



Einleitung

Revs - die einzige echte Autorennsimulation auf dem C64. Das einzige Spiel, das Sie ans Steuer eines Formel 3 Rennwagens versetzt und Sie auf legendären Pisten wie Brands Hatch oder Silverstone in die "Reifenspuren" so berühmter Namen wie Jackie Steward, Graham Hill und Nicki Lauda treten läßt. Sie erleben die Spannung, die Aufregung, die Konzentration, die Enttäuschung und alles was sonst noch zu einem richtigen Autorennen gehört.

Laden Sie das Spiel, bringen Sie die Maschine auf Touren und warten Sie darauf, Daß das Startsignal von rot auf grün springt. Ist da nicht die Hitze der Maschine in Ihrem Rücken? Der Geruch von verbranntem Gummi? Der Jubel der Menge?

Inhalt

Einleitung	1
Hard - Software Unverträglichkeiten	1
Laden und Starten der Simulation	1
Die Steuerung	2
Übungsrunden + Qualifikationszeiten	3
Das Rennen	3
Der Start	3
Das Bremsen	3
Die Aerodynamik des Wagens	3
Die Kunst des Überholens	4
Die Rennstrecken	4
Brands Hatch	5
Snetterton	5
Donington Park	6
Quilton Park	6
Funktionen der Tasten (Übersicht)	6

Hard- und Software Unverträglichkeiten

- Die 1541-Version funktioniert aufgrund des eingebauten Schnellladers (FC-III File) nur auf dem Original 1541-Laufwerk.
- Die CMD-Version von H.t.W. ist auf jedem Laufwerk 1541, 1571, 1581, FD, HD, RamLink und in jeder Art von Partition auch in Subdirektories lauffähig. Das Final-Cartridge-III muß allerdings bei einem anderen Laufwerk als die 1541 mit SYS64738 ausgeschaltet werden !

Laden und Starten der Simulation

- LOAD"REVS+",8,1 eingeben und die RETURN-Taste drücken.
 - RUN eingeben und die RETURN-Taste drücken.
- Der "REVS+ Selector" wird geladen und gestartet. Hier können Sie die Strecken auswählen.

Bei der 1541-Version können Sie immer nur 2 Strecken gleichzeitig wählen !

- | | |
|--------------------------|----------------|
| Taste 1 = Silverstone | / Nürnbergring |
| Taste 2 = Donington Park | / Snetterton |
| Taste 3 = Quilton Park | / Brands Hatch |

Durch Drücken der Taste 1-3 wird der Selector verlassen und das Titelbild angezeigt.

Bei der CMD-Nat-Version können Sie 2 beliebige aus 6 wählen.

- | | |
|------------------------|--------------------------|
| Taste 1 = Brands Hatch | Taste 4 = Silverstone |
| Taste 2 = Quilton Park | Taste 5 = Snetterton |
| Taste 3 = Nürnbergring | Taste 6 = Donington Park |

- Durch Drücken von zwei Tasten (1-6) wird der Selector verlassen und das Titelbild angezeigt.

Das Spiel wird automatisch nachgeladen und Sie befinden sich in der ersten Auswahlseite. (Streckenabfrage). Dorthin gelangen Sie auch, wenn Sie im Spiel die Tasten "C=/Inst-Del" drücken.

Bei der 1541-Version sind folgende Einstellungen bereits gesetzt: (Volle Lautstärke, digitaler Joystick alleine, computerunterstütztes Lenken ein).

Bei der CMD-Nat-Vers. sind folgende Einstellungen bereits gesetzt: (Mittlere Lautstärke, Tastatur alleine, computerunterstütztes Lenken ein)

Die Steuerung


Es gibt 4 Möglichkeiten Ihren Rennwagen zu steuern:

- 1) Tastatur alleine C= / F1
- 2) Tastatur + Drehregler C= / F3
- 3a) Digitaler Joystick + Drehregler C= / F5
- 3b) oder Digitaler Joystick alleine - " -
- 4) Analoger Joystick alleine C= / F7


1) Tastatur alleine

S = Gas geben
A = Bremsen
Q = Gang hochschalten
CTRL = Gang herunterschalten
Q+CTRL = ausgekuppelt, solange Tasten gedrückt
C = links lenken (Ö-Taste bei CCS64)
D = rechts lenken (Ä-Taste bei CCS64)
C/D = Lenkrad in beliebiger Stellung festhalten
Space + C = Lenkrad schnell links drehen
Space + D = Lenkrad schnell rechts drehen
C+D halten = entspricht dem Loslassen des Lenkrades
C=+C = Computerunterstütztes Lenken ein/aus

