

INHALT

SO SPIELEN SIE

Hier werden die verschiedenen Steuerungsmöglichkeiten erklärt, daneben die Spielmodi inklusive der „2 Spieler Kämpfe“ und des „i.LINK Kampfes“.

SEITE 4

FAHRSCHULE

Auf der Jagd nach Bestzeiten und Preisgeldern benötigen Sie nicht nur ein schnelles Auto, sondern auch eine gewisse Portion Fachwissen. Unsere ausführlichen Erklärungen zur Fahrphysik helfen Ihnen, jede Rennsituation zu analysieren und so für sich zu entscheiden.

SEITE 16

LIZENZPRÜFUNGEN

Um für die Rennen im Gran-Turismo-Modus zugelassen zu werden, benötigen Sie mindestens eine der sechs Lizenzen. Jeweils acht erfolgreiche Fahrprüfungen sind nötig, um eine dieser Lizenzen zu erhalten. Wie Sie diese Tests meistern, erfahren Sie in diesem Kapitel.

SEITE 34

KURSE

„Gran Turismo 3 – A-spec“ bietet Ihnen 19 Strecken, von denen Sie 16 auch spiegelverkehrt befahren können. Damit Sie auf den Strecken garantiert Bestzeiten erreichen, finden Sie im Abschnitt „Kurse“ umfangreiche Informationen und jede Menge Fahrטיפs.

SEITE 52

FAHRZEUGE

Auf 38 Seiten stellen wir Ihnen alle 179 Fahrzeuge aus „Gran Turismo 3 – A-spec“ ausführlich vor: Gestochen scharfe Abbildungen, umfangreiche technische Daten und exakte Preisangaben gehören ebenso dazu wie Informationen zur Verfügbarkeit des Wagens.

SEITE 90

TUNING

Auch ein schnelles Auto kann immer noch schneller werden: Welche der 44 Tuning-Optionen für Ihr Fahrzeug am geeignetsten ist, erfahren Sie in diesem Kapitel. Detaillierte Informationen und aussagekräftige Tabellen helfen Ihnen, die beste Wahl zu treffen und den Geldbeutel zu schonen.

SEITE 128

SECRETS

Werfen Sie einen Blick unter die „Gran Turismo 3 – A-spec“-Motorhaube und erfahren Sie hierbei nicht nur, wie Sie die geheimen Fahrzeuge freispielen...

SEITE 140

LEXIKON

Stecken Sie im Dschungel der Fachbegriffe fest? Werfen Sie einfach einen Blick in dieses Kapitel, um von „Abrieb“ bis „Zylinder“ alles aus der Welt des Rennsports zu erfahren.

SEITE 154

ONLINE-EUROPALIGA

SEITE 160

INDEX

SEITE 161

In unserem Stichwortverzeichnis sind alle wichtigen Begriffe des Buches nochmals aufgeführt.

IMPRESSUM UND CREDITS

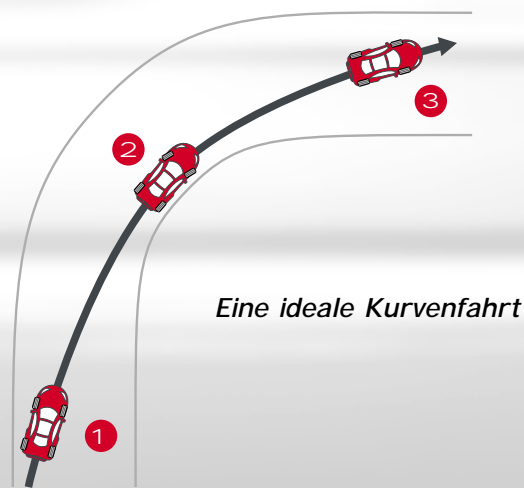
SEITE 161

das durchfahren von KURVEN

DAS DURCHFAHREN VON KURVEN

Das Einlenken in eine Kurve

Wenn Sie in eine Kurve einlenken möchten, ist hierfür nicht nur das Einschlagen des Lenkrades notwendig: Da Sie die Kurve mit der höchstmöglichen Geschwindigkeit durchfahren wollen, benötigen Sie mehr Haftung auf den Vorderrädern. Diese sollen ja trotz der hohen Geschwindigkeit die Lenkbewegung auf die Straße übertragen können (siehe hierzu auch den Abschnitt „Die Haftung der Reifen“).
Somit gilt es zunächst abzubremesen, um das Gewicht des Fahrzeugs nach vorn zu verlagern. Das problematische hierbei ist, dass Sie das Lenkrad nicht zu früh und natürlich auch nicht zu spät einschlagen dürfen. Lenken Sie zu früh, hat sich das Hauptgewicht noch nicht auf die Vorderräder verlagert, dadurch besitzen die Räder noch keine maximale Haftung. Lenken Sie zu spät, schlimmstenfalls wenn Sie schon gar nicht mehr bremsen, ist das Gewicht schon wieder gleichmäßig auf beiden Achsen verteilt, und die Kurve kann nicht mehr mit höchster Geschwindigkeit genommen werden.



1 Vor der Kurve, gilt es, die Geschwindigkeit zu drosseln und dann in die Kurve einzulenken.



2 Ziehen Sie den Wagen nach innen, bis Sie den Scheitelpunkt erreicht haben.



3 Ab dem Scheitelpunkt können Sie wieder Vollgas geben und weich in Richtung Außenbahn lenken.

Entscheidend ist der Zeitpunkt, ab dem Sie während des Abbremsens das Lenkrad einschlagen. Dieser Zeitpunkt variiert von Fahrzeug zu Fahrzeug.
Beachten Sie beim Abbremsen jedoch Folgendes: Wenn Sie zu scharf abbremsen und so bereits den maximalen Haftungswert der Reifen erreichen, haben die Reifen bei einer Lenkbewegung keine Haftung mehr. Des Rätsels Lösung heißt hierbei schlicht: Übung.

