



UBI SOFT GmbH
Akienstraße 62
45473 Mülheim/Ruhr

SPIELANLEITUNG

UBI SOFT
Entertainment Software

HUMAN ENTERTAINMENT
HUMAN



SUPER NINTENDOTM
ENTERTAINMENT SYSTEM

PAL VERSION

PRINTED IN JAPAN

HINWEIS : BITTE LIES DIE VERSCHIEDENEN BETRIEBUNGSANLEITUNGEN, DIE SOWOHL DER NINTENDO HARDWARE, WIE AUCH JEDER SPIELKASSETTE BEIGELEGT SIND, SEHR SORGFÄLTIG DURCH !

© 1993 UBI SOFT Entertainment Software

© 1993 Human Entertainment INC.

Licensed by FOCA to Fuji Television



DIESES QUALITÄTSSIEGEL IST DIE GARANTIE DAFÜR, DAB SIE NINTENDO - QUALITÄT GEKAUFT HABEN. ACHTEN SIE DESHALB IMMER AUF DIESES SIEGEL, WENN SIE SPIELE ODER ZUBEHÖR KAUFEN, DAMIT SIE SICHER SIND, DAB ALLES EINWANDFREI ZU IHREM SUPER NINTENDO ENTERTAINMENT SYSTEM PAßT.

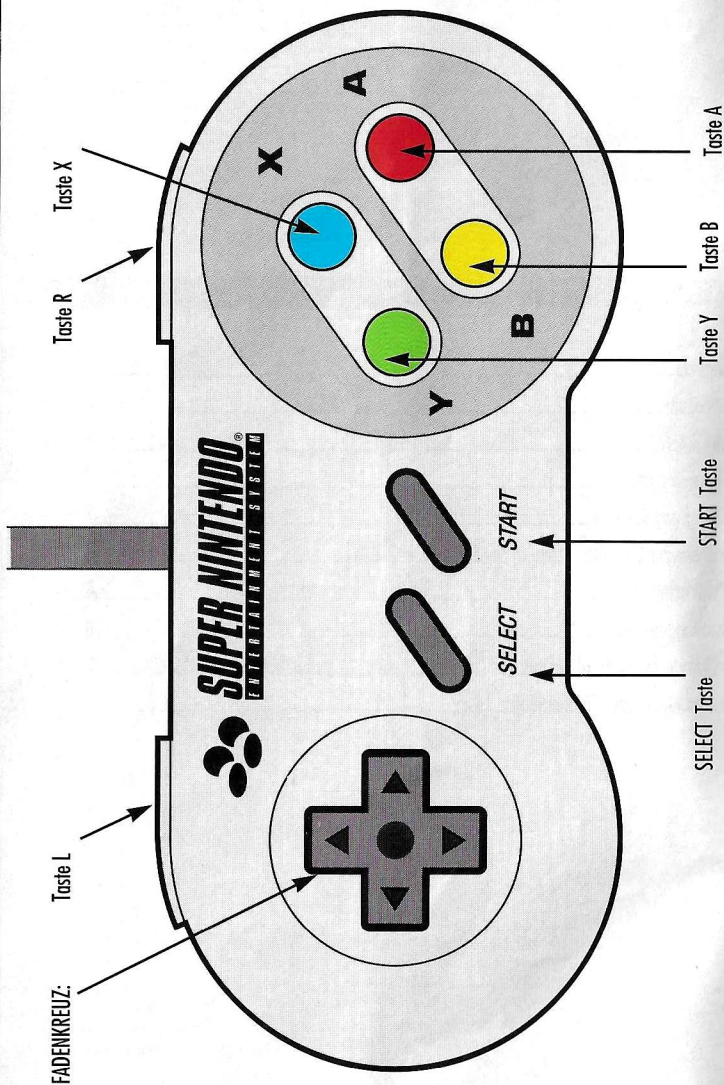
LICENSED BY



NINTENDO®, SUPER NINTENDO ENTERTAINMENT SYSTEM™, THE NINTENDO PRODUCT SEALS AND OTHER MARKS DESIGNATED AS "TM" ARE TRADE MARKS OF NINTENDO.

INHALTSVERZEICHNIS

Anleitung	2
Spielregeln	4
Wettkämpfe	4
Weltmeisterschaft	5
Training und Rekorde	7
Rückkehr zur Box und Speichern der Ergebnisse	7
Hilfsbildschirme	8
Einstellung der Wagen	10
Vorstellung der Rennfahrer und des Teams	12
Informationen über die Rennbahn	19



ANLEITUNG

Gebrauch der Tasten (während des Spiels)

FADENKREUZ: dies ist das Steuerrad. Drücken Sie rechts oder links, um den Wagen nach rechts oder links zu lenken.

A TASTE: Wenn Sie in der Spielart "Wettkampf" des WELT GRAND PRIX einen einzigen Spieler gewählt haben, können Sie mit dieser Taste die Zeiten Ihrer Konkurrenten überwachen oder im "Rückblick" die Ereignisse noch einmal verfolgen.

B TASTE: Beschleunigung. Mit dieser Taste können Sie die Geschwindigkeit Ihres Rennwagens erhöhen.

X TASTE: Verlängerung. Mit dieser Taste können Sie sofort die Spieldauer verlängern.

L TASTE: Gang herunterschalten

R TASTE: in den nächsten Gang hochschalten

Bemerkung: selbst bei automatischer Gangschaltung können Sie mit dieser Taste die Gänge schalten.

Y TASTE: Bremsen. Mit dieser Taste können Sie die Geschwindigkeit Ihres Wagen verringern.

START TASTE: keine Funktion

SELECT TASTE: für eine Pause während des Spiels

START + SELECT: in der Spielart WELT GRAND PRIX, zurück zum Menü, wenn Sie in der Qualifikationsrunde sind.

Gebrauch der Tasten (im Menü)

FADENKREUZ: bewegt den Cursor

A TASTE: keine Funktion

B TASTE: zum Wechseln und Bestätigen der Optionen eines Rennens

X TASTE: keine Funktion

Y TASTE: Abbruch bzw. Löschen der Optionen eines Rennens

START TASTE: Bestätigung der gewählten Befehle

SELECT TASTE: Bewegung des Cursors in einigen Menüs

SPIELREGELN



Legen Sie Ihre Spielkassette ein und schalten Sie Ihr Super Nintendo an. Wählen Sie Ihre Spielart mit dem Fadenkreuz und beginnen Sie das Spiel indem Sie auf START oder auf B drücken.

BATTLE

Trainingspiel unter Realbedingungen. Sie können allein oder mit zwei Spielern spielen. Wenn Sie allein spielen, müssen Sie zumindest einen Computergegner auswählen.

WORLD GRAND PRIX

Werden Sie Weltmeister einer Rennsaison. Sie können allein oder zu zweit spielen.

TEST RUN

Hier lernen Sie die Pisten kennen. In dieser Spielart können Sie allein trainieren, Ihre Bahn wählen, die Wetterbedingungen und die Anzahl der Runden.

BATTLE

1. Wahl des Kurses:

Das nebenstehende Bild entspricht in etwa dem Bildschirm bei der Wahl des Kurses. Mit Hilfe des Fadenkreuzes können Sie sich auf dem Bildschirm bewegen und mit den Tasten Y oder B könne Sie die Bahn, die Wetterbedingungen (Dry, Half Wet, Trocken, Medium oder Nass), Troublefunktion ON oder OFF (technische Probleme) und die Anzahl der Runden (Maximum 30 Runden) wählen. Mit EXIT gehen Sie weiter zu MACHINE SELECT (Wahl des Rennwagens).

2. Wahl des Wagens:

Wählen Sie Ihren Wagen mit Hilfe des Fadenkreuzes (Pfeile rechts und links) und bestätigen Sie Ihre Wahl. Spielen Sie mit zwei Spielern und hat Ihr Konkurrent seine Wahl noch nicht bestätigt, können Sie Ihre Wahl mit der Taste Y rückgängig machen.



3. Wahl der Gegner:

Wählen Sie Ihre Gegner mit Hilfe des Fadenkreuzes (Pfeil hoch und runter). Gehen Sie anschließend mit dem Cursor auf EXIT und bestätigen Sie Ihre Wahl. Wenn Sie allein spielen, können Sie zwischen 1 und 13 Gegnern wählen. Spielen Sie zu zweit, können Sie zwischen 0 und 12 Gegnern wählen.



