

MOTORSPORT **MANAGER**



Handbuch zum Spiel

Inhaltsverzeichnis

A.	Vorwort	3
B.	Spielmenü	
1.	Hauptmenü	4
2.	Einsitzer-Serien	5
3.	GT-Serien	7
4.	Karriere und Einzelrennen	9
5.	Herausforderungen	10
6.	Workshop	11
C.	Karrierestart und Saisonwechsel	
1.	Karrierestart mit einem bestehenden Team	12
2.	Karrierestart mit einem eigenen Team	13
3.	Saisonwechsel	14
D.	Allgemeine Übersichten, Nachrichten und Regeln	
1.	Startbildschirm	16
2.	Spieler	17
3.	Nachrichten und Dilemmas	18
4.	GMA – Voting und Regelwerk	19
E.	Wagen	
1.	Wagenübersicht	27
2.	Neue Teile entwickeln	28
3.	Teile einbauen	33
4.	Teile verbessern	34
F.	Team	
1.	Teamübersicht	35
2.	Scouting	36
3.	Vertragsverhandlungen	37
4.	Fahrer	38
5.	Chefingenieur und Rennmechaniker	57
G.	Finanzen und Hauptquartier	
1.	Budget	59
2.	Sponsoren	60
3.	Hauptquartier	61
H.	Termine und Streckenlayouts	
1.	Kalender und Terminbuch	68
2.	Platzierung	69
3.	Streckenlayouts	70
I.	Rennwochenende	
1.	Reiseplanung	75
2.	Training	76
3.	Qualifying	79
4.	Rennen	80
5.	Boni	83
6.	Datenzentrum	86
J.	Sonstiges	
1.	Steam-Errungenschaften	87
2.	DLCs, Updates und Patches	90

A. Vorwort

Hallo, liebe Leserinnen und Leser, da es gegenwärtig weder ein Handbuch, noch eine komplette Wiki zu diesem Spiel gibt, möchte ich mit diesem, von mir erstellten, Handbuch euch das Spiel näher bringen und euch Tipps zu bestimmten Situationen geben.

In den Foren und auch in diversen Let's-Plays wird heftig über diverse Probleme und Themen diskutiert. Manchen ist (noch) nicht ganz klar, wie viel Tiefgang dieses Spiel besitzt. Wer sich mit dem Spiel schon ein bisschen länger befasst hat, merkt schnell, dass keine Saison und kein Spielstand wie andere verlaufen. Das merkt man schon deshalb daran, dass sich sämtliche Ereignisse im Büro des Teamchefs, der man ist, im Renngeschehen und anderswo vielfältig und dynamisch verändern können.

Auch unterscheiden sich die Fahrer voneinander, selbst wenn man in mehreren Spielständen eine Person mit demselben Namen fahren lässt. In einem Spielstand kann ein Gegner den Fahrer aus dem Rennen kicken, im anderen fährt diese zum Titel. Manchmal heiraten sie, manchmal trennen sie sich auch von ihren Ehepartnern. Mal werden sie krank, verletzen sich, oder fahren gastweise bei anderen Rennserien (beispielsweise Truck, Rallye, Le Mans, etc.). Wie auch die Fahrer, können sich Renningenieure und Rennmechaniker voneinander unterscheiden.

Des Weiteren hat man nie die Fahrzeugteile, die man neu entwickeln lassen kann. Die Eigenschaften der Fahrzeugteile wechseln von Saison zu Saison und von Spielstand zu Spielstand. Das gleiche betrifft das Sponsoring, das Auswürfeln von GMA-Votings, sowie jenes der Dilemmas. Alles in allem ist das Spiel sehr komplex und extrem kurzweilig.

Jedoch sollte man beachten, dass dieses Handbuch keine Walkthrough-Anleitung ist und dies auch nicht sein soll, da jeder etwas anders spielt und man ein Team auf diverse Weisen führen kann. Der eine legt mehr Wert auf das Team, ein anderer auf das Hauptquartier und wiederum andere auf das Fahrzeug.

Natürlich bin ich keiner der Entwickler und ich kann auch nicht garantieren, keine Fehler zu machen. Sollte jemandem etwas auffallen, beziehungsweise selbst Tipps und Vorschläge haben, was sich hier noch integrieren lässt, kann mich auf Steam in den Kommentaren anschreiben.

Ab und zu habe ich dem Handbuch auch Ingame-Screenshots beigefügt. Um unnötiges Scrollen und Suchen zu vermeiden, lassen sich die Kapitel im Inhaltsverzeichnis anklicken. Deren Urheberrechte liegen vollständig bei SEGA und PLAYSPORT GAMES. Das Handbuch ist auf dem Spielstand vom 20. März 2017 (Patch 1.31).

Ich wünsche euch viel Spaß am Spielen und Lesen

B. Spielmenü

1. Hauptmenü:



Im Spielmenü lassen sich neben den Einstellungen und dem Workshop, die klassischen Spielmodi Karriere, Einzelrennen und Herausforderungen auswählen. Außerdem sieht man unter „zusätzliche Inhalte“, welche bereits verfügbar sind und welche man selbst schon besitzt.

TIPP !!!

Als Shortcuts sind diese voreingestellten zu empfehlen (lassen sich auch nach Wunsch in den Einstellungen ändern):

Pause	Leertaste	Reiter „Fahrer“	Num 3
Einfache Geschwindigkeit	1	Reiter „Wagen“	Num 4
Zweifache Geschwindigkeit	2	Reiter „Platzierung“	Num 5
Dreifache Geschwindigkeit	3	Reiter „HQ“	Num 6
Kamera nach links drehen	A	Rennen „Aktuelle Platzierung“	Tab
Kamera nach rechts drehen	D	Rennen „Wettervorhersage“	LUMschalt + C
Kamera reinzoomen	W	Rennen „Wasser auf Strecke“	LUMschalt + W
Kamera rauszoomen	S	Rennen „Bodenhaftung“	LUMschalt + R
Reiter „Startbildschirm“	Num 1	Rennen „Datenzentrum“	LUMschalt + D
Reiter „Spieler“	Num 2	Rennen „Perspektive ändern“	LUMschalt + V

MOTORSPORT MANAGER

2. Einsitzer-Serien:



World Motorsport
Championship

Preisgeld:	500 000 000 €	Steinmann Motorsport	3,50 ★	GER
TV-Publikum:	425 000 000	Scuderia Rossini	3,50 ★	ITA
Rennen:	16	Panther Race Team	3,50 ★	GBR
Qualität:	2,75 – 3,50 ★	Windsor Racing	3,25 ★	GBR
Einheitsteile:	keine	Kitano Sport	3,25 ★	JPN
Training:	20 Minuten	Van Dort Racing	3,00 ★	GBR
Qualifying:	12 Minuten	Rezzato Corsa	3,00 ★	ITA
Rennlänge:	lang (117%)	Thornton Motorsport	3,00 ★	GBR
Punkte:	25, 18, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 2, 1, 0	Vélan Racing	3,00 ★	SUI
Tank:	100 % der Rennlänge	Chariot Motor Group	2,75 ★	GBR



Asia-Pacific
Super Cup

Preisgeld:	250 000 000 €	Boa Esperança	2,00 ★	POR
TV-Publikum:	100 000 000	MacNeil Racing Team	2,00 ★	USA
Rennen:	11	Espirit GP	1,75 ★	FRA
Qualität:	1,50 – 2,00 ★	MRT Valbuena	1,75 ★	ESP
Einheitsteile:	Motor	Team Kirov	1,75 ★	RUS
Training:	15 Minuten	Ruiz Motorsport	1,75 ★	MEX
Qualifying:	10 Minuten	Lucatelli Racing	1,75 ★	ITA
Rennen:	normal (100 %)	Ozu Motor Team	1,75 ★	JPN
Punkte:	10, 6, 4, 3, 2, 1, 0	Zampelli Engineering	1,50 ★	ITA
Tank:	80 % der Rennlänge	Krüger Motorsport	1,50 ★	GER



European Racing
Series

Preisgeld:	125 000 000 €	Garuda Racing	1,50 ★	IND
TV-Publikum:	40 000 000	Eastwood Motorsport	1,50 ★	GBR
Rennen:	10	Firebird MRT	1,25 ★	RUS
Qualität:	0,75 – 1,50 ★	Silva Racing	1,25 ★	BRA
Einheitsteile:	Front- und Heckflügel	Vexala Motorsport	1,25 ★	FIN
Training:	12 Minuten	Octane Racing	1,25 ★	CDN
Qualifying:	umgekehrte Aufstellung	Dragon Racing Team China	1,25 ★	CHN
Rennen:	kurz (89 %)	Archer BMR	1,25 ★	GBR
Punkte:	20, 19, 18, 17, 16, etc.	ZRT Autosport	1,25 ★	USA
Tank:	40 % der Rennlänge	Predator Racing Group	0,75 ★	AUS

Das dargestellte Regelwerk gilt nur für den Karrierestart. Die Details wie Einheitsteile, Dauer von Sessions, Punktevergabe, Tankfüllung, Anzahl der Rennen, usw. können sich durch GMA-Votings ändern. Durch Entwickeln der Fahrzeugteile wird sich die Qualität der Serien ggf. erhöhen. Welche Teams in welcher Serie antritt ist nicht fix, da diese bei Saisonwechsel auf- bzw. absteigen. Außerdem sollte beachtet werden, dass, je tiefer ein Team beim Karrierestart in seiner Serie ist, desto niedriger ist auch der Druck des Vorsitzenden auf den Teamchef.



Prozentuale Preisgeldverteilung				
	SEHR HOCH	HOCH	NORMAL	GLEICHBERECHTIGT
1.	14,9 %	12,3 %	11,0 %	10,0 %
2.	13,4 %	11,6 %	10,7 %	10,0 %
3.	12,1 %	11,1 %	10,5 %	10,0 %
4.	10,9 %	10,6 %	10,3 %	10,0 %
5.	9,9 %	10,1 %	10,1 %	10,0 %
6.	9,1 %	9,6 %	9,9 %	10,0 %
7.	8,3 %	9,2 %	9,7 %	10,0 %
8.	7,7 %	8,8 %	9,5 %	10,0 %
9.	7,1 %	8,5 %	9,3 %	10,0 %
10.	6,6 %	8,2 %	9,0 %	10,0 %

Preisgeldverteilung in der World Motorsport Championship				
	SEHR HOCH	HOCH	NORMAL	GLEICHBERECHTIGT
1.	74 500 000 €	61 500 000 €	55 000 000 €	50 000 000 €
2.	67 000 000 €	58 000 000 €	53 500 000 €	50 000 000 €
3.	60 500 000 €	55 500 000 €	52 500 000 €	50 000 000 €
4.	54 500 000 €	53 000 000 €	51 500 000 €	50 000 000 €
5.	49 500 000 €	50 500 000 €	50 500 000 €	50 000 000 €
6.	45 500 000 €	48 000 000 €	49 500 000 €	50 000 000 €
7.	41 500 000 €	46 000 000 €	48 500 000 €	50 000 000 €
8.	38 500 000 €	44 000 000 €	47 500 000 €	50 000 000 €
9.	35 500 000 €	42 500 000 €	46 500 000 €	50 000 000 €
10.	33 000 000 €	41 000 000 €	45 000 000 €	50 000 000 €

Preisgeldverteilung in der Asia-Pacific Super Cup				
	SEHR HOCH	HOCH	NORMAL	GLEICHBERECHTIGT
1.	37 250 000 €	30 750 000 €	27 500 000 €	25 000 000 €
2.	33 500 000 €	29 000 000 €	26 750 000 €	25 000 000 €
3.	30 250 000 €	27 750 000 €	26 250 000 €	25 000 000 €
4.	27 250 000 €	26 500 000 €	25 750 000 €	25 000 000 €
5.	24 750 000 €	25 250 000 €	25 250 000 €	25 000 000 €
6.	22 750 000 €	24 000 000 €	24 750 000 €	25 000 000 €
7.	20 750 000 €	23 000 000 €	24 250 000 €	25 000 000 €
8.	19 250 000 €	22 000 000 €	23 750 000 €	25 000 000 €
9.	17 750 000 €	21 250 000 €	23 250 000 €	25 000 000 €
10.	16 500 000 €	20 500 000 €	22 500 000 €	25 000 000 €

Preisgeldverteilung in der European Racing Series				
	SEHR HOCH	HOCH	NORMAL	GLEICHBERECHTIGT
1.	18 625 000 €	15 375 000 €	13 750 000 €	12 500 000 €
2.	16 750 000 €	14 500 000 €	13 375 000 €	12 500 000 €
3.	15 125 000 €	13 875 000 €	13 125 000 €	12 500 000 €
4.	13 625 000 €	13 250 000 €	12 875 000 €	12 500 000 €
5.	12 375 000 €	12 625 000 €	12 625 000 €	12 500 000 €
6.	11 375 000 €	12 000 000 €	12 375 000 €	12 500 000 €
7.	10 375 000 €	11 500 000 €	12 125 000 €	12 500 000 €
8.	9 625 000 €	11 000 000 €	11 875 000 €	12 500 000 €
9.	8 875 000 €	10 625 000 €	11 625 000 €	12 500 000 €
10.	8 250 000 €	10 250 000 €	11 250 000 €	12 500 000 €

MOTORSPORT MANAGER

3. GT-Serien:



International
GT Championship

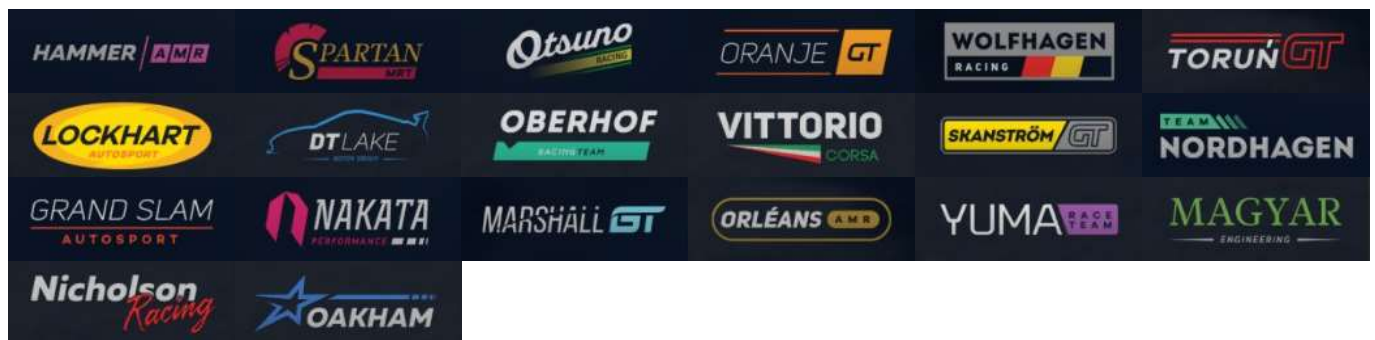
Preisgeld:	200 000 000 €	Hammer AMR	2,25 ★	USA
TV-Publikum:	75 000 000	Spartan MRT	2,25 ★	GBR
Rennen:	12	Otsuno Racing	2,25 ★	JPN
Qualität:	1,50 – 2,25 ★	Oranje GT	2,00 ★	NED
Einheitsteile:	keine	Wolffhagen Racing	2,00 ★	GER
Training:	15 Minuten	Toruń GT	2,00 ★	POL
Qualifying:	10 Minuten	Lockhart Autosport	2,00 ★	USA
Rennlänge:	normal (100 %)	Dogtooth Lake Motor Group	1,75 ★	CDN
Punkte:	10, 6, 4, 3, 2, 1, 0	Oberhof Racing Team	1,75 ★	GER
Tank:	40 % der Rennlänge	Vittorio Corsa	1,50 ★	ITA



GT Challenger
Series

Preisgeld:	100 000 000 €	Skonström GT	1,75 ★	SWE
TV-Publikum:	25 000 000	Team Nordhagen	1,75 ★	NOR
Rennen:	10	Grand Slam Autosport	1,75 ★	BEL
Qualität:	1,00 – 1,75 ★	Nakata Performance	1,75 ★	JPN
Einheitsteile:	Spoiler	Marshall GT	1,50 ★	GBR
Training:	12 Minuten	Orléans AMR	1,50 ★	FRA
Qualifying:	8 Minuten	Yuma Race Team	1,50 ★	USA
Rennen:	kurz (89 %)	Magyar Engineering	1,25 ★	HUN
Punkte:	20, 19, 18, 17, 16, etc.	Nicholson Racing	1,25 ★	USA
Tank:	80 % der Rennlänge	Oakham MRT	1,00 ★	GBR

Das dargestellte Regelwerk gilt nur für den Karrierestart. Die Details wie Einheitsteile, Dauer von Sessions, Punktevergabe, Tankfüllung, Anzahl der Rennen, usw. können sich durch GMA-Votings ändern. Durch Entwickeln der Fahrzeugteile wird sich die Qualität der Serien ggf. erhöhen. Welche Teams in welcher Serie antritt ist nicht fix, da diese bei Saisonwechsel auf- bzw. absteigen. Außerdem sollte beachtet werden, dass, je tiefer ein Team beim Karrierestart in seiner Serie ist, desto niedriger ist auch der Druck des Vorsitzenden auf den Teamchef.

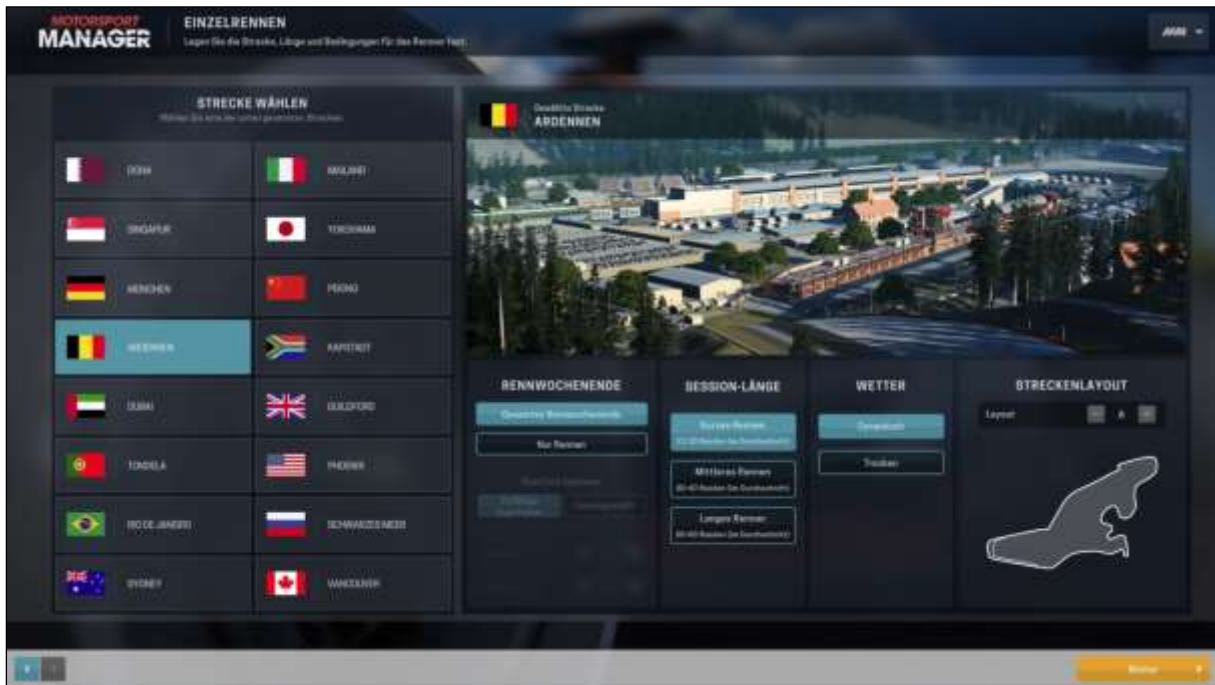


Prozentuale Preisgeldverteilung				
	SEHR HOCH	HOCH	NORMAL	GLEICHBERECHTIGT
1.	14,9 %	12,3 %	11,0 %	10,0 %
2.	13,4 %	11,6 %	10,7 %	10,0 %
3.	12,1 %	11,1 %	10,5 %	10,0 %
4.	10,9 %	10,6 %	10,3 %	10,0 %
5.	9,9 %	10,1 %	10,1 %	10,0 %
6.	9,1 %	9,6 %	9,9 %	10,0 %
7.	8,3 %	9,2 %	9,7 %	10,0 %
8.	7,7 %	8,8 %	9,5 %	10,0 %
9.	7,1 %	8,5 %	9,3 %	10,0 %
10.	6,6 %	8,2 %	9,0 %	10,0 %

Preisgeldverteilung in der International GT Championship				
	SEHR HOCH	HOCH	NORMAL	GLEICHBERECHTIGT
1.	29 800 000 €	24 600 000 €	22 000 000 €	20 000 000 €
2.	26 800 000 €	23 200 000 €	21 400 000 €	20 000 000 €
3.	24 200 000 €	22 200 000 €	21 000 000 €	20 000 000 €
4.	21 800 000 €	21 200 000 €	20 600 000 €	20 000 000 €
5.	19 800 000 €	20 200 000 €	20 200 000 €	20 000 000 €
6.	18 200 000 €	19 200 000 €	19 800 000 €	20 000 000 €
7.	16 600 000 €	18 400 000 €	19 400 000 €	20 000 000 €
8.	15 400 000 €	17 600 000 €	19 000 000 €	20 000 000 €
9.	14 200 000 €	17 000 000 €	18 600 000 €	20 000 000 €
10.	13 200 000 €	16 400 000 €	18 000 000 €	20 000 000 €

Preisgeldverteilung in der GT Challenger Series				
	SEHR HOCH	HOCH	NORMAL	GLEICHBERECHTIGT
1.	14 900 000 €	12 300 000 €	11 000 000 €	10 000 000 €
2.	13 400 000 €	11 600 000 €	10 700 000 €	10 000 000 €
3.	12 100 000 €	11 100 000 €	10 500 000 €	10 000 000 €
4.	10 900 000 €	10 600 000 €	10 300 000 €	10 000 000 €
5.	9 900 000 €	10 100 000 €	10 100 000 €	10 000 000 €
6.	9 100 000 €	9 600 000 €	9 900 000 €	10 000 000 €
7.	8 300 000 €	9 200 000 €	9 700 000 €	10 000 000 €
8.	7 700 000 €	8 800 000 €	9 500 000 €	10 000 000 €
9.	7 100 000 €	8 500 000 €	9 300 000 €	10 000 000 €
10.	6 600 000 €	8 200 000 €	9 000 000 €	10 000 000 €

3. Karriere und Einzelrennen:



Das Hauptgeschehen des Spiels findet in der Karriere statt (die Details dazu können in diversen Kapiteln gelesen werden). Neben der Karriere können auch Einzelrennen gefahren werden. Hierbei wählt man das gewünschte Team bzw. die gewünschte Serie aus. Die Einzelrennen begrenzen sich auf ein einziges Rennwochenende bzw. nach Wahl auf das Rennen selbst, ohne jegliches Büromanagement, welche man aus der Karriere kennt. Die Einzelrennen eignen sich vor allem dafür, beliebige Strategien auszuprobieren, oder unbekannte Strecken kennenzulernen.

Bei den Einzelrennen gibt es mehrere Optionen auszuwählen:

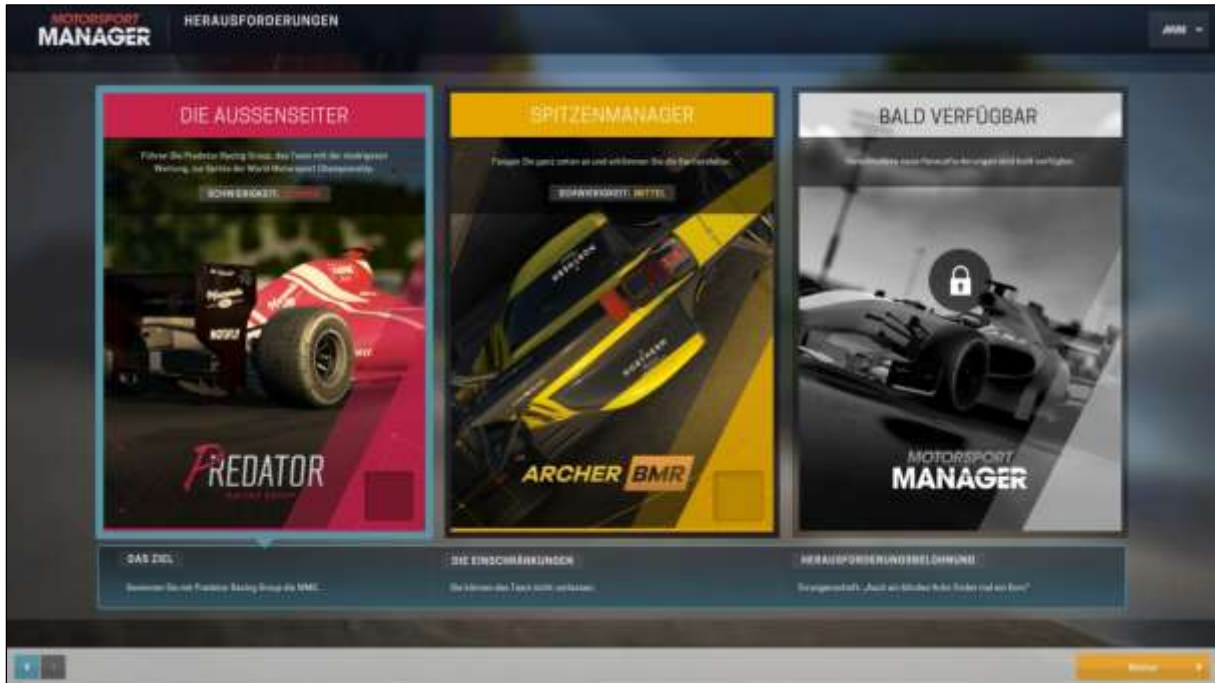
- Strecke (Details zu den Strecken können unter dem Kapitel „Streckenlayouts“ nachgeschaut werden)
- Gesamtes Rennwochenende nur Rennen
- Wenn „nur Rennen“: zufälliges oder voreingestelltes Starterfeld
- Kurzes, mittleres oder langes Rennen
- Dynamisches oder trockenes Wetter
- Falls vorhanden: Streckenlayout

TIPP !!!

