

SETUP GUIDE FOR GTR2 : SETUP YOUR CAR IN 21 STEPS

Author : LmS (lms_oid@libertysurf.fr)


English Translation : Eden7c

Version : 0.62 Beta

This Setup guide is intended for the GT racing car simulation on PC : GTR2. Its intent is to give a simple and accessible methodology for a pilot with basic knowledge to delve in them. The guide presented in a table form will be covering the different settings that can be adjusted on your car each in turn. The ideal starting point to work from is the game's default setup. The first thing you should do is to go get use to it on track without changing anything except the gear ratios to adapt them to the chosen circuit. Next, once you are lapping consistently, we are going to work on each aspect of the setups, STEP by STEP modifying one parameter at a time. This guide is intended for the simulation mode where no aids interfere with the car's reaction: The feedback from your modification will be at its maximum.

Each modification needs to be followed by a few laps to validate its positive or negative effect on the INDICATORS. These INDICATORS can be given in an explicit manner (tire temperature for example) or in an implicit manner (oversteering tendency for example). To keep it simple the table will list for each INDICATOR an ACTION to take.




Each STEP is divided amongst numerous ELEMENTS to configure, once no more ACTIONS can be taken on a given ELEMENT you will be able to consider that configuration done. Each STEP's difficulty is given with the color of the arrow in the rightmost column.



↓ Easy setup
 ↓ Average setup
 ↓ Hard setup








In Green => Goal to obtain in tweaking the setup
In Red => Increases tire wear
In Blue => Diminishes tire wear

Indicator Type :

 = Visual
  Motec
  Compartment

Last recommendations :

- + You need to be comfortably set and in a calm environment. Concentrate on the task: most of the settings you are going to work on are hardly perceptible without good concentration.
- + Save the setup at each STEP with a clearly defined name (ex. 993RS_Race_STEP14.svm).
- + If the modification doesn't improve the INDICATOR, move back one step.
- + If the modification improves the INDICATOR, try going further in that direction to reach the point where you should stop.

STEP	ELEMENT	INDICATOR (Information or Compartment)	ACTION to take	Difficulty
0	DEFAULT SETUP	-	Change GTR2's default setup for your car	X
		-	Choose your tires (depending on race length and weather)	X
		-	Choose the radiator opening (depending on race length and external temperature)	X
		-	Choose revolution limits (depending on race length and external temperature)	X
		-	Choose the initial fuel quantity (depending on race length and weather)	X
1	GEAR BOX  	Engine reaches revolution limits in the longest straight in 6th gear	Lengthen 6th gear and re-arrange 2nd to 5th gear to get even spacing between 1st & 6th gear	↓
		Engine does not reach revolution limits in the longest straight in 6th gear	Shorten 6th gear and re-arrange 2nd to 5th gear to get even spacing between 1st & 6th gear	
		Engine reaches the revolution limit at the end of the longest straight	None	
2	BRAKE DUCT 	Brake temperature gets lower than 300°C in the straights	Diminish brake duct openings	↓
		Brake temperature goes over 600°C while braking	Increase brake duct openings	
		Brake temperatures are always between 300 and 600°C	None	
3	CAMBER INITIAL SETUP 	Interior Tire Temperature - Exterior Tire Temperature < 0°C	Increase negative camber	↓
		Interior Tire Temperature - Exterior Tire Temperature > 5°C	Decrease negative camber	
		0°C < Interior Tire Temperature - Exterior Tire Temperature < 5°C	None	
	TIRE PRESSURE INITIAL SETUP 	Center of tire Colder than Exterior and Interior Tire Temperature	Increase Tire Pressure	
		Center of tire Warmer than Exterior and Interior Tire Temperature	Lower Tire Pressure	
		Center Tire Temperature is Between Exterior and Interior Tire temperature	None	
4	BRAKE BIAS 	Front wheels lock first while braking (Tendency for the car to go straight off track)	Adjust bias towards rear	↓
		Rear wheels lock first while braking (Tendency for the car to spin)	Adjust bias towards front	
		Front wheels and rear wheels lock at the same time	None	
5	STEERING LOCK 	Steering reaches the end stop in the sharpest turn	Increase Steering Lock	↓
		Steering at 50% in the sharpest turn	Decrease Steering Lock	
		Steering at 90% in the sharpest turn	None	

6	DIFFERENTIAL POWER 	Good propulsion but car understeers under power	Decrease power	
		Lack of propulsion exiting corners	Increase power	
		Good balance between understeer / Propulsion on corner exit	None	
	DIFFERENTIAL COAST 	Stable braking but lift off understeer	Decrease coast	
		Unstable braking, lift off oversteer	Increase coast	
		Good balance between understeer / Braking stability	None	
DIFFERENTIAL PRELOAD 	Car too nervous transitioning from braking / Acceleration	Decrease preload		
	car not enough responsive transitioning from braking / Acceleration	Increase preload		
	Good responsiveness in the Braking / Accelerating transition	None		
7	SPLITTER 	Fast track (type Enna Pergusa or Monza)	Front splitter at 1	
		All other tracks	Front splitter at 2	
	WING 	Understeering car in a fast curve (more than 120 kph)	Decrease rear wing	
		Oversteering car in a fast curve (more than 120 kph)	Increase rear wing	
8	GEAR BOX 	Engine reaches revolution limits in the longest straight in 6th gear	Lengthen 6th gear and re-arrange 2nd to 5th gear to get even spacing between 1st & 6th gear	
		Engine does not reach revolution limits in the longest straight in 6th gear	Shorten 6th gear and re-arrange 2nd to 5th gear to get even spacing between 1st & 6th gear	
		Engine reaches the revolution limit at the end of the longest straight	None	
9	CASTER 	Steering soft, limpy / Not enough feedback / Car understeering	Increase caster	
		Steering too firm / Car unstable in fast curves	Decrease caster	
		Stable car and steering as desired	None	
10	FRONT TOE IN/OUT 	Turning in is hard	Increase opening (Negative value)	
		Lacking straight line stability	Decrease opening	
		Good balance between turn-in / straight line stability	None	
	REAR TOE IN/OUT 	Looking for faster top speed	Decrease opening	
		Rear-end instability in a straight	Increase opening	
		Good stability for the rear-end in a straight	None	
11	RIDE HEIGHT (DEFAULT SETUP) 	Motec analyser shows that the car is hitting the ground	Increase ride height keeping rear 10 to 20 mm higher than front	
		Motec analyser shows that the car is too high	Decrease ride height keeping rear 10 to 20 mm higher than front	
		Motec analysis shows that the car is at its lowest without touching ground.	None	
12	CAMBER 	Interior Tire Temperature - Exterior Tire Temperature < 0°C	Increase negative camber	
		Interior Tire Temperature - Exterior Tire Temperature > 5°C	Decrease negative camber	
		0°C < Interior Tire Temperature - Exterior Tire Temperature < 5°C	None	
	TIRE PRESSURE 	Center of tire Colder than Exterior and Interior Tire Temperature	Increase Tire Pressure	
		Center of tire Warmer than Exterior and Interior Tire Temperature	Lower Tire Pressure	
		Center Tire Temperature is Between Exterior and Interior Tire temperature	None	
13	FRONT ANTI ROLL BAR 	Imprecise steering in slow curves	Increase front ARB	
		Need more grip in slow curves	Decrease front ARB	
		Good compromise between grip / steering accuracy in slow curve	None	
	REAR ANTI ROLL BAR	Car understeers in slow curve	Increase rear ARB	
		Car oversteers in slow curve	Decrease rear ARB	
14	CAMBER 	Interior Tire Temperature - Exterior Tire Temperature < 0°C	Increase negative camber	
		Interior Tire Temperature - Exterior Tire Temperature > 5°C	Decrease negative camber	
		0°C < Interior Tire Temperature - Exterior Tire Temperature < 5°C	None	
	TIRE PRESSURE 	Center of tire Colder than Exterior and Interior Tire Temperature	Increase Tire Pressure	
		Center of tire Warmer than Exterior and Interior Tire Temperature	Lower Tire Pressure	
		Center Tire Temperature is Between Exterior and Interior Tire temperature	None	

