

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		
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	
Neutral car handling in a slow curve	None			
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


















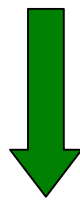





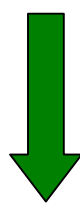


Type d'indicateur :

= 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	
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	
		Temperatura central del neumático a medio camino de la interior y la exterior.	Ninguna	
 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	