



Handbuch für Ingenieure

SEMI-PRO UND SIMULATIONSMODUS

Vor dem Rennen,

Reiter GARGAE / Setupbildschirm 1

Veränderungen am Setup können, solange das Rennen nicht gestartet wurde, in der Garage (BOX) vorgenommen werden. Nach Rennstart kann der Setupbildschirm nicht mehr aufgerufen werden.

Die Vorgegebenen Setups variieren je nach Fahrzeugtyp.

BRAKES/BREMSEN

PRESURE (Druck) - regelt die Kraft, die an die Bremsen abgegeben wird. Bei 100% wird die volle Kraft an die Bremsen abgegeben. Bei optimaler Einstellung des Bremsdrucks für eine bestimmte Strecke, ist die Wahrscheinlichkeit dass die Bremsen bzw. Räder blockieren geringer.

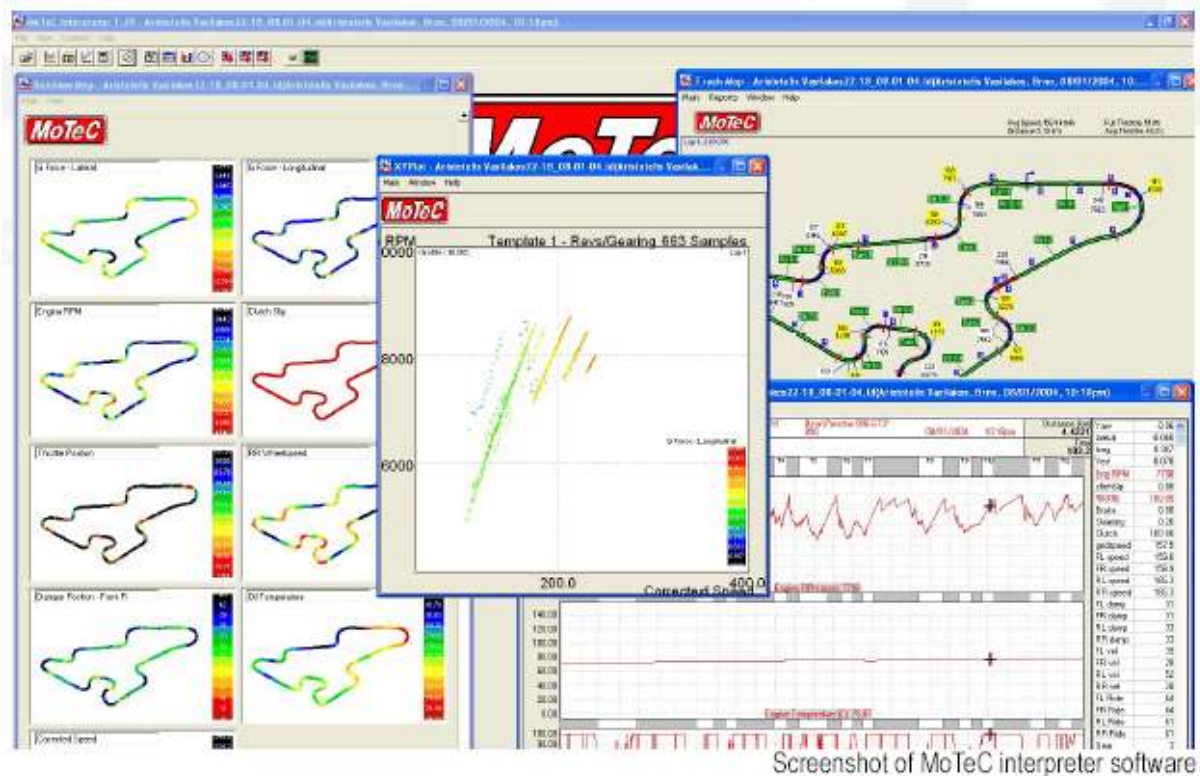
BIAS (Ausrichtung (Bremsbalance)) - regelt die Verteilung des Bremsdrucks zwischen den vorderen und den hinteren Achsen.

DUCT (Luftschacht) - vergrößere oder verkleinere den Luftschacht um die Bremsentemperatur zu regeln. Zu kalte oder zu warme Bremsen sind weniger effektiv und verzögern das Fahrzeug nicht schnell genug.

MoTeC

Klicken Sie auf die Schaltfläche MoTeC zum Öffnen des MoTeC Interpreters, ein separates Programm, das die Performance des Spielers bis ins kleinste Detail analysiert.

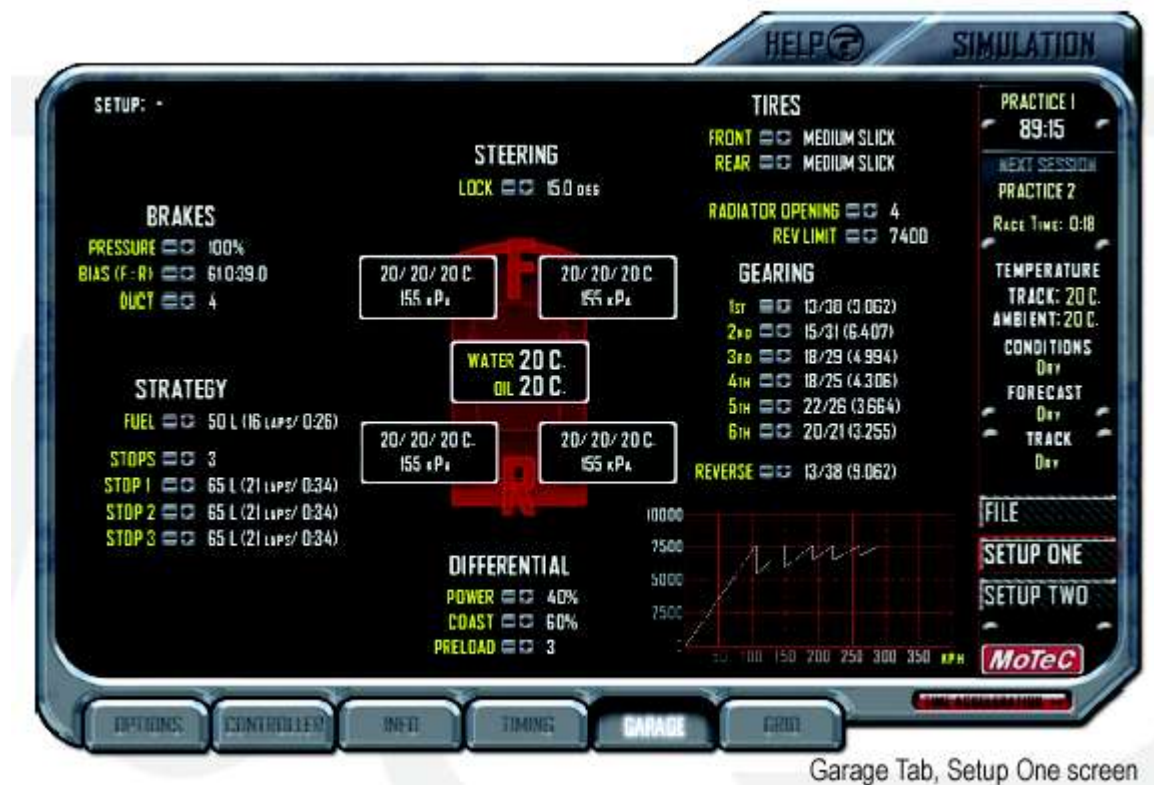
Besuchen Sie <http://www.motec.com/support.htm> für mehr Information.



SEMI-PRO UND SIMULATIONSMODUS

Vor dem Rennen,

Reiter GARGAE / Setupbildschirm 1



Garage Tab, Setup One screen

STRATEGY (STRATEGIE)

FUEL (Kraftstoff) - regelt die Kraftstoffmenge, mit der das Fahrzeug das Rennen beginnt. Die Anzahl der Runde die das Fahrzeug mit der Spritmenge fahren kann, wird ebenfalls angezeigt.

STOPS (Boxenstops) – bestimmen Sie die Anzahl der Boxenstops, die während des Rennens absolviert werden sollen.

STOP1 Boxenstop 1 - bestimmen Sie die Kraftstoffmenge, mit der das Fahrzeug bei diesem Boxenstop betankt wird.

STOP2 Boxenstop 2 - bestimmen Sie die Kraftstoffmenge, mit der das Fahrzeug bei diesem Boxenstop betankt wird.

STOP3 Boxenstop 3 - bestimmen Sie die Kraftstoffmenge, mit der das Fahrzeug bei diesem Boxenstop betankt wird.

