



# INHALT

## GRUNDLAGEN 4

|                      |    |
|----------------------|----|
| Schnellstart         | 6  |
| Steuerung            | 7  |
| Renn-Modus           | 10 |
| Hauptmenü            | 12 |
| Optionen             | 14 |
| Arcade-Modus         | 15 |
| Gran-Turismo-Modus   | 17 |
| Tipps von den Profis | 23 |

## FAHRSCHULE 26

|                           |    |
|---------------------------|----|
| Schnellstart              | 28 |
| Einführung                | 28 |
| Nationale „B“-Lizenz      | 29 |
| Nationale „A“-Lizenz      | 37 |
| Internationale „B“-Lizenz | 44 |
| Internationale „A“-Lizenz | 49 |
| Speziallizenz             | 55 |

## TECHNIK 60

|                                         |    |
|-----------------------------------------|----|
| Schnellstart                            | 62 |
| Einführung                              | 63 |
| Vorbereitung im Arcade-Modus            | 64 |
| Vorbereitung im Gran-Turismo-Modus      | 67 |
| Modifikationen im Gran-Turismo-Modus    | 69 |
| Zusammenfassung                         | 86 |
| Ein vollständiges Vorbereitungsbeispiel | 88 |
| Einstellungshinweise für die Strecken   | 89 |

## STRECKEN 92

|                            |     |
|----------------------------|-----|
| Einleitende Bemerkungen    | 94  |
| Welt-Strecken              | 96  |
| Original-Strecken          | 122 |
| Stadtparcours              | 138 |
| Matsch & Schnee            | 160 |
| Driving Park               | 172 |
| Leistung & Geschwindigkeit | 177 |

## LEISTUNGEN 178

|                 |     |
|-----------------|-----|
| Schnellstart    | 180 |
| Alle Fahrzeuge  | 180 |
| Alle Rennserien | 214 |
| Drive Through   | 231 |
| Fahr-Missionen  | 247 |

## FOTO-MODUS 262

|                          |     |
|--------------------------|-----|
| Schnellstart             | 264 |
| Einführung               | 264 |
| Die Grundlagen           | 265 |
| Der Schlüssel zum Erfolg | 267 |
| Fotogalerie              | 276 |

## INDEX UND GLOSSAR 286

## THEMATISCHER INDEX AUSKLAPPER

### Register

Das Register am rechten Rand jeder Doppelseite dient zur schnellen Orientierung. Dort sehen Sie auf einen Blick, was in den einzelnen Kapiteln behandelt wird. Der obere Index listet die Kapitel des Buches auf, der untere die verschiedenen Abschnitte des Kapitels, das Sie gerade lesen.

### Nutzen Sie den Ausklapper

Lassen Sie den Ausklapper am Ende des Buches aufgeschlagen, um somit einen schnellen Zugriff auf den Themen-Index zu haben. Dieser Index hilft Ihnen, schnell die gewünschten Antworten auf Ihre Fragen zu finden.



# SCHNELLSTART

Bestimmt wollen Sie am liebsten sofort Ihre Fähigkeiten als Fahrer in Rennveranstaltungen unter Beweis stellen. Wir raten Ihnen jedoch dazu, erst ein wenig Zeit für den Erwerb von Lizenzen zu opfern. Das ist eine Herausforderung, bei der Sie gleichzeitig auch noch viel lernen. Die Lizenzen sind relativ leicht zu bestehen, aber nur schwer zu meistern. Ein Bronze-Durchgang kann meist nach ein paar Versuchen in weniger als fünf Minuten absolviert sein. Wenn Sie es auf Silber und Gold abgesehen haben, brauchen Sie für gewöhnlich größere Ausdauer und eine ganze Menge Geduld.

Bevor Sie mit einer Lizenz-Prüfung anfangen, denken Sie erst darüber nach, welches Ziel Sie erreichen wollen.

- Wenn Sie ein eher ungeübter Fahrer sind oder einfach schnell eine Lizenz erwerben wollen, dann können Sie sich bei jedem Test mit Bronze zufrieden geben. Jede Lizenz zu bestehen sollte dann nicht länger als ein oder zwei Stunden dauern. Dabei

können Sie nicht nur grundlegende Techniken lernen, sondern auch noch ein Auto gewinnen.

- Wenn Sie ein routinierter Fahrer sind und ernsthafte Fortschritte machen wollen, dann sollten Sie bei jedem Rennen Silber im Auge haben. Mit ein wenig Ausdauer können Sie so bessere Autos gewinnen und Ihre Fähigkeiten weiter ausbauen.
- Wenn Sie ein echter Gran-Turismo-Experte sind, dann sollten Sie bei allen Lizenzen systematisch Gold anpeilen. Ihre Erfolge werden mit Hochleistungswagen belohnt.

Wo auch immer Ihr Ehrgeiz Sie hinführt: Es wird außerordentlich nützlich für Sie sein, wenn Sie den Richtlinien und Tipps folgen. Jeder Test wird hier im Detail beschrieben, zusammen mit besonderen Fähigkeiten, die dabei nötig sein könnten.

drücken. Nur bei den Prüfungen, bei denen Sie eine komplette Runde drehen müssen, gibt es diese Option nicht. Diese Linie zeigt Ihnen nicht nur die perfekte Spur durch die Kurven, sondern sie ist auch noch eine Anleitung zum Bremsen und Beschleunigen. Sie sollten beschleunigen, wenn die Linie blau ist, das Gaspedal loslassen, wenn die Linie weiß ist und bremsen, wenn sie rot ist. Ein gradueller Wechsel der Farbe zeigt an, dass Sie den Druck auf Tasten, Stick oder Pedale entsprechend anpassen sollten. Wenn zum Beispiel die Linie von dunkelrot auf hellrot wechselt und dann weiß, hellblau und schließlich dunkelblau wird, dann sagt Ihnen das Folgende: Bremsen Sie erst hart, dann sanfter, dann nehmen Sie den Fuß vom Gas und beschleunigen danach schrittweise bis zur Höchstgeschwindigkeit. Diese Fahrhilfe wird es Ihnen ermöglichen, die ersten beiden Lizenzen in Rekordzeit zu holen!

- Wir raten Ihnen, bei den meisten Tests die manuelle Steuerung zu benutzen (auf Seite 24 finden Sie mehr Informationen zu diesem Thema). Das kann Ihnen dabei helfen, Ihre Zeiten deutlich zu verbessern: Sie holen alles aus jedem Gang, das bedeutet

bessere Beschleunigung und außerdem effektive Ausnutzung der Motorbremse. Das Beherrschen dieser Technik ist einer der Schlüssel zu den goldenen Trophäen. Wenn Sie unbedingt mit Automatik fahren wollen, könnte Ihnen der folgende (inoffizielle) Hinweis von Nutzen sein: Wenn Sie **[R2]** gedrückt halten, bleibt Ihr Fahrzeug im aktuellen Gang, bis Sie loslassen.

- Ganz egal, wie Ihr Fahrstil und Setup ist, stellen Sie sicher, dass Sie jeden Vorteil aus den Analog-Fähigkeiten Ihres Controllers ziehen (auf Seite 23 finden Sie mehr darüber). Gewöhnen Sie sich daran, geringfügige und maßvolle Steuerbewegungen zu machen: Es ist nicht zu empfehlen, die Lenkung bei jeder Ahnung einer Biegung bis zum Anschlag zu drehen. Genauso kann der geringste Druck auf das Gaspedal im Scheitelpunkt einer Haarnadelkurve den ganzen Unterschied ausmachen. Mehr als alles andere sind die subtilen Analog-Controller ein Schlüssel zum Erfolg bei den Lizenzen von Gran Turismo 4 – und ein Schlüssel dafür, den meisten Spaß aus dem Spiel herauszuholen.

- GRUNDLAGEN
- FAHRSCHULE
- TECHNIK
- STRECKEN
- LEISTUNGEN
- FOTO-MODUS
- INDEX
- SCHNELLSTART
- EINFÜHRUNG
- NATIONALE „B“-LIZENZ
- NATIONALE „A“-LIZENZ
- INTERNATIONALE „B“-LIZENZ
- INTERNATIONALE „A“-LIZENZ
- SPEZIALLIZENZ

# EINFÜHRUNG

## DER ERWERB VON LIZENZEN

Die Lizenzen sind nicht nur der Schlüssel zu vielen Rennveranstaltungen von Gran Turismo 4. Die Prüfungen haben auch den Zweck, Ihnen eine Reihe von Fähigkeiten näher zu bringen, angefangen bei grundlegenden Fahrtechniken bis hin zu subtilen Nuancen der Wagenkontrolle. Sie können dabei nicht nur neue Autos gewinnen und sich den Zugang zu neuen Rennen öffnen, sondern Sie werden auch bemerken, dass sich Ihre Fähigkeiten hinter dem Steuer merkbar verbessern.

Dieses Kapitel soll Ihnen dabei helfen, Lizenzen zu erwerben, indem jeder Test einzeln analysiert wird. Um Ihnen den Zugang zu erleichtern,

sind die Lizenzen hier in der Reihenfolge beschrieben, in der sie im Spiel auftauchen. Immer wenn ein Test besondere Fahrfähigkeiten erfordert, wird er von „goldenen Regeln“ begleitet und ist mit Grafiken illustriert, die leicht zu nutzen und einprägsam sind. Oder es gibt detaillierte theoretische Erklärungen zum Thema.

Lizenzen können Sie im Lizenz-Center-Menü im Gran-Turismo-Modus erwerben. Wenn Sie mehr Informationen benötigen, wie Sie dorthin gelangen, finden Sie diese auf Seite 19.

## ALLGEMEINE TIPPS

Gran Turismo 4 bietet dem Spieler einige Unterstützung für das Bestehen von Lizenzen, inklusive nützlicher Optionen, die aber leicht übersehen werden können. Wenn Sie Probleme mit einem bestimmten Test haben, sollten Sie an die folgenden Tipps und Tricks denken:

- Ihnen steht im Spiel eine mehr oder weniger vollständige Beschreibung eines jeden Tests zur Verfügung. Das Lesen der Beschreibung wird Ihnen oft helfen, die bevorstehende Herausforderung zu visualisieren.
- In jedem Lizenz-Menü haben Sie die Möglichkeit, sich ein Demo-Video anzusehen. Das zeigt Ihnen, wie Sie den Test erfolgreich bestehen und die nötige Leistung bringen können, um den Goldpokal zu gewinnen. Wenn Sie Schwierigkeiten haben, lohnt es sich durchaus, die Videos ein paar Mal anzusehen. So erkennen Sie nicht nur Fehler, die Sie machen, sondern auch, wie Sie bestimmte Aspekte Ihrer Leistung verbessern könnten. Wählen Sie die Innenansicht-Perspektive (drücken Sie **[X]**), hören Sie genau zu, wie die Gänge gewechselt werden und studieren Sie die Ideallinie in der Absicht, es bei Ihrem nächsten Versuch ganz genauso zu machen. Sie sollten auch darauf achten, wann das Fahrzeug bremst: In der Verfolgerperspektive können Sie genau beobachten, wann die Bremsleuchten aufblinken. In der Innenansicht rufen Sie die Armaturen auf, indem Sie zweimal auf **[O]** und dann einmal **[X]** drücken.
- Wenn Sie die Ziellinie bei einem Test erreichen, wird automatisch ein Geist Ihres Fahrzeugs gespeichert. Das gilt allerdings nicht für

Runden mit einem Pace Car. Dieses Geist-Fahrzeug sehen Sie dann bei all Ihren folgenden Versuchen, bis Sie Ihre Zeit verbessern oder es deaktivieren, indem Sie „oben“ auf den Richtungstasten drücken. Sie sollten so viel wie möglich aus dieser wertvollen Funktion herausholen. Der transparente Gegner kann Ihrer Leistung einen Wettbewerbsvorteil verschaffen und er kann Ihnen auch dabei helfen zu erfahren, wann und wo Sie Zeit verlieren. Und wenn Sie es schaffen, Ihren Geist zu schlagen, sehen Sie daran ganz klar, dass Sie besser geworden sind.