Begeben Sie sich am besten einmal mit dem Fahrzeug Ihrer Wahl in den „Testfahrt“-Modus. Suchen Sie sich eine kurvenreiche

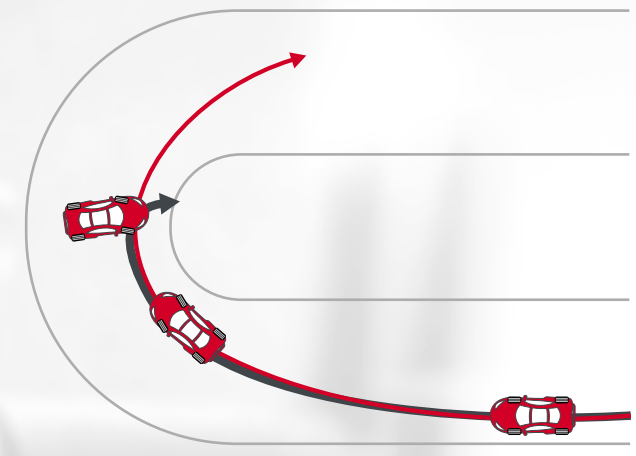
Strecke aus und drehen Sie ein paar Runden. Wenn Sie sich dann einer Kurve nähern, bremsen Sie besonders stark und merken sich aus dem Augenwinkel die Geschwindigkeit, die der Tacho beim Einschlagen des Lenkrades anzeigt. Lösen Sie dann die Bremse, um mehr Haftung für die Lenkbewegung zur Verfügung zu haben. Beim Analog Controller (Dualshock®2) genügt es, bedingt durch die analogen Tasten, wenn Sie Ihren „Bremsfinger“ bereits ein wenig anheben und nicht ganz vom Bremsknopf lösen.

Übersteuern - ein Fehler beim Einlenken

Beim Einlenken in eine Kurve können trotz oben genannter Technik Fahrfehler auftreten: Sollten Sie ins Schleudern geraten, ist Ihre Geschwindigkeit entweder zu hoch oder Sie haben zuviel Gewicht auf die Vorderachse verlagert, so dass die Hinterräder ihre Haftung verlieren und das Heck ausbricht. Im Falle der überhöhten Geschwindigkeit müssen Sie einfach etwas früher bremsen. Liegt zuviel Gewicht auf der Vorderachse, müssen Sie hingegen etwas eher von der Bremse gehen, damit das Gewicht wieder mehr nach hinten verschoben wird.

Sollte Ihr Wagen ausbrechen, spricht man vom Übersteuern des Fahrzeugs. Die Ursache ist, dass die hinteren Räder nicht mehr genug Haftung haben, um die Vorwärts- und die hinzugekommene Lenkbewegung auszuführen. Somit müssen Sie für mehr Haftung sorgen, also wieder mehr Gewicht auf die hinteren Räder bekommen. Dies erreichen Sie, indem Sie Gas geben und das Fahrzeug beschleunigen.
Wie stark Sie beschleunigen können bzw. dürfen, hängt von der Situation und von der Antriebsart des Wagens ab. Bei einem >>

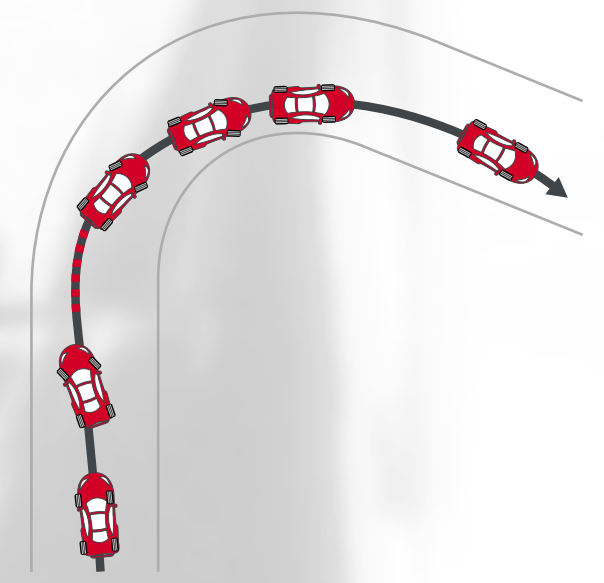
>> Fahrzeug mit Heckantrieb beispielsweise ist der hintere Teil des Wagens ohnehin schwerer als der vordere. Somit brauchen Sie nur geringfügig beschleunigen, um den Hinterrädern wieder Haftung zu geben.
Wagen mit Frontantrieb geraten leichter ins Schleudern und sind schwerer zu stabilisieren, da das Hauptgewicht auf den Vorderrädern lastet und das Heck leichter ausbricht. Um dem entgegenzuwirken, sollten Sie vor den Kurven besonders früh bzw. sanft abbremsen, damit nicht zu viel Gewicht von der Hinterachse genommen wird.



Übersteuern
Zu starkes Einlenken in eine Kurve lässt das Heck Ihres Wagens ausbrechen - Das Fahrzeug übersteuert.

