

Allgemeine Spieletips

COLIN MCRÆE

Bei Colin McRae fahren Sie auf Staub, Matsch und Eis in acht Ländern um Weltmeisterehren. Mit unseren Fahrtips können Sie bald die Ikonen des Ralleysports auf die hinteren Plätze verweisen.

Aller Anfang ist einfach

Damit Sie sich gut vorbereitet auf die Jagd nach der Bestzeit begeben können, sollten Sie unbedingt die Fahrschule besuchen. Sie werden dort mit den wichtigsten Manövern der Rallyeszene vertraut gemacht. Ein Lehrer zeigt Ihnen auf einem Video die bevorstehende Übung, die Sie anschließend auf dem Trainingsgelände absolvieren müssen.

Gute Aussichten

Um eine Etappe oder gar die Meisterschaft zu gewinnen, müssen Sie in erster Linie das Fahrverhalten der Fahrzeuge auf den verschiedenen Belägen kennen. Manche Wagen reagieren empfindlicher auf nassen Untergrund als andere. Da Sie die Fahrzeuge stets am Ausbruch-Limit bewegen, ist ein guter Blick auf die Straße zwingend. Die Verfolgerkameras sehen zwar nett aus, teilen Ihnen aber zu spät mit, wann der Wagen instabil wird. Sobald Sie es sehen, ist es bereits passiert.

Am schlimmsten verhält es sich aus der Cockpitperspektive. Die gewöhnungsbedürftigen Farben und die stets bewegten Hände lenken Sie nur vom Geschehen ab. Ganz zu schweigen davon, daß das Cockpit die so wichtige Sicht nach draußen verbirgt.

Die einzig brauchbaren Perspektiven sind die Vollbildmodi, wahlweise mit oder ohne Kühlerhaube. Sie erkennen damit die Strecke unmittelbar vor Ihnen am besten, und auch ein Drift ist bereits im Ansatz zu spüren. Alles andere ist kalter Kaffee!

Anfänger-Fahrzeuge

Die vier Anfängerverfahrzeuge besitzen alle Vorderradantrieb und eine bescheidene Anzahl an PS, so daß sie sich in Kurven gutmütig verhalten und wenig auszubrechen drohen.

1. Der Skoda Felicia ist ein Anfängerauto mit guter Bodenhaftung. Gerade in Korsika, wo Sie nur enge Straßen befahren müssen, sollten Sie zu diesem Gefährt greifen. Aber auch auf nassen und schneebedeckten Landstrichen läßt sich das 240 PS-Gefährt gut steuern.
2. Mit dem Seat Ibiza erhalten Sie nur 230 Pferdestärken mit mittelmäßigen Straßeneigenschaften. Da er mit der geringsten Motorleistung ausgerüstet ist, sollten Sie den kompakten und wendigen Kleinwagen nur auf kurvenreichen Strecken einsetzen. Auf geraden Abschnitten oder Vollgaspassagen hat das Gefährt eindeutig das Nachsehen.



Diese vier Rallyewagen stehen Ihnen von Anfang an zur Verfügung. Die Bonusfahrzeuge gibt es erst später...

3. Der Renault Mégane besitzt den größten Radabstand, so daß er auf langgezogenen Streckenabschnitten am leichtesten zu fahren ist, sich jedoch in Kurven manchmal bockig verhält. Dasselbe gilt, wenn er Ihnen außer Kontrolle gerät. Dieser Wagen ist schwer abzufangen. Bei rutschigem Boden sollte er daher lieber in der Garage bleiben!
4. Der Golf stellt einen guten, aber schwerfälligen Allrounder dar. Er fühlt sich auf allen Straßenbelägen wohl, ohne jedoch nennenswert aufzutrumphen.



LONDON RUFT NORDPOL

Es hört sich an wie eine verschlüsselte Geheimsprache, wenn Ihnen Ihr Copilot die nächste Biegung beschreibt. „Drei Rechts“ bedeutet nicht etwa, daß Sie mit drei Rechtskurven rechnen müssen, sondern daß Sie auf einen mittelscharfen Rechtsknick zufahren. Seine Mitteilungen über den Grad der Kurven beschränkt sich auf acht Hinweise, die Sie anhand der folgenden Grafik ablesen können. Selbstverständlich existieren auch Linkskurven, für die eine spiegelbildliche Grafik gilt!