15	SPRINGS (GLOBAL SETTING)	Car is too soft does not react promptly to controls	Harden front and rear springs	
		Car is too nervous and GLOBALLY lacks grip	Soften front and rear springs	
		Car is responsive and steady	None	
	SPRINGS (CAR BALANCE)	Car is GLOBALLY understeering (middle of curve with no gas or brakes applied)	Harden rear springs or soften front springs	
		Car is GLOBALLY oversteering (middle of curve with no gas or brakes applied)	Harden front springs or soften rear springs	
		Car is GLOBALLY neutral (middle of curve with no gas or brakes applied)	None	
16	RIDE HEIGHT 	Motec analyser shows that the car is hitting the ground	Increase ride height keeping rear 10 to 20 mm higher than front	
		Motec analyser shows that the car is too high	Decrease ride height keeping rear 10 to 20 mm higher than front	
		Motec analysis shows that the car is at its lowest without touching ground.	None	
17	CAMBER	Interior Tire Temperature - Exterior Tire Temperature < 0°C	Increase negative camber	
		Interior Tire Temperature - Exterior Tire Temperature > 5°C	Decrease negative camber	
		0°C < Interior Tire Temperature - Exterior Tire Temperature < 5°C	None	
	TIRE PRESSURE	Center of tire Colder than Exterior and Interior Tire Temperature	Increase Tire Pressure	
		Center of tire Warmer than Exterior and Interior Tire Temperature	Lower Tire Pressure	
		Center Tire Temperature is Between Exterior and Interior Tire temperature	None	
18	SHOCK ABSORBERS BUMP/REBOUND SLOW	Weight transfer too fast resulting in grip lost	Slightly harden both front and rear	
		Weight transfer too slow / Car too nervous in curves	Slightly soften both front and rear	
		Car understeers in turn entry and turn exit	Harden rear or soften front	
		Car oversteers in turn entry and turn exit	Harden front or soften rear	
		Balanced weight transfers and neutral car handling in curves	None	
	SHOCK ABSORBERS BUMP/REBOUND FAST	Bumpy track /Lost of adherence over bumps and kurbs	Slightly soften both front and rear	
		Car bounces over bumps resulting in a lost of grip	Slightly harden both front and rear	
		Car understeers over bumps	Harden rear or soften front	
		Car oversteers over bumps	Harden front or soften rear	
		Balanced car and neutral handling over bumps	None	
19	RIDE HEIGHT 	Motec analyser shows that the car is hitting the ground	Increase ride height keeping rear 10 to 20 mm higher than front	
		Motec analyser shows that the car is too high	Decrease ride height keeping rear 10 to 20 mm higher than front	
		Motec analysis shows that the car is at its lowest without touching ground.	None	
20	PACKERS 	Even if ride height is properly adjusted, the car touches on some bumps	Install some packers to prevent ground contacts	
		Car never touches ground even on bumps	None	
21	CAMBER	Interior Tire Temperature - Exterior Tire Temperature < 0°C	Increase negative camber	
		Interior Tire Temperature - Exterior Tire Temperature > 5°C	Decrease negative camber	
		0°C < Interior Tire Temperature - Exterior Tire Temperature < 5°C	None	
	TIRE PRESSURE	Center of tire Colder than Exterior and Interior Tire Temperature	Increase Tire Pressure	
		Center of tire Warmer than Exterior and Interior Tire Temperature	Lower Tire Pressure	
		Center Tire Temperature is Between Exterior and Interior Tire temperature	None	

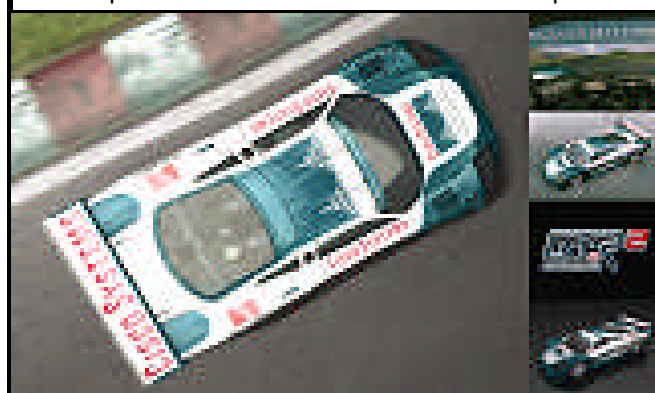
GUIDE DE SETUP POUR GTR 2 : REGLER SA VOITURE EN 21 ETAPES




Auteur : LmS (lms_oid@libertysurf.fr)

Version : 0.62 Beta

Ce guide de setup est dédié à la simulation de conduite de GT sur PC : GTR2. L'objectif est de fixer une méthodologie simple et accessible pour qu'un pilote avec des notions de bases puisse se pencher sur les setups. Ce guide se présente sous la forme d'un tableau dans lequel sont abordés dans l'ordre les différents éléments à régler sur votre voiture. L'idéal pour travailler un setup est de partir du setup par défaut du jeu. La première chose à faire est de s'y habituer en tournant avec sans quasiment rien modifier à part l'étagement des vitesses de la boîte pour adapter celle-ci au circuit. Ensuite, une fois que vous tournerez régulièrement, nous allons travailler les différents aspects du setup ETAPE par ETAPE et en ne modifiant qu'un paramètre à la fois. Ce guide est conçu pour le mode simulation dans lequel aucune aide ne vient perturber le comportement de la voiture : le feedback par rapport à vos modifications sera maximum.




Chaque modification doit être suivie de quelques tours pour valider son impact positif ou négatif sur les INDICATEURS. Ces INDICATEURS peuvent être des informations fournies de manière explicite (température des pneus par exemple) ou de manière implicite (tendance au sur-virage par exemple). De manière à rester sur une approche simple le tableau dressera pour chaque INDICATEUR rencontré une ACTION à réaliser. Chaque ETAPE est divisé en plusieurs ELEMENTS de configuration, vous pourrez considérer avoir terminé de configurer un ELEMENT lorsque vous n'aurez plus d'ACTION à réaliser pour cet élément. La difficulté de chaque ETAPE est donnée par la couleur de la flèche à droite.



 Réglage facile
  Réglage moyen
  Réglage difficile






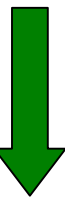






En vert => Règle / But à atteindre en travaillant le setup
 En rouge => Augmente l'usure des pneus
 En Bleu => Diminue l'usure des pneus


















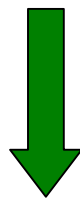





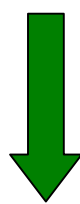


Type d'indicateur :

 = Visuel
  Motec
  Comportement

Derniers conseils :

- + Installez-vous confortablement et au calme. Soyez concentrés : la plupart des réglages que vous allez effectuer ont des conséquences difficilement perceptibles sans une bonne concentration.
- + Sauvegardez le setup de chaque ETAPE sous un nom clair (par exemple : 993RS_Race_ETAPE_14.svm).
- + Si une modification n'améliore pas l'INDICATEUR, revenez en arrière.
- + Si une modification améliore l'INDICATEUR, essayer d'aller plus loin dans ce sens pour voir où vous devez vous arrêter.
- + Notez l'évolution de vos temps pour valider les progrès de votre setup.

ETAPE	ELEMENT	INDICATEUR (Information ou Comportement)	ACTION à réaliser	Difficulté
0	SETUP INITIAL	-	Charger le setup par défaut de GTR2 pour votre voiture	X
		-	Choisir vos pneus (suivant la durée de la course et la température)	X
		-	Choisir l'ouverture du radiateur moteur (suivant la durée de la course et la température)	X
		-	Choisir le limiteur de régime	X
		-	Choisir la quantité de carburant embarquée (suivant la durée de la course)	X
1	BOITE DE VITESSE 	Le moteur atteint le limiteur en 6ème en ligne droite	Rallonger la 6ème et étagé les vitesses de la 2nde à la 5ème régulièrement entre la 1ère et la 6ème	
		Le moteur ne monte pas assez haut en régime en 6ème en ligne droite	Raccourcir la 6ème et étagé les vitesses de la 2nde à la 5ème régulièrement entre la 1ère et la 6ème	
		Le moteur est juste en dessous du limiteur en bout de ligne droite	Aucune	
2	ECOPE DE FREIN 	La température des freins descend sous les 300°C en ligne droite	Diminuer la taille des écopés de freins	
		La température des freins dépasse 600°C au freinage	Augmenter la taille des écopés de freins	
		La température des freins est toujours entre 300 et 600°C	Aucune	
3	CARROSSAGE (CAMBER) (REGLAGE INITIAL) 	Température intérieur du pneu - température extérieur du pneu < 0°C	Augmenter le carrossage négatif	
		Température intérieur du pneu - température extérieur du pneu > 5°C	Diminuer le carrossage négatif	
		0°C < température intérieur du pneu - température extérieur du pneu < 5°C	Aucune	
	PRESSION PNEUS (REGL. INITIAL) 	Milieu du pneu plus froid que l'extérieur et l'intérieur	Augmenter la pression du pneu	
		Milieu du pneu plus chaud que l'extérieur et l'intérieur	Diminuer la pression du pneu	
		Température milieu pneu comprise entre les températures intérieures et extérieures	Aucune	
4	REPARTITION FREINAGE 	Blocage des roues avant en premier au freinage (tendance à partir tout droit)	Décaler le freinage vers l'arrière	
		Blocage des roues arrière en premier au freinage (tendance au tête à queue)	Décaler le freinage vers l'avant	
		Blocage simultané des roues au freinage	Aucune	
5	RAYON DE BRAQUAGE 	Volant braqué à fond dans le virage le plus serré	Augmenter l'angle de braquage maximum des roues	
		Volant braqué à 50% dans le virage le plus serré	Diminuer l'angle de braquage maximum des roues	
		Volant braqué à 90% dans le virage le plus serré	Aucune	
		Bonne motricité mais voiture sous-vireuse gaz ouverts	Diminuer power	