Mehr Haftung durch die angetäuschte Bewegung

Eine effektive Möglichkeit, in Kurven mehr Haftung auf die Räder der Innenbahn zu bekommen, ist die angetäuschte Bewegung beim Einlenken. Hierbei lenken Sie zunächst nach außen, als ob Sie in die entgegengesetzte Richtung fahren wollten. Somit schwingt der Wagen leicht nach außen.
Dann schlagen Sie das Lenkrad in Kurvenrichtung ein wobei der Wagen nun auf die Innenbahn schwingt. Diese Schwingbewegung verlagert das Gewicht zudem auf die Reifen der Innenbahn - und zwar stärker, als es eine normale Lenkbewegung verursachen könnte.
Somit haben die Reifen auf der Innenseite eine höhere Haftung, Sie können die Kurve enger und mit einer höheren Geschwindigkeit nehmen.



Die angetäuschte Bewegung

Das leichte Ausscheren und sofortige Wiedereinlenken bringt mehr Haftung auf den Reifen der Innenbahn: Sie können die Kurve schneller durchfahren.



Verlagern Sie das Hauptgewicht Ihres Fahrzeugs durch Abbremsen auf die Vorderachse ...



... um in den Kurven den Vorderrädern mehr Haftung für eine Lenkbewegung zu geben.

S-2 Seattle Circuit II Zeitrennen

Wagen: **Ford GT40 Race Car** **MH** Gold: 1:30.000 Silber: 1:31.000 Bronze: 1:35.000

Diese Prüfung stellt schon eine gewisse Herausforderung dar, denn der „Seattle Circuit“ gehört mit seinen langen Geraden (1) und scharfen Kurven (2) zu den schwierigeren Strecken in „Gran Turismo 3“. Erinnern Sie sich an die Prüfungen A-7, IB-3 und IB-4, in denen Sie bereits den Kurs kennen gelernt haben – wenn auch aus der anderen Fahrtrichtung. Gönnen Sie sich zunächst ein paar Trainingsrunden, in denen Sie den Kurs auswendig lernen und die Fahreigenschaften Ihres Ford GT40 kennen lernen. Da der Wagen leicht untersteuert,

müssen Sie vor Kurven besonders scharf abbremsen und nicht zu früh wieder beschleunigen. Suchen Sie also vor scharfen Kurven nach dem frühen Bremspunkt, das bringt Ihnen viele Vorteile.



S-3 Trial Mountain Zeitrennen

Wagen: **Mazda MX-5** **FH** Gold: 1:52.200 Silber: 1:53.000 Bronze: 1:56.000

Auch Abschnitte dieser Strecke kennen Sie bereits aus vorherigen Prüfungen. In den Tests B-8 und IA-2 haben Sie den schwierigen Abschnitt zwischen den Felsen (1) und den langen Tunnel sowie die Schikane am Ende der Strecke (2) kennen gelernt. Die letzte Hürde auf diesem Kurs stellt eigentlich nur noch die lang gezogene Haarnadelkurve am Ende der langen Geraden (nach dem besagten Tunnel) dar.

Da der Mazda MX-5 nicht der Wagen mit den besten Beschleunigungswerten ist, sollten Sie nicht unnötig vom Gas gehen. Gerade auf der Steigung nach der lang gezogenen Haarnadelkurve (3) schwächelt das Fahrzeug, daher müssen Sie die Kurve mit maximaler Geschwindigkeit fahren und jeden Millimeter zum frühen Beschleunigen ausnutzen, sonst schleichen Sie wie eine Schnecke den Hügel empör.



S-4 Mid-Field Zeitrennen

Wagen: **Nissan PENNZOIL NISMO GT-R** **FH** Gold: 1:11.000 Silber: 1:12.000 Bronze: 1:14.000

Den Parcours „Mid-Field“ kennen Sie bereits aus den Tests A-3, A-6 und A-8. Somit dürften Ihnen auch noch alle relevanten Abschnitte im Gedächtnis haften geblieben sein: Die erste lang gezogene Rechtskurve (1), die scharfe Rechtskurve vor dem Tunnel mit der folgenden langen Linkskurve (2) und natürlich die Schikane mit der darauf folgenden Haarnadelkurve (3). Lediglich die leichte Links/Rechts-Kurve hinter dem letzten Tunnel

könnte Ihnen neu vorkommen. Fahren Sie nach Möglichkeit mit wenigen Lenkbewegungen nahezu gerade hindurch und nutzen Sie die Curbs auf beiden Seiten. Da der Wagen sicher auf der Straße liegt, sollten Sie eigentlich keine Schwierigkeiten haben. Sie müssen sich nur an die hohe Geschwindigkeit des NISMO GT-R gewöhnen und dementsprechend vor den Kurven etwas früher abbremsen.



S-5 SS Route 5 (nass) Zeitrennen

Wagen: **Toyota Sprinter Trueno GT APEX** **FH** Gold: 1:58.900 Silber: 2:00.000 Bronze: 2:05.000

Die „SS Route 5“-Strecke ist in den bisherigen Test noch nie vorgekommen, daher können Sie wegen der nassen Fahrbahn nur auf die Erfahrung aus den Prüfungen IB-1 und IB-2 zurückgreifen. Glücklicherweise verfügt Ihr Wagen über nicht allzu viele PS, so dass die Reifen auch in Kurven einigermaßen die Haftung behalten. Im Prinzip können Sie den Kurs nur durch Wegnehmen von Gas meistern. Lediglich bei der Haarnadelkurve im Nordwesten (1) und

der späteren Rechts/Links/Rechts-Schikane kommt Ihre Bremse zum Einsatz. Fahren Sie die Schikane von links an und lenken Sie mit reduzierter Geschwindigkeit hinein (2). Peilen Sie dann die Ecke vorne rechts an und ziehen Sie eng daran vorbei (3). Nutzen Sie dann die volle Breite der Fahrbahn, um von außen ins die nächste Rechtskurve einzulenken.