Um die Steam-Errungenschaft „Streckenkenner“ leicht zu bekommen, empfiehlt es sich in den Einzelrennen alle verfügbaren Streckenlayouts nacheinander abzuklappen. Hierbei ist es nicht notwendig, diese allesamt zu gewinnen.

Des Weiteren eignen sich Einzelrennen super dafür, bestimmte Strategien außerhalb der Karriere auszuprobieren oder unbekannte Streckenlayouts kennenzulernen.

4. Herausforderungen:



Aktuell gibt es nur zwei verschiedene Herausforderungen, jedoch werden bald weitere verfügbar:

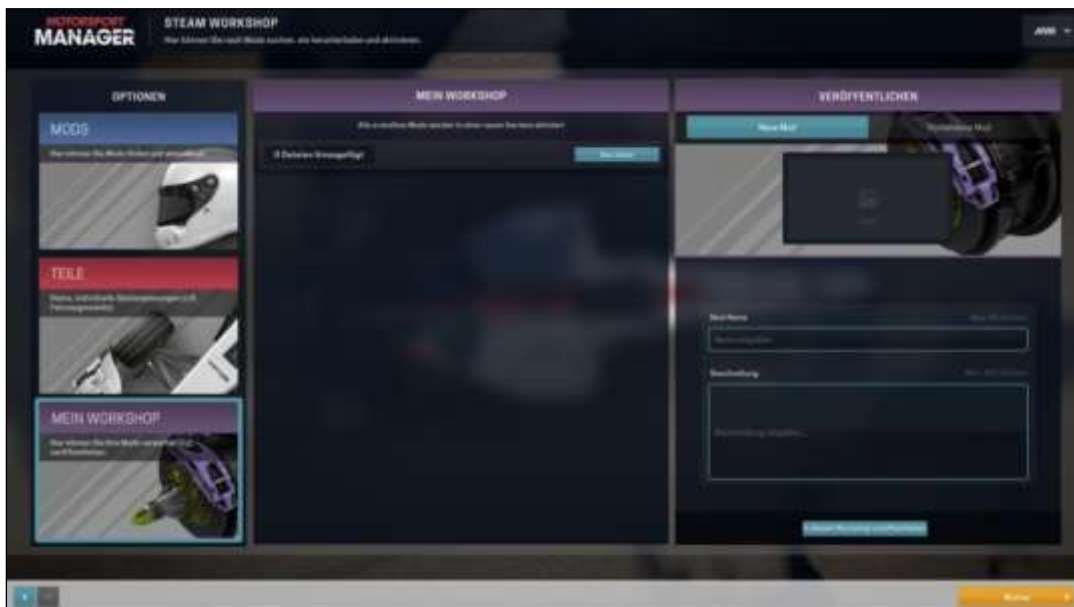
- Die Außenseiter Schwer Führe Predator Racing Group zum Titel in der World Motorsport Championship. Man kann das Team nicht wechseln!
- Spitzenmanager Mittel Gewinne den Konstruktionstitel mit einem beliebigen Team. Man fängt bei Archer BMR an.

MOTORSPORT MANAGER

5. Workshop:



Im Workshop werden die Mods und Modschnipsel der Motorsport-Manager-Spieler aufgelistet, bewertet und abonniert. Damit man den Überblick nicht verliert, gibt es Suchfilter. Unter „Mein Workshop“ kann man selbst erstellte Mods und -schnipsel auflisten und veröffentlichen. Alle Veränderungen sind erst in den neu gestarteten Karrieren wirksam.



Unter dem Link <http://www.motorsportmanager.com/de/content/making-most-steam-workshop> findet man ein kurzes Tutorial zum Modden des Spiels. Ferner kann man mit dem Editor <http://www.racedepartment.com/downloads/motorsport-database-editor.13751/> die Datenbanken leichter verändern und abspeichern. Außerdem hab ich bei Steam ID-Tabellen für einzelne veränderbare Einstellungen hinterlegt.

C. Karrierestart und Saisonwechsel

1. Karrierestart mit einem bestehenden Team:

Um das Spiel in seiner maximalen Tiefe und Detailreichtum zu erleben, empfiehlt sich die Karriere. Diese dauert ewig an und besitzt ein Reichtum von Dynamik. Die Karriere erlaubt euch eines der 50 Teams aus 5 Rennserien auszuwählen und zum Ruhm zu bringen.

Wenn jemand das Spiel frisch spielt, dem stellt das Spiel eine Einführung in die Grundlagen bereit. Zu Beginn der Karriere kann man die Spieloptionen, wie Session-Länge oder Währung, nach Wünschen einstellen. Diese lassen sich in den Einstellungen im Navigationsmenü nachträglich anpassen.



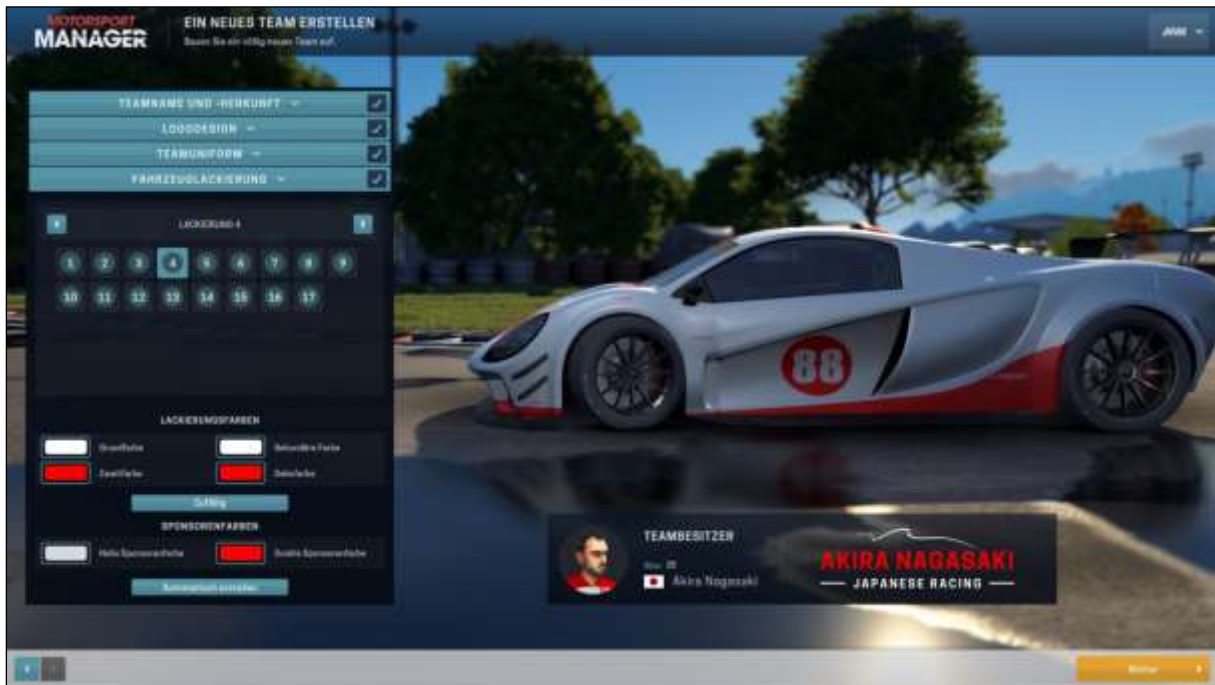
Anschließend erstellt man sich den eigenen Manager, genauer gesagt den Teamchef. Dafür gibt man dem Charakter einen Namen, ein Geburtsdatum, eine Nationalität und sein Aussehen.

Eine wichtige Entscheidung ist die Vorgeschichte des Teamchefs, da sie in der Karriere ein bestimmter Vorteil bietet:

- Ehemaliger Fahrer (Moral des Fahrers: +30, Verbesserungsrate der Fahrerwerte erhöht)
- Ehemaliger Ingenieur (Entwicklungsdauer -1 Tag)
- Finanzier (Zahlungen -5 %)
- Politiker (Stimmen +4 pro Saison, Abstimmungsvorschlag ist kostenlos)
- Unbekannter (Kein Bonus)

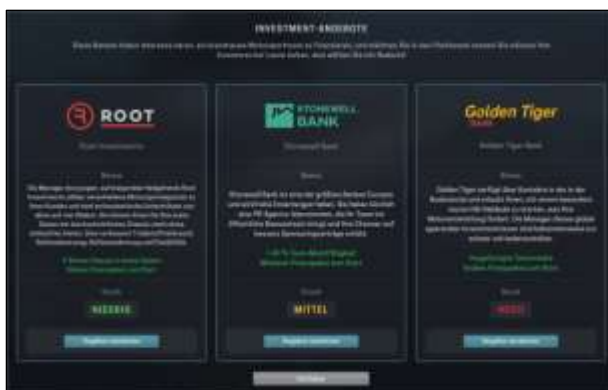
Mit dem Klick auf „Weiter“ startet die Karriere des neuen Teamchefs. Entweder man wählt die Einführung aus, dann beginnt man die Karriere mit einer informativen Tour durch die Grundlagen des Spiels, oder man startet direkt eine Saison ohne die Einführungstour.

2. Karrierestart mit einem eigenen Team:



Im Großen und Ganzen gibt es nur wenige Unterschiede zum Karrierestart mit einem bestehenden Team.

Als ersten Schritt wählt man die Meisterschaftsserie aus, zu der man einsteigen möchte. Das jeweilige schlechteste Team wird durch das selbst erstellte Team ersetzt.



Beim zweiten Schritt bestimmt man den Namen, die Herkunft, das Logo (14 Varianten), die Uniform (11 verschiedene Oberteil- und 20 Mützendesigns) und die Lackierung des Fahrzeugs.

Der letzte Schritt besteht darin, einen Investmentpartner (= Bank) zu bestimmen, der den Karrierestart vereinfachen oder erschweren kann. Diese Entscheidung kann in dieser Karriere nicht mehr verändert werden, daher sollte man sich die Auswahl gut überlegen.

Ferner sollte man beachten, dass man im Gegensatz zum bestehenden Team, das komplette Etat auf einmal zum Karrierestart überwiesen. Beim bestehenden Team indes überweist der Vorsitzende den Etat nach jedem Rennen.

Darüber hinaus ist das erstellte Team zu Beginn bei den Mitarbeitern und den Sponsoren das schlechteste Team der ganzen Meisterschaft (in der ERS ist es sogar noch schlechter aufgestellt, als Predator Racing Group. Es stellt also die ultimative Herausforderung dar!) Ansonsten gibt es keine nennenswerten Unterschiede zum Karrierestart mit einem bestehenden Team.

3. Saisonwechsel:

Zwischen den Saisons, von Anfang Dezember bis Mitte März, findet der Saisonwechsel statt und während diesem Zeitraum bereitet sich man vor allem auf die neue Saison vor.

Der erste Dienstag im Dezember ist sehr ereignisreich. Neben der Ausschüttung des Preisgelds durch den GMA-Präsidenten Ernie Hecklerock, der Wahl des Fahrers bzw. Managers der Saison, sowie der Krönungen der Fahrer- und Teammeister in allen Serien, finden die Auf- und Abstiege der Teams statt. Ist ein Team vom Aufstieg in die nächsthöhere Rennserie betroffen, so hat dieses Team die Wahl, ob es aufsteigen möchte oder nicht. Die KI-Teams entscheiden sich in der Regel für den Aufstieg, das eigene Team jedoch sollte die Vor- und Nachteile abwägen und die finanziellen und sportlichen Chancen bedenken. Entscheidet sich das Team gegen den Aufstieg, so gibt es in dieser Serie keinen Aufsteiger in die nächsthöhere Rennserie und aus der nächsthöheren steigt keiner ab. Anschließend werden die Regeländerungen für die kommende Saison bekanntgegeben.

Am zweiten Dienstag im Dezember beginnt man, das Chassisdesign für das neue Fahrzeug zu entwickeln. Je nachdem, in welcher Rennserie man fährt, unterscheiden sich die Chassis-Komponenten und -kosten erheblich. Je nachdem, ob man die schlechtesten oder die besten Komponenten auswählt, muss man mit 10 bis 52 Millionen (in der European Racing Series bis zu 16 Millionen, jedoch stehen einem jenen auch nicht ganz so gute Komponenten zu Verfügung, wie einem Team aus der World Motorsport Championship). Aus diesem Grund bekommt man nun das Geld ausgezahlt, welches man in der Vorsaison für das kommende Fahrzeug zurückgelegt hat. Das Chassis besteht aus den folgenden vier Chassis-Komponenten Motor, Benzin, Material und Bremsen. Der Motor und das Benzin verbessern die Flexibilität und die Treibstoffeffizienz. Das Material und die Bremsen (bzw. bei den GT-Serien das ECU) steigern die Reifenerwärmung und Reifenabnutzung.



TIPP !!!

- Je besser die Flexibilität ist, desto größer ist die Differenz zwischen Basis- und Maximalwert zu Saisonbeginn.
- Je besser die Treibstoffeffizienz ist, desto geringer ist der Spritverbrauch.
- Je besser die Reifenabnutzung ist, desto langsamer nutzen sich die Reifen ab.
- Je besser die Reifenerwärmung ist, desto konstanter ist die Reifentemperatur.

MOTORSPORT MANAGER

Nicht jede Komponente ist gleich gut, denn je nachdem, welche Stufe die Komponenten sind, fällt die Verbesserung mehr oder weniger stark aus. Generell gilt, jeder Stern gibt 4 Punkte zusätzlich beim Bau von Fahrzeugteilen. Das heißt, 5 Sterne erhöhen z. B. den Bau von Motoren um 20 Punkte. Hinzu kommt bei den Motoren noch der Grundwert-Modifikator. Der angegebene Wert des ausgewählten Motorherstellers wird dem Grundwert des Motors hinzugefügt. Ferner kann man in der World Motorsport Championship präzise Einstellungen am Chassis (Heck und Nase) vornehmen.

sehr schwach +0,25 ★ schwach +0,50 ★ mittel +0,75 ★ stark +1,00 ★ sehr stark +1,25 ★

Am 31. Dezember enden die Verträge von Fahrern und Mitarbeitern, die bis dahin nicht verlängert wurden.



In den Monaten Januar und Februar können zufällig ein bis drei Dilemmas vorkommen, die für 1 500 000 € oder 2 500 000 € je 1 Stern beim Chassisdesign erhöhen. Dabei sind alle vier Chassis-komponenten (Reifenabnutzung, Reifenerwärmung, Treibstoffeffizienz und Flexibilität) möglich. Zusätzlich wird an jedem dritten Sonntag im Februar das Lackierungsdesign vorgenommen.



Die Vorsaison-Tests finden immer am ersten Sonntag im März statt. Diese liefern eine erste Prognose, wie sich die Fahrzeuge in der neuen Saison im Vergleich zu den anderen Teams schlagen.

Gute Tests bescheren den Fahrern Moralzuwachs und misslungene indes Moralabzug.



Am selben Tag stellt der Vorsitzende dem Teamchef drei mögliche Ziele für die neue Saison vor. Je nachdem, welche man anvisiert, erhält man unterschiedlich viel Kapital für die Budgetposition „Vorsitzendengehalt“. Gleichzeitig hat diese Auswahl Auswirkung auf die Teammeisterschaftsziele und je nach Erfolg oder Misserfolg ebenfalls auf die Zufriedenheit des Vorsitzenden. Verfehlt man die Ziele zu häufig hintereinander, stellt dieser dem Teamchef ein Ultimatum. Tritt dann keine Verbesserung der Situation ein, verliert man den Job als Teamchef dieses Teams und man muss sich ein neues Team suchen.

Am dritten Freitag im März beginnt mit dem ersten Rennen stets die neue Saison.

D. Allgemeine Übersichten, Nachrichten und Regeln

1. Startbildschirm:



Auf dem Startbildschirm werden die wichtigsten Daten auf einen Blick zusammengefasst:

Auf der linken Seite befinden sich die Übersicht des Teams, was Saisonziel und Positionierung in der laufenden Saison angeht, und die Zufriedenheit des Vorsitzenden, sowie die Sicherheit des Arbeitsplatzes des Teamchefs.

In der Mitte wird das Team mit den anderen der laufenden Saison verglichen. Dabei ist die grüne Linie, die repräsentiert den Vergleich zum besten Team des jeweiligen Diagrammbalkens. Auf welcher Position man in dieser Sparte liegt, sieht man, wenn man die Maus auf den gewünschten Balken legt. Der Pfeil neben dem Balken markiert den Durchschnitt aller Teams.

Darunter werden wichtige Managementinformationen angezeigt. Das können beispielsweise neue Sponsorenangebote oder Hinweise zu auslaufende Fahrer- und Mitarbeiterverträge sein bzw., dass dort noch Posten zu besetzen sind. Ganz unten werden die laufenden Projekte, wie Teileproduktion und -verbesserungen, Scoutingaufträge und mehr aufgelistet.

Auf der rechten Seite sieht man, wo der nächste Große Preis stattfinden wird, sowie wie die Positionierung der Fahrer und Teams der laufenden Saison. Mit einem Klick auf die Schaltflächen kommt man zu den entsprechenden, detaillierteren Übersichten.

Außerdem ist die Navigationsleiste ganz oben sehr hilfreich, einen schnellen Überblick zu haben. Von links nach rechts:

- Saisonziel der Teammeisterschaft
- Budgetverlauf sowie Einkommen bzw. Kosten pro Rennen
- Platzierung aller Fahrer auf allen Strecken
- Streckenhilfe mit Angaben von kritischen und nützlichen Fahrzeugteilen, sowie Wetterprognose und Streckeninfo
- GMA-Votings der aktuellen Saison
- Navigationsmenü mit Speichern, Laden, Einstellungen und Beenden

2. Spieler:



Hier befindet sich eine Übersicht des spielenden Teamchefs, der man selbst ist.

Auf der linken oberen Seite wird ein kurzes Porträt des Teamchefs dargestellt. Das Aussehen lässt sich dabei auch nachträglich ändern. Darunter ist dieselbe Vorsitzendenübersicht, wie auch bei „Startbildschirm“, jedoch mit dem kleinen Zusatz, wie sicher der eigene Job ist bzw. wie lange das Ultimatum ist, das vorgegebene Ziel, welches man zu Saisonbeginn auswählt, erreicht. Scheitert man daran, wird man gekündigt, und man muss sich ein anderes Team suchen.

In der Mitte werden die Spielerwerte dargestellt, die erst dann eine Relevanz hat, wenn man sich zu einem anderen Team bewerben möchte. Zu Beginn der Karriere stehen alle drei Werte (Rennmanagement, Finanzen und Loyalität) bei 8. Der bestmögliche Wert liegt bei 20 - mehr ist nicht möglich. Je besser die Werte sind, desto größer sind die Chance auf einen Arbeitsplatz als Teamchef von guten Teams, möglicherweise sogar von den besten Teams der World Motorsport Championship.

Auf der rechten Seite wird oben der Karriereverlauf mit Jahr, Team, Serie, Rennen, Podeste, sowie Siege aufgelistet. Gewinnt man sogar Teammeisterschaften, dann darf man hier sogar die Pokale bewundern! Leider bin ich bisher in den letzten Saisons immer knapp daran vorbeigeschrammt... Mit den Siegen von Teammeisterschaften der Serien European Racing Series und des Asia-Pacific Super Cups steigt man in die nächsthöhere Serie auf – bis hin zur World Motorsport Championship!

3. Nachrichten und Dilemmas:



Als Teamchef bekommt man jede Menge Nachrichten. Damit man hier nicht den Überblick verliert, kann man sie auch mit der Navigation links filtern. Einige Nachrichten sind rein informativer Natur. Darin liest man, welche Veränderungen im Personal oder im Ausbau des Hauptquartiers der gegnerischen Teams stattfinden.

Die häufigsten Nachrichten betreffen die Fahrzeugteile und das Scouting der Fahrer und Mitarbeiter. Von Zeit zu Zeit können sich hier auch zufällig Situationen im Leben der Fahrer und Mitarbeiter ereignen, die Einfluss auf Leistung, Marktfähigkeit, Zufriedenheit und Moral haben können.



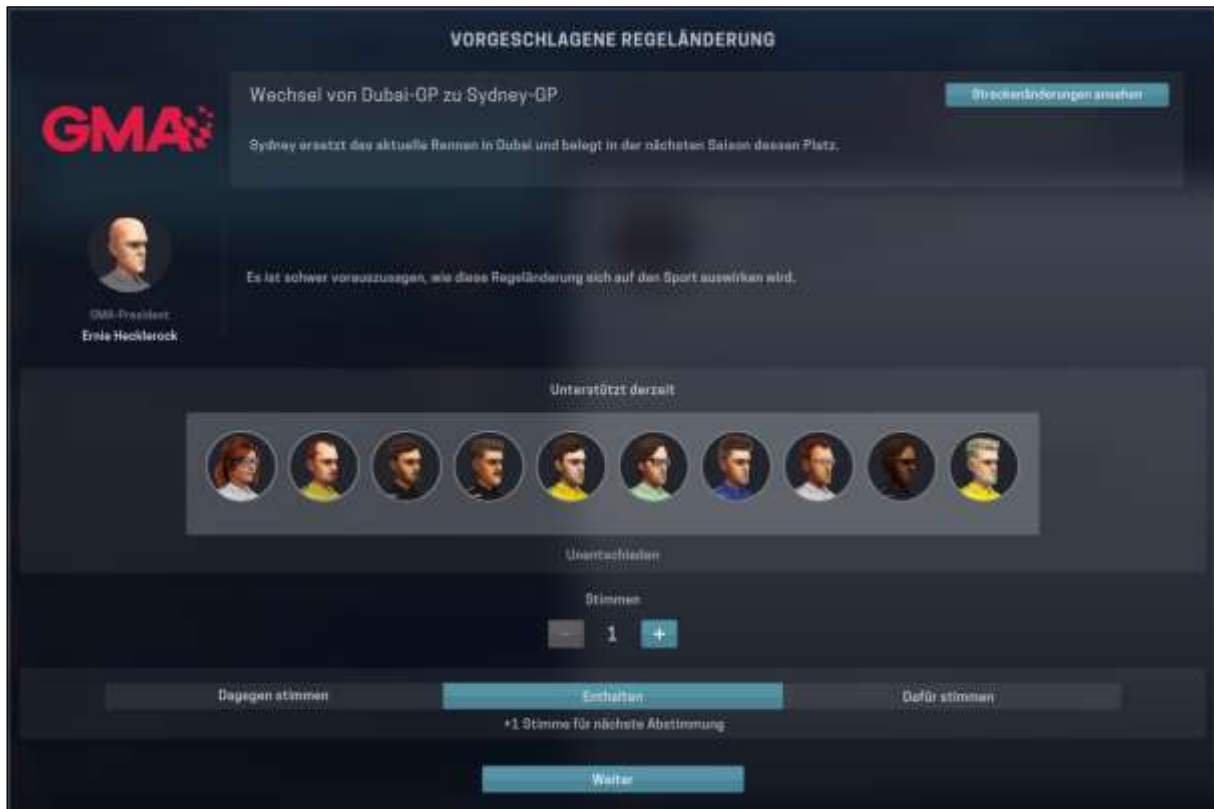
Nach jedem Rennen und zu Beginn der Saison wird man von Magazinen interviewt. Die Antworten haben Einfluss auf die Moral der Fahrer und die Zufriedenheit des Vorsitzenden, sowie auf die Marktfähigkeit.