4. Einstellung des Wagens:

Das Bild zum Einstellen des Wagens wird zur gleichen Zeit angezeigt wie das Startfeld. Die richtige Einstellung Ihres Wagens wählen Sie mit Hilfe des Fadenkreuzes (Pfeile rechts und links). Drücken sie auf EXIT und das Spiel beginnt.

Ist das Rennen beendet, zeigt der Bildschirm die Rekorde und die untenstehende Nachricht an. Entscheiden Sie sich für eine Option und bestätigen Sie Ihre Wahl.

- * NEU ANFANGEN (TRY AGAIN)
- * WECHSEL DES KURSES (CHANGE COURSE)
- * ENDE DES SPIELS (END GAME)

Das gleiche Rennen noch einmal
Rennen auf einer anderen Piste
das Spiel beenden und zurück zum Hauptmenü



WORLD GRAND PRIX

1. Speichern Ihres Namens

Wählen Sie die Spielart ein oder zwei Spieler und das Bild zum Speichern Ihres Names erscheint auf dem Bildschirm. Geben Sie Ihren Namen mit Hilfe des Fadenkreuzes ein (blauer Cursor für den ersten Spieler und roter Cursor für den zweiten Spieler).

2. Wahl des Wagens

Wählen Sie Ihren Wagen mit Hilfe des Fadenkreuzes (Pfeile rechts und links) und bestätigen Sie Ihre Wahl. Wenn Sie mit zwei Spielern spielen und Ihr Gegener seine Wahl noch nicht bestätigt hat, können sie Ihre Wahl mit der Taste Y ändern.

Haben Sie Ihren Wagen gewählt, zeigt der Bildschirm das Bild MODE SELECT (siehe rechts). Wählen Sie mit Hilfe des Fadenkreuzes (Pfeile rauf und runter).



EINSTELLUNG (SETTING)

Der Wagen wird eingestellt

TESTLAUF (FREE RUN)

Sie können die Piste bis zu 10 mal im Testlauf durchlaufen oder zum vorherigen Bildschirm zurückkehren, indem Sie START - SELECT drücken.

TRAINING (PRACTICE)

Dies ist eine Qualifikationsrunde. Versuchen Sie, die bestmöglichen Zeiten zu erzielen, um sich einen guten Startplatz zu sichern. Nehmen Sie an der Qualifikationsrunde nicht teil, starten Sie als Letzter vom Startfeld.

RENNEN (RACE)

Dies ist das endgültige, alles entscheidende Rennen.

ERGEBNISSE (DATA)

Die Rennergebnisse, die bis zu diesem Augenblick erzielt wurden, werden jetzt angezeigt: Anzahl der Punkte bei der Gesamtplatzierung, Anzahl der Punkte bei der Platzierung der Konstrukteure...

SPEICHERN (SAVE)

Sie können en Spielstand speichern (siehe hierzu das Kapitel "Speichern von Spielständen" für weitere Informationen).

1. TRAINING (PRACTICE)

Die Versuchsrunden beginnen jeweils an der Box und Sie drehen 3 Testrunden, mit dem Ziel, Ihre Zeiten zu verbessern. Ihre Platzierung auf dem Startfeld hängt von dem Ergebnis Ihrer Trainingszeiten ab. Es gibt keine Minimalzeit zu erzielen, und Sie können direkt zum eigentlichen Rennen überwechseln. Beachten Sie aber, daß Sie dann eine schlechte Platzierung erhalten.



2. RENNNEN (RACE)

Nachdem der Bildschirm Ihnen das Startfeld angezeigt hat, schlägt er Ihnen vor, Ihren Wagen vor dem Start einzustellen. Haben Sie Ihren Wagen richtig eingestellt, gehen Sie mit EXIT zum Rennen über. Fahren Sie alle vorgeschriebenen Runden und Sie erhalten Punkte, wenn Sie unter die 6 ersten kommen. Falls Sie während eines Spiels mit Mitspieler aufgeben wollen: Drücken Sie auf START + SELECT sowie die ersten 6 Teilnehmer ins Ziel gegangen sind.



PUNKTE

Gehen Sie als einer der ersten 6 ins Ziel, erhalten Sie Punkte. Wenn Sie an allen verschiedenen Rennen weltweit teilnehmen, wird der Spieler, der die meisten Punkte bei allen 16 Rennen erhalten hat, zum Weltmeister erklärt.

1. = 10 Punkte, 2. = 6 Punkte, 3. = 4 Punkte, 4. = 3 Punkte, 5. = 2 Punkte, 6. = 1 Punkt

TESTLÄUFE (TEST RUN)

1. Wahl der Rennbahn

Wählen Sie Ihre Bahn und die Wetterbedingungen

2. Wahl des Wagens

Wählen Sie den Wagen und bestätigen Sie Ihre Wahl

3. Einstellung

Lassen Sie den Wagen Ihrer Wahl nach Ihren Wünschen einstellen

4. Abfahrt von der Box

Sie fahren von der Box ab. Sie können bis zu 10 Proberunden fahren, oder mit START + SELECT anhalten und zum Bild Einstellung zurückgehen. Mit RESET verlassen Sie die Spielart "TEST"



PIT IN

Um zur Box zurückzukehren, nehmen Sie den Abbremsstreifen, der mit kleinen Noppen am Fahrbahnrand gekennzeichnet ist. Die nötigen Reparaturen an Ihrem Wagen werden automatisch ausgeführt. Mit Hilfe des Fadenkreuzes (Pfeile rechts und links) können Sie die Reifen wechseln. Das Bestätigen nicht vergessen. Sie kehren automatisch zum Rennen zurück, sowie die Reparaturarbeiten beendet sind.

Die Teile werden automatisch ausgewechselt, wenn Sie vom Menü Einstellung "Unterstützung von der Box" gewählt haben.



SPEICHERN VON SPIELSTÄNDEN

Sie können in der Spielart WORLD GRAND PRIX drei verschiedene Spielstände speichern.

1. RENNNEN

Auf dem Bildschirm erscheint "SAVE", wenn das Speichern von neuen Daten nötig ist. Mit Hilfe des Fadenkreuzes bestimmen Sie, welche Daten Sie während des Rennens angezeigt haben wollen. Bestätigen Sie Ihre Wahl mit der B Taste oder START.

2. SPEICHERN

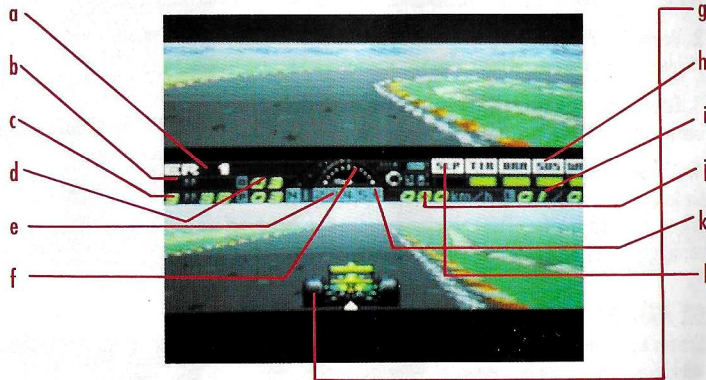
Am Ende jedes Rennens können Sie die von Ihnen gewählten Daten auf dem Speicherbild abspeichern.

3. FACTSHEET DES RENNNENS

Wenn Sie auf dem Bildschirm "Einstellung des Wagens" die Ikone DISC bestätigen (rechts), können Sie ein Factsheet des Rennens anlegen. Tragen Sie die Daten ein und speichern Sie mit Hilfe des Fadenkreuzes (Pfeile rechts und links).



DIE HILFSBILDSCHIRME



- a - Name des Spielers
- b - Anzeige der besten Trainingszeiten
- c - Anzeige der Zeiten einer Runde
- d - Anzeige, wie oft Sie noch die Anzahl der Runden steigern können
- e - Position des Geschwindigkeitsregler
- f - Drehzahlmesser zeigt die Drehzahl des Motors an
- g - Richtungscursor wenn Sie die Richtungseinstellung Ihres Wagens kontrollieren wollen, zeigt Ihnen der Cursor die Orientierung des Wagens an
- h - Schadensanzeige zeigt Ihnen die Schäden an Ihrem Wagen an. Wird ein Teil als "schadhaft" gemeldet, müssen Sie sehr aufpassen, ein rotes Licht zeigt Gefahr an
- i - Rundenanzeige Zeigt die Anzahl der noch zu fahrenden Runden an
- j - Tachometer
- k - Gangschaltung zeigt den Gang an, in dem Sie sich befinden
- l - Soganzeige Wenn sich Ihr Wagen hinter einem anderen Rennwagen befindet, können Sie sich den Sogeffekt zunutze machen (die "SLP" Anzeige leuchtet blau auf). Ihre Geschwindigkeit erhöht sich und Sie können somit Ihre Gegner überholen.