2) Tastatur + Drehregler

S = Gas geben
A = Bremsen
Q = Gang hochschalten
CTRL = Gang herunterschalten
Q/CTRL = ausgekuppelt, solange Tasten gedrückt
 = das Lenkrad folgt der Stellung des Drehreglers
Shift-Lock ein = Lineare Reaktion
Shift-Lock aus = Nichtlineare Reaktion

3a) Digitaler Joystick + Drehregler

↑ = Gas geben
↓ = Bremsen
↑/◇ = Gang hochschalten
↓/◇ od. ◇ = Gang herunterschalten (solange der Feuerknopf gedrückt ist, ist ausgekuppelt !)
 = das Lenkrad folgt der Stellung des Drehreglers
Shift-Lock ein = Lineare Reaktion
Shift-Lock aus = Nichtlineare Reaktion

3b) Digitaler Joystick alleine

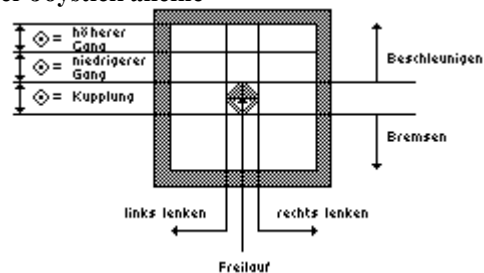
Es ist möglich nur mit dem Digitaljoystick alleine, ohne den Drehregler zu fahren. Dazu muß das Computerunterstützte Lenken, C=/C, eingeschaltet sein !! Die Steuerung der Lenkung erfolgt nun zusätzlich mit dem Joystick (nicht mit dem Drehregler).

← = links lenken
→ = rechts lenken
Space + ← = schnell links lenken
Space + → = schnell rechts lenken

Wenn Sie während dem Beschleunigen lenken oder nach dem Lenken sofort beschleunigen, wird das Lenkrad in der Stellung festgehalten, in der es sich gerade befindet.

Wird nicht beschleunigt, dreht sich das Lenkrad nach dem Lenken in die Ausgangsposition bzw. Mittelstellung zurück - Entspricht dem Loslassen des Lenkrades.

4) Analoger Joystick alleine



Das Lenkrad folgt analog der Hebelstellung
Gas und Bremse folgen analog der Hebelstellung
Shift-Lock ein = Lineare Reaktion
Shift-Lock aus = Nichtlineare Reaktion

Anzeigen



Starten:

Drücken Sie die T-Taste, wenn der Wagen sich im Leerlauf befindet oder ausgekuppelt ist (Q/CTRL od. ◇), bis der Motor anspringt.

Spoilereinstellung:

Um gute Ergebnisse zu erzielen, stellen Sie die Spoiler:
hinten auf 40'
vorne auf 32'

Genauere Beschreibung im Kapitel "Aerodynamik des Wagens".

Drehzahl:

Die größte Kraftentfaltung liegt zwischen 5000 und 5800 Umdrehungen pro Minute. Daraus folgt, daß Sie die Gänge so schalten sollten, daß Sie immer in diesen Drehzahlbereich fahren. Die simulierte Maschine ist allerdings etwas toleranter gegenüber Mißbrauch als eine echte Maschine.

Computerunterstütztes Lenken:

Dient zur Verbesserung der Kontrolle über den Wagen bei Benutzung der Tastatur oder eines digitalen Joysticks. Aus- und Einschalten erfolgt durch Drücken der Taste C= und C gleichzeitig. Ein Symbol erscheint auf dem Drehzahlmesser, wenn die Funktion aktiv ist.

Die Funktion ist nur mit Modus "F1" oder "F5" anzuwählen. Die Funktion ändert nicht die Charakteristiken des Simulators, sondern ist wie eine zusätzliche Hand am Lenkrad. So bleibt es immer noch Ihre Aufgabe die Geschwindigkeit zu bestimmen und eine Kurve korrekt anzufahren. Ist keine Lenktaste gedrückt oder der Joystick in neutraler Position, dreht sich das Lenkrad automatisch in Mittelstellung.

Schleudert der Wagen und zeigt relativ zur Streckenrichtung in die Gegenrichtung, wird die Computerunterstützte Lenkung abgeschaltet, bis der Wagen wieder in die richtige Richtung zeigt.

Reaktion der Lenkung:

Beim Gebrauch eines Drehreglers oder Analogjoysticks können Sie noch folgende Wahl treffen:

SHIFT-LOCK eingerastet: Eine lineare Reaktion, die einem echten Lenkrad entspricht.

