

Grand Prix 3 2000 Season

A Grand Prix 3-at talán senkinek nem kell bemutatnom, feltehetően még azok is igen sokat hallottak róla, akik amúgy sem a Forma-1-es versenyek, sem pedig azok virtuális megfelelőinek nem nagy rajongói. A Gp3 nem érdemtelenül örvend kategóriáján túl mutató hírnévnek, és örömmel jelenthetem be, hogy megérkezett a talán folytatásnak nevezhető Season 2000 (továbbiakban Gp3-2K). Azt előrebocsátom, hogy a szeptember közepi megjelenést követően nyomban (és legalább) két részre szakadt az eddig többé-kevésbé egységes rajongótábor, jómagam pedig – hosszas tanakodás után – a „szeretem a Gp3-2K-t” gyülekezet híveihez csatlakoztam. Félreértés ne essék, az új gyöngyszem nem az eredeti, '98-as autókkal harcra induló „szülőjével” verseng, hanem az Internet megannyi leleményes és szorgalmas fanatikusa által létrehozott Gp3-mal. Ez számos olyan vonást hordoz magán, melyek csak most, a 2000-ben jelentek meg, illetve akadnak olyan pluszok is, melyeket jó, ha a Gp4-ben vizionálhatunk. De mielőtt rossz irányba terelem az érdeklődők figyelmét, gyorsan belevágnék a Gp3-2000 ismertetésébe, mely terveim szerint széleskörű tanácsadásban csúcsoad majd ki.



Kell-e nekem a Gp3-2000?

Míg Microprose-ék ezen a hangsúlyozottan kiegészítő CD-n dolgoztak, folytak rendszeren a találgatások, hogy vajon miféle újdonságokkal próbálják majd a potenciális vásárlókat pénztárcájuk kinyitására ösztönözni. Nos, a végeredmény egy önmagában is játszható kiegészítő lett, mely 15 angol fontba (valamivel több, mint 6000 Ft) kerül, és a megszokott küldetéslemez helyett (ami egy F1-es játék esetében ugye az új pályákat, pilótafelállást

jelentené) egy, már az első percekben érezhetően más vezetésélmény fogadja a merész próbálkozót. Órányi (pályákon és a menükben elkövetett) száguldozás után pedig mindenki véglegesen konstatálhatja: ez bizony egy új Grand Prix. Nem a 4. rész, de mondjuk a 3.5.! Következzenek tehát az indokok, amiért a Gp3-2k nem nevezhető már Gp3-nak, illetve még Gp4-nek. Kezdem a „végéről”: senki nem ígérte, hogy forradalmi újítások sorát zúdítják ránk, egy 4. résznek más léptékekben kell gondolkodnia, mint a jelent képviselő jövőbeli elődjének. Főlegesen lenne részletezni, hogy mi minden szükségeltetne ahhoz, hogy a Grand Prix sorozat megőrizze veszélyben forgó etalon-pozícióját. A készítők érezhetik a riválisok felzárkózását, és talán ez is közrejátszott abban, hogy az alábbi újdonságok megjelenhettek (jókorá csúszás után) a Gp3 2000-ben.

Több mint Gp3

A legfontosabb változást számomra az irányítás átprogramozása okozta. Az első meglepetés az első gázadásnál ért: annak rendje s módja szerint padlógázzal próbáltam elhagyni a depót, és... sikerült. Évek óta billentyűzettel nyűstölöm a sorozat tagjait, ujjaim a Gp2 óta teljesen beálltak a „pötyögötös” stílusra, mellyel a finom gázadást úgy-ahogy le lehet

képezni. Erre mit ád az ég 2001-ben? Simán ki tudok gyorsítani a boxutcából úgy, hogy kis túlzással folyamatosan nyomva tartom a gombot. A versenyeken ez az apró változás (melyet akár kipörgésgátlónak is nevezhetnénk) önmagában sokat dob a játszhatóságon, talán a valóságghűség kárára. Az első fékezésnél hasonlótl tapasztalhatunk: a Gp3-ban megszokott volt, hogy valami kegyetlenül sok és picike gombnyomással lehetett csak rendesen kanyarsebességre lelassítani, és ilyenkor is gyakran előfordult, hogy „le lehetett olvasni a gumikról az abroncs márkáját”, azaz blokkolódtak a kerekek. Ez ellen a kormányos-pedálos kombó sem nyújtott védelmet, azaz, ha kellően rosszul érkezünk egy kanyarhoz, és kétségbeesetten tövig nyomtuk a fékpedált, akkor aztán leshettük a füstölő gumikat (no és a Bridgestone / Good Year feliratokat)...