ERLÄUTERUNG DER SCHADENSANZEIGE

REIFEN

Der Reifendruck sinkt, die Abnutzung steigt und die Reifenhaftung wird schlechter.

BREMSEN

Je mehr Sie Ihre Bremsen benutzen, desto mehr nutzen sie ab und die Bremskraft läßt nach.

RADAUFHÄNGUNG

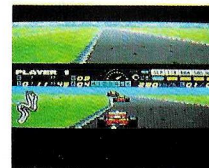
Beim Verlassen der Piste, kann der Stoss Ihre Radaufhängung beschädigen. Die Federung wird schlechter und die Wagenhaftung auf der Piste ist weniger gut.

KOTFLÜGEL

Sollten Sie ein anderes Fahrzeug streifen, reduziert sich Ihre Geschwindigkeit und Ihr Wagen bewegt sich weniger sicher auf der Piste.

BILDSCHIRMWECHSEL

Wenn Sie allein in der Spielart WORLD GRAND PRIX gespielt haben, können Sie zu anderen Bildern wechseln (siehe unten). Die Rückblickfunktion und die Anzeige der ersten 8 Versuchsrunden werden auf dem Bildschirm angezeigt.



WAGENEINSTELLUNG

AUTOMATISCHE EINSTELLUNG

Festgelegte Einstellungen, die die jeweilige Piste und die anderen Gegebenheiten in Betracht ziehen.

RICHTUNG

Sie können die Richtung mehr oder weniger extrem einstellen. Je mehr Sie sich EASY nähern, desto sanfter lenkt der Wagen in eine Richtung. Je mehr Sie sich HEAVY nähern, desto stärker lenkt der Wagen in eine Richtung.

Typ 1: wenn Sie das Steuer bewegen, dreht sich dieses automatisch wieder zur Mitte zurück, wenn Sie es loslassen.

Typ 2: das Steuer dreht sich nicht automatisch zur Mitte zurück.

REIFEN

Sie haben zwei Möglichkeiten: TROCKENES WETTER und REGEN. Je mehr Sie sich HARD nähern, desto härter ist der Reifengummi und desto schwächer ist die Haftung. Je mehr Sie sich SOFT nähern, desto weicher ist der Gummi und desto stärker ist die Haftung. Ein Reifen des Typs HARD hat eine längere Lebensdauer.

GESCHWINDIGKEIT

Eine Gangschaltung mit kürzerer Überetzung (LOW) hat eine größere Beschleunigung aber eine niedrigere Spitzengeschwindigkeit.

Eine Gangschaltung mit längerer Überetzung (HIGH) hat eine niedrigere Beschleunigung aber eine höhere Spitzengeschwindigkeit.

GANGSCHALTUNG

Sie haben die Wahl zwischen Automatik und Manuel. Achtung: bei automatischer Gangschaltung können Sie trotzdem noch die Gänge schalten. Benutzen Sie hierfür die Tasten R (um hochzuschalten) und L (zum Runterschalten).

BREMSEN

Je mehr Sie sich SOFT nähern, desto länger sprechen Ihre Bremsen an, aber desto weniger stark bremsen sie. Je mehr Sie sich HARD nähern, desto kurzer sprechen Ihre Bremsen an, aber desto stärker bremsen sie.

RADAUFHÄNGUNG

Hier regeln Sie die Stabilität Ihres Chassis. Je mehr Sie sich SOFT nähern, desto weicher ist die Federung, aber die Haftung der Reifen ist geringer. Je mehr Sie sich HARD nähern, desto größer ist die Reifenhaftung.

KOTFLÜGEL

Hier regeln Sie die Aerodynamik. Je mehr Sie sich MAX SPEED nähern, desto näher kommen Sie der Höchstgeschwindigkeit Ihres Wagens. Je mehr Sie sich DOWN FORCE nähern, desto sicherer liegen Sie in Kurven. Es gibt 7 Einstellungsmöglichkeiten.

UNTERSTÜTZUNG VON DER BOX

Hier können Sie wählen, welche Arbeiten an Ihrem Wagen in der Box ausgeführt werden sollen.

AUTO 1: zeigt die Schadensanzeige leichte Schäden, werden die entsprechenden Teile von den Mechanikern repariert.

AUTO 2: ist die Schadensanzeige im gelben Bereich, werden die entsprechenden Teile von den Mechanikern repariert.

AUTO 3: ist die Schadensanzeige im roten Bereich, werden die entsprechenden Teile von den Mechanikern repariert.

TOURENZÄHLER

Sie können Ihr Modell selbst wählen: Ziffernblatt oder Digitalanzeige.

FACTSHEET

Auf diesem Blatt werden alle Einstellungskomponenten gespeichert, die Sie ausgewählt haben. Sie können insgesamt bis zu 32 Komponenten speichern.

GERHARD BERGER



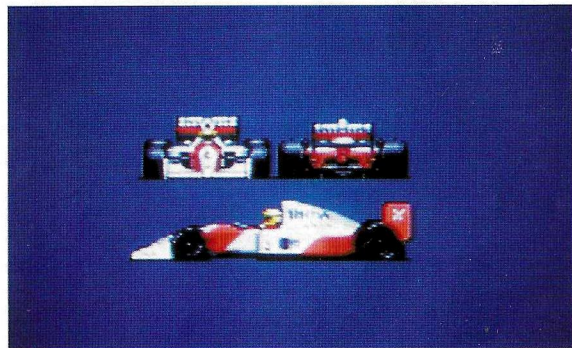
geb. am: 27. August 1959
Staatsangeh.: Österreicher
Position 1991: 4. Platz
Berger hat viel Talent, bleibt aber bis heute leider im Schatten Sennas. Er platziert sich stets unter den Schnellsten, sei es im Training oder im Rennen. Er hat zahlreiche Siege errungen und niemand meistert die Haarnadelkurven so wie Berger.

MICHAEL ANDRETTI



geb. am: 5. Oktober 1962
Staatsangeh.: Amerikaner
Position 1991: Gewinner von Indianapolis 500
Obwohl neu dabei, ist Andretti den Kennern der Formel Eins - Szene bereits ein bekannter Name. Michael ist der Sohn von Mario Andretti, einem der weltbesten Indy Fahrer, und seine Fahrkünste brachten ihm 1991 den Meistertitel des Indy Rennens ein. Seit 1993 fährt Michael für McLaren und sein nächstes Ziel ist es Weltmeister der Formel Eins zu Werden.

Mc LAREN



MP4/7A

Motore HONDA V12

Dieser Rennstall hat in den letzten 4 Jahren (88 - 91) eine ausgezeichnete Platzierung unter den Konstrukteuren erzielt. Der V12 Honda Motor ist ein starker Motor. Seine Beschleunigung beim Verlassen der Kurve erlaubt ihm, die Gegner zu überholen. Allerdings müßte die Aerodynamik des Chassis verbessert werden. Dieses leichte Handikap schmälert den Erfolg des starken Motors im Rennen.

NIGEL MANSELL



geb. am: 8. August 1953
Staatsangeh.: Brite
Position 1991: 2. Platz
Mansell ist für seinen impulsiven und brutalen Fahrstil bekannt. Er ist ein ungekrönter König, der schon mehrfach knapp am Weltmeistertitel vorbeiging. Sein berühmtes Kopf-an-Kopf-Rennen in Japan 1991 blieb in Erinnerung. 1992 verwirklichte er endlich seinen größten Traum, er wird Weltmeister und bewies damit sein außergewöhnliches Talent.

RICCARDO PATRESE



geb. am: 17 April 1954
Staatsangeh.: Italiener
Position 1991: 3. Platz
Patrese ist der Veteran unter den Teilnehmern: er hat an mehr als 200 Rennen des Grand Prix teilgenommen! Er ist für seinen präzisen Fahrstil bekannt und er ist ein Meister am Lenkrad. Er hat zwar nicht die gleichen Titel wie Senna oder Mansell errungen, aber er hat durchaus das Zeug für einen ernstzunehmenden Rivalen.