6	DIFFERENTIEL POWER 	Manque de motricité à l'accélération	Augmenter power	
		Bon équilibre sous-virage / motricité à l'accélération	Aucune	
	DIFFERENTIEL COAST 	Freinage stable mais voiture sous-vireuse gaz fermés	Diminuer le coast	
		Freinage instable	Augmenter le coast	
	DIFFERENTIEL PRELOAD 	Voiture trop vive dans les transitions freinage / accélération	Diminuer le preload	
		Voiture pas assez réactive dans les transitions freinage / accélération	Augmenter le preload	
7	AILERON AVANT 	Circuit très rapide (type Enna Pergusa ou Monza)	Aileron avant à 1	
		Tout autre circuit	Aileron avant à 2	
	AILERON ARRIERE 	Voiture sous-vireuse en courbe rapide (plus de 120 kph)	Diminuer l'aileron arrière	
		Voiture sur-vireuse en courbe rapide (plus de 120 kph)	Augmenter l'aileron arrière	
8	BOITE DE VITESSE 	Le moteur atteint le limiteur en 6ème en ligne droite	Rallonger la 6ème et étager les vitesses de la 2nde à la 5ème régulièrement entre la 1ère et la 6ème	
		Le moteur ne monte pas en régime en 6ème en ligne droite	Raccourcir la 6ème et étager les vitesses de la 2nde à la 5ème régulièrement entre la 1ère et la 6ème	
		Le moteur est juste en dessous du limiteur en bout de ligne droite	Aucune	
9	CHASSE (CASTER) 	Pas assez de feedback dans la direction / Voiture sous-vireuse	Augmenter la chasse	
		Direction trop dure / Voiture instable en virage rapide	Diminuer la chasse	
		Voiture stable et direction comme souhaitée	Aucune	
10	PINCEMENT (TOE IN/OUT) AVANT 	Difficultés à entrer dans le virage (à prendre la trajectoire)	Augmenter l'ouverture (pince négative)	
		Manque de stabilité en ligne droite	Diminuer l'ouverture	
	PINCEMENT (TOE IN/OUT) ARRIERE 	Bon équilibre entrée en virage / stabilité ligne droite	Aucune	
		Recherche d'une vitesse de pointe supérieure	Diminuer la pince	
11	HAUTEUR DE CAISSE (REGLAGE INITIAL) 	Le Motec indique que la voiture touche le sol	Augmenter la hauteur de caisse en gardant l'arrière 5 à 10 mm plus haut que l'avant	
		Le Motec indique que la voiture est trop haute	Diminuer la hauteur de caisse en gardant l'arrière 5 à 10 mm plus haut que l'avant	
		Le Motec indique que la voiture est le plus bas possible sans toucher le sol	Aucune	
12	CARROSSAGE (CAMBER) 	Température intérieur du pneu - température extérieur du pneu < 0°C	Augmenter le carrossage négatif	
		Température intérieur du pneu - température extérieur du pneu > 5°C	Diminuer le carrossage négatif	
		0°C < température intérieur du pneu - température extérieur du pneu < 5°C	Aucune	
	PRESSION PNEUS 	Milieu du pneu plus froid que l'extérieur et l'intérieur	Augmenter la pression du pneu	
Milieu du pneu plus chaud que l'extérieur et l'intérieur		Diminuer la pression du pneu		
13	BARRE ANTI ROULIS AVANT 	Faible réactivité de la voiture sur changements vifs de direction (ex. : chicanes)	Augmenter la BAR avant	
		Manque d'adhérence en virage lent / Train avant trop vif	Diminuer la BAR avant	
		Bon compromis adhérence en virage lent / réactivité direction	Aucune	
	BARRE ANTI ROULIS ARRIERE 	Voiture sous-vireuse en virage lent	Augmenter la BAR arrière	
		Voiture sur-vireuse en virage lent	Diminuer la BAR arrière	
14	CARROSSAGE (CAMBER) 	Température intérieur du pneu - température extérieur du pneu < 0°C	Augmenter le carrossage négatif	
		Température intérieur du pneu - température extérieur du pneu > 5°C	Diminuer le carrossage négatif	
		0°C < température intérieur du pneu - température extérieur du pneu < 5°C	Aucune	
	PRESSION PNEUS 	Milieu du pneu plus froid que l'extérieur et l'intérieur	Augmenter la pression du pneu	
		Milieu du pneu plus chaud que l'extérieur et l'intérieur	Diminuer la pression du pneu	
RESSORTS (REGLAGE)		Voiture trop molle ne réagissant pas assez franchement	Durcir les ressorts avant et arrières	

15	RESSORTS (REGLAGE GLOBAL)	Voiture trop vive et manquant GLOBALEMENT d'adhérence	Assouplir les ressorts avant et arrières	
		Voiture vive et franche	Aucune	
	RESSORTS (EQUILIBRE VOITURE)	Voiture GLOBALEMENT sous-vireuse (en milieu de virage sans gaz ni frein)	Durcir les ressorts arrières ou assouplir les ressorts avants	
		Voiture GLOBALEMENT sur-vireuse (en milieu de virage sans gaz ni frein)	Durcir les ressorts avants ou assouplir les ressorts arrières	
16	HAUTEUR DE CAISSE MoTeC	Le Motec indique que la voiture touche le sol	Augmenter la hauteur de caisse en gardant l'arrière 5 à 10 mm plus haut que l'avant	
		Le Motec indique que la voiture est trop haute	Diminuer la hauteur de caisse en gardant l'arrière 5 à 10 mm plus haut que l'avant	
		Le Motec indique que la voiture est le plus bas possible sans toucher le sol	Aucune	
17	CARROSSAGE (CAMBER)	Température intérieur du pneu - température extérieur du pneu < 0°C	Augmenter le carrossage négatif	
		Température intérieur du pneu - température extérieur du pneu > 5°C	Diminuer le carrossage négatif	
		0°C < température intérieur du pneu - température extérieur du pneu < 5°C	Aucune	
	PRESSION PNEUS	Milieu du pneu plus froid que l'extérieur et l'intérieur	Augmenter la pression du pneu	
		Milieu du pneu plus chaud que l'extérieur et l'intérieur	Diminuer la pression du pneu	
		Température milieu pneu comprise entre les températures intérieures et extérieures	Aucune	
18	AMORTISSEURS COMPRESSION/DETENTE LENTE	Transferts de masse trop amples et rapides entraînant des pertes d'adhérence	Durcir à l'avant et à l'arrière légèrement	
		Transferts de masse trop lents / Voiture imprévisible dans les courbes	Assouplir à l'avant et à l'arrière légèrement	
		Voiture sous-vireuse en entrée et en sortie de virage	Durcir l'arrière ou assouplir l'avant	
		Voiture sur-vireuse en entrée et en sortie de virage	Durcir l'avant ou assouplir l'arrière	
		Transferts de masse équilibrés et comportement neutre en virage	Aucune	
	AMORTISSEURS COMPRESSION/DETENTE RAPIDE	Surface de piste bosselée / Constat de perte d'adhérence sur bosses et vibreurs	Assouplir à l'avant et à l'arrière légèrement	
		Voiture rebondissant sur les bosses entraînant des pertes d'adhérence	Durcir à l'avant et à l'arrière légèrement	
		Voiture sous-vireuse sur les bosses	Durcir l'arrière ou assouplir l'avant	
		Voiture sur-vireuse sur les bosses	Durcir l'avant ou assouplir l'arrière	
		Voiture équilibrée et comportement neutre sur les bosses	Aucune	
19	HAUTEUR DE CAISSE MoTeC	Le Motec indique que la voiture touche le sol	Augmenter la hauteur de caisse en gardant l'arrière 5 à 10 mm plus haut que l'avant	
		Le Motec indique que la voiture est trop haute	Diminuer la hauteur de caisse en gardant l'arrière 5 à 10 mm plus haut que l'avant	
		Le Motec indique que la voiture est le plus bas possible sans toucher le sol	Aucune	
20	BUTEES MoTeC	Malgré une hauteur de caisse correcte, la voiture touche sur certaines bosses	Mettre en place des butées pour éviter que la voiture ne touche	
		La voiture ne touche jamais même pas sur les bosses	Aucune	
21	CARROSSAGE (CAMBER)	Température intérieur du pneu - température extérieur du pneu < 0°C	Augmenter le carrossage négatif	
		Température intérieur du pneu - température extérieur du pneu > 5°C	Diminuer le carrossage négatif	
		0°C < température intérieur du pneu - température extérieur du pneu < 5°C	Aucune	
	PRESSION PNEUS	Milieu du pneu plus froid que l'extérieur et l'intérieur	Augmenter la pression du pneu	
		Milieu du pneu plus chaud que l'extérieur et l'intérieur	Diminuer la pression du pneu	
		Température milieu pneu comprise entre les températures intérieures et extérieures	Aucune	

GUIA DE SETUP PARA GTR 2 : EL REGLAJE DEL COCHE EN 21 ETAPAS

Autor : LmS (lms_oid@libertysurf.fr)

Traducción al Español : Joan Pey AKA Nye

Versión : 0.62 Beta

Esta guía de setup trata sobre la simulación de conducción de GT para PC : GTR2. El objetivo es fijar una metodología simple y accesible para que un piloto con las nociones básicas pueda realizar los setups. Esta guía se presenta bajo la forma de tablas en las cuales se abordan por orden los diferentes elementos a reglar de nuestro coche. La base ideal para empezar el trabajo es el setup por defecto que viene con el juego. El primer paso es rodar sin apenas tocar nada aparte de la relación del cambio de marchas para adaptarlas al circuito. Posteriormente, una vez rodemos regularmente, trabajaremos los diferentes aspectos del setup ETAPA por ETAPA y solo modificando un parámetro a la vez. Esta guía esta concebida para el modo de simulación en el que ninguna ayuda perturba el comportamiento del vehículo: la transmisión de sensaciones después de las modificaciones es máximo es este modo.


