

Need For Speed Underground 2 - Tipps & Tricks

Autor: G. Poppitz

Veröffentlicht auf: <http://www.nfs-planet.de>

Gibt's was Schöneres, als in einer lauen Sommernacht (mehr oder weniger) relaxt durch die bunt beleuchtete Großstadt zu cruisen? Wer dieses Flair auch bei Computer-Rennspielen schätzt, sollte sich an die NFS Underground Titel von EA halten. War Underground 1 noch ein ziemlich dumpfer (und teilweise auch frustrierender) Vertreter der Gattung ‚Wer bremsst verliert‘, so hat Underground 2 durch die großen, frei befahrbaren Stadtteile, neue Renn-Kategorien, nahezu unbegrenzte Modifikationsmöglichkeiten und Tuningoptionen am Auto und verbesserte Fahrphysik in Sachen Spielspass und vor allem Spieltiefe erheblich zugelegt.

Für all diejenigen, die deshalb vielleicht manchmal das Gefühl haben, den Überblick zu verlieren, hier einige Tipps, Tricks & Kniffe, die sich bei mir (zuletzt U2 im höchsten Schwierigkeitsgrad mit Peugeot und Hummer komplett durchgespielt) bisher gut bewährt haben:

Allgemeines

Shops finden

Das sollte eigentlich kein Problem sein, hierzu gibt es auf vielen Fan-Pages Karten. Die Shops sollten aber auf jeden Fall alle angefahren werden, da der Besuch von Shops in neuen Stadtteilen unter Umständen neue Bauteile freischaltet.

Autos richtig aufmotzen

Insbesondere beim Aufbau des Zweit- oder Drittautos sind üblicherweise bereits mehrere Stufen an Performance-Teilen verfügbar. Diese müssen unter Umständen nicht alle erneut gekauft werden, da leistungsstärkere Teile oft leistungsschwächere ersetzen (z.B. Reifen). Es empfiehlt sich somit, bei einem bereits fertig gestellten Auto zu prüfen, welche Teile eingebaut, und welche nur in Besitz sind. Die nicht eingebauten kann man sich getrost schenken, deshalb ggf. Einzelteile statt Pakete kaufen. So kann man eine ganze Menge Geld sparen.

Die Unique-Teile sollte man möglichst an ein einziges Auto bauen. Gegen Spielende wird es sonst vielleicht doch knifflig, ein 10-Sterne-Auto auf die Beine zu stellen. Da zählt jedes Bauteil. Um die letzten Pünktchen zusammenzubekommen, kann man durchaus auch mehrmals das gleiche (besser bepunktete) Top-Layer-Vinyl (z.B. Feder, Ketten, oder ähnliches) übereinander kleben und so noch mal ca. 0,30 Sterne mehr im Vergleich zu normalen Vinyls rauskitzeln. Sieht zwar keiner, aber gibt trotzdem entsprechend mehr Punkte. Und für die kleinen Decals, die man dutzendweise z.B. auf die Türen kleben kann, gibt's auch je 0,01 Sterne. Macht das Auto mit Sicherheit auch nicht optisch ansprechender, aber was soll's? Mein erster 10-Sterne TT sah ziemlich bescheuert aus – und wurde sofort anschließend auf uncoole aber optisch ansprechendere 7,68 Sterne zurückgebaut...

Sollte das Spielende im Karriere-Modus noch nicht erreicht sein (da kommt eine Meldung, dass jetzt alle Autos und Teile für den Quick-Race-Modus freigeschaltet sind) und trotzdem keine Rennen mehr auf der Karte erscheinen, so braucht das Auto üblicherweise eine kleine Überarbeitung. Das URL-Abschlußrennen der vierten Stufe erscheint z.B. erst, wenn das Auto sechs Sterne hat. In Stufe fünf sind dafür die bereits angesprochenen zehn nötig.

Falls jemand noch sucht: die hilfreiche Option, das Auto im Showroom bzw. den Tuningshops nach Belieben in alle Richtungen zu drehen, wurde von der rechten auf die mittlere Maustaste verlegt.

