

Pole Position 2010 • In der ersten Kurve liegengeblieben

 quick-save.de/2020/05/pole-position-2010/

Sven Festag

27. Mai 2020

Welcher F1-Fan hat nicht schon gedacht, einen besseren Job als Teamchef machen zu können? In Pole Position 2010 sollen wir das beweisen können? Doch reicht es für die Trophäe?

Der brüllende Sound des V8-Motors durchdringt jeden Knochen des Körpers, wenn das Auto mit 320 Kilometern pro Stunde auf der Start-/Ziel-Geraden zum Überholen ansetzt und auf den letzten Metern vor der karierten Flagge dem Gegner den Sieg abringt. Unter den Klängen der Hymne wird der Erfolg mit einer Dusche feinsten Schaumweins belohnt. Das ist die Königsklasse des Motorsports, die Formel 1.

Zumindest ist das der Traum eines jeden Motorsport-Enthusiasten. Dass die Realität deutlich anders aussieht, dürfte also nur wenig verwunderlich sein. Es geht um Regeln und Technik und Fahrer – und vor allem um Geld. Um langfristig liquide zu bleiben, braucht es sportlichen Erfolg. Verantwortlich dafür: der Teamchef. Und dessen Platz gilt es in Pole Position 2010 zu besetzen.



Blavio Fiore als neuer Teamchef des Reno E2 Team

Auf Touren kommen

Zu Beginn stehen alle Türen offen. Jedes der zwölf Formel-1-Teams der Saison 2010 scheint einen neuen Teamchef zu benötigen. Gleich hier fällt allerdings auf, dass das Spiel keine offizielle Lizenz der Formel 1 besitzt und der Begriff auch an keiner Stelle genannt wird. Nur das Wagen auf dem Cover lässt von außen auf eine Verbindung schließen. Das hat aber auch zur Folge, dass die potenziellen Arbeitgeber Namen wie „Blox Bull Racing“ anstelle von „Red Bull Racing“ haben und sich hinter „Dreckig Motorsport“ eigentlich „Sauber Motorsport“ verbirgt.

Dessen ungeachtet entspricht das Potenzial der Teams ihren realen Pendants. Es obliegt also der eigenen Entscheidung, gleich bei einem der Top-Teams zu beginnen oder aber die Herausforderung bei den Hinterbänkeln zu suchen. Alternativ ist es auch möglich, mit einem neuen Team in die Königsklasse einzusteigen. Wie auch immer die Entscheidung ausfällt, steht ein Startkapital von 10 Millionen US-Dollar bereit. Arbeitsbeginn ist der 1. Januar 2010, es bleiben also etwa zweieinhalb Monate bis zum Saisonstart in der Wüste von Bahrain.

Nun gilt es, sich erst einmal einen Überblick über die Situation des Teams zu machen. Zwar verfügt jede Mannschaft über zwei Einsatz- und einen Ersatzfahrer. Auch hier sind absurd klingende Abwandlungen der echten Namen untergekommen. Der siebenfache Weltmeister Michael Schumacher wurde kurzerhand in „Michael Schuster“ umbenannt, Sebastian Vettel ein wenig despektierlich in „Sebastian Fett“.

Wenigstens ist eine kleine Gruppe an Mechanikern und Designern angestellt. Führende Positionen sind aber vakant. Von Renningenieuren und Konstrukteuren über Psychologen und Physiotherapeuten bis hin zu Fanbetreuern müssen Stellen besetzt werden. Das Konzept ist aber einfach zu durchschauen: Bekommen sie nur ein wenig mehr Geld, als sie ursprünglich fordern, sind sie auf jeden Fall an Bord. Angebote der Konkurrenz spielen keine Rolle.



Der Preisunterschied zwischen den unterschiedlichen Getrieben ist vergleichsweise gering

Kohle für Kohlefaser

Auf die Entwicklung eines neuen Vehikels für die aktuelle Saison haben die Vorgänger nur wenig Wert gelegt. Zwar gibt es ein Chassis, aber keine mechanischen und aerodynamischen Bauteile. Verfügt das Team über ausreichend Designer können diese entwickelt und später von den Mechanikern gebaut werden. Wer hier nicht auf die Regeln achtet, baut illegale Teile, die zur Disqualifikation im Rennen führen können. Bis zum ersten Rennwochenende besteht allerdings keine Chance, auch nur ein einziges Bauteil selbst zu produzieren. Letzte Chance: Von Zulieferern kaufen.