Cada modificación debe de ser seguida de unas vueltas en pista para validar el impacto positivo o negativo a través de los INDICADORES. Estos INDICADORES pueden tratarse de informaciones adquiridas de forma explícita (temperatura de los neumáticos por ejemplo), o de forma implícita (tendencia al subviraje por ejemplo). El procedimiento es simple: por cada INDICADOR encontrado la tabla nos dará una acción a realizar. Cada ETAPA se divide en varios ELEMENTOS de configuración, podremos considerar que hemos finalizado la configuración de un ELEMENTO cuando no nos quede ninguna acción a realizar para este. La dificultad de cada ETAPA viene indicada por el color de la flecha a su derecha.



 Reglaje fácil
  Reglaje medio
  Reglaje difícil













En verde => Reglado / Objetivo final del trabajo en el setup
En rojo => Aumenta el desgaste de los neumáticos
En Azul => Disminuye el desgaste de los neumáticos

Tipo de indicador :

 = Visual
  Motec
  Comportamiento

Ultimos consejos :

- + Poneros cómodos y tranquilos. Mantened la concentración : la mayor parte de los reglajes que vamos a efectuar tienen unas consecuencias difícilmente perceptibles sin una buena concentración.
- + Guardad el setup de cada ETAPA con un nombre claro (por ejemplo : 993RS_Carrera_ETAPA_14.svm).
- + Si una modificación no mejora el INDICADOR, volveremos atrás.
- + Si una modificación mejora el INDICADOR, intentad ir mas allá hasta que encontréis donde parar.
- + Anotad la evolución en vuestros tiempos para así validar los progresos de vuestro setup.

ETAPA	ELEMENTO	INDICADOR (Información o Comportamiento)	ACCION a realizar	Dificultad
0	SETUP INICIAL	-	Cargad el setup por defecto del GTR2 para vuestro vehículo	X
		-	Escoged vuestros neumáticos (prestando atención a la duración de la carrera y la temperatura)	X
		-	Escoged la abertura del radiador (prestando atención a la duración de la carrera y a la temperatura)	X
		-	Escoged el límite de revoluciones del motor	X
		-	Escoged la cantidad de combustible (según la duración de la carrera)	X
1	CAJA DE CAMBIOS 	El motor alcanza el limitador en 6ª y en línea recta.	Alargar la 6ª y repartir las velocidades de la 2ª a la 5ª regularmente entre la 1ª y la 6ª.	
		El motor no alcanza regímenes altos en 6ª y en línea recta.	Reducir la 6ª y repartir las velocidades de la 2ª a la 5ª regularmente entre la 1ª y la 6ª.	
		El motor alcanza la parte alta sin llegar al limitador.	Ninguna	
2	CONDUCTO DE FRENOS 	La temperatura de los frenos baja de los 300º en línea recta	Reducir el conducto	
		La temperatura de los frenos rebasa los 600º al frenar	Aumentar el conducto	
		La temperatura de los frenos se encuentra siempre entre los 300 y los 600º	Ninguna	
3	INCLINACION (CAMBER) (REGLAJE INICIAL) 	Temperatura interior neumático - temperatura exterior neumático < 0°C	Aumentar la inclinación negativa	
		Temperatura interior neumático - temperatura exterior neumático > 5°C	Reducir la inclinación negativa	
		0°C < temperatura interior neumático - temperatura exterior neumático < 5°C	Ninguna	
	PRESION NEUM (REGL. INICIAL) 	Centro del neumático mas frío que el interior y el exterior.	Aumentar la presión del neumático	
		Centro del neumático mas caliente que el exterior y el interior.	Reducir la presión del neumático	
		Temperatura central del neumático a medio camino de la interior y la exterior.	Ninguna	
4	REPARTO DE FRENADA (MARGEN D:T) 	Primero bloquean las ruedas delanteras al frenar (tendencia a seguir recto).	Repartir la frenada hacia atrás	
		Primero bloquean las ruedas delanteras al frenar (tendencia a culear).	Repartir la frenada hacia delante	
		Bloqueo de las ruedas simultáneamente	Ninguna	
5	BLOQUEO DE DIRECCIÓN 	Volante totalmente girado en la curva mas cerrada.	Aumentar el valor de bloqueo de dirección.	
		Volante girado un 50% en la curva mas cerrada.	Reducir el valor de bloqueo de dirección.	
		Volante girado un 90% en la curva mas cerrada.	Ninguna	
		Buena motricidad, pero el coche tiende a subvirar al abrir gas.	Reducir la potencia	

6	 POTENCIA DEL DIFERENCIAL	Falta de motricidad en la aceleración.	Aumentar la potencia	
		Buen equilibrio entre subviraje / motricidad en aceleración.	Ninguna	
	 RETENCION DEL DIFERENCIAL	Frenada estable, pero el coche subvira sin gas.	Reducir la retención	
		Frenada inestable.	Aumentar la retención	
	 PRECARGA DEL DIFERENCIAL	El vehículo reacciona en exceso en las transiciones frenada /aceleración.	Reducir la precarga	
		El vehículo no parece reaccionar en las transiciones frenada /aceleración.	Aumentar la precarga	
7	 ALERON DELANTERO (DIVISOR)	Circuito muy rápido (tipo Enna o Monza)	Alerón delantero a 1	
		Cualquier otro circuito	Alerón delantero a 2	
	 ALERON TRASERO	Coche subvirador en curvas rápidas (mas de 120kmh)	Reducir el alerón trasero	
		Coche sobrevirador en curvas rápidas (mas de 120 kmh)	Aumentar el alerón trasero	
8	 CAJA DE CAMBIOS	El motor alcanza el limitador en 6ª y en línea recta.	Alargar la 6ª y repartir las velocidades de la 2ª a la 5ª regularmente entre la 1ª y la 6ª.	
		El motor no alcanza regímenes altos en 6ª y en línea recta.	Reducir la 6ª y repartir las velocidades de la 2ª a la 5ª regularmente entre la 1ª y la 6ª.	
		El motor alcanza la parte alta sin llegar al limitador.	Ninguna	
9	 AVANCE PIVOTE (CASTER)	El volante no transmite sensaciones al girar / Coche subvirador	Aumentar el avance	
		Dirección muy dura / Coche inestable en curvas rápidas.	Reducir el avance	
		Coche estable y manejo deseado	Ninguna	
10	 CONVERGENCIA (TOE IN/OUT) DELANTERA	Dificultad al entrar en la curva (a tomar la trayectoria)	Aumentar la abertura (valor negativo)	
		Falta de estabilidad en línea recta	Reducir la abertura (hacia valor positivo)	
	 CONVERGENCIA (TOE IN/OUT) TRASERA	Deseo de velocidad punta superior	Reducir la abertura	
		Inestabilidad del tren trasero en línea recta	Aumentar la abertura	
11	 ALTURA DEL CHASIS (REGLAJE INICIAL)	El Motec indica que el coche toca el suelo	Aumentar la altura al suelo poniendo la parte trasera unos 5 o 10mm mas alta que la delantera	
		El Motec indica que el coche esta demasiado alto	Reducir la distancia al suelo poniendo la parte trasera unos 5 o 10mm mas alta que la delantera	
		El Motec indica que el coche es lo mas bajo posible sin tocar el suelo	Ninguna	
12	 INCLINACION (CAMBER)	Temperatura interior neumático - temperatura exterior neumático < 0°C	Aumentar la inclinación negativa	
		Temperatura interior neumático - temperatura exterior neumático > 5°C	Reducir la inclinación negativa	
		0°C < temperatura interior neumático - temperatura exterior neumático < 5°C	Ninguna	
	 PRESION NEUMATICOS	Centro del neumático mas frío que el interior y el exterior.	Aumentar la presión del neumático	
Centro del neumático mas caliente que el exterior y el interior.		Reducir la presión del neumático		
13	 BARRA ESTABILIZADORA DELANTERA	Débil reacción del coche ante los cambios bruscos de dirección (p.e. Chicanes)	Aumentar la estabilizadora delantera	
		Falta de adherencia en curvas lentas / Tren delantero muy sensible	Reducir la estabilizadora delantera	
		Buen compromiso de adherencia en curva lenta / reacción de la dirección	Ninguna	
	 BARRA ESTABILIZADORA TRASERA	Coche subvirador en curva lenta	Aumentar la estabilizadora trasera	
		Coche sobrevirador en curva lenta	Reducir la estabilizadora trasera	
Comportamiento neutro en curva lenta	Ninguna			
14	 INCLINACION (CAMBER)	Temperatura interior neumático - temperatura exterior neumático < 0°C	Aumentar la inclinación negativa	
		Temperatura interior neumático - temperatura exterior neumático > 5°C	Reducir la inclinación negativa	
		0°C < temperatura interior neumático - temperatura exterior neumático < 5°C	Ninguna	
	 PRESION NEUMATICOS	Centro del neumático mas frío que el interior y el exterior.	Aumentar la presión del neumático	
Centro del neumático mas caliente que el exterior y el interior.		Reducir la presión del neumático		
 MUELLOS (REGLAJE)	Coche muy blando, no responde rápidamente a los controles	Endurecer los muelles delanteros y traseros		