Geländewagen-/SUV-Rennen

Achtung: die SUV-Rennen werden auf der Karte nur angezeigt, wenn man gerade ein SUV fährt. Deshalb möglichst rasch (zweite Spielstufe) eines besorgen. Es muss nicht unbedingt der schwerfällige Hummer sein, die anderen werden auch kurz danach (oder sogar davor, je nachdem, welches URL-Rennen zuerst gestartet wurde) verfügbar. Wenn man die SUV-Rennen verpasst, so

kann man diese zwar später über die Weltkarte (auch mit Nicht-SUVs) nachholen, bekommt dann aber keine Siegpriämie und auch keine Reputation mehr.

Bei zwei der SUV-Rennen in der fünften Stufe handelt es sich um Stadion-Drifts. Es gibt auch ein verstecktes SUV-Rennen in der fünften Stufe im Westteil des Industriegebietes (Coal Harbor West).

Versteckte Rennen

Einige zur Verfügung stehende Rennen werden auf der ‚normalen‘ Karte nicht angezeigt und müssen selbst gesucht und gefunden werden. Eine gute Hilfe hierbei sind Rennsiege mit möglichst hohem Vorsprung und daraus resultierend hoher Reputation: solche Resultate führen dazu, dass weitere versteckte Rennen der gleichen Kategorie auf der Karte sichtbar werden. Wer z.B. in der zweiten Stufe beide auf der Karte angezeigten Drift-Rennen in der Nähe des Stadions mit 300 Punkten Reputation beendet, darf sich über ein weiteres auf der Karte erscheinendes Drift-Rennen in der gleichen Gegend freuen.

Die Weltkarte

Verpasst man jedoch trotz allem eines der versteckten Rennen und gelangt in die nächste Stufe, so werden die noch nicht gefahrenen Rennen in der Weltkarte angezeigt (Status ‚not completed‘) und können dort nachgeholt werden. Bei Gewinn wird bei versteckten Rennen sogar die Siegpriämie bezahlt und die Reputation erhöht. Die Weltkarte ist nach Beendigung der ersten Spielstufe über das Garagenmenü zugänglich. Also keine Panik, wenn man nicht alle findet. Über die Weltkarte bekommt man das Spiel trotzdem auf 100% gespielt! (Die auf der Karte verzeichneten Rennen sollten aber unbedingt alle gefahren sein, eh das letzte URL-Rennen der jeweiligen Stufe gestartet wird.)

Aber Achtung, nicht irritieren lassen: gelegentlich hat man die Wahl zwischen mehreren Sponsoren und muss auch für diese spezielle Rennen fahren. Die nicht gewählten Sponsor-Rennen werden später ebenfalls auf der Weltkarte angezeigt (das können durchaus sechs, acht oder noch mehr Rennen sein) – und für diese gibt es auch bei einem Sieg KEIN Preisgeld und KEINE Reputation.

Die Statistik sauber halten

Wenn man so alle noch nicht gewonnenen Rennen konsequent über die Weltkarte abarbeitet, sollte es kein Problem sein, am Ende in der Statistik (F4-Taste) auf 100% zu kommen. Und so werden auch die nach Ende des Karriere-Modus im Quick-Race-Modus gelegentlich noch gesperrten Strecken freigeschaltet.

Tunlichst unterlassen sollte man aber das Fahren bereits gewonnener Rennen (Status ‚completed‘) über die Weltkarte. Zum einen fahren die Gegner nach Abschluss der letzten Stufe nur noch mit halber Kraft, oft verkommen die Rennen sogar zum schnarchigen Corolla-Markenpokal mit drittklassig ausgestatteten Autos. Das ist also wirklich keine lohnende sportliche Herausforderung! Zum anderen werden bereits gewonnene Rennen bei Wiederholung in der Statistik nicht mehr als Sieg (es sind maximal 222 Siege möglich), wohl aber als begonnenes Rennen gewertet, so dass man sich letztlich nur die Siegquote (gewonnene Rennen / begonnenes Rennen) unnötig nach unten schraubt. Diese Weltkarten-Lösung scheint insgesamt etwas mit der heißen Nadel gestrickt zu sein, das wirkt alles leider etwas unausgegoren.