SEMI-PRO UND SIMULATIONSMODUS

Vor dem Rennen,

Reiter GARGAE / Setupbildschirm 1

STEERING (Lenkung)

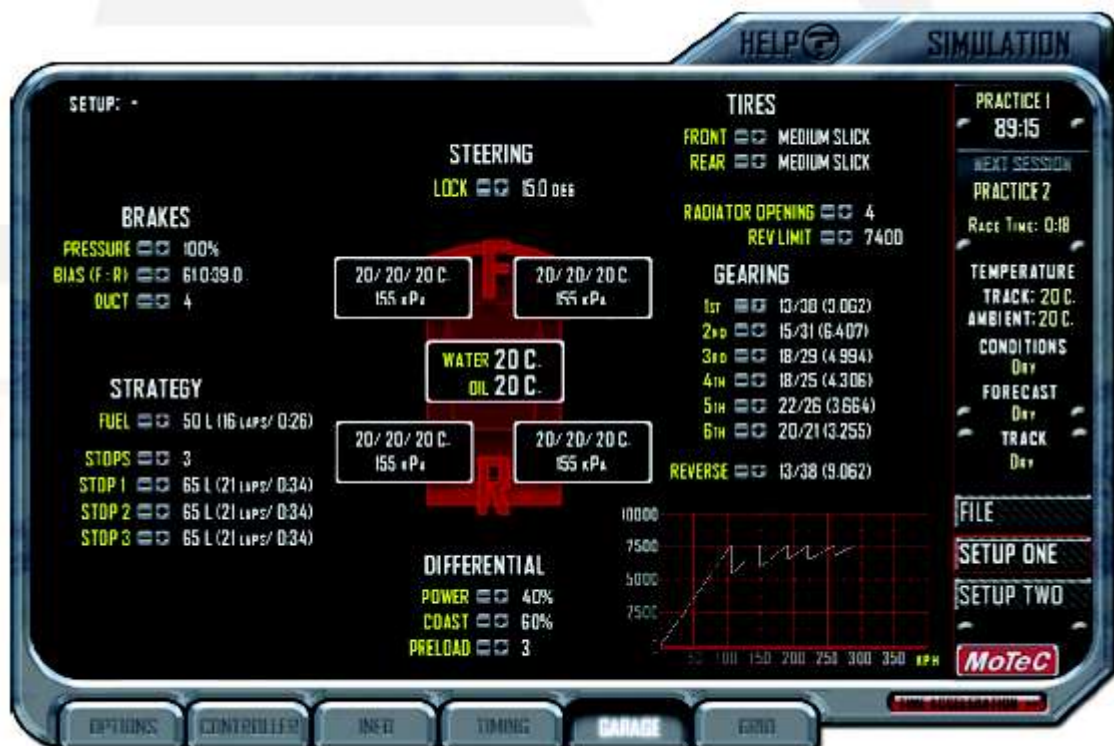
LOCK (Lenkwinkel) – regelt den Lenkwinkel über Gradzahlen. Eine Vergrößerung des Lenkwinkels ergibt eine direkte Lenkantwort (kleineres Lenkspiel).

DIFFERENTIAL Regelt die Stärke der Kraftübertragung auf die hinteren Räder beeinflusst die Traktion und die Geschwindigkeit durch die folgenden drei beeinflussbaren Werte.

POWER (Beschleunigung) – regelt die Stärke (den Prozentsatz) der Kraft die verwendet wird, um die Rotationsgeschwindigkeit der inneren und äußeren Räder bei der Beschleunigung aus Kurven anzugleichen.

COAST - (Verzögerung) regelt die Stärke (den Prozentsatz) der Kraft die verwendet wird, um die Rotationsgeschwindigkeit der inneren und äußeren Räder beim anbremsen in Kurven anzugleichen.

PRELOAD 1-5 (Vorspannung 1-5) – Regelt die erforderliche höhe der Auslöser (Ursache), bevor die Beschleunigungs- / Verzögerungseffekte ausgelöst werden, z.B. Bei neutraler Bremspedalstellung um den Geschwindigkeitsvorteil zu erhalten (kein Eingreifen).

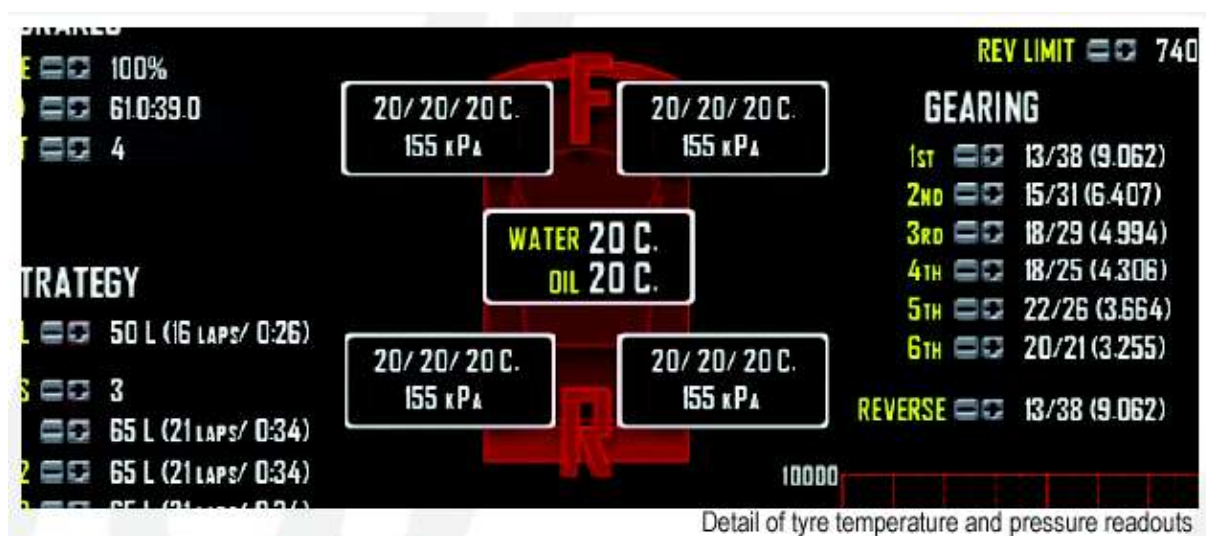


SEMI-PRO UND SIMULATIONSMODUS

Vor dem Rennen,

Reiter GARGAE / Setupbildschirm 1

Reifen, Temperatur- und Druckdetails (Bildschirmmitte)



Zeigt die Temperaturen und den Druck für jeden der einzelnen vier Reifen an.

Für die Reifen auf der linken Seite des Fahrzeugs, stellen die oberen Zahlen dar:

Temperatur Außenseite, Mitte und Innenseite des Reifens.

Für Reifen auf der rechten Seite des Fahrzeugs, stellen die oberen Zahlen dar:

Temperatur Innenseite, Mitte und Außenseite des Reifens.

Die untere Zahl ist der Reifendruck für jeden einzelnen Reifen.

Alle Angaben entsprechen der letzten auf der Strecke gefahrenen Runde.

Reifentemperatur und Druck geben auch Aufschluss darüber:

wie die Haftung des Fahrzeugs auf der Straße ist, was auch Einfluss auf die Fahreigenschaften des Fahrzeugs hat.

Für weitere Informationen sehen Sie sich die Abschnitte Reifendrucke und Spureinstellung an.

Im Simulationsmodus dauert es ungefähr 2-3 Runden bis die Reifentemperatur und der Druck richtig angezeigt werden welche den im Rennen herrschenden Bedingungen entsprechen

SEMI-PRO UND SIMULATIONSMODUS

Vor dem Rennen,

Reiter GARGAE / Setupbildschirm 1

Water Readout (Wassertemperatur) – Temperatur des Wasserkühlungssystems des Fahrzeugs. Versuchen Sie, diese Temperatur unter 100C zu halten. Hohe Außenlufttemperaturen können das Wasserkühlungssystem beeinflussen. Um die Wassertemperatur zu regeln, verwenden Sie eine kleinere oder größere Kühleröffnung.

Oil Readout (Öltperatur) – Motoröltperatur des Fahrzeugs, versuchen Sie diese Temperatur unter 100C zu halten. Die Temperatur verändert sich im Verlaufe des Qualifyings und Trainings und ist abhängig von der Wassertemperatur. Um die Öltperatur zu regeln, verwenden Sie eine kleinere oder größere Kühleröffnung.

Fahrzeugmatic Gearbox (Fahrzeugmatisches Getriebe) – wenn aktiviert, übernimmt das Spiel alle Schaltvorgänge. Dies wird Empfohlen für Tastaturspieler und Anfänger beim trainieren von Beschleunigung, Bremsen und der Suche nach der Ideallinie.

Front and Rear Tyres (Vordere und hintere Reifen) – wählen Sie die beste Gummimischung für die vorderen und hinteren Reifen in Abhängigkeit von Strecke und Wetter.

Weiche, mittlere und harte Reifenmischungen werden für trockene Bedingungen empfohlen. Weiche Reifen liefern maximalen Grip, aber nutzen sich schnell ab. Mittlere Reifen haben etwas weniger Grip als die weichen, nutzen sich aber nicht ganz so schnell ab. Harte Reifen haben weniger Grip als Mittlere, haben aber eine lange Lebensdauer.

Intermediate, Nass und schwere Regenreifen werden für halbnasse und nasse Verhältnisse empfohlen.

Intermediatereifen sind in der Lage, auf abtrocknender Strecke zu greifen. Nasse Reifen entfalten ihre beste Leistung bei normaler Regenstärke, schwere Regenreifen sollten nur bei extrem starkem Regen benutzt werden.



