihnen vorbeizieht. Da die anschließende Biegung im weiteren Verlauf flacher wird und Sie sich vor ihm einbremsen mußten, hat er bessere Beschleunigungschancen als Sie.

3. Unproblematisch und routinemäßig verweisen Sie die nächsten Gegner auf der Zielgeraden in die Schranken. Sie haben eine lange Gerade vor sich, so daß nichts, aber auch gar nichts schiefgehen kann.

Großer Preis von Kanada

1996

Katastrophen-Wochenende für die Roten aus Maranello: Beim Anlassen der Motoren für die Einführungsrunde bleiben Schumachers 720 PS stumm. Die Batterien des Außenbordstarters sind leer! Der Kerpener muß aus der letzten Reihe starten. Beim zweiten Boxenstopp löst sich eine Antriebswelle und fliegt im hohen Bogen durch die Boxengasse. Eddie Irvine ist seit der zweiten Runde in der undankbaren Zuschauerrolle; es trat ein Defekt an der vorderen Aufhängung seines Boliden auf.

Setup Qualify: [Setup Race]

Spoiler (V, H): 7°, 6° [8°, 7°]

Gänge: 18, 26, 33, 39, 44, 48 [18, 26, 34, 40, 45, 49]

Lenkung: 20° [20°]

Bremsbalance (V) : 55% [55°]

Federung (LV, RV, LH, RH): 80%, 80%, 57%, 57% [75%, 75%, 62%, 62%]

Drehstabilisatoren (V, H): 50%, 50% [45%, 50%]

Bodenhöhe (V, H): 61mm, 65mm [70mm, 70mm]

Stoßdämpfer (LV, RV, LH, RH): 37%, 37%, 25%, 25% [37%, 37%, 25%, 25%]

Rückstoßdämpfer (LV, RV, LH, RH): 67%, 67%, 50%, 50% [78%, 78%, 59%, 59%]

Radsturz (LV, RV, LH, RH): -7°, -7°, -6°, -6° [-7°, -7°, -6°, -6°]

Begrenzer (LV, RV, LH, RH): 14mm, 14mm, 10mm, 10mm [17mm, 17mm, 45mm, 45mm]

Motorleistung: 17.500 U/min [17.100 U/min]

Tankstopps: 2

Reifen (T/Q+R/nur Q): A, A, C/C, C/C, D [C, C]

Das Rennen

1. Die kanadische Strecke kann in drei Segmente unterteilt werden. Im ersten Teil, auf der Front vor DROIT

DU CASINO bis VIRAGE SENNA, ergeben sich die meisten Überholmöglichkeiten. Im zweiten Teil nach VIRAGE SENNA gleicht der Kurs einer Serpentinestrecke, die besondere Aufmerksamkeit vom Piloten verlangt. Der letzte Abschnitt ähnelt aufgrund seiner Überholmöglichkeiten dem ersten und ist geprägt von langgezogenen Biegungen.

2. Nach dem Start erkämpfen Sie sich vorerst einen Platz auf der rechten Streckenseite. Setzen Sie nicht gleich zum Überholen an, indem Sie nach links lenken. Es kann Ihnen sonst passieren, daß Sie sich am Eingang der engen Kurve nicht mehr einfädeln können und mehrere Fahrzeuge passieren lassen müssen.

Visieren Sie den Anfang der Curbs an! Erst wenn Sie nach dem Linksknick erkennen, daß vor Ihrem Vordermann genügend Platz zum Einscheren ist, können Sie eine Verbesserung der Plazierung wagen. Sollten Sie einen kraftvolleren Motor im Heck haben, scheren Sie nach rechts aus und bleiben Sie so dicht wie möglich an der Seite des Gegners, um nicht am Kurveneingang auf die Wiese gedrängt zu werden.

Der Gegner wird die enge Rechts sehr vorsichtig angehen und frühzeitig abbremsen, so daß Sie an der Innenseite durchschlüpfen können. Im Kurvenverlauf orientieren Sie sich an der Curbs und drängen auf diese Weise den störenden Nachbarn von der Ideallinie ab!

Vorausgesetzt, Sie haben das Duell gewonnen, zwingen Sie den Gegner am Ausgang der VIRAGE SENNA zum Abbremsen, indem Sie beharrlich nach links fahren. Der wütende Kollege hat nun die Möglichkeit, sich entweder hinter Ihnen einzureihen oder in die Pampa zu fahren.

3. Im zweiten Drittel sollten Sie Ihren Hintermann beobachten! Auch wenn das Überholen hier sehr abenteuerlich ausfällt und die Computergegner weniger zimperlich mit ihrem Material umgehen, sollten Sie Überholversuche des Hintermanns bereits im Keim ersticken. Es kann sonst passieren, daß er sich im Eifer des Gefechts überschätzt und Ihnen seitlich in die Karre fährt. Sobald Sie im Rückspiegel einen übermotivierten Kollegen erkennen, genügen kleine Schlenker, um ihn wieder abzukühlen.

4. Ausgangs der letzten Kurve der Serpentinestrecke treten Sie frühzeitig aufs Gas, um eine halbe Sekunde vor Ihrem neuen Vordermann zu beschleunigen. Dieser Moment verschafft Ihnen den Vorteil, den Sie brauchen. Bleiben Sie so lange wie möglich im Windschatten des Gegners! Da auch er beschleunigt, benötigen Sie die gesamte Passage zum Überholen.

