

## Allgemeine Tips

# GRAND PRIX LEGENDS

In unseren Tips zu Grand Prix Legends lernen Sie, wie das anspruchsvolle Fahrmodell zu beherrschen ist. Fahren Sie mit einem Hauch von Nostalgie der Weltmeisterschaft entgegen.

### Graham besser als Damon!

Die Umsteiger von F1RS oder GP2 werden anfangs ihre liebe Not mit den antiquierten Fahrzeugen haben! Die Beschleunigung erscheint im Vergleich zur heutigen Leistung eher bescheiden. Beim Abbremsen haben Sie das Gefühl, als ob die Mechaniker vergessen hätten, an Ihrem Fahrzeug Bremsen zu montieren. Aufgrund der fehlenden Flügel haben Sie nur minimalen Anpreßdruck, so daß Sie bereits bei geringen Fehlern von der Strecke kreiseln. Die schmalen Profilreifen sind Ihnen leider auch keine Hilfe und krallen sich nur sehr zaghaft in den Asphalt!

Alles in allem erwartet Sie eine Herausforderung erster Güte!

### Trockene Theorie

Um das Maximum aus einem Grand Prix herauszukitzeln, müssen Sie wissen, wie Sie sich auf der Strecke verhalten sollten. Gerade in engen Kurven können Sie wichtige Zehntel verlieren. Ein zu frühes Herausbeschleunigen aus der Biegung läßt Sie in einer spektakulären Pirouette das Rennen beenden. Beschleunigen Sie hingegen zu spät, werden Sie vom Hintermann kassiert.

Fahren Sie die Kurve stets von der Außenbahn an! Denken Sie daran, rechtzeitig vor der Biegung zu bremsen. Sobald Sie Ihr Lenkrad mehr als nur einen Hauch eingeschlagen haben, hat ein Bremsmanöver fatale Folgen. Ihre Hinterräder werden Sie überholen und Sie rutschen von der Strecke. Schwarze Bremsspuren sind die letzten Zeugen Ihrer unüberlegten Aktion!

Kurven werden an drei Punkten durchfahren. Von der Außenbahn am Anfang der Kurve



**Kurven sind das Salz in der Grand Prix-Suppe. In ihnen werden Sekunden gewonnen und verloren. Die meisten Überholmanöver finden vor einer Kurve statt oder werden direkt nach der Kurve eingeleitet, wenn der Vordermann nicht rechtzeitig auf Gas tritt!**



### GENERELLE TIPS

**1. Lernen Sie die Kurse in- und auswendig.** Aufgrund der geringen Bremswirkung müssen Sie auf manchen Strecken bereits in die Eisen steigen, noch bevor Sie die Kurve sehen.

**2. Nehmen Sie sich die nötige Zeit für die Einstellungen am Fahrzeug.** Nur mit einem auf Ihre Fahrweise optimal abgestimmten Boliden können Sie die optimalen Zeiten herausfahren. Aber nicht nur schnelle Zeiten sind der Lohn Ihrer Mühe, sondern auch ein entspannteres Fahren. Nichts ist schlimmer, als wenn Sie in den Kurven mit einem nervösen Fahrzeug zu kämpfen haben. Das Risiko eines Fehlers steigt dann rapide an.

**3. Gehen Sie in Lauerstellung!** Möchten Sie einen ebenbürtigen Gegner überholen, so erkunden Sie zuvor seine Stärken und Schwächen. Fahren Sie also ein paar Runden hinter ihm her und schauen Sie, vor welcher Kurve er früh bremst, so daß Sie noch an ihm vorbeiziehen können. Sobald Sie „Ihre“ Kurve entdeckt haben, starten Sie bei der nächsten Runde den Angriff!