Wer die Siegquote in der Statistik auf 100% halten will, sollte nach Möglichkeit niemals ein noch nicht gewonnenes Rennen über ‚Rückkehr zum Explorer-Modus‘ verlassen und dann das Auto tunen oder ein neues Rennen beginnen. In diesem Fall besser erst das Spiel verlassen und neu starten. Da der Spielstand immer nur bei einem Sieg oder bei Änderungen am Auto gespeichert wird, gehen die für die Statistik unschönen Fehlversuche so verloren. Ein begonnenes (oder sogar z.B. mit zuwenig Reputation beendet) Rennen kann dagegen beliebig oft per ‚Restart‘ neu gestartet werden, ohne dass dies negative Auswirkungen auf die Statistik hätte. Auch dies wurde von EA leider nicht so richtig konsequent programmiert.

Rennen

Start

Beim Start haben die Computer-Gegner zunächst mal nichts Besseres zu tun, als den Spieler zu blocken, rammen, von der Straße zu drängen oder gar an der Streckenbegrenzung festzukeilen. Bis man sich da raussortiert hat, können dann schon mal eine ordentliche Handvoll Sekunden Rückstand drin sein, die man bis Rennende oft nicht mehr aufholen kann. Hier gibt's zwei Möglichkeiten, das Kuddelmuddel zu vermeiden:

a) mit Absicht erstmal nicht in die Vollen gehen, die Computergegner vorfahren und aussortieren lassen – und dann gemütlich das Feld von hinten im Windschatten aufrollen (bringt jede Menge Extra-NOS – siehe unten).

b) mit einigen wenigen wohldosierten NOS-Spritzern versuchen, vorn zu bleiben.

Die Performance der Gegner beim Start gibt auch ein gutes Feedback darüber, ob die eigene Getriebeauslegung (Drivetrain) zur Strecke passt. Wenn die Gegner mich von Beginn an gnadenlos stehen lassen, braucht es vielleicht etwas mehr Beschleunigung - lieg ich zu Beginn vorn und werd dann nach allen Regeln der Kunst verblasen, dann braucht es vielleicht etwas mehr Top-Speed.

Abkürzungen

Abkürzungen sind eigentlich ganz leicht zu finden, wenn man ein wenig drauf schaut, was die Computergegner tun. Sind diese plötzlich alle verschwunden und kommen dann später von rechts oder links aus einer Seitengasse, dann lohnt es sich, da mal zu schauen.

Aber Achtung: manche ‚Abkürzung‘ der Computergegner kostet in Wirklichkeit Zeit. Achtung auch bei Abkürzungen auf Gegenverkehrspuren. Auch die sind nicht immer sinnvoll, außer es wird massiv Strecke gespart. Bei Gegenverkehr ist die Chance einer Kollision dramatisch höher – und das kann den schönsten Vorsprung schnell wieder killen.

Streckenkenntnis

Ganz allgemein ist zu sagen: der schnellste Fahrer ist immer der, der die Strecke kennt. Es schadet also nichts, vor dem Rennen mal kurz auf die Übersichtskarte zu schauen, die Strecken im freien Modus mal abzufahren oder im Quick-Race-Mode zu trainieren. Grade auf den engen Street-X-Kursen muss ich oft bereits in eine Kurve einlenken bzw. zumindest die richtige Linie getroffen haben, eh ich die Kurve überhaupt sehen kann. Und bei den Drag-Rennen auf dem Flugplatz muss ich ganz genau wissen welche Spur wo blockiert ist - denn bei den dort gefahrenen Geschwindigkeiten stößt die Strategie ‚sehen und ausweichen‘ schnell an ihre Grenzen.

Windschatten / Drafting

Ein Rennen mit Riesenvorsprung vom Start bis ins Ziel zu führen ist ein tolles Gefühl und bringt ordentlich Reputation. Das ist aber auf höheren Levels nicht mehr so einfach und man kann auch anders gewinnen. Ich selbst hab leider auch eine Weile gebraucht, bis ich gemerkt habe, dass jeder Drift, jeder Head-Start, jeder Burnout – und auch das Drafting, das Windschattenfahren den NOS-Vorrat wieder auffüllt. Und das kann man sich gezielt zu Nutze machen, indem man ganz locker hinter dem führenden herfährt und jede Menge Extra-NOS einstreicht. Das kann man in Folge dazu verwenden, möglichst dicht am Vordermann dranzubleiben und so noch mehr NOS einzuheimsen. Und in der letzten Runde bzw. kurz vor Rennende, wenn er selbst kein NOS mehr hat – yeah, dann ist er fällig!