Alles auf einen Blick:

- Profi-Fahrzeuge
- Bonus-Fahrzeuge
- Weltanschauung
- Wahl der Waffen
- Wer bremsst, gewinnt

Profi-Fahrzeuge

Den geübten Fahrern überläßt man schon eher die teuren Boliden. Vier weitere Fahrzeuge, die mit deutlich mehr PS als die Anfängerautos bestückt sind, bereichern Ihr Repertoire. Dafür weisen sämtliche Fahrzeuge den beliebten Allradantrieb auf.

1. Mit dem Subaru Impreza betreten Sie den Arbeitsplatz des Titelhelden. Mit 300 PS erhalten Sie den schnellsten und farblich auffälligsten Wagen. Sein weiter Radabstand verleiht ihm eine gute Straßenlage, obgleich er auf kurvenreichen Strecken schwerer zu kontrollieren ist als die übrigen Fahrzeuge.
2. Der Ford Escort kränkelt ebenso wie der Corolla an mangelnder PS-Anzahl. Dafür fühlt sich der gutmütige Wagen auf rutschigen Pisten extrem wohl und belohnt Sie für Ihr Vertrauen mit einem leicht zu beherrschenden Fahrmodell. Auf Asphalt hingegen zeigt er sich weniger dankbar!
3. Der Mitsubishi Lancer steht mit dem Impreza auf gleicher Stufe. Auch bei ihm verrichten satte 300 Pferdchen ihren Dienst unter der Haube, obwohl sich der japanische Wagen in Kurven schwerer tut als der blaue Flitzer von Colin McRae. Die ausgleichende Gerechtigkeit erleben Sie auf weniger kurvigen Passagen, wo dieses Fahrzeug die Spur extrem gut hält.
4. Den Abschluß bildet der Toyota Corolla, der ebenso wie der Anfänger-Golf als ein gutes Allzweckwerkzeug anzusehen ist. Besonnene Fahrer werden mit ihm am besten zurechtkommen, auch wenn es dem Gefährt an Maximalgeschwindigkeit fehlt. Leider passiert es mit diesem Auto häufig, daß Sie sich bei einem Abflug aufs Dach legen. Toyota sollte das Fahrzeug einmal zum Elchtest schicken!

Bonus-Fahrzeuge

Zu Beginn des Spiels stehen Ihnen nur der Anfänger- und der Fortgeschrittenen-Modus und somit acht Autos zur Verfügung. Um Zugriff auf die vier Top-Cars zu erhalten, genügt es nicht, die Meisterschaft als Fortgeschrittener zu gewinnen. Dadurch wird lediglich der



Die vier Bonusautos bleiben den besten Fahrern vorbehalten.

Experten-Modus freigeschaltet. Die Autos erhalten Sie, indem Sie die Super-Stages gewinnen. Auf den vier Kursen England, Korsika, Australien und Griechenland gibt es nämlich eine spezielle siebte Etappe. Wenn Sie diese für sich entscheiden, erhalten Sie fast immer ein kraftvolles PS-Geschoß.



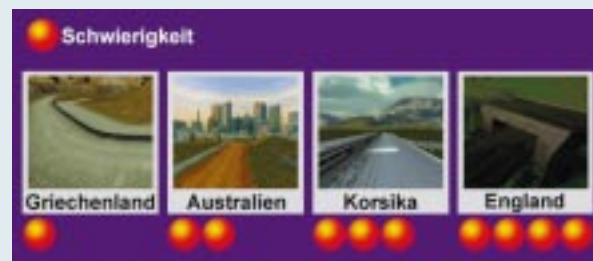
WELTANSCHAUUNG

Jede Strecke hat ihr eigenes Flair. Damit Sie sich und den Wagen optimal auf das Gelände einstellen können, sollten Sie wissen, welcher Untergrund Sie in welchem Land erwartet.