15	MUELLES (REGLAJE GLOBAL)	Coche demasiado sensible y falto GLOBALMENTE de adherencia	Ablandar los muelles delanteros y traseros	
		Coche sensible y noble	Ninguna	
	MUELLES (EQUILIBRIO COCHE)	Coche GLOBALMENTE subvirador (en mitad de curva sin gas ni freno)	Endurecer muelles traseros o ablandar los muelles delanteros	
		Coche GLOBALMENTE sobrevirador (en mitad de curva sin gas ni freno)	Endurecer los muelles delanteros o ablandar los muelles traseros	
16	ALTURA DEL CHASIS Motec	El Motec indica que el coche toca el suelo	Aumentar la altura al suelo poniendo la parte trasera unos 5 o 10mm mas alta que la delantera	
		El Motec indica que el coche esta demasiado alto	Reducir la distancia al suelo poniendo la parte trasera unos 5 o 10mm mas alta que la delantera	
		El Motec indica que el coche es lo mas bajo posible sin tocar el suelo	Ninguna	
17	INCLINACION (CAMBER)	Temperatura interior neumático - temperatura exterior neumático < 0°C	Aumentar la inclinación negativa	
		Temperatura interior neumático - temperatura exterior neumático > 5°C	Reducir la inclinación negativa	
		0°C < temperatura interior neumático - temperatura exterior neumático < 5°C	Ninguna	
	PRESION NEUMATICOS	Centro del neumático mas frío que el interior y el exterior.	Aumentar la presión del neumático	
		Centro del neumático mas caliente que el exterior y el interior.	Reducir la presión del neumático	
		Temperatura central del neumático a medio camino de la interior y la exterior.	Ninguna	
18	AMORTIGUADORES BACHE/REBOTE LENTO	Transferencias de peso muy amplias y rápidas entrañando perdidas de adherencia	Endurecer ligeramente delante y detrás	
		Transferencias de peso demasiado lentas / Coche imprevisible en curva	Ablandar ligeramente delante y detrás	
		Coche subvirador en entrada y en salida de curva	Endurecer detrás o ablandar delante	
		Coche sobrevirador en entrada y en salida de curva	Endurecer delante o ablandar detrás	
		Transferencias de peso equilibradas y comportamiento neutro en curva	Ninguna	
	AMORTIGUADORES BACHE/REBOTE RAPIDO	Pista bacheada / Constante perdida de adherencia en baches y rizados	Ablandar ligeramente delante y detrás	
		El Coche 'flanea' en los baches entrañando perdidas de adherencia	Endurecer ligeramente delante y detrás	
		Coche subvirador en los baches	Endurecer detrás o ablandar delante	
		Coche sobrevirador en los baches	Endurecer delante o ablandar detrás	
		Coche equilibrado y comportamiento neutro en los baches	Ninguna	
19	ALTURA DEL CHASIS Motec	El Motec indica que el coche toca el suelo	Aumentar la altura al suelo poniendo la parte trasera unos 5 o 10mm mas alta que la delantera	
		El Motec indica que el coche esta demasiado alto	Reducir la distancia al suelo poniendo la parte trasera unos 5 o 10mm mas alta que la delantera	
		El Motec indica que el coche es lo mas bajo posible sin tocar el suelo	Ninguna	
20	AROS GUARNICION Motec	A pesar de una altura de chasis correcta, el coche toca en ciertos baches	Agregar aros de guarnición para evitar el roce con el suelo	
		El coche no toca nunca el suelo ni en los baches	Ninguna	
21	INCLINACION (CAMBER)	Temperatura interior neumático - temperatura exterior neumático < 0°C	Aumentar la inclinación negativa	
		Temperatura interior neumático - temperatura exterior neumático > 5°C	Reducir la inclinación negativa	
		0°C < temperatura interior neumático - temperatura exterior neumático < 5°C	Ninguna	
	PRESION NEUMATICOS	Centro del neumático mas frío que el interior y el exterior.	Aumentar la presión del neumático	
		Centro del neumático mas caliente que el exterior y el interior.	Reducir la presión del neumático	
		Temperatura central del neumático a medio camino de la interior y la exterior.	Ninguna	

GUIDA AL SETUP IN GTR 2 : REGOLARE LA VOSTRA VETTURA IN 21 TAPPE

Autore : LmS (lms_oid@libertysurf.fr)

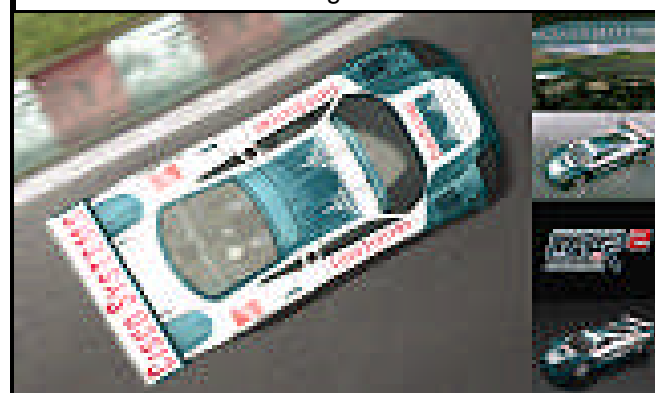
Traduzione (se così si può chiamare) by Gelo




Version : 0.62 Beta

Questa guida al setup è dedicata alla simulazione di guida di vetture GT su PC : GTR2. L'obiettivo è di fissare una metodologia semplice ed accessibile perché un pilota con nozioni di basi possa dedicarsi ai setups. Questa guida si presenta sotto forma di tabella nella quale sono indicati nell'ordine i diversi elementi da regolare sulla vostra Vettura. L'ideale per creare un setup è di partire da un setup di default del gioco. La prima cosa da fare è di abituarsi al circuito girando senza modificare nulla adattando la guida al circuito.

In seguito, una volta che girerete regolarmente, lavoreremo i vari aspetti del setup TAPPA dopo TAPPA e modificando soltanto un parametro alla volta. Questa guida è concepita per il modo simulazione nel quale nessun aiuto viene a modificare il comportamento della vettura: in questo modo il feed-back rispetto alle vostre modifiche sarà il massimo.


Ogni modifica deve essere seguita da alcuni giri per convalidare il suo impatto positivo o negativo sugli INDICATORI. Questi INDICATORI possono essere informazioni fornite in modo esplicito (temperatura dei pneumatici ad esempio) o in modo implicito (tendenza nel GIRO ad esempio). In modo da restare su un approccio semplice la tabella elaborerà per ogni INDICATORE incontrato un'AZIONE da realizzare. Ogni TAPPA è divisa in molti ELEMENTI di configurazione, potrete considerare avere terminato di configurare un ELEMENTO quando non avrete più un'AZIONE da realizzare per questo elemento. La difficoltà di ogni TAPPA è data dal colore della freccia a destra.



 **FACILE**
  **MEDIA**
  **DIFFICILE**













In Verde => è lo scopo da raggiungere lavorando il setup
In Rosso => Aumenta l'usura dei pneumatici
In Bleu => Diminuisce l'usura dei pneumatici

Tipo d'indicatore :



 = Visuale
  Motec
  mportamento

Ultimi consigli :

- + Mettetevi comodi e calmi e soprattutto state concentrati : la maggior parte delle messe a punto che effettuerete ha conseguenze difficilmente percettibili senza una buona concentrazione.
- + Salvate il setup di ogni TAPPA sotto un nome chiaro (ad esempio: 993RS_Race_TAPPA_14.svm).
- + Se una modifica non migliora l'INDICATORE, ritornate dietro.
- + Se una modifica migliora l'INDICATORE, provate ad andare più lontano in questo senso per vedere dove dovete fermarsi.
- + Notate l'evoluzione dei vostri tempi per convalidare i progressi il vostro di

TAPPA	ELEMENTO	INDICATORE (Informazioni o Comportamenti)	AZIONE da realizzare	Difficoltà
0	SETUP INIZIALE	-	Caricare il setup di default di GTR2 per la vostra vettura	X
		-	Scegliere le gomme (secondo la durata della corsa e la temperatura)	X
		-	Scegliere l'apertura del radiatore motore (secondo la durata della corsa e la temperatura)	X
		-	Scegliere il limitatore dei giri motore	X
		-	Scegliere la quantità di carburante imbarcata (secondo la durata della corsa)	X
1	RAPPORTI CAMBIO 	Il motore raggiunge il limitatore 6 marcia in fondo al rettilifo	Allungare la 6 marcia e regolare gli altri rapporti in modo graduale	
		Il motore non prende abbastanza giri in 6 marcia sul rettilifo	Accorciare la 6 marcia e regolare gli altri rapporti in modo graduale	
		Il motore è giusto al di sotto del limitatore in 6 marcia alla fine del rettilifo	Nessuna	
2	TEMPERATURA FRENI 	La temperatura dei freni scende sotto i 300°C nei rettilifi	Diminuire la dimensione delle prese d'aria dei freni	
		La temperatura dei freni supera 600°C durante le frenate	Aumentare la dimensione delle prese d'aria dei freni	
		La temperatura dei freni si mantiene sempre tra 300 e 600°C	Nessuna	
3	CAMBER (REG.INIZIALE) 	Temperatura interna della gomma - temperatura esterna della gomma < 0°C	Aumentare il camber negativo	
		Temperatura interna della gomma - temperatura esterna della gomma > 5°C	Diminuire il camber negativo	
		Temperatura interna della gomma - temperatura esterna della gomma >0° ma < 5°C	Nessuna	
	PRESSIONE GOMME (REG. INIZIALE) 	La temperatura del centro è più fredda dell'esterno e dell'interno	Aumentare la pressione della gomma	
		La temperatura del centro è più calda dell'esterno e dell'interno	Diminuire la pressione della gomma	
		Temperatura del centro è compresa tra le temperature interne ed esterne	Nessuna	
4	RIPARTIZIONE DELLA FRENATA 	Blocage des roues avant en premier au freinage (tendance à partir tout droit)	Décaler le freinage vers l'arrière	
		Blocage des roues arrière en premier au freinage (tendance au tête à queue)	Décler le freinage vers l'avant	
		Blocage simultané des roues au freinage	Aucune	
5	ANGOLO DI STERZATA 	Il volante va a "fine-corsa" nella curva più stretta del tracciato	Aumentare l'angolo di sterzata massima delle ruote	
		Il volante usa il 50% della sua "corsa" nella curva più stretta del tracciato	Diminuire l'angolo di sterzata massima delle ruote	
		Il volante usa il 90% della sua "corsa" nella curva più stretta del tracciato	Nessuna	
		Buona motricità ma abbiamo sottosterzo all'apertura del gas	Diminuire il POWER	