Manchmal wird man auch mit einem Dilemma konfrontiert. Diese erfordern eine Entscheidung des Teamchefs. Wie auch bei den zufälligen Situationen, haben diese Einfluss auf viele verschiedene Bereiche.

Oftmals kosten diese auch etwas Geld, da beispielsweise ein Fahrer Geburtstag feiert oder weil Fahrzeugteile einen Defekt haben, die behoben werden müssen, da andernfalls die Zuverlässigkeit darunter leidet.

Ein weiterer großer Block betrifft den Saisonstart, der jedoch im gesonderten Kapitel näher erläutert wird.

4. GMA – Voting und Regelwerk:



Wie es im Kapitel „Serien“ schon erwähnt wurde, ist das Regelwerk nicht fest, da man während der Saison in regelmäßigen Abständen zu bestimmten, von der GMA vorgeschlagenen, Regeländerungen entscheiden kann. Dabei nehmen alle Teams der entsprechenden Serie teil. Dabei kann man sich auch enthalten, so wird die Stimme für zukünftige Abstimmungen aufgespart. Ferner kann man für 1 000 000 € neue Abstimmungen vorschlagen. Diese werden binnen einer Woche zur Abstimmung freigegeben. Dabei stehen einem alle möglichen Regeln zur Auswahl offen. In der nachfolgenden Tabelle sind jene Regeln gruppiert, die sich einander ausschließen.

Grand Prix

Aufnahme von „Streckenname“-GP	Ein neues Rennen in „Streckenname“ wird dem Kalender hinzugefügt.
Wechsel von „Streckenname“-GP zu „Streckenname“-GP	„Streckenname“ ersetzt das aktuelle Rennen in „Streckenname“ und belegt in der nächsten Saison dessen Platz.
Wechsel von „Streckenname“ (Strecke „N ₁ “) zu Strecke „N ₂ “	Das Rennen in „Streckenname“ (Strecke „N ₁ “) wechselt zu Strecke „N ₂ “, was sich auf Streckeneigenschaften auswirkt.
Ausschluss von „Streckenname“-GP	Das aktuelle Rennen in „Streckenname“ wird vom Kalender entfernt.

Training

Kurze Trainings	Trainings dauern 12 Minuten. Teams haben also weniger Zeit, um ihre Rennstrategie zu perfektionieren.
Mittellange Trainings	Trainings dauern 15 Minuten. Teams können also ihre Rennstrategie optimieren, ohne ein Team stark zu übervorteilen.
Lange Trainings	Trainings dauern 20 Minuten. Teams haben also reichlich Zeit, um ihre Rennstrategie zu optimieren.

Qualifying

Kurze Qualifyings	Qualifyings dauern 8 Minuten. Fahrer und Teams haben also nur eine Chance, eine perfekte Runde zu schaffen.
Mittellange Qualifyings	Qualifyings dauern 10 Minuten. Fahrer und Teams haben also genug Zeit, Änderungen vorzunehmen, falls der erste Versuch nicht nach Plan läuft.
Lange Qualifyings	Qualifyings dauern 12 Minuten. Fahrer und Teams haben also reichlich Zeit, um eine perfekte Runde zu schaffen.

Rennen

Kurze Rennen	Rennen sind kürzer, was zufälliger Ergebnisse zulässt.
Normal lange Rennen	Rennen sind normal lang, was eine gute Balance zwischen chaotischeren kurzen Rennen und leistungsbasierten langen Rennen zulässt.
Lange Rennen	Rennen sind länger, was das Augenmerk mehr auf die Leistung des Teams und die Rennstrategie legt.

Starterfelder

Zufällige Starterfelder	Es findet kein Qualifying statt. Startpositionen werden per Zufall zugeteilt, sodass jeder Fahrer die gleiche Chance darauf hat, von der Poleposition zu starten.
Umgekehrte Starterfelder der Fahrermeisterschaften	Es findet kein Qualifying statt. Startpositionen werden durch Umkehrung der Fahrermeisterschaftsränge festgelegt, wodurch theoretisch die Leistung der Teams ausgeglichen wird.
Qualifying-Starterfelder	Die Startpositionen der Fahrer entscheiden sich beim Qualifying. Im Allgemeinen bedeutet das, dass bessere Fahrzeuge von weiter vorn starten.
Qualifying-Starterfelder mit 3 Sessions	Ein Qualifying über drei Phasen (Q1, Q2 und Q3) entscheidet, von welcher Position Fahrer starten. Fahrer werden nach Q1 und Q2 ausgeschlossen. Falls es ein Fahrer zur Q3 schafft, muss dieser das Rennen mit den Reifen des Q2 fahren.

Boxengassengeschwindigkeit

Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h	Boxenstopps haben normale Geschwindigkeit. Autos können also bei durchschnittlicher Fahrzeuggeschwindigkeit Boxenstopps machen, was Wagen mit schlechterer Reifenabnutzung helfen kann.
Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h	Boxenstopps werden deutlich schneller. Autos können also mit reduzierten Zeitkosten Boxenstopps machen, was bei schlechterer Reifenabnutzung hilft.

Boxenmannschaften

6-Personen-Boxenmannschaften	Die Reisekosten an Rennwochenenden werden um 15 000 € günstiger. Außerdem erfolgen Boxenstopps der Reihe nach, wodurch Verzögerungen entstehen.
Unbegrenzte Boxenmannschaften	Die Reisekosten an Rennwochenenden erhöhen sich um 15 000 €. Außerdem erfolgen Boxenstopps simultan, wodurch sie beschleunigt werden.

Energierückgewinnungssystem (=ERS)

Energierückgewinnungssysteme mit 60-kWh-Batterien	Die Nutzung von Energierückgewinnungssystem wird erlaubt. Teams können also während des Rennens Energie sammeln und einsetzen. Das ERS mit 60 kWh wird als Chassiskomponente hinzugefügt.
Energierückgewinnungssysteme mit 100-kWh-Batterien	Die Nutzung von Energierückgewinnungssystem wird erlaubt. Teams können also während des Rennens Energie sammeln und einsetzen. Das ERS mit 100 kWh wird als Chassiskomponente hinzugefügt.
Verbot von Energierückgewinnungssystemen	Die Nutzung von Energierückgewinnungssystem wird verboten. Teams können also während des Rennens gesammelte Energie nicht einsetzen. Die ERS-Chassiskomponente wird entfernt.

Hybridantrieb-Modus

Zulassung von Hybridantrieb-Modus	Teams können die gesammelte ERS-Energie im Hybridantrieb einsetzen, um den Treibstoffverbrauch zu verringern. Die ERS-Chassiskomponente kostet 1 000 000 € mehr.
Verbot von Hybridantrieb-Modus	Teams dürfen gesammelte ERS-Energie nicht im Hybridantrieb einsetzen, sondern nur im Power-Modus. Die ERS-Chassiskomponente kostet 1 000 000 € weniger.

Bonuszahlung für die Beförderung

Bonuszahlungen bei Beförderung	Teams, die in diese Meisterschaft befördert werden, erhalten eine Bonuszahlung von 10 000 000 €.
Keine Bonuszahlung bei Beförderung	Teams, die in diese Meisterschaft befördert werden, erhalten keine zusätzliche Bonuszahlung.

Bonuszahlung für den letzten Platz

Bonuszahlungen für letzten Platz	Das Team auf dem 10. Platz dieser Meisterschaft erhält am Ende jedes Rennens eine Zahlung von 250 000 €, um mit den anderen Teams mithalten zu können.
Keine Bonuszahlungen für den letzten Platz	Das Team auf dem 10. Platz dieser Meisterschaft erhält keine zusätzliche Bonuszahlung.

Punkteverteilung (Rennen)

Punkte für die Top 5	Die besten 5 Fahrer erhalten Punkte (8, 6, 4, 3, 2). Selbst Teams mit durchschnittlicher Leistung werden Schwierigkeiten haben, Punkte zu erhalten.
Punkte für die Top 6	Die besten 6 Fahrer erhalten Punkte (10, 6, 4, 3, 2, 1). Kleinere Teams werden Schwierigkeiten haben, Punkte zu erhalten.
Punkte für die Top 8	Die besten 8 Fahrer erhalten Punkte (10, 8, 6, 5, 4, 3, 2, 1). Kleinere Teams werden Schwierigkeiten haben, Punkte zu erhalten.
Punkte für die Top 10	Die besten 10 Fahrer erhalten Punkte (25, 18, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 2, 1). Kleinere Teams könnten Schwierigkeiten haben, Punkte zu erhalten.
Punkte für alle Fahrer	Alle Fahrer erhalten Punkte (20, 19, 18, 17, 16, usw.), sodass jeder für seine Leistung im Rennen belohnt wird.

Punkteverteilung (Bonuspunkte für die schnellste Runde)

Bonuspunkte für die schnellste Runde	2 Bonuspunkte werden für den Fahrer vergeben, der die schnellste Runde hinlegt. Dies belohnt das Fahrzeug, das am besten auf Geschwindigkeit ausgelegt ist.
Aufhebung von Bonuspunkten für die schnellste Runde	Keine Bonuspunkte für den Fahrer, der die schnellste Runde hinlegt. Die Gesamtplatzierung ist also wichtiger als nur Geschwindigkeit.

Punkteverteilung (Bonuspunkte für Poleposition)

Bonuspunkte für Poleposition	2 Bonuspunkte werden für den schnellsten Fahrer im Qualifying vergeben. Teams können also das Qualifying nutzen, um ihren Rang in der Meisterschaft zu verbessern.
Aufhebung von Bonuspunkten für Fahrer in Poleposition	Keine Bonuspunkte für den schnellsten Fahrer im Qualifying. Es zählt also nur der Renntag für die Punktevergabe.

Punkteverteilung (Bonus) [alle 3 können parallel aktiv sein]

Doppelte Punkte für das letzte Rennen der Saison	Damit das letzte Rennen interessanter wird, werden doppelte Punkte vergeben. So können sich Teams im letzten Rennen gegenseitig überholen.
Aufhebung doppelter Punkte für das letzte Rennen der Saison	Doppelte Punkte für das letzte Rennen der Saison werden aufgehoben. Jedes Rennen der Saison zählt also gleich viel.

Reifenart

Brutus-Reifen	Brutus-Reifen sind leistungsorientiert und bieten höhere Geschwindigkeiten auf der Strecke. Sie sind weniger robust als Cortés-Reifen.
Cortés-Reifen	Cortés-Reifen sind komplett auf Langlebigkeit ausgelegt. Sie sind nicht so schnell wie Brutus-Reifen, halten aber wesentlich länger.

Reifenprofil

Alltagsreifen	Diese Reifen ähneln denen für Straßenwagen und sind nicht die schnellsten. Dafür sind sie aber die günstigsten auf dem Markt. Sie kosten 10 000 € pro Rennen.
Niedrigprofilreifen	Diese Reifen sehen toll aus, sind aber nicht die schnellsten. Dafür sind sie aber die zweitgünstigsten auf dem Markt. Sie kosten 15 000 € pro Rennen.
Reifen mit Profil	Diese Reifen für durchschnittliche Geschwindigkeit können mit Trockenreifen nicht ganz mithalten, bieten aber einen guten Kompromiss zwischen Leistung und Kosten. Sie kosten 20 000 € pro Rennen.
Normale profillose Reifen	Trockenreifen liefern die zweitbeste Leistung und lassen sehr schnelle Rundenzeiten zu. Diese Leistung hat aber ihren Preis, denn diese Reifen kosten 25 000 € pro Rennen.
Breite profillose Reifen	Diese Hochgeschwindigkeitsreifen erlauben Teams, die maximale Leistung herauszuholen. Diese Reifen sind am teuersten in der Herstellung und kosten 30 000 € pro Rennen.

Anzahl der Trockenreifenmischung

Zwei Trockenwetter-Reifenmischungen	Für die Teams stehen zwei Reifenmischungen für trockenes Wetter zur Wahl, was die Wahl einer Strategie etwas einfacher macht.
Drei Trockenwetter-Reifenmischungen	Für die Teams stehen drei Reifenmischungen für trockenes Wetter zur Wahl, was mehr Optionen für die Strategie zulässt.

Anzahl der Trockenreifensätze

Auswahl von 9 Trockenreifen	Teams können pro Rennwochenende 9 Reifen wählen, die Reifenabnutzung bedarf also mehr Aufmerksamkeit.
Auswahl von 12 Trockenreifen	Teams können pro Rennwochenende 12 Reifen wählen, die Reifenabnutzung bedarf also mehr Aufmerksamkeit.
Auswahl von 15 Trockenreifen	Teams können pro Rennwochenende 15 Reifen wählen, die Reifenabnutzung bedarf also weniger Aufmerksamkeit.

Wahl der Reifenmischungen

Freie Wahl von Reifenmischungen	Teams können ihre bevorzugten Reifenmischungen für ein Rennwochenende wählen, was bei der Rennstrategie mehr Möglichkeiten zulässt.
Vorverteilte Reifenmischungen	Die Global Motorsport Association entscheidet vor dem Rennen über Reifenmischungen. So startet jedes Team mit den gleichen Voraussetzungen.

Fahrerhilfen

Verbot von Fahrerhilfen	Fahrer können keine technischen Optimierungen nutzen, wodurch das Fahrgeschick eine größere Rolle spielt.
Zulassung von Fahrerhilfen	Fahrer können technische Optimierungen nutzen, wodurch das Fahrgeschick eine kleinere Rolle spielt.

Nachtanken

Nachtanken (mit 40-kg-Treibstoff-tanks)	Treibstofftanks reichen für maximal 40 % der Renndistanz. Daher müssen Teams im Rennen mindestens einen Boxenstopp einlegen. Im Gegensatz zu einer Meisterschaft ohne Nachtanken kostet dies 20 000 € pro Rennen.
Nachtanken (mit 80-kg-Treibstoff-tanks)	Treibstofftanks reichen für maximal 80 % der Renndistanz. Daher müssen Teams im Rennen mindestens einen Boxenstopp einlegen. Im Gegensatz zu einer Meisterschaft ohne Nachtanken kostet dies 20 000 € pro Rennen.
Nachtankverbot	Fahrzeuge können während des Rennens nicht nachtanken. Das senkt die Kosten um 20 000 € pro Rennen im Vergleich zu einer Meisterschaft mit Nachtanken.

Einheits- oder anpassbare Teile

Einheitliche Frontflügel	Frontflügelteile können nicht intern entwickelt werden. Alle Teams verwenden standardmäßige Frontflügel auf Leistungsstufe 150. Dies senkt die jährlichen Fahrzeugentwicklungskosten beträchtlich.
Anpassbare Frontflügel	Es gibt keine Einschränkungen auf die Entwicklung des Frontflügels. Teams können also die Leistung in Kurven mit niedriger Geschwindigkeit so weit verbessern, wie Zeit und Budget es zulassen.
Einheitliche Heckflügel	Heckflügelteile können nicht intern entwickelt werden. Alle Teams verwenden standardmäßige Heckflügel auf Leistungsstufe 150. Dies senkt die jährlichen Fahrzeugentwicklungskosten beträchtlich.
Anpassbare Heckflügel	Es gibt keine Einschränkungen auf die Entwicklung des Heckflügels. Teams können also die Leistung in Kurven mit hoher Geschwindigkeit so weit verbessern, wie Zeit und Budget es zulassen.
Einheitliche Spoiler	Spoiler können nicht intern entwickelt werden. Alle Teams verwenden standardmäßige Heckflügel auf Leistungsstufe 150. Dies senkt die jährlichen Fahrzeugentwicklungskosten beträchtlich.
Anpassbare Spoiler	Es gibt keine Einschränkungen auf die Entwicklung des Spoilers. Teams können also die Leistung in Kurven mit hoher Geschwindigkeit so weit verbessern, wie Zeit und Budget es zulassen.
Einheitliche Aufhängungssysteme	Die Aufhängung kann nicht intern entwickelt werden. Alle Teams verwenden eine standardmäßige Aufhängung auf Leistungsstufe 150. Dies senkt die jährlichen Fahrzeugentwicklungskosten beträchtlich.
Anpassbare Aufhängungssysteme	Es gibt keine Einschränkungen auf die Entwicklung der Aufhängung. Teams können also die Leistung in Kurven mit mittlerer Geschwindigkeit so weit verbessern, wie Zeit und Budget es zulassen.
Einheitliche Bremsanlagen	Bremsen können nicht intern entwickelt werden. Alle Teams verwenden standardmäßige Bremsen auf Leistungsstufe 150. Dies senkt die jährlichen Fahrzeugentwicklungskosten beträchtlich.
Anpassbare Bremsanlagen	Es gibt keine Einschränkungen auf die Entwicklung der Bremsen. Teams können also die Verzögerung so weit verbessern, wie Zeit und Budget es zulassen.
Einheitliche Motoren	Motoren können nicht intern entwickelt werden. Alle Teams verwenden einen standardmäßigen V8-Motor auf Leistungsstufe 150. Dies senkt die jährlichen Fahrzeugentwicklungskosten beträchtlich.
Anpassbare Motoren	Es gibt keine Einschränkungen auf die Entwicklung von Motoren. Teams können also die Höchstgeschwindigkeit so weit verbessern, wie Zeit und Budget es zulassen.
Einheitliche Getriebe	Getriebe können nicht intern entwickelt werden. Alle Teams verwenden ein standardmäßiges Getriebe auf Leistungsstufe 150. Dies senkt die jährlichen Fahrzeugentwicklungskosten beträchtlich.
Anpassbare Getriebe	Es gibt keine Einschränkungen auf die Entwicklung des Getriebes. Teams können also die Beschleunigung so weit verbessern, wie Zeit und Budget es zulassen.

Safety-Cars

Nutzung von echten Safety-Cars	In der Meisterschaft wird ein echtes, kein virtuelles Safety-Car eingesetzt. So können Fahrer hinter dem Safety-Car aufeinander aufschließen. Vorsprünge werden neutralisiert und das Fahrerfeld wird besser durchgemischt.
Nutzung von virtuellen Safety-Cars	In der Meisterschaft wird statt eines echten ein virtuelles Safety-Car eingesetzt. Das virtuelle Safety-Car regelt die Geschwindigkeit der Fahrzeuge elektronisch, sodass die Fahrer nicht aufeinander aufschließen können, wie bei einem echten Safety-Car.
Nutzung von virtuellen und echten Safety-Cars	In der Meisterschaft werden sowohl echte, als auch virtuelle Safety-Cars eingesetzt. Es gibt eine Mischung aus Fahren mit Geschwindigkeitsbegrenzung (mit virtuellen Safety-Car) und dem traditionellen Aufschließen (hinter dem echten Safety-Car).

Leistungsboni

Gleichberechtigende Leistungsboni	Es gibt keinen Unterschied im Preisgeld zwischen Tabellenführer und -letzten. Alle Teams werden entsprechend ihrer Leistung während der Saison belohnt.
Normale Leistungsboni	Der Unterschied im Preisgeld zwischen Tabellenführer und –letzten ist kleiner. Spitzenteams werden also verhältnismäßig nur ein wenig besser belohnt als kleinere Teams.
Höhere Leistungsboni	Der Unterschied im Preisgeld zwischen Tabellenführer und -letzten ist groß. Spitzenteams werden also verhältnismäßig besser belohnt als kleinere Teams.
Viel höhere Leistungsboni	Der Unterschied im Preisgeld zwischen Tabellenführer und -letzten ist äußerst groß. Spitzenteams werden also verhältnismäßig viel besser belohnt als kleinere Teams.

E. Wagen

1. Wagenübersicht:



Auf der rechten Seite werden oben die Fahrzeugwerte in einem Balkendiagramm dargestellt, mit denen man den Vergleich mit anderen Teams der Serie ziehen kann. Die obere lange Linie entspricht dem besten Wert des jeweiligen Balkens. Rechts neben den Balken ist ein kleines Dreieck eingezeichnet, welches anzeigt, an welcher Stelle sich das eigene Team befindet. Wenn man die Maus über einen Balken legt, so erscheint eine Tabelle, die die genaue Position des Teams im Vergleich zu den anderen anzeigt. Die sechs Balken stehen für Hochgeschwindigkeit (= Motor), Beschleunigung (= Getriebe), Verzögerung (= Bremsen), Kurven mit niedrigem Tempo (= Frontflügel), Kurven mit mittlerem Tempo (= Aufhängung) und Kurven mit hohem Tempo (= Heckflügel). Bei den Fahrzeugen der GT-Serien gibt es anstelle der Front- und Heckflügel einen Spoiler, der für die Kurven mit hohem Tempo steht.

Unter den Fahrzeugwerten hat man eine kleine Übersicht über die Chassiswerte Reifenabnutzung, Reifenerwärmung, Treibstoffeffizienz und Flexibilität. Darunter kann man die Fahrzeuglackierung während der Saison für 500 000 € ändern. Nähere Informationen zum Chassis und zur Lackierung können im Kapitel „Saisonwechsel“. Außerdem kann man hier die ausgewählten Hersteller der ChassisKomponenten einsehen.

Links unten kommt man zur Abteilung „neues Teil entwickeln“. Befindet sich bereits ein neues Fahrzeugteil in Entwicklung, wird das im Bau befindliche Fahrzeugteil zusammen mit der Restdauer angegeben. Möchte man den Prozess abbrechen, so klickt man auf die entsprechende Schaltfläche. Falls gerade kein Fahrzeugteil gebaut wird, so kann man auf die Schaltfläche „neues Teil entwickeln“ klicken.

Unten in der Mitte kommt man zur Abteilung „Teile einbauen“. Gerade gebaute Fahrzeugteile werden hier klein dargestellt. Eine genauere Übersicht über die Fahrzeugteile und deren Zuordnung für die Fahrzeuge ist über die Schaltfläche „Teile einbauen“ erreichbar.

Unten rechts kommt man zur Abteilung „Teile verbessern“. Fahrzeugteile können sowohl in der Leistung, als auch in der Zuverlässigkeit verbessert werden. Ferner sieht man hier, ob gerade an der Leistung bzw. an der Zuverlässigkeit gearbeitet wird. Verbesserungsarbeiten können vorgenommen werden, wenn man auf die Schaltfläche „Teile verbessern“ klickt.

2. Neue Teile entwickeln:



Dasselbe Balkendiagramm wie auf der Wagenübersichtsseite, findet sich auch hier wieder.

In der unteren Hälfte der Seite werden die sechs Fahrzeugteile samt Grundkosten und Grundzeit dargestellt. Außerdem erkennt man nun, auf welcher Stufe sich das beste Fahrzeugteil und das beste Wissen der Kategorie befinden.

Einheitsteile können nicht selbst gebaut werden.



Die Fahrzeugteilentwicklung ist sehr komplex und kosten- und zeitintensiv. Geld- und Zeitkosten werden dabei additiv gerechnet. Wird ein beliebiges Fahrzeugteil zum ersten Mal in der Saison gebaut, so kann nur eine Komponente der Stufe „durchschnittlich“ entwickelt werden. Mit jeder weiteren Entwicklung kann man bessere Fahrzeugstufen weitere, bis zu fünf, Entwicklungsplätze freischalten.



Die Entwicklung von Fahrzeugteilen bewertet die Aufwertungen von Leistung bzw. Zuverlässigkeit mit Punkten. Diese Punkte errechnen sich mit der Formel:

$$f(x) = \text{Vorsaisonwert} + \text{Motorchassis} + \text{Entwickler} + \text{Komponentensumme}$$

Die Differenz zwischen dem Grundbasiswert und Grundmaximalwert zu Saisonbeginn ergibt sich aus der Flexibilität.

Auf den nächsten Seiten werden sämtliche Fahrzeug- und Chefindgenieurskomponenten aufgelistet.