WILLIAMS



FW14B

Motore Renault V10

Ein sehr starker Rennstall, der dies dank seiner Wunderwaffe, der "interaktiven Radaufhängung" 1992 gezeigt hat. Sein Motor ist weniger geschmeidig als der Honda Motor, aber er ist dafür sehr kräftig. Außerdem gibt die gute Qualität des Chassis und des Motors dem ganzen Wagen eine große Stabilität. Hier liegen die Stärken dieses Teams.

JEAN ALESI



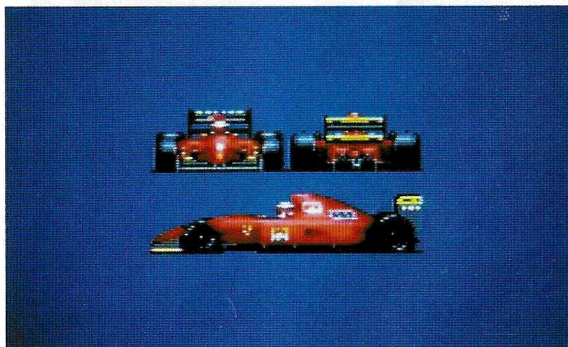
geb. am: 11 Juni 1964
Staatsangeh.: Franzose
Position 1991: 7. Platz
Mit seinem feurigen und brutalen Fahrstil hatte Alesi sein Grand Prix Debüt 1988. Trotz seines Talents hat er noch keine Siege errungen. 1988, anlässlich des amerikanischen Grand Prix, wurden wir Zeugen des leidenschaftlichen Rennens gegen Senna, bei dem sich die beiden ständig überholten.

IVAN CAPELLI



geb. am: 24. Mai 1963
Staatsangeh.: Italiener
Position 1991: 18. Platz
Capelli ist stets gut gelaunt. Seine beste Platzierung: zweiter Platz. Am Lenkrad ist er einzigartig. Er erzielt stets Bestzeiten während der Trainingsrunden und auch bei den Rennen ist er sehr schnell. Leider war 1992 für ihn das Jahr der Unfälle und dies hat natürlich seine Ergebnisse negativ beeinflusst.

FERRARI



F92A

Motore Ferrari V12

Ungezählt sind die Weltmeistertitel der Konstrukteure dieses "Königs" der Rennställe. Der Wagen ist ein wahres Meisterstück des Designs, seine Seitenstreifen gleichen denen seines Vorgängers, dem F15. Sein V12 Motor hat die gleichen Qualitäten wie der Honda V10.

MICHAEL SCHUMACHER



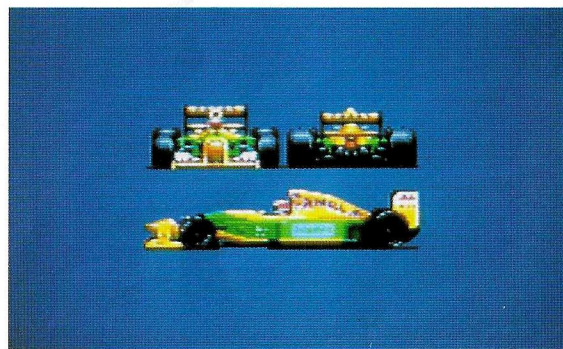
geb. am: 3 Januar 1969
Staatsangeh.: Deutscher
Position: 12. Platz
Schumacher's Debüt 1991 war sehr aufsehenerregend. 1992 wird seine zweite Saison sein. Mit knapp 23 Jahren hat er alle nötigen Qualitäten, um die besten Fahrer einzuschüchtern und ihm steht eine große Zukunft bevor.

MARTIN BRUNDLE



geb. am: 1. Juni 1959
Staatsangeh.: Brite
Position 1991: 15. Platz
Brundle bleibt im Schatten von Schumacher und seine wahren Qualitäten sind noch nicht zum Vorschein gekommen. Während der Saison 1992 hat er uns jedoch seine Schnelligkeit bewiesen. Beim Grand Prix von England fuhr er ein hervorragendes Rennen gegen Senna.

BENETTON



B192

V8 Ford Motor

Es handelt sich bei diesem Rennstall nicht um Spitzenklasse, aber Benetton hat sich kürzlich unter den vier besten qualifiziert. Man kann ohne weiteres von einem kompetenten Rennstall sprechen. Trotz eines schwachen V8 Motors hat er ein enormes Potential gezeigt. Das Chassis mit der gerichteten Motorhaube ist sehr originell. Die vorderen Kotflügel dieses Wagens sind einzigartig, sie sind sehr niedrig und ihre Aerodynamik ist unübertroffen.

STEFANO MODENA



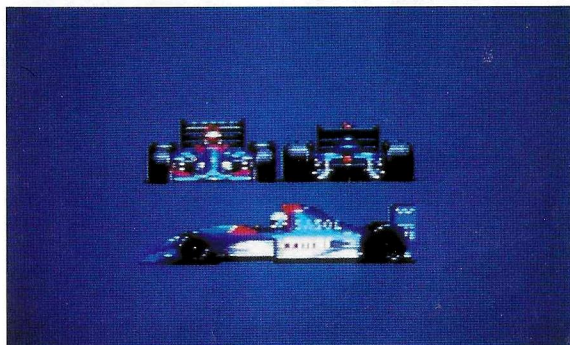
geb. am: 12. Mai 1963
Staatsangeh.: Italiener
Position 1991: 8. Platz
Modena ist ein erfahrener Fahrer, der bereits auf dem Siegerpodest stand, aber 1991 leider nur an Nummer 8 platziert wurde. Er verfügt über solide Grundkenntnisse und beherrscht die Geschwindigkeit gut, aber gewisse Probleme mit der Stabilität seiner Hinterachsen haben ihn dieses Jahr am Erfolg gehindert.

MAURICIO GUGELMIN



geb. am: 20. April 1963
Staatsangeh.: Brasilianer
Position 1991: keine Platzierung
Gugelmin ist ein intelligenter Fahrer und sein Erfolg basiert auf theoretischer Grundlage. Er ist sehr schnell und übertrifft hier oft seine Gegner, aber 1992 fehlte seinem Fahrstil die Brillanz. Gugelmin ist ein Fan von Videospiele und man trifft ihn oft zwischen zwei Rennen mit dem Game Boy an.

JORDAN



192

V12 Yamaha Motor

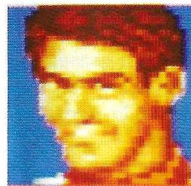
Das Jordan Team gibt es seit 1991. Während dieser Saison überraschte es uns durch seine unerwartete Vitalität. Jordan belegte einen ausgezeichneten 5. Platz beim Wettkampf der Konstrukteure. 1992 wurde der Motor gegen einen V12 Yamaha Motor ausgetauscht. Leider harmonisiert das Chassis nicht ganz mit diesem neuen Motor und das Team hat sein Niveau noch nicht verbessern können.

MICHELE ALBORETO



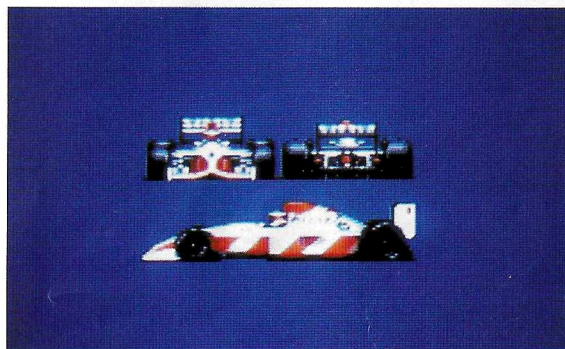
geb. am: 23. Dezember 1956
Staatsangeh.: Italiener
Position: keine Platzierung
Alboreto ist ein Veteran unter den Fahrern, der zu einem bestimmten Zeitpunkt durchaus einen Titel hätte gewinnen können. Trotz seiner schlechten Ergebnisse 1991, zeigte er 1992 einen sehr guten Fahrstil, der ihm mehrfach Punkte einbrachte.

AGURI SUZUKI



geb. am: 8. September 1960
Staatsangeh.: Japaner
Position 1991: 18. Platz
Suzuki nimmt seit 4 Jahren an Formel Eins Rennen teil. Er hat durchaus Talent, aber mit seinem derzeitigen Team waren seine Ergebnisse enttäuschend. 1992 machte er leichte Fortschritte, und er hat die nötigen Fähigkeiten, eines Tages auf das Siegerpodest zu steigen. Ein Fahrer, den man nicht aus den Augen verlieren sollte.