A kanyarodásnál az autó kevésbé tűnik idegesnek, bár ez jelentősen függ az aktuális beállításunktól, illetve a vezetéshez használt perifériától. Személy szerint pozitívumnak tartom, hogy a klaviatúrás pilótákat itt nem akarja mindenáron az ideális ív felé terelgetni a program. A bekapcsolt kormányzási segédlet még érződik, de több támadási útvonalat is választhatunk az adott kanyarok bevételéhez.

A legtöbbeknek talán szembeötlőbbek a grafikai módosítások, melyekkel egy árnyalatnyit javult a külső megjelenés, de az első igazi, mindenki számára egyértelműen szükséges új vonás megléte akkor válik érzékelhetővé, amikor – mondjuk az ausztráliai szabadedzésen – a közelünkbe keveredik egy másik autó. Hallhatjuk, amint a 17-18 ezres fordulatszámra pörgő motor vészjóslóan közelít hozzánk – fantasztikus élmény. És éppen ideje volt, hogy Microprose-ék is észrevegyék, hogy mennyire hiányzik. Korábban arra hívatkoztak, hogy az igazi F1-es pilóta se hallja a többieket, de ez az állítás csak részben lehet igaz. Amikor pl. a boxban csücsülünk, a monitort figyelve, akkor azért csak hallanunk kell, amint egy „kolléga” elhúz a célegyenesben. Ha már sikerült a boxokhoz eljutni: verseny közben minimális szinten kommunikálhatunk a csapattal, ez sajnos annyiban merül ki, hogy néha beszólnak nekünk, hogy ugyan jöjjünk meg ki kereket cserélni, vagy „vigyázz, a tömegkarambolt okozó csapattársad széthullajtotta a kedvenc tartalékautójának összes darabját”... Persze nem ilyen ötletesen szólnak nekünk (utóbbi esetben elintézik egy „watch out for debris”-szel), és gyakran késve nyilatkoztatnak ki. (A pálya közepén leszakadt egy keregem és mindkét szárnyam, mire jött a biztatás a



depóból: „még próbáld meg behozni”). Mielőtt elfelejtem: a hangkártya opciók állítgatása jópofa szórakozás lehet minden vállalkozó kedvű emberkének. Az egy dolog, hogy az autodetect behozza, hogy a windows szerint milyen kártyánk van (ez idáig még rendben szokott lenni), de aztán azt, hogy most EAX legyen-e vagy nem, 3D gyorsítás avagy 2D, azt szerény SB 128-asomon csak többszöri próbálkozás után sikerült eltalálnom. (Hiába ikszeltem én be a megfelelő dobozkákat, a játék fagyogatott rendszeren a különféle opciók jóváhagyása miatt.) Végül a 2D gyorsítás, a csökkentett csatornák mellett tettem le a voksomat, így stabilan futhattam köreimet.

A második nagy fegyvertény a tömegkarambolok szerelmeseinek nyújt fokozott élvezetet: az elszálló kerekek/terelőszárnyak/egyéb darabkák sérülést okoznak annak, akik „összefutnak velük”. Egészen formás jelenetek kerekedhetnek ki egy egyszerű, 320-nál történő koccanásból...