6	DIFFERENZIALE POWER 	Manca motricità in accelerazione	Aumentare il POWER	
		Buon equilibrio - Motricità in accelerazione / nessun sottosterzo	Nessuna	
	DIFFERENZIALE COAST 	Frenata stabile ma la vettura sottosterza con il gas chiuso	Diminuire il COAST	
		Frenata instabile	Aumentare il COAST	
	DIFFERENZIALE PRELOAD 	Vettura troppo reattiva nelle transizioni frenata/accelerazione	Diminuire il PRELOAD	
		Vettura poco reattiva nelle transizioni frenata/accelerazione	Aumentare il PRELOAD	
7	SPOILER ANTERIORE	Circuiti veloci come per esempio "Enna Pergusa" oppure "Monza"	Impostare lo spoiler a 1	
		Tutti gli altri circuiti	Impostare lo spoiler a 2	
	ALETTONE POSTERIORE 	Vettura sottosterzante nelle curve veloci (oltre 120 Km/h)	Diminuire l'alettone posteriore	
		Vettura sovrasterzante nelle curve veloci (oltre 120 Km/h)	Aumentare l'alettone posteriore	
8	RAPPORTI CAMBIO  MoTeC	Il motore raggiunge il limitatore 6 marcia in fondo al rettilo	Allungare la 6 marcia e regolare gli altri rapporti in modo graduale	
		Il motore non prende abbastanza giri in 6 marcia sul rettilo	Accorciare la 6 marcia e regolare gli altri rapporti in modo graduale	
		Il motore è giusto al di sotto del limitatore in 6 marcia alla fine del rettilo	Nessuna	
9	CASTER 	Sterzo leggero e vettura sottosterzante	Aumentare il CASTER	
		Sterzo duro e vettura instabile nelle curve veloci	Diminuire il CASTER	
		Sterzo equilibrato (ne duro ne molle) e vettura stabile	Nessuna	
10	CONVERGENZA ANTERIORE 	Difficoltà ad entrare nelle curve	Aumentare l'apertura (convergenza negativa)	
		Manca di stabilità nei rettili	Diminuire l'apertura	
	CONVERGENZA POSTERIORE 	Ricerca di una velocità di punta superiore	Diminuire la convergenza	
		Instabilità dell'asse posteriore nei rettili	Aumentare la convergenza	
11	ALTEZZA DA TERRA (REG. INIZIALE)  MoTeC	Nel motec si vede che il fondo vettura tocca il suolo (vettura troppo bassa)	Aumentare le altezze conservando il posteriore 5 a 10 mm più alta dell'anteriore	
		Nel motec si vede che il fondo vettura è molto alto rispetto al suolo	Diminuire le altezze conservando il posteriore 5 a 10 mm più alta dell'anteriore	
		Nel motec si vede che la vettura pur essendo molto bassa non tocca il suolo	Nessuna	
12	CAMBER 	Temperatura interna della gomma - temperatura esterna della gomma < 0°C	Aumentare il camber negativo	
		Temperatura interna della gomma - temperatura esterna della gomma > 5°C	Diminuire il camber negativo	
		Temperatura interna della gomma - temperatura esterna della gomma >0° ma < 5°C	Nessuna	
	PRESSIONE GOMME 	La temperatura del centro è più fredda dell'esterno e dell'interno	Aumentare la pressione della gomma	
La temperatura del centro è più calda dell'esterno e dell'interno		Diminuire la pressione della gomma		
Temperatura del centro è compresa tra le temperature interne ed esterne		Nessuna		
13	BARRA ANTIROLLIO ANTERIORE 	Scarsa reattività della vettura nei cambiamenti di direzione (es. chicane)	Aumentare la barra anteriore	
		Manca di aderenza nelle curve lente / avantreno troppo rigido	Diminuire la barra anteriore	
		Buon compromesso di aderenza e reattività direzionale	Nessuna	
	BARRA ANTIROLLIO POSTERIORE 	Vettura sottosterzante nelle curve lente	Aumentare la barra posteriore	
		Vettura sovrasterzante nelle curve lente	Diminuire la barra posteriore	
14	CAMBER 	Temperatura interna della gomma - temperatura esterna della gomma < 0°C	Aumentare il camber negativo	
		Temperatura interna della gomma - temperatura esterna della gomma > 5°C	Diminuire il camber negativo	
		Temperatura interna della gomma - temperatura esterna della gomma >0° ma < 5°C	Nessuna	
	PRESSIONE GOMME 	La temperatura del centro è più fredda dell'esterno e dell'interno	Aumentare la pressione della gomma	
		La temperatura del centro è più calda dell'esterno e dell'interno	Diminuire la pressione della gomma	
		Temperatura del centro è compresa tra le temperature interne ed esterne	Nessuna	
		Vettura troppo morbida che non reagisce con "sincerità"	Indurre le molle anteriori e posteriori	

15	MOLLE (REG.GLOBALE)	Vettura troppo reattiva e con una GLOBALE mancanza di aderenza	Ammorbidire le molle anteriori e posteriori	
		Vettura reattiva e "sincera"	Nessuna	
	MOLLE (EQUILIBRAZIONE VETTURA)	Vettura GLOBALMENTE sottosterzante a centro curva (senza frenare o dare gas)	Indurire le molle posteriori o ammorbidire le molle anteriori	
		Vettura GLOBALMENTE sovrasterzante a centro curva (senza frenare o dare gas)	Indurire le molle anteriori o ammorbidire le molle posteriori	
		Vettura GLOBALMENTE equilibrata a centro curva (senza frenare o dare gas)	Nessuna	
16	ALTEZZA DA TERRA 	Nel motec si vede che il fondo vettura tocca il suolo (vettura troppo bassa)	Aumentare le altezze conservando il posteriore 5 a 10 mm più alta dell'anteriore	
		Nel motec si vede che il fondo vettura è molto alto rispetto al suolo	Diminuire le altezze conservando il posteriore 5 a 10 mm più alta dell'anteriore	
		Nel motec si vede che la vettura pur essendo molto bassa non tocca il suolo	Nessuna	
17	CAMBER	Temperatura interna della gomma - temperatura esterna della gomma < 0°C	Aumentare il camber negativo	
		Temperatura interna della gomma - temperatura esterna della gomma > 5°C	Diminuire il camber negativo	
		Temperatura interna della gomma - temperatura esterna della gomma >0° ma < 5°C	Nessuna	
	PRESSIONE GOMME	La temperatura del centro è più fredda dell'esterno e dell'interno	Aumentare la pressione della gomma	
		La temperatura del centro è più calda dell'esterno e dell'interno	Diminuire la pressione della gomma	
		Temperatura del centro è compresa tra le temperature interne ed esterne	Nessuna	
18	AMMORTIZZATORI COMPRESS. / ESTEN. LENTA	Trasferimenti di carico troppo ampi e rapidi che comportano perdite d'aderenza	Aumentare all'anteriore ed al posteriore leggermente	
		Trasferimenti di carico troppo lenti / vettura imprevedibile nelle curve	Diminuire all'anteriore ed al posteriore leggermente	
		Sottosterzo in entrata e in uscita di curva	Aumentare al posteriore o Diminuire all'anteriore	
		Sovrasterzo in entrata e in uscita di curva	Aumentare all'anteriore o Diminuire al posteriore	
		Trasferimenti di carico equilibrati e comportamento neutro in curva	Nessuna	
	AMMORTIZZATORI COMPRESS. / ESTEN. VELOCE	Superficie di tracciato irregolare / perdita d'aderenza su gobbe e vibrazioni	Diminuire all'anteriore ed al posteriore leggermente	
		La vettura rimbalza sulle gobbe con conseguente perdita d'aderenza	Aumentare all'anteriore ed al posteriore leggermente	
		La vettura sottosterza sulle gobbe	Aumentare al posteriore o Diminuire all'anteriore	
		La vettura sovrasterza sulle gobbe	Aumentare all'anteriore o Diminuire al posteriore	
		Vettura neutra sulle gobbe	Nessuna	
19	ALTEZZA DA TERRA 	Nel motec si vede che il fondo vettura tocca il suolo (vettura troppo bassa)	Aumentare le altezze conservando il posteriore 5 a 10 mm più alta dell'anteriore	
		Nel motec si vede che il fondo vettura è molto alto rispetto al suolo	Diminuire le altezze conservando il posteriore 5 a 10 mm più alta dell'anteriore	
		Nel motec si vede che la vettura pur essendo molto bassa non tocca il suolo	Nessuna	
20	PACKERS 	Nonostante l'altezza da terra siacorretta, la vettura tocca su alcune "gobbe"	Aggiungere spaziatori per evitare che il fondo piatto tocchi per terra	
		La vettura non tocca mai neppure sulle "gobbe"	Nessuna	
21	CAMBER	Temperatura interna della gomma - temperatura esterna della gomma < 0°C	Aumentare il camber negativo	
		Temperatura interna della gomma - temperatura esterna della gomma > 5°C	Diminuire il camber negativo	
		Temperatura interna della gomma - temperatura esterna della gomma >0° ma < 5°C	Nessuna	
	PRESSIONE GOMME	La temperatura del centro è più fredda dell'esterno e dell'interno	Aumentare la pressione della gomma	
		La temperatura del centro è più calda dell'esterno e dell'interno	Diminuire la pressione della gomma	
		Temperatura del centro è compresa tra le temperature interne ed esterne	Nessuna	