- Mit **[L3]** können Sie während eines Demo-Videos oder einer Wiederholung das Video beschleunigen, damit Sie schneller zu dem Punkt des Rennens kommen, der Sie am meisten interessiert. Das wird Ihnen viel Zeit sparen, vor allem bei besonders langen Videos – zum Beispiel einer kompletten Runde auf dem Nürburgring. Drücken Sie die Taste erneut, um zum normalen Spieltempo zurückzukehren.
- Wenn Sie eine scheinbar unüberwindliche Herausforderung vor sich haben und deswegen frustriert sind, sollten Sie den Test für eine Weile ruhen lassen. Sie werden vermutlich feststellen, dass Sie die Prüfung nur wenige Stunden oder Tage später vergleichsweise leicht schaffen können. Vergessen Sie nicht, dass Sie jeden Test (abgesehen von der Abschlussprüfung einer jeden Lizenz) in einer beliebigen Reihenfolge spielen können.
- Bei den Tests und Lizenzen für die Nationale „B“- und die Nationale „A“-Lizenz können Sie sich eine Ideallinie aufrufen, indem Sie **[R3]**



## TEST B-1

Dieser Test findet auf der Geraden einer Strecke statt. Ihre Aufgabe ist es, loszufahren und dann so schnell wie möglich innerhalb der Zielmarkierung zum Stehen zu kommen. Dazu brauchen Sie zwei Fähigkeiten: Beschleunigen und Bremsen.

Um diesen Test zu bestehen, müssen Sie darauf achten, keine Zeit durch zu starke Beschleunigung zu verlieren. Das würde zu einem Verlust an Traktion (und damit Geschwindigkeit) führen. Wenn Sie die Automatikschaltung auswählen, hilft Ihnen der Motor dabei, diesen Effekt zu neutralisieren – haben Sie keine Angst davor, das Pedal gleich zu Anfang durchzudrücken. Wenn Sie mit manueller Schaltung spielen, dann geben Sie am besten behutsam Gas (so um 5.000 U/min), damit der Wagen perfekt auf der Straße liegt. Vergessen Sie nicht, dass Sie teilweise mit reduzierter Kraft den Stick kippen (oder das Pedal bzw. die Taste drücken) müssen, um die Beschleunigung zu mäßigen.

Sobald Sie die 100-Meter-Marke erreichen, bremsen Sie kräftig, um das Auto genau in dem gemusterten Feld zum Stehen zu bringen. Achten Sie darauf, dass alle vier Reifen in der vorgeschriebenen Zone stehen müssen.



### Beschleunigung für Anfänger

**[1]** Damit die Beschleunigung effektiv ist, müssen Ihre Reifen sicher auf der Strecke haften. Das Durchdrehen der Reifen ist ein Nachteil, der vermieden werden sollte.

**[2]** Automatikschaltung und Traktionskontrollsystem (TKS) reduzieren die Wahrscheinlichkeit eines Durchdrehens der Reifen. Wenn Sie mit manueller Schaltung fahren, sollten Sie lernen, den Druck auf das Gaspedal bei geringen Geschwindigkeiten zu mäßigen. Das ist eine wichtige Technik.

**[3]** Der Wagen beschleunigt, wenn sich der Motor schneller dreht (in U/min). Allerdings hört die Beschleunigung auf, wenn der Motor auf vollen Touren läuft. Gute Beschleunigungen erfolgen allgemein im oberen Bereich des Drehzahlmessers, aber noch vor dem roten Bereich.

**[4]** Bei Gran Turismo 4 sind die Tasten, Sticks und Pedale analog – sie reagieren also je nach Druck (oder Neigung). Vergessen Sie das nicht!

WEITERE BEISPIELSEITEN FINDEN SIE AUF [WWW.PIGGYBACKINTERACTIVE.COM](http://WWW.PIGGYBACKINTERACTIVE.COM)

Auf den ersten Blick wirkt das Vorbereiten der Fahrzeuge vielleicht wie eine gewaltige Hürde, aber es ist auf keinen Fall so schwierig, wie es am Anfang aussieht. Sobald Sie verstanden haben, wie das Ganze funktioniert, ist es eigentlich ganz einfach, grundlegende Veränderungen vorzunehmen und Ihren Wagen so zu optimieren, dass die Leistung merklich verbessert wird. Um Ihnen den Einstieg in die Thematik zu erleichtern, finden Sie gleich im Anschluss die Antworten auf einige elementare Fragen. Wenn Sie diese gelesen haben, sind Sie gut gerüstet und wissen, wann und wie Sie einfache und effektive Verbesserungen am Wagen ausführen können.

### Warum soll man Fahrzeuge vorbereiten?

Für die Antwort auf diese Frage genügen zwei Worte: verbesserte Leistung. Die Vorbereitung deckt alle Bereiche ab, die mit Tuning und Einstellungen zu tun haben, sie hilft dabei, die Leistung zu

steigern sowie Traktion und Handling zu verbessern. Kurz gesagt, ein ordentlich vorbereitetes Auto ist wesentlich wettbewerbsfähiger als ein unmodifiziertes aus der gleichen Kategorie.

### Welches sind die wichtigsten Modifikationen für Anfänger?

Zu Beginn des Spiels sind Ihre Ressourcen begrenzt. Ohne den Luxus eines vollen Kontos (mit dem Sie begehrten Upgrades kaufen könnten) müssen Sie eben mit dem haushalten, was Sie haben, um die Leistung Ihres Wagens zu verbessern. Unten finden Sie eine Liste preisgünstiger und doch effektiver Modifikationen, die Sie schon in der Anfangsphase des Spiels durchführen können.

1. Machen Sie einen Ölwechsel bei GT Auto. So bekommen Sie zusätzliche Leistung zu einem geringen Preis. Wenn Sie einen Gebrauchtwagen kaufen, ist das eine ganz entscheidende Maßnahme.
2. Kaufen Sie einen Renn-Chip (den finden Sie im Motor-Menü im Tuning-Bereich Ihres Autohändlers). Das verschafft Ihnen ein paar zusätzliche PS, ohne den Kontostand zu strapazieren.
3. Reduzieren Sie das Gewicht Ihres Wagens (im Andere-Menü im Tuning-Bereich Ihres Autohändlers). Dadurch wird es möglich, schneller durch Kurven zu fahren und Bremswege ganz beachtlich zu verkürzen.

4. Bauen Sie entsprechend Ihrer Ressourcen einen Sport- oder Semi-Rennauspuff/-Luftfilter ein, um mehr Leistung zu erhalten. (Schauen Sie dazu im Auspuff-Menü im Tuning-Bereich Ihres Autohändlers vorbei.)
5. Schließlich sollten Sie Ihren Wagen mit einem Sport-Ladeluftkühler oder einem Großen Renn-Ladeluftkühler ausrüsten. (Die finden Sie im Turbo-Menü im Tuning-Bereich des Autohändlers Ihrer Wahl.) Das bringt noch mehr Leistung.

Für weniger als 10.000 Punkte können Sie also die Fähigkeiten Ihres Wagens ganz beachtlich verbessern und sich einen Vorsprung verschaffen, den andere Rennwagen in Ihrer Kategorie nicht haben. Die normale Weiterentwicklung wäre jetzt, den Motor zu verbessern (durch Saugmotor-Tuning oder Turbo-Satz), die Reifen zu wechseln (Sport/Weich oder, noch besser, Rennreifen) und ein Sportfahrwerk einzubauen. Wenn Sie diesen Weg gehen wollen, dann sind Sie reif, um dieses Kapitel zu lesen!

### Wie erreicht man ein gut ausbalanciertes Tuning?

Wenn Sie wahllos Modifizierungen machen, gehen Sie das Risiko ein, Wagen mit unvorhersehbar oder sogar unkontrollierbarem Verhalten zu erschaffen. Eine übertriebene Leistungssteigerung kann beispielsweise zum Verlust der Lenkbarkeit führen. Um unangenehme Überraschungen zu vermeiden, sollten Sie immer daran denken, dass Motor und Chassis davon profitieren, parallel verbessert zu werden. Ein übermächtiger Motor kann ohne ein fachgerecht modifiziertes

Chassis ein Nachteil sein: Die zusätzlichen PS werden Ihnen wenig nutzen, wenn weiches Fahrwerk und harte Reifen dafür sorgen, dass Sie in jeder Kurve von der Strecke rutschen. Ebenso werden optimales Chassis, Fahrwerk und Reifen nicht die besten Ergebnisse liefern, wenn der Wagen nicht genügend Leistung bringt. Bedenken Sie die Folgen jeder Modifizierung, ehe Sie diese ausführen: Eine gewisse Ausgewogenheit ist immer sehr ratsam.

### Wie weit muss man bei der Abstimmung des Wagens gehen?

Der Umfang des Tunings wird allein durch Ihre Vorstellungskraft begrenzt. Sicherlich hat ein kleiner Serienwagen keine reelle Chance gegen einen aufgemotzten Rennwagen – ganz egal, wie sehr Sie den Wagen tunen, feinabstimmen oder aufrüsten. Wenn Sie allerdings mit einem relativ konkurrenzfähigen Wagen anfangen, dann kann er durch das richtige Tuning zu einer wahren Rennmaschine mutieren, die es mit fast jedem Gegner aufnimmt. Das Wichtigste ist, dass Sie sich die Zeit nehmen, um die Einstellungen an jede Situation anzupassen (also an die Strecke, die Witterungsbedingungen und so weiter). Sie werden

bald feststellen, dass Tuning eher eine Sache des Bauches denn des Kopfes ist, und dass Ihre Vorliebe für einen bestimmten Wagen oft dazu führen wird, dass Sie ihn gegenüber anderen Modellen bevorzugen – auch wenn jene auf dem Papier deutlich überlegen sind. Sollte das der Fall sein, dann setzen Sie sich selbst Ziele: Wählen Sie das Fahrzeug aus, das Ihrem Fahrstil und Ihren Erwartungen entspricht und tunen Sie es, wie Sie es wünschen. Indem Sie bei einem Wagen bleiben, bis er deutlich unterlegen ist, können Sie auch eine ganze Menge Punkte sammeln.