SHIFT-LOCK ausgerastet: Eine nicht lineare Reaktion die bewirkt, daß die Lenkung bei Geradeaus-Fahrt nicht so empfindlich reagiert.

Übungsrunden und Qualifikationszeiten

Beim Laden des Spieles gibt es die Auswahl zwischen beliebig vielen Übungsrunden oder einer Runde mit Zeitabnahme mit der Ihre Position im Starterfeld bestimmt wird.

Übung:

Bevor Sie auf die Strecke dürfen, müssen Sie die Neigung der Front- und Heckspoiler einstellen. Es ist ratsam, mit einem stark geneigten Heckspoiler und einem etwas weniger geneigten Frontspoiler zu beginnen. Sie können jederzeit an die Boxen zurückkehren und die Spoiler neu einstellen, vorausgesetzt der Wagen steht, indem Sie die Tasten C=+/ (Commodore+PfeilLinks), drücken.

Bei Übungs- und Qualifikationsrunden stehen Sie ein Stück vor der Startflagge. Die Zeitnehmung beginnt erst, wenn Sie die Startflagge passiert haben.

Von der Strecke abgekommen:

Die Drehzahl vermindert sich, wenn ein Rad auf den Grünstreifen gerät. Befinden Sie sich ganz auf dem Grün, so ist es als ob Sie auf Eis fahren würden. Bleiben Sie im hohen Gang, nicht bremsen ! Machen Sie nur ganz vorsichtige Lenkmanöver.

Steht der Wagen auf dem Grünstreifen, schalten Sie in den 3. oder 4. Gang und starten Sie mit getretener Kupplung. Anfahren in einem dieser Gänge verhindert das Durchdrehen der Reifen.

Erzielen Sie eine Zeit innerhalb der Vorgabe von 1min 40sec, drücken Sie die Tasten C=/INST, um sich für ein Rennen anzumelden.

Das Rennen

Haben Sie sich entschieden an einem Rennen teilzunehmen, werden Ihnen 3 Rennklassen zur Auswahl angeboten:

- Novice = (Anfänger)
- Amateur = (Fortgeschrittener)
- Professional = (Profi)

Es gibt allerdings Abstufungen in der Qualifikationszeit für die Amateur und Profiklasse. So wird Ihnen nicht gestattet in einer höheren Klasse zu fahren, wenn Sie die nötige Mindestzeit zur Qualifikation nicht erreicht haben (1min40sec).

Jedermann kann in der Anfängerklasse teilnehmen. Der Grund dafür ist, daß im Gegenteil zur Profi oder Amateurklasse auch bei schlimmsten Karambolagen Hilfe geleistet wird. Spezielle Helfer bringen die Fahrzeuge wieder in die richtige Position. Erwarten Sie jedoch nicht, daß Ihr Fahrzeug immer unversehrt bleibt und denken Sie daran, den Wagen nicht zu starten wenn ein Gang eingelegt und die Kupplung nicht gedrückt ist.

Nachdem Sie die Rennklasse gewählt haben und Sie sich entschieden haben wie lange der Qualifikationsdurchlauf dauern soll, werden Sie aufgefordert den Fahrernamen einzugeben. Drücken Sie die RETURN- Taste und Sie befinden sich an den Boxen um die Spoiler einzustellen

Sie können den Qualifikationsdurchlauf vorzeitig abbrechen, indem Sie C=/7 drücken.

Rennen mit mehreren Spielern:

Punktesystem:

Platz	9	6	4	3	2	1
Punkte	1	2	3	4	5	6

Einen Zusatzpunkt erhalten Sie für die schnellste Rundenzeit.

Es ist möglich mit mehreren Spielern ein Rennen zu fahren. Dies funktioniert indem jeder Fahrer versucht sich zu qualifizieren,

wobei alle Fahrer nacheinander fahren. Der Computer ermittelt das Fahrerische Können anhand der Qualifikationsrunden und simuliert dieses, weil ja immer nur ein Spieler zur gleichen Zeit ein Rennen fahren kann. Die einfache Anwendung des Punktesystems stellt ein faires Ergebnis sicher. Das System ist so modifiziert, daß das tatsächliche Rennen des Spielers 50% der zu erreichenden Punkte ausmacht.

Nach dem Rennen erscheinen 3 Ergebnistafeln und zeigen Ihnen die endgültigen Positionen und Punkte, die besten Rundenzeiten und die Summe aller Punkte.

RETURN = noch einmal ansehen

SPACE = Wettbewerb fortsetzen

Der Start



Haben Sie sich zum Rennen angemeldet, wird die Anfängerkasse oder die, für die Sie sich qualifiziert haben, bestätigt und Sie sehen eine Tabelle der Startpositionen, die sich aus den Rundenzeiten der einzelnen Fahrer ergibt. Als nächstes geht es an die Boxen zur Spoilereinstellung und dann in die Startposition.