Das Spektrum reicht von unbrauchbar bis sehr gut. Das spiegelt sich jedoch nur wenig im Preis der Bauteile wider. Bessere Komponenten sind nur unwesentlich teurer als schlechtere. Gut für das Team, aber wirklich realistisch ist das nicht. Bis zu 20 Ausführungen eines Bauteils passen ins Lager, können aber auch just-in-time gekauft werden. Lieferzeiten gibt es nicht.

Entscheidend wird das Lager erst, wenn sich dort die verschlissenen Frontflügel ansammeln oder die veraltete Motorspezifikation verstaubt.

Um eigene Komponenten entwickeln und produzieren zu können, braucht es nicht nur Personal und Zeit. Auch entsprechende Forschungs- und Produktionszentren sind nötig. Deren Bau dauert aber mehrere Monate und ist somit auch eine langfristige Lösung.

Zwar garantieren eigene Teile auf Dauer Qualität, sind aber oft nur geringfügig besser als zugekaufte.

Ohne Sponsorengelder lassen sich aber weder Teile noch Entwicklung oder Gebäude finanzieren. Bestenfalls konkurrieren mehrere Unternehmen darum, ihr Logo auf die Fahrzeuge zu kleben. Anfangs haben die Geldgeber noch offene Taschen, aber später ist der sportliche Erfolg für Anzahl und Umfang der Angebote entscheidend. Trotzdem ist Verhandlungsgeschick wichtig. Zu hohe Forderungen bestrafen die Firmen mit einem Rückzug ihres Angebots. Nach wenigen Verhandlungen lässt sich aber einfach erkennen, wie weit die Verhandlungen möglich sind, ohne den Partner zu verlieren.

Neben Sponsoren und Preisgeldern stellt Merchandising eine dritte Einnahmequelle dar. Im Gegensatz zur anderen Aufgaben reicht hier das Delegieren an den Marketingmanager, sofern ein solcher zur Belegschaft zählt. Seine Entscheidungen bezüglich der Bestellmenge und des Verkaufspreises können aber übergangen werden.

Reno E2 Team | Neue Nachrichten [0] | Vermögen: 36.168.370 \$ | Datum: 20. Januar 2010

Interessierte Sponsoren

Name	Rennantritt	Grundbetrag	Siegprämie	Laufzeit	Attraktivität	Stimmung	Buttons
Sunny Sunny Production	297.000 \$	900.000 \$	10.200 \$	1 Rennen	[Bar]	[Bar]	Verhandeln Akzeptieren
Blox Bull	259.000 \$	4.354.000 \$	58.800 \$	7 Rennen	[Bar]	[Bar]	Verhandeln Akzeptieren
LARA Lara, Inc.	228.000 \$	4.144.000 \$	105.600 \$	16 Rennen	[Bar]	[Bar]	Verhandeln Akzeptieren

POLE POSITION THE RACE MANAGER 2010 | Team | Personal | Werkstatt | F&E | Management

Chips, Energy Drink oder Gesichtscreme?

Start your engines!

Entgegen der offiziellen Formel-1-Regeln sind bis zu fünf private Testfahrten während der Saison erlaubt. Offizielle Testfahrten vor dem ersten Rennen gibt es hingegen nicht. Vor dem ersten Rennen ist es vielleicht eine gute Idee, das Auto zu testen. Auch, wenn das bedeutet, Teile zu verbrauchen und 250.000 Dollar Miete für die Strecke aufzuwenden.

Wer sich bislang nicht durch die verschachtelte Oberfläche geklickt hat, wird jetzt merken, dass es offenbar auch Aufgabe des Teamchefs ist, das Auto zusammenzubauen. Per Mausklick müssen die Bauteile aus dem Lager ans Chassis angebracht werden. Hier geben die Fahrer über Sprechblasen ihr Feedback zur Qualität der Teile. Das ist allerdings ziemlich nutzlos: Schlechte Teile loben sie, über schlechte beklagen sie sich.

Bei den Tests lassen sich aber auch Schwächen der Fahrer erkennen, sodass sie dann im individuellen Training daran arbeiten können. Das umfasst einerseits Fitness, Feedback und Motivation, aber auch Simulatorarbeit für Kurven- oder Regenfahrten. Gleichzeitig geben Testfahrten auch einen Einblick die Abstimmungsarbeit, die am Auto nötig ist. Die Einstellungen von Getriebe, Motor, Bremsen und Flügeln müssen genau auf die Strecke und die Vorlieben der Fahrer angepasst werden. Die Unterschiede zwischen Setups sind jedoch überwiegend gering. Einzig in Monaco ist eine merklich andere Abstimmung erforderlich. Auch hier geben Fahrer ihre Einschätzung an, die aber ebenso dürftig ausfällt.