Nem mellesleg „lassítottak” a köridőkön; az idézőjel azért helyénvaló, mert ezt a pályák átszabásával tették. Elsőre semmi komoly nem tűnik föl, azon kívül, hogy Argentína helyett megkaptuk Malajziát és az indianapolisi, „ezek meg miért nem az oválon mennek?” középső névvel bíró aszfaltcsíkot. Aztán - ahogy rázódunk bele az új, könnyebb irányítás rejtelmeibe – lassan tudatosodnak bennünk bizonyos apró eltérések. (A silverstone-i Becketts-Chapel kanyarkombinációk kisebb kihívást jelentenek, az ausztriai A1 ringen a Castrol kanyarban nem kell megcsúsztatni az autót, hogy igazán jó kört menjünk, az interlagosi pálya sárga-zöld rázókövei elegendig nem látott dinamizmust varázsolnak a Brazil Nagydíj forgatagába, stb.) Nüanszokról van szó, de mindezekkel együtt kezelhető csak a helyén a Gp3-2k. Processor Occupancy, a rémséges démon

Aki nem rendelkezik legalább egy 1 Ghz-es Thunderbirddel (és az ehhez teljesítményben passzoló egyebekkel), az gyakran fog találkozni a „processor occupancy” (processzor foglaltság, PO) kifejezéssel. Autóinkban űlve az „o” gomb lenyomásakor jelenik meg képernyőnk közepén a PO: XY% felirat. A Grand Prix sorozat sajátos jellemzője, hogy az agyonterhelt gépünknek sem csökken az általunk beállított frame rate-je, azaz ugyanannyi képkockából áll az animáció, pl. 200%-os PO mellett is, viszont a jelenet sebessége is módosul – persze negatív értelemben. Nem „szaggat be” a verseny, mindössze lassúnak tűnik az Eau Rouge, holott mi – Villeneuve-vel szólva – igazi pilótaként, 6-osban vesszük éppen be. A trükk az egészben, hogy míg száraz pályán, forgalommentes környezetben,

esetemben 40% körül lézeng a PO, addig ugyanott, „társaságban”, de főképp esős időben minimum 110-150%-on áll a mutató. Külső nézetben gyakorlatilag ugyanez a helyzet, csak 50-100%-kal tetézve a bajt. Sajnos a Gp3-hoz képest semmi fejlődés nem történt ezen a téren (sőt, a térhatású hang miatt 10-30%-kal emelkedett az átlag PO érték), de ez nem is csoda, hiszen maga a grafikus motor olyan vérszegény, hogy nem képes tisztességesen



kihaszni a modern videokartyakat. (A Gp3-nál Crammond csak a Hasbro unszolására volt hajlandó a szimpla / akkori 3D gyorsítós vezérlők lehetőségeit a kódba implementálni.) Pár hasznosnak tűnő tippet adnék az értékes processzoridő megmentése érdekében. Először is, hagyjuk figyelmen kívül az automatikus beállításokat, melyeket a szokásos hungaroringi teszt után ajánl föl a program. (Legfeljebb az ajánlott felbontást őrizzük meg, de feltehetőleg egy szinttel abból is lejjebb kell venni.) Igyekezzünk úgy beállítani a megjelenítendő objektumokat, illetőleg azoknak a textúrázottságát, hogy egy próba versenyt (pl. egy sima melbourne-i „quickrace”-t) elindítva, a startnál 90% körül legyen a PO. Ez, a kezdeti kakaskodás után nagyjából végig megmarad, ahogy tünedeznek el mellőlünk ellenfeleink, úgy csökken kb. 50%-ra. Sajnos esőben mindez nem működik, akkor már bizony „tisztáldozatot” kell hoznunk. Meglepve tapasztaltam, hogy ha csak minimális esély van némi csapadék érkezére (pl. 20%, hogy csepereg egy kicsit másfél óra elteltével), akkor is 20-50%-kal nagyobb PO-val vág neki a mezőny a futamnak. A Gp3-as „koca technika” szerencsére itt is bejött: a program ugyanis a hétvége elején legenerál 5 időjárást menetrendet, és ezeket sorban osztogatja le. Ha pl. a pénteki szabadedzésen nem veszünk részt, akkor az egyes számú időjárást arra az alkalomra kapjuk, amikor először helyet foglalunk együlésünkben. Ily' módon, ha pl. a vasárnapi bemelegítő edzésre jó időt kapunk, de a verseny esőben zajlana – és ezt nem szeretnénk -, akkor a warmupot átugorva a futamra kapjuk a tiszta, szép időt. Nem ellenségem a vizes pálya, csak éppen nem szeretek 100% feletti PO-val körözgetni.