Am oberen Rand des Bildschirms werden wichtige Informationen eingeblendet. Dies sind: Ihre Position im Feld, die Anzahl der noch zu fahrenden Runden, welcher Fahrer vor Ihnen und welcher Fahrer direkt hinter Ihnen liegt.

Starten Sie den Motor. Versuchen Sie noch nicht zu fahren, da sonst der Motor abstirbt. Schauen Sie auf die Startlichter. Beim Start leuchten sie blau, dann grün auf. Bringen Sie jetzt den Motor auf die erforderliche Drehzahl und versuchen Sie möglichst schnell aus dem Pulk herauszukommen.

Wie viele Rennfahrer wissen, gibt es nahe 5000 U/min einen Punkt, bei dem die Reifen für kurze Zeit durchdrehen und die Beschleunigung vergrößern.

Das Bremsen

Präzise Koordination von Bremsen und Schalten ist von höchster Wichtigkeit. Machen Sie das meiste aus Ihrer Geschwindigkeit die Sie in der Geraden aufgebaut haben, indem Sie erst im letztmöglichen Moment bremsen. Gleichzeitig ist zu spätes Bremsen absolut selbstmörderisch. Das Abbremsen bringt das Gewicht des Wagens auf die Vorderachse und wenn Sie in eine Kurve einfahren, schleudert das Fahrzeug um die Vorderachse herum.

Merken Sie sich die Markierungen zum Bremsen und Schalten, für das Einschlagen der Lenkung und für die Scheitelpunkte der Kurven. Es befinden sich drei Markierungen in 100-Meter-Intervallen vor jeder Kurve und eine weitere in ihrem Scheitelpunkt. Denken Sie immer daran, daß das Beschleunigen doppelt so lange dauert wie das Abbremsen.

Die Aerodynamik des Wagens

Der Hauptzweck der aerodynamischen Formgebung des RT3 ist nicht einfach der, die Luft so glatt wie möglich vorbeiströmen

zulassen, sondern auch die Bodenhaftung und die Kontrolle über das Fahrzeug drastisch zu erhöhen.

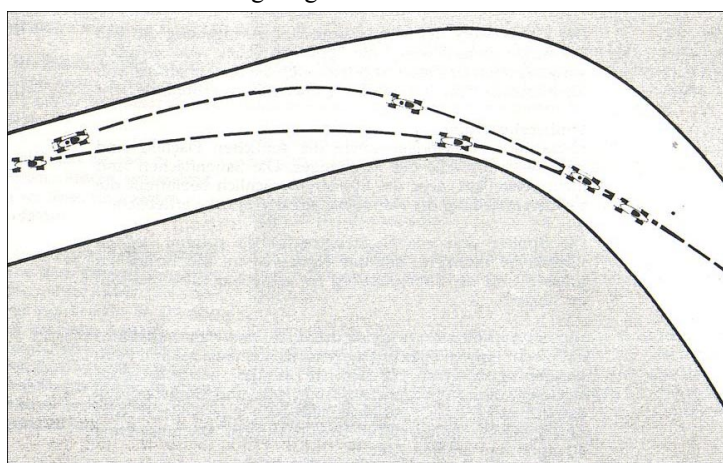
Spoilereinstellung:

In dieser Simulation sind Heck- und Frontspoiler in einem Bereich von 0-40 einstellbar, wobei dieser Bereich einer Bewegung der Spoiler um 10 Grad entspricht. Die Einstellung 40 ergibt den größten Abtrieb.

Eine starke Spoilerneigung verhilft zu guten Kurveneigenschaften, aber ergibt eine geringere Geschwindigkeit auf der Geraden. Finden Sie den besten Kompromiß auf jeder Strecke.

Die Kunst des Überholens

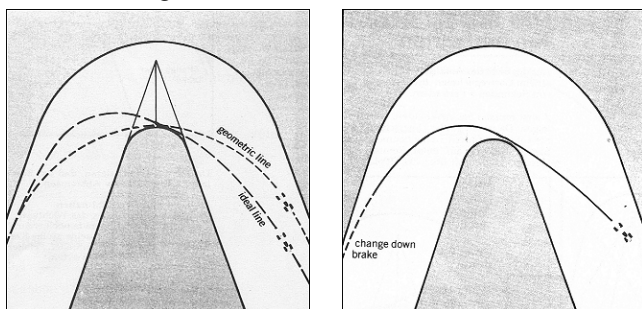
Das Überholen erfolgt meistens in den Kurven. Versuchen Sie schneller aus einer Kurve zu kommen als das vor Ihnen liegende Fahrzeug und schließen Sie auf der Geraden auf. Versuchen Sie vor dem Bremsbereich neben den gegnerischen Wagen zu kommen und steuern Sie auf der Innenbahn in die Kurve hinein. Aber Achtung: Bremsen Sie zu spät, werden Sie zum Ausgang der Kurve zu weit nach außen getragen.