S-6 Laguna Seca Zeitrennen

Wagen: **Chrysler Viper GTS-R Team Oreca** **FH** Gold: 1:16.800 Silber: 1:18.000 Bronze: 1:22.000

Auch diese recht anspruchsvolle Strecke namens „Laguna Seca“ haben Sie sicherlich schon lieben und hassen gelernt. Den Abschnitt mit der „Korkenzieher-Kurve“ kennen Sie aus dem IA-5-Test, während Ihnen die Haarnadelkurve aus der A-2-Prüfung bekannt vorkommen sollte. Bis auf die drei verbleibenden 90-Grad-Kurven und die spitze Linkskurve vor der Zielgeraden sind Ihnen die schwierigsten Passagen bereits begegnet. Die 90-Grad Kurven können Sie allesamt durch Wegnehmen von Gas bzw. dezentes Bremsen durchfahren. Die spitze Linkskurve liegt jedoch genau hinter einer Kuppe und ist nicht einzusehen

(1). Daher gehen Sie früh auf die Bremse und lenken Sie zeitig ein (2), um nicht im Kiesbett zu landen. Da die Viper mit reichlich PS ausgestattet ist, sollten Sie zudem jede abrupte Lenkbewegung vermeiden, um nicht ins Schleudern zu geraten.



S-7 SS Route 11 Zeitrennen

Wagen: **TVR Griffith 500** **FH** Gold: 2:09.300 Silber: 2:12.000 Bronze: 2:19.000

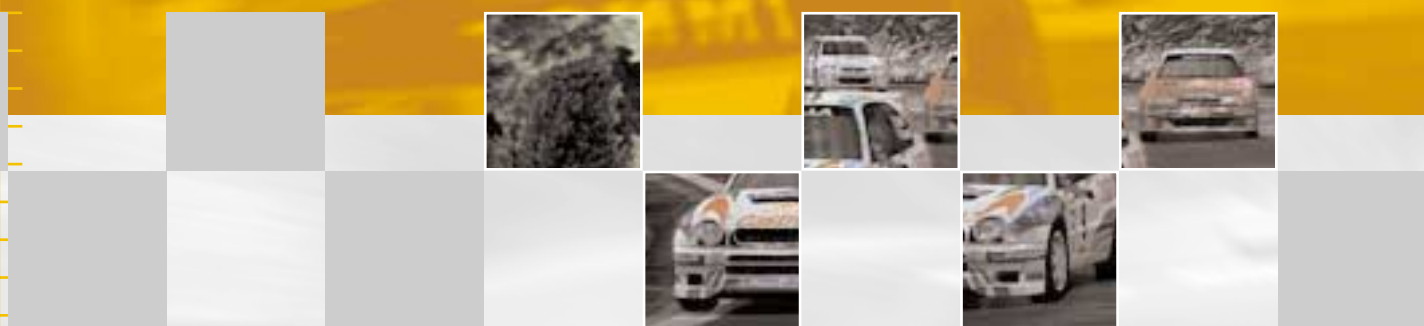
Dieser „SS Route 11“-Kurs bietet einen kleinen Vorgeschmack auf den Endtest; die schwierige Stadtstrecke sollen Sie in einem Wagen mit Heckantrieb meistern. Prägen Sie sich zunächst in einigen Übungsrunden den Kurs ein und konzentrieren Sie sich darauf, die Kurven sicher zu durchfahren. Dank des Heckantriebs können Sie zwar gut beschleunigen, jedoch fehlt für scharfe Lenkbewegungen meist Haftung auf den Vorderwärdern. Bremsen Sie daher vor engen Kurven immer stark ab, um in der Kurve durch schubweises Gasgeben noch gut lenken und zeitig herausbeschleunigen zu können.

Besonders die Haarnadelkurven (1) und die Schikanen (2) im mittleren Streckenbereich verlangen Ihnen einiges an Fahrgeschick ab. Doch mit Geduld und viel Training werden Sie auch hier eine Auszeichnung erhalten.



KURSE

Die 20 Strecken in „Gran Turismo 3 – A-spec“ unterscheiden sich nicht nur in punkto Untergrund und Schwierigkeitsgrad. Denn 16 von ihnen lassen sich auch in spiegelverkehrter Richtung befahren, womit Ihnen eine Palette aus 36 Kursen zur Verfügung steht. Während Sie die Strecken im „Gran-Turismo-Modus“ durch die Auswahl der Cups und Wettbewerbe bestimmen, müssen die meisten Kurse im Einzelrennen des „Arcade-Modus“ freigespielt werden.



STRECKENINFORMATIONEN IM DETAIL

Name der Strecke 1

Der Name der Strecke im Spiel. Die Kurse sind in alphabetischer Reihenfolge aufgelistet.

Abbildung der Strecke 2

Bei der Abbildung der Strecke ist stets die Fahrtrichtung vermerkt.

Streckenlänge 3

Die Länge des Kurses wird in Metern angegeben.

Untergrund 4

Die Beschaffenheit des Untergrundes – trockener oder nasser Asphalt bzw. unbefestigte Schotter- oder Sand-Piste.