Insbesondere beim Drag macht man so selbst auf dem Papier stärkere Gegnerfahrzeuge locker platt.

NOS (N2O)

Der Einsatz von NOS ist zu Beginn langer Vollgasstrecken / Geraden am sinnvollsten, da hier der durch das NOS erzeugte zusätzliche Schwung am längsten vorhält. Auf Serpentinestrecken am Berg kann NOS (insbesondere in der letzten Runde – siehe unten) durchaus auch sinnvoll sein. Eher verschwendet ist es dagegen in winkeligen Innenstadt-Sträßchen, da der gewonnene Zusatzspeed eh gleich wieder runtergebremst werden muss.

Drag-Rennen

Beim Drag gehe ich folgendermaßen vor: im ersten Gang KEIN NOS, im Gegenteil beim ein oder anderen Auto sogar kurz mal vom Gas, damit die Antriebsräder besser Grip bekommen. Aber ab dem zweiten Gang dann in kurzen Stößen alles rein was geht. Beim (grünen) Schaltpunkt schalten – und weiter-NOS-en. Keine Rücksicht auf Verluste! Beim Drag gewinnt, wer am schnellsten schnell ist. Denn ein früh erreichter Geschwindigkeitsvorteil hält lange vor und summiert sich (durch die kontinuierlich größere zurückgelegte Strecke) über den gesamten restlichen Rennverlauf auf. Und falls die Computergegner je doch auf- / überholen kann man diese immer noch blocken oder sich in den Windschatten hängen und NOS für den finalen Angriff saugen.

Allgemein sollte beim Drag peinlichst genau auf saubere (grüne) Schaltpunkte und korrekte Start-Drehzahl (grüner Zeiger im Drehzahlmesser) geachtet werden. Wer schlampig schaltet hat den Sieg schon so gut wie verspielt. Die Einhaltung der korrekten Startdrehzahl ist praktisch nur über analoge Steuerung möglich. Auch wer die übrigen Rennen digital (Gas auf einem Joypad-/stick-Button) fährt, sollte sich für den Start der Drag-Rennen über die Alternativ-Belegung im Controller-Setup-Menü unbedingt eine analoge Steuermöglichkeit schaffen.

Catch-Up-Logik

Die Computergegner passen sich aufgrund der Catch-Up-Logik in gewissem Rahmen dem Speed des Spielers an. Das wird vor allem über die gegnerischen Rundenzeiten in der Renn-Statistik sehr deutlich. Selbst wenn man über den Rennverlauf ordentlich Vorsprung hatte – zu Beginn der letzten Runde hängen sie einem dann wieder auf der Pelle. Von daher sollte man stets seine Trümpfe (NOS) so einteilen, dass man in der letzten Runde noch ein paar ziehen und nachlegen kann.

Sollten die Gegner aber in der letzten Runde dermaßen stark auftreten, dass man keine Chance mehr gegen sie hat, so fährt der Spieler normalerweise insgesamt zu langsam. Hier sollte man sich dann besser zunächst noch ein Paar Gedanken zur technischen Ausstattung und zur Abstimmung machen, eh man das Rennen erneut startet.

Verkehr

Bei U1 war der Gegenverkehr ein echter Spaßkiller. Und auch in U2 kann ein Lastwagen an der falschen Stelle das Rennen noch kurz vor Schluss kippen. Aber auch hier gibt es Maßnahmen, die den Frustfaktor zumindest reduzieren helfen:

a) die sichere Straßenseite nutzen

Besonders an unübersichtlichen Stellen immer rechts oder am besten auf dem Gehsteig, dem Rand- oder Mittelstreifen fahren. Ein in gleicher Richtung fahrendes Hindernis ist leichter zu umfahren als ein entgegenkommendes. Auch Crashes sind so lange nicht so heftig. Aufpassen bei den variablen Streckenbegrenzungen (rote Neon-Leucht-Pfeile). Diese sind für den Feierabendverkehr durchfahrbar, da können durchaus mal Autos herauskommen – oder noch schlimmer hineinfahren und das Spielerauto, das auf der Außenlinie vorbei wollte, dabei gegen die Begrenzung pinnen.