A grafikai butítások terén a következőket javaslom: vegyük le a „use high detail track” opciót (szinte semmilyen különbség nem mutatkozik a nagyon kidolgozott, és a szimpla pálya között), a tükörbéli textúrákat („texture in mirror: none”), illetve ha videokartyánk engedi, használjunk csökkentett kidolgozású textúrákat („reduced texture detail”). Esetleg a frame rate-et is lejjebb húzhatjuk, de max. 21-ig érdemes levenni a scrollozás finomságát. (A 25 és 23.2 közötti differencia még észrevehetetlen.)

A remek kis újdonság, a megnövekedett (és előre-/hátratekerést tartalmazó) visszajátszás visszaszorításával is izmosíthatjuk gépünket (kb. 20 másodpercre állítva a replay-t), és sokat nyerhetünk a régi Gp3 hang bekapcsolásával („use original gp3 sound”). Ez utóbbi azért fájdalmas érvágás lehet, előbb próbálkozzunk a csökkentett csatornák használatával („use reduced channels”), illetve a 2D-s, 3D-s hardveres gyorsítással (sztereó, ill. EAX mellett). A PO-n nem segít, de a zenét is lekapcsolhatjuk, mert nem nyújt túl nagy élményt. Nem is értem, hogy egy John Broomhall hogyan alkotott ilyet...

Tipp a verseny előtt

Egy dolgot szeretnék itt, a tanácsadás rész elején leszögezni. Amiről most írok, az nem egy általam kiokoskodott szöveghalmaz, hanem mindazon információ összegzése, amit itt-ott

olvastam az elmúlt évek során, míg a Grand Prix részeivel játszottam. Éppen ezért tisztában vagyok azzal, hogy akadnak, akik bizonyos területeken jobban „ott vannak” (gondolok itt pl. a beállításokra (setup)), viszont garantálom, hogy az itt közölt állítgatások elvégzésével megelőzhető a gép által ace fokozaton irányított pilóták. Azoknak, akiknek nem eléggé szakszerű irományom, javasolom az alábbi cím meglátogatását:

<http://members.home.net/rck/phor> (Physics Of Racing Series). Itt a versenyzetőkkel kapcsolatos fizikát tanulmányozhatja az, aki nagyon tudományos akar lenni.

A hétvége a szabadedzésekkel kezdődik, ezek megvalósítása több szempontból is elrugaszkodik a valóságtól. Pénteken, pl. ezekből 2 darab lenne – itt csak egy hosszú van, de ami igazán lényeges, az a felhasználható abróncsok száma, mely a Gp3-ban – ha jól emlékszem – 3 vagy 4 garnitúra volt, most viszont (az adott fajtából) csak 1-et koptathatunk. (Leszámítva persze a kvalifikációra és a versenyre félretett négyeseket.) Ez kb. arra elég, hogy ha már fejből ismerjük a pályát, akkor feleleveníthessük, hogy pontosan hol helyezkednek el a fékezési pontok, mik azok a szokatlan mozdulatok, melyekkel időt nyerhetünk. (Itt nem arra gondolok, hogy egy hirtelen rántással lesodorjuk Schumachert a pályáról.)

A kvalifikáción érkezik el a bizonyítás ideje, ahol általában elterjedt szokás a környékemen csak „cheater setupként” emlegetett, végtelenségig optimalizált autó használata. Ebben egyrészt egy szinte az egész kör folyamán az aszfaltot súroló padló tartozik, mellé pedig egy olyan ormótlan szárnyösszeállítás, ahol az első légtérelő iszonyat nagy (ált. min. 15-ös értéken tanyázik a 20-as skálán), a hátsó pedig túlzottan kicsi (kb. 5). (Én nem kedvelem ezeket a setupokat, általában a sima versenybeállításokkal szaladgálok körbe-körbe.) Anno Colin Chapman, a Lotus mögött álló autótérvező zseni mondta ki azt az alapszabályt, hogy a



legjobb versenyautó pontosan addig kell, hogy bírja, amíg leintik a viadalt, utána akár darabokra is eshet. Ehhez járulnak még az olyan, közhellyé korcsosult szólamok, mint például a „gyors, de megbízhatatlan autóból lehet megbízható faragni, de lassú és megbízhatóból nem lehet gyorsat”. (Amit aztán lehet pilótákra is vonatkoztatni.) Elismerem, hogy aki a neten a fent felvillantott, csalós setupokkal fölvertezett pilótákkal akar megküzdeni, annak követnie kell ezeket az elveket. De azért a valóságban viccesen mutatna, ahogy a mókás kinézetű autók végig szikrázva száguldanának gyors körökben, majd

átégett padlóval térnének vissza a boxba. Michael Schumachernek évekkel ezelőtt futamgyőzelme bánta, hogy ennél mérőföldekkel szabályosabb, de mégis túlzottan alacsony (és a végére elkopott) aljú Benettonnal tette meg a versenytávot.