Tageszeit 5

Die „Tageszeit“ beschreibt die Lichtverhältnisse während des Rennens. Zwar finden die meisten Rennen tagsüber statt, doch nicht selten blendet die tief stehende Sonne. Dies und weitere Abweichungen sind stets vermerkt.

Schwierigkeitsgrad 6

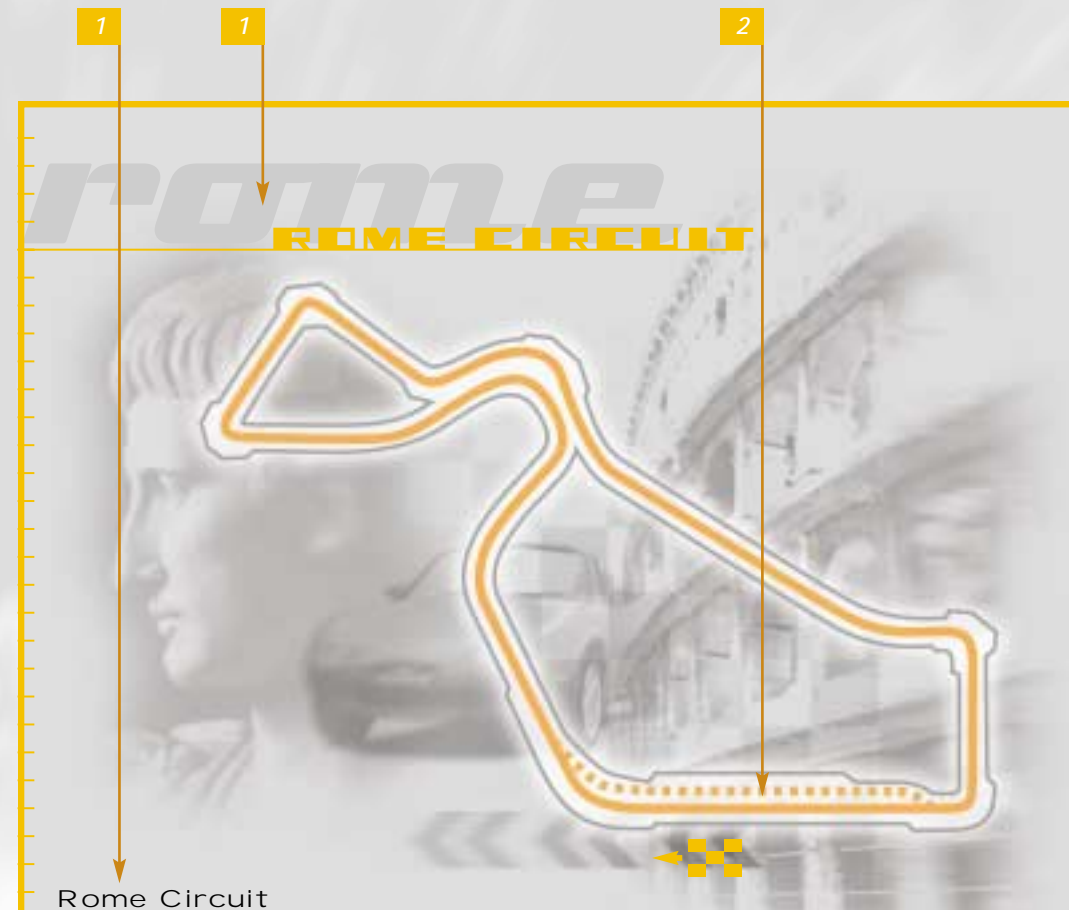
Je nach seiner Beschaffenheit ist ein Kurs in einen von vier Schwierigkeitsgraden eingeteilt. Neben „leicht“, „mittel“ und „schwer“ sind einige Strecken auch mit „sehr schwer“ gekennzeichnet. Selbstverständlich hängt die Schwierigkeit eines Kurses auch immer vom Wagen ab, mit dem man unterwegs ist. Daher dient unsere Einteilung lediglich Ihrer Orientierung.

Vorkommen im Arcade-Modus 7

Hier erfahren Sie, in welchem Bereich des „Einzelrennen“-Modus Sie diesen Kurs vorfinden. Gegebenenfalls ist vermerkt, ob Ihnen die Strecke auch im Zeitrennen oder lediglich für eine Testfahrt zur Verfügung steht.

Screenshots 8

Die Screenshots dokumentieren die anspruchsvollsten Passagen des Kurses. Da viele schwierige Abschnitte einen Prüfungs-Parcours der 48 Lizenz-Tests darstellen, ist oft der Verweis zur entsprechenden Prüfung angegeben (siehe hierzu auch das Kapitel „Lizenzprüfungen“ ab Seite 34). Sollten Sie also beispielsweise beim Durchfahren einer Kurve ein Problem haben, schlagen Sie einfach bei der angegebenen Prüfung nach.



Rome Circuit

Vorbei am Kolosseum brausen Sie über die langen Geraden der ewigen Stadt. Doch leider bleibt kaum Zeit für die römischen Sehenswürdigkeiten, denn die scharfen 90-Grad-Kurven verlangen Ihre volle Aufmerksamkeit.

Streckenlänge:	3.958 m
Untergrund:	Asphalt
Tageszeit:	Hell und sonnig
Schwierigkeitsgrad:	Mittel
Vorkommen im Arcade-Modus:	Bereich B



Die Passage zwischen den Wohngebäuden wartet mit zwei scharfen Rechtskurven auf. Besonders bei der ersten müssen Sie ausreichend abbremsen.