Das Prinzip der Kurvenfahrten

Aus der Sicht des Anfängers ist jede Kurve eine Todesfalle und scheint Gaswegnehmen, Bremsen und Schalten in Bruchteilen von Sekunden zu erfordern.

Zuerst müssen Sie entscheiden, welcher Linie Sie am besten folgen. Da ist ein großer Unterschied zwischen der Linie, die Sie auf der normalen Straße nehmen würden und der, mit der Sie eine Kurve auf einer Rennstrecke angehen, wo die Geschwindigkeit oft über 100 MPH liegt

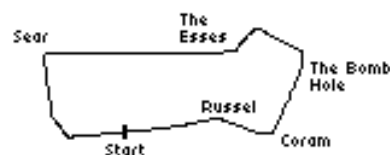


Das Problem in jeder Kurve ist, den Fuß frühestmöglich wieder auf das Gaspedal zusetzen und hochzuschalten. Denken Sie immer daran, daß das Beschleunigen doppelt so lange dauert wie das Abbremsen.

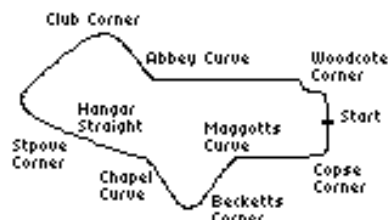
Auf der Ideallinie ist es das Wichtigste, soviel Gas zu geben wie es die Sicherheit gerade noch erlaubt und immer daran zu denken daß die Drehzahl zwischen 5000 und 5800 zu halten ist.

Die Rennstrecken

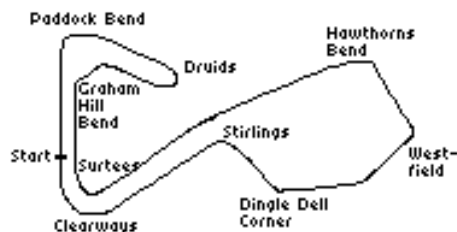
SNETTERTON



SILVERSTONE



BRANDS HATCH



DONINGTON PARK



QUILTON PARK



NÜRNBERGRING



Brands Hatch

Paddock Bend

Im 5. Gang angefahren, ist das Bremsen recht schwierig, weil Sie links auf der Fahrbahn bleiben müssen und eine gerade Linie fahren sollten, damit Sie die Balance des Fahrzeuges für ein akkurates Einschlagen aufrecht erhalten können. Der Einschlagpunkt selbst muß durch Erfahrung und experimentieren bestimmt werden, da man weder den Scheitelpunkt noch den Ausgang der Kurve sehen kann. Schalten Sie in den 4. Gang während Sie bremsen und geben Sie schnell wieder Gas, um eine gute Ausgangsbeschleunigung den Berg hinauf in Richtung der Spitzkehre "Druids" zu erhalten. Schaffen Sie es aus "Paddock" mit 5500 RPM oder mehr im 4. Gang herauszukommen, haben Sie gute Arbeit geleistet.

Druids

Eine weitere schwierige Kehre, die viel Praxis erfordert. Denken Sie daran, daß die Kurve nicht einzusehen ist, daß Ausgangsgeschwindigkeit wichtiger als Eingangsgeschwindigkeit ist und daß ein zu hoher Drehzahlverlust Ihre Ausgangsgeschwindigkeit ruiniert. Fahren Sie im 4. Gang bei ca. 6000 Umdrehungen heran - bremsen Sie nicht zu spät - und schalten schnell in den 2. herunter. Die Möglichkeit des "Power Steering" (schnelles Lenken) wurde für diese Kurve in die REVS-Joystickbedienung eingebaut und Sie werden es auch brauchen, um mit ihr fertig zu werden. Versuchen Sie das Trägheitsmoment aufrecht zu erhalten, indem Sie praktisch im Leerlauf in die Kurve hinein und halb hindurch fahren und von der Scheitelpunkt-Markierung aus wieder sanft Gas geben. Dann gehen Sie auf Vollgas, kurz bevor Sie den Wagen für die Ausfahrt wieder gerade ausgerichtet haben. Halten Sie sich rechts, wenn Sie herausfahren, so daß Sie für die kommende Linkskurve "Graham Hill Bend" präpariert sind.