Sich selbst einen Unterboden bauen wollte Vitaly dann doch nicht

Ohne Testfahrten reicht allerdings auch das freie Training an der jeweiligen Strecke aus. Obwohl jeder Fahrer über seinen eigenen Renningenieur verfügt, bleibt auch hier die gesamte Arbeit am Teamchef hängen. Zwei Autos sind gleichzeitig auf der Piste zu überwachen. Neben dem Setup ist auch ein Auge auf die Strategie zu werfen. Dabei kümmert sich das Spiel auch an dieser Stelle nicht um die offiziellen Regeln. Anstelle von

zwei Trockenreifen-Mischungen gibt es sechs. Darüber hinaus entspringt auch das Verhalten der Pneus nicht ansatzweise der Realität. Weiche Reifen ermöglichen deutlich bessere Rundenzeiten als harte, verschleissen aber nur unwesentlich schneller.

Auch Intermediates und Regenreifen gibt es in jeweils drei Ausführungen. Nachtanken im Rennen scheint die Rennkommissare auch nicht zu interessieren. Das ist aber unter Umständen auch nötig, da die Ergebnisse aus dem Training keinen Einfluss auf die voreingestellte Rennstrategie haben. Verbrauch und Verschleiß müssen selbst auf die Renndistanz umgerechnet werden. Das spielt aber nur eine untergeordnete Rolle, da die Benzinmenge keinen Einfluss auf die Rundenzeit hat.

Falls es die Situation erfordert, ist ein Eingriff während des Rennens möglich. Zumindest theoretisch. Für Überholmanöver auf der Strecke wird die Kartenansicht durch eine generische Überhol-Animation mit Rasenmäher-Sound ersetzt. Das unterbricht nicht nur den Spielfluss, sondern verhindert auch den Zugriff auf die Strategieoptionen. Erst auf dreifacher Spielgeschwindigkeit bleiben die Animationen aus. Ohne Pausieren des Rennens ist es dann aber unmöglich, rechtzeitige Entscheidungen zu treffen.

Nach Rennende folgt eine Überprüfung der Autos. Nicht regelkonforme Fahrzeuge werden aus der Wertung genommen. Die Möglichkeit, bei der Entwicklung zu schummeln, bringt also letztlich nichts. Wichtig ist auch, den Spielstand zu speichern. Auto-Save gibt es nicht.



Der Albert Park sah doch auch schon besser aus

Ein Sandkasten im Getriebe

Der Anspruch des Spiels ist klar zu erkennen. Es soll langfristig zum Spielen animieren. Der Bau aller Gebäuden und die Entwicklung von besten Teilen zieht sich über mehrere Saisons. So lange spielen aber wohl nur die wenigsten. Zu viele Fehler macht das Spiel an anderen Stellen.

Dass es keine offizielle Lizenz gibt und die Namen nur an die Realität angelehnt sind, ist zu verschmerzen und immerhin für einen gelegentlichen Lacher gut. Viel schlimmer ist, dass sich Vertragsverhandlungen leicht durchschauen lassen, der Preisunterschied von Teilen zu gering ist und Setups kaum eine Auswirkung auf das Fahrverhalten haben. Warum ist ein schweres Auto nicht langsamer? Und warum ist es möglich, bei der Entwicklung zu mogeln, wenn es auf jeden Fall auffliegt? Das sind nur einige Fragen, die die gesamte Logik des Spiels ins Wanken bringen.

Hinzu kommt das immer gleiche, eintönige Geplärre aus dem Hintergrund, absolut sinnfreie Animationen und eine hässliche und unübersichtliche Oberfläche, die nicht einmal die volle Auflösung ausnutzt. *Pole Position 2010* ist ein klarer Fehlstart aus der letzten Reihe, bei dem jeglicher Spaß auf der Strecke bleibt.

Titel:	Pole Position 2010: Der Rennsport-Manager
Erscheinungsdatum:	27.05.2010
Entwickler:	DestraX Entertainment Software
Publisher:	Kalypso Media
System:	<i>Windows</i>
Kaufen:	<u>eBay</u> ¹

Testsystem kursiv

¹ Das ist ein Affiliate-Link. Beim Kauf bekommt QUICK-SAVE.de eine kleine Provision, ohne dass du mehr bezahlen musst.