**Augen auf und durch: Schikanen sind für mutige Fahrer eine gute Gelegenheit, Boden und damit Zeit gutzumachen.**

über die Innenbahn des Scheitelpunktes und wieder zur Außenbahn des Kurvenendes! Dadurch befahren Sie automatisch die Linie, die den geringsten Lenkeinschlag erfordert. Sie wissen ja: Je geringer Ihre Lenkausschläge ausfallen, desto schneller können Sie fahren. Die letzte heikle Stelle einer Kurve befindet sich an ihrem Ausgang. Sie müssen den Beschleunigungspunkt so exakt wie möglich treffen, um auf der nachfolgenden Geraden keine Geschwindigkeit einzubüßen. Beschleunigen Sie daher, sobald Sie das Lenkrad fast wieder in Neutralstellung gebracht haben!

Ein besonderes Augenmerk verdienen die Schikanen. In der Regel sind sie so gebaut, daß Sie sie mit leichten Lenkbewegungen durchfahren können.

**Zusammenfassend müssen Sie also folgende Grundregeln in Kurven berücksichtigen:**

1. Eine Kurve wird stets von der Außenbahn in Angriff genommen.
2. Bremsen und Beschleunigen ist in Biegungen tabu!
3. Im Scheitelpunkt der Kurve sollte sich der Bolid so nahe wie möglich am Fahrbahnrand der Kurveninnenseite befinden!

G

H

I



## Alles auf einen Blick:

- Ausnahmen von der Regel
- Über- und Untersteuern
- Überholmanöver
- Fahrverhalten der Gegner
- Ein Beispielrennen in Zandvoort

## Ausnahmen von der Regel

Sobald Ihre Reifen spürbar abbauen oder während eines Regenrennens gelten andere Richtlinien! Da die Risiken eines Abfluges bei Geradeausfahrten sehr gering sind, müssen Sie bei schlechter Bodenhaftung die Kurve „verkürzen“.

Fahren Sie also in die Kurve hinein und bremsen Sie Ihr Fahrzeug sehr stark ab. Lenken Sie nun so scharf wie möglich ein, um in der geringstmöglichen Zeit die Kurve zu nehmen. Danach stellen Sie Ihre Räder auf Geradeausfahrt und geben wieder Vollgas. Sie werden mit diesem Manöver sicherlich keine Zeit gutmachen, aber mit alten Schlappen oder auf nasser Fahrbahn haben Sie damit die geringsten Zeitverluste.

Wenn Ihnen ein Gegner dicht auf die Pelle rückt, plant er, Sie in wenigen Sekunden zu überholen. Meist eignet sich dafür die nächste Kurve. Er versucht also, in Ihrem Windschatten Geschwindigkeitsüberschuß aufzubauen. Kurz bevor Sie bremsen, wird er auf die Innenseite ausscheren, um Sie vor dem Scheitelpunkt der Kurve zu kassieren. Sie hingegen werden es ihm so schwer wie möglich machen.

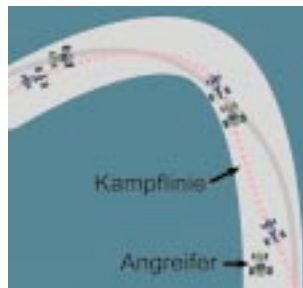
Beobachten Sie den Kollegen im Rückspiegel und wechseln Sie die Spur, sobald er zum Überholen ansetzt. Dem verärgerten Gegner bleibt jetzt nichts anderes übrig, als schleunigst zu bremsen, um nicht auf Sie aufzulaufen (keine Angst, er wird bremsen!). Da Sie sich nun nicht mehr auf der Ideallinie befinden, müssen Sie natürlich einen Zeitverlust beim Durchfahren der Biegung in Kauf nehmen. Einen gegnerischen Angriff auf der Außenseite der Kurve brauchen Sie nicht zu befürchten. Der Pilot müßte dabei wesentlich mehr Wegstrecke als Sie zurücklegen und der Abstand würde sich dadurch noch weiter vergrößern!