Weltmeisterschafts-Kurse

Neuseeland:	Sanfte Hügel, lockerer Kies, Schlamm, staubige Erde
Griechenland:	Bergstraßen, staubiger Kies, Asphalt
Monte Carlo:	Bergstraßen, Schnee, nasser Asphalt
Australien:	Flaches Gelände, staubiger Kies, Asphalt
Schweden:	Schnee, Eis
Korsika:	Enge Bergstraßen, Asphalt
Indonesien:	Staubiger Asphalt, Sand, staubige Erde
England:	Schnee, staubige Erde, Asphalt, Schotter, Schlamm



Griechenland:	Staubiger Kies
Australien:	Kies
Korsika:	Asphalt
England:	Schlamm

1. In Griechenland werden Sie mit dem schwächsten Bonus-Fahrzeug belohnt! Der Ford Escort MKII hat lediglich 160 PS unter der Haube. Statt komfortablem Allradantrieb erhalten Sie die kostensparende Hinterradvariante. Dafür ist sein Handling so genial und seine Spurtreue so unbestechlich, daß Sie mit ihm die gesamte Griechenlandetappe mit Vollgas (!!)



Der Ford Escort MKII – alt, wenig Pferde unter der Haube, aber sehr spurtreu.

2. Der Ford RS200 aus Australien ist das schnellste Bonusfahrzeug. Muntere 560 PS, die alle vier Räder antreiben, und eine

gutmütige Straßenlage bei jedem trockenen Bodenbelag lassen das Raser-Herz höher schlagen.

3. Mit dem Delta Integrale schenken Ihnen die Korsen einen „nur“ 420 PS starken Boliden. Sein Straßenverhalten liegt etwas über dem des RS200, so daß Sie ihm auf rutschigen und vereisten Pisten den Vorzug geben sollten.
4. Die Engländer sind bekannt für ihren trockenen Humor. Das sollten Sie bedenken, wenn Sie in den 560 PS starken Audi Quattro einsteigen. Zwar ist das Fahrzeug extrem schnell, aber sobald Sie auf enge Kurven zusteuern, droht Ihnen der Wagen verstärkt auszubrechen. Sein nervöses Handling und die relativ schlechte Straßenlage lassen ihn gegen den gleich starken RS200 ziemlich alt aussehen.

Wahl der Waffen

Begehen Sie nicht den Fehler und entscheiden sich in jedem Land für ein anderes Auto! Lernen Sie lieber einen Wagen mit all seinen Stärken und Schwächen kennen, den Sie auf sämtlichen Pisten einsetzen. Zwar mögen Sie damit auf manchen Etappen ein wenig Zeit einbüßen, aber da Sie sein Fahrverhalten sehr gut einschätzen können, werden Sie seltener in brenzlige Situationen hineinschlittern. Ein Besuch in der Pampa vernichtet nämlich nicht nur die zuvor gewonnenen Sekunden, sondern wirft Sie wieder weit zurück! Bevor Sie eine Entscheidung treffen, sollten Sie ein und dieselbe Etappe mit mehreren Fahrzeugen austesten. Achten Sie hauptsächlich darauf, mit welchem Gefährt Sie die Kurven am effektivsten nehmen. Falls Sie dabei oft abseits der Piste landen, sollten Sie zum Corolla oder dem Escort greifen. Verspüren Sie noch „Reserven“ in den Kurven, dürften Sie mit dem Impreza oder dem Lancer besser bedient sein. Gerade mit den letzten beiden Fahrzeugen können Sie beim Durchschlittern der Kurven wertvolle Zeit gutmachen. Denn je mehr Grip ein Fahrzeug aufweist, desto schlechter können Sie durch die Biegungen driften.

Wer bremst, gewinnt

Das Geheimnis, eine Etappe zu gewinnen, liegt nicht nur darin, im richtigen Augenblick Vollgas zu geben. Noch wichtiger ist es, im richtigen Augenblick zu bremsen und das Fahrzeug mit wenig Geschwindigkeitsverlust in die Kurve zu schmeißen.

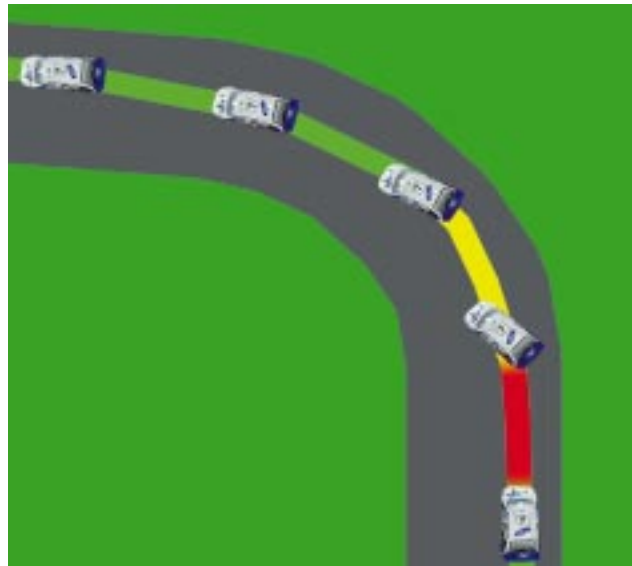
Natürlich hängt Ihre Aktion vom Grad der Kurve ab. Prinzipiell sollten Sie sich an folgende drei Regeln halten:

1. Bremsen Sie nur vor der Kurve. Da Sie Ihr Fahrzeug in den Kurven stets über die Außenseite der Reifen schieben, würde Ihr Auto beim Bremsen verstärkt ausbrechen! Sollten Sie etwas zu optimistisch in die Kurve gebettet sein, können Sie sich mit kurzen, aber intensiven Brems-Sequenzen behelfen. Treten Sie aber nur so kurz wie möglich auf die Bremse.
2. Lenken Sie ebenfalls nur vor der Kurve ein – und lieber etwas zuviel als zuwenig. Wenn Ihr Wagen durch die Kurve schlittert, ist sein Heck sehr instabil. Hätten Sie das Steuer zu zaghaft eingeschlagen, würden Sie jetzt vermutlich die Quittung erhalten. Durch erneutes Einlenken in der Kurve würde Ihnen sehr wahrscheinlich das Heck abhauen, und Sie würden rückwärts

aus der Kurve getragen werden. Spektakulär, aber unnötig! Wenn Sie statt dessen zuviel einlenken, können Sie in der Kurve gefahrlos gegenlenken und brauchen keinen Ausbruch des blechernen Hinterteils zu befürchten.

3. Erst wenn Sie den Scheitelpunkt der Biegung passiert haben und wieder geradeaus fahren können, dürfen Sie erneut aufs Gaspedal treten. Je rutschiger sich der Untergrund anfühlt, desto später können Sie wieder beschleunigen. Sollte Ihr Wagen durch verfrühtes Beschleunigen ausbrechen, bremsen Sie lieber nicht! Gehen Sie einfach vom Gas und lenken Sie vorsichtig, aber bestimmt dagegen!

Ausnahmen gelten nur bei harmlosen Kurven der Stufe „Eins“ und „Zwei“. In der Regel können Sie die Eins voll durchfahren, während es bei der Zwei genügt, vom Gas zu gehen! Damit Sie das korrekte Verhalten vor, in und nach Kurven besser verstehen, werfen Sie einen Blick auf die beiden Grafiken mit Biegungen der Stärke „Fünf“ und „Haarnadel“.



Diese Grafik veranschaulicht eine perfekte Kurvenfahrt. Die grüne Wegmarkierung bedeutet, daß Sie hier beschleunigen sollten. Rot bedeutet, daß Sie auf diesem Abschnitt in die Bremsen treten müssen. Bei gelb (und nur bei gelb!) schlagen Sie das Steuer entsprechend ein.



Alles auf einen Blick:

- Setup
- Cheats
- Reparatur

- Am schnellsten lassen sich Haarnadelkurven mit der Handbremse bewältigen. Ein wenig Übung gehört schon dazu, um bei Vollgas die Kurve korrekt zu nehmen. In der Theorie ist dieses Manöver sehr einfach erklärt. Sie fahren mit Vollgas auf die Haarnadel zu. Sobald Sie sich am Kurveneingang befinden, schlagen Sie das Steuer vollständig ein und ziehen die Handbremse an. Nehmen Sie den Fuß vom Gas, um das Getriebe zu entlasten! Nun müssen Sie nur noch im richtigen Augenblick wieder die Handbremse lösen. Voilà!
- Am besten können Sie handgebremste Kurvenfahrten in Griechenland üben. Sage und schreibe alle (!) Kurven lassen sich damit bewältigen! Setzen Sie bei Wertungsrennen die Handbremse aber nur sporadisch und nur vor sehr engen Kurven ein, da der Wagen auf diese Weise extrem verschleißt. Besonders der Motor und das Getriebe werden sehr in Mitleidenschaft gezogen!
- Auf den einminütigen Super-Extra-Kursen, auf denen Sie ausnahmsweise mal gegen einen sichtbaren Gegner fahren, hat sich die Handbremsmethode am besten bewährt. Bleiben Sie dabei stets auf dem Gaspedal stehen, um in Kurven die Spur besser zu halten und am Ausgang besser herauszubeschleunigen. Auf der letzten Etappe spielt der Verschleiß schließlich keine Rolle mehr!