Fahrzeugkomponenten

	Leistung +20		
	Leistung +25	Roter Bereich -5 %	Risikolevel +1
	Leistung +10	Zuverlässigkeit +10 %	
	Leistung +25 auf Max.		
	Leistung +25 auf Max.	Leistung +15	Risikolevel +1
	Roter Bereich -10 %		
	Zuverlässigkeit +15 %		
	Bauzeit -3 Tage	Leistung +30	Risikolevel +1
	Bauzeit +2 Tage	Leistung +50	Risikolevel +1
	Bauzeit +2 Tage	Leistung +25	Zuverlässigkeit +5 %
	Bauzeit +5 Tage	Leistung +40 auf Max.	
	Bauzeit +2 Tage	Leistung +15 auf Max.	Leistung +20
	Leistung +40 <i>während Qualifying</i>		
	Leistung +30		
	Leistung +35	Roter Bereich -10 %	Risikolevel +1
	Leistung +40	Zuverlässigkeit -20 %	
	Zuverlässigkeit +30 %	Leistung -10	
	Zuverlässigkeit +50 %	Roter Bereich +35 %	

MOTORSPORT MANAGER

	Leistung +50 <i>auf Intermediates & Regenreifen</i>		
	Leistung +50 <i>auf Weich, Sehr weich & Ultraweich</i>		
	Leistung +60	Risikolevel +1	
	Leistung +70 auf Max.	Risikolevel +1	
	Leistung +40 auf Max.	Zuverlässigkeit -15 %	
	Leistung -20 auf Max.	Leistung +40	
	Risikolevel -1	Kosten +1 000 000 €	
	Zuverlässigkeit +60 %	Risikolevel +1	
	Bauzeit +4 Tage	Leistung +40	Zuverlässigkeit +25 %
	Bauzeit +3 Tage	Roter Bereich -15 %	Leistung +55
	Bauzeit +5 Tage	Zuverlässigkeit +20 %	Roter Bereich -20 %
	Leistung +50		
	Leistung +60	Roter Bereich +15 %	
	Leistung +50	Zuverlässigkeit +30 %	Risikolevel +1
	Leistung +35	Zuverlässigkeit +35 %	Risikolevel +1
	Roter Bereich -25 %		
	Sonstiges <i>kein Verschleiß im 1. Rennen</i>		
	Zuverlässigkeit +15 % <i>für jede durchschnittliche Komp.</i>	Risikolevel +1	
	Bauzeit +3 Tage	Leistung +115	Roter Bereich +50 %
	Leistung +90		

	Leistung +100 <i>während Rennen</i>		
	Leistung +60	Leistung +30 auf Max.	
	Leistung +65	Roter Bereich -20 %	Kosten +1 750 000 €
	Leistung +50	Zuverlässigkeit +50 %	
	Leistung +40 auf Max.	Roter Bereich -15 %	
	Sonstiges <i>dauerhaft kein Verschleiß</i>		
	Zuverlässigkeit +60 %		

Chefingenieur-Komponenten

	Bauzeit -1 Tag		
	Bauzeit -2 Tage <i>für jede investierte Million</i>		
	Bauzeit +5 Tage	Sonstiges <i>schaltet zus. Platz f. gute Komp. frei</i>	
	Leistung -5	Zuverlässigkeit +25 %	
	Sonstiges <i>fügt zufällig gute Komp. hinzu</i>		
	Bauzeit -2 Tage	Kosten +500 000 €	
	Bauzeit +10 Tage	Sonstiges <i>schaltet zus. Platz f. groß. Komp. frei</i>	
	Leistung +25 <i>auf Intermediates & Regenreifen</i>	Zuverlässigkeit -10 % <i>auf Regenreifen & Intermediates</i>	
	Leistung +15 <i>auf Weich, Sehr weich & Ultraweich</i>	Zuverlässigkeit -10 % <i>auf Weich, Sehr weich & Ultraweich</i>	
	Leistung +20 auf Max.	Risikolevel +1	Roter Bereich -10 %
	Leistung +20 auf Max.	Zuverlässigkeit -10 %	

MOTORSPORT MANAGER™



Sonstiges
fügt zufällig großartige Komp. hinzu



Sonstiges
keine Bauzeit für gute Komponenten



Sonstiges
kein Verschleiß im 1. Rennen



Leistung +60
während Qualifying Zuverlässigkeit +20 %
während Qualifying



Leistung +40
während Rennen Zuverlässigkeit -10 %
während Rennen



Leistung +50
auf Weich, Sehr weich & Ultraweich Zuverlässigkeit -25 %
auf Weich, Sehr weich & Ultraweich



Zuverlässigkeit +2 %
für jeden Tag in der Produktion



Zuverlässigkeit +15 %
für jede gute Komponente Risikolevel +1



Bauzeit -4 Tage Kosten +1 000 000 €



Risikolevel -1



Sonstiges
fügt zufällig legendäre Komp. hinzu



Zuverlässigkeit +40 %



Sonstiges
*weitere Komponente herstellbar **



Risikolevel -3



Sonstiges
Max. Leistung: Sofortige Verbesser.



Zuverlässigkeit +20 %
für jede gute Komponente



Zuverlässigkeit +5 %
für jeden Tag in der Produktion

* ohne zusätzliche Kosten oder Zeit

3. Teile einbauen:

Auf der ersten Seite werden die beiden Fahrzeuge gemeinsam mit den Fahrzeugteilen (inklusive Querbalken für Leistung und Zuverlässigkeit) dargestellt. Außerdem wird die Zufriedenheit des Fahrers mit dem Fahrzeug mit „unsicher“ (wenn mindestens ein Fahrzeugteil nicht zugeteilt wurde), „unzufrieden“, „zufrieden“, „glücklich“ und „hoherfreut“. Dies hat Auswirkungen auf die Moral des Fahrers.



Ferner werden beide Fahrzeuge in einem gefüllten Netzdiagramm in Leistung bzw. Zuverlässigkeit miteinander verglichen. Unten befindet sich die Schaltfläche „Teile einbauen“, mit dem man zu einer Liste aller Fahrzeugteile kommt und diese den Fahrern zuordnen kann.



4. Teile verbessern:



Die linke Hälfte der Seite ähnelt der zweiten Seite von „Teile einbauen“. Der Unterschied dabei ist, dass man hier beliebige Fahrzeugteile auswählen kann, deren Leistung bzw. Zuverlässigkeit von den Mechanikern verbessert werden sollen. Je nach Wunsch kann die Teilleiste vollständig dargestellt oder nach einem beliebigen Fahrer gefiltert werden.

Fahrzeugteile haben zwei Leistungs- und eine Zuverlässigkeitswert. Der erste Leistungswert ist der aktuelle Wert und die zweite, welche in einer Klammer steht, der maximal mögliche Wert. Die Punkte der Fahrzeugteile werden farblich unterschiedlich gekennzeichnet, je nachdem wie gut diese sind:

- Ist die Punktzahl weiß, dann ist diese weder das Beste des Teams, noch das Beste aller Teams der Rennserie.
- Ist die Punktzahl grün, so ist dieses Fahrzeugteil das Beste im Team.
- Ist die Punktzahl lila, so ist dieses Fahrzeugteil das Beste aller Teams der Rennserie.

Auf der rechten Hälfte der Seite können alle Fahrzeugteile auf einen Blick eingesehen werden, die sich aktuell in der Verbesserung befinden. Dabei kann man beliebig viele Mitarbeiter in Richtung Leistungs- bzw. Zuverlässigkeitsverbesserung zuteilen. Je nachdem, wie viele Mitarbeiter einer Abteilung zugeordnet wurden, desto schneller werden die Fahrzeugteile in dieser Abteilung verbessert. Darüber hinaus haben die Rennmechaniker ebenfalls Einfluss über die Verbesserungsgeschwindigkeit. Die angegebene Verbesserungsdauer und -prozentsatz pro Tag dividiert sich entsprechend durch die Anzahl der in Verbesserung befindlichen Fahrzeugteile. Je nach Bedarf kann man die Rennmechaniker auch die Abteilung wechseln lassen, sollte dadurch der Verbesserungsprozess beschleunigt werden können.

Abhängig davon, auf welcher Stufe sich die Fabrik im Hauptquartier befindet, erhöht sich die Anzahl der Verbesserungsplätze und Mitarbeiter:

FABRIK-STUFE 1	10 Mitarbeiter	2 Teile parallel
FABRIK-STUFE 2	20 Mitarbeiter	4 Teile parallel
FABRIK-STUFE 3	30 Mitarbeiter	6 Teile parallel
FABRIK-STUFE 4	40 Mitarbeiter	8 Teile parallel

TIPP !!!

Befinden sich Fahrzeugteile in einer Verbesserungsabteilung, zu der keine Mitarbeiter zugeordnet sind, so werden auch diese, wenn auch nur minimal, weiterhin verbessert.

F. Team

1. Teamübersicht:



Unter dem Reiter „Team“ sind die Teamdaten in einer Kurzübersicht zusammengefasst. Um genauere Daten über die Fahrer und Mitarbeiter einsehen zu können, muss man auf die Reiter „Fahrer“ bzw. „Mitarbeiter“ klicken.

Links sieht man eine Übersicht über das Team, auf welcher Position der Teammeisterschaft der aktuellen Serie sich das Team befindet und wie es um die Zufriedenheit des Vorsitzenden bestellt ist. Links oben sind bei den Sternen links und rechts Pfeile, mit denen man durch alle 30 Teams des Spiels klicken und deren Teamdaten betrachten kann.

In der Mitte werden die wichtigsten Mitarbeiter aufgelistet.

- Der Teamchef, den man selbst spielt, sowie die Jobsicherheit
- Die Stamm- und der Ersatzfahrer
- Der Chefingenieur
- Die Rennmechaniker

Die Sterne stehen für die Erfahrung des Fahrer, Chefingenieurs oder Rennmechanikers. Dabei gilt zu beachten, dass volle Sterne für bereits erreichte und ungefüllte für potentielle Erfahrung steht. Unter der Aufstellung der Mitarbeiter befindet sich die Marktfähigkeit des Teams.

Auf der rechten Seite werden oben die Teamdaten in einem Balkendiagramm dargestellt, mit denen man den Vergleich mit anderen Teams der Serie ziehen kann. Die obere lange Linie entspricht dem besten Wert des jeweiligen Balkens. Rechts neben den Balken ist ein kleines Dreieck eingezeichnet, welcher anzeigt, an welcher Stelle sich das eigene Team befindet. Wenn man die Maus über einen Balken legt, so erscheint eine Tabelle, die die genaue Position des Teams im Vergleich zu den anderen anzeigt. Die fünf Balken stehen für Wagen, Fahrer, Hauptquartier, Mitarbeiter und Sponsoren.

Unten links werden die Hauptquartierdaten, wie Nation, Sterne, Mitarbeiteranzahl und die Stufe der Fabrik und des Entwicklungszentrums, zusammengefasst.

2. Scouting:

Name	Nationalität	Alter	Erfahrung	Team	Rennserie	Verfügbare Serie	Kosten pro Rennen	Kosten für den Vertragsbruch	Vertragsende
Michael Okeefe	USA	28	1	Extreme Racing	Extreme Racing Series	Subaru	48.000€	300.000€	2017
Alan Taylor	USA	34	1	Andur AM	Extreme Racing Series	Subaru	200.000€	400.000€	2016
Alan Taylor	USA	34	1	Andur AM	Extreme Racing Series	Subaru	200.000€	400.000€	2016
Alan Taylor	USA	34	1	Andur AM	Extreme Racing Series	Subaru	200.000€	400.000€	2016
Alan Taylor	USA	34	1	Andur AM	Extreme Racing Series	Subaru	200.000€	400.000€	2016
Alan Taylor	USA	34	1	Andur AM	Extreme Racing Series	Subaru	200.000€	400.000€	2016
Alan Taylor	USA	34	1	Andur AM	Extreme Racing Series	Subaru	200.000€	400.000€	2016
Alan Taylor	USA	34	1	Andur AM	Extreme Racing Series	Subaru	200.000€	400.000€	2016
Alan Taylor	USA	34	1	Andur AM	Extreme Racing Series	Subaru	200.000€	400.000€	2016
Alan Taylor	USA	34	1	Andur AM	Extreme Racing Series	Subaru	200.000€	400.000€	2016

Um neue Fahrer und Mitarbeiter anwerben zu können, müssen sie zuerst gescoutet werden (in diesem Fall nur die Fahrer). Damit man nicht den Überblick über die großen Mengen, besonders an Fahrern, verliert, kann man diese nach Alter, Erfahrung und Anzeigoption (alle, Favoriten, entdeckt) filtern.

Darüber hinaus lassen sie sich nach diversen Spalten auf- und absteigend sortieren:

- Name
- Nationalität
- Alter
- Erfahrung
- Team
- Rennserie
- Verfügbare Serie
- Kosten pro Rennen
- Kosten für den Vertragsbruch (= Ablösesumme)
- Vertragsende

Auf der rechten Seite kann man den Scoutingverlauf einsehen. Diese werden in „abgeschlossen“, „Scoutingplätze“ (= aktuell gescoutete Fahrer) und „in Liste“ befindliche Fahrer gruppiert. Das Scouten von Fahrern dauert von Fahrer zu Fahrer unterschiedlich lang und kostet nichts.

Möchte man einen anderen Fahrer vorziehen, so müssen die aktuell laufenden Scoutingaufträge abgebrochen werden. Es ist auch möglich kurzerhand alle Aufträge mit einem Klick auf einen Schlag abzubrechen.

3. Vertragsverhandlungen:



Hat man sich für einen bestimmten Fahrer, Chefingenieur oder Rennmechaniker entschieden, dann muss man diesen auf seinem Profil kontaktieren. Anschließend öffnet sich ein kleines Fenster, welches den Teamchef darüber informiert, ob dieser überhaupt Interesse an einer Vertragsverhandlung hat. Es kann durchaus vorkommen, dass manche für bestimmte Rennserien nicht arbeiten möchten. Für den Fall, dass Interesse besteht, fährt man zum nächsten Fenster fort.

Grundsätzlich hat jeder Fahrer oder Mitarbeiter unterschiedlich viel Geduld mit dem Teamchef. Darüber hinaus haben sie auch diverse Erwartungen. Die Vertragsbedingungen lassen sich in folgende Gruppen unterteilen:

- Position im Team (gilt nur für Fahrer und nicht für Mitarbeiter)
- Kosten pro Rennen (= Gehalt)
- Vertragslänge
- Bonusbedingungen – Handgeld
- Bonusbedingungen – Qualifyingprämie
- Bonusbedingungen – Rennprämie

Im rechten unteren Teil werden die Bedingungen des vorhandenen Vertrags und des Angebots verglichen. Außerdem sieht man hier die Reaktion des Fahrers bzw. Mitarbeiters in den einzelnen Bedingungspositionen.

Wurden alle Bedingungen eingestellt, klickt man auf „Weiter“. Anschließend wartet man ein paar wenige Tage auf die Antwort des Fahrers bzw. Mitarbeiters. Diese Antwort kann entweder positiv oder negativ ausfallen. Fällt sie negativ aus, dann kann man sich zu den Nachverhandlungen zusammensetzen. Ist dieser mit der Geduld am Ende und lehnt das weitere Angebot ab, so sind die Verhandlungen fehlgeschlagen. Bei einer positiven Antwort hat man 7 Tage Zeit, um den Fahrer bzw. Mitarbeiter einzustellen oder das Angebot abzulehnen.

Wird der Fahrer bzw. Mitarbeiter eingestellt und sollte im Team keine Stelle frei sein, so hat man die Wahl, ob, und welche anstelle entlassen werden soll.

4. Fahrer:



Die Fahrer sind die wichtigsten im Team, da sie direkt im Renngeschehen teilnehmen. Mit dem Klick auf den Reiter „Fahrer“ hat man einen umfassenden Überblick über beide Fahrer und den Ersatzfahrer, der vor allem hilfreich sein kann, wenn einer der beiden Stammfahrer beim Feedbackwert schwächelt und dieser schlechter als der Ersatzfahrer ist.

Vorrangig ist er nötig, um unter Verletzungen, Krankheiten oder Formtiefs leidende Stammfahrer zu ersetzen. Ein weiterer Grund kann der sein, dass der Ersatzfahrer ein Paydriver ist, und dieser dem Team für die Teilnahme im Training 50 % des Paydriver-Geldes einbringt. Verzichtet man auf einen Ersatzfahrer, so erscheint ein Nachwuchsfahrer, der jedoch nur für eine Saison im Team bleibt, aber auch nur 1 000 € pro Rennen kostet.



Am Auffallendsten ist der teaminterne Vergleich zwischen beiden Fahrern.

Darunter werden die Vertragsdetails kurz und knapp dargestellt. Ferner gibt es vier Schaltflächen, mit dem man umfangreichere Details einsehen, genauere Vergleiche (auch mit teamexternen Fahrern) anstellen kann, den Fahrer entlassen oder dessen Vertrag verlängern kann.

Mit dem Darauflegen der Maus auf das Porträt des Fahrers erscheint eine Schnellübersicht über dessen Fahrerwerten und Vertragsmodalitäten. Genauere Details lassen sich ebenfalls mit einem Klick auf „Details“ aufrufen

MOTORSPORT MANAGER™



Die Fahrerübersicht enthält viele weitere Informationen. Die wichtigsten sind die Fahrerwerte, die anzeigen, wie gut der Fahrer ist. Sofern der Fahrer noch Potential besitzt, kann sich dieser im Laufe seiner Karriere verbessern. Legt man die Maus über einen beliebigen Wert, so wird sein Fortschritt pro Rennen und in Prozent dargestellt. Der Prozentwert zeigt an, wie weit dieser Wert im Vergleich zum Zenit des Fahrers steht. Zu beachten gilt, dass wenn der Fahrer ein bestimmtes Alter erreicht, Hinzukommt, dass die Leistung eines Fahrers langsam abnimmt. Dieser ist jedoch nicht bei jedem Fahrer gleich und kann nicht eingesehen werden, da dies ein versteckter Wert ist.

Bremsen	Beeinflusst, wie spät der Fahrer vor einer Kurve bremst und ob dabei die Reifen blockieren.
Kurvenverhalten	Beeinflusst die Kurvengeschwindigkeit und die Genauigkeit des Fahrers beim Treffen der Ideallinie.
Geschmeidigkeit	Beeinflusst die Reifenabnutzung und bei geschmeidigen Fahrern bleiben die Reifen länger in Schuss.
Überholen	Beeinflusst die Anzahl der Überholgelegenheiten, die ein Fahrer sieht und die Fähigkeit, ein Überholmanöver umzusetzen.
Konstanz	Beeinflusst die schwankenden Rundenzeiten des Fahrers. Weniger konstante Fahrer schafft vielleicht ein paar gute Runden, könnte dann aber auch wieder abfallen.
Anpassungsfähigkeit	Dieser Wert beeinflusst, ob sich ein Fahrer den Umgang mit einem Fahrzeug zutraut, wenn dieses modifiziert und mit anderen Teilen ausgestattet wurde.
Fitness	Beeinflusst die Abnahme des Leistungsniveaus des Fahrers während eines Rennens. Bei einem weniger fitten Fahrer kann dessen Leistung in späteren Etappen eines Rennens abnehmen.
Feedback	Beeinflusst die Genauigkeit und Nützlichkeit des Feedbacks vom Fahrer während eines Rennwochenendes.
Konzentration	Beeinflusst die geistige Haltung des Fahrers und die Wahrscheinlichkeit, dass er einen Fehler macht.
Moral des Fahrers	Zeigt die Zufriedenheit des Fahrers. Zufriedene Fahrer zeigen eher eine gute Leistung, während unzufriedene Fahrer eher ihr aktuelles Team verlassen wollen.
Marktfähigkeit	Je höher dieser Wert ist, desto bessere Sponsoren zieht der Fahrer an.

Ferner gelten auch die Fahrermerkmale zu beachten, die oftmals, teilweise gravierenden, Einfluss auf die Fahrerwerte haben. Einige stehen bereits von Anfang an fest, manche können später hinzukommen.

Charakter und Fähigkeiten

Teamfähig	Beziehung zu Mechaniker	+10	
	Moral des Teamkollegen	+10	
	Zufriedenheit des Vorsitzenden	+10	
Egoistisch	Beziehung zu Mechaniker	-10	
	Moral des Teamkollegen	-10	
	Zufriedenheit des Vorsitzenden	-10	

Narzisstisch	Marktfähigkeit des Fahrers	+30	
Medienschau	Marktfähigkeit des Fahrers	-30	

Mediengewandt	Marktfähigkeit des Fahrers	+15	
	Zufriedenheit des Vorsitzenden	+5	
Langweilig in Interviews	Marktfähigkeit des Fahrers	-15	
	Zufriedenheit des Vorsitzenden	+5	

Furchtlos	Bremsen	+1	
	Überholen	+1	
Angsthase	Bremsen	-1	
	Überholen	-1	

Clever	Anpassungsfähigkeit	+1	
	Feedback	+1	
Dumm	Anpassungsfähigkeit	-1	
	Feedback	-1	

Bodenständig	Beziehung zu Mechaniker	+15	
Verwöhnt	Beziehung zu Mechaniker	-15	

Tüchtig	Fitness	+1	
	Beziehung zu Mechaniker	+15	
Faul	Fitness	-1	
	Beziehung zu Mechaniker	-15	

Selbstlos	---	---	Der Fahrer kümmert sich nicht, ob er jedes neuentwickelte Teil erhält oder nicht.
Habgierig	---	---	Der Fahrer hätte gerne jedes neuentwickelte Teil.

MOTORSPORT MANAGER

Gut aussehend	Marktfähigkeit des Fahrers	+30	
Hässlich	Marktfähigkeit des Fahrers	-30	

Sympathisch	Beziehung zu Mechaniker	+5	
	Moral des Teamkollegen	+5	
	Zufriedenheit des Vorsitzenden	+5	
Gemein	Beziehung zu Mechaniker	-5	
	Moral des Teamkollegen	-5	
	Zufriedenheit des Vorsitzenden	-5	

Mager	Fitness	+1	
Außer Form	Fitness	-1	

Optimistisch	Moral des Fahrers	+10	
Pessimistisch	Moral des Fahrers	-10	

Ausgeglichen	Konstanz	+2	
Unbeständig	Konstanz	-2	

Felsenfest	Konzentration	+2	
Bruchpilot	Konzentration	-2	

Überholspezialist	Überholen	+2	
Aktionsscheu	Überholen	-2	

Geschwätzig	Feedback	+2	
Funkscheu	Feedback	-5	

Geübt mit DRS	Bremsen	+1	
	Kurvenverhalten	+1	
Schlecht mit DRS	Bremsen	-1	
	Kurvenverhalten	-1	

Geübt mit KERS	Bremsen	+1	
	Kurvenverhalten	+1	
Schlecht mit KERS	Bremsen	-1	
	Kurvenverhalten	-1	

Spätbremser	Bremsen	+2	
Frühbremser	Bremsen	-2	

MOTORSPORT MANAGER™

Feedbackaffin	Feedback	+2	
Feedbackscheu	Feedback	-2	

Sanfter Bremser	Geschmeidigkeit	+2	
Verbremsler	Geschmeidigkeit	-2	

Kommt mit komplexen Lenkrädern klar	Anpassungsfähigkeit	+2	
Nicht immer so kompliziert!	Anpassungsfähigkeit	-2	

Aggressiv	Überholen	+2	
Passiv	Überholen	-2	

Blitzschnelle Reaktionen	Konzentration	+2	
Langsame Reaktionen	Konzentration	-2	

Überglücklich	alle Fahrerwerte Dauer	+1 4 Wochen	
Verliert die Hoffnung	alle Fahrerwerte Dauer	+1 4 Wochen	

Glücklich	Moral des Fahrers Dauer	+30 20 Wochen	
Niedergeschlagen	Moral des Fahrers Dauer	-30 2-12 Wochen	

Neue Leidenschaft	alle Fahrerwerte Dauer	+1 20 Wochen	
Midlife Crisis	alle Fahrerwerte Dauer	-1 20 Wochen	Der Fahrer ist 30 Jahre oder älter.

Jungspund	Beziehung zu Mechaniker Dauer	+10 100 Wochen	Der Fahrer ist 21 Jahre oder jünger.
Alt	alle Fahrerwerte	-2	Der Fahrer ist 30 Jahre oder älter.

Kluger Routinier	Beziehung zu Mechaniker Moral des Teamkollegen	+10 +10	
Greenhorn	Beziehung zu Mechaniker Dauer	-10 12 Wochen	

MOTORSPORT MANAGER

Lernt schnell	Verbesserungsfähigkeit	+5	
	Dauer	20 Wochen	
Frustrierter Ersatzfahrer	Moral des Fahrers	-20	
	Verbesserungsfähigkeit	-2	
	Dauer	20 Wochen	

Engagiert	Beziehung zu Mechaniker	+10	
Nervige bessere Hälfte	Beziehung zu Mechaniker	-10	
Schoßhund	Beziehung zu Mechaniker	-20	
Zwangsneurotisch	Beziehung zu Mechaniker	-30	
Verrückt	Beziehung zu Mechaniker	-100	

Bodyguard	Moral des Fahrers	+10	
	Beziehung zu Mechaniker	-10	
	Dauer	20 Wochen	
Gefolge	Moral des Fahrers	+10	
	Beziehung zu Mechaniker	-25	
	Dauer	20 Wochen	

Neue Frisur	Marktfähigkeit des Fahrers	+5	Die Presse hat die neue Frisur des Fahrers kommentiert.
	Dauer	8 Wochen	
Misstraut den Medien	Moral des Fahrers	-30	Die Presse veröffentlichte Gerüchte über den Fahrer.
	Dauer	8 Wochen	

Berühmter Vater	Marktfähigkeit des Fahrers	+10	
	Zufriedenheit des Vorsitzenden	+10	
Umstritten	Marktfähigkeit des Fahrers	+25	
	Zufriedenheit des Vorsitzenden	-15	

Eisig	Konzentration	+1	
	Marktfähigkeit des Fahrers	-50	

Enthusiastisch	Feedback	+1	
	Verbesserungsfähigkeit	+10	
	Moral des Teamkollegen	+10	

Erneute Konzentration	alle Fahrerwerte	+1	
	Dauer	20 Wochen	

Hitzköpfig	Überholen	+2	
	Konzentration	-1	
	Marktfähigkeit des Fahrers	+10	
	Beziehung zu Mechaniker	-25	

MOTORSPORT MANAGER™

Lebensfreudig	Konzentration	-1	
	Verbesserungsfähigkeit	-5	
	Marktfähigkeit des Fahrers	+5	
	Zufriedenheit des Vorsitzenden	-5	

Neigt zu Panik	Anpassungsfähigkeit	-2	
	Feedback	-1	
	Konzentration	-1	

Paranoid	Konzentration	-2	
	Marktfähigkeit des Fahrers	+5	
	Beziehung zu Mechaniker	-25	

Schüchtern und zurückhaltend	Feedback	+1	
	Marktfähigkeit des Fahrers	-30	

Von UFO entführt worden	Konzentration	-3	
	Moral des Fahrers	-10	
	Dauer	20 Wochen	

Verstecktes Potential	Potential	+50	Der Fahrer ist 21 Jahre oder jünger und das Potential ist höher als 50.
Wunderkind	Potential	+50	

Rennwochenende und Meisterschaft

Held der ersten Runde	alle Fahrerwerte	+4	Gilt nur für die erste Runde im Rennen.
Panik in der ersten Runde	alle Fahrerwerte	-4	Gilt nur für die erste Runde im Rennen.