## Über- und Untersteuern

Ein perfekt abgestimmtes Auto werden Sie nie erhalten! Das liegt ganz einfach daran, daß sich im Laufe des Rennens das Fahrverhalten permanent ändert. Mit jeder Runde verbrauchen Sie Treibstoff. Ihr Auto wird dadurch leichter und der Schwerpunkt verlagert sich stetig nach vorne. Aber auch der Reifenverschleiß spielt eine nicht zu unterschät-



**Je weniger Bodenhaftung Sie haben, desto kleiner muß die eingelenkte Strecke werden bzw. desto länger fahren Sie geradeaus!**



**Bevor der Gegner zum Überholen ansetzt, wechseln Sie auf die Innenseite und schneiden ihm somit den Weg ab!**

zende Rolle. Je stärker die Reifen abbauen, desto mehr wird Ihr Wagen übersteuern, da die Hinterräder nicht mehr genug Grip in den Kurven bieten.

Die große Gefahr beim Übersteuern liegt darin, daß sich der Wagen in der Kurve schnell wegdrehen kann. Sobald Sie merken, daß Sie die Bodenhaftung verlieren, ist es bereits zu spät. Lauschen Sie daher den Reifen. Sollten diese quietschen, befinden Sie sich kurz vor dem Ausbrechen. Heben Sie daraufhin Ihren Gasfuß leicht an und verringern Sie so die Geschwindigkeit, um die Straßenlage zu stabilisieren. Ein untersteuernder Wagen hingegen kann die Kurve nicht eng genug nehmen. Die Vorderräder bieten nicht genügend Haftung, so daß das Fahrzeug über die Vorderreifen schiebt und diese beim Bremsen schneller blockieren. Das Ergebnis sind unangenehme Bremsplatten und die Tatsache, daß Sie Kurven nur noch langsam risikolos passieren können.



**Wählen Sie zwischen zwei Übeln das geringere. Da Ihr Fahrzeug mit der Zeit stärker untersteuert, sollten Sie sich zu Beginn des Rennens für einen leicht übersteuernden Wagen entscheiden.**

## Überholmanöver

Ein Rennen kann man nur dann gewinnen, wenn man die verschiedenen Überholmanöver beherrscht. Zwei der gängigsten Varianten sind nachfolgend aufgeführt:

1. Die häufigste Gelegenheit wird sich Ihnen vor einer engen Kurve bieten, wo Ihr Vordermann stark abbremzen muß.

Einen Wimpernschlag bevor Ihr zukünftiger Hintermann bremst, scheren Sie aus seinem Windschatten aus und fahren auf die Innenseite der Kurve! Dadurch verhindern Sie, daß Ihr Gegner die Ideallinie befahren kann. Er muß also auf die ungünstige Seite ausweichen und die Kurve in einem spitzeren Winkel nehmen als nötig. Dadurch veranlassen Sie ihn, noch mehr Geschwindigkeit zu reduzieren. Sie quetschen sich neben ihm durch die Biegung und mit etwas Glück schaffen Sie es, noch vor dem Scheitelpunkt in Führung zu gelangen. In diesem Falle gehört die Kurve Ihnen und der Kollege wird sich in dieser Biegung nicht mehr zur Wehr setzen. Im Scheitelpunkt der Kurve befinden Sie sich automatisch auf der Ideallinie, so daß Sie schon ein paar Zehntel vor dem Gegner Vollgas geben dürfen!



**Diese Standardsituation müssen Sie auf allen Strecken beherrschen. Kurz bevor der Vordermann abbremst, scheren Sie auf die Innenbahn aus und lassen ihn Ihre Auspuffgase schnüffeln.**



**Heiße Schikanenduellen für coole Piloten! Dieser Überholvorgang muß gut geübt und mit Liebe zum Detail ausgeführt werden, um nicht mit dem Kollegen zu kollidieren!**



## FAHRVERHALTEN DER GEGNER

**1.** Die Computergegner sind alles andere als Draufgänger. Wenn Sie es nicht provozieren, werden Sie nicht angefahren. Sobald Sie sich neben einem Gegner befinden und auf ihn einlenken, wird er klein beigeben und der drohenden Gefahr ausweichen. So können Sie ihn vor Kurven von der Ideallinie abdrängen, so daß Sie ein leichtes Spiel bei Positionskämpfen haben!