Setup

Das Setup hängt – wie kann es anders sein – sehr von Ihrem persönlichen Fahrstil ab! Lediglich bei den Reifen müssen Sie sich nach dem Straßenbelag richten.

- Fahren Sie eher aggressiv durch die Pampa, sollten Sie eine Übersetzung mit hohen Beschleunigungswerten wählen. Besonnene Fahrer, die Biegungen so elegant wie möglich durchtänzeln, sind

CHEATS



Seien Sie nicht immer so eitel und bestehen auf Ihrem eigenen Namen! Probieren Sie doch einmal folgende Eingaben im Namensfeld aus. Nebenstehend sehen Sie auch die Belohnung, die Sie dabei erwartet!



Ob in diesem Gummiauto Duffy Duck unterwegs ist???

TROLLEY	Vierradlenkung
FORKLIFT	Hinterradlenkung
HELIUMNICK	Copilot spricht wie Micky Mouse
MOREOOMPH	Turbo-Modus
BLANCMANGE	Gummiauto
BACKSEAT	Nicky Grist als Beifahrer
PEASOUPER	Alle Strecken im Nebel
OPENROADS	Alle Strecken freischalten
SHOEBOXES	Alle Fahrzeuge freischalten

mit einer Übersetzung für hohe Geschwindigkeiten besser bedient. Bei kurvenreichen Etappen hingegen sollten Sie sich trotz allem für einen hohen Beschleunigungswert entscheiden.

- Sind Ihnen Kurven ab 90 Grad ein Greuel? In diesem Falle verstärken Sie die Bremswirkung auf die Hinterräder. Sie driften dadurch weniger stark durch die Kurven und können den Boliden besser kontrollieren. Allerdings verlieren Sie dadurch das eine oder andere Zehntel!
- Die Aufhängung richtet sich ausschließlich nach dem Bodenbelag. Da die Etappen aber meist wechselnde Beläge aufweisen, fahren Sie mit der goldenen Mitte am cleversten. Lediglich bei extrem schroffem Gelände (z. B. Griechenland) haben Sie mit einem weichen Setup geringe Vorteile.

Reparatur

Je schonender Sie Ihr Auto fahren, desto schneller sind Sie auf den letzten Etappen. Radikalen Fahrern wird die einstündige Reparaturzeit nicht reichen, um alle Mängel zu beseitigen. Sie werden gezwungen sein, Defekte durch die gesamte Rallye zu schleppen. Kleine Verschleißerscheinungen lassen sich nicht umgehen, aber ob Sie Ihr Getriebe nur zu 10% oder gar zu 90% reparieren müssen, liegt ausschließlich an Ihnen!

- Im Menüpunkt Etappenansicht können Sie die kommenden Etappen genauer unter die Lupe nehmen. Aber noch bedeutender ist die Tatsache, daß Ihnen die Anzahl der gezeigten Etappen verrät, wieviele Abschnitte Sie fahren müssen, bis Sie Ihr Fahrzeug zur Inspektion schicken dürfen. Je weiter Sie zählen, desto sorgsamer sollte Ihr Fahrstil ausfallen!
- Machen Sie es sich zur Gewohnheit, Ihre Mechaniker stets auf die verschlissenen Teile hinzuweisen. In der Restzeit können Sie sich um die übrigen Wartungen kümmern!
- Ausnahmen bestehen bei gleich starken Defekten. In diesem Falle sollten Sie dem Motor und dem Getriebe den Vorzug geben. Die Bremsen und das Fahrverhalten können Sie notfalls am ehesten vernachlässigen.
- Sollten Sie mit einem Joystick lenken, der noch mit Justierädchen ausgerüstet ist, haben Sie bei angeschlagenem Fahrverhalten die besten Karten. Da sich die Demolierung dahingehend äußert, daß Ihr Fahrzeug einen permanenten Links- oder Rechtsdrall aufweist, können Sie innerhalb der ersten paar Sekunden dieses Manko ausbügeln. Verstellen Sie einfach die Justierung so weit, bis Ihr Auto wieder die Spur hält.

Peter Gunn



Reparieren Sie stets die verbrauchtesten Teile zuerst!



Schlamm und Schnee, ein extrem rutschiger Cocktail!