Scheren Sie rechtzeitig nach rechts aus und bleiben Sie auf der Fahrbahnmitte! Lenken Sie erst in dem Moment nach rechts ein, in dem Sie die Ideallinie berühren!

Halten Sie sich in der Kurvenkombination möglichst von den Curbs fern. Ein Ausritt über die Stolpersteine kann Ihre Geschwindigkeit so weit verringern, daß der Gegner die Nase vorn behält.

Um auf der DROIT DU CASINO zu überholen, benötigen Sie einen stärkeren Motor als Ihr Vordermann. Mit Windschattenspielchen brauchen Sie sich auf der langgezogenen Passage nicht abzugeben.

Hier entscheidet schlicht und einfach die höhere PS-Zahl. Dann allerdings haben Sie ausreichend Platz und Zeit, den langsameren Piloten standardmäßig zu überholen.

Großer Preis von Frankreich

1996

Die Pechsträhne bei Ferrari reißt nicht ab. Schumi erkämpft sich die Pole, rollt aber bereits in der Formationsrunde aus. Als Hill Schumachers Ausfall registriert, ist er "sehr erfreut – äh, überrascht", wie er Journalisten gesteht. Ganz nebenbei verweigert Irvines Getriebe-Hydraulik in der sechsten Runde ihren Dienst.

Setup Qualify: [Setup Race]

Spoiler (V, H): 13°, 13° [13°, 13°]

Gänge: 17, 24, 30, 35, 40, 44 [17, 24, 30, 36, 41, 45]

Lenkung: 20° [22°]

Bremsbalance (V) : 60% [55°]

Federung (LV, RV, LH, RH): 80%, 80%, 68%, 68% [75%, 75%, 62%, 62%]

Drehstabilisatoren (V, H): 50%, 47% [40%, 47%]

Bodenhöhe (V, H): 70mm, 70mm [70mm, 70mm]

Stoßdämpfer (LV, RV, LH, RH): 42%, 42%, 25%, 25% [40%, 40%, 30%, 30%]

Rückstoßdämpfer (LV, RV, LH, RH): 67%, 67%, 50%, 50% [80%, 80%, 65%, 65%]

Radsturz (LV, RV, LH, RH): -5°, -5°, -5°, -5° [-7°, -7°, -6°, -6°]

Begrenzer (LV, RV, LH, RH): 15mm, 15mm, 10mm, 10mm [0mm, 0mm, 0mm, 0mm]

Motorleistung: 17.500 U/min [16.800 U/min]

Tankstopps: 1

Reifen (T/Q+R/nur Q): A, A, C/C, C/C, D [C, C]

Das Rennen

1. Die Überholpassagen sind lang geraten, so daß Sie nicht nur mit den nötigen PS Erfolg haben werden. Kluges Taktieren und getimte Windschattenfahrten verschaffen auch den weniger starken Boliden Vorteile.
2. Am Start allerdings sollten Sie sich zurückhalten und nicht schon vor der ESTORIL Ihre Fans beeindrucken. Erst nach dieser Kurve eröffnen Sie den Schlagabtausch!
3. Je schlechter Ihre Motorleistung im Vergleich zum Vorwegfahrenden ausfällt, desto wichtiger ist die Fahrt in seinem Windschatten. Unter normalen Umständen kann er Sie nicht abhängen, wenn Sie nicht einen leichtsinnigen Fehler begehen. Achten Sie daher genau darauf, in seiner Spur zu bleiben!

Kurz bevor der Williams abbremst, verlassen Sie die windstille Position, indem Sie Ihren Boliden in die Streckenmitte lenken. Fahren Sie nicht sofort zu dicht an die rechte Seite, damit Sie für die Kurve nicht zu stark abbremsen müssen.

Wenn Sie im Scheitelpunkt der Kurve nicht die Nase vorn haben, müssen Sie übers Gras ausweichen! Sobald Sie in die Kurve eingefahren sind, lenken Sie den Wagen auf der Ideallinie durch die Krümmung.

Beim Verlassen der langsamen Passage dürften Sie jetzt ein paar Meter vor dem Gegner liegen, der Ihnen seine Position kampflos überlassen muß.

4. Zwischen CHICANE und LYCEE können Sie mit einem gewagten Überholmanöver auf sich aufmerksam machen. Die einzige Voraussetzung ist ein überlegenes Fahrzeug und ein spürbar langsamerer Gegner.

Halten Sie sich ausgangs der CHICANE etwas weiter rechts als nötig und beschleunigen Sie, bis die Reifen quietschen. Quetschen Sie sich zwischen Curbs und Vordermann und achten Sie darauf, mit den rechten Reifen nicht aufs Gras zu kommen. Der erschrockene Gegner weicht Ihnen ein Stück aus und verringert kurzfristig die Geschwindigkeit.

Dieser Moment reicht aus, um am Kurvenausgang mit ihm auf gleicher Höhe zu liegen. Da Sie einen aerodynamisch vorteilhafteren Boliden besitzen, können Sie ihm anschließend auf der Zielgeraden auf und davonfahren.

Peter Gunn e-Mail: HAEGAR@BBS.BYBYTE.DE

Vorläufiger GP-Kalender

8. März	Melbourne	26. Juli	Zeltweg
29. März	Interlagos	2. August	Hockenheim
12. April	Buenos Aires	16. August	Hungaroring
26. April	Imola	30. August	Spa-Francorchamps
10. Mai	Barcelona	13. September	Monza
24. Mai	Monaco	27. September	Nürburgring
7. Juni	Montreal	11. Oktober	Estoril
12. Juli	Silverstone	1. November	Suzuka