FOOTWORK



FA 13

V10 Honda "Infinity" Motor

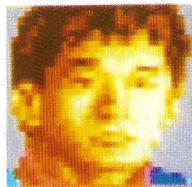
Der Besitzer des Rennstalls Footwork ist Japaner. Er hat den V10 Honda Motor verbessert, und ihn in einen "Infinity" Motor umgewandelt. Einer der Fahrer dieses Teams ist Aguri Suzuki und damit ist dieser Rennstall wirklich "made in Japan".

BERTRAND GACHOT



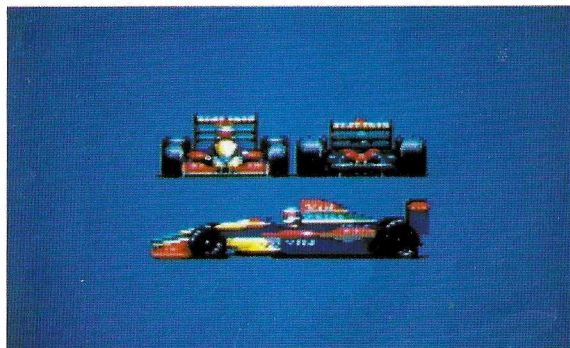
geb. am: 22. Dezember 1962
Staatsangeh.: Belgier
Position 1991: 13. Platz
Gachot fährt seit 1991, hat gute Ergebnisse und fiel seit seiner ersten Testrunde auf. 1992 hat er sich unter den besten beim Grand Prix von Monaco platziert. Ein vielversprechender Anfänger ...

UKYO KATAYAMA



geb. am: 29. Mai 1963
Staatsangeh.: Japaner
Position 1991: Japanischer F 3000 Meister
Katayama hatte sein internationales Debüt 1992. Er ist für seinen schnellen und feurigen Fahrstil bekannt. In Europa nennt man ihn Ukyo, der "Kamikaze". Er wird dieses Jahr auf allen europäischen Rennstrecken antreten und wir warten gespannt auf die Ergebnisse.

VENTURI

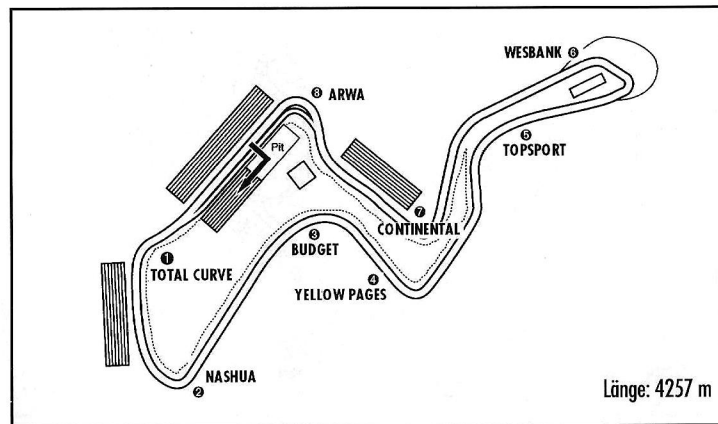


LC 92

V12 Lamborghini Motor

1992 war das Jahr der Umbenennung und des Neuanfangs für diesen Rennstall. Diese Umstellung hat ihm dazu verholfen, den Lamborghini Motor neu herauszubringen, den er seit 2 Jahren erfolglos einsetzt und dem es an Stärke mangelt. Auch der Kampfgeist hat von diesem Neuanfang profitiert und hat diesem Team zu einem 6. Platz beim Grand Prix von Monaco verholfen.

RUNDE 1 GRAND PRIX VON SÜDAFRIKA



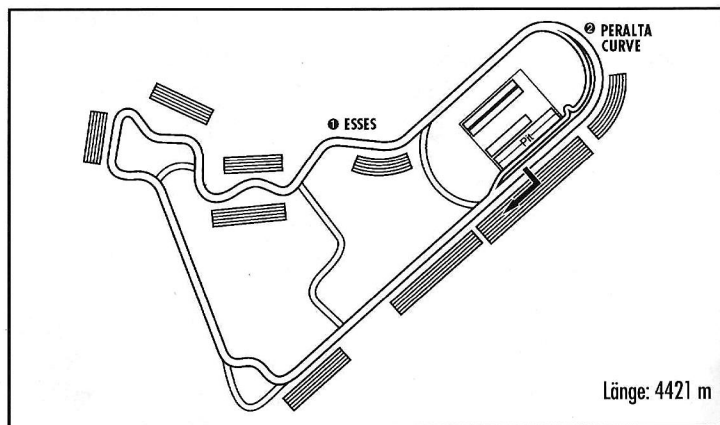
KYALAMI INTERNATIONAL GRAND PRIX CIRCUIT

Streckenrecord:
Testrunde: 1'15"486 ('92) Nigel Mansell
Rennen: 1'17"578 ('92) Nigel Mansell

Schon 1985 fanden in Kyalami Rennen statt, aber 7 Jahre sind vergangen, bis endlich der Grand Prix wieder in Südafrika veranstaltet werden konnte. Die Piste ist verbessert worden, und es wurden mehr Hochgeschwindigkeitskurven eingebaut. Um diese Strecke mit Erfolg zu meistern, muß der Fahrer einen guten Rythmus finden. Besonders die Schlußkurve muß mit großer Vorsicht angegangen werden, denn von dieser hängt die Geschwindigkeit ab, mit der der Wagen in die "Total-Kurve" einfährt.

RUNDE 2

GRAND PRIX VON MEXICO



AUTODROME HERMANOS RODRIGUEZ

Streckenrecord:

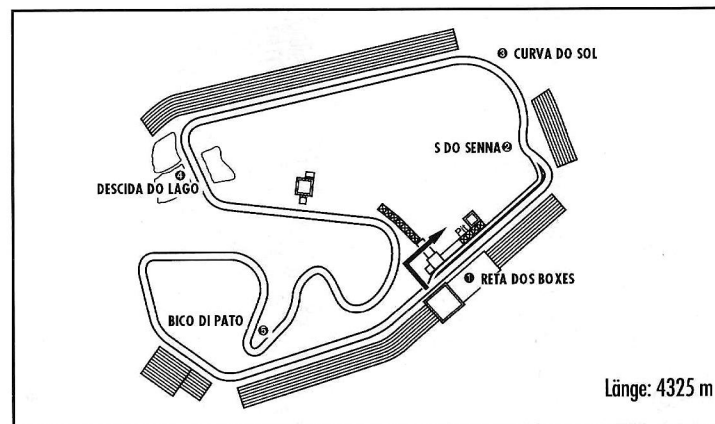
Testrunde: 1'16"346 ('92) Nigel Mansell

Rennen: 1'16"788 ('92) Nigel Mansell

Der Rodriguez-Ring liegt auf einem Hochplateau. Da weniger Sauerstoff in der Luft ist, verlieren die Wagen bis zu 20 % ihrer Kraft. Die Piste weist eine Reihe von S-Kurven auf, gefolgt von sehr schnellen Langstrecken. Den entscheidenden Streckenabschnitt stellt die letzte Kurve (Peraltakurve) dar. Es muß mit mehr als 200 km/h eingefahren werden und anschließend sofort auf grader Linie beschleunigt werden. Die S-Kurven in der Mitte der Strecke sind dermaßen geschwungen, daß der Fahrer den Eindruck hat, sich in einem Labyrinth zu befinden. Um diesen Ring mit seinen Kurven zu meistern, muß der Fahrer vor allem einen guten Rhythmus beibehalten.