Geborener Anführer	alle Fahrerwerte	+2	Gilt nur für den ersten Platz im Rennen.
Hasst das Führen	alle Fahrerwerte	-2	Gilt nur für den ersten Platz im Rennen.

Verfolger	alle Fahrerwerte	+2	Gilt nur für den zweiten Platz im Rennen.
Hasst das Verfolgen	alle Fahrerwerte	-2	Gilt nur für den zweiten Platz im Rennen.

Treibstoffsparer	---	---	Der Fahrer verbraucht weniger Treibstoff als normal.
Treibstoffhungrig	---	---	Der Fahrer verbraucht mehr Treibstoff als normal.

MOTORSPORT MANAGER

Duellprofi	alle Fahrerwerte	+1	Gilt nur, wenn sich auf der Strecke genau 1 Fahrzeug innerhalb von 1 Sekunde des Fahrers befindet.
Hasst Duelle	alle Fahrerwerte	-1	Gilt nur, wenn sich auf der Strecke genau 1 Fahrzeug innerhalb von 1 Sekunde des Fahrers befindet.
Waghalsig in Duellen	Überholen Konstanz Konzentration	+4 -2 -4	Gilt nur, wenn sich auf der Strecke genau 1 Fahrzeug innerhalb von 1 Sekunde des Fahrers befindet.

Einsitzer-Experte	Bremsen Überholen Anpassungsfähigkeit	+2 +2 +2	Gilt nur für Einsitzer-Serien.
GT-Experte	Kurvenverhalten Geschmeidigkeit Konstanz	+2 +2 +2	Gilt nur für GT-Serien.

„Streckenname“-Experte	alle Fahrerwerte	+2	Gilt nur an einem bestimmten Ort.
Schwerer Unfall in „Streckenname“	alle Fahrerwerte	-2	Gilt nur an einem bestimmten Ort.

Lokalmatador	alle Fahrerwerte	+2	Gilt nur für Heimrennen des Fahrers.
Heimversager	alle Fahrerwerte	-2	Gilt nur für Heimrennen des Fahrers.

Konfigurationsprofi	Feedback	+2	Gilt nur während Training.
Hat von Konfiguration keine Ahnung	Feedback	-2	Gilt nur während Training.

Konzentriert	alle Fahrerwerte	+2	Gilt nur während Training und Qualifying.
Raser	alle Fahrerwerte	+2	Gilt nur während Rennen.

Mag wechselhafte Bedingungen	Anpassungsfähigkeit	+2	Gilt nur auf Intermediate-Reifen.
Hasst Intermediates	Anpassungsfähigkeit	-2	Gilt nur auf Intermediate-Reifen.

Regenwetter-Profi	alle Fahrerwerte	+2	Gilt nur, wenn die Strecke nass ist.
Schlecht im Regen	alle Fahrerwerte	-2	Gilt nur, wenn die Strecke nass ist.

Auf dem Podium	Moral des Fahrers Dauer	+5 2 Wochen	
Rennsieg	Moral des Fahrers Dauer	+15 2 Wochen	
Heimrennen-Sieg	Moral des Fahrers Dauer	+25 2 Wochen	

MOTORSPORT MANAGER

Gleichgültiger Sieger	Marktfähigkeit des Fahrers	-20	Der Fahrer hat 3 oder mehr Rennen nacheinander gewonnen.
	Dauer	1 Woche	
Unerwarteter Ruhestand	Dauer	1 Woche	Der Fahrer ist 24 Jahre alt oder älter, gewann bereits eine Meisterschaft und geht nun bald in den Ruhestand.

Zufrieden	Konzentration	-1	Der Ersatzfahrer fuhr seit 4 oder mehr Rennen nicht mehr.
	Moral des Fahrers	+5	
	Verbesserungsfähigkeit	-25	
	Dauer	20 Wochen	

Aktueller European Racing Series-Champion	Marktfähigkeit des Fahrers	+20	
	Moral des Fahrers	+50	
	Beziehung zu Mechaniker	+10	
	Zufriedenheit des Vorsitzenden	+10	
	Dauer	50 Wochen	
Aktueller Asia-Pacific Supercup-Champion	Marktfähigkeit des Fahrers	+30	
	Moral des Fahrers	+50	
	Beziehung zu Mechaniker	+10	
	Zufriedenheit des Vorsitzenden	+10	
	Dauer	50 Wochen	
Aktueller World Motorsport Championship-Champion	Marktfähigkeit des Fahrers	+40	
	Moral des Fahrers	+50	
	Beziehung zu Mechaniker	+10	
	Zufriedenheit des Vorsitzenden	+10	
	Dauer	50 Wochen	
Aktueller GT Challenger Series-Champion	Marktfähigkeit des Fahrers	+20	
	Moral des Fahrers	+50	
	Beziehung zu Mechaniker	+10	
	Zufriedenheit des Vorsitzenden	+10	
	Dauer	50 Wochen	
Aktueller International GT Championship-Champion	Marktfähigkeit des Fahrers	+30	
	Moral des Fahrers	+50	
	Beziehung zu Mechaniker	+10	
	Zufriedenheit des Vorsitzenden	+10	
	Dauer	50 Wochen	

Spiritualität

Zum Glauben gefunden	Konzentration	+1	
	Moral des Fahrers	+10	
	Dauer	20 Wochen	
Glaubensstreu	Konzentration	+2	
	Moral des Fahrers	+20	
	Dauer	20 Wochen	
Geistlicher	alle Fahrerwerte	-1	
	Moral des Fahrers	+30	
	Dauer	20 Wochen	

MOTORSPORT MANAGER

Kult beigetreten	alle Fahrerwerte	-1	
	Moral des Fahrers	+30	
	Dauer	20 Wochen	
Engagierter Kultist	alle Fahrerwerte	-2	
	Moral des Fahrers	+40	
	Dauer	20 Wochen	
Kultführer	alle Fahrerwerte	-4	
	Moral des Fahrers	+50	
	Dauer	20 Wochen	

Meditiert	Konzentration	+2	
	Dauer	20 Wochen	

Kunst, Mode und Ähnliches

Angehender Musiker	Marktfähigkeit des Fahrers	+10	
	Dauer	20 Wochen	
Erstes Album	Marktfähigkeit des Fahrers	+25	
	Dauer	20 Wochen	
Erfolgreiche Musikkarriere	alle Fahrerwerte	-2	
	Dauer	20 Wochen	
Gescheiterte Musikkarriere	Marktfähigkeit des Fahrers	-30	
	Dauer	20 Wochen	

Modebewusst	Marktfähigkeit des Fahrers	+10	
	Dauer	20 Wochen	
Entwirft eine Modekollektion	Marktfähigkeit des Fahrers	+25	
	Dauer	20 Wochen	
Erfolgreiche Modekarriere	Marktfähigkeit des Fahrers	+40	
	Dauer	20 Wochen	
Gescheiterte Modekarriere	alle Fahrerwerte	-1	
	Moral des Fahrers	-30	
	Dauer	20 Wochen	

Angehendes Model	Marktfähigkeit des Fahrers	+10	
	Dauer	20 Wochen	
Modelagentur beigetreten	Marktfähigkeit des Fahrers	+20	
	Dauer	20 Wochen	
Katalogmodel	Marktfähigkeit des Fahrers	+30	
	Dauer	20 Wochen	
Laufstegmodel	Marktfähigkeit des Fahrers	+40	
	Dauer	20 Wochen	
Gescheitertes Model	alle Fahrerwerte	-1	
	Moral des Fahrers	-30	
	Dauer	20 Wochen.	

MOTORSPORT MANAGER™

Nimmt Schauspielunterricht	Marktfähigkeit des Fahrers Dauer	+10 20 Wochen	
Spricht für Filme vor	Marktfähigkeit des Fahrers Dauer	+20 20 Wochen	
Erste Filmrollen	Fitness Konzentration Marktfähigkeit des Fahrers Dauer	-1 -1 +30 20 Wochen	
Erfolgreiche Schauspielkarriere	Fitness Konzentration Marktfähigkeit des Fahrers Dauer	-2 -2 +40 20 Wochen	
Gescheiterte Schauspielkarriere	alle Fahrerwerte Moral des Fahrers Dauer	-1 -30 20 Wochen	

Dreht Doku	Marktfähigkeit des Fahrers Dauer	+25 20 Wochen	
Schreibt Autobiographie	Marktfähigkeit des Fahrers Beziehung zu Mechaniker Moral des Teamkollegen Zufriedenheit des Vorsitzenden Dauer	+25 -5 -5 -5 20 Wochen	
Schreibt zweite Autobiographie	Marktfähigkeit des Fahrers Beziehung zu Mechaniker Moral des Teamkollegen Zufriedenheit des Vorsitzenden Dauer	+25 -5 -5 -5 20 Wochen	

Volksläufer	Marktfähigkeit des Fahrers Dauer	+10 20 Wochen	
Freiwilligenarbeit	Marktfähigkeit des Fahrers Dauer	+15 20 Wochen	
Wohltätigkeitsarbeit im Ausland	Marktfähigkeit des Fahrers Dauer	+20 20 Wochen	
Sonderbotschafter	Marktfähigkeit des Fahrers Dauer	+25 20 Wochen	
Dschungelfieber	alle Fahrerwerte Dauer	-1 20 Wochen	

Andere Rennklassen

Fährt Schneemobilrennen	Anpassungsfähigkeit Marktfähigkeit des Fahrers Dauer	+1 +5 20 Wochen	
Schneemobil-Champion	Anpassungsfähigkeit Marktfähigkeit des Fahrers	+2 +5	

MOTORSPORT MANAGER™

Fährt Rallye	Kurvenverhalten	+1	
	Marktfähigkeit des Fahrers	+5	
	Dauer	20 Wochen	
Rallye-Champion	Kurvenverhalten	+2	
	Marktfähigkeit des Fahrers	+5	

Fährt Motorradrennen	Geschmeidigkeit	+1	
	Marktfähigkeit des Fahrers	+5	
	Dauer	20 Wochen	
Motorrad-Champion	Geschmeidigkeit	+2	
	Marktfähigkeit des Fahrers	+5	

Fährt Langstreckenrennen	Konstanz	+1	
	Marktfähigkeit des Fahrers	+5	
	Dauer	20 Wochen	
Langstrecken-Champion	Konstanz	+2	
	Marktfähigkeit des Fahrers	+5	

Fährt Radrennen	Fitness	+1	
	Marktfähigkeit des Fahrers	+5	
	Dauer	20 Wochen	
Radrenn-Champion	Fitness	+2	
	Marktfähigkeit des Fahrers	+5	

Rennsimulations-Enthusiast	Überholen	+1	
	Marktfähigkeit des Fahrers	+5	
	Dauer	20 Wochen	
Rennsimulations-Champion	Überholen	+2	
	Marktfähigkeit des Fahrers	+5	

Drifter	Kurvenverhalten	+1	
	Marktfähigkeit des Fahrers	+5	
	Dauer	26 Wochen	
Driftexperte	Kurvenverhalten	+2	
	Marktfähigkeit des Fahrers	+5	

Stockcar-Fahrer	Bremsen	+1	
	Marktfähigkeit des Fahrers	+5	
	Dauer	26 Wochen	
Stockcar-Champion	Bremsen	+2	
	Marktfähigkeit des Fahrers	+5	

Truck-Fahrer	Überholen	+1	
	Marktfähigkeit des Fahrers	+5	
	Dauer	26 Wochen	
Truckrennen-Champion	Überholen	+2	
	Marktfähigkeit des Fahrers	+5	

Pilotenschein-Ausbildung	Konzentration	-2	
	Marktfähigkeit des Fahrers	+5	
	Dauer	26 Wochen	
Ausgebildeter Pilot	Geschmeidigkeit	+2	
	Konzentration	-1	
	Marktfähigkeit des Fahrers	+5	

Team, Sponsoren, Vertrag und Ähnliches

Aktienanlagen	Dauer	20 Wochen	Der Fahrer möchte ins Team investieren und hat etwas Geld überwiesen.
Offshore-Konten	Dauer	20 Wochen	Der Buchhalter des Fahrers hat eine Investition ins Team vorgeschlagen und etwas Geld überwiesen.

Veruntreut Gelder	Marktfähigkeit des Fahrers	-15	
	Dauer	20 Wochen	
Anklage wegen Steuerhinterziehung	Marktfähigkeit des Fahrers	-30	
	Dauer	20 Wochen	
Bankrott	Gewünschter Verdienst	+200 000 €	
	Dauer	20 Wochen	

Ehrgeizig	Gewünschte Siege	20	Der Fahrer möchte vor dem Ruhestand Trophäen gewinnen.
Zufrieden	Moral des Fahrers	+30	Der Fahrer kümmert sich nicht um Trophäen vor dem Ruhestand.
	Gewünschter Verdienst	-100 000 €	

Leidenschaftlich	Gewünschte Siege	20	Der Fahrer möchte vor dem Ruhestand Trophäen gewinnen.
	Gewünschter Verdienst	-100 000 €	
Söldner	Gewünschter Verdienst	+100 000 €	Der Fahrer kümmert sich nicht um Trophäen vor dem Ruhestand.

Verschwenderisch	Gewünschter Verdienst	+250 000 €	Der Fahrer hat 2 oder mehr Rennen nacheinander gewonnen.
Aufgeblasen	Marktfähigkeit des Fahrers	+500 000 €	
	Moral des Fahrers	+15	
	Beziehung zu Mechaniker	+10	
	Zufriedenheit des Vorsitzenden	-10	
	Gewünschter Verdienst	-5	
	Dauer	15 Wochen	

MOTORSPORT MANAGER

Hasst Stallorders	Zufriedenheit des Vorsitzenden	-35	
Im Alleingang	Dauer	8 Wochen	Die Moral des Fahrers ist unter 5. Der Fahrer akzeptiert generell keine Anweisungen.

Hasst Autorität	Dauer	50 Wochen	
-----------------	-------	-----------	--

Geschmeichelt	Dauer	50 Wochen	Der Fahrer ist für Verhandlungen offen.
Beleidigt	Dauer	50 Wochen	Der Fahrer wird nicht einmal mit Ihnen verhandeln.

Mentor			Der Fahrer befindet sich am Gipfel seiner Karriere. Er hilft dem Teamkollegen, sich schneller zu verbessern.
Ressourcenfresser			Der Fahrer befindet sich am Gipfel seiner Karriere. Der Teamkollege verbessert sich langsamer.

Fahrerrivale	Dauer	52 Wochen	Der Fahrer will nicht für das gleiche Team fahren wie Rivale "Name des Rivalen".
Rivale im Team	Dauer	52 Wochen	Der Fahrer möchte seinen Vertrag nicht verlängern, solange "Name des Kollegen" noch für das Team fährt.

Möchte Nr. 1 sein	Moral des Fahrer	-15	Gilt nur, wenn der Fahrer nicht Nummer 1 ist.
Möchte Spitzenmechaniker	Moral des Fahrer	-15	Gilt nur, wenn der Mechaniker weniger Sterne als der Fahrer hat.
Fühlt sich bedroht	Moral des Fahrer	-15	Gilt nur, wenn der Mechaniker mehr Sterne als der Fahrer hat.
Neidisch	Moral des Fahrer	-15	Gilt nur, wenn der Teamkollege des Fahrers pro Rennen mehr kostet.

Meinungsverschiedenheit mit Mechaniker	Beziehung zu Mechaniker	-50	
	Dauer	8 Wochen	
Meinungsverschiedenheit mit Teamkollege	Moral des Teamkollegen	-50	Der Fahrer hatte eine Auseinandersetzung mit Kollege "Name des Kollegen".
	Dauer	8 Wochen	
Meinungsverschiedenheit mit Vorsitzenden	Zufriedenheit des Vorsitzenden	-25	
	Dauer	8 Wochen	
Meinungsverschiedenheit mit Sportkommissaren	Dauer	8 Wochen	Das Fahrzeug ist zerstört bzw. musste abgegeben werden.
Meinungsverschiedenheit mit Fans	Marktfähigkeit des Fahrers	-100	Der Fahrer fuhr ein schlechtes Rennen.
	Dauer	12 Wochen	

MOTORSPORT MANAGER

Trainiert Jungfahrer	Moral des Fahrers Dauer	+20 20 Wochen	
Eigene Kartsportschule	Überholen Dauer	+1 20 Wochen	
Vorsitzender der Fahrer- gewerkschaft	Marktfähigkeit des Fahrers Moral des Fahrers Dauer	+10 +20 20 Wochen	
Eröffnet Museum	alle Fahrerwerte Dauer	-1 20 Wochen	
Museum eröffnet	alle Fahrerwerte Dauer	+1 20 Wochen	
Ruhmeshalle	alle Fahrerwerte Dauer	+1 20 Wochen	

Hat neuen Vertrag	Moral des Fahrers Dauer	+10 5 Wochen	
Mit Vertrag unzufrieden	Moral des Fahrers Dauer	-30 26 Wochen	Der Vertrag ist unter den Qualitäten des Fahrers.

Versprechen gehalten	Moral des Fahrers Dauer	+30 5 Wochen	
Versprechen gebrochen	Moral des Fahrers Dauer	-50 5 Wochen	

Versprochen: neues Teil	Moral des Fahrers Dauer	+5 3 Wochen	
Versprochen: höheres Gehalt	Moral des Fahrers Dauer	+5 2 Wochen	
Versprochen: Meister- schaftsrank	Moral des Fahrers Dauer	+5 8-40 Wochen	
Versprochen: HQ- Verbesserung	Moral des Fahrers Dauer	+5 45 Wochen	
Versprochen: Mechaniker entlassen	Moral des Fahrers Dauer	+5 4 Wochen	
Versprochen: Ingenieur entlassen	Moral des Fahrers Dauer	+5 4 Wochen	
Versprochen: Reservefah- rer entlassen	Moral des Fahrers Dauer	+5 5 Wochen	

Paydriver	---	---	Die Sponsoren des Fahrers zahlen Ihnen für jedes Rennen, an dem sie beteiligt sind, "6-stelliger Betrag" € (50 %, wenn der Fahrer nur am Training teilnimmt).
-----------	-----	-----	---

Schlecht unter Druck	alle Fahrerwerte	-1	Gilt nur, wenn Sponsorenziel Platz 3 oder besser ist.
----------------------	------------------	----	---

MOTORSPORT MANAGER

Unter Druck	Bremsen	+1	Der Vorsitzende hat dem Teamchef ein Ultimatum gestellt.
	Kurvenverhalten	+1	
	Konstanz	-1	
	Konzentration	-1	
	Dauer	4 Wochen	

Verliert das Vertrauen	Moral des Fahrers	-25	Der Fahrer wurde mit riskanten Fahrzeugteilen erwischt.
	Dauer	25 Wochen	

Privatleben

Einbruch	alle Fahrerwerte	-1	
	Dauer	8 Wochen	
Hausbrand	alle Fahrerwerte	-1	
	Dauer	8 Wochen	

Geheime Affäre	Konzentration	-2	
	Dauer	20 Wochen	
Affäre aufgedeckt	alle Fahrerwerte	-2	
	Dauer	20 Wochen	

Frisch verheiratet	Marktfähigkeit des Fahrers	+5	
	Moral des Fahrers	+20	
	Dauer	20 Wochen	
Frisch geschieden	Konzentration	-1	
	Marktfähigkeit des Fahrers	+5	
	Moral des Fahrers	+20	
	Dauer	8 Wochen	
Neugeborenes Baby	Fitness	-1	
	Konzentration	-2	
	Marktfähigkeit des Fahrers	+5	
	Moral des Fahrers	+30	
	Dauer	8 Wochen	

In Teamkollegen verknallt	Moral des Fahrers	+10	
	Dauer	20 Wochen	
Beziehung mit Teamkollege	Moral des Fahrers	+15	
	Dauer	20 Wochen	
In Teamkollegen verliebt	Moral des Fahrers	+20	
	Dauer	20 Wochen	
Teamkollegen verheiratet	Moral des Fahrers	+30	
	Dauer	20 Wochen	
Von Teamkollegen getrennt	Dauer	20 Wochen	

Clubbesucher	Marktfähigkeit des Fahrers Dauer	+5 20 Wochen	
Partymarathon	Fitness Konzentration Marktfähigkeit des Fahrers Dauer	-1 -1 +10 20 Wochen	
Party ohne Ende	Fitness Konzentration Marktfähigkeit des Fahrers Dauer	-2 -2 +15 20 Wochen	
Ausgebrannt	alle Fahrerwerte Dauer	-1 20 Wochen	
Promi-Beziehung	Moral des Fahrers Dauer	+20 20 Wochen	
Promi-Trennung	Moral des Fahrers Dauer	-20 20 Wochen	
Promi-Partner	Marktfähigkeit des Fahrers Dauer	+30 20 Wochen	

Geblizt	Marktfähigkeit des Fahrers Dauer	+5 20 Wochen	
Totalschaden verursacht	Zufriedenheit des Vorsitzenden Marktfähigkeit des Fahrers Dauer	-10 +10 20 Wochen	
Führerscheinentzug	Zufriedenheit des Vorsitzenden Marktfähigkeit des Fahrers Dauer	-15 +15 20 Wochen	
Im Auto Selfies gemacht	Zufriedenheit des Vorsitzenden Marktfähigkeit des Fahrers Dauer	-20 +20 20 Wochen	

Sucht, Krankheit und Verletzungen

Suchtverhalten	Konzentration Moral des Fahrers Dauer	-2 -20 20 Wochen	
Auf Reha	alle Fahrerwerte Moral des Fahrers Dauer	-1 +15 20 Wochen	
Drogenfrei	Konzentration Moral des Fahrers Dauer	+2 +30 20 Wochen	
Rückfällig	alle Fahrerwerte Moral des Fahrers Dauer	-2 -30 20 Wochen	

MOTORSPORT MANAGER

Liebt Computerspiele	Konzentration	-3	
	Moral des Fahrers	-5	
	Dauer	20 Wochen	

Erkältung	alle Fahrerwerte	-1	
	Dauer	2 Wochen	
Grippe	alle Fahrerwerte	-3	
	Dauer	2 Wochen	
Fieber	alle Fahrerwerte	-5	
	Dauer	4 Wochen	

Augenprobleme	Kurvenverhalten	-4	Das Fahrzeug ist zerstört bzw. musste aufgegeben werden.
	Überholen	-4	
	Feedback	-4	
	Konzentration	-4	
	Dauer	4 Wochen	

Blaues Auge	Konzentration	-2	Das Fahrzeug ist zerstört bzw. musste aufgegeben werden.
	Dauer	2 Wochen	

Gebrochener Mittelfuß	Bremsen	-12	Das Fahrzeug ist zerstört bzw. musste aufgegeben werden.
	Geschmeidigkeit	-12	
	Konstanz	-12	
	Dauer	6 Wochen	

Nackenprobleme	Fitness	-10	Das Fahrzeug ist zerstört bzw. musste aufgegeben werden.
	Dauer	8 Wochen	

Rippenbruch	Kurvenverhalten	-8	Das Fahrzeug ist zerstört bzw. musste aufgegeben werden.
	Fitness	-8	
	Dauer	4 Wochen	

Rückenschmerzen	Geschmeidigkeit	-3	Das Fahrzeug ist zerstört bzw. musste aufgegeben werden.
	Konstanz	-3	
	Anpassungsfähigkeit	-3	
	Fitness	-3	
	Dauer	4 Wochen	

Schulter ausgekugelt	Kurvenverhalten	-15	Das Fahrzeug ist zerstört bzw. musste aufgegeben werden.
	Geschmeidigkeit	-15	
	Konstanz	-15	
	Dauer	4 Wochen	

MOTORSPORT MANAGER

Schleudertrauma	Bremsen	-12	Das Fahrzeug ist zerstört bzw. musste aufgegeben werden.
	Kurvenverhalten	-12	
	Überholen	-12	
	Anpassungsfähigkeit	-12	
	Konzentration	-10	
	Dauer	8 Wochen	

Verstauchtes Handgelenk	Kurvenverhalten	-4	Das Fahrzeug ist zerstört bzw. musste aufgegeben werden.
	Geschmeidigkeit	-4	
	Überholen	-4	
	Dauer	6 Wochen	

5. Chefingenieur und Rennmechaniker:



Mit einem Klick auf dem Reiter „Mitarbeiter“ wird eine Übersicht über die wichtigsten Mitarbeiter des Teams geöffnet, der Chefingenieur und die Rennmechaniker. Ferner lassen sich alle möglichen Maßnahmen, wie Entlassungen und Vertragsverlängerungen mit einfachen Klicks bewerkstelligen. Außerdem auch diverse Vergleiche mit Chefingenieuren und Rennmechanikern anderer Teams, sowie zurzeit mit arbeitslosen, vornehmen.