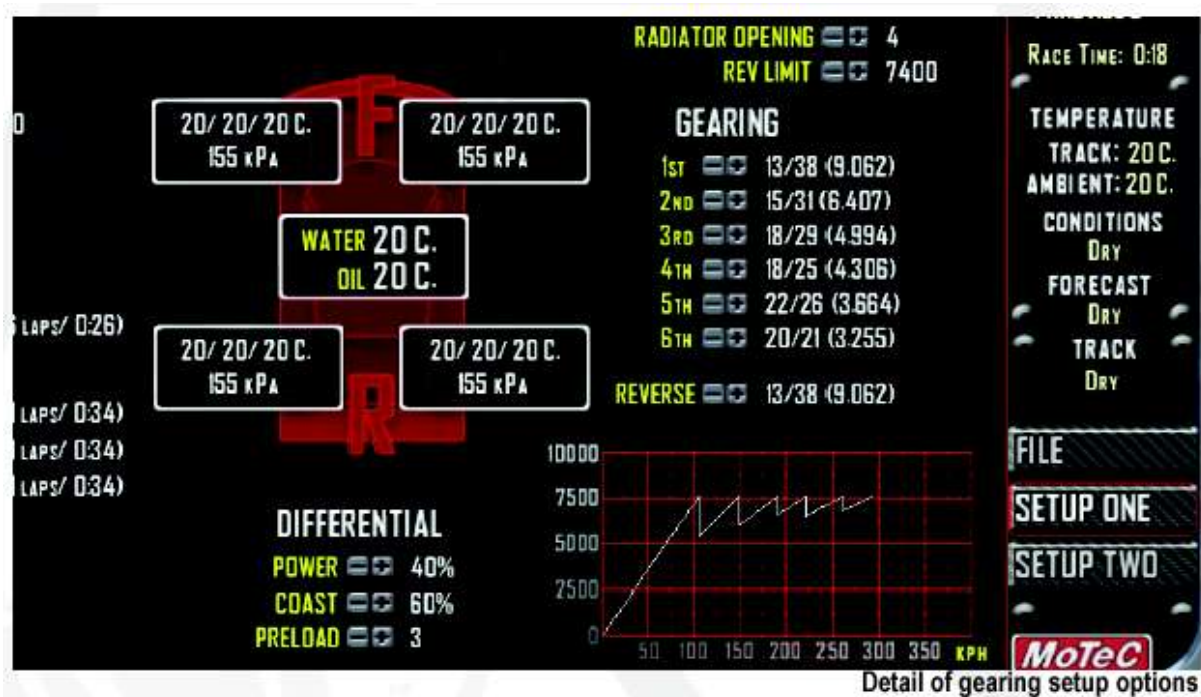
SEMI-PRO UND SIMULATIONSMODUS

Vor dem Rennen,

Reiter GARGAE / Setupbildschirm 1

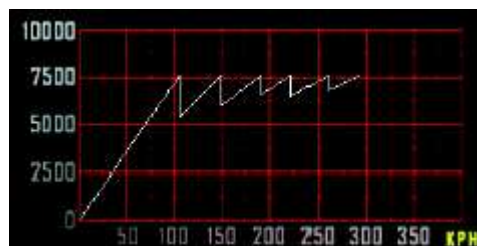
Radiator Opening (Kühleröffnung) - regelt den Luftstrom zum Kühler, welcher den Motor kühlt. Überwache die Wasser- und Öltemperaturen, wenn sie höher als 100°C sind, vergrößern Sie den Luftstrom auf den Kühler. Je größer die Öffnung, je Kühler der Motor, was höhere Drehzahlen zulässt.

Rev. Limit (Drehzahlbegrenzer) – Stelle hier die maximale Drehzahl, bei der der Drehratenbegrenzer eingreift, ein. Je höher die Drehzahlen, je schneller fährt das Fahrzeug, aber die Wahrscheinlichkeit, dass der Motor überhitzt ist auch größer.



1st - 6th and Reverse Engine Gear Ratios (1. - 6. und Rückwertsgang Übersetzungsverhältnisse) - regelt das Übersetzungsverhältnis jedes einzelnen Ganges. Höheres Übersetzungsverhältnis (kleinere Zahl) ergibt langsamere Beschleunigung aber höhere erreichbare Endgeschwindigkeit in diesem Gang. Kürzeres Übersetzungsverhältnis (größere Zahl) ergibt, schnellere Beschleunigung aber geringere erreichbare Endgeschwindigkeit in diesem Gang.

Diagramm - graphische Darstellung der vorgewählten Übersetzungsverhältnisse in Abhängigkeit von Motordrehzahl im jeweiligen Gang und theoretisch erreichbarer Endgeschwindigkeit im Gang .

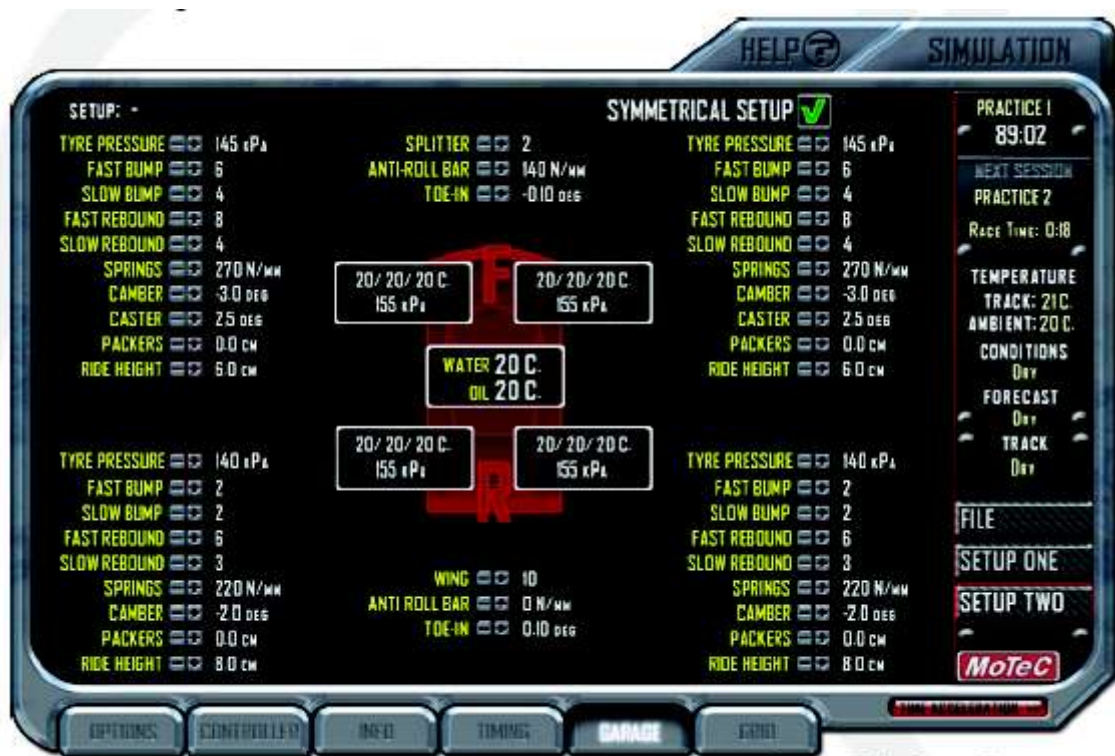


SEMI-PRO UND SIMULATIONSMODUS

Vor dem Rennen,

Reiter GARGAE / Setupbildschirm 2

Veränderungen am Setup können, solange das Rennen nicht gestartet wurde, in der Garage (BOX) vorgenommen werden. Nach Rennstart kann der Setupbildschirm nicht mehr aufgerufen werden.



Garage Tab, Setup Two screen

Symmetrical Setup (Symmetrische Einstellung) - wenn gewählt, werden die rechten und linken Seite Automatisch auf den gleichen Wert eingestellt.

Tyre Pressure (Reifendruck) - regelt die Menge des Luftdrucks in den Reifen. Der Reifendruck beeinflusst Fahrverhalten sowie Reifenabnutzung. Jeder Reifen hat einen optimalen Druck, an dem er die beste Haftung erreicht. Das Verringern oder Erhöhen des Drucks von diesem Punkt ab vermindert die Haftung. Der optimale Druck ist erreicht, wenn die Reifentemperatur in der Mitte so hoch ist wie der Durchschnittswert der inneren und äußeren Reifentemperaturen, wenn der Reifen seine Betriebstemperatur erreicht hat (über 85-95C). Dieses dauert normalerweise 2-3 Runden. Auch gilt, je höher der Reifendruck, je härter das Fahrverhalten.

SEMI-PRO UND SIMULATIONSMODUS

Vor dem Rennen,

Fast Bump (schneller Stoß) - Steuert die schnelle aufwärts Bewegung der Aufhängung beim Überfahren starker Bodenwellen und Randsteine. Dieser Stoß wird als, " schnell ", beschrieben weil der Dämpfer in einer schnellen Aufwärtsbewegung einfährt, normalerweise mit über 100mm/sec. Diese Einstellung steuert, wie der Reifen sich der Straße anpasst, während er über die Randbegrenzung oder einer starken Bodenunebenheit fährt. Wenn Sie finden, dass das Fahrzeug beim Überfahren starker Wellen oder Randsteine nach außen schiebt, " rutscht ", dann Stellen Sie diesen Wert (niedriger) weicher ein. Wenn das Fahrzeug springt und die Richtung abrupt, drastisch ändert, dann sollten sie den Wert (höher) versteifen. Wenn Sie Zweifeln, Stellen Sie eher weicher (niedriger) ein.

Slow Bump (Langsamer Stoß) - Steuert die langsame Aufwärtsbewegung der Aufhängung verursacht durch Aktionen des Fahrers (beschleunigen, bremsen, lenken). Dieser Stoß wird als " langsam " beschrieben, weil der Dämpfer in einer langsamen Bewegung einfährt. Der Kolben hat dabei normalerweise eine Geschwindigkeit unter 70mm/sec (siehe Telemetriedaten). Diese Einstellung wird Verwendete, um die Fahrzeugbalance während den Übergängen in und aus Kurven heraus zu beeinflussen. Wenn die Zahl verringert wird, nimmt da Fahrzeug die Gewichtsverlagerung in den Kurven schneller an. Die Erhöhung der Zahl bewirkt eine verlangsamte Reaktion auf Gewichtsverlagerungen bei Kurvenfahrten.

Fast Rebound (Schneller Rückstoß) - Steuert die schnelle Abwärtsbewegung der Aufhängung nach harten Stößen und beim überfahren von Randsteinen. Dieser Rückstoß wird als " schnell " beschrieben, weil der Dämpfer in einer schnellen Bewegung ausfährt, normalerweise über 100mm/sec (siehe Telemetriedaten). Diese Einstellung steuert, wie sich der Reifen an die Straße anpasst, während er über starke Bodenwellen oder hohe Randsteine fährt. Wenn die Einstellung des Fast Bump (schneller Stoß) verändert wurde, dann ist es normalerweise eine gute Idee, die Einstellung für den Fast Rebound (schnellen Rückstoß) in einer ähnlichen Weise zu verändern.

