

Blackhole Motorsports

Grand Prix Legends Setup Guide

Der Grand Prix Legends Setup Guide ist dafür gedacht, allen virtuellen Rennfahrern dazu zu verhelfen, das Maximum aus sich und ihren virtuellen Fahrzeugen herauszuholen.

Diese Anleitung basiert auf "Grand Prix Legends by Sierra Sports", F1-Racing in den späten 60ern. Eine Ära, in der es vor allem auf den Fahrer und nicht auf die Technik ankam.

WICHTIG: Dieser Führer gilt natürlich auch für andere Rennsimulationen.

Inhalt

["It's My Way or the highway" : Fahrstil](#)

["Kannst du mithalten?" : Hardware](#)

["Zurück in die Schule" Basis- Setup- Einstellung](#)

["Zeit, sich zu verbessern !" : Setup-Einstellungen für Fortgeschrittene](#)

[Fehlerliste](#)

"It's my way or the highway"

[Fahrstil](#)

„Jeder fährt anders !“ Auch wenn manche Leute einen ähnlichen Fahrstil haben, benötigt jeder ein eigenes, individuelles Setup. Dies ist einfach deshalb notwendig, weil jeder das Lenkrad und die Pedale anders „fühlt“.

Manche mögen ein Über/untersteuerndes Setup. Andere wiederum bevorzugen ein neutrales Setup.

Die Fahrer der GPL-Ära waren coole Leute, die ihre Boliden im „four wheel drift“ bewegen konnten und dabei locker blieben. Um also bessere Rundenzeiten zu erreichen, mußt du dir einen Wagen bauen, mit dem du ebenfalls cool und locker umgehen kannst. Natürlich benötigst du auch schnelle Reflexe, um schnell zu sein.

Vergiß nicht das Gaspedal ! Benutze es !

Es wird Zeit, deinen Fahrstil zu ändern. Die Sim unterscheidet zwischen Männern und Bubis. Sie sind vorbei, die Tage der 2D-Physik.

Vergiß eines nie. Du fährst einen Rennwagen. Wäge also immer Tempo und Fahrbarkeit ab !

"Kannst du mithalten ?"

[Hardware](#)

Wie bei allen PC-Sims spielt deine Hardware eine große Rolle dabei, ob du konkurrenzfähig bist.

Mit der aktuellen „6°-Physik-Technologie“ von GPL, benötigt die Fahrphysik mehr Rechenleistung als zB bei F1RS, NASCAR2 oder anderen älteren Rennsims.

Wenn dein Rechner also ein wenig betagt ist, gibt es nur eins: Aufrüsten !!! GPL benötigt deutlich mehr Rechenleistung als zB Quake oder Unreal.

Für Fahrer mit weniger als einem P133 bedeutet dies: Niedrige Framerate (besonders, wenn mehrere Gegner auf der Strecke sind) und ein unkontrollierbarer Wagen.

Nicht nur die neue Physik benötigt Rechenleistung. Die KI der Gegner tut ein übriges.

Willst du mehr Frames, kaufe Hardware (CPU, 3D-Karte).

"Zurück in der Schule"

Basis- Setup- Einstellung

- [Gedanken zum Thema „Bewegungshysik“](#)
 - ["Was nehm ich denn ?" : die Chassis-Wahl](#)
 - ["Auffüller" : Die Spritmenge](#)
 - ["Gib Gummi !" : Reifen](#)
 - ["Das ist schräg !" : Sturzeinstellung](#)
 - ["Heiße Spur.." : Vorspur/ Nachspur](#)
 - ["Sitzt du weich ?" : Federn](#)
 - ["Abgedämpft !" : Dämpfer](#)
 - ["Brauchst du Einlagen ?" : Anschlaggummis](#)
 - ["Komm in die Gänge." : Das Getriebe](#)
 - ["Komm mir nicht quer." : Querstabilisatoren](#)
 - ["Dreh dich !" : Lenkeinschlag](#)
-

Gedanken zum Thema „Bewegungsphysik"

Bevor du in dein GPL-Auto springst, ist es notwendig, darüber nachzudenken, wie sich dein Wagen in Kurven verhält. Wenn du das nicht tust, wirst du nicht viel erreichen. Laß uns also zuerst analysieren, was beim Durchfahren einer Rechtskurve mit deinem Wagen geschieht.

Wenn du dich der Kurve näherst, wirst du bremsen und früher oder später runterschalten, richtig ? Was macht aber der Wagen ?

Wenn du das Tempo verlangsamt, verlagert sich der Schwerpunkt des Wagens nach vorne. Die Front- federn, -dämpfer und -reifen fangen die Masse auf.

Wie reagiert die Aufhängung, wenn der Wagen nach rechts gelenkt wird ?