Für die meisten von uns ist das Auto im Alltag nur ein Beförderungsmittel. Was wir von einem Wagen erwarten ist, dass er anspringt, vernünftige Leistung bringt, kostengünstig funktioniert und dass wir damit unsere Ziele vergleichsweise bequem erreichen können. Nichtsdestotrotz liegt hinter der Einfachheit dieser Fahrten eine ganz Welt voller erstaunlicher Komplexität, in der sogar die winzigsten Komponenten unseres Autos eine Auswirkung auf seine Leistung und das Handling haben. Jeder Beschleunigungsschub, jedes Bremsen und jedes Drehen des Lenkrades zieht eine ganz Kette von Folgen nach sich, bei der die Komponenten miteinander interagieren, während die Geschwindigkeit unserer Wagen von den Schienen umfangreicher, ständig neu berechneter mathematischer Kalkulationen geleitet wird.

Wenn wir mit dem Auto zum Einkaufen oder von der Arbeit nach Hause fahren, dann spielen diese Feinheiten kaum eine Rolle. Wir sind uns allgemein der tiefen, verborgenen Komplexität nicht bewusst, die dieses Fahren bedingt; alles, was uns interessiert, ist, dass wir unser Ziel erreichen. In der Welt der Autorennen hingegen ist ein detailliertes Wissen um jeden kleinen Aspekt eines konkurrenzfähigen Wagens absolut entscheidend. Für einen Fahrer, Mechaniker oder Rennmanager kann die kleinste Veränderung zu einer potenziellen Verbesserung von mehreren Zehntelsekunden pro Runde führen ... oder aber sie könnte beispielsweise eine verstärkte Neigung des Wagens zum Untersteuern zur Folge haben, was dann dazu führt, dass der Fahrer in anspruchsvollen Kurven Schwierigkeiten mit der Lenkung des Fahrzeugs bekommt.

Einen Turbo einbauen, das Gewicht der Karosserie reduzieren, den Auspuff austauschen ... es gibt eine Vielzahl von Möglichkeiten, um einen Wagen individuell anzupassen. Aber wo soll man da beginnen? Wie erreichen Sie einen Punkt, bei dem Sie sagen können: Dieser Wagen ist *perfekt*? Nun, ein guter Anfang dafür wäre, wenn Sie alles vergessen, was Sie an Vorstellungen von einer „perfekten Einstellung“ haben. Die gibt es gar nicht. Einen Wagen zu tunen bedeutet, ihn einem bestimmten Zweck anzupassen: einer Strecke, einem Pokalwettkampf oder einem Rekordversuch zum Beispiel. Jeder Wettbewerb unterliegt bestimmten Bedingungen (Strecke, Wetter, Art des Wagens, Fahrstil und so weiter) und ist daher einmalig. Das ist vielleicht nicht der wohlklingendste Merksatz, aber denken Sie immer daran: neues Rennen, neue Einstellungen.

Wenn Sie einen Wagen tunen, dann hat ein Justieren oder Feinabstimmen von Einstellung X meist einen direkten Einfluss auf Komponente Y, die dann wiederum das Verhalten von Z beeinflusst. Anders ausgedrückt, die Einstellungen sind alle voneinander abhängig, und eine Veränderung wird oft sekundäre Auswirkungen nach sich ziehen, die dann eine Feinabstimmung an anderer Stelle erforderlich machen. Diese enge Beziehung zwischen Einstellungen und der Art, wie ihre Auswirkungen untereinander interagieren, bedeutet, dass nur wiederholtes Testen auf der Strecke es Ihnen möglich machen wird, darüber zu urteilen, ob die ganzen Upgrades oder Feinabstimmungen (und der Aufwand an Zeit und Punkten) sich dabei überhaupt gelohnt haben.

Zusammengefasst heißt das also, dass eine Kombination von externen Bedingungen (Wetter, Oberfläche der Strecke, Art des Autos und der Fahrer) und internen Bedingungen (Abhängigkeit der Komponenten voneinander) die Idee eines schnellen Ideal-Setups mit perfekten Einstellungen für alle Situationen völlig unmöglich macht. Wenn Sie mit Autos Rennen fahren wollen, die denen Ihrer Gegner ähnlich sind (oder sogar weniger Leistung bringen), und Sie versuchen wollen, den gegnerischen Fahrern eher mit Talent statt mit der rohen Kraft eines überlegenen Fahrzeugs entgegenzutreten, dann müssen Sie wirklich für jede neue Strecke die optimale Konfiguration finden. Diese Suche nach der besten Ausgewogenheit der Einstellungen kann zur Geduldprobe werden, denn sie erfordert große Aufmerksamkeit für Details, Ausdauer und ständiges Hin- und Herpendeln zwischen der Strecke und der Box.

Um Ihnen zur Seite zu stehen, während Sie versuchen, Ihre Wagen auf Höchstleistung zu tunen, lädt Sie dieses Kapitel ein, in die minutiösen Details des Tunings einzutauchen. Sie werden eine detaillierte Analyse einer jeden Komponente und Einstellung finden, und zudem, was ja viel wichtiger ist, eine Beschreibung, wie sie in der Praxis funktionieren.



# ZUSAMMENFASSUNG

In der folgenden Tabelle finden Sie eine allgemeine Zusammenfassung aller Modifikationen, die im Spiel möglich sind. Um die Navigation leichter zu machen, sind diese in der Reihenfolge nach dem Einbauort aufgelistet, an dem sie zur Verfügung stehen. Wenn Sie Ihre Art und Weise, in der Sie einen Wagen vorbereiten, optimieren wollen, dann sollten Sie dem Farbcode in der Tabelle folgen: So haben Sie einen schnellen Überblick darüber, welche Modifikationen am wichtigsten sind.

|                                                              |                                                       |
|--------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| <span style="color: red;">●</span> Wichtige Modifikation     | Entscheidender Einfluss auf die Leistung              |
| <span style="color: orange;">●</span> Größere Modifikation   | Sehr großer Einfluss auf die Leistung                 |
| <span style="color: yellow;">●</span> Nützliche Modifikation | Erheblicher Einfluss auf die Leistung                 |
| <span style="color: green;">●</span> Komplexe Modifikation   | Echter Einfluss auf die Leistung, benötigt Feintuning |
| <span style="color: blue;">●</span> Kleine Modifikation      | Geringer Einfluss auf die Leistung                    |

In dieser Tabelle sind die Werte in der Spalte „Durchschnittlicher Preis“ nur Beispiele: Die genauen Kosten jeder Modifikation variieren je nach

Händler. Ein prognostizierter Anstieg der Leistung (ausgedrückt in Prozent der ursprünglichen Leistung) kann bei verschiedenen Wagen ebenfalls leicht unterschiedlich ausfallen. Die genannten Beispielzahlen sind Durchschnittswerte. Beachten Sie, dass nicht immer alle Modifikationen möglich sind. Es gibt bestimmte Beschränkungen:

- Die verschiedenen Turbo-Bauteile sind inkompatibel mit bestimmten Fahrzeugen. Genauso ist nicht für alle Wagen jede Turbostufe geeignet. Der Kompressor kann nur in bestimmte Wagen eingebaut werden (hauptsächlich bei amerikanischen V8-Motoren).
- Die Hubraum-Modifikation ist nur bei bestimmten Wagen möglich.
- Die Aktive Fahrwerkssteuerung (AFS SSD) funktioniert nur bei bestimmten Fahrzeugen (wie zum Beispiel dem Mitsubishi Lancer).
- Nur in 4x4-Wagen kann man eine VZD-Steuerung einbauen.
- Standard-Reifen stehen nicht für alle Modelle zur Verfügung.

| Einbauort                       | Modifikation                  | Durchschnittlicher Preis | Verbesserung                                           | Seite |
|---------------------------------|-------------------------------|--------------------------|--------------------------------------------------------|-------|
| Auspuff-Menü im Tuning-Bereich  | Sport-Auspuff/-Luftfilter     | 1.550                    | Leistung +2 %                                          | 73    |
| Auspuff-Menü im Tuning-Bereich  | Semi-Renn-Auspuff/-Luftfilter | 2.850                    | Leistung +4 %                                          | 73    |
| Auspuff-Menü im Tuning-Bereich  | Renn-Auspuff/-Luftfilter      | 4.600                    | Leistung +5 %                                          | 73    |
| Bremsen-Menü im Tuning-Bereich  | Rennbremsen-Satz              | 4.600                    | Verringert den Bremsweg                                | 73    |
| Bremsen-Menü im Tuning-Bereich  | Bremssteller                  | 10.300                   | Justiert die Bremsverteilung zwischen Front und Heck   | 78    |
| Motor-Menü im Tuning-Bereich    | Saugmotor-Tuning Stufe 1      | 4.700                    | Leistung +10 bis +15 %                                 | 70    |
| Motor-Menü im Tuning-Bereich    | Saugmotor-Tuning Stufe 2      | 12.000                   | Leistung +20 bis +35 %                                 | 70    |
| Motor-Menü im Tuning-Bereich    | Saugmotor-Tuning Stufe 3      | 70.000                   | Leistung +30 bis +55 %                                 | 70    |
| Motor-Menü im Tuning-Bereich    | Pollerter Ansaugschacht       | 5.250                    | Leistung +3 %                                          | 74    |
| Motor-Menü im Tuning-Bereich    | Motor-Einstellung             | 11.000                   | Leistung +3 %                                          | 78    |
| Motor-Menü im Tuning-Bereich    | Hubraum                       | 8.500                    | Leistung +4 %                                          | 78    |
| Motor-Menü im Tuning-Bereich    | Renn-Chip                     | 1.250                    | Leistung +4 %                                          | 69    |
| Motor-Menü im Tuning-Bereich    | NOS                           | 5.000                    | Boost                                                  | 74    |
| Antriebs-Menü im Tuning-Bereich | Kurze Übersetzung             | 5.600                    | Verkürzt das Übersetzungsverhältnis                    | 78    |
| Antriebs-Menü im Tuning-Bereich | Superkurze Übersetzung        | 5.600                    | Sehr kurze Gangstufen; fügt einen Gang hinzu           | 78    |
| Antriebs-Menü im Tuning-Bereich | Getriebe/Voll anpassbar       | 10.200                   | Justierbare Schaltung; fügt einen Gang hinzu           | 78    |
| Antriebs-Menü im Tuning-Bereich | Große Einzelkupplung          | 1.600                    | Direktere Schaltvorgänge                               | 74    |
| Antriebs-Menü im Tuning-Bereich | Doppelscheiben-Kupplung       | 2.600                    | Schnellere Schaltvorgänge                              | 74    |
| Antriebs-Menü im Tuning-Bereich | Dreifach-Kupplung             | 4.600                    | Noch schnellere Schaltvorgänge                         | 74    |
| Antriebs-Menü im Tuning-Bereich | Sport-Schwungrad              | 430                      | Verbessertes Ansprechverhalten des Motors              | 79    |
| Antriebs-Menü im Tuning-Bereich | Semi-Renn-Schwungrad          | 550                      | Schnelleres Ansprechverhalten des Motors               | 79    |
| Antriebs-Menü im Tuning-Bereich | Renn-Schwungrad               | 1.000                    | Noch schnelleres Ansprechverhalten des Motors          | 79    |
| Antriebs-Menü im Tuning-Bereich | 1-fach SSD                    | 4.250                    | Verbessert die Antriebskraft                           | 81    |
| Antriebs-Menü im Tuning-Bereich | 1,5-fach SSD                  | 4.250                    | Verbessert Antriebskraft und Bremsstabilität           | 81    |
| Antriebs-Menü im Tuning-Bereich | 2-fach SSD                    | 4.250                    | Verbessert Antriebskraft und Bremsstabilität noch mehr | 81    |
| Antriebs-Menü im Tuning-Bereich | Variables SSD                 | 6.300                    | Justierbares Sperrdifferential                         | 81    |
| Antriebs-Menü im Tuning-Bereich | AFS SSD                       | 8.000                    | Korrigiert übermäßiges Gieren                          | 84    |
| Antriebs-Menü im Tuning-Bereich | Kohlefaser-Antriebswelle      | 3.000                    | Besseres Ansprechverhalten des Motors                  | 84    |
| Turbo-Menü im Tuning-Bereich    | Turbo-Satz Stufe 1            | 4.600                    | Leistung +10 bis +30 %                                 | 70    |
| Turbo-Menü im Tuning-Bereich    | Turbo-Satz Stufe 2            | 13.000                   | Leistung +20 bis +30 %                                 | 70    |
| Turbo-Menü im Tuning-Bereich    | Turbo-Satz Stufe 3            | 41.000                   | Leistung +30 bis +55 %                                 | 70    |