Slow Rebound (Langsamer Rückstoß) - Steuert die langsame Abwärtsbewegung der Aufhängung, verursacht durch Aktionen der Fahrers (lenken, bremsen, beschleunigen). Dieser Rückstoß wird als " langsam " beschrieben, weil der Dämpfer sich beim ausfahren langsam bewegt, normalerweise unterhalb einer Kolbengeschwindigkeit von 70mm / sek. (siehe Telemetriedaten). Diese Einstellung wird verwendet, um die Karosserie beim Übergang in und aus Kurven heraus zu beeinflussen. Wird diese Zahl verringert, nimmt das Fahrzeug die Gewichtsverlagerungen bei Kurvenfahrten schneller an. Die Erhöhung dieser Einstellung verlangsamt Reaktion des Fahrzeuges auf Gewichtsverlagerungen bei Kurvenfahrten.



SEMI-PRO UND SIMULATIONSMODUS

Vor dem Rennen,

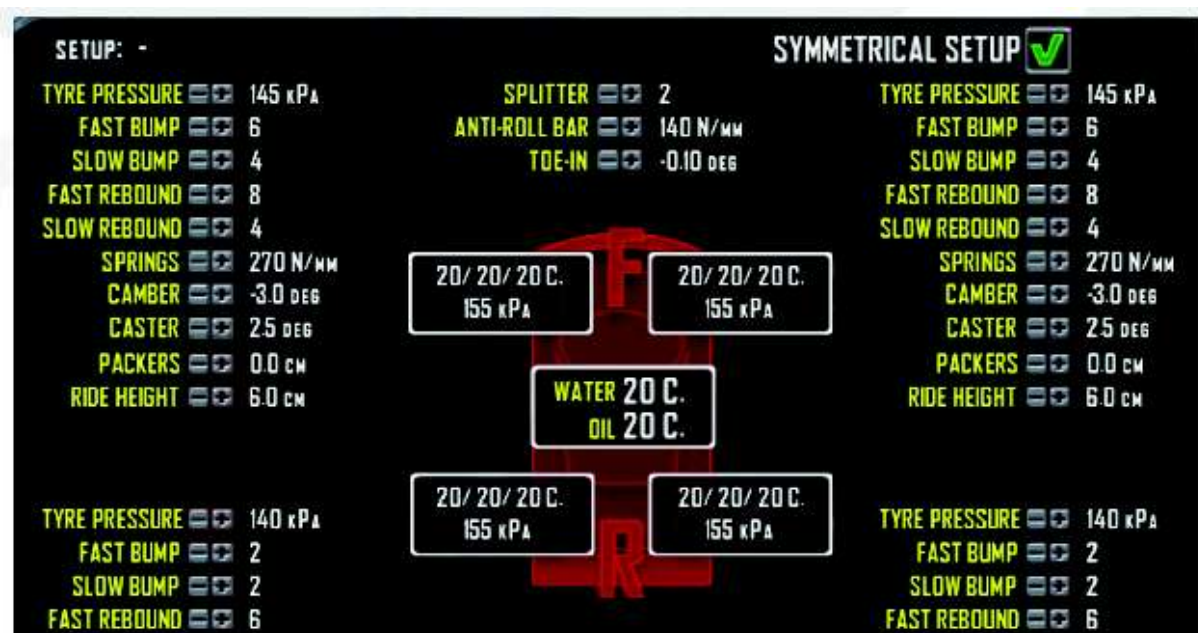
Reiter GARGAE / Setupbildschirm 2

Springs (Federn) - regelt die Spannung der Federn. Weniger Spannung (oder weichere Federn) ergibt bessere Haftung der Reifen, aber verlangsamt die Reaktion des Fahrzeuges auf Aktionen des Fahrers (lenken, bremsen, beschleunigen). Mehr Spannung (oder härtere Federn) lassen das Fahrzeug auf Aktionen des Fahrers (lenken, bremsen, beschleunigen) schneller reagieren, verringern aber die Haftung der Reifen.

Camber (Radsturz) - regelt den Winkel des Rades in Beziehung zu der Fahrbanoberfläche. Negativer Radsturz lässt die Oberseite der Räder zur Mitte der Karosserie kippen, und bewirkt dadurch eine bessere Haftung bei Kurvenfahrten, da mehr Lauffläche auf der Fahrbahn aufliegt. Obwohl weniger häufig verwendet, bedeutet positiver Sturz, dass die Oberseite der Räder nach außen kippt, was etwas mehr Stabilität auf Geraden bringt, aber dafür die Haftung in Kurven schlecht ist. Bei Rennwagen die auf normalen Straßenkursen gefahren werden, wird nur der negative Sturz benutzt.

Die Ideale Sturzeinstellung kann auch über die Reifentemperaturen abgestimmt werden. Die inneren Laufflächentemperaturen sollten 7-10° C höher als die Temperaturen auf den äußeren Seiten der Laufflächen sein. Die Einstellung des (negativen) Sturzes variiert mit den Einstellungen für die Aufhängung und der Größe des Abrollwiderstandes (Federn und Drehstäbe) die im Setup verwendet werden. Je größer der Abrollwiderstand, je weniger negativer Sturz wird benötigt. Je uneffektiver die Aufhängung auf Reifenhaftung abgestimmt ist, desto mehr negativer Sturz wird benötigt.

Caster (Spur) - justieren Sie den Grad, den der Reifen sich in Fahrtrichtung nach innen oder außen neigt. Die Spur vergrößert oder verkleinert die Richtungsstabilität des Fahrzeuges. Positive Spur vergrößert die Richtungsstabilität, zu große positive Spur bewirkt jedoch auch eine hohe Lenkkraft. Negative Spur erfordert, weniger Lenkkraft aber kann das Fahrzeug auf Geraden instabil (wandert) werden lassen.



Detail of setup options

SEMI-PRO UND SIMULATIONSMODUS



SEMI-PRO UND SIMULATIONSMODUS

Vor dem Rennen,

Reiter GARGAE / Setupbildschirm 2

Packers (Federwegbegrenzer) - regelt die Anzahl der Distanzscheiben. Zusätzliche Distanzscheiben werden eingesetzt, um ein Aufsetzen der Karosserie durch zu tiefes Einfedern zu vermeiden. Je mehr Distanzscheiben eingebaut werden, je eher und wirkungsvoller wird die Karosserie am einfedern gehindert. Achtung! durch zu viele Distanzscheiben kann das Fahrwerk die Bodenunebenheiten nicht mehr ausgleichen und verliert die Bodenhaftung. Auch können sehr große vertikale G-Kräfte, wie beim überfahren der Randsteine in Spa's Eaurouge auftreten. Benutzen Sie die Distanzscheiben nur als letzte Möglichkeit um ein Aufsetzen der Karosserie zu vermeiden.

Ride Height (Bodenfreiheit) - regelt, wie hoch die Unterseite des Fahrzeugs vom Boden entfernt ist. Je kleiner die Bodenfreiheit und je härter das Fahrwerk eingestellt ist, desto tiefer liegt der Schwerpunkt des Fahrzeuges. Eine zu kleine Bodenfreiheit kann bei unebenen, holprigen Strecken dazu führen, dass das Fahrzeug aufsetzt. Das Aufsetzen des Fahrzeugs beeinflusst das Fahrverhalten sehr negativ.

Splitter (Frontsschürze) - regelt den von der Frontschürze abgegebenen Abtrieb. Erhöht die Haftung der Vorderachse, je höher die Geschwindigkeit je mehr Abtrieb auf die Vorderachse. Je höher die Zahl, desto mehr Luft wird abgelenkt, dadurch entsteht mehr Abtrieb und Haftung (aber die Maximalgeschwindigkeit nimmt ab). Es gibt zwei Auswahlmöglichkeiten: Hohe Geschwindigkeit (Einstellung 1) und normal (Einstellung 2). Auf den meisten Strecken wird das Verwenden der Einstellung normal (2) empfohlen, außer in Monza, hier wird die Einstellung für große Geschwindigkeit (1) empfohlen.

Tyre Temperature and Pressure Readouts (Centre Screen) (Anzeigen für Reifentemperatur und Druck (Bildschirmmitte)) Zeigt die Temperaturen und den Druck für jeden der einzelnen vier Reifen an.

Für die Reifen auf der linken Seite des Fahrzeugs, stellen die oberen Zahlen dar: Temperatur Außenseite, Mitte und Innenseite des Reifens. Für Reifen auf der rechten Seite des Fahrzeugs, stellen die oberen Zahlen dar: Temperatur Innenseite, Mitte und Außenseite des Reifens. Die untere Zahl ist der Reifendruck für jeden einzelnen Reifen. Alle Angaben entsprechen der letzten auf der Strecke gefahrenen Runde. Reifentemperatur und Druck geben auch Aufschluss darüber: wie die Haftung des Fahrzeugs auf der Straße ist, was auch Einfluss auf die Fahreigenschaften des Fahrzeugs hat. Für weitere Informationen sehen Sie sich die Abschnitte Reifendrucke und Spureinstellung an. Im Simulationsmodus dauert es ungefähr 2-3 Runden bis die Reifentemperatur und der Druck richtig angezeigt werden welche den im Rennen herrschenden Bedingungen entsprechen.