b) sich den ‚Fahrplan‘ merken

Der Verkehr in U1 und U2 während der Rennen besteht nicht aus Autos, die nach Lust und Laune frei die komplette Strecke befahren, sondern der Computer setzt diese gezielt in mehr oder weniger unübersichtliche Stellen, wo man – je nach Schwierigkeitsgrad – auch mehr oder weniger leicht ausweichen kann. Diese Muster sind immer ähnlich, an manchen Stellen sogar stets identische. Das merkt man sich, und weis dann ziemlich genau, wo man aufpassen muss und wo man unbesorgt Gas geben kann.

Beim Downhilldrift kann man ruhig auch mal anhalten und warten bis die Brummis raus sind aus unserer Lieblingskurve, die – sauber gefahren - 120.000 Punkte bringt. Im Zweifelsfall kann man zum Schwungholen auch noch mal zurückstoßen. Aber Achtung: bereits gefahrene Streckenabschnitte lassen sich dabei nicht erneut punkten.

Schmutzige Tricks

Die Computergegner sind gnadenlose Dränger, die einen zur Not auch mal ‚mit Absicht‘ ins Aus befördern. Das funktioniert aber auch andersrum. Da die Computergegner meist vor dem Spieler in die Eisen steigen, kann man sich – wenn’s zum Rennende um alles geht - vor Kurven mit Auslaufzone durchaus mal bequem von hinten ‚anlehnen‘, sprich mit voller Kraft auffahren. Das hat – richtig gemacht – zwei positive Auswirkungen: wir nutzen die gegnerische Bremskraft mit und kriegen so die Kurve noch – und er wandert in die Wiese.

Ähnlich schön sind (bei Kurven ohne Auslaufzone) Überholmanöver auf der Kurveninnenseite mit sachtem Anlehnen. Zum einen kommt man so besser um die Kurve. Zum anderen schlägt der Gegner – weil er die Außenlinie fährt - am Kurvenausgang zuerst in die Mauer am Straßenrand und ist anschließend zwangsweise überholt.

Sollte man aber wirklich nur mit Computergegnern machen. Online mach man sich so vermutlich keine Freunde!!!

Outrun

Bester Platz für diese individuellen Rennen ist die Interstate 27, also der Autobahnring um das Stadtzentrum. Hier hat man genügend Platz und in den allermeisten Fällen auch die bessere Top-Speed. Im Gegenuhrzeigersinn (vom Hotel-Plaza aus westwärts) erscheint mir dabei einfacher zu fahren. In den Innenstädten dagegen ist es (mir zumindest) nahezu unmöglich, mich um die erforderliche Distanz abzusetzen. Dafür kann man so aber durchaus auch mal eine Viertel- oder halbe Stunde ununterbrochen Spaß haben.

Bei Annahme der Herausforderung sollte man schauen, dass man gerade auf einem Stück der Autobahn ist, wo der Computer-Gegner zumindest kurzfristig keine Möglichkeit zum ausbüchsen hat (Gegenspur / Ausfahrt). Und dann hat man ihn meist zumindest schon mal ausbeschleunigt und kann selbst bestimmen wo’s langgeht. Dann einfach der Nase nach geradeaus fahren, schauen, dass man selbst keinen rammt – und warten bis das dem Gegner passiert. Ich fahre gelegentlich auch mal eine Abfahrt runter – und weiter geradeaus (oder auch in Gegenrichtung) gleich wieder die Auffahrt hinauf. Das bringt den Gegner meist schon so aus dem Konzept, dass dann oft schon nichts mehr kommt. Versuche, einen Gegner auf einer parallel laufenden, durch Trennstreifen abgegrenzten Fahrbahnspur (z.B. Gegenspur der Autobahn) herauszufordern und dann zu hoffen, dass man selbst noch rechtzeitig die Führung bekommt, eh dieser irgendwo ungeschickt und uneinholbar abbiegt (um genau DAS dann mit IHM zu tun), KÖNNEN funktionieren. Man kann aber genauso gut auch selbst auf die Nase fallen. Kann ich persönlich nicht empfehlen.