| Einbauort                       | Modifikation                                  | Durchschnittlicher Preis | Verbesserung                                                    | Seite |
|---------------------------------|-----------------------------------------------|--------------------------|-----------------------------------------------------------------|-------|
| Turbo-Menü im Tuning-Bereich    | Turbo-Satz Stufe 4                            | 85.000                   | Leistung +50 bis +90 %                                          | 70    |
| Turbo-Menü im Tuning-Bereich    | Sport-Ladeluftkühler                          | 1.800                    | Leistung +4 %                                                   | 71    |
| Turbo-Menü im Tuning-Bereich    | Großer Renn-Ladeluftkühler                    | 3.000                    | Leistung +6 %                                                   | 71    |
| Turbo-Menü im Tuning-Bereich    | Kompressor                                    | 13.000                   | Leistung +50 %                                                  | 71    |
| Fahrwerk-Menü im Tuning-Bereich | Sportfahrwerkssatz                            | 3.100                    | Strafferes und teilweise justierbares Fahrwerk                  | 75    |
| Fahrwerk-Menü im Tuning-Bereich | Semi-Rennfahrwerk                             | 7.200                    | Strafferes Fahrwerk mit mehr Einstellmöglichkeiten              | 75    |
| Fahrwerk-Menü im Tuning-Bereich | Voll anpassbares Fahrwerk                     | 16.000                   | Voll justierbares Fahrwerk                                      | 75    |
| Reifen-Menü im Tuning-Bereich   | N1-Reifen                                     | -                        | Standard/Billig                                                 | -     |
| Reifen-Menü im Tuning-Bereich   | N2-Reifen                                     | -                        | Standard/Komfort                                                | -     |
| Reifen-Menü im Tuning-Bereich   | N3-Reifen                                     | -                        | Standard/Straße                                                 | -     |
| Reifen-Menü im Tuning-Bereich   | S1-Reifen                                     | 5.100                    | Sport/Hart                                                      | 72    |
| Reifen-Menü im Tuning-Bereich   | S2-Reifen                                     | 6.000                    | Sport/Mittel                                                    | 72    |
| Reifen-Menü im Tuning-Bereich   | S3-Reifen                                     | 6.800                    | Sport/Weich                                                     | 72    |
| Reifen-Menü im Tuning-Bereich   | R1-Reifen                                     | 8.400                    | Rennen/Superhart                                                | 72    |
| Reifen-Menü im Tuning-Bereich   | R2-Reifen                                     | 10.500                   | Rennen/Hart                                                     | 72    |
| Reifen-Menü im Tuning-Bereich   | R3-Reifen                                     | 22.500                   | Rennen/Mittel                                                   | 72    |
| Reifen-Menü im Tuning-Bereich   | R4-Reifen                                     | 35.000                   | Rennen/Weich                                                    | 72    |
| Reifen-Menü im Tuning-Bereich   | R5-Reifen                                     | 47.500                   | Rennen/Qualifikation                                            | 72    |
| Reifen-Menü im Tuning-Bereich   | Matschreifen                                  | 22.500                   | Reifen für unbefestigte Strecken                                | 72    |
| Reifen-Menü im Tuning-Bereich   | Schneereifen                                  | 22.500                   | Reifen für Schnee und Eis                                       | 72    |
| Andere-Menü im Tuning-Bereich   | VZD-Steuerung                                 | 10.500                   | Verlagert Drehmoment bei Allradfahrzeugen                       | 80    |
| Andere-Menü im Tuning-Bereich   | Gewichtsreduktion: Stufe 1                    | 1.100                    | Leichte Gewichtssenkung                                         | 70    |
| Andere-Menü im Tuning-Bereich   | Gewichtsreduktion: Stufe 2                    | 5.300                    | Mittlere Gewichtssenkung                                        | 70    |
| Andere-Menü im Tuning-Bereich   | Gewichtsreduktion: Stufe 3                    | 21.000                   | Maximale Gewichtssenkung                                        | 70    |
| Andere-Menü im Tuning-Bereich   | Steiifigkeit erhöhen                          | 30.000                   | Verbessert die Karosserie                                       | 84    |
| Andere-Menü im Tuning-Bereich   | Karosserie-Verwindungsteifigkeits-Aufrischung | 50.000                   | Karosserie wird überholt                                        | 84    |
| GT Auto                         | Spoiler                                       | 1.200                    | Front- und Heck-Anpressdruck                                    | 80    |
| GT Auto                         | Ölwechsel                                     | 50                       | Leistung +5 % (zeitweise)                                       | 71    |
| Einstellungen-Menü              | Fahrhilfen-Einstellungen                      | kostenlos                | Korrigiert Übersteuern, Untersteuern und Durchdrehen der Reifen | 81    |
| Einstellungen-Menü              | Gewichtsverteilungs-Einstellungen             | kostenlos                | Regulierung von Zusatzgewicht und Gewichtsverteilung            | 85    |

GRUNDLAGEN

FAHRSCHULE

TECHNIK

STRECKEN

LEISTUNGEN

FOTO-MODUS

INDEX

SCHNELLSTART

EINFÜHRUNG

VORBEREITUNG IM ARCADE-MODUS

VORBEREITUNG IM GRAN-TURISMO-MODUS

MODIFIKATIONEN IM GRAN-TURISMO-MODUS

ZUSAMMENFASSUNG

EIN VOLLSTÄNDIGES VORBEREITUNGSBEISPIEL

EINSTELLUNGSANLEITUNG FÜR DIE STRECKEN



**Strecken (alphabetisch sortiert)**

| Name                                   | Typ                        | Seite   |
|----------------------------------------|----------------------------|---------|
| Anfängerparcours                       | Driving Park               | 172-173 |
| Apricot Hill Raceway                   | Original-Strecken          | 122-123 |
| Autumn Ring                            | Original-Strecken          | 124-125 |
| Autumn Ring Mini                       | Original-Strecken          | 124-125 |
| Cathedral Rocks Trail I                | Matsch & Schnee            | 160-161 |
| Cathedral Rocks Trail II               | Matsch & Schnee            | 160-161 |
| Chamonix                               | Matsch & Schnee            | 162-163 |
| Circuit de la Sarthe I                 | Welt-Strecken              | 96-97   |
| Circuit de la Sarthe II                | Welt-Strecken              | 96-97   |
| Citta di Aria                          | Stadtparcours              | 138-139 |
| Clubman Stage Route 5                  | Stadtparcours              | 156-157 |
| Costa di Amalfi                        | Stadtparcours              | 140-141 |
| Côte d'Azur                            | Stadtparcours              | 142-143 |
| Deep Forest Raceway                    | Original-Strecken          | 126-127 |
| El Capitián                            | Original-Strecken          | 128-129 |
| Fuji Speedway 2005                     | Welt-Strecken              | 100-101 |
| Fuji Speedway 2005 GT                  | Welt-Strecken              | 100-101 |
| Fuji Speedway 80er                     | Welt-Strecken              | 98-99   |
| Fuji Speedway 90er                     | Welt-Strecken              | 98-99   |
| George V Paris                         | Stadtparcours              | 144-145 |
| Grand Canyon                           | Matsch & Schnee            | 164-165 |
| Grand Valley östl. Abschnitt           | Original-Strecken          | 130-131 |
| Grand Valley Speedway                  | Original-Strecken          | 130-131 |
| Gymkhana-Parcours                      | Driving Park               | 173     |
| Hochgeschwindigkeits-Ring              | Original-Strecken          | 132-133 |
| Hong Kong                              | Stadtparcours              | 146-147 |
| Ice Arena                              | Matsch & Schnee            | 166-167 |
| Infineon Raceway – Serienwagenparcours | Welt-Strecken              | 102-103 |
| Infineon Raceway – Sportwagenparcours  | Welt-Strecken              | 102-103 |
| Laguna Seca Raceway                    | Welt-Strecken              | 104-105 |
| Las Vegas Drag Strip                   | Leistung & Geschwindigkeit | 177     |
| Midfield Raceway                       | Original-Strecken          | 134-135 |
| Motorland                              | Driving Park               | 174-175 |
| New York                               | Stadtparcours              | 148-149 |
| Nürburgring Nordschleife               | Welt-Strecken              | 106-109 |
| Opéra Paris                            | Stadtparcours              | 150-151 |
| Schweizer Alpen                        | Matsch & Schnee            | 168-169 |
| Seattle Circuit                        | Stadtparcours              | 152-153 |
| Seoul Central                          | Stadtparcours              | 154-155 |
| Special Stage Route 5                  | Stadtparcours              | 156-157 |
| Suzuka Circuit                         | Welt-Strecken              | 110-113 |
| Suzuka Circuit östl. Strecke           | Welt-Strecken              | 110-113 |
| Suzuka Circuit westl. Strecke          | Welt-Strecken              | 110-113 |
| Tahiti Maze                            | Matsch & Schnee            | 170-171 |
| Teststrecke                            | Driving Park               | 176     |
| Tokyo: Route 246                       | Stadtparcours              | 158-159 |
| Trial Mountain Circuit                 | Original-Strecken          | 136-137 |
| Tsukuba Circuit                        | Welt-Strecken              | 114-115 |
| Tsukuba Circuit – Nass                 | Welt-Strecken              | 114-115 |
| Twin Ring Motegi – östl. Kurzstrecke   | Welt-Strecken              | 116-119 |
| Twin Ring Motegi – Straßenparcours     | Welt-Strecken              | 116-119 |
| Twin Ring Motegi – westl. Kurzstrecke  | Welt-Strecken              | 116-119 |
| Twin Ring Motegi Super Speedway        | Welt-Strecken              | 120-121 |