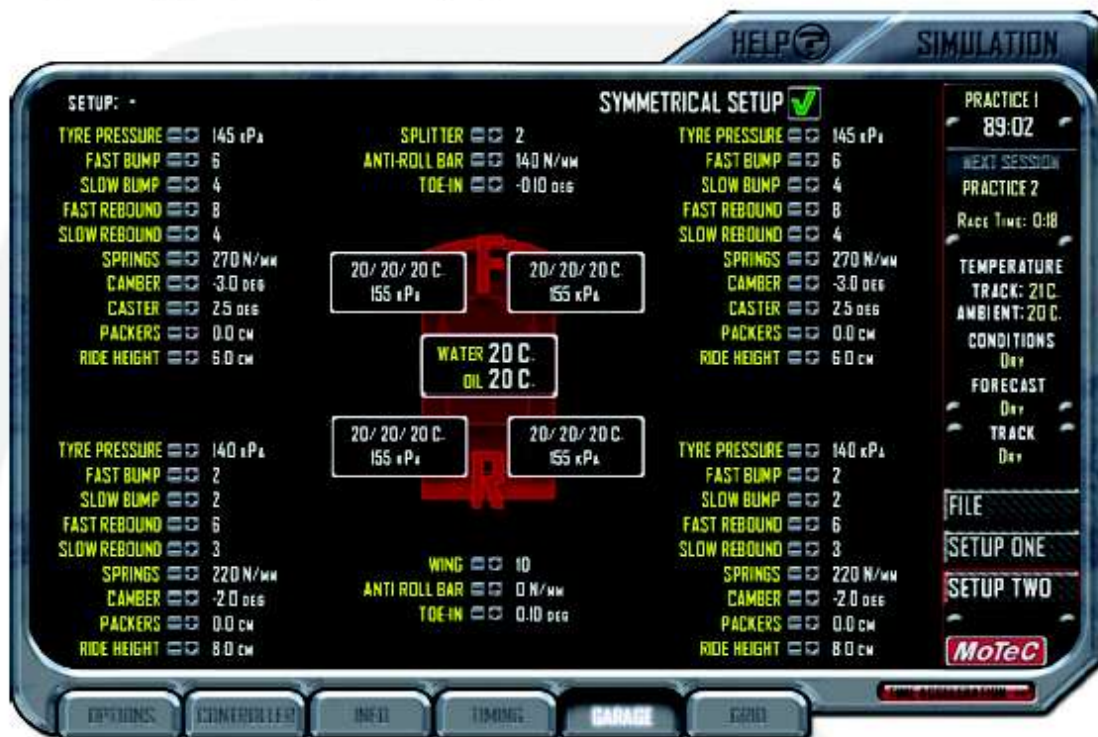


SEMI-PRO UND SIMULATIONSMODUS

Vor dem Rennen,

Reiter GARGAE / Setupbildschirm 2

GARAGE TAB, SETUP 2 SCREEN, CON'T.



Garage Tab, Setup Two screen

Water Readout (Wassertemperatur) – Temperatur des Wasserkühlungssystems des Fahrzeugs. Versuchen Sie, diese Temperatur unter 100°C zu halten. Hohe Außenlufttemperaturen können das Wasserkühlungssystem beeinflussen. Um die Wassertemperatur zu regeln, verwenden Sie eine kleinere oder größere Kühleröffnung.

Oil Readout (Öltemperatur) – Motoröltemperatur des Fahrzeugs, versuchen Sie diese Temperatur unter 100°C zu halten. Die Temperatur verändert sich im Verlaufe der Qualifikation und des Trainings und ist abhängig von der Wassertemperatur. Um die Öltemperatur zu regeln, verwenden Sie eine kleinere oder größere Kühleröffnung.

Wing (Heckflügel) - regelt die Stärke des Abtriebs auf die hintere Achse des Fahrzeugs und ist die Haupteinstellmöglichkeit für den aerodynamischen Abgleich des Fahrzeuges. Nachdem Sie sich auf eine Einstellung für die Frontschürze festgelegt haben, stimmen Sie die aerodynamische Gesamtbalance mit dem Heckflügel ab. Die höchste Einstellung für nicht GT Fahrzeuge ist 10 und 12 für GT-Fahrzeuge. Bei Frontschürzeneinstellung " 1 ", wählen Sie eine Flügelseinstellung von 4-7 aus. Bei Frontschürzeneinstellung " 2 ", wählen Sie eine Flügelseinstellung von 8-12 aus. Je höher die hintere Flügelseinstellung, je mehr Abtrieb, welcher die maximal erreichbare Endgeschwindigkeit verringert.

SEMI-PRO UND SIMULATIONSMODUS

Vor dem Rennen,

Toe-in (Front and Rear) die Vorspur (vorne und hinten) - regelt den Winkel, indem die Räder zu oder von einander weg stehen. Dies beeinflusst die Richtungsstabilität und das Einlenkverhalten. An der Vorderachse wird bevorzugt ein geringe menge negative Vorspur (negative Zahl) eingestellt, da diese das Einlenken in Kurven erleichtert. Auf der hinteren Achse ist die bevorzugte Einstellung der Vorspur positiv (positive Einstellung) weil eine negative Vorspur zu einem instabilen Fahrverhalten führt. Zu viel Vorspur (positiv oder negativ) kann das Fahrzeug durch erhöhten Rollwiderstand verlangsamen. Zu viel negative Vorspur egal auf welcher Seite verursacht starkes Untersteuern und größeren Reifenverschleiß. Da diese Einstellung keine großen Optimierungsmöglichkeiten bringt, werden die Voreinstellungen des Spieles empfohlen.



DIE EXPERTEN GEBEN WICHTIGE TIPPS

Rennfahrer Henrik Roos (**HR**) FIA GT und Christophe Bouchut (**CB**) sind zur Entwicklungsmannschaft von SimBin (**SBDT**) gestoßen, um wesentliche Tipps zum optimieren der Fahrzeugeinstellungen an die Spieler weiterzugeben.

Beim anbremsen, nach einer langen Geraden in eine sehr langsame Kurve, blockieren die Räder / die Bremsen. Das Blockierte Fahrzeug fängt an zu rutschen und wird unlenkbar.

HR: Ich würde die Bremsbalance weiter nach hinten stellen.

CB: Verlagern Sie die Bremsbalance auf die Seite des Fahrzeuges, welche nicht blockiert.

SBDT: Verschieben Sie die Bremsbalance weiter nach hinten oder Bremsen Sie früher.

Das Fahrzeug untersteuert in mittelschnellen und schnellen Kurven.

HR: Es könnten viele Ursachen sein, ich würde versuchen ob ein senken des Heckflügels hilft. Dies hilft auch dabei die obere Endgeschwindigkeit zu erreichen.

CB: Verringern Sie die vordere Bodenfreiheit; verringern Sie den hinteren Flügel.

SBDT: Entweder erhöhen Sie die Frontschürzeneinstellung oder verringern Sie den hinteren Flügelwinkel. Weitere Feinabstimmung kann über den Anstellwinkel (Bodenfreiheit) erfolgen. Dieses kann leicht über Änderungen an der Bodenfreiheit umgesetzt werden, das Fahrzeug sollte hinten immer ca. 1 Inch (ca. 25mm) höher als vorne sein. Diese Optimierungen beeinflussen aber auch andere Einstellungen, die dementsprechend angepasst werden müssen.

Das Fahrzeug bricht aus und dreht sich, wenn ich das Gaspedal durchtrete, nachdem ich eine Spitzkehre durchfahren habe (vermutlich durch den Reifenabrieb an diesem langsamen Teil der Strecke).

HR: Es könnten viele unterschiedliche Ursachen sein. Verkleinern (weicher) Sie den Slow Bump (Langsamer Stoß) an der Hinterachse fahren Sie mit einer weicheren Einstellung der antiroll bar (Stabilisatoren) fort. **WARNUNG:** Kann bei hohen Geschwindigkeiten zum Untersteuern führen, wenn die Einstellungen zu extrem vorgenommen werden.

CB: Verringern Sie antisquat, weichere hintere Dämpfer, verkleinern Sie die Einstellung für Fast Bump (schneller Stoß) , erhöhen Sie die hintere Toe-in (Front and Rear) die Vorspur (vorne und hinten).

SBDT: Versuchen Sie, die Differentialsperre niedriger einzustellen um die Kraftübertragung etwas zu verkleinern. Alternativ versuchen Sie , den hinteren Slow Bump (Langsamer Stoß) im Verbindung mit dem vorderen Slow Bump (Langsamer Stoß) weicher (kleiner) einzustellen und den vorderen Stabilisator stärker einzustellen.

DIE EXPERTEN GEBEN WICHTIGE TIPPS

Das Fahrzeug verliert Bodenhaftung / Balance auf unebenen Bereichen der Strecke.

HR: weichere Federn, weichere hintere Dämpfer und hoher Fast Bump (schneller Stoß).

CB: weichere Federn, weichere hintere Dämpfer und hoher Fast Bump (schneller Stoß).

SBDT: Zuerst sollten weichere Federn eine Lösung sein, aber mit weicheren Federn, sollte die Bodenfreiheit erhöht werden, weil die Karosse tiefer einfedert und das Fahrzeug auf unebener Strecke aufsetzen könnte. z.B. hat Donington am Ende der „Craner Kurven“ einen holperigen Abschnitt in dem, wenn die Federn zu weich sind, eine bedeutend größere Bodenfreiheit zum Ausgleichen der Unebenheiten benötigt wird. Zusätzlich würde etwas Feinoptimierung an den Einstellungen für, Fast Bump (schneller Stoß) und Fast Rebound (Schneller Rückstoß) Verbesserungen bringen.

Erinnern Sie sich:

Fast Bump (schneller Stoß): Wie schnell die Karosse sich nach unten (einfedert) bewegen kann.