Graham Hill Bend

Diese Kurve ist ziemlich unkompliziert für einen Formel-3 Wagen und kann einfach genommen werden, wenn Sie sich an die rechte Linie halten. Benutzen Sie den 3. Gang oder vielleicht sogar den 4., wenn Sie aus "Druids" gut herausgekommen sind. Gehen Sie früh in die Kurve und nutzen Sie die weitläufige Fahrbahn am Ausgang, um den Drehzahlverlust der bei Kurvenfahrten entsteht, möglichst gering zu halten. Schalten Sie bis in den 5. Gang hoch, bis Sie für die nächste Linkskurve abbremsen.

Surtees

Eine weitere schwere Kurve für spätes Bremsen, weil sie im Verlauf enger wird (ähnlich wie bei "Paddock"). Versuchen Sie gerade einzufahren und sanft zu bremsen. Benutzen Sie den 3. Gang und schlagen Sie sehr spät ein, wobei Sie vorsichtig und gleichmäßig Gas geben, um ein schnelles Herausfahren sicherzustellen, da die Kurve von einer Geraden gefolgt wird, für die Sie soviel Geschwindigkeit wie möglich benötigen. Versuchen Sie mit 6000 RPM im 3. Gang an der Ausgangsmarkierung vorbeizuziehen. Dann schalten Sie zügig in den 4. und 5. Gang, um die Gerade so schnell wie möglich zu durchfahren, aber nutzen Sie die Gelegenheit um sich vor "Hawthorns Bend" ein wenig zu entspannen.

Hawthorns Bend

Eine herausfordernde Kurve, aber wenn der Wagen korrekt ausgerichtet ist, sollte man sie im 5. Gang glatt schaffen. (Benutzen Sie den 4. Gang, wenn Sie den Kurs gerade erst kennenlernen). Schlagen Sie ziemlich spät ein, da die weitläufige Fahrbahn erst erscheint sobald Sie um den Scheitelpunkt der Kurve gekommen sind.

Westfield

Eine relativ leicht aussehende Kurve für den 4. Gang, aber eine die sehr schwierig korrekt zu fahren ist. Bremsen Sie vorsichtig, schalten Sie in den 4. Gang und fahren Sie einen weiten Bogen in den späten Scheitelpunkt, während Sie fest auf dem Gaspedal stehen. Haben Sie es richtig gemacht, befinden Sie sich bereits wieder im 5. Gang, sobald Sie durch die Kurve hindurch sind.

Dingle Dell Corner

Sie müssen leicht abbremsen während Sie in den 4. Gang schalten und früh einschlagen, um die volle Breite der Piste am Kurvenausgang auszunutzen. Das hört sich leicht an, ist es aber nicht, weil Sie nichts von der Kurve sehen können, bis Sie dort angelangt sind. Halten Sie sich nach der Ausfahrt rechts und bereiten Sie sich auf "Stirlings" vor, bleiben Sie im 4. Gang.

Stirlings

Bremsen Sie recht scharf und schalten Sie in den 3. Gang herunter, schlagen Sie stark ein, und treten wieder fest auf das Gaspedal so früh Sie können. Eine gute Durchfahrt ergibt ca. 5700 RPM am Kurvenausgang.

Clearways

Gleichmäßigkeit ist hier sehr wichtig, um gut über die Start/Ziellinie zu kommen. Versuchen Sie also das Trägheitsmoment beizubehalten, indem Sie nicht zu hart bremsen, während Sie in den 4. Gang schalten. Schlagen Sie früh ein und verpassen Sie nicht den Scheitelpunkt, da Sie sonst unweigerlich am Kurvenausgang von der Piste abkommen. Versuchen Sie mit ca. 5800 RPM im 4. Gang die Ausgangsmarkierung zu erreichen und dann nehmen Sie den 5. Gang für das Stück bis zu "Paddock Bend".

Snetterton

Riches

"Riches" wird im 5. Gang angefahren und (je nach Spoilerstellung) kann flach oder fast flach genommen werden. Es ist eine Kurve mit zwei Scheitelpunkten und deshalb ist es wichtig, daß der erste gut angefahren wird, so daß der Rest des Bogens leicht verlaufen kann. 5400 RPM am Kurvenausgang ist ein guter Richtwert.

Sear

Hier ist hartes Bremsen und Herunterschalten in den 2. Gang erforderlich. Diese rechtwinkelige Kurve führt auf eine sehr wichtige Gerade. Lassen Sie die Drehzahl in der Kurve nicht zu sehr abfallen und versuchen Sie beim Ausfahren 5700 RPM im 2. Gang zu erreichen.