- GRUNDLAGEN
- FAHRSCHULE
- TECHNIK
- STRECKEN
- LEISTUNGEN
- FOTO-MODUS
- INDEX
- WELT-STRECKEN
- ORIGINAL-STRECKEN
- STADTPARCOURS
- MATSCH & SCHNEE
- DRIVING PARK
- LEISTUNG & GESCHWINDIGKEIT

**[12] Europaliga-Rekorde:** Von März bis Mai 2005 wurden auf [www.gt4league.com](http://www.gt4league.com) europaweit die Bestzeiten Tausender GT4-Spieler ermittelt. Die repräsentative Auswertung der Ergebnisse ist tabellarisch aufgelistet. Es handelt sich dabei nicht um die neun besten Einzelzeiten, sondern um die Referenzzeiten, die mit verschiedenen Autos erreicht wurden. Es wurde besonderer Wert darauf gelegt, unterschiedliche Autos mit verschiedenen PS-Werten und Einstellungen zu präsentieren, um Ihnen verschiedene Anhaltspunkte zu bieten, anhand derer Sie sich mit den besten Fahrern Europas messen können. Anhand des PS- und Gewichtswerts können Sie Rückschlüsse auf das Tuning des Autos ziehen. Zu jedem Auto aus der Liste geben wir die neun Einstellungsfelder wieder, die das Fahrverhalten am stärksten beeinflussen. Bei den aufgeführten Werten handelt es sich in einigen Fällen um Standard-Einstellungen. Diese von den besten Fahrern Europas ermittelten und erprobten Einstellungen verfolgen keine einheitliche Herangehensweise, sondern spiegeln die unglaubliche Vielfalt, die vom Spiel angeboten wird. Letztendlich sind diese Einstellungen nicht unbedingt als Empfehlung der Redaktion zu betrachten (denn dafür haben wir ein komplettes Kapitel parat), sondern als Beispielswerte für GT4-Tüftler.

**[10] Tipps und Tricks:** In den Tipps und Tricks werden die Ideallinie und die ideale Fahrweise beschrieben. Als Orientierungshilfe dienen dabei die Nummern der Abschnitte. Da es über 700 verschiedene Autos gibt, die Sie in unzähligen Variationen bis ins kleinste Detail tunen können, sind die Tipps keine in Stein gemeißelten Gesetze, die uneingeschränkt für alle Fahrzeuge gelten. (Dass ein 1949er VW Käfer mit 25 PS nicht dieselbe Ideallinie hat wie ein getunter BMW McLaren F1 Race Car mit 866 PS, dürfte klar sein.) Nutzen Sie die Tipps als Vorlage, anhand derer Sie die Brems- und Einlenkpunkte abhängig von Faktoren wie Antriebskonzept, Motorleistung und Tuningstufe, der installierten Bremsanlage und der verwendeten Reifen an das aktuelle Auto anpassen können.

Bei Streckenvariationen werden die vom Original abweichenden Abschnitte gesondert beleuchtet. Sollten im Rückwärts-Modus besondere Schwierigkeiten auftreten, wird darauf ebenfalls separat hingewiesen.

**[11] Schwierigkeitsgrad:** Hier werden die einzelnen Abschnitte entsprechend ihrer Schwierigkeit beurteilt: von \* (sehr einfach) bis \*\*\*\* (besonders schwierig). Wenn sich der Schwierigkeitsgrad im Rückwärts-Modus unterscheidet, wird dies hier gesondert angegeben.

Eine Reihe von Informationen, die auf dieser Doppelseite vorgestellt werden, unterstützen Sie beim vorausschauenden Fahren und helfen Ihnen dabei, Ihr Auto immer an die individuelle Streckencharakteristik anzupassen. Doch nicht nur Einsteiger werden auf den folgenden Seiten nützliche Informationen finden, auch Experten werden von neuen Erkenntnissen profitieren können – nicht zuletzt durch die Ergebnisse der GT4-Europaliga, die ein Kräftemessen mit den besten Gran-Turismo-Fahrern Europas möglich machen.

**[1] Name der Strecke:** Die Kurse sind entsprechend ihrer Kategorie gruppiert. Es gibt Stadtparcours, Matsch & Schnee, Driving Park, Original-Strecken und Welt-Strecken. Innerhalb ihrer Gruppe sind die Strecken dann alphabetisch sortiert. In der Tabelle „Strecken (alphabetisch sortiert)“ finden Sie alle Strecken in alphabetischer Reihenfolge mit Angabe der jeweiligen Kategorie sowie der entsprechenden Seitenzahl.

**[2] Abschnitte:** Jeder Kurs wird in verschiedene Abschnitte unterteilt. So können Sie die entsprechenden Tipps leichter zuordnen und die ideale Fahrweise Stück für Stück wesentlich besser lernen.

**[3] Fahrtrichtung:** Ein Pfeil kennzeichnet die Fahrtrichtung in der Normal-Variante der Strecke und markiert die Position der Start-/Ziellinie. Die meisten Strecken können Sie in Normal- und Rückwärts-Richtung befahren. Ausnahmen sind die Teststrecke und die real existierenden Rennstrecken (also die Welt-Strecken und der Stadtkurs Côte d'Azur).

**[4] Abkürzungen:** Wenn Sie an einer bestimmten Stelle die Fahrbahn verlassen und dadurch Zeit gutmachen können, wird diese Abkürzung durch eine gelbe gepunktete Linie gekennzeichnet. In der Regel besteht dabei aber die Gefahr, dass Ihr Wagen unkontrollierbar ins Schleudern gerät oder komplett abfliegt. Daher sind Abkürzungen oft mit Vorsicht zu genießen.

**[5] Wall Riding:** Von durchgezogenen Leitplanken oder Begrenzungen am Fahrbahnrand können Sie sich unter Umständen um die Kurve leiten lassen und dabei schnellere Zeiten als auf der Ideallinie erzielen. Die Erfolgchancen einer solchen Aktion hängen natürlich davon ab, ob Ihr Wagen schnell genug ist, um die Reibungsverluste zu kompensieren, und ob Ihnen die sanfte Annäherung an die Bande ohne Unfall gelingt. Weitere Informationen zur Wall-Riding-Technik finden Sie auf Seite 236. Eine grüne gepunktete Linie markiert Stellen, an denen Wallriding möglich ist.

Manchmal ist eine Abkürzung oder Wallriding nur in der Vorwärts-Fahrtrichtung bzw. nur im Rückwärts-Modus möglich. Solche Stellen sind mit A (für Normal) oder B (für Rückwärts) gekennzeichnet.

**[6] Variationen der Strecke:** Wenn es eine Variation der Strecke gibt, die sich in einzelnen Passagen vom Originalkurs unterscheidet, werden die abweichenden Abschnitte auf einer verkleinerten Streckenkarte markiert.

**[7] Rennen, Pokale und Lizenzen:** Unter dieser Überschrift stehen die Angaben, bei welchen Rennveranstaltungen diese Strecke auf dem Programmplan steht – getrennt nach den Fahrtrichtungen (Normal und Rückwärts) sowie Streckenvariationen. Ein Seitenverweis in Klammern ermöglicht Ihnen, schnell und unkompliziert auf die Detailinformationen der entsprechenden Rennen zuzugreifen.

**[8] Streckeninformationen:** Diese Tabelle enthält alle wichtigen Informationen über die Strecke, zum Beispiel ihre Länge, die Beschaffenheit der Oberfläche und ihr allgemeiner Schwierigkeitsgrad – von \* (sehr leicht) bis \*\*\*\* (besonders schwierig). Die Angaben Schwerpunkt und Tuning-Kategorie weisen darauf hin, wie Sie Ihren Wagen abstimmen sollten. Schwerpunkt gibt an, ob es sich empfiehlt, hierbei auf Beschleunigung oder Höchstgeschwindigkeit zu achten. Informationen zu den Tuning-Kategorien erhalten Sie auf den Seiten 90 und 91.

**[9] Freischalten der Strecke:** Nicht alle Kurse können von Anfang an in den Streckenmenüs (Welt-Strecken, Original-Strecken usw.) und im Arcade-Modus angewählt werden. Manche Kurse stehen erst nach einer bestimmten Zeit zur Verfügung. Der Maßstab hierfür ist die Zeit, die im Spiel vergeht. Auf der Weltkarte und in der Zentrale ist oben rechts im Bild immer das aktuelle, spielinterne Datum eingeblendet. Die Anzahl der vergangenen Tage wird in der Zentrale als „Tag“ angezeigt. Das Spiel beginnt immer Anfang April, nach knapp einem Jahr sind dann alle Strecken freigeschaltet.

**TIPPS UND TRICKS**

Das gesamte Strecken-Layout ist in fünf Abschnitte unterteilt, die durch die Nummern [1] bis [5] gekennzeichnet sind. In jedem Abschnitt sind die wichtigsten Punkte für eine schnelle und sichere Fahrt hervorgehoben. Die Abschnitte sind: [1] Start und erste Kurve, [2] Erste Gerade, [3] Zweite Kurve, [4] Dritte Kurve, [5] Endgerade und Ziel.

**Schwierigkeitsgrad**

| Strecke | Normal | Rückwärts |
|---------|--------|-----------|
| [1]     | **     | **        |
| [2]     | ***    | ***       |
| [3]     | ***    | ***       |
| [4]     | ***    | ***       |
| [5]     | ***    | ***       |