Und unbedingt weitermachen, bis keine Computer-Gegner mehr unterwegs sind (orange Dreiecke). Nur so kann man sicher sein, dass man wirklich alle Unique-Teile angeboten bekommt.

Setup

Grundlagen

Im Gegensatz zu vielen älteren NFS-Titel wird bei U2 auch viel Wert auf das Abstimmen des Autos gelegt. Waren in U1 die Gegner zu schnell und das beste Auto bereits ausgewählt, so blieb nur viel Dusel, ein niedrigerer Schwierigkeitsgrad oder gezieltes Langsamfahren (!). Bei U2 haben uns die Entwickler dagegen erfreulicherweise ein überraschend realistisches Modell der Fahrphysik mit vielen Einstellmöglichkeiten spendiert. Deswegen heißt die Devise bei U2 testen, das Setup ändern und noch mal probieren. Mit dem richtigen Setup ist immer ein Sieg drin. Und das muss man eben mit etwas Geduld aus dem Auto rauskitzeln - genau das ist für mich persönlich der große Reiz von U2, der mich stundenlang vor die Kiste fesselt.

Da man über das richtige Abstimmen eines Autos ganze Bücher schreiben kann – und selbst dann letztlich nur Übung den Meister macht, kann ich mich hier nur auf einige grundlegende Hinweise beschränken, die für mich bei Autos wie dem Supra, dem TT, dem Peugeot, dem Focus, dem Corolla, dem Escalade oder dem Hummer gut funktioniert haben. Mit dem Tiburon dagegen bin ich z.B. überhaupt nicht klargekommen. Der untersteuert penetrant, müsste meines Erachtens gefühlsmäßig erstmal härter gemacht werden, allerdings geht in der Richtung – zumindest bei noch nicht voll ausgebautem Auto – gar nicht mehr viel...

Die wichtigsten Einstellmöglichkeiten befinden sich dabei klar im Bereich des Fahrwerks (Suspension). Hilfreich sind dazu auch Getriebe (Drivetrain), Reifen / Bremsen und unter Umständen die Aerodynamik. Bei Motorelektronik, NOS oder Turbo waren bei mir bis jetzt auch in der schwersten Spielstufe noch nie Änderungen erforderlich.

Aber letztlich hat jeder seinen eigenen Fahrstil, so dass andere mit ganz anderen Autos / Einstellungen vielleicht viel besser unterwegs sind.

Der Corolla wird von vielen für das mit Abstand beste Auto im Spiel gehalten. Ich bin diesen noch nicht intensiv gefahren, kann das somit weder bestätigen noch widerlegen – eins ist aber klar: der Corolla ist von Haus aus extrem gut abgestimmt (weicher als die anderen Autos, kommt meinem Fahrstil somit durchaus entgegen) und damit auch sehr gut fahrbar. Und so kommt man auch mit minimaler Abstimmearbeit leicht auf Rundenzeiten, für die man bei anderen Autos richtig Aufwand betreiben muss. Also das ideale Einsteigerauto.

Drag

Die Abstimmung hier ist relativ einfach: das Auto sollte möglichst tief liegen (Ride Height), Federn (Springs), Dämpfer (Shocks) und Sway-Bars sollten möglichst hart gestellt werden. So bleibt das Auto auch bei hohen Geschwindigkeiten ruhig und stabil – und so lässt sich zum Beispiel auf der Strecke im Rangierbahnhof vermeiden, dass sich das Auto bei den kurz hintereinander auftretenden Spurwechseln aufschaukelt und dann irgendwann ausbricht.

Der Anpressdruck der Spoiler sollte nicht unbedingt reduziert werden, zwar ermöglicht dies höhere Topspeed, allerdings bringt das Auto auch beim Beschleunigen nicht mehr so viel Kraft auf die Straße und schiebt in Kurven nach außen. So wird das Auto meiner Erfahrung nach am Ende eher langsamer.

Getriebeeinstellungen müssen üblicherweise nicht unbedingt angepasst werden. Sollte gegen Rennende der Motor zu heiß laufen, kann der Schieberegler ggf. etwas weiter Richtung Topspeed geschoben werden. Oft reicht in diesem Fall aber auch, kurz vom Gas zu gehen.