Fast Rebound (Schneller Rückstoß): Wie schnell die Karosse sich wieder nach oben bewegt (ausfedert).

DIE EXPERTEN GEBEN WICHTIGE TIPPS

Was ist der Unterschied zwischen den unterschiedlichen Reifenmarken und Härten? Warum sind meine harten Reifen zu kalt und warum überhitzen meine weichen Reifen und nutzen sich zu schnell ab? Was sind die optimalen Reifentemperaturen?

HR: Der Unterschied bezüglich der Reifenhersteller ist ein gut gehütetes Geheimnis und ändert sich vom Jahr zu Jahr. Die optimale Reifentemperatur ist 80°C der Temperaturunterschied von der äußeren zur inneren Lauffläche sollte nicht mehr als 10 Grad betragen.

CB: Unterschiedliche Reifenmarken haben unterschiedliche Aufbauten und unterschiedliche Mischungen: eine weiche Mischung (weicher Reifen) liefert mehr Haftung, die Reifenoberfläche muss mehr Deformationsarbeit verrichten und wird heißer; je höher die Temperatur je größer die Haftung und die Abnutzung; die optimale Temperatur ist 80–100°C.

SBDT: Dunlop: Der gutmütigste, heizt schnell auf, hohe Haftung bei niedriger Geschwindigkeit und großem Abfall bei hohen Lasten. Benötigt den größten Camber (Radsturz) des Bündels. Weichste Federn. Mittlere Abnutzung. Höchster Rollwiderstand. Höchsttemperatur von 99°C.

Michelin: Der exakteste Reifen. Benötigt wenig Camber (Radsturz). Heizt verhältnismäßig schnell auf (aber etwas langsamer als die Dunlops). Durchschnittliche Haftung mit wenig Verlust bei hohen Lasten. Steifster Reifen mit härtesten Federn. Niedrigster Rollwiderstand. Geringste Abnutzung. Höchsttemperatur von 99°C. Vermutlich der schnellste Reifen über lange Distanzen.

Pirelli: beste Haftung, sobald er auf Temperatur ist. Dieses ist der am schwersten auf richtiger Betriebstemperatur zu haltende Reifen, er benötigt auch länger um seine Temperatur zu erreichen. Mittlerer Rollwiderstand, mittlere Federeinstellungen. Stärkste Abnutzung. Höchsttemperatur von 105°C.

Wenn Sie die falsche Mischung für die Streckenbedingungen auswählen, sehen Sie die an den Reifentemperaturanzeigen. Bereiche optimaler Temperatur sind normalerweise 85–105°C. Wenn Sie mit einem mittelharten Reifen weit über diesem Temperaturbereich liegen, sollten Sie an die Verwendung einer anderen Mischung (Härte) denken. Wenn die Temperaturen (unter 75°C) liegen, sollten Sie zu einer weicheren Mischung greifen. Wenn die Temperaturen über 110°C gelangen, sollten Sie den härtesten Reifen benutzen. **Lassen Sie den Reifen 4 oder 5 Runden Zeit um seine endgültige Betriebstemperatur zu erreichen.** Die weichen Reifen nutzen sich am schnellsten ab, selbst wenn Sie die Temperatur innerhalb der optimalen Grenzen halten; die Mittleren weniger und die Harten am wenigsten. Denken Sie daran, daß weichere Reifen bei 110°C nicht immer schneller sind als die nächst härtere Mischung bei 85°C.

Weich – werden im Qualifying oder bei kalten Bedingungen verwendet. Auch einige Fahrzeuge, die hinten schwer sind, können eine weiche Mischung vorne benutzen, die mit einer härteren hinten zu einem guten Gesamtpaket kombiniert wird.

Mittel – die am häufigsten benutzte Reifenwahl, bringt die beste Kombination aus Haftung und Temperatur.

Hart – wird verwendet, wenn es draußen sehr heiß ist. Wird auch manchmal an der Hinterachse eines schweren Fahrzeugs verwendet. Oder wenn Sie die maximale Lebensdauer aus Ihrem Reifen holen wollen und es Ihnen dabei egal ist etwas Haftung zu verlieren. Die optimalen Reifentemperaturen sind 85–105°C für Dunlops und Michelin, 90–110°C für Pirelli Reifen.

DIE EXPERTEN GEBEN WICHTIGE TIPPS

Was sind toe-in/toe-out (Vorspur (innen und außen)) Einstellungen und wie beeinflussen sie die physikalisch Eigenschaften meines Fahrzeugs?

HR: Vorspur nach innen Stabilisiert Ihr Fahrzeug etwas mehr beim bremsen und Vorspur nach außen machen das Einlenken in Kurven etwas leichter.

CB: Toe-in Vorspur nach innen: Räder stehen in einem Winkel zueinander; die Vorspur nach innen erhöht im Allgemeinen die seitliche Haftung – aber die Reifentemperaturen und Rollenwiderstand erhöhen sich auch; stabilisiert das Fahrzeug beim Bremsen.

Toe-out (Vorspur nach außen): Räder stehen im Winkel von einander weggerichtet nach außen; vorderer Toe-out (Vorspur nach außen): verbessert das Einlenkverhalten.

SBDT: Die Vorderachsspur leicht nach außen gestellt, kann das Einlenkverhalten des Fahrzeuges verbessern. Auch kann sie das Fahrzeug auf schnellen Geraden stabilisieren und ein Wandern (schlingern)verhindern. Eine ideale Grundeinstellung für weitere Optimierungen wäre etwa $-0,50$.

Was sind antiroll bar (Stabilisatoren) und wie sie beeinflussen die Fahreigenschaften des Fahrzeuges?

HR: Die Einstellung für die Viper sind vorne hart und mittel an der Hinterachse.

CB: Stabilisatoren beeinflussen die dynamischen Radlasten. Unterschiedliche Einstellungen liefern unterschiedliche Radlastverteilungen und so unterschiedliche Fahrverhalten. Im Allgemeinen gilt steiferer vorderer Stabilisator ergibt mehr untersteuern und steiferer hinterer Stabilisator ergibt mehr übersteuern und umgekehrt.

SBDT: Steife Stabilisatoren geben der Karosse ein steiferes, direkteres Gefühl und fordern einen schnelleren Reifenverschleiß, gepaart mit weichere Einstellungen. Weichere Einstellungen können ein schwammiges Fahrgefühl haben, aber sie können auch die Steuerung des Fahrzeugs verbessern, indem sie die Geschwindigkeit der Gewichtsverlagerung verringern (wie schnell die Karosse auf Eingaben vom Fahrer reagiert), wenngleich sie möglicherweise nicht exakt genug für ein schnelle Schikane sein können, in der eine schnelle Gewichtsverlagerung erstrebenswert ist. Idealerweise werden die vorderen Stabilisatoren immer ca. 70% höher als, die hinteren eingestellt.

Ich erreiche nie den 6. Gang, was stimmt nicht mit meinen Einstellungen?

HR: In diesem Fall würde ich das Übersetzungsverhältnis verändern. Auch könnte es manchmal eine etwas zu hohe Heckflügeleinstellung sein.

CB: Zu lange Übersetzungsverhältnisse; Individuelle Übersetzungen oder den letzten Gang heruntersetzen.

SBDT: Das Übersetzungsverhältnis für den 6. Gang ist zu lang. Verringern Sie dieses so, dass die höchste Drehzahl im 6. Gang am Ende der längsten Geraden der Strecke erreicht wird, dann passen Sie alle anderen Gänge gleichmäßig an die Veränderungen des 6. Ganges an.

DIE EXPERTEN GEBEN WICHTIGE TIPPS

Was ist die Relation für die äußeren / mittleren / inneren Temperaturen? Was sollte ich versuchen, um die beste Haftung und den geringste möglichen Verschleiß zu erreichen?

HR: Nicht mehr als 10 Grad Unterschied.

CB: Der Achssturz ist der Hauptfaktor, der die Temperaturentwicklung des Reifens regelt; der Temperaturunterschied sollte 10–15 Grad nicht überschreiten.

SBDT: Die Reifentemperatur sollte immer ein ausgeglichenes über dem Reifen verteiltes Verhältnis für die optimale Haftung und Abnutzung haben. Um die äußeren und inneren Temperaturen auszugleichen, regeln Sie den Sturz. um die Mittetemperatur auszugleichen, regeln Sie den Reifendruck.

Was sollen " die harten und weichen Aufhängungseinstellungen " bedeuten? Warum werden sie so genannt und wie beeinflussen sie das Fahrzeug?

HR: Harte Einstellungen sollte auf schnellen und sehr glatten Strecken benutzt werden; Weiche sollten auf den schmalen und holperigen Strecken verwendet werden.

CB: Hart bedeutet steife Federn und / oder harte Dämpfereinstellungen. Weich bedeutet weiche Federn und / oder weiche Dämpferseinstellungen. Harte Fahrwerkseinstellungen liefern, weniger mechanische Haftung aber stabilere Aerodynamik und bessere Fahrbarkeit.

SBDT: Eine weiche Feder gibt, dem Chassis ein schwammiges Gefühl aber die Reaktionen sind unter den meisten Umständen vorhersagbarer. Die wirklich einzige Begründung, eine steifere Feder zu benutzen ist, das Fahrzeug daran zu hindern, bei größeren Stößen aufzusetzen oder die Reaktion der Karosse auf Aktionen des Fahrers zu erhöhen.

Meine Reifen sind nach 2 Runden verschlissen, was kann ich tun damit sie länger halten?

HR: Prüfen Sie die Reifentemperatur. Es könnte sein, dass Sie zu viel Luftdruck haben. Andere mögliche Optimierungen wären den Fast Bump (schneller Stoß) weicher einzustellen und eine härtere Reifenmischung zu benutzen.