**2.** Sicher ist sicher! Das scheint sich Ihr Prozessor auch zu denken, so daß er seinen Fahrern befiehlt, etwas früher als nötig vor Kurven zu bremsen. Die virtuellen Fahrer verschenken dadurch einige Zehntel, die Sie zum Überholen nutzen dürfen. Ihre besten Chancen lauern daher vor engen Kurven!

2. Da eine Schikane meist aus zwei flachen Kurven besteht, kann sie mit wesentlich höherer Geschwindigkeit durchfahren werden als herkömmliche Kurven. Darin liegt auch der Reiz und die Gefahr bei einem Überholvorgang.

Kurz vor der ersten Biegung verlassen Sie wieder den Windschatten und schneiden dem Gegner die Ideallinie ab! Aufgrund der schnellen Kurvenkombination müssen Sie bis zum Ausgang der Schikane nebeneinander herfahren! Sollte die erste Kurve die gleiche Schärfe wie die zweite aufweisen, hat keiner der Fahrer einen Vorteil, da jeder einmal die Innen- und einmal die Außenseite befahren muß. Hier entscheidet lediglich die fahrerische Überlegenheit über Erfolg oder Mißerfolg. Einen kleinen Vorteil haben Sie als Angreifer, wenn die erste Biegung nicht ganz so scharf ausfällt wie die zweite: Da Sie sich in der Mitte der Schikane bereits neben dem Gegner befinden, muß er im Scheitelpunkt der zweiten Kurve wesentlich langsamer fahren als Sie. Zwar befahren Sie die längere Außenbahn, aber dafür haben Sie ein paar Stundenkilometer mehr auf dem nicht vorhandenen Tacho und können zudem eher beschleunigen als der ausgetrickste Kollege.

## Ein Beispielrennen in Zandvoort



**Die einzigen Chancen zum Überholen befinden sich auf der Start- und Zielgeraden sowie in der Hugenholzbocht und der Hunzerug!**

Wie Sie sehen, sind in der Grafik einige wichtige Informationen versteckt! Die Zahlen in den Kurven geben Ihnen die Höchstgeschwindigkeit an, mit der Sie die jeweiligen Biegungen mit frischen Reifen und optimal eingestelltem Wagen durchfahren können. Die farbige unterlegte Streckenabschnitte vermitteln Ihnen, wie riskant ein Überholmanöver in dem jeweiligen Sektor ist. Grün bedeutet demnach nicht, daß Sie hier stets die besten Überholmöglichkeiten haben, sondern lediglich, daß Sie hier die we-



**Vor der letzten Rechtskurve des Kurses scheint die Strecke abrupt aufzuhören. Fahren Sie vorsichtig durch die Biegung! Vielleicht blockiert ja ein defektes Fahrzeug die Fahrbahn!**

vor Ihnen. Da die Reifen noch nicht auf Betriebstemperatur angewärmt wurden, haben Sie noch nicht die nötige Bodenhaftung, um sich auf Positionskämpfe einzulassen. Generell müssen Sie daher in der ersten Runde wie auf rohen Eiern fahren. Vor der ersten Rechtskurve, der Tarzanbocht, staut sich das Feld und Sie müssen früh bremsen, um mit höchstens 55 mp/h durch das Hindernis zu kommen. Den folgenden Abschnitt bis zur Hugenholzbocht nutzen Sie, um auf den Vordermann aufzuschließen. Kurz vor der 53 mp/h-langsamsten Links leiten Sie das erste Überholmanöver ein! Sollte das Feld noch sehr kompakt unterwegs sein, haben Sie gute Chancen, sogar zwei Plätze gutzumachen.

Wie Sie gleich sehen werden, wird Ihr Vordermann nach links ausscheren, um den Kollegen auf der Innenbahn zu überholen. Das Besondere daran ist, daß der Überholte nicht, wie heutzutage üblich, dem Angreifer die Tür ins Gesicht schmeißt und sich mit unfairen Mitteln der Blamage zu entziehen versucht. Mehr noch: Er macht dem Kollegen bereitwillig Platz und läßt ihn passieren. Damals waren die Fahrer eben noch Gentlemen und das Image war wichtiger als die WM-Punkte!