Die lang gezogene Rechtskurve ist das Thema der IA-6-Prüfung. Sie wissen also, dass Sie diese Kurve beinahe mit Vollgas nehmen können.



In den beiden Rechtskurven vor der Start/Ziel-Geraden lassen sich Ihre Gegner besonders gut überholen. Bremsen Sie früh und fahren Sie innen entlang.

8 8 7 6 5 4 3 8

Einstellungen	Benötigstes Tuning-Teil	Front und Heck separat einstellbar?	Einstellung	Vorteil	Nachteil	Einstellung	Vorteil	Nachteil
Abtrieb	Es ist kein besonderes Bauteil nötig, es hängt allein vom Fahrzeug ab.	Ja	niedrig	Die Höchstgeschwindigkeit steigt.	Der Wagen wird instabiler.	hoch	Der Wagen liegt stabiler auf der Straße.	Die Höchstgeschwindigkeit sinkt.
Gierregelung	Gierregelung	Nein	schwach	Der Wagen bricht nicht unkontrolliert aus.	Schlechteres Lenkverhalten.	stark	Das Lenkverhalten wird verbessert.	In Kurven bricht der Wagen leicht aus.
Aktive Stabilitätsregelung	Viele Wagen haben ein Aktive Stabilitätsregelung von Beginn an. Diese Funktion können Sie in den Optionen ein- oder ausschalten. Ein Aktive Stabilitätsregelung kann nicht gekauft werden.	Nein	schwach	Besseres Lenkverhalten.	Der Wagen bricht leicht unkontrolliert aus.	stark	Der Wagen bricht nicht unkontrolliert aus.	Die Höchstgeschwindigkeit wird sinkt.
Traktionskontrollsystem	Viele Wagen haben ein Traktionskontrollsystem von Beginn an. Diese Funktion können Sie in den Optionen ein- oder ausschalten.	Nein	schwach	Verbessert die Beschleunigung.	Die Reifen drehen leicht durch und verlieren somit ihre Haftung.	stark	Die Reifen haben mehr Haftung.	Die Beschleunigung lässt nach.
Variables Zentraldifferential	Variables Zentraldifferential	Nein	schwach	Die Antriebskraft des Motors wird optimaler ausgenutzt.	Schlechteres Lenkverhalten.	stark	Das Lenkverhalten wird verbessert.	In Kurven bricht der Wagen leicht aus.

Einstellungen speichern

Die Einstellungen an Ihrem Fahrzeug bzw. an all Ihren Fahrzeugen werden selbstverständlich beim normalen Sichern des Spielstandes mit abgespeichert. Doch Sie können die Einstellungen auch separat auf der Memory Card sichern – so wie die Wiederholungen eines Rennens. Für ein und denselben Wagen lassen sich mehrere Einstellungen speichern; allein die Speicherkapazität der Memory Card setzt Ihnen irgendwann Grenzen. Die gesicherten Einstellungen können jedoch nur für denselben Wagen wieder geladen werden.



Die Einstellungen, um ein Übersteuern zu verringern

Kategorie	Einstellung	Benötigtes Tuning-Teil
Federung	Fahrzeughöhe einstellen: Front niedriger als Heck	Federung / Spezialanfertigung oder Federung / Semi-Rennen
Federung	Stoßdämpfer: Front weicher als Heck	Federung / Spezialanfertigung, Federung / Semi-Rennen oder Federung / Sportsatz
Federung	Sturzwinkel: Front kleiner als Heck	Federung / Spezialanfertigung, Federung / Semi-Rennen oder Federung / Sportsatz
Bremsen	Bremskraftverteilung: Front schwächer als Heck	Bremskraftverteilung
Antriebszug	Differential Beschleunigung: Front und Heck gleichermaßen erhöhen	Differential / Spezialanfertigung
Antriebszug	Differential Bremsen: Front und Heck gleichermaßen erhöhen	Differential / Spezialanfertigung
Sportliche Computersteuerung	Abtrieb: Front schwächer als Heck	Fahrzeugabhängig
Sportliche Computersteuerung	Gierregelung: Den Wert reduzieren	Gierregelung
Sportliche Computersteuerung	Aktive Stabilitätsregelung (ASM): Level erhöhen	Viele Wagen haben ein ASM von Beginn an. Diese Funktion können Sie in den Optionen ein- oder ausschalten. Ein ASM kann nicht gekauft werden.
Sportliche Computersteuerung	Variables Zentral Differential: Weniger Gewicht auf den hinteren Reifen	Variables Zentral Differential

Beispiele für mögliche Einstellungen

Das Fahrverhalten zweier identischer Wagen mit denselben Tuning-Teilen kann auf Grund anderer Einstellungen große Unterschiede aufweisen. Im Originalzustand, also nach dem Kauf des Fahrzeugs bzw. nach dem Einbau der Tuningteile, ist ein Wagen sehr ausgewogen und solide eingestellt. Sie können sich ohne

Probleme auf einen Kurs begeben und gute Rundenzeiten erreichen. Jedoch spiegelt dieses Fahrverhalten noch nicht das Potenzial wieder, das unter der Motorhaube des Wagens schlummert. Um die volle Leistung auszuschöpfen, sollten die Einstellungen des Fahrzeugs auf die Strecke und Ihren Fahrstil abgestimmt sein.