Zudem schadet es nicht, die Lenkradübersetzung (Steering Ratio) runterzudrehen.

Street-X

Bei diesen Rennen sollte die Bodenfreiheit etwas erhöht werden, um zu vermeiden, dass das Auto auf dem unebenen Schotterboden aufsetzt.

Weichere Federn und ggf. Dämpfer schaden vor allem in den Parkhäusern auch nicht.

Die Getriebeeinstellung geht etwas weiter in Richtung Beschleunigung.

Übersteuern in den Kurven bzw. bei den hier häufig vorkommenden Remplern kann mit dem hinteren Sway-Bar (härter) und / oder dem hinteren Dämpfer (weicher) behoben werden (siehe unten).

Rundkurs / Sprint / URL

Bei diesen Rennen ist die ideale Einstellung natürlich stark vom Streckencharakter abhängig. Auf den Stadtstrecken zu Beginn sind oft gar keine Änderungen notwendig.

Interessanter wird das ganze dann allerdings auf den anspruchsvolleren Buckelpisten rund um das Observatorium im Norden der Stadt. Hier kommt es vor allem in Kurven oft vor, dass das Auto völlig überraschend vorn oder hinten ausbricht. Ursache ist dass einzelne Räder auf welliger Straße den Bodenkontakt verlieren und dies ist ein sicheres Zeichen dafür, dass das Auto noch zu tief liegt und mit zu harten Federn fährt. Auch eine weichere Dämpfung ist in vielen Fällen grundsätzlich hilfreich. Ein solches Setup dann auf anderen Strecken zu fahren, hat bei mir zumindest noch nie geschadet, denn selbst auf den Flugplatzpisten gibt es abschüssige Anbremszonen und fiese Schikanen, in denen man ein zu hartes Auto leicht verliert. Und je verlässlicher mein Auto in solchen Situationen reagiert, um so mehr kann ich pushen und bin dann auf der folgenden Geraden ebenfalls entsprechend schneller.

„Normales“ Übersteuern in den Kurven bzw. bei Remplern kann auch hier mit dem hinteren Sway-Bar (härter) und / oder dem hinteren Dämpfer (weicher) behoben werden. Ein weicherer hinterer Dämpfer erhöht dabei die Bodenhaftung generell. Ein härterer hinterer Sway-Bar erhöht gar nicht unbedingt so sehr die Haftung, macht das Auto aber in der Kurve stabiler, das Ausbrechen / Einfangen des Hecks leichter steuer- und besser berechenbar.

Das Beheben von Untersteuern funktioniert analog durch Anpassungen in entgegengesetzter Richtung, v.a. härtere hintere Dämpfer. Von weicheren Frontdämpfern habe ich bisher die Finger gelassen, da die Autos dadurch meines Erachtens leicht zu schwammig werden.

Hobby-Schumis, die - wie ihr Idol - keine Probleme mit einem etwas „looseren“ Auto (also mit einer leichten Tendenz zum Übersteuern) haben, sollten ihr Auto auf der Hinterachse ruhig ein wenig rutschiger als notwendig abstimmen. Das bringt in vielen Kurven eine Handvoll zusätzlicher Drift-

Bonuspunkte und damit etwas mehr Extra-NOS, das gegen Rennende unter Umständen wertvoll werden kann (siehe oben).

Den ziemlich störrischen Hummer hab ich durch extrem hartes Fahrwerk, harten hinteren Sway-Bar, maximale Lenkradübersetzung und Bremsbalance ganz vorne soweit bekommen, dass ich ihn durch die Kurven durchbremsen konnte, und so die SUV-Rennen selbst im höchsten Schwierigkeitsgrad gewinnen konnte. War aber kein Vergnügen.

Allgemein ist zu sagen, dass die Abstimmung der SUVs grundsätzlich den gleichen Regeln folgt wie die Abstimmung der ‚normalen‘ Autos, allerdings sind letztere üblicherweise eher zu tief und zu hart, SUVs dagegen eher zu weich abgestimmt. Wir sind schließlich die meiste Zeit auf ganz normalen Straßen unterwegs – und nicht auf einer flachen Rennstrecke oder im Gelände.