The Esses

Es gibt zwei verschiedene Anfahrmethoden in den ersten Teil von "The Esses" und es scheint eine Frage der persönlichen Vorliebe der Fahrer zu sein, welche ausgewählt wird. Die erste Methode ist zu bremsen, in den 3. Gang herunterzuschalten während man auf der rechten Seite der Fahrbahn bleibt, dann Gas zu geben und auf einer normalen Linie zum linken Scheitelpunkt zu fahren und von der linken Seite aus in den zweiten Teil der Kurve zu lenken.

Die Alternative ist, normal auf der rechten Seite heranzufahren, dann diagonal nach links über die Strecke zu lenken, wobei direkt auf den Scheitelpunkt gezielt wird, während das Getriebe (2. Gang) zum Abbremsen benutzt wird. Vom Scheitelpunkt aus kurz Gas geben, bevor vorsichtig zur Einfahrt in den zweiten Teil abgebremst wird. Experimentieren Sie mit beiden Techniken, um herauszufinden welche schneller und angenehmer für Sie ist.

Der zweite Teil von "The Esses" ist im 2. Gang zu nehmen. Es ist die wichtigste Kurve auf dieser Strecke, weil danach eine lange Gerade folgt, nahezu eine Meile, und jede Sekunde die Sie hier gewinnen, behalten Sie über die Hälfte des Kurses, so daß sich die Rundenzeit enorm verbessert. Achten Sie darauf glatt durchzukommen und geben Sie sehr früh wieder Gas. Lassen Sie die Drehzahl nirgendwo zu weit abfallen, da sonst eine gute Rundenzeit nicht möglich ist. Etwa 5500 RPM liefern einen Richtwert für eine gute Austrittsgeschwindigkeit.

The Bomb Hole

Eine ziemlich einfache Kurve, die im 3. Gang problemlos durchfahren werden sollte. Schlagen Sie hart ein und treffen Sie den Scheitelpunkt, dann sollte es eigentlich keine Schwierigkeiten geben.

Coram

Eine lange flache Rechtskurve, in der Sie versuchen sollten, in den 5. Gang hochzuschalten. Fahren Sie eine glatte Linie damit Sie keine Drehzahl verlieren. Sollten die Reifen stark radieren, ist es ein sicheres Zeichen, daß Sie nicht glatt genug durchfahren.

Russell

Eine der herausforderndsten Kurven. Sie wird berab mit rasch steigender Drehzahl im 5. Gang angefahren und es ist absolut notwendig, sie flach zu durchfahren. Versuchen Sie, keine ruckartigen Bewegungen beim Lenken zu machen - Ruhe ist hier alles und eine gute Drehzahl beim Überqueren der Start/Ziellinie liegt bei 5500 RPM.

Donington Park

Redgate

Da man im 5. Gang heranfährt, müssen Sie abbremesen und zum Einschlagen in den 3. herunterschalten, was Sie in einen glatten, runden Bogen hinter dem Scheitelpunkt bringen sollte, so daß Sie an der Ausfahrmarkierung mit 5600 RPM herauskommen. Sie sieht relativ geradlinig aus, aber es ist äußerst schwierig, gut durchzukommen.

Craner Curves

Unproblematisch im 4. und 5. Gang zu nehmen, aber Sie müssen eine glatte Linie wählen und sicherstellen, daß Sie die richtige Position für die Abbremszone von "Old Hairpin" bekommen.

The Old Hairpin

Sie ist zwar keine Haarnadelkurve, aber eine haarsträubende 4. oder 5. Gang Kurve, die bergab angefahren wird und deren Gefälle im Scheitelpunkt endet. Es ist die schnellste Kurve im Kurs und es ist sehr wichtig, sie richtig zu nehmen.

Gebremst wird nur kurzfristig, aber sanft und vorsichtig - keine harten Stöße, und schnell in den 4. Gang schalten. Seien Sie sorgfältig bei der Positionierung, da die Kurve ab dem Einschlagpunkt enger wird. Geben Sie früh und kräftig wieder Gas und halten Sie sich rechts wenn Sie an den Scheitelpunkt gelangen, da Sie sonst am Ausgangspunkt nicht genügend Piste zur Verfügung haben. Mit 5900 RPM im 4. oder 5000 im 5. Gang liegen Sie sehr gut. Die folgenden Bögen sind leicht, aber achten Sie darauf, daß Sie für "Macleans" die richtige Position haben.

Macleans

Bremsen und schalten Sie in den 3. Gang herunter und schlagen Sie in einen starken Bogen ein, wobei Sie möglichst viel Gas geben sollten - versuchen Sie bei 5900 RPM zu bleiben.