Was es mit den „bekannten Komponenten“ des Chefingenieurs und den „Beziehungen zu den Fahrern“ auf sich hat, wird weiter unten im selben Kapitel erklärt.

Schiebt man die Maus über das Porträt des Mitarbeiters, so erscheint, wie beim Fahrer, eine Schnellübersicht über dessen Mitarbeiterwerten und Vertragsdetails. Genauere Details lassen sich ebenfalls mit einem Klick auf „Details“ aufrufen. Einige dieser Details steht bereits auch auf der Übersicht, beispielsweise Vertragsdetails und die Beziehungen zu den Fahrern.

Über das Scoutingsystem kontaktierte Chefingenieure und Rennmechaniker erscheinen in der Spalte „Personal anwerben“. Hierbei werden der Verhandlungsstatus und die Frist angezeigt. Bittet der potentielle Mitarbeiter um ein Gespräch am Verhandlungstisch, da er mit Vertragskonditionen noch nicht einverstanden ist, so kann man die Konditionen neu verhandeln. Je nachdem, wie unzufrieden der potentielle Mitarbeiter mit dem Vertragsvorschlag ist, desto weniger oder mehr Geduld hat dieser mit dem Teamchef. Nimmt er jedoch die Konditionen an, dann hat man 7 Tage Zeit, diesen einzustellen oder den Vertrag zurückzuziehen.

MOTORSPORT MANAGER™



Jeder Chefingenieur kennt verschiedene Komponenten. Diese können beim Bau neuer Fahrzeugteile hinzugefügt werden. Verbessern Chefingenieure sich im Laufe ihrer Karriere, können sie neue Komponenten erlernen.

Des Weiteren haben die Mitarbeiterwerte eines Chefingenieurs Einfluss auf den Bau neuer Fahrzeugteile. Die angezeigten Werte bei Motor, Bremsen, Getriebe, Frontflügel, Aufhängung und Heckflügel werden bei der Produktion neuer Fahrzeugteile additiv hinzugerechnet.

Bei GT-Serien ist anstelle des Front- oder Heckflügels jener Wert für den Spoiler angegeben.



Der Rennmechaniker hat um einiges mehr zum Team beizutragen, als der Chefingenieur. Er kümmert sich nicht nur um die Fahrzeugteilentwicklung (Leistung und Zuverlässigkeit), sondern auch um die Beziehung zu seinem ihm zugeteilten Fahrer. Die beiden Mechanikerkomponenten sind davon abhängig, wie gut die Beziehung ist. Außerdem ist der Rennmechaniker an den Rennwochenenden für die Boxenstopps zuständig

Boxenstopps	Konzentration	Beeinflusst die Wahrscheinlichkeit von Fehlern während Boxenstopps. Je schlechter die Konzentration des Rennmechanikers, desto höher ist die Chance auf Fehler.
	Teilereparatur	Beeinflusst, wie schnell Fahrzeugteile im Rennen repariert werden.
	Boxenstopps	Beeinflusst, wie schnell Boxenstopps am Rennwochenende durchgeführt werden. Je höher dieser Wert, desto schneller sind die Boxenstopps.
Team	Zuverlässigkeit	Beeinflusst, wie schnell die Zuverlässigkeit eines Fahrzeugteils in der Teilentwicklung verbessert werden kann.
	Beziehung	Beeinflusst, wie schnell die Beziehung zwischen Rennmechaniker und Fahrer sich verbessert. Je höher der Wert, desto schneller werden die beiden miteinander vertraut.
	Leistung	Beeinflusst, wie schnell die Leistung eines Fahrzeugteils in der Teilentwicklung verbessert werden kann.

G. Finanzen und Hauptquartier

1. Budget:



Zu beachten gilt: Das ist ein Budget und keine Bilanz! Das Budget gibt somit nicht wider, wie viel Geld auf dem Teamkonto wirklich liegt. Das Budget zeigt an, wie viele finanzielle Mittel man aktuell zu Verfügung hat und wie viele Kosten bzw. Einkommen pro Rennen das Budget beeinflussen. Man sollte außerdem beachten, dass man maximal 5 000 000 € ins Minus gehen kann, da ansonsten der Vorsitzende ein Veto einlegt und das Vorhaben (Hauptquartierausbau oder Neuteilentwicklung) abschmettern wird. Jedoch ist es möglich, vom Vorsitzenden bis zu einem gewissen Rahmen um „zusätzliche Gelder“ anzufordern.

Auf der linken Seite sind die Zufriedenheit des Vorsitzenden, das Saisonziel der Teammeisterschaft und der Budgetverlauf einsehbar. Den größten Teil der Seite nimmt die Budgetaufstellung selbst ein. Dabei werden die Kosten und das Einkommen verschiedener Budgetposten (Fahrzeugteile, Personalkosten, Betriebs- und Ausbauposten des Hauptquartiers, Preis- und Sponsorengelder, usw.) in „pro Rennen“ und „seit Jahresbeginn“ unterteilt. Der Posten „Vorsitzendengehalt“ kann verwirrend sein. Dies ist jenes Geld, das man als Saisonziel zu Beginn der Saison auswählt und vom Vorsitzenden überwiesen bekommt. Hilfreich kann auch die kleine Lupe neben der Postenaufstellung sein. Diese gibt Auskunft über einzelne Transaktionen.

Bei jedem Rennen kann man etwas Geld zurücklegen, um das Fahrzeug der kommenden Saison besser finanzieren zu können. Zu Beginn der Karriere ist „mittel“ vorausgewählt und bereits dementsprechend im Budget ausgewiesen. Dieser Posten verändert sich automatisch mit der individuellen Auswahl.

PRO SAISON	ERS	APC	WMC	GTCS	IGTC
niedrig	5 000 000 €	7 000 000 €	10 000 000 €	3 000 000 €	7 000 000 €
mittel	7 000 000 €	11 000 000 €	15 000 000 €	6 000 000 €	11 000 000 €
hoch	10 000 000 €	15 000 000 €	20 000 000 €	9 000 000 €	15 000 000 €

2. Sponsoren:



Einen großen Anteil der Einnahmen nehmen die Sponsorengelder ein. Grundsätzlich hat man je 3 Rennprämiensponsoren und Sponsoren mit festen Beiträgen. Die Rennprämiensponsoren haben die zusätzliche Bedingung einer Zielposition. Wird diese verfehlt, erhält man keine Prämien. Fernerhin gibt es einen 2- bis 4-fachen Multiplikator für Heimrennen. Wird die Zielposition dort erreicht oder übertroffen, so wird die Prämie mit diesem Multiplikator verrechnet. Wenn die Serie ohne Qualifying stattfindet, so entspricht die Prämie 100% für das Rennen. Wird die Serie jedoch mit einem Qualifying gefahren, so wird die Prämie für Qualifying und Rennen mit je 50 % halbiert. Darüber hinaus können die Sponsoren eine Vorauszahlung tätigen.



Bei den Sponsoren mit festen Beiträgen gibt es nur die Vorauszahlung und die Zahlungen pro Rennen. Für jeden

Werbeplatz können bis zu 3 Sponsoren zur Auswahl stehen und für zwei bis vier Rennen gültig sein, da sie danach verfallen. Es ist jedoch ratsam, lieber immer das bestmögliche Angebot anzunehmen, anstatt dann ein oder zwei Rennen ohne Sponsor herumzufahren.

Wie gut die Sponsoren sind, hängt von der Marktfähigkeit ab. Diese ergibt sich aus der Summe der beiden Fahrer und des Teams, welche anschließend durch 3 geteilt wird.

- 1 ★ ab 0,0 %
- 2 ★ ab 30,0 %
- 3 ★ ab 50,0 %
- 4 ★ ab 70,0 %
- 5 ★ ab 90,0 % (Hubschrauberlandeplatz wird benötigt)

3. Hauptquartier:



Das Hauptquartier ist für ein Rennteam sehr wichtig, wenn man vorankommen möchte – vor allem in höheren Serien, da man andernfalls in der Entwicklung der Fahrzeugteile und des Teams arg begrenzt ist. Die Gebäude, welche sowohl im Bau, als auch im laufenden Betrieb sehr viel Geld kosten und lang dauern können, bis sie fertiggestellt wurden, lassen sich hierbei in vier Gruppen aufteilen:

Mit dem Ausbau erhöht man beispielsweise die Anzahl an Personal, welches neue Fahrzeugteile baut, bereits vorhandene weiterentwickelt und repariert. Außerdem kann man dabei die Fahrer schulen. Diese arbeiten dann besser und entwickeln sich schneller bis zum Rand ihres Potentials.

Mit dem Mitarbeiterzentrum kann man die Mitarbeiter schulen; die Fahrer steigern hier ihre Fitness und ihre Konzentration. Möchte man neue Fahrer und Mitarbeiter beschäftigen, so kann sich das Scoutingbüro als sehr hilfreich erweisen, da dieses die versteckten Fahrer freischaltet, von denen man andernfalls nichts mitbekäme. Das Wetterzentrum hingegen kann sich am Rennwochenende als hilfreich erweisen, da man damit weiter in die Zukunft schauen kann, was die Wettervorhersagen angeht.

Die letzte Gruppe befasst sich mit dem Beschaffen von Einkommen, die dem Team zugutekommen. Der Hubschrauberlandeplatz hilft einem sehr lukrative Sponsoren zu bekommen. Dafür benötigt man jedoch eine Marktfähigkeit von mindestens 90 %. Die drei anderen Gebäude bringen Extrageld pro Rennen hinzu.

Die Kosten und das Einkommen sinken, da diese pro Rennen gerechnet werden. Beim Runden von Beträgen können minimale Abweichungen vorkommen.

MOTORSPORT MANAGER

TIPP !!!

EINSITZER-SERIEN

European Racing Series (ERS):

- Ausbau von Entw.zentrum und Fabrik auf Stufe 2
- Bau von allen verfügbaren Gebäuden auf Stufe 1

Asia-Pacific Supercup (APS):

- Ausbau von Entw.zentrum und Fabrik auf Stufe 3
- Ausbau von allen anderen Gebäuden auf Stufe 2
- Bau des Straßenwagenwerks

World Motorsport Championship (WMC):

- Ausbau von Entw.zentrum und Fabrik auf Stufe 4
- Ausbau von allen anderen Gebäuden auf Stufe 3
- Bau des Freizeitparks

TIPP !!!

GT-SERIEN

GT Challenger Series (GTCS):

- Ausbau von Entw.zentrum und Fabrik auf Stufe 2
- Bau von allen verfügbaren Gebäuden auf Stufe 1
- Ausbau von Entw.zentrum und Fabrik auf Stufe 3
- Bau des Straßenwagenwerks

International GT Championship (IGTC):

- Ausbau von allen anderen Gebäuden auf Stufe 2
- Ausbau von Entw.zentrum und Fabrik auf Stufe 4
- Ausbau von allen anderen Gebäuden auf Stufe 3
- Bau des Freizeitparks

Entwicklungszentrum

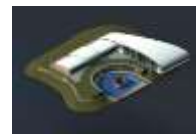
STUFE 1

STUFE 2

STUFE 3

STUFE 4

Freischaltung durch:
von Beginn an



BAUZEIT	bereits gebaut	20 Wochen	30 Wochen	42 Wochen
BAUKOSTEN	bereits gebaut	8 000 000 €	15 000 000 €	35 000 000 €
KOSTEN PRO SAISON	- 200 000 €	- 1 700 000 €	- 2 800 000 €	- 4 400 000 €
TEILEENTWICKLUNG	- 0,0 Tage	- 0,3 Tage	- 0,6 Tage	- 1,0 Tage

Fabrik

STUFE 1

STUFE 2

STUFE 3

STUFE 4

Freischaltung durch:
von Beginn an



BAUZEIT	bereits gebaut	20 Wochen	30 Wochen	42 Wochen
BAUKOSTEN	bereits gebaut	8 000 000 €	15 000 000 €	35 000 000 €
KOSTEN PRO SAISON	- 200 000 €	- 1 700 000 €	- 2 800 000 €	- 4 400 000 €
TEILEENTWICKLUNG	10 Mitarbeiter 2 Teile parallel	20 Mitarbeiter 4 Teile parallel	30 Mitarbeiter 6 Teile parallel	40 Mitarbeiter 8 Teile parallel

Mitarbeiterzentrum

STUFE 1

STUFE 2

STUFE 3

Freischaltung durch:
von Beginn an



BAUZEIT	14 Wochen	15 Wochen	17 Wochen
BAUKOSTEN	5 750 000 €	7 500 000 €	8 000 000 €
KOSTEN PRO SAISON	- 590 000 €	- 1 180 000 €	- 1 770 000 €
WERTEVERBESSERUNG	Fitness, Konzentration, Mitarbeiterwerte		

MOTORSPORT MANAGER

Scoutingbüro

Freischaltung durch:
von Beginn an

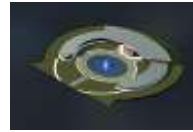
STUFE 1



STUFE 2



STUFE 3



BAUZEIT	12 Wochen	12 Wochen	12 Wochen
BAUKOSTEN	2 200 000 €	5 000 000 €	6 500 000 €
KOSTEN PRO SAISON	- 660 000 €	- 1 240 000 €	- 1 900 000 €
SCHALTET FREI	versteckte Fahrer		

Wetterzentrum

Freischaltung durch:
von Beginn an

STUFE 1



STUFE 2



STUFE 3



BAUZEIT	16 Wochen	17 Wochen	38 Wochen
BAUKOSTEN	6 000 000 €	7 000 000 €	9 000 000 €
KOSTEN PRO SAISON	- 590 000 €	- 1 180 000 €	- 1 770 000 €
WETTERANZEIGE	verbesserte Wettervorhersagen		

Fahrverhalten-Abteilung

Freischaltung durch:
Entwicklungszentrum 2

STUFE 1



STUFE 2



STUFE 3



BAUZEIT	16 Wochen	18 Wochen	20 Wochen
BAUKOSTEN	5 000 000 €	8 000 000 €	12 000 000 €
KOSTEN PRO SAISON	- 570 000 €	- 1 210 000 €	- 1 850 000 €
FAHRZEUGTEIL	Aufhängung (großartig, episch, legendär)		
WERTEVERBESSERUNG	Kurventechnik, Geschmeidigkeit		

FuE-Abteilung Bremsen

Freischaltung durch:
Fabrik 2

STUFE 1



STUFE 2



STUFE 3



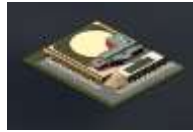
BAUZEIT	14 Wochen	15 Wochen	18 Wochen
BAUKOSTEN	8 000 000 €	10 000 000 €	12 000 000 €
KOSTEN PRO SAISON	- 680 000 €	- 1 360 000 €	- 2 040 000 €
FAHRZEUGTEIL	Bremsen (großartig, episch, legendär)		
WERTEVERBESSERUNG	Bremsen		

MOTORSPORT MANAGER

Simulator

Freischaltung durch:
Entwicklungszentrum 2

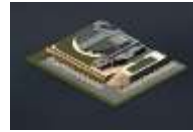
STUFE 1



STUFE 2



STUFE 3



BAUZEIT	16 Wochen	18 Wochen	20 Wochen
BAUKOSTEN	4 500 000 €	6 000 000 €	10 000 000 €
KOSTEN PRO SAISON	- 650 000 €	- 1 180 000 €	1 740 000 €
FAHRZEUGTEIL	Heckflügel ₁ Spoiler ₂ (großartig, episch, legendär)		
WERTEVERBESSERUNG	Konstanz, Anpassungsfähigkeit		

1 = Einsitzer-Serien
2 = GT-Serien

Telemetriestation

Freischaltung durch:
Fabrik 2

STUFE 1



STUFE 2



STUFE 3



BAUZEIT	20 Wochen	18 Wochen	19 Wochen
BAUKOSTEN	5 250 000 €	6 000 000 €	8 000 000 €
KOSTEN PRO SAISON	- 560 000 €	- 1 180 000 €	- 1 740 000 €
FAHRZEUGTEIL	Getriebe (großartig, episch, legendär)		
WERTEVERBESSERUNG	Geschmeidigkeit, Konstanz		

Teststrecke

Freischaltung durch:
Fabrik 2

STUFE 1



STUFE 2



STUFE 3



BAUZEIT	24 Wochen	24 Wochen	26 Wochen
BAUKOSTEN	8 000 000 €	12 000 000 €	18 000 000 €
KOSTEN PRO SAISON	- 1 030 000 €	- 1 840 000 €	- 2 620 000 €
FAHRZEUGTEIL	Motor (großartig, episch, legendär)		
WERTEVERBESSERUNG	Kurventechnik, Überholen		

Windkanal

Freischaltung durch:
Entwicklungszentrum 2

STUFE 1



STUFE 2



STUFE 3



BAUZEIT	20 Wochen	22 Wochen	24 Wochen
BAUKOSTEN	7 000 000 €	9 000 000 €	12 000 000 €
KOSTEN PRO SAISON	- 600 000 €	- 1 140 000 €	- 1 700 000 €
FAHRZEUGTEIL	Frontflügel (großartig, episch, legendär)*		
WERTEVERBESSERUNG	Feedback		

*nur für
Einsitzer-Serien

Besucherzentrum

STUFE 1

*Freischaltung durch:
Entwicklungszentrum 2
+ Fabrik 2*



BAUZEIT	14 Wochen
BAUKOSTEN	1 500 000 €
KOSTEN PRO SAISON	- 0 €
EINKOMMEN PRO SAISON	+ 800 000 €

Hubschrauberlandeplatz

STUFE 1

*Freischaltung durch:
Entwicklungszentrum 2
+ Fabrik 2*



BAUZEIT	6 Wochen
BAUKOSTEN	750 000 €
KOSTEN PRO SAISON	- 80 000 €
SPONSOREN	5 ★

Straßenwagenwerk

STUFE 1

*Freischaltung durch:
Entwicklungszentrum 3
+ Fabrik 3*



BAUZEIT	50 Wochen
BAUKOSTEN	65 000 000 €
KOSTEN PRO SAISON	- 0 €
EINKOMMEN PRO SAISON	+ 15 000 000 €

Themenpark

STUFE 1

*Freischaltung durch:
Entwicklungszentrum 4
+ Fabrik 4*



BAUZEIT	68 Wochen
BAUKOSTEN	100 000 000 €
KOSTEN PRO SAISON	- 0 €
EINKOMMEN PRO SAISON	+ 20 000 000 €

MOTORSPORT MANAGER

Die Teams besitzen zwischen zwei und acht Gebäude und haben das Hauptquartier beim Karrierestart unterschiedlich weit ausgebaut. Die Ziffern stehen für die Ausbaustufe der einzelnen Gebäude.

Entwicklungszentrum	Fabrik	Mitarbeiterzentrum	Scoutingbüro	Wetterzentrum	Fahrverhalten-Abteilung	FuE-Abteilung Bremsen	Simulator	Telemetriestation	Teststrecke	Windkanal	Besucherzentrum	Hubschrauberlandeplatz	Straßenwagenwerk	Themenpark
---------------------	--------	--------------------	--------------	---------------	-------------------------	-----------------------	-----------	-------------------	-------------	-----------	-----------------	------------------------	------------------	------------

World Motorsport Champ.	Steinmann Motorsport	4	3		1				2	1	1	1		
	Scuderia Rossini	3	3			1		2		1			1	
	Panther Race Team	4	3							1				
	Windsor Racing	3	3			2	1	1		1				
	Kitano Sport	4	4		1		1						1	1
	Van Dort Racing	2	2	1					1					
	Rezzato Corsa	2	2		1	1	1			1			1	
	Thornton Motorsport	3	2						1		1			
	Vélan Racing	2	2		1			1						
	Chariot Motor Group	2	1											

Asia-Pacific Super-Cup	Boa Esperança	2	2	2		1				1		1		
	MacNeil Racing Team	1	2		1	2								
	Espirit GP	1	2		2									
	MRT Valbuena	2	2							1				
	Team Kirov	1	2	1										
	Ruiz Motorsport	2	1											
	Lucatelli Racing	1	2			1								
	Ozu Motor Team	1	2											
	Zampelli Engineering	1	1											
	Krüger Motorsport	1	2			1								

European Racing Series	Garuda Racing	2	2	1						1				
	Eastwood Motorsport	2	2			2						1		
	Firebird MRT	2	1	1	1									
	Silva Racing	1	2											
	Vexala Motorsport	1	1											
	Octane Racing	1	1											
	Dragon Racing Team China	2	2		1									
	Archer BMR	1	2	1										
	ZRT Autosport	1	1											
	Predator Racing Group	1	1											

MOTORSPORT MANAGER

Entwicklungszentrum	Fabrik	Mitarbeiterzentrum	Scoutingbüro	Wetterzentrum	Fahrverhalten-Abteilung	FuE-Abteilung Bremsen	Simulator	Telemetriestation	Teststrecke	Windkanal	Besucherzentrum	Hubschrauberlandeplatz	Straßenwagenwerk	Themenpark
---------------------	--------	--------------------	--------------	---------------	-------------------------	-----------------------	-----------	-------------------	-------------	-----------	-----------------	------------------------	------------------	------------

International GT Champ.	Hammer AMR	2	2		1	1		1			2		1	1		
	Spartan MRT	2	2	1	1				2	1			1	1		
	Otsuno Racing	2	2		1					1	1		1			
	Oranje GT	2	2				2				1		1	1		
	Wolfhagen Racing	1	2					1								
	Toruñ GT	2	1	1												
	Lockhart Autosport	2	1						1							
	Dogtooth Lake Motor Group	1	2			1										
	Oberhof Racing Team	1	2													
	Vittorio Corsa	1	1													

GT Challenger Series	Skanström GT	2	2	1	1					1			1			
	Team Nordhagen	2	2		1		1						1			
	Grand Slam Autosport	2	1													
	Nakata Performance	1	1													
	Marshall GT	1	1		1											
	Orléans AMR	1	2													
	Yuma Race Team	1	2		1											
	Magyar Engineering	1	1													
	Nicholson Racing	1	1													
	Oakham MRT	1	1													

H. Termine und Streckenlayouts

1. Kalender und Terminbuch:



Der Kalender listet alle Rennen der Saison mit den zu befahrenen Layouts auf. Die Streckeninformationen zu einer beliebigen Strecke werden auf der rechten Seite oben dargestellt (das Wetter unten mittig). Unten rechts werden die vergangenen Saisonergebnisse der Qualifyings und Rennen aufgezeigt.

Über die Schaltfläche „alle Streckenlayouts anzeigen“ kann man sich sämtliche Layouts der Strecke ansehen, jedoch ohne Streckeninformationen.



Das Terminbuch kann über die blaue Schaltfläche in der Navigation unten rechts aufgerufen werden. Dieses erlaubt einem einen genauen Überblick über sämtliche Ereignisse der Saison.

2. Platzierung:



Die Fahrer- und Teamplatzierungen können unter dem Reiter „Platzierung“ eingesehen werden. Darüber hinaus gibt es eine Schaltfläche für „aktuelle Regeln“. Die durch GMA-Votings vereinbarten Regeln werden dort aufgelistet. Mit einem Klick auf der entsprechenden Schaltfläche kann man auch die Regelveränderungen der künftigen Saison einsehen.



Beim Klick auf „Saisonkalender anzeigen“ kommt man auf die identische Seite, wie man sie auch unter dem Reiter „Kalender“ finden kann.

Man kann nicht nur die Fahrer- und Teamplatzierungen betrachten, für die man selbst gerade fährt, sondern auch für die beiden anderen Serien.

Links neben der Schaltfläche „aktuelle Regeln“ befinden zwei Pfeile, mit denen man zwischen den vergangenen und der aktuellen Saison wechseln kann. Dabei sind die Fahrer- und Teampositionen sämtlicher Saisons einsehbar.

3. Streckenlayouts:

Die Strecken, die in den Serien dargestellt werden, sind keineswegs fix und können durch GMA-Votings (mehr dazu im gesonderten Kapitel) ausgetauscht bzw. hinzugefügt oder entfernt werden. Vier Strecken haben keine Varianten, während die meisten mehrere aufweisen. Es kann auch vorkommen, dass in einer Saison mehrere Varianten einer Strecke gefahren werden. Die Strecken existieren auch in der Realität, sie wurden jedoch geringfügig verändert, meist gespiegelt.