Drift / Downhill-Drift

Driften ist die Königsdisziplin beim Setup. Schon kleinste Änderungen können aus einem 5.000er-Drift einen 20.000er machen – und umgekehrt. Beim Downhilldriften sind - wenn das Setup in Ordnung ist - durchaus auch 50.000er (in einem normalen U-Turn) oder 100.000er (z.B. auf dem Platz vor dem Observatorium) drin und in höheren Levels zum Sieg auch bitter nötig. Und man muss auch anmerken, dass viele Autos, die auf anderen Strecken unschlagbar sind, zum Drift völlig ungeeignet sind (z.B. Supra). Bei mir hat sich vor allem der Peugeot, aber auch ein gut abgestimmter TT bisher sehr gut bewährt.

Beim Driften sind meines Erachtens hohe Bodenfreiheiten / weiche Federn von Vorteil, da diese die Auswirkungen der Lastwechsel verlangsamen und das Auto somit stets berechenbar bleibt. Beim Downhill mindert das auch die Auswirkungen der Bodenunebenheiten und dadurch die Tendenz, dass das Heck plötzlich nach vorne rutscht und so den Drift killt (Snap-Oversteer).

Generell sollte das Auto beim Downhill-Drift leicht und willig einlenken, stabil und ohne nach vorne schlenzendes Heck seitwärts durch die Kurven driften und am Kurvenausgang auch wieder leicht geradeaus bzw. in die nächste Kurve gerichtet werden können. Hier ist viel Feingefühl vor allem bei der Balance der Dämpfer notwendig. Ein Geheimrezept kann ich dazu leider nicht verraten, weil es keines gibt. Da hilft nur fahren, fühlen, korrigieren.

Im richtigen Maß weichere Sway-Bars erleichtern zudem das Schlangenlinienfahren und damit längere zusammenhängende Drifts auf den Geraden der Drift-Stadien. Man sollte sich aber nicht zu sehr in dieser Richtung verzetteln, da die wichtigen Punktebringer doch eher die langen Drifts durch die Kurven sind.

Downhill sollten die Sway-Bars dagegen eher wieder härter gestellt werden, um das Auto präzise um den lästigen Gegenverkehr herumzusteuern zu können. Alternativ hab ich es auch mit hypernervösen Autos versucht (extrem weiche Sway-Bars), wo praktisch der leichteste Lenkausschlag schon das Heck ausbrechen lässt. Damit kann man durchaus auch gewinnen – man hängt aber auch leicht ständig in der Bande oder auf dem Gegenverkehr drauf und macht am Ende meist mehr kaputt als man gewinnt.

Zu Beginn meiner ‚Karriere‘ habe ich mit weniger Grip auf den Reifen zunächst eher schlechte Erfahrungen gemacht – die zu diesem Zeitpunkt noch kaum leistungsgesteigerten Autos fuhren so für ordentliche Drifts einfach zu langsam. Bei einem voll ausgebauten Hummer ist weniger Grip aber die einzige Möglichkeit, das Auto bei den in der fünften Stufe anstehenden SUV-Drift-Rennen überhaupt zum Driften zu bewegen. Im Anschluss daran unternommene Versuche mit ‚normalen‘ Autos und wenig Grip auf den Reifen haben gezeigt, dass auch diese Einstellmöglichkeit mit zunehmender Motorpower und besseren Reifen an Bedeutung und Nutzen gewinnt, um das beim Drift eher störende Mehr an Leistung zu neutralisieren (das Heck schiebt bei zuviel Power zu schnell und zu stark nach außen und das Auto hört ab ca. 90 Grad Driftwinkel auf zu punkten). Zudem reduziert geringerer Grip auf dem Reifen das zum Driften notwendige Tempo, auch das bei leistungsstarken Autos durchaus kein Nachteil.

Kurze Anmerkung zum Schluss: ein gutes Downhill-Auto ist meist auch beim normalen Drift ganz brauchbar. Umgekehrt trifft das nicht unbedingt zu. Das Auto also am besten gleich für Downhill abstimmen, das spart unter Umständen viel Zeit.

(Alle geschilderten Erfahrungen wurden auf einer PC-Installation mit US-Version 1.2 gemacht.)