Nun haben Sie zwei entscheidende Vorteile! Sie können ebenfalls die Lücke für einen Überholvorgang nutzen und sogar etwas früher als Ihr linker Vordermann beschleunigen. Das bedeutet, daß Sie mit etwas höherem Speed die Kurve verlassen und auf der angrenzenden Geraden soviel Geschwindigkeitsüberschuß erzielen, um

nigsten Unfall- und Abflugrisiken eingehen. Die besten Überholpunkte sind durch runde Tafeln gekennzeichnet.

Als guter Einsteigerkurs bietet sich Zandvoort an. Die Strecke besticht durch faire Kurven und eine überschaubare Straßenführung. Lediglich in der Pulleveld, einer Rechtskurve im letzten Viertel, die über eine Anhöhe führt, haben Sie mit eingeschränkter Sicht zu kämpfen. Sobald der Flaggenposten die grüne Fahne gesenkt hat, geben Sie logischerweise Vollgas. Da Sie in drei Reihen starten, sind Überholmanöver in den ersten Sekunden sehr riskant. Suchen Sie sich lieber ein sicheres Plätzchen am linken Fahrbahnrand und achten Sie auf den Verkehr



**Ihr Vordermann plant ebenfalls, seinen in Front liegenden Kollegen zu überholen. Das ist Ihre Chance, als lachender Dritter aus der Kurve zu fahren!**



**Fair geht vor! Großzügig macht der Überholte dem Überholenden Platz. Das ist Ihre Chance, Gas zu geben und sich durch diese Lücke hindurchzuquetschen.**





## Alles auf einen Blick:

- Legenden im Internet

auch diesen Kollegen nach hinten zu verweisen! Ausgangs der Hugenholzbocht sollten Sie bereits das Getriebe des Vordermanns erkennen. Die kurze Passage zur Zijn Veld ist Ihre neue Chance, die Fans zu beeindrucken.

Nehmen Sie die Einladung an und lenken Sie rechtzeitig nach links, bevor Sie zu dicht auffahren und womöglich noch abbremsen müssen. Da die Strecke nun leicht ansteigt, können Sie sich nur langsam am gegnerischen Piloten vorbeischieben. Allerdings befinden Sie sich auf der günstigeren Linie zur Zijn Veld, so daß Sie der Kollege ohne Gegenwehr passieren läßt, sobald Sie sich auf gleicher Höhe mit ihm befinden.

Die beiden kommenden Rechtskurven Jan de Wyker und Scheivlak werden routinemäßig mit 110 mp/h und 85 mp/h durchfahren. Der kommende Abschnitt bis hin zur Panoramabocht ist eine große Herausforderung. Die schnellen Kurven verlangen enorme Konzentration und exaktes Fahren. Sie verlieren erst dann keine Zeit, wenn die Reifen in den Biegungen leicht quietschen. Aber seien Sie vorsichtig! Sie befinden sich am Limit und Ihr Wagen kann jederzeit ausbrechen. Achten Sie auf leichtes Schlingern! Bevor die Situation unkontrollierbar wird, heben Sie Ihren Fuß vom Gas, ohne jedoch zu bremsen. Mit leichten (!! ) Gegenlenkbewegungen können Sie den Wagen in der Regel abfangen. Riskieren Sie im Notfall lieber einen leichten Ausflug ins Gras, als den Wagen durch hektische Aktionen auf der Straße zu halten. Dieses Unterfangen scheitert meist bereits im Ansatz und Ihr Wagen fliegt



**Geben Sie frühzeitig Gas, bevor der Ferrari mit der Nummer 16 die Lücke wieder schließt!**



**Die Gelegenheit gönnt Ihnen keine Pause! Bereits ausgangs der Hugenholzbocht lächelt Ihnen Fortuna ein weiteres Mal!**



**Zwei auf einen Streich! Langsam, aber sicher schieben Sie sich am gegnerischen Fahrzeug vorbei und sind dem Grand Prix-Sieg wieder ein Stückchen näher gekommen!**