RUNDE 3

GRAND PRIX VON BRASILIEN



AUTODROMO JOSE CARLOS PACE

Streckenrecord:

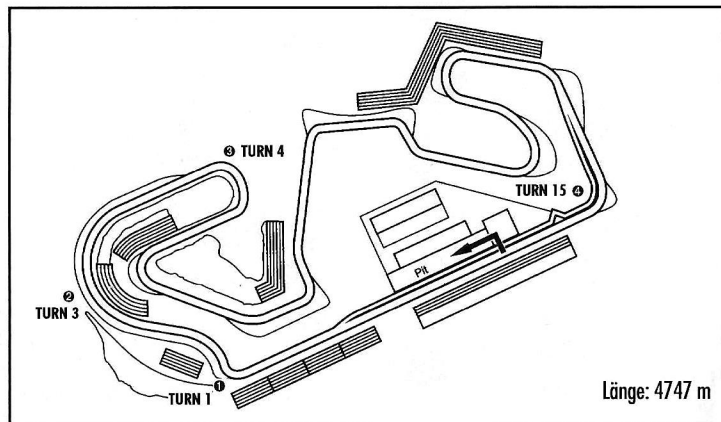
Testrunde: 1'15"703 ('92) Nigel Mansell

Rennen: 1'19"490 ('92) Ricardo Patrese

Interlagos ist der Ring auf dem sich Senna zu Hause fühlt. Dieser technisch sehr anspruchsvolle Ring zeichnet sich durch seine Kurvenvielfalt aus, von engen bis zu sehr weiten Kurven ist alles vertreten. Es ist ein ewiges Auf und Ab von Steigungen und Gefällen, wie zum Beispiel der Streckenabschnitt kurz vor der Senna S-Kurve oder den anderen Haarnadelkurven. Zwischen der letzten Kurve und der Zielgeraden wird den Motoren viel abverlangt. Alles in allem, verlangt dieser Ring viel Erfahrung und technisches Können.

RUNDE 4

GRAND PRIX VON SPANIEN



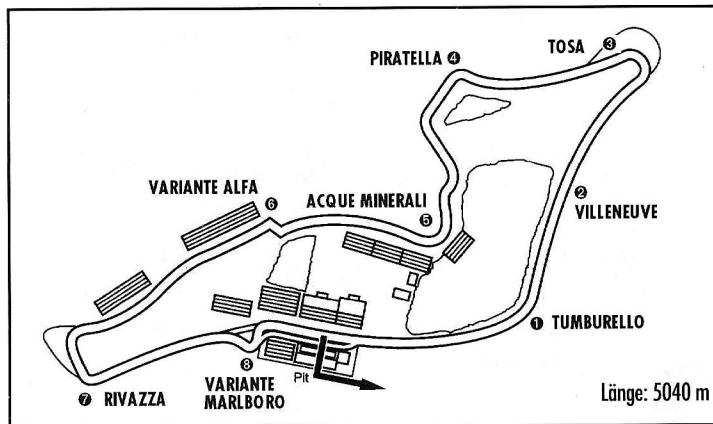
CIRCUITO DE CATALUNYA

Streckenrecord:
 Testrunde: 1'18"751 ('91) Nigel Mansell
 Rennen: 1'22"837 ('91) Ricardo Patrese

Kurven über Kurven... Die Kurve 15 ist im rechten Winkel angelegt, einige Kurven sind sehr schwierig mit hoher Geschwindigkeit zu durchfahren, andere sind Haarnadelkurven die den Eindruck vermitteln, der Wagen fahre in die falsche Richtung! Die größte Überraschung erwartet den Fahrer am Schluß: die 1 km lange Zielgerade an den Boxen vorbei. Dieser Ring verlangt eine peinlich genaue Einstellung der Wagen.

RUNDE 5

GRAND PRIX VON SAN MARINO



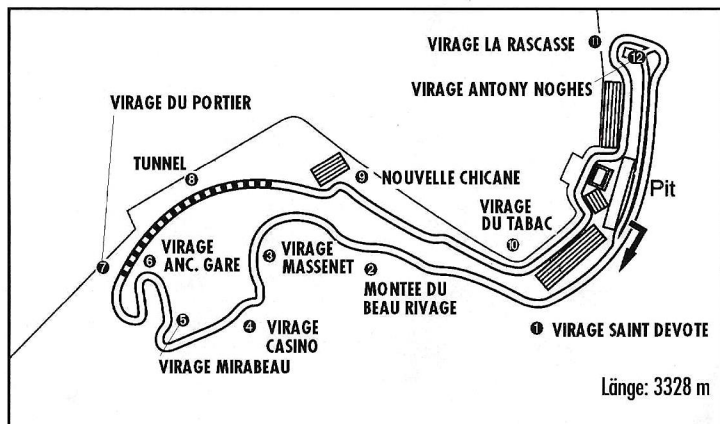
AUTODROMO ENZO E DINO FERRARI

Streckenrecord:
 Testrunde: 1'21"842 ('92) Nigel Mansell
 Rennen: 1'26"531 ('91) Gerhard Berger

Der zweite Grand Prix von Italien findet auf dem Boden der Republik San Marino statt. Der Ring hat keine eigentliche Gerade, er besteht ausschließlich aus Kurven. Die Durchschnittsgeschwindigkeit liegt bei 200 km/h. Nach dem schnellsten Teil des Rings müssen die Haarnadelkurven und Schikanen angegangen werden. Dieser "Stop and Go" Ring verlangt dem Motor und den Bremsen viel ab!

RUNDE 6

GRAND PRIX VON MONACO



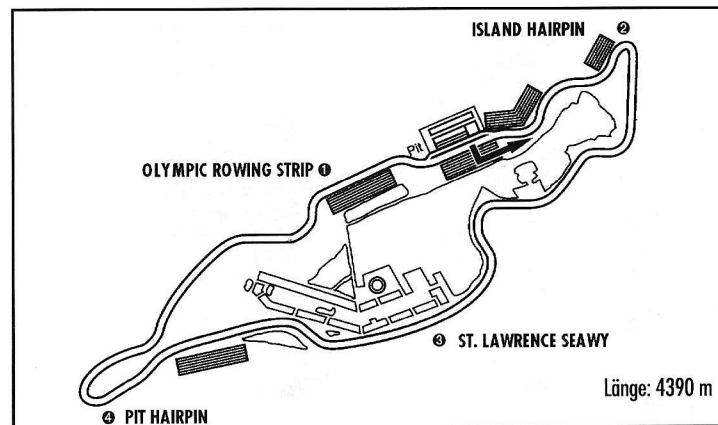
CIRCUIT DE MONACO

Streckenrecord:
 Testrunde: 1'19"495 ('92) Nigel Mansell
 Rennen: 1'21"598 ('92) Nigel Mansell

Der Grand Prix von Monaco hat Tradition. Sein Ring ist berühmt und blickt auf eine glorreiche Vergangenheit zurück. Ein Teil seiner Strecke verläuft über die Autobahn. Aus diesem Grund können viele Kurven mit hoher Geschwindigkeit durchfahren werden und nur an wenigen Stellen kann überholt werden. Im Tunnel kann richtig Vollgas gegeben werden, ohne jedoch die unmittelbar darauffolgenden Schikanen außer Acht zu lassen, die man vorsichtig angehen sollte. Dieser Ring verlangt vom Fahrer Präzision und Härte. Die Trainingszeiten sind von großer Bedeutung, denn eine gute Position am Start kann für den Sieg entscheidend sein.

RUNDE 7

GRAND PRIX VON KANADA



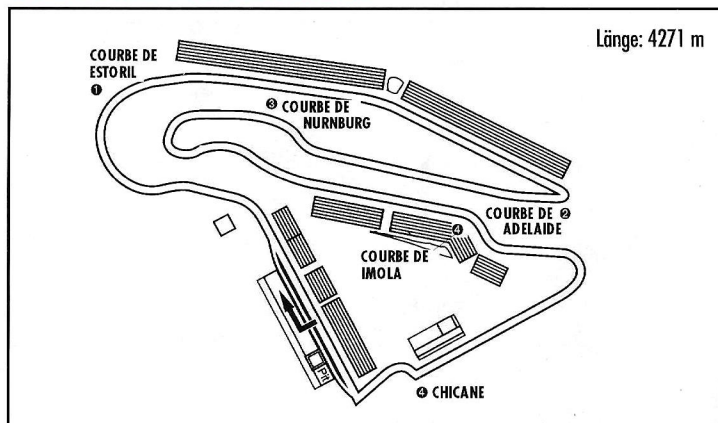
CIRCUIT GILLES VILLENEUVE

Streckenrecord:
 Testrunde: 1'19"775 ('92) Ayrton Senna
 Rennen: 1'22"325 ('92) Gerhard Berger

Dieser Ring wurde im Park der Notre Dame Insel gebaut. Es ist keine schnelle Bahn, aber sie besteht aus mehreren Kurven und eine Haarnadelkurve an jeder Seite. Auch ist die Zielgerade sehr kurz und eine gute Beschleunigung ist für die zahlreichen kurz aufeinanderfolgenden Kurven sehr wichtig. Auf halber Strecke schlängelt sich die Piste und die Fähigkeit des Fahrers, die Rechts- und Linkskurven gut zu nehmen ist gefragt und entscheidet über den Sieg. In den Haarnadelkurven entscheidet häufig die richtige Dosierung der Bremskraft über Sieg und Niederlage.