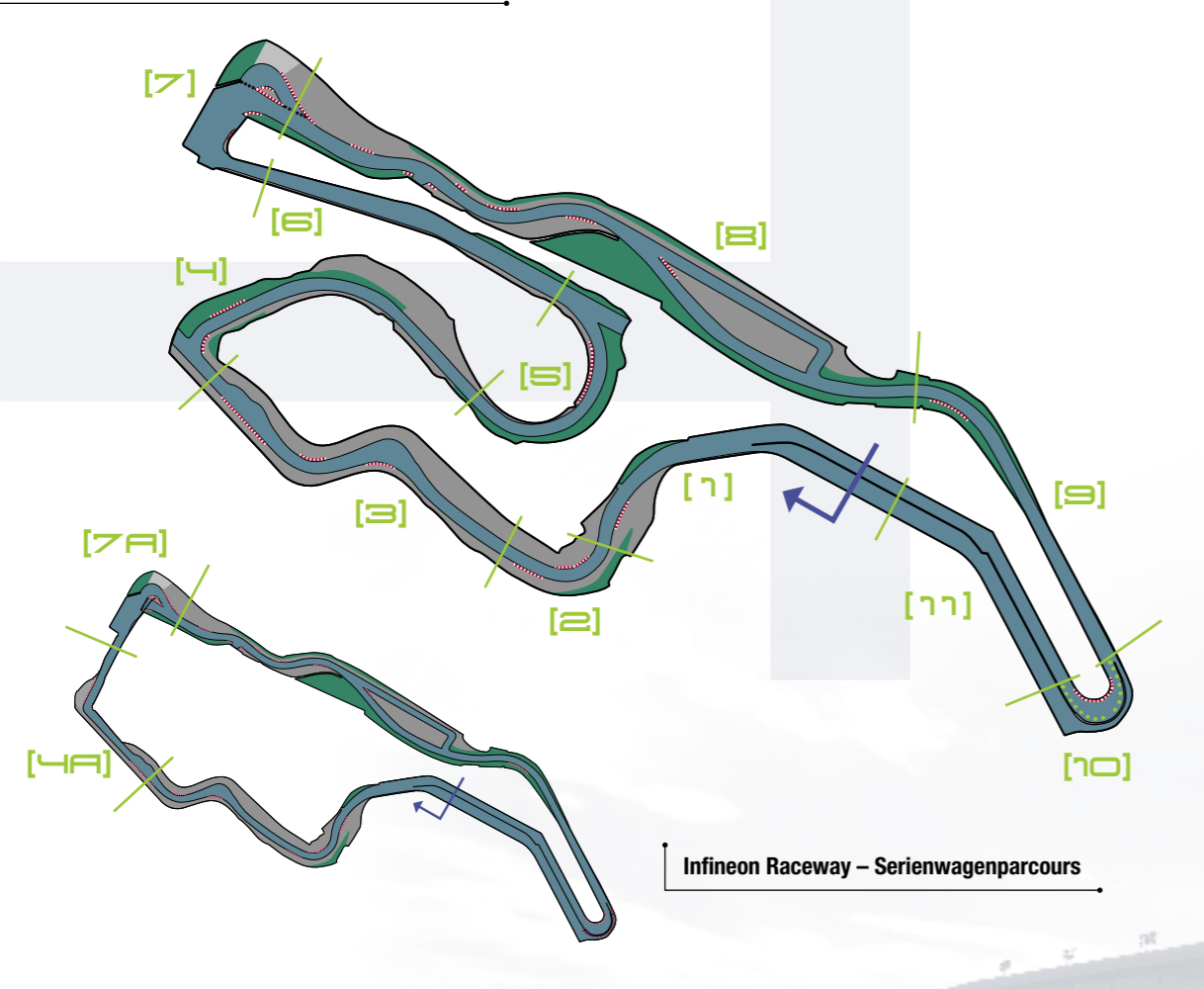
**Gran Turismo 4 Europa-Liga-Rekorde**

| Strecke | 1      | 2      | 3      | 4      | 5      | 6      | 7      | 8      | 9      |
|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| [1]     | 1:11.1 | 1:11.1 | 1:11.1 | 1:11.1 | 1:11.1 | 1:11.1 | 1:11.1 | 1:11.1 | 1:11.1 |
| [2]     | 1:11.1 | 1:11.1 | 1:11.1 | 1:11.1 | 1:11.1 | 1:11.1 | 1:11.1 | 1:11.1 | 1:11.1 |
| [3]     | 1:11.1 | 1:11.1 | 1:11.1 | 1:11.1 | 1:11.1 | 1:11.1 | 1:11.1 | 1:11.1 | 1:11.1 |
| [4]     | 1:11.1 | 1:11.1 | 1:11.1 | 1:11.1 | 1:11.1 | 1:11.1 | 1:11.1 | 1:11.1 | 1:11.1 |
| [5]     | 1:11.1 | 1:11.1 | 1:11.1 | 1:11.1 | 1:11.1 | 1:11.1 | 1:11.1 | 1:11.1 | 1:11.1 |

1. Fahrwerkssatz
2. Übersetzungsverhältnisse
3. Aerodynamik

WEITERE BEISPIELSEITEN FINDEN SIE AUF [WWW.PIGGYBACKINTERACTIVE.COM](http://WWW.PIGGYBACKINTERACTIVE.COM)





Infineon Raceway – Serienwagenparcours

## TIPPS UND TRICKS

Den leichten Linksknick in Abschnitt [ 1 ] fahren Sie auf der linken Seite an, um sich dann für die nächste Kurve bis in die Fahrbahnmitte tragen zu lassen. Sie steuern auf Höhe des „Autolite“-Schildes nach links und bremsen hart ab, sobald Sie gleichauf mit den linken Curbs sind, um dann so einzulenken, dass Sie über die inneren Curbs von Kurve [ 2 ] fahren. Nutzen Sie den Schwung, um auf der kurzen Geraden in Abschnitt [ 3 ] bis an den Fahrbahnrand zu gelangen, und fahren Sie die nächste Kurve dann auf der linken Seite an. Kurz vor den Curbs bremsen Sie an und passieren die beiden Kurven so, dass Sie etwa eine halbe Fahrzeugbreite Abstand von den Curbs halten. Nachdem Sie sich nach außen haben tragen lassen, fahren Sie die scharfe Kurve in Abschnitt [ 4 ] etwa in Fahrbahnmitte an, bremsen auf Höhe des Farbwechsels im Fahrbelag und lenken dann so ein, dass Sie ganz nah an den inneren Curbs bleiben. Dann halten Sie sich bis Abschnitt [ 5 ] auf der rechten Seite, um anschließend die Linkskurve auf der linken Seite anzufahren. Bremsen Sie gleich nach den Hütchen, die rechts neben der Strecke stehen, kurz an und versuchen Sie, beim Durchfahren der Kurve die ganze Zeit so nah an der Innenseite wie möglich zu bleiben. Geben Sie frühzeitig wieder Gas, aber ohne dabei zu weit nach außen zu kommen. Auf der Geraden in Abschnitt [ 6 ] halten Sie sich dann links und bremsen die U-förmige Kurve [ 7 ] beim dritten Werbeplakat an. Sie lenken so ein, dass Sie diesen Abschnitt mit einem Lenkeinschlag umrunden können, ohne dabei zu sehr auf die Curbs zu geraten. Die Kurvenkombinationen in Abschnitt [ 8 ] durchfahren Sie so, dass Sie im Scheitelpunkt der Kurven die Curbs berühren. Vermeiden Sie heftige Lenkbewegungen und bremsen Sie so wenig wie möglich, denn hier sollten Sie normalerweise schon durch Gaswegnehmen Ihr Fahrzeug stabilisieren bzw. zum leichteren Einlenken bewegen können. Den Rechtsknick in Abschnitt [ 9 ] fahren Sie auf der linken Seite an, bremsen etwa auf Höhe des ersten „Dodge“-Schildes kurz ab, lenken ein und lassen sich dann zur Stabilisierung über die Curbs auf die Gerade tragen. Kurve [ 10 ] fahren Sie auf der rechten Seite an, bremsen kurz vor der Boxeneinfahrt ab und durchfahren die 180°-Kurve so nah an der Kurveninnenseite und so zügig wie möglich. Geben Sie dann frühzeitig wieder Gas, um genügend Geschwindigkeit für Abschnitt [ 11 ] zu bekommen. Diesen durchfahren Sie in einem lang gezogenen Bogen, wobei Sie den Linksknick knapp an der kurveninneren Mauer passieren

und sich dann wieder nach außen tragen lassen. Auf Höhe der Ziellinie lenken Sie anschließend schon wieder für Abschnitt [ 1 ] ein.

### Infineon Raceway – Serienwagenparcours

Die Abschnitte [ 1 ]-[ 3 ] sowie [ 8 ]-[ 11 ] sind identisch mit dem Sportwagenparcours. Nachdem Sie sich nach außen haben tragen lassen, fahren Sie Kurve [ 4A ] auf der linken Seite an, bremsen kurz vor dem grünen Reifenstapel auf der rechten Seite ab und lenken knapp an den Curbs vorbei auf die Gerade ein. Hier nutzen Sie den Schwung, bis Sie an den Fahrbahnrand gelangen, und fahren auf dieser Seite auch die scharfe Kurve in Abschnitt [ 7A ] an, die Sie an der zweiten Stelle abbremsen, an der es einen deutlichen Farbunterschied der Belagspuren auf der Fahrbahn gibt. Sie lenken dann so ein, dass Sie die Curbs mit etwa einer Wagenbreite Abstand passieren.

### Schwierigkeitsgrad

| Abschnitt | Infineon Raceway – Sportwagenparcours | Infineon Raceway – Serienwagenparcours |
|-----------|---------------------------------------|----------------------------------------|
| [ 1 ]     | ***                                   | ***                                    |
| [ 2 ]     | ****                                  | ****                                   |
| [ 3 ]     | ***                                   | ***                                    |
| [ 4 ]     | ***                                   | -                                      |
| [ 4A ]    | -                                     | **                                     |
| [ 5 ]     | ***                                   | -                                      |
| [ 6 ]     | *                                     | -                                      |
| [ 7 ]     | ****                                  | -                                      |
| [ 7A ]    | -                                     | ***                                    |
| [ 8 ]     | ***                                   | ***                                    |
| [ 9 ]     | ***                                   | ***                                    |
| [ 10 ]    | **                                    | **                                     |
| [ 11 ]    | *                                     | *                                      |

### Gran-Turismo-4-Europaliga-Rekorde

| Strecke            | Zeit                | Fahrzeug                                    | PS                                 | Gewicht (kg) | 1                |                 |                       | 2                    |                      | 3                   |                     |                      |                     |
|--------------------|---------------------|---------------------------------------------|------------------------------------|--------------|------------------|-----------------|-----------------------|----------------------|----------------------|---------------------|---------------------|----------------------|---------------------|
|                    |                     |                                             |                                    |              | Federweg (Front) | Federweg (Heck) | Bodenfreiheit (Front) | Bodenfreiheit (Heck) | Stabilisator (Front) | Stabilisator (Heck) | Autom. -Einstellung | Anpressdruck (Front) | Anpressdruck (Heck) |
| Sportwagenparcours | 00:50.048           | Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989          | 1.164                              | 850          | 14,8             | 15,8            | 85                    | 85                   | 6                    | 6                   | 18                  | 63                   | 88                  |
|                    | 00:51.729           | Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004 | 1.084                              | 495          | 17,4             | 17,5            | 45                    | 45                   | -                    | -                   | 16                  | 75                   | 105                 |
|                    | 00:53.106           | Mazda 787B Race Car 1991                    | 905                                | 830          | 15,8             | 14,3            | 85                    | 85                   | 6                    | 6                   | 13                  | 63                   | 88                  |
|                    | 00:56.924           | Nissan R390 GT1 Road Car 1998               | 561                                | 1.038        | 10,0             | 10,0            | 65                    | 65                   | 1                    | 1                   | 10                  | 70                   | 85                  |
|                    | 00:57.506           | Suzuki GSX-R/4 2001                         | 261                                | 582          | 9,6              | 7,2             | 89                    | 89                   | 5                    | 5                   | 12                  | 30                   | 30                  |
|                    | 00:58.057           | Mercedes-Benz CLK Touring Car 2000          | 597                                | 1.000        | 15,4             | 13,8            | 65                    | 65                   | 6                    | 6                   | 9                   | 38                   | 53                  |
|                    | 01:00.734           | Nissan Motul Pitwork Z (JGTC) 2004          | 484                                | 1.080        | 15,8             | 14,3            | 65                    | 65                   | 6                    | 5                   | 14                  | 30                   | 50                  |
|                    | 01:03.749           | Lotus Motor Sport Elise 1999                | 292                                | 637          | 11,0             | 13,2            | 76                    | 76                   | 4                    | 4                   | 12                  | 30                   | 35                  |
|                    | 01:05.650           | Caterham Seven Fire Blade 2002              | 268                                | 370          | 9,0              | 7,3             | 65                    | 65                   | 5                    | 5                   | 11                  | -                    | -                   |
|                    | Serienwagenparcours | 00:50.048                                   | Toyota Minolta 88C-V Race Car 1989 | 1.164        | 850              | 14,8            | 15,8                  | 85                   | 85                   | 6                   | 6                   | 18                   | 63                  |
| 00:51.729          |                     | Polyphony Digital Formula Gran Turismo 2004 | 1.084                              | 495          | 17,4             | 17,5            | 45                    | 45                   | -                    | -                   | 16                  | 75                   | 105                 |
| 00:53.106          |                     | Mazda 787B Race Car 1991                    | 905                                | 830          | 15,8             | 14,3            | 85                    | 85                   | 6                    | 6                   | 13                  | 63                   | 88                  |
| 00:56.924          |                     | Nissan R390 GT1 Road Car 1998               | 561                                | 1.038        | 10,0             | 10,0            | 65                    | 65                   | 1                    | 1                   | 10                  | 70                   | 85                  |
| 00:57.506          |                     | Suzuki GSX-R/4 2001                         | 261                                | 582          | 9,6              | 7,2             | 89                    | 89                   | 5                    | 5                   | 12                  | 30                   | 30                  |
| 00:58.057          |                     | Mercedes-Benz CLK Touring Car 2000          | 597                                | 1.000        | 15,4             | 13,8            | 65                    | 65                   | 6                    | 6                   | 9                   | 38                   | 53                  |
| 01:00.734          |                     | Nissan Motul Pitwork Z (JGTC) 2004          | 484                                | 1.080        | 15,8             | 14,3            | 65                    | 65                   | 6                    | 5                   | 14                  | 30                   | 50                  |
| 01:03.749          |                     | Lotus Motor Sport Elise 1999                | 292                                | 637          | 11,0             | 13,2            | 76                    | 76                   | 4                    | 4                   | 12                  | 30                   | 35                  |
| 01:05.650          |                     | Caterham Seven Fire Blade 2002              | 268                                | 370          | 9,0              | 7,3             | 65                    | 65                   | 5                    | 5                   | 11                  | -                    | -                   |