Jede Strecke und jede Variante hat andere Streckeneigenschaften. Dies betrifft bestimmte Fahrzeugteile, aber auch Spritverbrauch und Reifenabnutzung. Kritische Fahrzeugteile sind rot und nützliche grün markiert.

Ardennen
Belgien
Spa-Francorchamps



Länge	3,61 Meilen
Fahrzeugteil	Motor Frontflügel Getriebe
Spritverbrauch	hoch
Reifenabnutzung	niedrig

Doha
Katar
Abu Dhabi/Losail



Länge	3,52 Meilen	2,69 Meilen	2,85 Meilen
Fahrzeugteil	Getriebe Frontflügel Motor	Getriebe Bremsen Frontflügel	Getriebe Frontflügel Motor
Spritverbrauch	hoch	niedrig	niedrig
Reifenabnutzung	mittel	mittel	mittel

Dubai
Ver. Arab. Emirate
Sakhir/Dubai



Länge	4,08 Meilen	3,18 Meilen	2,82 Meilen	3,94 Meilen
Fahrzeugteil	Motor Bremsen Heckflügel	Motor Aufhängung Heckflügel	Motor Bremsen Heckflügel	Motor Frontflügel Aufhängung
Spritverbrauch	niedrig	niedrig	mittel	niedrig
Reifenabnutzung	sehr niedrig	sehr niedrig	sehr niedrig	sehr niedrig

MOTORSPORT MANAGER™

Guildford
England
Silverstone/
Brands Hatch



Länge	3,47 Meilen	3,33 Meilen
Fahrzeugteil	Motor Aufhängung Heckflügel	Motor Heckflügel Getriebe
Spritverbrauch	niedrig	sehr niedrig
Reifenabnutzung	sehr hoch	sehr hoch

Kapstadt
Südafrika
Kyalami/
Monte Carlo



Länge	2,30 Meilen
Fahrzeugteil	Getriebe Bremsen Frontflügel
Spritverbrauch	niedrig
Reifenabnutzung	mittel

Mailand
Italien
Monza/Imola



Länge	3,72 Meilen	3,73 Meilen	2,40 Meilen
Fahrzeugteil	Motor Bremsen Heckflügel	Motor Bremsen Heckflügel	Motor Bremsen Frontflügel
Spritverbrauch	mittel	sehr niedrig	sehr hoch
Reifenabnutzung	niedrig	niedrig	niedrig

München
Deutschland
Nürburg/
Hockenheim



Länge	3,08 Meilen	2,72 Meilen	3,10 Meilen	3,09 Meilen
Fahrzeugteil	Getriebe Bremsen Aufhängung	Getriebe Frontflügel Aufhängung	Bremsen Frontflügel Aufhängung	Getriebe Frontflügel Aufhängung
Spritverbrauch	niedrig	sehr niedrig	hoch	sehr hoch
Reifenabnutzung	sehr niedrig	sehr niedrig	sehr niedrig	sehr niedrig

MOTORSPORT MANAGER™

Peking
VR China
Shanghai



Länge	2,73 Meilen	2,33 Meilen	2,73 Meilen	2,53 Meilen	2,06 Meilen
Fahrzeugteil	Motor Bremsen Frontflügel	Motor Getriebe Bremsen	Motor Frontflügel Getriebe	Motor Getriebe Frontflügel	Motor Getriebe Heckflügel
Spritverbrauch	niedrig	niedrig	niedrig	niedrig	niedrig
Reifenabnutzung	mittel	mittel	mittel	mittel	mittel

Phoenix
Ver. Staaten
Indianapolis/
Daytona



Länge	1,98 Meilen	3,50 Meilen	2,70 Meilen	2,74 Meilen	2,64 Meilen
Fahrzeugteil	Motor Heckflügel Getriebe	Motor Frontflügel Heckflügel	Motor Aufhängung Heckflügel	Motor Heckflügel Getriebe	Motor Frontflügel Heckflügel
Spritverbrauch	mittel	niedrig	niedrig	sehr niedrig	hoch
Reifenabnutzung	niedrig	sehr hoch	sehr hoch	sehr hoch	sehr hoch

Rio de Janeiro
Brasilien
Interlagos



Länge	3,50 Meilen	3,97 Meilen	3,91 Meilen
Fahrzeugteil	Motor Aufhängung Heckflügel	Motor Heckflügel Getriebe	Motor Aufhängung Heckflügel
Spritverbrauch	hoch	sehr hoch	niedrig
Reifenabnutzung	mittel	mittel	mittel

Schwarzes Meer
Russland
Sochi



Länge	2,96 Meilen	2,41 Meilen	2,08 Meilen	2,98 Meilen	2,50 Meilen	2,60 Meilen
Fahrzeugteil	Getriebe Heckflügel Motor	Motor Aufhängung Heckflügel	Frontflügel Aufhängung Motor	Frontflügel Heckflügel Motor	Motor Frontflügel Heckflügel	Motor Getriebe Heckflügel
Spritverbrauch	sehr niedrig	sehr hoch	mittel	niedrig	niedrig	niedrig
Reifenabnutzung	sehr hoch	sehr hoch	sehr hoch	sehr hoch	sehr hoch	sehr hoch

Singapur
Singapur
Singapur



Länge	2,63 Meilen
Fahrzeugteil	Getriebe Bremsen Frontflügel
Spritverbrauch	sehr hoch
Reifenabnutzung	hoch

Sydney
Australien
Adelaide/
Melbourne



Länge	3,62 Meilen
Fahrzeugteil	Getriebe Frontflügel Motor
Spritverbrauch	mittel
Reifenabnutzung	hoch

Tondela
Portugal
Estoril/Barcelona



Länge	3,08 Meilen	2,40 Meilen	3,08 Meilen	3,09 Meilen
Fahrzeugteil	Getriebe Frontflügel Motor	Getriebe Frontflügel Motor	Getriebe Frontflügel Motor	Getriebe Frontflügel Motor
Spritverbrauch	mittel	mittel	mittel	hoch
Reifenabnutzung	hoch	hoch	hoch	hoch

Vancouver
Kanada
Montréal



Länge	3,39 Meilen	2,75 Meilen	2,75 Meilen	2,75 Meilen
Fahrzeugteil	Aufhängung Heckflügel Motor	Aufhängung Heckflügel Motor	Getriebe Frontflügel Aufhängung	Getriebe Frontflügel Aufhängung
Spritverbrauch	hoch	mittel	mittel	mittel
Reifenabnutzung	hoch	hoch	hoch	hoch

MOTORSPORT MANAGER™

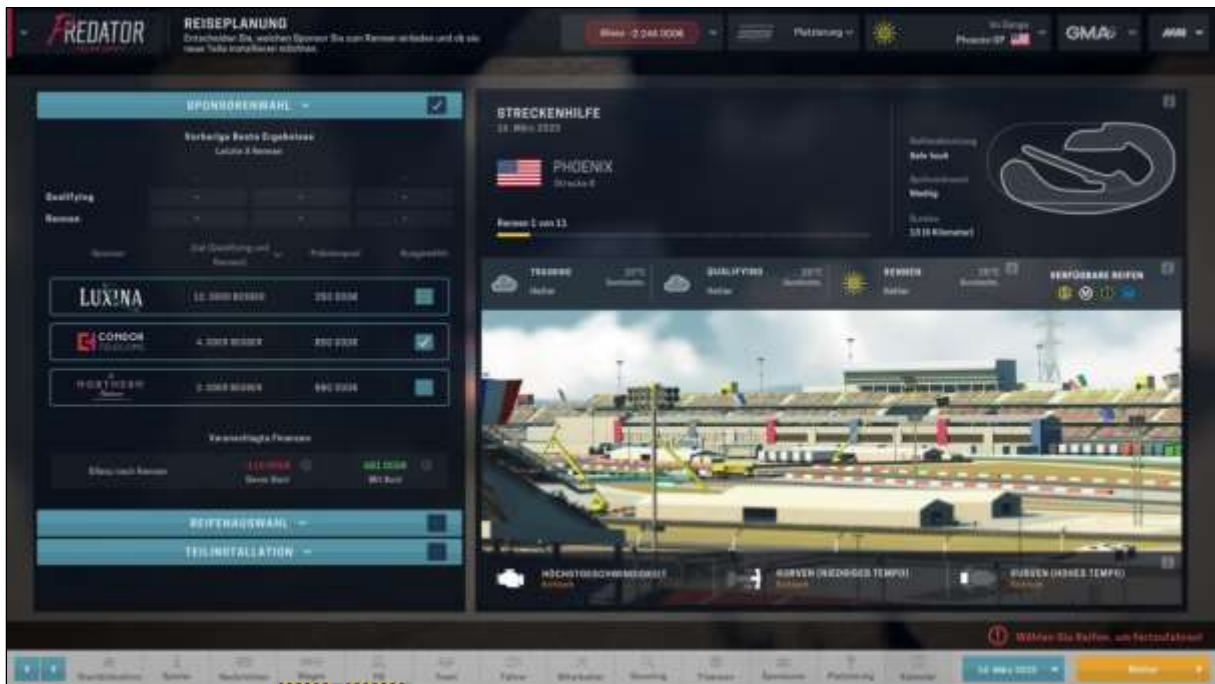
Yokohama
Japan
Suzuka



Länge	3,14 Meilen	2,65 Meilen	3,11 Meilen
Fahrzeugteil	Bremsen Aufhängung Motor	Bremsen Frontflügel Aufhängung	Motor Getriebe Heckflügel
Spritverbrauch	niedrig	sehr niedrig	hoch
Reifenabnutzung	mittel	mittel	mittel

I. Rennwochenende

1. Reiseplanung:



Bevor es endgültig zu den Sessions geht, plant man die Reise zum Großen Preis. Dazu gibt es auf der rechten Seite die Streckenhilfe, die die wichtigsten Informationen auf einen Blick darstellt. Auf der linken Seite sieht man mehrere Bereiche:

Bei der Sponsorenwahl wird man an die Ergebnisse der letzten 3 Rennwochenenden erinnert. Darunter wählt man aus den drei Rennsponsoren denjenigen aus, den man glaubt erreichen zu können. Diese Ziele müssen sowohl im Qualifying (sofern eines gefahren wird), als auch im Rennen erreicht werden, da man ansonsten nur 50 % oder gar keine Prämien erhält. Mit der Auswahl des Sponsors sieht man die Bilanz nach dem Rennen, wobei zwischen „bevor Boni“ und „mit Boni“ unterschieden wird.

Die Reifenauswahlseite kann sich je nach GMA-Regelwerk unterscheiden. In dem Beispiel gilt die „freie Reifenwahl“, was einem ermöglicht, die Reifensätze frei einteilen zu können.

Die Teileinstallation ermöglicht einen letzten Blick darauf, ob alle Teile an beide Wagen angebracht wurden, unterscheidet sich jedoch nur unwesentlich von der Seite aus dem Kapitel „Teile einbauen“. Deshalb wird darauf nicht näher eingegangen.

2. Training:



Beim ersten Menü wählt man die im Training eingesetzten Fahrer aus. Sollte einer der Fahrer einen schlechteren Feedbackwert als der Reservefahrer aufweisen oder der Reservefahrer ein Paydriver sein, dann empfiehlt es sich diesen anstelle des Stammpfahrs einzusetzen. Ein hoher Feedbackwert hilft, um besseres Trainingswissen zu einzufahren.

Außerdem kann man hier schon vor ab das Setup fürs Training einstellen, aber dazu mehr weiter unten.

Nach der Reifenauswahl und Einstellen des Setups klickt man auf „Weiter“. Danach wird man gefragt, ob man noch einmal zurückgehen („Abbrechen“) möchte, oder auf welche Weise das Training stattfinden soll:

- Beim Sofortergebnis wird das Training simuliert und man hat keinen weiteren Einfluss auf das Ergebnis.
- Klickt man auf „Zum Training“, so kann man das Setup im Training mehrfach durchtesten.



Der Rennbildschirm ist gespickt mit sehr vielen Informationen. Die obere Navigationsleiste gibt diverse Informationen wider, die auf der nächsten Seite näher erläutert werden. Links unten stellt man den Fahrstil und die Motormodi ein. Je nach Einstellung wird der Reifen unterschiedlich hart rangenommen und unterschiedlich viel Sprit verbraucht. Im Kapitel „Rennen“ wird näher darauf eingegangen.

Während dem Training drehen die beiden Fahrer einige Runden auf dem Kurs und geben per Radionachricht Feedback über das Fahrzeug zurück. Mit der Schaltfläche „Hereinholen“ schickt man das gewünschte Fahrzeug wieder in die Box zurück, um das Setup zu verändern, Reifen zu wechseln oder nachzutanken.

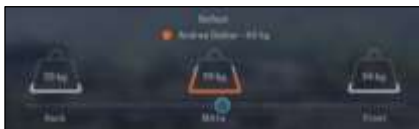
MOTORSPORT MANAGER

Aktuelle Stufe	Nächste Stufe
Stufe 0 Reifen (Weich)	1
Stufe 0 Reifen (Mitte)	1
Stufe 0 Intermediäre Reifen	1
Stufe 0 Regenreifen	1
Stufe 0 Qualifying-Trimm	1
Stufe 0 Renn-Trimm	1

Das erste Informationsfeld gibt Auskunft über das „aktive Wissen“, das im Rennen gesammelt wurde. Dieses Trainingswissen kann bis zur Stufe 3 ausgebaut werden und ermöglichen Leistungsverbesserungen von bis zu 15 %. Der Zuwachs an „aktivem Wissen“ hängt zum einen vom Feedbackwert der Fahrer ab, aber zum anderen auch von der Anzahl der Runden im Training. Weiteres ist im Kapitel „Boni“ nachzulesen.

Die nächsten drei Informationsfelder, die auch in den beiden anderen Sessions zu Verfügung stehen, zeigen die Bedingungen auf der Rennstrecke und die Wettervorhersagen an. Wurde im Hauptquartier das Wetterzentrum noch nicht ausgebaut, so kann man lediglich um 25 % der Gesamtdauer der Session in die Zukunft schauen. Je nach Ausbaustufe des Wetterzentrum kann dies auf 50 %, 75 % oder gar auf 100 % ausgedehnt werden.





An der Box nimmt man Veränderungen am Setup vor (anstelle der bei Einsitzer-Serien üblichen Front- und Heckflügel, haben die GT-Serien eine Gewichtsverteilung). Dabei empfiehlt es sich, sowohl auf die Eigenschaften der Rennstrecke einzugehen, als auch auf die Vorlieben der Fahrer. Am Ende sollte idealerweise ein ausgezeichnetes Setup mit nahezu 100 % Balance herauskommen.



Es gibt sechs verschiedene Feedbackbewertungen:

- ausgezeichnet
- großartig
- gut
- okay
- schlecht
- sehr schlecht

Testet man im Training bzw. Qualifying mehrere Setups, so werden sie auf der rechten Seite aufgelistet und man kann auf die Schaltfläche „Konfiguration nutzen“ klicken, um andere Setups auszuwählen.

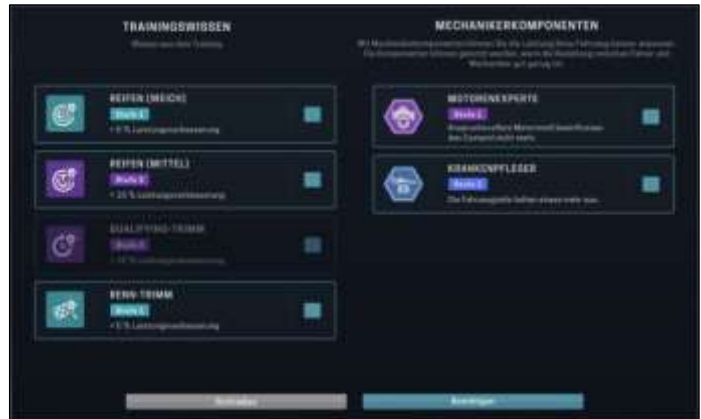


Neben den Einstellungen des Setups, lassen sich zudem Reifensätze und Stints bestimmen. Diese haben darauf Einfluss, wie lange ein Stint dauern soll und ob man den Bonus fürs Qualifying oder fürs Rennen freischalten möchte.

Nach dem Training erhält man Überblick über das Trainingsergebnis mit den Zeiten und den verwendeten Reifensätzen der eigenen und der gegnerischen Fahrer.

Abschließend wird der Medienreport und die Nachrichten aus dem Social-Media-Bereich eingeblendet.

3. Qualifying:



Nach der Reifenauswahl, Einstellen des Setups und Auswahl der Boni klickt man auf „Weiter“. Danach wird man gefragt, ob man noch einmal zurückgehen („Abbrechen“) möchte, oder auf welche Weise das Qualifying stattfinden soll:

- Beim Sofortergebnis wird das Qualifying simuliert und man hat keinen weiteren Einfluss auf das Ergebnis.
- Klickt man auf „Zum Qualifying“, so kann man selbst versuchen, das bestmögliche Resultat zu erreichen.



TIPP !!!

Leichter kann man es im Qualifying auf zwei Wegen haben:

- Je besser die Chassiswerte für Reifen- und Bremsenerwärmung sind, desto schwächer sind die Temperaturschwankungen.
- Mit der Mechanikerkomponente „Optimaler Bereich“ bzw. „Optimalster Bereich“ lässt sich der grüne Bereich vergrößern.

Beim Qualifying kommt es auf die schnellstmögliche Zeiten an, da diese darüber entscheiden, welche Fahrer von welchem Start-platz aus das Rennen beginnen.

Die schnellstmöglichen Zeiten eines Fahrzeugs erreicht man vor allem, wenn man die Temperaturen sowohl von den Bremsen, als auch der Reifen im idealen (= grünen) Bereich bringt und diese so lange hält, bis der Fahrer etwa den dritten Sektor der Aufwärmrunde erreicht.

Ab diesem Zeitpunkt hat man keine Möglichkeit mehr, dies zu beeinflussen. Um zu verhindern, dass man die schnelle Runde mit zu heißen bzw. mit zu kalten Bremsen und Reifen bestreitet und sie somit nicht schnell sein wird, schiebt man den Regler zwischen „langsamer“ und „schneller sensibel hin und her.

Damit dies einfacher handzuhaben ist, empfiehlt es sich die Session alle halbe oder ganze Sekunden anzuhalten und die Temperatur anzupassen.

Das 3-Phasen-Qualifying, wird ähnlich wie bei der echten Formel 1, in Q1, Q2 und Q3 aufgeteilt, bei dem die ersten 15 bzw. 10 Fahrer in die nächste Session weiterkommen.

4. Rennen:



Genau wie bei den anderen beiden Sessions kann man sich vor dem Rennen um die Wissensboni, Reifensätze, Betankungs- und Fahrerstrategien Gedanken machen. Jedoch ist es gerade beim Rennen besonders wichtig, sich je nach Rennstrecke, Fahrer und anderen Faktoren für die richtige Rennstrategie zu entscheiden.

Auf schnellen Rennstrecken mit niedrigem Reifenverschleiß sind je nach Rennlänge und -situation ein oder zwei Boxenstops ratsam. Bei kurvigen Rennstrecken mit hohem Reifenverschleiß kann es empfehlenswert sein, über zwei bis vier Boxenstops nachzudenken. Sind die Überlegungen der Rennstrategien beider Fahrer abgeschlossen, wird die Startaufstellung eingeblendet.



Im Großen und Ganzen ist der Rennbildschirm genauso aufgebaut, wie der beim Training bzw. Qualifying. Die wesentlichen Unterschiede liegen darin, dass hier die Positionen nach bzw. hinter dem Fahrer mit den Abständen angezeigt und der Fahrzeugzustand mit den Fahrzeugteilen dargestellt werden.

Darüber hinaus ist neben dem Fahrer links unten ein kleiner blauer Kreis, mit dem man sämtliche Fahrermodifikationen auf einen Blick hat, welche Einfluss auf Leistung und andere Dinge haben.

Um die Fahrer zu coachen, stehen dem Teamchef mehrere Möglichkeiten dafür zu Verfügung. Zum einen kann er den Fahrstil bzw. Motor oder ERS-Modus der Fahrer bestimmen. Diese haben vor allem einen teils gravierenden Einfluss auf die Geschwindigkeit der Fahrer, aber auch auf den Reifenverschleiß und den Spritverbrauch. Im Groben kann man sich etwa auf folgende Werte stützen, jedoch sind diese Werte als Durchschnitt anzunehmen:

FAHRSTIL	MOTORMODUS	VERBRAUCH/VERSCHLEISS
Angreifen	Super-Überholen	≈ 1,45 Runden
Aggressiv	Überholen	≈ 1,30 Runden
Neutral	Hoch	≈ 1,15 Runden
Konservativ	Mittel	≈ 1,00 Runden
Aufhalten	Niedrig	≈ 0,85 Runden

Mehrere Einflüsse können diese Durchschnittswerte von den realistischen bis zu etwa 10 % abweichen lassen:

- Fahrerwert „Geschmeidigkeit“
- Fahrermerkmal „Treibstoffhungrig“ bzw. „Treibstoffsparer“ (etwa $\pm 0,02$ Runden)
- Chassis- und Mechanikerkomponenten
- Fahrstil bzw. Motormodus, Bremsplatten, Reifentemperatur
- Rennstreckeneigenschaften, Wetterbedingungen



Das Energierückgewinnungssystem, kurz ERS, ermöglicht dem Fahrer gespeicherte Energie aus der ERS-Batterie zu nutzen, um einen kurzen Geschwindigkeitsschub zu ermöglichen. Mit dem Sammel-Modus wird Energie aufgeladen (man kann dies auch dem Fahrer automatisiert überlassen) und mit dem Hybrid- bzw. dem Power-Modus wird etwas oder viel Energie verwendet.



Außerdem steht dem Teamchef die Möglichkeit die Fahrer zum Boxenstopp zu schicken. Dies kann strategische (etwa Undercut, Overcut, Safetycar, etc.) oder fahrzeugtechnische Gründe (bspw. Reifen, Tank, Reparatur) haben.

Jede Aktion dauert ihre Zeit. Am zeitintensivsten sind komplette Tankfüllungen und insbesondere Reparaturen am Auto. Je höher die Zuverlässigkeit der Fahrzeugteile ist, desto mehr minimiert man das Risiko einer Reparatur beim Boxenstopp (davon ausgenommen sind Rennunfälle, da man dadurch entweder komplett aus dem Rennen ausscheidet oder derart gravierende Schäden am Fahrzeug hat, dass diese repariert werden müssen).

Die Boxenstoppstrategie kann manchmal helfen, vor einem gegnerischen Fahrer aus der Boxengasse herauszukommen. Dafür gibt es die Varianten „sicher“, „ausgewogen“ und „schnell“. Je schneller der Boxenstopp durchgezogen werden soll, desto höher ist das Risiko, dass die Mechaniker einen Fehler machen und diese können teilweise enorm Zeit kosten.



Auf der rechten Seite der Boxenaktionen befindet sich eine Übersicht, wo genau sich die Fahrzeuge auf der Rennstrecke befinden. Außerdem wird eine Prognose angezeigt, an welcher Position man eventuell nach dem Boxenstopp herauskommt. Ergänzt werden die Informationen über eine Liste der Stints mit Rundenanzahl, Durchschnittsrundenzeit, Reifensatz und Zufriedenheit des Fahrers.