**Vor der Start- und Zielgeraden bietet sich Ihnen eine weitere Überholmöglichkeit, ohne nennenswerte Risiken eingehen zu müssen. Rücken Sie zwischen Pulleveld und Huzaren Vlak dem Gegner auf die Pelle.**



**Sobald Sie sich auf der Geraden befinden, wechseln Sie auf die rechte Fahrbahnseite. Um genügend Geschwindigkeit aufzubauen, ist es wichtig, daß Sie vor Ihrem Gegner aus der Kurve herausbeschleunigen!**



**Nur mit dem Geschwindigkeitsüberschuß, den Sie sich ausgangs der letzten Kurve angeeignet haben, können Sie sich langsam am Gegner vorbeiquälen! Die lange Gerade gibt Ihnen dafür ausreichend Zeit!**

unkontrolliert von der Piste. Oft prallen Sie gegen einen Begrenzungszaun, der Ihr Fahrzeug zudem stark beschädigen kann. Bei einem leichten Ausflug ins Grün hingegen können Sie den Boliden noch kontrollieren und wieder zurück auf die Straße lenken! In wenigen Sekunden durchfahren Sie die bereits erwähnte Pulleveld, die Ihnen keinen Einblick in den Straßenverlauf gönnt. Mit vorsichtigen 85 mp/h und zwei wachen Augen hält sich das Risiko in Grenzen. Auch Ihre Gegner sind sich der Gefahr bewußt, so daß auch sie vorsichtiger an diese Kurve heranfahren! Dadurch haben Sie wieder die Möglichkeit, auf den neuen Vordermann aufzuschließen und den letzten Überholvorgang zu starten!

Dieses klassische Manöver bedarf keiner großartigen Worte. Scheuern Sie einfach nach rechts aus und überholen Sie den Gegner auf der langen Start- und Zielgeraden. Sollte Ihre Aktion nicht von Erfolg gekrönt sein, so haben Sie immer noch eine gute Chance, vor der Kurve nach Start und Ziel, der Tarzanbocht, das Manöver erfolgreich zu beenden. Schließlich befinden Sie sich bereits auf der Innenbahn. Und nun alles noch ein paar Male von vorn!

Peter Gunn

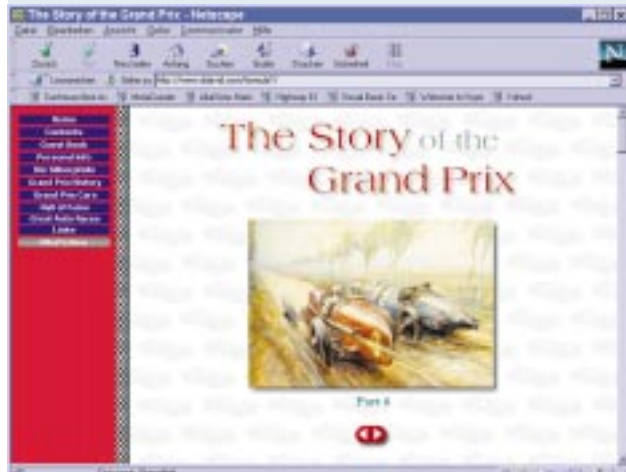
e-Mail: [haegar@pop-hannover.de](mailto:haegar@pop-hannover.de)



## LEGENDEN IM INTERNET

Haben Sie Geschmack an der guten alten Zeit bekommen? Interessieren Sie sich für die Helden und Fahrzeuge der vergangenen Tage? Dann müssen Sie unbedingt folgende Internet-Site besuchen:

<http://www.ddavid.com/formula1/>



**Besuchen Sie eine der informativsten Sites aus der Vergangenheit! Liebevoll gezeichnete Grafiken der Boliden und ausführliche Beschreibungen warten auf den interessierten F1-Fan!**