SETUP GUIDE FÜR GTR2 : MACHE DEIN SETUP IN 21 SCHRITTEN


Author : LmS (lms_oid@libertysurf.fr)

German Translation: Members of <http://www.gtr-racers.de>

Version : 0.62 Beta

Dieser Setup Guide wurde für die PC GT-Racing Simulation GTR² geschrieben. Zweck ist es, einem Fahrer der Grundkenntnisse im Setup "bauen" hat die Möglichkeit zu geben, diese über eine einfache und zugängliche Methode zu vertiefen. Der in Tabelleform aufgebaute Guide stellt die Reihe nach die verschiedenen Einstellungen dar die reguliert werden sollen. Der ideale Startpunkt ist hier immer das Defaultsetup, das in der SIM pro Wagen/pro Strecke zur Verfügung steht und jeweils geladen werden muss. Als erstes sollte man immer das Defaultsetup direkt auf der Strecke testen ohne vorher etwas zu verstellen mit Ausnahme der groben Anpassung der Gänge an die Strecke. Danach, sobald man konstante Rundenzeiten fährt, geht man jede Einstellung SCHRITT für SCHRITT durch und verstellt immer nur einen Parameter zur Zeit. Dieser Guide zielt einzig auf den Simulationsmodus ab, wo keine Hilfen das Fahrzeugverhalten beeinflussen. Die Rückmeldung durch veränderte Einstellungen ist hier am größten.

Jede Veränderung des Setups benötigt danach einige gefahrene Runden um festzustellen ob sie einen positiven oder negativen effekt auf die INDIKATOREN hat. Diese INDIKATOREN können entweder direkt ablesbare Werte sein (z.B. Reifentemperatur) oder gefühlte Eigenschaften beim Fahren (z.B. Tendenz zum Übersteuern). Um es so einfach wie möglich zu halten stellt die Tabelle jeden Zustand des INDIKATORS eine mögliche AKTION zum ausführen dar. Jeder Einstellungsschritt ist in ein oder mehrere Elemente unterteilt, indem Moment wo für ein ELEMENT keine AKTION mehr vorhanden ist, kann dieser Konfigurationsschritt als abgeschlossen betrachtet werden. Der Schwierigkeitsgrad der einzelnen SCHRITTE ist durch die farbliche Kennzeichnung des Pfeils in der rechten Spalte vorgegeben. Da manche SCHRITTE direkte Auswirkungen auf andere Einstellungen haben, kann es vorkommen das einzelne ELEMENTE öfter als einmal aufgeführt werden



↓ leichtes setup
 ↓ fortgeschrittenes setup
 ↓ schwieriges setup

In Grün => Zu erreichendes Einstellungsziel
In Rot => Erhöht die Reifenabnutzung
In Blau => Verringert die Reifenabnutzung

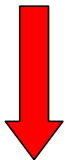



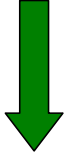


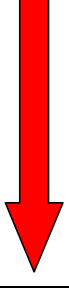






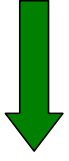

Indikator Typ

= Visuell
 Motec
 pürbare Fahreigenschaft

Letzte Hinweise :

- + Nimm Dir Zeit und Ruhe, ein gutes Setup erfordert Konzentration
- + Sichere das Setup nach jedem Schritt mit einem eindeutigen Namen (z.B.: 993RS_Race_STEP14.svm).
- + Wenn die Veränderung den Indikator nicht verbessert, gehe einen Schritt zurück.
- + Wenn die Veränderung den Indikator verbessert, mache in kleinen Schritten weiter bis das Maximum erreicht ist.
- + Achte auf die Rundenzeiten um den Fortschritt Deines Setups zu kontrollieren.

Schritt	ELEMENT	INDIKATOR (ablesbarer Wert oder Fahrverhalten)	auszuführende AKTION	Schwierigkeit
0	DEFAULT SETUP	---	Lade das GTR2's default setup für Dein gewähltes Fahrzeug	X
		---	Wähle Deine Reifen (abhängig von Rennlänge und Wetter)	X
		---	Wähle Deine Kühleröffnung (abhängig von Rennlänge und Aussentemperatur)	X
		---	Wähle Deine Drehzahlgrenze (abhängig von Rennlänge und Aussentemperatur)	X
		---	Wähle Deine Startkraftstoffmenge (abhängig von Rennlänge und Wetter)	X
1	GÄNGE 	Der Motor erreicht im 6. Gang die Drehzahlgrenze VOR Ende der längsten Geraden	Verlängere den 6. Gang und verteilte den 2-5. Mit gleichen Abständen zwischen dem 1. und 6. Gang	↓
		Der Motor erreicht NICHT die Drehzahlgrenze AM Ende der längsten Geraden.	Verkürze den 6. Gang und verteilte den 2-5. Mit gleichen Abständen zwischen dem 1. und 6. Gang	
		Der Motor erreicht die Drehzahlgrenze AM Ende der längsten Geraden.	Nichts	
2	BREMSKÜHLUNG 	Bremsentemperatur fällt auf den Geraden unter 300°C	Verringere den Wert der Bremskühlung	↓
		Bremsentemperatur steigt über 600°C während des Bremsens	Erhöhe den Wert der Bremskühlung	
		Bremsentemperatur befindet sich immer zwischen 300° und 600°C	Nichts	
3	STURZ 	Reifentemperatur Innenseite zu Reifentemperatur Aussenseite <= 0°C	Erhöhe den negativen Sturz (mehr ins Minus)	↓
		Reifentemperatur Innenseite zu Reifentemperatur Aussenseite < 5°C	Verringere den negativen Sturz (mehr ins Plus)	
		Reifentemperatur Innenseite zu Reifentemperatur Aussenseite zwischen > 0° und < 5°C	Nichts	
	REIFENDRUCK 	Temperatur mitte Reifen ist kälter als innen und aussen	Erhöhe den Reifendruck	
		Temperatur mitte Reifen ist wärmer als innen und aussen	Verringere den Reifendruck	
		Temperatur mitte Reifen liegt zwischen der innen und aussen	Nichts	
4	BREMSBALANCE 	Fronträder blockieren beim Bremsen als erstes (Tendenz gerade von der Strecke zu rutschen)	Stell die Bremsbalance weiter nach hinten	↓
		Heckräder blockieren als erstes beim Bremsen (Tendenz zum Drehen)	Stell die Bremsbalance weiter nach vorne	
		Front- und Heckräder blockieren zusammen	Nichts	
5	LENKEINSCHLAG 	erreichen des Lenkanschlags in der schärfsten Kurve	Erhöhe den Lenkeinschlag	↓
		Lenkradeinschlag bei 50% in der schärfsten Kurve	Verringere den Lenkeinschlag	
		Lenkradeinschlag bei 90% in der schärfsten Kurve	Nichts	
6	DIFFERENTIAL KRAFTSCHLUSS 	guter Vortrieb aber Wagen untersteuert beim Gasgeben	Verringere den Kraftschluss	↓
		mangelder Vortrieb beim Kurvenausgang	Erhöhe den Kraftschluss	
		Gute Balance zwischen Untersteuern / Vortrieb Kurvenausgang	Nichts	
	DIFFERENTIAL SPERRWIRKUNG 	Stabiles Bremsen aber neigt zum Untersteuern	Verringere die Sperrwirkung	
		Instabiles Bremsen, neigt zum Übersteuern	Erhöhe die Sperrwirkung	
		Gute Balance zwischen Untersteuern / Bremsen Stabilität	Nichts	
DIFFERENTIAL VORSPANNUNG 	Wagen ist zu nervös beim Wechsel vom Bremsen zum Beschleunigen	Verringere die Vorspannung		
	Wagen reagiert nicht genug beim Wechsel vom Bremsen zum Beschleunigen	Erhöhe die Vorspannung		
		Gutes ansprechen beim Übergang vom Bremsen zum Beschleunigen	Nichts	
7	SPLITTER 	Schneller Kurs (Typ Enna Pergusa oder Monza)	Frontsplitter auf 1	↓
		Alle anderen Strecken	Frontsplitter auf 2	
	HECKFLÜGEL 	Untersteuernden Wagen in schnellen Kurven (mehr als 120 km/h)	Verringere den Heckflügel	
		Übersteuernden Wagen in schnellen Kurven (über 120 km/h)	Erhöhe den Heckflügel	
		Wagen verhält sich neutral oder leicht Übersteuernd in schnellen Kurven	Nichts	
8	GÄNGE 	Der Motor erreicht im 6. Gang die Drehzahlgrenze VOR Ende der längsten Geraden	Verlängere den 6. Gang und verteilte den 2-5. Mit gleichen Abständen zwischen dem 1. und 6. Gang	↓
		Der Motor erreicht NICHT die Drehzahlgrenze AM Ende der längsten Geraden.	Verkürze den 6. Gang und verteilte den 2-5. Mit gleichen Abständen zwischen dem 1. und 6. Gang	
		Der Motor erreicht die Drehzahlgrenze AM Ende der längsten Geraden.	Nichts	
9	NACHLAUF 	Steuerung weich, schlaff/Nicht genug Feedback/ Wagen untersteuert	Erhöhe den Nachlauf	↓
		Steuerung zu steif / Wagen instabil in schnellen Kurven	Verringere den Nachlauf	
		Stabiler Wagen und Steuerung wie gewünscht	Nichts	
10	VORSPUR VORN IN/OUT 	schwer in die Kurve reinzufahren	erhöhe den Wert für Vorspur (mehr Negativer Wert)	↓
		wenig Stabilität auf der Geraden	verringere den Wert für Vorspur (mehr zum positiven)	
		Gute Balance zwischen Kurveneinfahrt und Stabilität auf der Geraden	Nichts	
	VORSPUR HINTEN IN/OUT 	Um mehr Topspeed zu bekommen	verringere den Wert für Vorspur	
		Heckinstabilität auf der Geraden	erhöhe den Wert für Vorspur	
		Gute Stabilität des Hecks auf der Geraden	Nichts	
11	FAHRWERKSHÖHE (DEFAULT SETUP) 	Motecanalyse zeigt das der Wagen aufsetzt	Erhöhe die Fahrwerkshöhe so das das Heck 10-20mm höher ist als die Front	↓
		Motecanalyse zeigt das der Wagen zu hoch ist	Verringere die Fahrwerkshöhe so das hinten 10-20mm höher ist als vorn	
		Motecanalyse zeigt das der Wagen am tiefsten ohne Bodenberührung ist.	Nichts	
12	STURZ 	Reifentemperatur Innenseite zu Reifentemperatur Aussenseite <= 0°C	Erhöhe den negativen Sturz (mehr ins Minus)	↓
		Reifentemperatur Innenseite zu Reifentemperatur Aussenseite < 5°C	Verringere den negativen Sturz (mehr ins Plus)	
		Reifentemperatur Innenseite zu Reifentemperatur Aussenseite zwischen > 0° und < 5°C	Nichts	
	REIFENDRUCK 	Temperatur mitte Reifen ist kälter als innen und aussen	Erhöhe den Reifendruck	
		Temperatur mitte Reifen ist wärmer als innen und aussen	Verringere den Reifendruck	
		Temperatur mitte Reifen liegt zwischen der innen und aussen	Nichts	
13	QUERSTABILISATOR VORNE 	Ungenaues Steuern in langsamen Kurven	Erhöhe den vorderen Querstabilisator	↓
		Mehr Grip benötigt in langsamen Kurven	Verringere den vorderen Querstabilisator	
		Guter Kompromiss zwischen Grip und genauer Lenkung in langsamen Kurven	Nichts	
	QUERSTABILISATOR HINTEN 	Wagen untersteuert in langsamen Kurven	Erhöhe den hinteren Querstabilisator	
		Wagen übersteuert in langsamen Kurven	Verringere den hinteren Querstabilisator	
		Neutrales Wagen Handling in langsamen Kurven	Nichts	
14	STURZ 	Reifentemperatur Innenseite zu Reifentemperatur Aussenseite <= 0°C	Erhöhe den negativen Sturz (mehr ins Minus)	↓
		Reifentemperatur Innenseite zu Reifentemperatur Aussenseite < 5°C	Verringere den negativen Sturz (mehr ins Plus)	
		Reifentemperatur Innenseite zu Reifentemperatur Aussenseite zwischen > 0° und < 5°C	Nichts	
	REIFENDRUCK 	Temperatur mitte Reifen ist kälter als innen und aussen	Erhöhe den Reifendruck	
		Temperatur mitte Reifen ist wärmer als innen und aussen	Verringere den Reifendruck	
		Temperatur mitte Reifen liegt zwischen der innen und aussen	Nichts	