Ha eljutottunk oda, hogy éppen szorgalmasan kvalifikálgatunk (esetleg a lentebb részletezett beállításokkal), akkor nem árt, ha megfogadjuk a soron következő tanácsokat:

1. Az első percben kifizuta biztosan alkalmunk nyílik egy tiszta, gyors kör lefutására.
2. A pálya felszíne – ha nem jön eső – az időmérő edzés végéig ugyanolyan marad, azaz nem rakódik le rá gumi, nem csökken rajta a pormennyiség (mert kezdetben sincs). Ellenben

az eső fokozatosan átázta, illetve megszünte után az ideális ív kb. 5 versenykör alatt teljesen felszárad. (Kvalifikáción ez jóval több időt vesz igénybe, kb. 15 percet.)

3. A Gp3-2K (is) alapban 4 környi üzemaneggal lát el minket, ezt levehetjük 3-ra, ám ebben az esetben a felvezető körben takarékosan adagoljuk a gázt. Ha 2.0 alatt áll a benzinmérő, akkor a program szíve szerint igyekezze minket behívni, ezt az Enter megnyomásával kapcsolhatjuk ki/be.

4. Ha hármasával tesszük meg a köröket (mint az igazi pilóták szokták), akkor nem marad új garnitúra gumink az utolsó terchez.

5. A gépi pilóták általában az első nekifutásra saját leggyorsabb köröket produkálják, ennél legfeljebb 2-3 tizeddel jobbra képesek a kvalifikáción.

6. Sem „utolsó perces torlódás”, sem „edzés eleji tétlenség” nincs, ennek oka a 2. pont alatt olvasható.

7. A pilótáknak nincsen annyi eszük, hogy időmérőn az eső elálltára apelláljanak, más kérdés, hogy ált. úgy osztják be köreiket, hogy azok elszórva, az egész (kvalifikációs) órát lefedjék, így szokásuk kifogni a jó időt is.

8. Ha egy gépi pilóta valamilyen oknál fogva balesetet szenved, akkor jóval több időbe kerül neki újra harcképes állapotba kerülni, mint nekünk. (Számunkra ugye egy SHIFT+Q egyenlő a haza-teleportálással.)



Tippek a versenyhez

Az igazi pilóta mentés nélkül, egy rajttal fut végig az összes versenyen, természetesen 100%-os távon, valós idővel, satöbbi, satöbbi. Én is művelem néha a Gp ezt a válfajt, és minden túlzás nélkül állítható, hogy valóban így képes a legintenzívebb élményt nyújtani kedvenc szimulátorunk. Azonban néhány fagyás, ostoba gépi pilóta, olykor időhiány miatt túlnyomórészt kénytelenek vagyunk megszakítani körözésünket. Különösen a rajt tehet be az embernek. Elvileg ugye kb. közepes mennyiségű gázfröccsel kaphatnánk el legjobban a startot, de ebben a program jelentős segítséget nyújt, így nekünk csak a kigyorsításra és társainkra kell ügyelnünk. Általában nyerő taktika, ha a belső íven, ami úgy tűnhet, hogy már nem is a pálya része, megpróbálunk elhúzni, majd bedobni autónkat a kanyarba (lásd még Häkkinen, 2000, Hungaroring). A bivalyerős „player car”, azaz az autó, melyet a játékos kap, akár Minardit vezet, akár Ferrarit, simán képes átlagosan 3-6 helyezést hozni a középmezőnyből nekirugaszkodva.