2022 FORMULA 1 - EUROPEAN RACE SERIES

Wahlung gemittelter Reaktionszeiten

Position	Name	Team	Reaktionszeit	Stops	Zeit	Reaktion	Reifen	Position
1	Max Verstappen	Red Bull Racing	11.8	0	1:12.000	14.754	14.754	1
2	Lewis Hamilton	Mercedes-AMG Petronas	11.9	0	1:12.000	14.800	14.800	2
3	Charles Leclerc	Scuderia Ferrari	12.0	0	1:12.000	14.850	14.850	3
4	George Russell	Mercedes-AMG Petronas	12.1	0	1:12.000	14.900	14.900	4
5	Sebastian Vettel	Aston Martin	12.2	0	1:12.000	14.950	14.950	5
6	Lando Norris	McLaren	12.3	0	1:12.000	15.000	15.000	6
7	Yuki Tsunoda	Scuderia Ferrari	12.4	0	1:12.000	15.050	15.050	7
8	Esteban Ocon	Alpine	12.5	0	1:12.000	15.100	15.100	8
9	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	12.6	0	1:12.000	15.150	15.150	9
10	Mick Schumacher	Haas F1 Team	12.7	0	1:12.000	15.200	15.200	10
11	Nico Hulkenberg	Haas F1 Team	12.8	0	1:12.000	15.250	15.250	11
12	Kevin Magnussen	Haas F1 Team	12.9	0	1:12.000	15.300	15.300	12
13	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	13.0	0	1:12.000	15.350	15.350	13
14	Jack Aitken	Williams	13.1	0	1:12.000	15.400	15.400	14
15	Logan Sargeant	Williams	13.2	0	1:12.000	15.450	15.450	15
16	Frederick Vesti	Alfa Romeo	13.3	0	1:12.000	15.500	15.500	16
17	Guanyu Zhou	Alfa Romeo	13.4	0	1:12.000	15.550	15.550	17
18	Robert Kubica	Alfa Romeo	13.5	0	1:12.000	15.600	15.600	18
19	Jack Doohan	Williams	13.6	0	1:12.000	15.650	15.650	19
20	Yashika Anand	Williams	13.7	0	1:12.000	15.700	15.700	20

Nach dem Rennen erscheinen mehrere Bildschirme mit Informationen, Ehrungen, Berichten, usw.:

- Die Technische Abnahme der GMA überprüft die Fahrzeugteile auf Regelverstöße.
- Rennergebnis mit den Zeiten, Anzahl der Stops, Platzierungsveränderungen und Zielvorgabelinie
- Podium der drei besten Fahrer des Rennens
- Punktestand der Fahrer und Teammeisterschaften
- Medienreport und Nachrichten aus dem Social-Media-Bereich
- Teambericht mit den Fahrer- und Teamwerten
- Reparaturbericht



5. Boni:

Jeder Fahrer kann bis zu zwei Boni für das Fahrzeug nutzen, um bestimmte Vorteile zu erhalten:







Mechanikerkomponenten

	Leichtfüßig: Ultraweiche Reifen <i>Stufe 1</i>	Ultraweiche Reifen nutzen sich langsamer ab.
	Leichtfüßig: Sehr weiche Reifen <i>Stufe 1</i>	Sehr weiche Reifen nutzen sich langsamer ab.
	Leichtfüßig: Weiche Reifen <i>Stufe 1</i>	Weiche Reifen nutzen sich langsamer ab.
	Leichtfüßig: Mittlere Reifen <i>Stufe 1</i>	Mittlere Reifen nutzen sich langsamer ab.
	Leichtfüßig: Harte Reifen <i>Stufe 1</i>	Harte Reifen nutzen sich langsamer ab.
	Leichtfüßig: Intermediate-Reifen <i>Stufe 1</i>	Intermediate-Reifen nutzen sich langsamer ab.
	Leichtfüßig: Regenreifen <i>Stufe 1</i>	Regenreifen nutzen sich langsamer ab.
	Bis ans Limit <i>Stufe 2</i>	Entfernt den roten Bereich der Fahrzeugzustand-Anzeige.
	Boxenstoppguru: Nachtanken <i>Stufe 1</i>	Nachtanken ist 50 % schneller.
	Boxenstoppguru: Reifenwechsel <i>Stufe 1</i>	Reifenwechsel sind 50 % schneller.
	Boxenstopp-Legende <i>Stufe 2</i>	Boxenstopps sind 1 Sekunde schneller.
	Krankenpfleger <i>Stufe 2</i>	Die Fahrzeugteile halten etwas mehr aus.
	Motorenexperte <i>Stufe 1</i>	Anspruchsvollere Motormodi beeinflussen den Zustand nicht mehr.
	Optimaler Bereich <i>Stufe 1</i>	Der optimale Bereich im Qualifying ist größer. Der Fahrer hat also eine bessere Chance, Bremsen- und Reifentemperaturen auf das Optimum zu bringen.
	Optimalster Bereich <i>Stufe 2</i>	Der optimale Bereich im Qualifying ist viel größer. Der Fahrer hat also eine sehr gute Chance, Bremsen- und Reifentemperaturen auf das Optimum zu bringen.
	Risikobereit <i>Stufe 2</i>	Die Fehlerchance von schnellen Boxenstopps ist jetzt -15 %.
	Schnelle Lösungen <i>Stufe 2</i>	Reparaturen sind doppelt so schnell erledigt.
	Sparsam mit Benzin <i>Stufe 2</i>	Benzin verbrennt langsamer, sodass der Fahrer anspruchsvollere Motormodi nutzen kann.
	Super-Überholmodus <i>Stufe 2</i>	Freischaltung des Super-Überholmodus: mehr Leistung, höherer Benzinverbrauch und höhere Verschleißrate.

Trainingswissen

	Reifen (Ultraweich) <i>Stufe 1</i>	+ 5 % Leistungsverbesserung
	Reifen (Ultraweich) <i>Stufe 2</i>	+ 10 % Leistungsverbesserung
	Reifen (Ultraweich) <i>Stufe 3</i>	+ 15 % Leistungsverbesserung
	Reifen (Sehr weich) <i>Stufe 1</i>	+ 5 % Leistungsverbesserung
	Reifen (Sehr weich) <i>Stufe 2</i>	+ 10 % Leistungsverbesserung
	Reifen (Sehr weich) <i>Stufe 3</i>	+ 15 % Leistungsverbesserung
	Reifen (Weich) <i>Stufe 1</i>	+ 5 % Leistungsverbesserung
	Reifen (Weich) <i>Stufe 2</i>	+ 10 % Leistungsverbesserung
	Reifen (Weich) <i>Stufe 3</i>	+ 15 % Leistungsverbesserung
	Reifen (Mittel) <i>Stufe 1</i>	+ 5 % Leistungsverbesserung
	Reifen (Mittel) <i>Stufe 2</i>	+ 10 % Leistungsverbesserung
	Reifen (Mittel) <i>Stufe 3</i>	+ 15 % Leistungsverbesserung
	Reifen (Hart) <i>Stufe 1</i>	+ 5 % Leistungsverbesserung
	Reifen (Hart) <i>Stufe 2</i>	+ 10 % Leistungsverbesserung
	Reifen (Hart) <i>Stufe 3</i>	+ 15 % Leistungsverbesserung
	Reifen (Intermediate) <i>Stufe 1</i>	+ 5 % Leistungsverbesserung
	Reifen (Intermediate) <i>Stufe 2</i>	+ 10 % Leistungsverbesserung
	Reifen (Intermediate) <i>Stufe 3</i>	+ 15 % Leistungsverbesserung
	Reifen (Regen) <i>Stufe 1</i>	+ 5 % Leistungsverbesserung
	Reifen (Regen) <i>Stufe 2</i>	+ 10 % Leistungsverbesserung
	Reifen (Regen) <i>Stufe 3</i>	+ 15 % Leistungsverbesserung

MOTORSPORT MANAGER

	Qualifying-Trimm <i>Stufe 1</i>	+ 5 % Leistungsverbesserung
	Qualifying-Trimm <i>Stufe 2</i>	+ 10 % Leistungsverbesserung
	Qualifying-Trimm <i>Stufe 3</i>	+ 15 % Leistungsverbesserung
	Renn-Trimm <i>Stufe 1</i>	+ 5 % Leistungsverbesserung
	Renn-Trimm <i>Stufe 2</i>	+ 10 % Leistungsverbesserung
	Renn-Trimm <i>Stufe 3</i>	+ 15 % Leistungsverbesserung

6. Datenzentrum:

Position	Name	Team	Aktueller Stand	Rechner: 12 von 111
1	I. Santa Ana	Predator Racing Group	+ 5	172 (+5)
2	E. Melo	Optima Racing	- 1	168 (+1)
3	E. Battista	Wild Racing		161 (+1)
4	V. Mann	Zenyard Engineering	+ 1	156 (+1)
5	G. Clarke Smith	Slive Racing	- 1	153 (+1)
6	A. Fines de Lima	Zenyard Engineering		150 (+1)
7	B. Volkhardt	Predator Racing Group		141 (+1)
8	E. Nightingale	Optima Racing		138 (+1)
9	T. Stadl	Archer M&M	+ 1	121 (+1)
10	M. Kowitz	Eastwood Motorsport	- 1	118 (+1)
11	S. Mühlbach	Dräger Race Team China		101 (+1)
12	M. El Sadat	Archer M&M		99 (+1)
13	A. Thomson	Eastwood Motorsport		71 (+1)
14	G. Veldes	ZIT Autosport		67 (+1)
15	W. Piro	Rechner Race Team China		66 (+1)

PREDATOR	
Alter: 24	Ines Santa Ana
Gesamtzeit	11:50.793
RUNDE 8	
Position	14.
Rundenzeit	1:48.188
Boxenstopp	
Boxenstoppzeit	13.766
Gesamte Zeit	13.799
Boxengesamtzeit	38.020
Urspr. Position	1.
Neue Position	15.

Das Datenzentrum erlaubt dem Teamchef viele Informationen über das Rennen einzuholen. Dabei gibt es zahlreiche Bildschirme:

- **Positions-Tracker** (zeigt die Position aller Fahrer in jeder Runde an. Legt man die Maus über eine beliebige Runde, so wird ein Infocfeld erscheinen, welche die Position, Rundenzeit, Boxenstopzeiten und Positionsveränderungen der angezeigten Runde darstellt.)
- **Aktuelle Zeiten** (zeigt die Sektorzeiten, aktuelle Rundenzeit, Abstand zum Führenden bzw. zum Fahrer vor dem angewählten, Anzahl der Boxenstopps und die schnellste Rundenzeit an.)
- **Reifenverlauf** der benutzten Reifensets mit Stintdauer.
- **Reifenauswahl** mit Übersicht der verwendeten Reifensets.
- **Kommentarfeed** mit sämtlichen Live-Kommentaren des Rennens.
- **Platzierung** (zeigt die momentane Platzierung und Punktestand der Fahrer und Teams an. Dabei sind auch die Positionsveränderungen und Punktezuwachs (in grüner Klammer) ersichtlich.)
- **Veranstaltungsergebnis** (zeigt die Platzierungen im Training, Qualifying und Rennen an.)

J. Sonstiges

1. Steam-Erreungenschaften:

	"7 ist wohl meine Glückszahl."	Gewinnen Sie 7 Fahrermeisterschaften.
	"Ich fahre lieber Rennen, als alleine Runden zu drehen."	Gewinnen Sie die Fahrermeisterschaft.
	"Lasst mich in Ruhe, ich weiß, was ich tue!"	Lassen Sie einen rebellischen Fahrer im Alleingang ein Rennen gewinnen.
	"Um als Erster anzukommen, muss man erst einmal ankommen."	Führen Sie einen Fahrer zum Sieg.
	Alle für einen, einer für alle	Gewinnen Sie die Teammeisterschaft.
	Anpassungsfähig	Gewinnen Sie mit einem selbst erstellten Team im gleichen Jahr die Fahrer- und Teammeisterschaft der IGTC.
	Auch ein blindes Huhn findet mal ein Korn	Schließen Sie die "Außenseiter"-Herausforderung ab.
	Auf dem neusten Stand	Bauen Sie Ihr Hauptquartier komplett aus.
	Aufsteigender Stern	Scouten Sie einen Fahrer unter 18 mit einem Potential für 5 Sterne.
	Ausgeschieden	Entlassen Sie einen Fahrer.
	Bastler	Konstruieren Sie ein "legendäres" Teil.
	Beflügelte Runde	Erreichen Sie Poleposition mit über 1 Sekunde Vorsprung.
	Bester Chef der Welt	Haben Sie einen Fahrer mit 100 % Moral.
	Bewährt	Schließen Sie eine Saison ab.
	Blaue Flagge	Gewinnen Sie ein Rennen mit über 1 Minute Vorsprung.
	Brennt hier was?	Passieren Sie die Zielflagge mit einem Fahrzeug, dessen Teile sich alle im roten Bereich befinden.
	Das war schon so!	Werden Sie von der GMA mit einem riskanten Fahrzeugteil erwischt.
	Dem Namen gerecht werden	Stellen Sie bei Zampelli Engineering einen 5-Sterne-Entwickler ein.
	Der Club der Millionäre	Verfügen Sie über ein Budget von über 100 Millionen.
	Der große Augenblick	Befördern Sie einen Ersatzfahrer.

MOTORSPORT MANAGER

	Die Geburt einer Legende	Erstellen Sie ein neues Team.
	Die Mischung macht's	Setzen Sie innerhalb eines Rennens an einem Fahrzeug 3 verschiedene Reifenmischungen ein.
	Dream-Team	Stellen Sie einen Fahrer und einen Mechaniker ein, die vorher bereits zusammengearbeitet haben.
	Ein Dorn im Auge	Gewinnen Sie die Teammeisterschaft mit Thornton Motorsport.
	Ein Hoch auf die Demokratie	Gewinnen Sie eine Abstimmung.
	Einflussreiche Freunde	Setzen Sie bei einer Abstimmung mindestens 3 Stimmen ein und gewinnen Sie.
	Einmal König, immer König	Lassen Sie Rafael Rodrigues für Oranje GT die Fahrermeisterschaft der IGTC 2016 gewinnen.
	Einstiger Glanz	Gewinnen Sie die Team- oder Fahrermeisterschaft der WMC mit Krüger Motorsport.
	Es dröhnten die Motoren ...	Gewinnen Sie in der gleichen Saison Team- und Fahrermeisterschaft der WMC mit Chariot Motor Group.
	Fahrer werden überbewertet	Lassen Sie einen Aushilfsfahrer in einem Rennen einen Platz auf dem Siegertreppchen erreichen.
	Geld ist nicht alles	Gewinnen Sie eine Meisterschaft, ohne im Verlauf der Saison mit neuen Sponsoren Verträge abzuschließen.
	Glückstreffer	Scouten Sie einen 5-Sterne-Fahrer.
	Gut betucht	Stellen Sie einen Fahrer mit einem vereinbarten Jahresgehalt von mindestens 20 Millionen ein.
	Hattrick	Lassen Sie einen Fahrer 3 Rennen hintereinander gewinnen.
	Ich bin 'ne ziemlich große Nummer ...	Schließen Sie einen Vertrag mit einem 5-Sterne-Sponsor ab.
	In den Startlöchern	Gewinnen Sie bis Ende 2018 mit Kitano Sport die Teammeisterschaft der WMC.
	Jetskis für alle!	Schließen Sie einen Sponsoringvertrag im Wert von über 1 Million ab.
	Manager-Mogul	Schließen Sie die "Spitzenmanager"-Herausforderung ab.
	Meister der fliegenden Runde	Qualifizieren Sie sich dreimal hintereinander für die Poleposition.
	Mir gefällt's so	Gewinnen Sie eine Meisterschaft, ohne im Verlauf der Saison im Hauptquartier etwas zu bauen oder auszubauen.
	Nur das Beste ist gut genug	Geben Sie über 30 Millionen für das Fahrzeug für die nächste Saison aus.
	Partnerschaftsberater	Bringen Sie die Beziehung zwischen Fahrer und Mechaniker für beide Hauptfahrer auf die höchste Stufe.
	Predator	Gewinnen Sie eine Fahrermeisterschaft mit Predator Racing Group.

MOTORSPORT MANAGER

	Rasante Raubtiere	Gewinnen Sie die Teammeisterschaft der ERS 2016 mit Predator Team Racing.
	Schwarze Flagge	Werden Sie gefeuert.
	Silvas Vermächtnis	Gewinnen Sie die Team- oder Fahrermeisterschaft der WMC mit Team Silva.
	Spitzenstarter	Starten Sie 10 Rennen in einer Saison von der Poleposition.
	Star der Boxenmauer	Gewinnen Sie in der gleichen Saison Team- und Fahrermeisterschaft.
	Streckenkenner	Schließen Sie ein Rennen auf jeder Variation jeder Strecke ab.
	Taschenrakete	Statten Sie ein Fahrzeug ausschließlich mit "legendären" Teilen aus.
	Übung macht den Meister	Werden Sie Erster im Training.
	Ultimativer Sieg	Gewinnen Sie mit einem selbst erstellten Team im gleichen Jahr die Fahrer- und Teammeisterschaft der WMC.
	Voll angesagt	Erreichen Sie eine Marktfähigkeit von 100 %.
	Vom Schlusslicht zum Sieg	Führen Sie einen Fahrer zum Sieg, der von der letzten Position gestartet war.
	Was nicht kaputt ist ...	Gewinnen Sie eine Meisterschaft, ohne im Verlauf der Saison irgendwelche Fahrzeugteile zu verbessern.
	Wer kämpft, kann verlieren, aber wer nicht kämpft ...	Überleben Sie das Ultimatum des Vorsitzenden.
	Wiedereintritt	Werden Sie eingestellt.
	Willkommen an Bord!	Stellen Sie einen Fahrer ein.
	Wir sind doch nicht zum Vergnügen hier	Haben Sie einen Fahrer mit 1 % Moral.
	Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg	Lassen Sie William Evans ein Rennen gewinnen.
	Zielflagge	Beenden Sie Ihr erstes Rennen.

2. DLCs, Updates und Patches:

Patch 1.1 (23. November 2016)

- Das Verhalten der KI bei Blauer Flagge wurde verbessert.
- Die KI verlässt nun die Rennlinie bei Qualifying, wenn sie auf der In- oder Outlap fährt.
- Die 4:3-Auflösungsunterstützung wurde wieder eingeführt.
- Das Intro-Video ist nun bereits nach 2 Sekunden wegklickbar.
- Die Wettersimulation und -vorhersage wurde verbessert.
- Das Spray bei nasser Strecke wird nun korrekt dargestellt.
- Die KI wechselt zu Intermediate- oder Regenreifen nun realistischer.
- Die Anzahl der durch regelwidrige Fahrzeugteile bestraften KI wurde gesenkt.
- Die Leistungswerte der Fahrzeugteile werden bei Saisonwechsel nun korrekt übernommen.
- Die Chassiswerte der Teams zu Karrierebeginn wurden angepasst.
- Die individuelle Fahrzeuglackierung wird am Rennwochenende nun korrekt dargestellt.
- Der Bug, bei dem die KI ohne zu überholen Positionen gewann bzw. verlor, wurde gefixt.
- Die fehlerhaften Fahrermerkmale wurden gefixt.
- Die fehlerhaften Kommentare während Rennen wurden korrigiert.
- Die Steam-Errungenschaft „Schwarze Flagge“ wurde gefixt.
- Das nicht sauber zur Boxengasse zurückkehrende Safety-Car wurde gefixt.
- Das stoppende Budgetdiagramm wurde gefixt.
- Die nicht einberechneten 5 % Rabatt bei Teamchefs mit Finanzhintergrund wurden gefixt.
- Die unrealistischen Erwartungen des Vorsitzenden bei Aufstiegen wurden korrigiert.
- Das plötzliche Bremsen der KI bei hinter aus der Box kommenden Fahrzeuge wurde gefixt.
- Das Feedback bei Training wurde verbessert.
- Der Rundenzähler bei ausgewählten Fahrern wurde hinzugefügt.
- Der Vote für Rennen, die bereits zweimal im Kalender sind, wird nicht mehr vorgeschlagen.
- Das fehlerhafte Abspielen des Sounds und der Spielmusik nach Speichern bzw. Autospeichern wurde gefixt.
- Die überflüssigen Votes für Regeln, die nicht sein können, wurden entfernt (z. B. Erhöhung der Zeit im Qualifying, obwohl kein Qualifying gefahren wird).
- Diverse Crash-Bugs wurden gefixt.

DLC – Livery Pack (01. Dezember 2016)

- 12 neue Fahrzeuglackierungen wurden hinzugefügt.

Update – Everyone’s a Winner (15. Dezember 2016)

- Die Wechselmöglichkeit zwischen 2D und 3D wurde eingeführt.
- Der Fehler, dass KI manchmal zu viele Risikoteile nimmt, wurde gefixt.
- Der Berechnungsfehler, bei dem die KI gegen Ende des Rennens das Benzin ausging, wurde korrigiert.
- Die Boxenstoppstrategien der KI wurden verbessert.
- Die Anzahl der Ausfälle der KI gegen Ende des Rennens wurde angepasst.
- Die Blauen Flaggen verlangsamten die zu überrundenden Fahrzeuge nicht mehr. Stattdessen machen diese nun Platz.

Patch 1.21 (3. Januar 2017)

- Die Streckenbarrieren auf manchen Tondela-Layouts wurden gefixt.
- Das Verhalten der KI in Training und Qualifying wurde angepasst. Sie verteilen sich nun über die gesamte Zeit.
- Das Verhalten der KI während eines Safety-Cars wurde verbessert.
- Die KI managt die Betankung der Fahrzeuge nun besser.
- Die Rennstrategien der KI wurden verbessert.
- Die KI ignoriert ihre Motorenprobleme nicht mehr und handeln entsprechend.
- Die Bremsplatten bei den harten Bremsmanövern sind nun weniger gravierend.
- Die KI ändert nun ihr Fahrstil, um die Reifentemperaturen besser zu managen.
- Havarierte Fahrzeuge werden nun wieder von der Strecke entfernt.

Patch 1.23 (30. Januar 2017)

- Die Anzahl der Fans steigt oder sinkt, je nachdem, ob das Team über oder unter den Erwartungen fährt.
- Die Fahrzeuge der KI kehren zur Box zurück, wenn sie während dem Rennen Fahrzeugteile beschädigt sind.
- Die Fahrer erleben einen Schub, wenn sie für die Führung puschen.
- Fehlerhafte Fahrermerkmale wurden korrigiert.
- Die KI-Fahrer planen ihre Boxenstopps nun klüger, wenn sie ihre Fahrzeugteile reparieren.
- Die KI-Fahrer passen ihre Boxenstrategien nun besser an die Länge der Rennen an.

Patch 1.3 (23. Februar 2017)

- Weitere Fahrermerkmale wurden hinzugefügt.
- Die beiden Tourenwagen-Fahrermerkmale wurden durch 2 neue ersetzt, da Werte identisch mit Truckrennen sind.
- Der Name des Fahrermerkmals „Mollig“ wurde zu „Außer Form“ umbenannt.
- Ein paar Fahrermerkmale, welche Verletzungen darstellen, sind nun angepasst und wirken sich teilweise stärker aus.
- Weitere Dilemmas wurden hinzugefügt.
- Weitere Steam-Erreungenschaften wurden hinzugefügt.
- Die Chassis-Dilemmas beim Saisonwechsel wurden angepasst.
- Diverse Informations-Popups wurden korrigiert.
- Die Simulation des Trainings wurde verbessert.
- Die Hersteller der Chassiskomponenten aller Teams wurden angepasst.
- Eine Übersicht der Hersteller der Chassiskomponenten des eigenen Teams wurde hinzugefügt.
- Weitere Variationen der Fragen und Antworten beim Interview wurden hinzugefügt.
- Die bestehenden Fahrer wurden mit den neuen Fahrermerkmalen ausgestattet.
- Beim Erstellen des Teamchefs haben die diversen Vorgeschichten weitere Effekte hinzugewonnen.
- Man kann nun beim Vorgesetzten jede Saison um weiteres Budget bitten.
- Die Fahrzeuglackierungen werden am Rennwochenende nun korrekt dargestellt.
- Die Anzahl der Fehler bei den Boxenstopps wurde angepasst.
- Alle Fahrer haben nun eine Anzeige des Körpergewichts in Kilogramm.
- Das Straßenwagenwerk wird nun bei Stufe 3 der Fabrik und des Entwicklungszentrums freigeschaltet.
- Die Spielerwerte des Teamchefs sind bei Karrierestart nun nicht mehr bei 10, sondern bei 8.
- Der Verbesserungsrate des Chassisdesigns ist nun verdoppelt.
- Die Anzahl der Aus- und Unfällen von Fahrzeugen im Rennen wurde erhöht.
- Man kann nun bei der GMA neue Abstimmungen vorschlagen.
- Man kann nun die Luftstromoptimierung beim Qualifying automatisieren lassen.
- Die Performance wurde verbessert.
- Diverse Bugs wurden gefixt.

DLC – GT-Series (23. Februar 2017)

- Führt zwei GT-Serien ein. Ein Unterschied dabei ist, dass diese Fahrzeuge statt Front- und Heckflügel über einen Spoiler verfügen. Außerdem besitzen diese über zwei ERS-Modi: Hybrid und Power.
- Führt weitere Regeln für Einsitzer- und GT-Serien ein: Drei-Phasen-Qualifying und ERS.

DLC – Create Your Own Team (23. Februar 2017)

- Man kann nun ein eigenes Team mit eigenen Namen, Farben und Lackierung erstellen.

Patch 1.31 (20. März 2017)

- Eine neue Fahrzeuglackierung wurde hinzugefügt.
- Die Blaue Flagge wird nun in Abhängigkeit der Geschwindigkeitsdifferenz zum Überrunder geschwenkt.
- Das Verhalten der KI während dem Training und dem Qualifying bei der In- bzw. Outlap wurde verbessert.
- Die Wahrscheinlichkeit von Bremsplatten wurde angepasst.
- Die Häufigkeit von Safety-Cars wurde gemäß der Rennlänge angepasst.
- Eine Anzeige für die Lebensdauer von Reifen wurde hinzugefügt.
- Die Fortschritte des Ersatzfahrers sind nun doppelt so stark, wenn er im Training eingesetzt wurde.
- Diverse Bugs wurden gefixt.