Coppice

Sehr schwierig, da es nicht möglich ist die Kurve einzusehen, bis Sie eingefahren sind. Deshalb müssen Sie Erfahrung sammeln, wann und wie stark Sie einzuschlagen haben. Jedoch müssen Sie nur leicht bremsen und können im 4. Gang hindurchfahren. Nutzen Sie die gesamte Straßenbreite im Ausfahrbereich.

Park Chicane

Die Schikane erfordert den 2. Gang und ist ziemlich geradlinig, wenn Sie die Regel "langsam hinein - schnell heraus" erfüllen. Es zählt sich hier aus die Scheitelpunktmarkierungen zu schneiden, obwohl Sie es nicht Übertreiben sollten, da Sie sonst von der Bahn getragen werden oder ins Schleudern kommen könnten. Ist die Sache korrekt gelaufen, verlassen Sie die Schikane mit 6000 RPM. Denken Sie daran, daß dies ein Abschnitt ist, in dem Sie das "Power-Steering" benutzen sollten.

Quilton Park

Old Hall

Diese Kurve ist recht schnell im 4. Gang und es gibt auch keinen besonderen Trick. Ein kurzes antippen der Bremse während Sie vom 5. auf den 4. Gang schalten und dann wieder auf das Gas. Sie müßten 5700 RPM im 4. Gang beim Kurvenausgang erzielen.

Cascades

Achten Sie darauf, daß Sie von links nach rechts herüberziehen, damit Sie in der richtigen Position für die Einfahrt in die "Cascades" liegen. Sie können diese Kurve im 5. Gang fahren. Nach ein wenig Bremsen schlagen Sie spät aber stark ein und halten soviel Geschwindigkeit wie möglich. Sie sollten bei 5000 RPM im 5. Gang liegen, wenn Sie weiter in Richtung Haarnadelkurve fahren.

Island Hairpin

Bremsen Sie spät und schalten Sie herunter bis in den 1. Gang, geben Sie erst wieder Gas beim Herausfahren. Sie sollten den 2. Gang einlegen sobald Sie gerade auf die Ausfahrt zusteuern. Vergessen Sie das "Power-Steering" nicht.

Knickerbrook

Verwenden Sie den 5. Gang. Es ist wichtig den Scheitelpunkt gut zu erreichen, da Sie sonst an der Ausfahrt von der Piste abkommen. An diesem Punkt sollten Sie ca. 5500 RPM erreichen.

Druids

Fahren Sie "Druids" im 5. Gang an der rechten Seite der Fahrbahn an. Drücken Sie kurz aufs Bremspedal und schlagen Sie hart ein. Gehen Sie zurück auf das Gas und fahren Sie den ersten Scheitelpunkt früh an. Dann lassen Sie den Wagen in Richtung Streckenmitte rutschen bevor Sie den zweiten Scheitelpunkt durchfahren. Sie sollten bei der Ausfahrmarkierung etwa 5400 RPM auf dem Drehzahlmesser haben.

Lodge

Diese Kurve wird nach harten Bremsen im 3. Gang genommen, aber denken Sie daran, daß sie mehr als rechtwinkelig verläuft. Also schlagen Sie spät ein und beschleunigen Sie über die Ausfahrmarkierung auf 5400 RPM, bevor Sie auf die Start/Zielgerade gelangen.

Funktionen der Tasten

C=/F1	= Tastatur alleine
C=/F3	= Tastatur + Drehregler
C=/F5	= Digitaler Joystick + Drehregler oder Joystick alleine
C=/F7	= Analoger Joystick alleine
ShiftLock	= aus - lineare Lenkung / ein - nichtlineare Lenkung
C=/C	= Computerunterstütztes Lenken ein/aus
C=/4	= Lautstärke vermindern
C=/5	= Lautstärke erhöhen
C=/←	= Zu den Boxen (nur wenn der Wagen steht)
C=/7	= Rennen oder Qualifikation abbrechen
C=/INST	= Spiel neustarten (um sich für Rennen anzumelden)
T	= Starter
RETURN	= Pause
CRSR ↵	= Pause beenden
CTRL	= Gang hochschalten
Q	= Gang runterschalten
CTRL/Q	= Kupplung gedrückt
A	= Bremsen
S	= Gas geben
⌋	= links lenken (Ö-Taste bei CCS64)
⌋	= rechts lenken (Ä-Taste bei CCS64)
Space + ⌋	= schnelles links lenken (Power-Steering)
Space + ⌋	= schnelles rechts lenken (Power-Steering)