Mivel pilótánkkal nem tudunk jobbra-balra kitekinteni, pillantgassunk sűrűn a tükrökre, illetve nyugodtan gyanakodjunk, ha az egyik ellenfelünk eltűnt, és sehol nem leljük. (Ekkorra már vagy mellettünk, vagy részben előttünk jár.)

Ilyenkor – ha még az „eltűnést” megelőzően cselekszünk – célravezető lehet a bejlesztéses technika, mely abból áll, hogy egy hirtelen mozdulattal áttérünk a pálya másik oldalára. A gép ez esetben nemcsak hogy nem próbál meg előzési manőverbe kezdeni, de még be is fékez, az ütközést elkerülendő. (A Gp3-hoz képest jelentősen javult AI-k azért agresszívan hadakoznák ilyen esetben (is).) Azonban vegyük figyelembe, hogy ezt körökön át nem

érdemes folytatni. (Hacsak nem vagyunk pl. 2 másodperccel lassabbak a mögöttünk levőknél.) Azzal, hogy folyamatosan zárogtatjuk le az íveket, összevissza tekergünk, nehogy pozíciót veszítsünk, nem leszünk képesek normális köridőket menni.

Az igazi F1-ben létfonosságú a boxtaktika, ez itt is igaz lehet, de általában nem ütközik ki teljes valójában a depóba állás esszenciális volta. Azokon a futamokon, ahol közel azonos erők mérkőznek meg, természetesen minden másodperc számít. Ha viszont mi adunk (vagy



kapunk) körönként 1 másodpercet a mezőnynek (-tól), akkor gyakorlatilag lényegtelen, hogy mennyi üzemanyaggal vágunk neki a távnak. Ugye alapértelmezés az 1 kiállítás, illetve 2 az adott pályákon, ezekhez – ha nagyon trükközni akarunk - +1-et hozzátehetünk. (Vagy elvehetünk. „Magyar” példával élve, M. Schumacher '98-ban 3 kiállással nyert (a 2 helyett), '99-ben Barrichello 1 kiállással a 8. helyről indulva az 5. helyen ért célba.) A Gp3-2k-ban a gép annyiban okosodott, hogy a boxba meneteleket nem egy időben végezteti mind a 21 versenyzőjével. Némelyik a verseny 2/3-

ig is eleveckél a jól feltöltött tankjával, de többször találkozhatunk 3 kiállásra belőtt torpedókkal is, akik végighúznak a mezőnyön, aztán minduntalan vissza-visszaesnek.

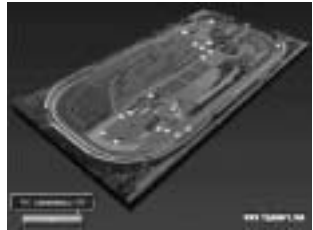
Jó hír, hogy végre figyelembe vették, hogy az elhasználódott gumik üres tankkal hatékony párost alkotnak, így az új abroncsok feltételét követően, az egyre könnyebb autókkal döntögethetjük a leggyorsabb köridőket. (Azért egy nem is olyan rövid időintervallumban belassulunk – ez a „még sok a benzin, de már kopottak a gumik” jelenség, mely ált. 8-15 kör után kezd éreztetni hatását.)

Meghibásodások

Becsületet játékosként természetesen elengedhetetlen e lehetőség bekapcsolása. A sima Gp3-hoz képest jóval megbízhatóbb gépekkel versenyezhetünk, ezért a különböző problémák ritkábban zargatnak bennünket. Aki esetleg nem tudná, a meghibásodások teljesen véletlenszerűek, valamikor a versenyhétvége alatt dönti el a program, hogy ki, mikor, milyen buktatóval kell, hogy szembesüljön. Extrém esetben ez a kvalifikáció során is bekövetkezhet, ez az adott körön kívül nem károsít minket, míg az általános, versenyen fellépő hibák bizony könnyen értékes pozíciókba kerülhetnek, akár végzetesek is lehetnek. Leggonoszabb változatuk a „transmission problem”, a váltóhiba, amikor is üresbe kapcsol az automatika, és semmilyen fokozatba nem válthatunk fel. A Gp3-ban is „halálösszá” súlyosbodott az „engine problem”, „oil / water leak”, melyek látványos füstölés keretében jelennek meg, és általában 20 másodperc alatt elintézik a motorunkat. A fel nem sorolt „maradék” vezetési nehézségekkel járnak, de úgy-ahogy elérhető velük a box, ahol egyébként a legválságosabb állapotból is képesek szorgalmas szerelőink folyógyógyítani haldokló járgányunkat. (Fura módon mindezt a szokásos (kb.) 10 mp ráfordításával végzik el.) Ha betöltünk egy korábbi állást, és UGYANABBAN a körben, amikor a „meg fogsz halni” jelzőt majdan ránk aggatják, kilátogatunk a depóba, akkor – ha minden igaz - nem következik be a „katasztrófa”.