RUNDE 8

GRAND PRIX VON FRANKREICH



CIRCUIT DE NOUVELLE MAGNY COURS

Streckenrecord:

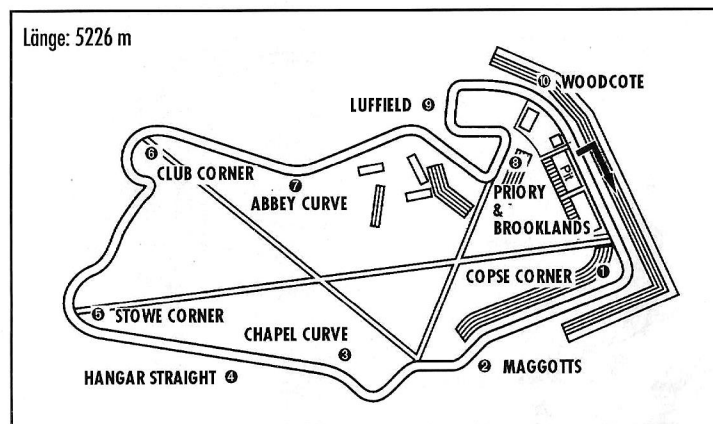
Testrunde: 1'13"864 ('92) Nigel Mansell

Rennen: 1'17"070 ('92) Nigel Mansell

Der Ring von Magny Cours ist von mittlerer Geschwindigkeit und technisch sehr anspruchsvoll. Seine Kurvenstrecke ähnelt der anderer internationaler Rennbahnen. Um zu gewinnen, muß die "Estoril"-Kurve mit möglichst hoher Geschwindigkeit gemeistert werden, damit der Wagen gut in die anschließende Gerade hineinkommt. Achten Sie auf gute Bremskraftdosierung in der "Adelaide"-Kurve. Den entscheidenden Ausschlag gibt die Schikane vor der letzten Kurve, denn hier werden die Zeiten gemessen.

RUNDE 9

GRAND PRIX VON ENGLAND



SILVERSTONE

Streckenrecord:

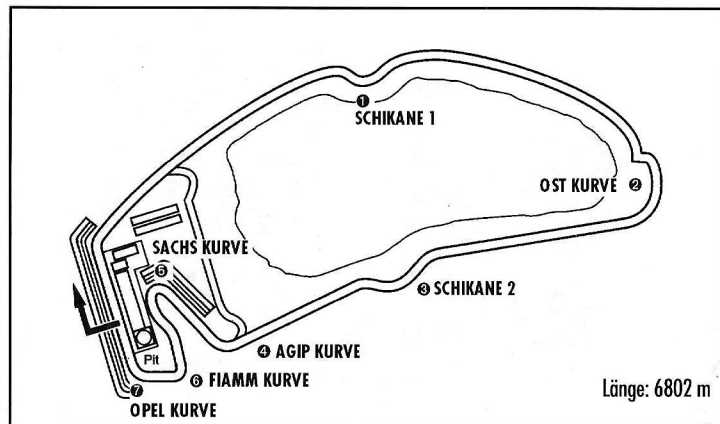
Testrunde: 1'18"965 ('92) Nigel Mansell

Rennen: 1'22"539 ('92) Nigel Mansell

Dieser Ring wurde auf einem alten Flugfeld gebaut und ist deshalb sehr flach. 1991 wurde der Kurvenanteil erhöht. Die Piste ist sehr schnell und technisch sehr anspruchsvoll. Nach der ersten heiklen Kurve gleich nach dem Start können Sie praktisch die ganze erste Hälfte der Piste mit Höchstgeschwindigkeit durchfahren. Die zweite Hälfte muß dann mit Vorsicht angegangen werden, da die Kurven hier schwierig und technisch sehr anspruchsvoll sind. Wenn Sie diese Strecke gut meistern, haben Sie das Schwierigste geschafft.

RUNDE 10

GRAND PRIX VON DEUTSCHLAND



HOCKENHEIM - RING

Streckenrecord:

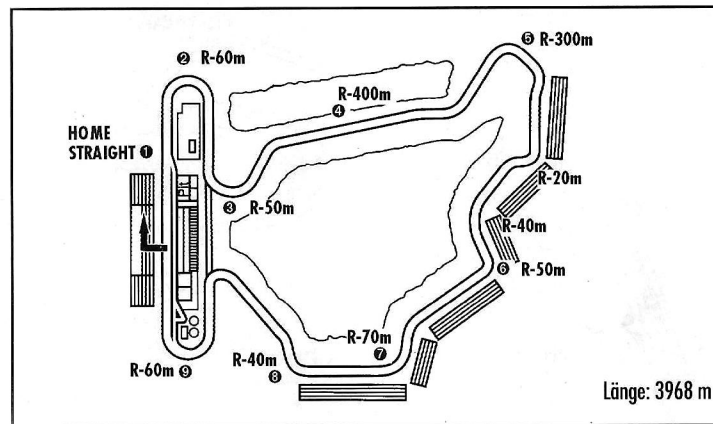
Testrunde: 1'37"087 ('91) Nigel Mansell

Rennen: 1'43"569 ('91) Ricardo Patrese

Der Hockenheim Ring ist von allen 16 Strecken des Grand Prix die schnellste. Er beginnt mit sehr engen Kurven im Tribünenbereich gefolgt von langen Geraden, die von 3 Schikanen unterbrochen werden. Alles hängt von der hohen Geschwindigkeit ab. Die Wagen müssen auf die höchstmögliche Geschwindigkeit eingestellt werden und die Kunst der Fahrer, die engen Kurven im Tribünenbereich geschickt zu meistern ist gefragt. Sie entscheidet über Sieg und Niederlage.

RUNDE 11

GRAND PRIX VON UNGARN



HUNGARORING

Streckenrecord:

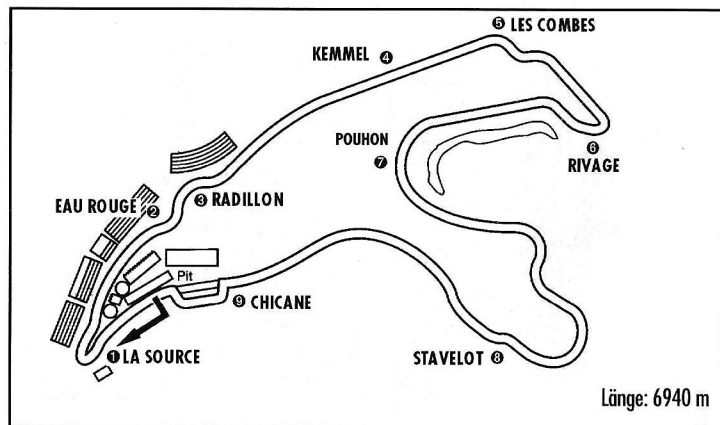
Testrunde: 1'15"725 ('92) Ricardo Patrese

Rennen: 1'18"308 ('92) Nigel Mansell

Auf diesem Ring reiht sich eine Kurve an die nächste. Die Durchschnittsgeschwindigkeit ist nicht sehr hoch. Sie haben hier selbst mit einem V8 Motor gute Chancen, da den Motoren auf dieser Piste nicht das Äußerste abverlangt wird. Die einzige Gerade auf diesem Ring ist die Zielgerade. Hier ist auch die einzige Stelle, an der überholt werden kann. Aus diesem Grund sind die Haarnadelkurven in der Nähe der Boxen von entscheidender Bedeutung für den Sieg.