15	FEDERN (GLOBALE EINSTELLUNGEN)	Wagen ist zu weich, reagiert nicht schnell genug auf Fahrrichtungsänderungen	mache die Federn vorne und hinten härter	
		Wagen ist zu nervös und ihm fehlt allgemein der Grip	mache die Federn vorne und hinten weicher	
		Wagen reagiert gut und ist stabil	Nichts	
	FEDERN (WAGEN BALANCE)	Wagen ist generell am Untersteuern (mitte der Kurve ohne Gas zugeben oder zu bremsen)	Federn hinten härter oder vorne weicher	
		Wagen ist generell am Übersteuern (mitte der Kurve ohne Gas zugeben oder zu bremsen)	Federn vorne härter oder hinten weicher	
		Wagen verhält sich generell neutral (mitte der Kurve ohne Gas zugeben oder zu bremsen)	Nichts	
16	FAHRWERKSHÖHE 	Motecanalyse zeigt das der Wagen aufsetzt	Erhöhe die Fahrwerkshöhe so das das Heck 10-20mm höher ist als die Front	
		Motecanalyse zeigt das der Wagen zu hoch ist	Verringere die Fahrwerkshöhe so das hinten 10-20mm höher ist als vorn	
		Motecanalyse zeigt das der Wagen am tiefsten ohne Bodenberührung ist.	Nichts	
17	STURZ 	Reifentemperatur Innenseite zu Reifentemperatur Aussenseite $\leq 0^{\circ}\text{C}$	Erhöhe den negativen Sturz (mehr ins Minus)	
		Reifentemperatur Innenseite zu Reifentemperatur Aussenseite $< 5^{\circ}\text{C}$	Verringere den negativen Sturz (mehr ins Plus)	
		Reifentemperatur Innenseite zu Reifentemperatur Aussenseite zwischen $> 0^{\circ}$ und $< 5^{\circ}\text{C}$	Nichts	
	REIFENDRUCK 	Temperatur mitte Reifen ist kälter als innen und aussen	Erhöhe den Reifendruck	
		Temperatur mitte Reifen ist wärmer als innen und aussen	Verringere den Reifendruck	
		Temperatur mitte Reifen liegt zwischen der innen und aussen	Nichts	
18	DÄMPFER STOSS/ABPRALL LANGSAM 	Schneller Lastwechsel sorgt für Verlust der Bodenhaftung	stelle die langsamen Dämpfer vorne und hinten etwas härter	
		Lastwechsel zu langsam / Wagen zu nervös in Kurven	stelle die langsamen Dämpfer vorne und hinten etwas weicher	
		Wagen untersteuert beim Kurvein- und ausgang	Hinten härter oder vorne weicher	
		Wagen übersteuert beim Kurvein und ausgang	Vorne härter oder hinten weicher	
		ausgeglichene Gewichtsverteilung und neutrales Verhalten in Kurven	Nichts	
	DÄMPFER STOSS/ABPRALL SCHNELL 	Holprige Strecke / Haftungsverlust beim überfahren von Bodenwellen und Curbs	stelle die schnellen Dämpfer vorne und hinten etwas weicher	
		Wagen springt über Bodenwellen inkl Verlust von Bodenhaftung	stelle die schnellen Dämpfer vorne und hinten etwas härter	
		Wagen untersteuert bei Bodenwellen	Hinten härter oder vorne weicher	
Wagen übersteuert bei Bodenwellen		Vorne härter oder hinten weicher		
	Ausbalancierter Wagen und neutrales Verhalten bei Bodenwellen	Nichts		
19	FAHRWERKSHÖHE 	Die Motec-Analyse zeigt, dass das Fahrzeug aufsetzt	stell die Fahrzeughöhe höher ein - hinten 10 bis 20 mm höher als vorne	
		Die Motec-Analyse zeigt, dass das Fahrzeug zu hoch ist	stell die Fahrzeughöhe niedriger ein - hinten 10 bis 20 mm höher als vorne	
		Die Motec-Analyse zeigt, dass das Fahrzeug am niedrigsten Punkt nicht aufsetzt	Nichts	
20	FEDERWEGSBEGRENZE R (ABSTAND) 	wenn das Fahrzeug an manchen Bodenwellen aufsetzt, die Fahrzeughöhe ansonsten aber richtig eingestellt ist	Setze Federwegsbegrenzer (Abstandshalter) ein um ein aufsetzen zu verhindern	
		das Fahrzeug setzt niemals auf, auch nach Bodenwellen nicht	Nichts	
21	STURZ 	Reifentemperatur Innenseite zu Reifentemperatur Aussenseite $\leq 0^{\circ}\text{C}$	Erhöhe den negativen Sturz (mehr ins Minus)	
		Reifentemperatur Innenseite zu Reifentemperatur Aussenseite $< 5^{\circ}\text{C}$	Verringere den negativen Sturz (mehr ins Plus)	
		Reifentemperatur Innenseite zu Reifentemperatur Aussenseite zwischen $> 0^{\circ}$ und $< 5^{\circ}\text{C}$	Nichts	
	REIFENDRUCK 	Temperatur mitte Reifen ist kälter als innen und aussen	Erhöhe den Reifendruck	
		Temperatur mitte Reifen ist wärmer als innen und aussen	Verringere den Reifendruck	
		Temperatur mitte Reifen liegt zwischen der innen und aussen	Nichts	