Beállítások

Egyszer megkérdeztek Sir Frank Williams-t, hogy mitől olyan jók az autói. A válasz kb. így hangzott: „a lényeg, hogy gyorsak legyünk az egyenesekben, és jó legyen a tapadásunk a kanyarokban”. Ez az egyszerű, és a roppant értelmes kérdésre talán csak tréfából érkező válasz magában foglalja az összes aprólékos állítgatás végcélját. Ha ezt a két, alapvető feltételt teljesítettük, akkor nyugodtan hátradőlhetünk – amíg valaki elő nem áll egy még gyorsabb, még jobb autóval. A Gp3-2k immáron saját, egész jól vezethető setupokkal érkezett (melyek azért messze állnak a tökéletességtől), ráadásul az Arrows egyik tervezője is segítségünkre lesz. Sajnos ő csak a játékon kívül a Gpaedia elnevezésű, a 2000-es év statisztikáit tartalmazó Webes felületű enciklopédiából hívható elő, így nem csoda, ha többen panaszkodtak, hogy így nem sokat érnek tanácsai. (Folyton ki kell(ene) lépni, hogy újra és újra meghallgathassuk.) A játékkal rendelkezők az egyik CD-n föllelhetik a pályákhoz készített setup fájlokat. Ezek kvalifikációhoz és versenyhez egyaránt használhatók, bár előbbihez tovább optimalizálhatók. (Pl. a koci aljának lejjebb helyezésével.) Ezen a téren a Gp3-hoz képest az egyetlen újdonság a részletesebb Differential menü, melyben az erőátvitelt (shaft) és a forgatónyomatékokat (torque) állíthatjuk az első és hátsó kerekek esetében. Ezek a kanyarok be-/kimeneténél fontosak, megfelelő beállításuk hozzájárul a stabil, de még nem alulkormányzott autó kialakításához. A többi menüpontot több okból sem részletezem. Egyrészt a program online (angol) sűgóval bír, másrészt a megadott setupok babrálásával kikapcsolhatók a funkciók, harmadrészt csak az említett help (azaz az általánosságok) szintjén tudnék tanáccsal szolgálni. Pl. „...a sebességváltó fokozatainak 'közelebb húzásával' jobban gyorsulunk, de kisebb lesz a végsebességünk; az áttételek növelésével rosszabbul fogunk gyorsulni, de nagyobb végsebességre leszünk képesek...”.



Kiegészítők

A végére hagytam a netről letölthető kiegészítők summázását. Nos, jelenleg ezek magához a Gp3-2k-hoz nem túl nagy számban fordulnak elő, mindenesetre az alábbi címek meglátogatását javaslom:

www.alphaf1.com/gp3

www.simracingworld.com

www.f1gamers.com

formula1.jatekok.hu

A legfontosabb segédprogram a Gpxpatch, mellyel hitelesíthetjük köreinket (a különböző online/hotlap versenyekhez), a valóshoz hasonló feliratozást kapunk (ez külső nézetben rettentő sokat dob a játékon), illetve menet közben kérhetünk le információkat a verseny állásáról (ez meg belső nézetben elengedhetetlen funkció, pl. a boxtaktikához). A másik hasznos utility a Gp3Editor, melynek Gp32000Ed fedőnevű, ide illő megfelelője még gyerekipőben jár, de hamarosan a program nagyon sok eleme (könnyen és gyorsan) szerkeszthető lesz vele. Már most állíthatók a pilóták, csapatok értékei, egy kattintással azt is elintézhethetjük, hogy csapatunknak megfelelő erősségű autóban körözhessünk.

sajoati