RUNDE 12

GRAND PRIX VON BELGIEN



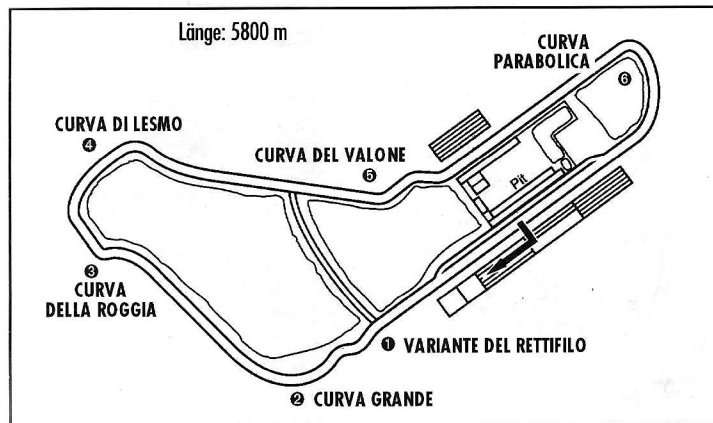
CIRCUIT DE SPA-FRANCORCHAMPS

Streckenrecord:
 Testrunde: 1'47"811 ('91) Ayrton Senna
 Rennen: 1'55"087 ('91) Alain Prost

Dieser Ring ist der längste von allen. Die 1. Kurve ("La Source") ist sehr eng und besonders schwierig zu durchfahren. Auch liegt diese Kurve gleich hinter dem Start und man kann hier leicht seine gute Startposition einbüßen. Die "Eau Rouge"-Kurve weist ein leichtes Gefälle auf und die Kraft der Motoren ist hier besonders gefragt. Der schwierigste Teil der Strecke ist die "Bus Stop"-Schikane, der sofort darauf eine zweite folgt. Um diese Schikanen zu meistern, müssen die Fahrer wahre Künstler sein.

RUNDE 13

GRAND PRIX VON ITALIEN



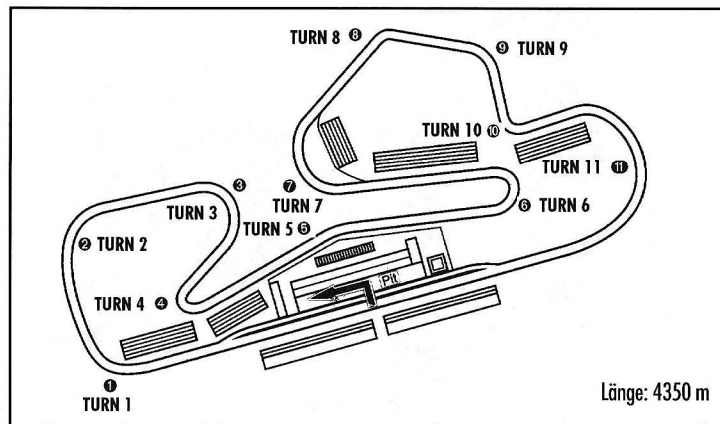
AUTODROMO NAZIONALE DI MONZA

Streckenrecord:
 Testrunde: 1'21"114 ('91) Ayrton Senna
 Rennen: 1'26"061 ('91) Ayrton Senna

Der Grand Prix von Italien findet in der Geburtsstadt von Ferrari statt. Es ist die große "Fiesta" der tifosi, der Fans von Ferrari. Die Piste hat viele Kurven, die mit großer Geschwindigkeit durchfahren werden können und Schikanen, bei denen man abbremsen muß. Sie können auf dieser Strecke ständig mit Vollgas fahren und die Kurven mit mehr als 200 km/h angehen. Die Motorstärke ist hier von großer Bedeutung und zusammen mit einer richtigen Einstellung der Kotflügel garantiert sie den Erfolg.

RUNDE 14

GRAND PRIX VON PORTUGAL



AUTODROMO DO ESTORIL

Streckenrecord:

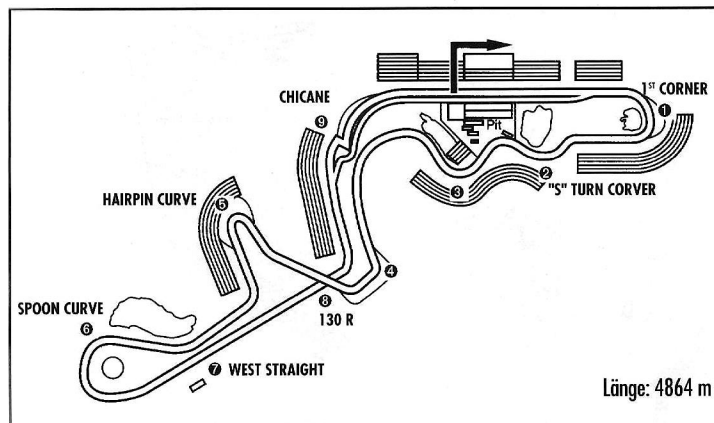
Testrunde: 1'13"001 ('91) Ricardo Patrese

Rennen: 1'18"179 ('91) Nigel Mansell

Jede Kurve dieser Bahn muß mit einer anderen Geschwindigkeit genommen werden. Die Piste ist relativ gleichmäßig mit einer langen Geraden. Trotzdem muß der Wagen sorgfältig eingestellt werden. Wollen Sie mehr Wert auf Ihre Kurvengeschwindigkeit legen, oder lieber in der Zielgeraden Vollgas geben? Passen Sie am besten die Einstellung Ihrem persönlichen Fahrstil an und Sie gewinnen vielleicht den Titel.

RUNDE 15

GRAND PRIX VON JAPAN



SUZUKA INTERNATIONAL RACING COURSE

Streckenrecord:

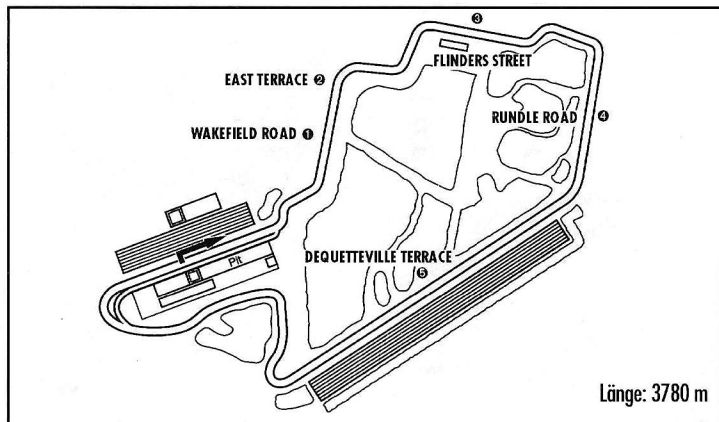
Testrunde: 1'34"700 ('91) Gerhard Berger

Rennen: 1'41"532 ('91) Ayrton Senna

Dieser Ring ist seit langem in der ganzen Welt bekannt. Er ist technisch sehr anspruchsvoll, sehr abwechslungsreich und von mittlerer Geschwindigkeit. Es gibt hier eine doppelte S-Kurve, anschließend schlängelt sich die Strecke in Form einer Acht, dann folgt eine Haarnadelkurve und abschließend eine Kurve, die besser mit verminderter Geschwindigkeit angegangen werden sollte. Wichtig ist es, einen guten Rythmus in den S-Kurven zu finden, die Bremskraft in den Haarnadelkurven und Schikanen genau zu dosieren, und das meiste aus der "Spoon Curve"-Kurve herauszuholen, damit Sie gut und vor allem schnell in die Zielgerade einfahren.

RUNDE 16

GRAND PRIX VON AUSTRALIEN



ADÉLAIDE GRAND PRIX CIRCUIT

Streckenrecord:

Testrunde: 1'14"041 ('91) Ayrton Senna

Rennen: 1'18"203 ('91) Nigel Mansell

Diese Piste gleicht dem Ring des Grand Prix von Monaco. Die Geschwindigkeit auf dieser klassischen Strecke ist normal, es wurden aber zusätzlich Sicherheitszonen eingerichtet und Schutzstreifen angebracht. Die Gerade ist recht lang und zwischen "Jones Straight" und Brabham Straight" müssen Sie ordentlich beschleunigen. Die "East Terrace"-Kurve bildet einen Winkel von 90 Grad und entspricht nicht den Normen. Hier wird ein erstklassiger Fahrstil verlangt.

CREDITS



SPIELENWICKLUNG UND DESIGN: HUMAN ENTERTAINMENT INC.

HERAUSGEBER: UBI SOFT

HAUPTPROGRAMM: Ryoji Amano

HAUPTGRAPHIK: Akihiro Hata

PRODUKTION: Ryoji Amano

LEITENDER HERAUSGEBER: Dominique Baes

TECHNISCHE UNTERSTÜTZUNG: Serge Hascoet, Frédéric Markus, Stéphane Bellanger

TESTS: Ronan Menjot, Denis Muffat-Méridol

MARKETING: Carole Degoulet

MANUAL: Cynégéthic