Die Einstellungen, um ein Untersteuern zu verringern

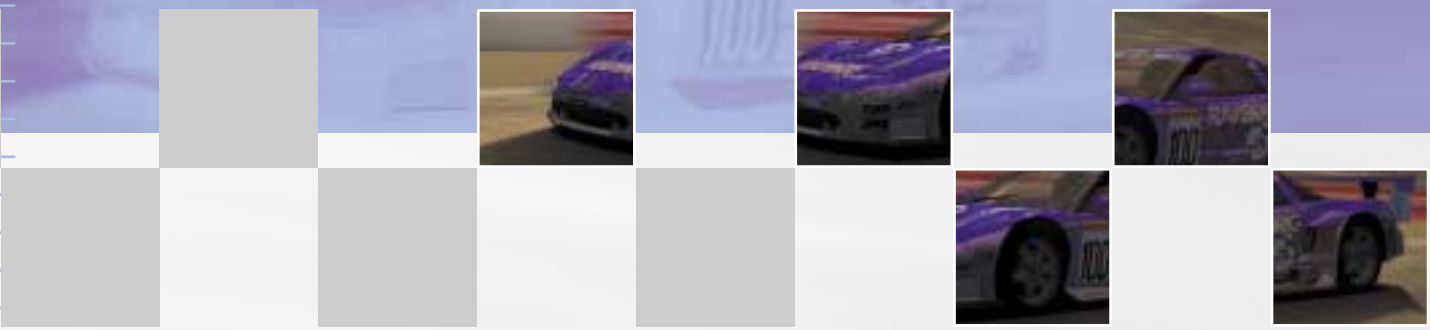
Kategorie	Einstellung	Benötigtes Tuning-Teil
Federung	Fahrzeughöhe einstellen: Front höher als Heck	Federung / Spezialanfertigung oder Federung / Semi-Rennen
Federung	Stoßdämpfer: Front härter als Heck	Federung / Spezialanfertigung, Federung / Semi-Rennen oder Federung / Sportsatz
Federung	Sturzwinkel: Front größer als Heck	Federung / Spezialanfertigung, Federung / Semi-Rennen oder Federung / Sportsatz
Bremsen	Bremskraftverteilung: Front stärker als Heck	Bremskraftverteilung
Antriebszug	Differential Beschleunigung: Front und Heck gleichermaßen verringern	Differential / Spezialanfertigung
Antriebszug	Differential Bremsen: Front und Heck gleichermaßen verringern	Differential / Spezialanfertigung
Sportliche Computersteuerung	Abtrieb: Front stärker als Heck	Fahrzeugabhängig
Sportliche Computersteuerung	Gierregelung: Den Wert erhöhen	Gierregelung
Sportliche Computersteuerung	Aktive Stabilitätsregelung (ASM): Level erhöhen	Viele Wagen haben ein ASM von Beginn an. Diese Funktion können Sie in den Optionen ein- oder ausschalten. Ein ASM kann nicht gekauft werden.
Sportliche Computersteuerung	Variables Zentral Differential: Mehr Gewicht auf den hinteren Reifen	Variables Zentral Differential

Die Einstellungen, um seitliches Schwanken zu verringern

Kategorie	Einstellung	Benötigtes Tuning-Teil
Federung	Federrate: Front und Heck gleichermaßen erhöhen	Federung / Spezialanfertigung
Federung	Fahrzeughöhe einstellen: Front und Heck gleichermaßen verringern	Federung / Spezialanfertigung oder Federung / Semi-Rennen
Federung	Stoßdämpfer: Front und Heck gleichermaßen erhöhen	Federung / Spezialanfertigung, Federung / Semi-Rennen oder Federung / Sportsatz
Federung	Stabilisator: Front und Heck gleichermaßen erhöhen	Federung / Spezialanfertigung oder Federung / Semi-Rennen
Sportliche Computersteuerung	Abtrieb: Front stärker als Heck	Fahrzeugabhängig

GEHEIMNISSE

Haben Sie schon Ihren Traumwagen in der Garage stehen? Wahrscheinlich noch nicht, da Ihnen anfangs das nötige Kleingeld fehlen dürfte. Um im Gran-Turismo-Modus in kürzester Zeit hohe Preisgelder einzufahren, sollten Sie wissen, wie Sie aus Ihrem Fahrzeug das Optimum an Leistung herausholen. Hierfür ist nicht nur der Erwerb von Tuning-Teilen notwendig, sondern auch die Einstellungen an Ihrem Wagen sollten auf die jeweiligen Rennen abgestimmt sein.



Profi-Schwierigkeitsgrad im Arcade-Modus

Haben Sie im Arcade-Modus bereits alle Kurse auf dem Schwierigkeitsgrad „Schwer“ gemeistert, wartet noch eine geheime Herausforderung auf Sie. Drücken Sie in dem Bildschirm,

in dem Sie den Schwierigkeitsgrad auswählen, die Tasten **L1** und **R1** gleichzeitig. Der untere Schwierigkeitsgrad, „Schwer“, wechselt nun zu „Profi“.



Um im Arcade-Modus den Schwierigkeitsgrad „Profi“ anzuwählen ... müssen Sie lediglich die Tasten **L1** und **R1** gleichzeitig drücken.

Mit den Richtungstasten und der **X**-Taste lässt sich dieser Schwierigkeitsgrad nun ganz normal auswählen, Sie müssen lediglich die Tasten **L1** und **R1** gedrückt halten. Zwar können Sie in diesem Schwierigkeitsgrad keine geheimen Autos oder Kurse freispielen, doch Sie erleben die härteste Herausforderung, die die „Gran Turismo 3 – A-Spec“-Entwickler programmiert haben.