## RENNEN, POKALE, LIZENZEN

### Infineon Raceway – Sportwagenparcours

Anfänger (S. 217): Spider & Roadster

Profi (S. 218): SM-Sport-Rennen, Boxer Spirit, Supercar-Festival

Extrem (S. 219): Formel-GT-Weltmeisterschaft, Echte Streckenrundfahrten: Weltstrecken

Ausdauer (S. 221): Infineon-Welt-Sportwagen-Strecke

Amerikanische Rennen (S. 224): Amerikanische Meisterschaft, „Alte Muscle Cars“-Wettbewerb

Europäische Rennen (S. 224-225): Britische GT-Serie, La Festa Italiano

Amerikanische Autos (S. 226-227): Chevrolet: Corvette-Festival, Saleen: Saleen-S7-Club

Deutsche Autos (S. 228): BMW: 1er-Trophy, Opel: Speedster-Trophy, Volkswagen: Lupo-Pokal

Fahr-Mission (S. 251, 255, 256): 17: 3-Runden-Wettkampf, 29: Einrundenmagie, 33: Einrundenmagie

Lizenzen (S. 37, 58): B-15, S-13

### Infineon Raceway – Serienwagenparcours

Extrem (S. 219): Gran-Turismo-Allstars, Polyphony Digital-Pokal

Amerikanische Rennen (S. 224): Stars and Stripes

### Streckeninformationen

|                            | Infineon Raceway – Sportwagenparcours | Infineon Raceway – Serienwagenparcours |
|----------------------------|---------------------------------------|----------------------------------------|
| Streckenlänge              | 4,06 km                               | 3,22 km                                |
| Höhenunterschied           | 49,8 m                                | 49,8 m                                 |
| Streckenoberfläche         | Asphalt                               | Asphalt                                |
| Beschaffenheit der Strecke | Neuwertiger Belag                     | Neuwertiger Belag                      |
| Rückwärts-Modus            | Nein                                  | Nein                                   |
| Schwerpunkt                | Beschleunigung                        | Beschleunigung                         |
| Schwierigkeitsgrad         | ****                                  | ***                                    |
| Tuning-Kategorie           | Komplexe Strecke                      | Komplexe Strecke                       |
| Freischalten der Strecke   | Frei wählbar                          | Nach 295 Tagen (21. Januar)            |

GRUNDLAGEN

FAHRSCHULE

TECHNIK

STRECKEN

LEISTUNGEN

FOTO-MODUS

INDEX

WELT-STRECKEN

ORIGINAL-STRECKEN

STADTPARCOURS

MATSCH & SCHNEE

DRIVING PARK

LEISTUNG & GESCHWINDIGKEIT

CIRCUIT DE LA SARTHE

FUJI SPEEDWAY

FUJI SPEEDWAY 2005

INFINEON RACEWAY

LAGUNA SECA RACEWAY

NÜRBURGRING

SUZUKA CIRCUIT

TSUKUBA CIRCUIT

TWIN RING MOTEGI

TWIN RING MOTEGI SUPER SPEEDWAY

# SCHNELLSTART

Wir haben die Möglichkeiten, die im Gran-Turismo-Modus auf Sie warten, in verschiedene Kategorien unterteilt. Haben Sie es sich zum Ziel gesetzt, sämtliche Wagen zu sammeln? Die Tabellen ab Seite 180 enthalten alle 730 Wagen, die es im Spiel gibt – inklusive der wichtigsten Daten und nicht zuletzt der Information, wie Sie jedes einzelne Fahrzeug bekommen können. Jetzt müssen Sie sich nur noch für die richtige Farbe entscheiden ...

Wollen Sie einen Spielfortschritts-Wert von 100 % erreichen? Dann finden Sie ab Seite 216 eine vollständige Übersicht über alle Rennveranstaltungen – inklusive aller wichtigen Daten, die damit verbunden sind: Zugangsbeschränkungen, Strecken, Gegner und die Gewinne, die auf Sie warten.

Oder wollen Sie vielleicht einfach nur die ästhetische Seite des Spiels genießen und Ihren Fuhrpark als möglichst spektakuläre Fotografie für die Ewigkeit ablichten? Dann erfahren Sie ab Seite 262 alles, was Sie zu diesem Thema wissen müssen. Aber vergessen Sie nicht – um ein besonders schickes Foto schießen zu können, benötigen Sie natürlich auch ein vorzeigbares Fahrzeug. Benutzen Sie die Listen ab Seite 198, um zu erfahren, was besonders selten, schick und teuer ist.

Wie auch immer Ihre persönlichen Präferenzen aussehen: Zuerst einmal brauchen Sie genügend Credits und/oder ein schnelles Auto. Ziel sollte es also sein, mit möglichst geringem Einsatz ein möglichst wertvolles Fahrzeug zu ergattern. Wo die Diskrepanz zwischen Einsatz und Ergebnis besonders zu Ihren Gunsten ausfällt, erfahren Sie auf Seite 235.

Wagen ist über 30 % der Zeit im Angebot. Nähere Angaben zu Wagen, die „Selten“ sind, bietet Ihnen die Gebrauchtwagentabelle ab Seite 198.

**[74] Gewinnwagen:** Diese Wagen bekommen Sie als Siegprämie für den Gewinn einer Rennserie. (Die meisten Gewinnwagen können nicht käuflich erworben werden.) Die Tabelle sagt Ihnen, welche Rennveranstaltung oder Lizenz-Prüfung Sie gewinnen müssen. Alle weiteren Details darüber (geltende Zugangsbeschränkungen, Anzahl der Rennen und Strecken) können Sie der Tabelle aller Rennveranstaltungen ab Seite 216 entnehmen.

**[12] Neuwagen:** Können Sie das Fahrzeug als Neuwagen beim Hersteller kaufen, und wie viele Credits wechseln dabei den Besitzer? Die Angabe „Neuwagen“ oder „Legendär“ (Legendäre Fahrzeuge) sagt Ihnen, in welchem Teil des Ausstellungsraums Sie fündig werden. (Häufig werden Wagen zwar im Ausstellungsraum präsentiert, können dort aber nicht gekauft werden. Diese Wagen sind dann nur gebraucht oder als Gewinn zu haben.)

**[13] Gebrauchtwagen:** Können Sie das Fahrzeug bei einem der Gebrauchtwagenhändler kaufen, in welchem Rahmen bewegt sich der Preis, und wie ist die Verfügbarkeit? „Standard“ bedeutet, der

# ALLE FAHRZEUGE

Sage und schreibe 730 verschiedene Fahrzeuge können Sie in Ihrer Garage in Gran Turismo 4 parken. Die Tabellen auf den folgenden Seiten enthalten, alphabetisch sortiert, sämtliche Wagen.

## DER FUHRPARK

- [1] Hersteller:** Name des Fahrzeugherstellers
- [2] Name:** genaue Modellbezeichnung des Fahrzeugs
- [3] Jahr:** Baujahr des Fahrzeugs
- [4] Land:** Nationalität der Hersteller-Firma (damit Sie die Ausstellungsräume auf der Weltkarte nicht erst lange suchen müssen)
- [5] Antrieb:** Der erste Buchstabe kennzeichnet die Position des Motors (Front, Mitte, Heck), der zweite die Antriebsachse (Front, Heck). 4x4 sind die allradgetriebenen Fahrzeuge. Grundsätzlich kann man sagen, dass die Fahrzeuge einer Kategorie ein ähnliches Fahrverhalten aufweisen. Weitere Informationen über die verschiedenen Typen bietet das Fahrschul-Kapitel ab Seite 38.
- [6] Motor:** Verrät Ihnen, wie viele Zylinder der Motor hat, und wie diese angeordnet sind oder arbeiten. L4 sind zum Beispiel vier in Linie bzw. Reihe gelagerte Zylinder. Bei einem V8 sind die Zylinder in V-Form angeordnet. Außerdem gibt es noch Boxermotoren (die hauptsächlich bei Ruf, Subaru und im alten Käfer zum Einsatz kommen) und den ungewöhnlichen Wankelmotor, der in erster Linie von Mazda verwendet wird.
- [7] Ansaugmethode:** Hier erfahren Sie, ob Sie den Motor mit einem Turbo, einem Saugmotor-Tuning oder einem Kompressor aufmotzen können.
- [8] Leistung:** die maximale Leistung in PS, die der Motor ohne Tuning bringt. Bei Gebrauchtwagen liegt der effektive Wert in der Regel bei 90 % des Normwertes. Auch bei Neuwagen verändert sich dieser Wert durch längeren Einsatz. Über Tuning und Ölwechsel können Sie sich ab Seite 60 informieren.

Im Spiel ist die PS-Angabe immer mit einem Drehzahl-Wert verbunden. Der Grund dafür ist, dass der Motor die genannte Maximalleistung nur bei den angegebenen Umdrehungen pro Minute leistet. (Als Vergleichswert ist diese zusätzliche Angabe aber unerheblich.) Wenn Sie detailliert über die Kraftverteilung des Motors informiert werden wollen, dann öffnen Sie das Einstellungen-Menü für Ihren Wagen (indem Sie in der Zentrale **START** drücken). Im Einstellungen-Menü drücken Sie dann noch einmal **START**, um eine Detailansicht der Motor-Leistungskurve, die normalerweise klein rechts oben abgebildet ist, aufzurufen. Jetzt sehen Sie sehr genau, bei welchen Umdrehungen welche Leistung und welches Drehmoment erzielt wird.