CB: Härtere Reifenmischung, weichere Federn.

SBDT: Eine Kombination von Ereignissen könnte die Ursache dafür sein. Als erstes würde eine wirklich steife Karosse übermäßige Abnutzung an den Reifen verursachen, also würde ich eine weichere Aufhängung verwenden, diese wäre zu den Reifen freundlicher. Zweitens könnte ein extremer Fahrstil zu erhöhter Reifenabnutzung beitragen. Zuletzt würde eine falsche Reifenmischungswahl zur übermäßigen Reifenabnutzung beitragen. Reifen müssen in Ihrem optimalen Temperaturbereichen gehalten werden um die besten Haftung und den geringsten verschleiß zu erreichen.

DIE EXPERTEN GEBEN WICHTIGE TIPPS

Ich habe einigen Einstellungen verändert, wie weiß ob Sie gut sind oder nicht?

CB: Vergleichen Sie Ihre Rundenzeiten, Fahrer Rückmeldungen und die aufgezeichneten Daten (die Durchläufe müssen unter vergleichbaren Bedingungen sein.)

SBDT: Ändern Sie immer nur eine Einstellung, dann Erprobung Sie diese für mindestens 3 – 5 Runden, um den Effekt auf Ihr Fahrzeug zu erleben, bevor Sie weiter Änderung vornehmen.

Wie weiß ich, wie viel Kraftstoff ich für das Rennen benötige?

CB: Errechnen Sie dem Kraftstoffverbrauch der Übungssitzungen. Verbrauch pro Rund x Anzahl der Runden = benötigte Kraftstoffmenge.

SBDT: Am Hauptschirm der Werkstatt auf dem rechten seitlichen Bildschirm nahe der Oberseite, wird die Rennlänge in den Runden angezeigt. Fügen Sie immer einige Runden mehr Kraftstoff zu Ihrer Strategie hinzu als benötigt wird, um sicher zu sein, wie das Fahrzeug gefahren wird beeinflusst auch den Verbrauch.

Was sind die Unterschiede zwischen dem Kraft / Verzögerungs- Einstellungen am Differential?

CB: Die POWER (Kraft) differential Einstellung gibt die differentiale Verriegelungsrate bei der Beschleunigung ab. Die Coast (Verzögern) Einstellung am Differential gibt die differentiale Verriegelungsrate beim Bremsen ab.

SBDT: POWER (Kraft) – regelt die Stärke (den Prozentsatz) der Kraft die verwendet wird, um die Rotationsgeschwindigkeit der inneren und äußeren Reifen bei der Beschleunigung aus Kurven anzugleichen.

COAST – (Verzögerung) regelt die Stärke (den Prozentsatz) der Kraft die verwendet wird, um die Rotationsgeschwindigkeit der inneren und äußeren Reifen beim anbremsen auf Kurven anzugleichen.

PRELOAD 1-5 (Vorspannung 1-5) – Regelt die erforderliche Stärke der Auslöser (Ursache), bevor die Beschleunigungs- / Verzögerungseffekte eingesetzt werden, z.B. Bei neutraler Bremspedalstellung um den Geschwindigkeitsvorteil zu erhalten (kein Eingreifen).

Mein Fahrzeug untersteuert bei langsamen Geschwindigkeiten, aber übersteuert bei großen Geschwindigkeiten.

HR: Weichere Stabilisatoren an der Vorderachse und mehr Flügel in der Hinterachse.

CB: Versuchen Sie weichere vordere Stabilisatoren oder weichere vordere Federn, mehr Heckflügel und niedrigere Bodenfreiheit hinten.

SBDT: Es gibt mehr als eine mögliche Ursache für dieses Problem, aber im allgemeinen wird die Fahreigenschaft bei niedrigeren Geschwindigkeiten durch die Federn und Stabilisatoren gesteuert, und die Fahreigenschaften bei höheren Geschwindigkeiten werden durch die Aerodynamik beeinflusst. In diesem Fall versteifen Sie die hinteren Federn oder die Stabilisatoren, um das untersteuern bei langsamen Geschwindigkeiten zu verringern, und erhöhen Sie den hinteren Flügel, um das übersteuern bei hohen Geschwindigkeiten zu bekämpfen.

DIE EXPERTEN GEBEN WICHTIGE TIPPS

Was sind die unterschiedlichen aerodynamischen Einstellmöglichkeiten und ihre Effekte auf das Fahrzeug?

HR: Sie können mit dem Heckflügel und einem kleineren oder breiteren hinteren Diffuser arbeiten. An der Frontseite können Sie den Innenflügel im Stoßfänger regeln.

CB: Bodenfreiheit (Ride Height) , Kehlbarkeit (Rake) (Unterschied zwischen der Bodenfreiheit von Frontseite und Rückseite), der Flügeleinstellung und der Größe des (gurney). Niedrige Bodenfreiheit = mehr Abtrieb. Höhere Kehlbarkeit (Rake) – Stärke des Abtriebs verschiebt sich zur Frontseite. Mehr hinterer Flügel –größerer hinterer Abtrieb, mehr Rollwiderstand--> kleinere Höchstgeschwindigkeit.

Mehr hinterer (gurney) --> mehr hinterer Abtrieb, mehr Rollwiderstand--> kleinere Höchstgeschwindigkeit.

SBDT: Vorderer Spoiler – erhöht vorderen Abtrieb. Im Allgemeinen es gibt nur zwei Frontspoiler. Einer ist für hohe Geschwindigkeit Monza (niedrige Gegenkraft / weniger Abtrieb) und der andere ist für alle anderen Strecken. Der Frontspoiler wird nicht zur Hauptabstimmung der Aerodynamischen Einstellungen des Fahrzeuges benutzt, er gibt nur die Grundlegende Aerodynamische Eigenschaft vor. Hohe Geschwindigkeit = 1. Normal = 2.

Hinterer Flügel – Feineinstellung der aerodynamischen Eigenschaften. Es gibt 12 Flügelstellungen. Mit einer vorderen Spoilereinstellung von (1) benutzen Sie Heckflügeleinstellungen von 4–7. Mit einer vorderen Spoilereinstellung von (2) benutzen Sie Heckflügeleinstellungen von 9–12.

Bodenfreiheit – diese steuert den Anpressdruck unter dem Fahrzeug, welcher bei GT-Fahrzeugs beträchtlich ist und viel kleiner bei nicht GTs ist. Die Bodenfreiheit und die " Kehlbarkeit des Fahrzeugs (Unterschied zwischen der vorderen und hinteren Fahrhöhe) steuern die Größe des Anpressdruckes. Im allgemeinen wünscht man sich die Fahrhöhe so niedrig wie möglich, plus eine geringfügig kleinere vordere Bodenfreiheit für den Maximum Effekt. Um dies unter Rennbedingungen auf der Strecke zu erreichen sollte die hintere Bodenfreiheit bei stehendem Fahrzeug in der Garage ca. 20–25mm höher als die an der Vorderachse sein. Die nicht GTs erhalten wegen des kleineren erreichbaren Anpressdruckes einen Unterschied von 15mm. bei höherer Bodenfreiheit an der Vorderachse als auf der Hinterachse entsteht ein Auftrieb, der das Fahrzeug fast den gesamten Anpressdruck kostet, vermeiden Sie dieses auf jeden Fall. Ebenfalls, wenn das Fahrzeug aufsetzt, verlieren Sie schlagartig den kompletten Anpressdruck, was zu unkontrollierbarem Fahrverhalten führen kann.

DIE EXPERTEN GEBEN WICHTIGE TIPPS

Wann ändern Sie die Einstellungen für den schnellen Stoß oder den langsamen Stoß, und welchen Effekt haben diese auf das Fahrverhalten?

HR: Der langsame Stoß wirkt sich mehr auf die vollständige Bewegung des Fahrzeuges aus, fast wie Stabilisatoren (roll Bars), und der schnelle Stoß verarbeitet mehr die Unebenheiten der Strecke.

CB: Langsame Stoßeinstellungen steuern die Karossenbewegungen beim Bremsen, einlenken und beschleunigen.

SBDT: Schneller Stoß – Er regelt den schnellen Stoß, wenn das Fahrverhalten des Fahrzeugs auf holperigen Abschnitte der Strecke oder beim überfahren der Randsteine Probleme verursacht. Sie möchten die schnelle Stoßeinstellungen gerade weich genug haben, diese Schwingungen zu absorbieren, aber nicht zu Weich um das normale Fahrverhalten schnellst möglich wieder herzustellen. Wenn Sie finden, dass das Fahrzeug untersteuert, sollten Sie den vorderen schnellen Stoß erweichen und den fast Rebound (schnellen Rückstoß) parallel dazu anpassen. Wenn Sie finden, dass das Fahrzeug bei Bodenunebenheiten übersteuert, dann den sollten Sie den hinteren schnellen Stoß und den hinteren schnellen Rückstoß erweichen. Wenn Sie finden das das ganze Fahrzeug aus der Kurve rutscht (beide Fahrzeugenden rutschen gleichmäßig), dann sollten Sie alle vier Dämpfer weicher einstellen. Wenn das Fahrzeug Bodenunebenheiten gar nicht wahrnimmt, dann sollten Sie alle Dämpfer so hart einstellen bis die Fahreigenschaften negativ beeinflusst werden, danach einfach alle Einstellungen leicht zurücknehmen um die optimale Dämpfereinstellung zu erhalten.