Mehr PS durch Ölwechsel

Unglaublich, aber wahr: Nach einem Ölwechsel im „GT Auto“ (nur Gran-Turismo-Modus) erhöht sich die PS-Zahl des aktuellen Fahrzeugs um ca. 5%. Sie zweifeln? Dann wählen Sie in der Garage Ihres „Heims“ einen Wagen aus und lassen Sie sich den PS-Wert per **L2**- bzw. **R2**-Taste anzeigen. Merken Sie sich die Angabe und begeben Sie sich zum „GT Auto“.

Option „Öl wechseln“ aus und kehren Sie dann in die Garage zurück. Sie sehen, dass sich die PS Ihres Fahrzeugs erhöht haben! Im Schnitt beträgt die Erhöhung 5%, sie kann aber je nach Wagen auch etwas geringer oder höher ausfallen. Einen Ölwechsel sollten Sie ungefähr alle 300 km vornehmen, denn nach dieser Distanz schwindet der Vorteil der PS-Erhöhung ...



Um die PS-Zahl Ihres Wagens um ca. 5% zu steigern ... wählen Sie im „GT Auto“ die Option „Öl wechseln“, ... um dann in Ihrer „Garage“ sogleich den Unterschied festzustellen.

Mehr PS durch Einfahren des Wagens

Eine weitere Möglichkeit, die PS-Zahl zu steigern, ist das Einfahren. Nach 300 gefahrenen Kilometern beginnt der PS-Wert anzuwachsen, wobei er ab 800 Kilometern wieder nachlässt. Die Tabelle listet die Veränderungen im Einzelnen auf.

Übrigens: Ein Wagen, den Sie auf Grund eines gewonnenen Rennens bzw. Wettbewerbes erhalten, ist bereits eingefahren und verfügt über ca. 1% mehr PS als ein Neufahrzeug vom Autohändler.

Gefahrene Kilometer	Auswirkung	Beispiel
0 - 300	Die PS-Zahl steigt langsam an.	Ein Wagen hat zu Beginn 200 PS, der Wert steigt langsam an. Nach 300 Kilometern verfügt der Wagen über 206 PS. Ab 800 Kilometern verringern sich die 206 PS wieder. Der Wagen besitzt fortan „nur noch“ ca. 202 PS.
300 - 800	Je nach Fahrzeug ist der PS-Wert nun um 3% höher.	
800 - 900	Der PS-Wert verringert sich.	
900 und mehr	Die PS bleiben konstant ca. 1% über dem Ausgangswert.	

Günstig Neuwagen einkaufen

Mit der „Handel“-Funktion in Ihrem „Heim“ (im Gran-Turismo-Modus) können Sie die „Garage“-Daten auf einer anderen Memory Card einsehen – z.B. die eines Freundes. Jeder Wagen dieser fremden Garage kann als 1:1-Kopie zum regulären Neupreis erworben werden. Das Besondere: Alle eventuell eingebauten Tuning-Teile sind ebenfalls im Preis inbegriffen. Dies können auf verschiedene Arten nutzen:

Leicht getunter Wagen unter 18000 Cr. Neupreis
Sie beginnen eine neue Karriere im Gran-Turismo-Modus. Kaufen Sie ein Fahrzeug Ihrer Wahl, doch geben Sie nicht all Ihre 18000 Cr. aus. Mit dem restlichen Geld tunen Sie den Wagen und/oder führen im „GT Auto“ einen Ölwechsel durch. Sichern Sie dann den Spielstand und stecken die Memory Card anschließend in den Steckplatz 2. Nun starten Sie die PlayStation 2 neu und begeben sich wieder in den Gran-Turismo-Modus. Laden Sie mit der „Handel“-Funktion den vorhin erstellten Spielstand und kaufen Sie eine Kopie des Wagens. Dieser besitzt nach wie vor alle Tuning-Teile – und den durch den Ölwechsel angehobenen PS-Wert. Mit Ihrem verbleibenden Geld lässt sich der Wagen dann noch ein wenig aufrüsten. Beim nächsten Abspeichern überschreiben Sie einfach den vorhin angelegten Spielstand.

Hochgetunter Wagen unter 18000 Cr. Neupreis von einem Freund
Sie beginnen im Gran-Turismo-Modus, Ihr Freund besitzt bereits ein getuntetes Fahrzeug, das neu weniger als 18000 Cr. kostet. Mit der „Handel“-Funktion können Sie nun eine Kopie dieses Wagens erstellen und sich über die kostenlos erhaltenen Tuning-Teile freuen.

Hochgetunter Wagen mit beliebigem Neupreis von einem Freund
Sie sind bereits einige Rennen mit einem Wagen bestimmter Antriebsart gefahren, während Ihr Freund ein Fahrzeug anderer Antriebsart gekauft und hochgetunt hat. Damit Sie an Rennen teilnehmen können, in denen die Antriebsart Ihres Freundes vorausgesetzt ist, setzen Sie die „Handel“-Funktion ein. So haben Sie ein getuntetes Fahrzeug mit der gewünschten Antriebsart zum günstigen Preis erworben.



Sie beginnen eine neue Karriere im Gran-Turismo-Modus und kaufen beispielsweise für 16900 Cr. den Mazda MX-5.



Führen Sie z.B. für 250 Cr. einen Ölwechsel durch und/oder investieren Sie Ihr restliches Geld in ein Tuning-Teil.



Speichern Sie und starten die PlayStation 2 neu, um mit der „Handel“-Funktion ...



... eine Kopie des getunteten Wagens zum regulären Neupreis zu erwerben und weiterzutunen.