**[9] Gewicht:** Das Gewicht der Autos wird in Kilogramm (kg) angegeben. Da einige Rennen Zugangsbeschränkungen in Bezug auf das Gewicht haben, können Sie hier sofort erkennen, ob das Auto die geforderten Bedingungen erfüllt.

**[10] Gewicht/Leistung:** Die reine Leistung eines Wagens (gemessen in PS) ist noch kein wirklicher Maßstab für die effektive Leistung im Vergleich zu anderen Fahrzeugen. Wichtig ist natürlich auch, welches Gewicht damit bewegt werden muss. (Wenn das nicht so wäre, würden Sie auf der Autobahn wesentlich häufiger von Lkw überholt werden, die meist mehrere Hundert PS unter der Haube haben.) Der Wert Gewicht pro Leistung (kg/PS) ermöglicht nun eine bessere Vergleichbarkeit. Er sagt Ihnen, wie viele kg Gewicht der Motor mit jedem PS bewegen muss. Daraus resultiert: je niedriger dieser Wert, desto besser.

**[11] Länge:** Die Länge des Fahrzeugs in Millimeter. Da einige Rennen Zugangsbeschränkungen in Bezug auf diesen Faktor aufweisen, können Sie anhand dieser Angabe auf den ersten Blick sehen, ob der Wagen den Erfordernissen entspricht oder nicht.

| Hersteller        | Name                      | Jahr | Land | Antrieb | Motor | Ansaugmethode (*) | Leistung (PS) | Gewicht (kg) | Gewicht/Leistung (kg/PS) | Länge (mm) | Verfügbarkeit im Ausstellungsraum (**) | Preis (Cr) | Häufigkeit bei Gebrauchtwagenhändlern | Preisspanne Gebrauchtwagen (Cr) | Gewinnwagen                                           | Maximaler Wiederverkaufswert (Cr) |
|-------------------|---------------------------|------|------|---------|-------|-------------------|---------------|--------------|--------------------------|------------|----------------------------------------|------------|---------------------------------------|---------------------------------|-------------------------------------------------------|-----------------------------------|
| [1] AC Cars       | 427 S/C                   | 1966 | GB   | FH      | V8    | SM                | 485           | 1.311        | 2,703                    | 3.962      | Legendär                               | 423.200    | -                                     | -                               | -                                                     | -                                 |
| [2] Acura         | CL 3.2 Type-S             | 2001 | JP   | FF      | V6    | SM                | 264           | 1.592        | 6,030                    | 4.875      | -                                      | -          | Standard                              | 20.916 - 27.352                 | -                                                     | -                                 |
| [4] Acura         | CL 3.2 Type-S             | 2003 | JP   | FF      | V6    | SM                | 264           | 1.563        | 5,920                    | 4.875      | Neuwagen                               | 32.420     | -                                     | -                               | -                                                     | -                                 |
| [6] Acura         | Integra Type-R            | 2001 | JP   | FF      | L4    | SM                | 200           | 1.197        | 5,985                    | 4.379      | -                                      | -          | Standard                              | 16.860 - 19.455                 | -                                                     | -                                 |
| [7] Acura         | NSX                       | 1991 | JP   | MH      | V6    | SM                | 271           | 1.365        | 5,037                    | 4.405      | -                                      | -          | Standard                              | 28.010 - 40.015                 | -                                                     | -                                 |
| [9] Acura         | NSX                       | 2004 | JP   | MH      | V6    | SM                | 294           | 1.430        | 4,864                    | 4.425      | Neuwagen                               | 94.440     | -                                     | -                               | -                                                     | -                                 |
| [10] Acura        | NSX Coupe                 | 1997 | JP   | MH      | V6    | SM                | 294           | 1.392        | 4,735                    | 4.425      | -                                      | -          | Standard                              | 31.195 - 57.934                 | -                                                     | -                                 |
| [11] Acura        | RSX Type-S                | 2004 | JP   | FF      | L4    | SM                | 203           | 1.255        | 6,182                    | 4.374      | Neuwagen                               | 24.740     | -                                     | -                               | -                                                     | -                                 |
| [12] Alfa Romeo   | 147 2.0 Twinspark         | 2002 | IT   | FF      | L4    | SM                | 150           | 1.280        | 8,533                    | 4.170      | Neuwagen                               | 30.590     | -                                     | -                               | -                                                     | -                                 |
| [13] Alfa Romeo   | 147 GTA                   | 2002 | IT   | FF      | V6    | SM                | 250           | 1.360        | 5,440                    | 4.213      | Neuwagen                               | 48.040     | -                                     | -                               | -                                                     | -                                 |
| [14] Alfa Romeo   | 155 2.5 V6 TI             | 1993 | IT   | 4WD     | V6    | SM                | 420           | 1.010        | 2,405                    | 4.576      | Legendär                               | unverkäuf. | -                                     | -                               | La Festa Italiano (Europa)                            | 265.624                           |
| [15] Alfa Romeo   | 156 2.5 V6 24V            | 1998 | IT   | FF      | V6    | SM                | 193           | 1.320        | 6,839                    | 4.430      | -                                      | -          | Standard                              | 20.115 - 26.149                 | -                                                     | -                                 |
| [16] Alfa Romeo   | 166 2.5 V6 24V Sportronic | 1998 | IT   | FF      | V6    | SM                | 193           | 1.520        | 7,876                    | 4.720      | -                                      | -          | Standard                              | 29.355 - 49.903                 | -                                                     | -                                 |
| [17] Alfa Romeo   | Giulia Sprint GTA 1600    | 1965 | IT   | FH      | L4    | SM                | 115           | 745          | 6,478                    | 4.080      | Legendär                               | unverkäuf. | -                                     | -                               | Alfa Romeo: GTA-Pokal (Italienische Autos)            | 24.014                            |
| [18] Alfa Romeo   | Giulia Sprint Speciale    | 1963 | IT   | FH      | L4    | SM                | 112           | 950          | 8,482                    | 4.120      | Legendär                               | unverkäuf. | -                                     | -                               | 1000 Meilen! (Europa)                                 | 13.183                            |
| [19] Alfa Romeo   | GT 3.2 V6 24V             | 2004 | IT   | FF      | V6    | SM                | 240           | 1.347        | 5,613                    | 4.489      | Neuwagen                               | 39.010     | -                                     | -                               | -                                                     | -                                 |
| [20] Alfa Romeo   | GTV 3.0 V6 24V            | 2001 | IT   | FF      | V6    | SM                | 220           | 1.415        | 6,432                    | 4.285      | Neuwagen                               | 49.060     | -                                     | -                               | -                                                     | -                                 |
| [21] Alfa Romeo   | Spider 1600 Duetto        | 1966 | IT   | FH      | L4    | SM                | 110           | 960          | 8,727                    | 4.250      | Legendär                               | 35.300     | -                                     | -                               | -                                                     | -                                 |
| [22] Alfa Romeo   | Spider 3.0 V6 24V         | 2001 | IT   | FF      | V6    | SM                | 218           | 1.450        | 6,651                    | 4.290      | Neuwagen                               | 51.190     | -                                     | -                               | -                                                     | -                                 |
| [23] Alpine       | A110 1600S                | 1973 | FR   | HH      | L4    | SM                | 140           | 715          | 5,107                    | 3.850      | Legendär                               | unverkäuf. | -                                     | -                               | Alpine: Renault-Alpine-Pokal (Französische Autos)     | 12.792                            |
| [24] Alpine       | A310 1600VE               | 1973 | FR   | HH      | L4    | SM                | 125           | 930          | 7,440                    | 4.180      | Legendär                               | unverkäuf. | -                                     | -                               | George V Rally (Leicht) (Spezial)                     | 7.012                             |
| [25] Amuse        | CarbonR (R34)             | 2004 | JP   | FH      | L6    | TURBO             | 520           | 1.123        | 2,160                    | 4.730      | Neuwagen                               | 250.000    | -                                     | -                               | -                                                     | -                                 |
| [26] Amuse        | S2000 GT1                 | 2004 | JP   | FH      | L4    | TURBO             | 400           | 1.180        | 2,950                    | 4.226      | Neuwagen                               | 250.000    | -                                     | -                               | -                                                     | -                                 |
| [27] Amuse        | S2000 R1                  | 2004 | JP   | FH      | L4    | SM                | 263           | 1.120        | 4,259                    | 4.154      | Neuwagen                               | 150.000    | -                                     | -                               | -                                                     | -                                 |
| [28] Amuse        | S2000 Street Version      | 2004 | JP   | FH      | L4    | SM                | 255           | 1.230        | 4,824                    | 4.154      | Neuwagen                               | 50.000     | -                                     | -                               | -                                                     | -                                 |
| [29] ASL          | Arta Garaiya (JGTC)       | 2003 | JP   | MH      | L4    | TURBO             | 300           | 1.125        | 3,750                    | 4.573      | Neuwagen                               | 500.000    | -                                     | -                               | -                                                     | -                                 |
| [30] ASL          | Garaiya                   | 2002 | JP   | MH      | L4    | SM                | 204           | 800          | 3,922                    | 3.775      | Neuwagen                               | 65.000     | -                                     | -                               | -                                                     | -                                 |
| [31] Aston Martin | DB7 Vantage Coupe         | 2000 | GB   | FH      | V12   | SM                | 426           | 1.775        | 4,167                    | 4.692      | Neuwagen                               | 194.260    | -                                     | -                               | -                                                     | -                                 |
| [32] Aston Martin | DB9 Coupe                 | 2003 | GB   | FH      | V12   | SM                | 456           | 1.710        | 3,750                    | 4.710      | Neuwagen                               | 164.470    | -                                     | -                               | Aston Martin: Aston-Martin-Festival (Britische Autos) | 34.949                            |
| [33] Aston Martin | V8 Vantage                | 1999 | GB   | FH      | V8    | KP                | 567           | 1.970        | 3,474                    | 4.745      | -                                      | -          | Selten                                | 224.000 - 291.199               | -                                                     | -                                 |
| [34] Aston Martin | Vanquish                  | 2004 | GB   | FH      | V12   | SM                | 466           | 1.835        | 3,938                    | 4.665      | Neuwagen                               | 238.750    | -                                     | -                               | -                                                     | -                                 |

\*SM= Saugmotor, \*\*KP= Kompressor, \*\*\*Legendär = Legendäre Fahrzeuge

WEITERE BEISPIELSEITEN FINDEN SIE AUF [WWW.PIGGYBACKINTERACTIVE.COM](http://WWW.PIGGYBACKINTERACTIVE.COM)

- GRUNDLAGEN
- FAHRSCHULE
- TECHNIK
- STRECKEN
- LEISTUNGEN
- FOTO-MODUS
- INDEX
- SCHNELLSTART
- ALLE FAHRZEUGE
- ALLE RENNSERIEN
- DRIVE THROUGH
- FAHR-MISSIONEN
- DER FUHRPARK
- GEBRAUCHTWAGEN
- SAMMLERSTÜCKE