Langsame Stoßjustage – der langsame Stoß wird hauptsächlich verändert um die Gewichtsverlagerung bei Richtungsänderungen des Fahrzeuges zu beeinflussen. Dieses sind alles Eingaben, die vom Fahrer durch Steuerung, bremsen und Beschleunigung auf das Fahrzeug einwirken. Diese Justagen der langsamen Stöße werden im allgemeine vorgenommen um das Fahrverhalten des Fahrzeugs bei Kurvenfahrten soll zu beeinflussen. Wenn das Fahrzeug beim In die Kurve einfahren untersteuert und bei der Kurvenausfahrt, sind die langsamen Stoßjustagen die Haupt Optimierungsmöglichkeiten. Um ein untersteuern beim Kurveneinfahren zu kurieren erweichen Sie nur den vorderen langsamen Stoß, oder versteifen Sie den hinteren langsamen Rückstoß. Um übersteuern beim Kurveneinfahren zu kurieren versteifen Sie die vorderen Stöße, oder erweichen Sie die hinteren Rückstöße. Um starkes Übersteuern bei Kurvenausfahrt zu kurieren, erweichen Sie den hinteren langsamen Stoß, oder versteifen Sie den vorderen langsamen Rückstoß.

Ich bekommen Schmerzen beim Umfahren der Strecke, kann ich was dagegen tun?

SBDT: Ja verringern Sie die G-Kraftsimulation auf dem Optionsbildschirm.

KURZTIPPS IN SACHEN GTR

Für Spieler die es eilig haben und nur einen schnellen Hinweis über schwer zu findende Details zum Spiel suchen.

1. In der Cockpitsicht, betätigen Sie den linken Mausknopf und verschieben Sie die Maus vor oder zurück, um den Sitz vorwärts oder zurück zu verstellen.
 2. In der Cockpitsicht, betätigen Sie den rechten Mausknopf und verschieben Sie die Maus vor oder zurück, um den Sitz auf oder ab zu bewegen.
 3. Weisen Sie der Funktion " freiem Blick " "Free Look" eine Taste zu, Vorgabe ist " F". Wenn Sie im Fahrzeug sitzen, drücken Sie diese Taste und bewegen Sie die Maus um den Kopf (Sichtfeld) zu verschieben.
 4. Auf der Strecke, betätigen Sie die " Bild auf " Taste und verwenden die Tasten des Zahlenfeldes, um das Fahrzeug zu rotieren. (benutzen Sie Tasten 3 und 4 in Kombination, um die Kamera für kreative Bildschirmfotos auszurichten)
 5. Auf der Strecke, betätigen Sie die I-Taste (Voreinstellung) um den Fahrzeugpiloten ein oder aus zu schalten. Dann drücken Sie die "Bild ab" Taste und sehen Sie dem Fahrzeugpiloten aus Sicht der an der Strecke verteilten Kameras beim Fahren zu.
 6. Wählen Sie die "Nasenkamera" als gewünschte Grundkamaraposition aus, Digitale Anzeigen (HUD) an, Spiegel an und virtueller Spiegel, für ein intensives arkadeartartiges Fahrerlebnis.
 7. Im Cockpitmodus, betätigen Sie die Leertaste, um die Anzeige des Motec Interpreters aufzurufen. Beobachten Sie z.B. wie sich die Reifentemperaturen in Echtzeit verändern.
 8. Bei der Auswahl "Beifahrer"(Co-Driver), stellen Sie den beginnenden Fahrer auf den zweiten Fahrer und die Lenkkontrollen für den zweiten Fahrer auf die Künstliche Intelligenz (AI). Sehen Sie nun Ihrem Teamkameraden bei den Trainingsfahrten zu.
 9. Auf dem Boxen Informationsbildschirm klicken Sie auf die Info-Symbole um Informationen zu den einzelnen Runden zu hören.
 10. Folgen Sie einigen KI-Fahrzeugs so nahe wie möglich, und beobachten Sie sie, beim Fahren und Fehler machen, die auf einer Auswahl von individuell programmierten Verhaltensmuster basieren.
 11. Beim Fahren, beobachten Sie wie die Ideallinien mit der Zeit immer besser zu fahren wird. Der Haftung der Reifen wird neben der Ideallinie immer schlechter und der Reifenabrieb (Stücke von Gummi und anderen Rückständen, die von den Rädern abgerieben werden), nehmen im Verlauf des Rennens zu. Fühlen Sie bei einem Force Feedback Lenkrad den deutlichen Haftungsverlust, der Ihnen ins Lenkrad übertragen wird, sobald sie beim fahren auf diese Rückstände kommen.
 12. Besitzen Sie die Hardware TrackIR? GTR ist auf volle Unterstützung für TrackIR programmiert, Sie sollten es auf jeden Fall im Spiel ausprobieren!
 13. Kopieren Sie MP3 Musikstücke in den Musikordner in Ihrem GTR Installationsverzeichnis, schalten Sie im Auswahlmenü die "In-Car" ein und genießen Sie das Rennfahren, während Sie Ihr Lieblingslied Hören.
 14. Verpassen Sie den Ausstellungsraum nicht im Reiter Fahrzeug. Sie können diesen verwenden, um schöne Hintergrundbilder für Ihren Desktop zu erstellen.. So geht's: Wählen Sie Ihr LieblingsFahrzeug und klicken Sie die Ausstellungsraumtaste an. Nun können Sie mit der linken Maustaste das Fahrzeug zu drehen und mit der rechten Taste zoomen. Sobald Sie mit dem Blickwinkel auf das Fahrzeug zufrieden sind, betätigen Sie die "Druck" (PRINTSCRN) Taste. Dies kopiert den Bildschirm in die Zwischenablage. Starten Sie nun ein Bildbearbeitungsprogramm (Photoshop oder so), erstellen Sie ein neues Dokument und fügen Sie das Bild aus der Zwischenablage ein. Das war es!
 15. Wenn Sie sich eine Wiederholung ansehen, können Sie die Pfeiltasten verwenden um die Aufzeichnung schnell vor / zurück, Pause / Rückwärts laufen zu lassen. Die "Eingf" (INS) und "Entf" (DEL) Tasten können Sie benutzen um eine Szene in Zeitlupe abzuspielen.
-
-

MULTIPLAYER VERHALTENSRICHTLINIEN

Multispielerrennen können im Vergleich zu den KI Rennen ziemlich unterschiedlich sein. Mit wachsender Erfahrung kann ein Spieler voraussagen, wie die KI-Fahrzeugs in einer entstehenden Situation reagieren. Die Bewegungen und die Reaktionen der lebenden Mitspieler vorauszusagen ist eine völlig andere Angelegenheit. Die herausforderndsten und interessantesten Multispielerrennen haben Spieler, die einigen allgemeinen Regeln des Onlinespiels kennen und beachten. Egal ob das Rennen online oder im LAN stattfindet, es werden die folgenden Verhaltensrichtlinien empfohlen. Der Administrator des Rennens hat die Möglichkeit Verhaltensstandards zu erzwingen, indem er Spieler, die sich nicht an Regeln halten, aus dem Spiel entfernt. Der Administrator kann einen Spieler auch von den zukünftigen Rennen ausschließen, die durch diesen Host gespielt werden, indem er ein IP blockiert.

1. Fahren Sie niemals absichtlich in andere Fahrzeuge hinein.
2. Geben Sie darauf Acht, beim Überholen eines anderen Fahrzeuges, dieses nicht zu berühren, selbst wenn Sie schneller sind. Stattdessen bleiben Sie am Vordermann dran und überholen Sie diesen sauber, wenn sich eine geeignete Gelegenheit bietet.
3. Vermeiden Sie es, andere Fahrzeuge von der Strecke zu drängen. Wenn Ihre Überholmöglichkeit das andere Fahrzeug dazu zwingt die Strecke zu verlassen, um einen Unfall mit Ihnen oder jemand anderes zu vermeiden, warten Sie auf eine bessere Gelegenheit.
4. Wenn Sie laufende deutlich langsamere Rundenzeiten als ein Fahrzeug hinter Ihnen fahren, lassen Sie es überholen indem Sie kurzzeitig an geeigneter Stelle die Ideallinie verlassen und dann etwas vom Gas gehen. Ihre Position gegenüber einem Fahrzeug mit gleicher Leistung zu verteidigen ist annehmbar, aber einen Fahrer zu blocken, der deutlich schneller ist als Sie, ist nicht in Ordnung.
5. Machen Sie Platz, wenn Sie überrundet werden.
6. Wenn Ihr Fahrzeug von der Strecke abgekommen ist, achten Sie darauf niemanden zu behindern, wenn Sie diese wieder betreten.
7. Fahren Sie auf die Strecke. Das abkürzen einer Kurve über Wiesen oder dergleichen um Rundenzeiten zu verringern, ist genauso unfair wie das verwenden von Cheats.
8. Achten Sie auf Ihr Fahrzeug. Wenn Sie eine Aktion ausführen wollen, die das Fahrzeug beschädigen könnte, sollten Sie sich folgendes überlegen: "Wenn dies mein eigenes Fahrzeug wäre, ich für die Reparaturen selbst aufkommen müsste, ist es das Risiko wert?"
9. Wenn Sie in einen Unfall verwickelt werden, nehmen Sie die Möglichkeit wahr, sich zu überlegen, wie Sie zukünftig bei einer ähnlichen Situation reagieren könnten um dem Unfall auszuweichen. Anstatt einen Anderen Fahrer zu beschimpfen und sich darüber aufzuregen, auch wenn dieser den Unfall verschuldet hat.
10. Spiel Fair! Konkurrieren Sie auf der Strecke, indem Sie versuchen konstante und schnelle Runden zu fahren, anstatt Ihre Energie im Chat beim Unhöflichkeiten austauschen zu verschwenden. Einen sauberen Fahrstil zu entwickeln, anstatt zu versuchen sich mit einem unfairen Mitteln Vorteile zu verschaffen, zahlt sich am Ende mehr aus.