Der Schwerpunkt wird nach der linken Wagenseite verlagert. Am Kurveneingang liegt also das meiste Gewicht auf dem linken Vorderrad. Das sagt uns also, daß in Rechtskurven vor allem die linke Seite von Bedeutung ist, richtig ?

Der linke Vorderradaufbau wird stärker belastet, als hinten links. Der rechte Vorderradaufbau wird stärker entlastet, als hinten rechts.

Die rechte Wagenseite ist nicht belastet.

Was passiert, wenn wir den Kurvenscheitelpunkt erreichen ?

Jetzt ist die Last gleichmäßig auf die linken Räder verteilt. Die rechten Räder sind gleichmäßig entlastet.

Was passiert, wenn wir die Kurve verlassen ?

Der Schwerpunkt des Wagens wird wieder mehr nach rechts verlagert. Die rechte Wagenseite wird wieder stärker belastet, die linke Seite wird entlastet.

Beim Beschleunigen wird jetzt der Schwerpunkt mehr zum Heck hin verlagert. Die Vorderräder werden entlastet, die Hinterräder belastet.

Zur Terminologie:

Untersteuern: Der Wagen schiebt über die Vorderräder, reagieren nicht mehr auf die Lenkung. Er

neigt dazu, vorne auszubrechen. Die Kurve wird in der Praxis zu eng angesteuert.

Übersteuern: Der Wagen neigt dazu, mit dem Heck auszubrechen. Der Wagen treibt nach außen, die Hinterräder neigen dazu, die Vorderräder zu überholen.

"Was nehm ich denn ?"

Die Chassis-Wahl: 1967 waren folgende Chassis in der Formel 1 vertreten: Brabham, British Racing Motors, Cooper (Coventry), Eagle, Ferrari, Lotus, und Honda (Murasama).

Es ist wichtig, sich mit den einzelnen Chassis zu beschäftigen, da sie alle unterschiedliche Charakteristika haben. Dies resultiert unter anderem aus dem unterschiedlichen Radstand, Gewicht und natürlich den PS.

Manche der Chassis haben definitiv mehr Vorteile gegenüber den anderen. Der Lotus ist beispielsweise der leichteste, stärkste und beweglichste Wagen im Feld.

Der Brabham ist relativ leicht zu fahren, hat aber wenig PS.

Der Murasuma ist das schwerste aller Chassis, verzeiht dafür aber sehr viel.

Denke daran, daß jedes Chassis zu der einen Strecke mehr, zu der anderen weniger paßt. Wenn du während der Trainingsphase das Chassis wechselst, bedenke, daß du wenigstens 30 Runden fahren mußt, um das richtige Gefühl für Chassis und Strecke zu bekommen.

WICHTIG: Wenn du das Chassis wechselst, kannst du nicht das Setup nehmen, das du vorher benutzt hast. Dies ist nur möglich, indem du vor dem Start von GPL den Setup- Dateinamen entsprechend änderst.

"Auffüller"

Die Spritmenge: 1960 bis in die späten 80er wurde in der F1 in der Regel während eines Rennens nicht nachgetankt. Die Tanks wurden mit der Menge an Benzin gefüllt, die notwendig war, um die komplette Renndistanz zu fahren.

TIP: Trainiere immer mit vollem Tank.

"Gib Gummi !"

Reifen: Beim Befahren der Strecke werden die Reifen durch die Reibungsenergie erhitzt. Deine Aufgabe ist es, jeden Reifen so einzustellen, daß er auf der gesamten Breite gleichmäßig heiß wird. Dies gewährleistet das Maximum an Grip und Langlebigkeit der Reifen.

Dein Feeling beim Übergang vom Kurveneingang in den Kurvenausgang und die Reifentemperatur (Fahrzeugeinstellung) sind die einzige Möglichkeit, die Performance deiner Reifen abzuschätzen

Dein Ziel ist es, alle Reifen im optimalen Temperaturbereich zu bewegen. Dieser liegt ungefähr bei 93-110°C (200-230°F). In GPL gehört es zB zu den täglichen Hausaufgaben, die Temperatur der Vorderreifen anzuheben, damit der Wagen richtig liegt.

Ist die Reifentemperatur zu niedrig, hat der Reifen zu wenig Grip und neigt zum Rutschen, woraus wiederum eine stärkere Reifenabnutzung resultiert.

Ist die Reifentemperatur zu hoch, wird der Reifen sehr schnell unfahrbar. Der Reifen neigt sehr stark zum Rutschen.

Denke daran, daß die Reifentemperatur von anderen Einstellungsvariablen mitbeeinflusst wird. Überprüfe also nach jeder Setupmodifikation die Reifentemperatur.

Ziel: Gleichmäßige Reifentemperatur innerhalb des optimalen Temperaturbereichs bei allen vier Reifen.

"Das ist schräg !"

Sturzeinstellung: Diese Variable ist sehr wichtig. Bei einer falschen Einstellung des Sturzes wird der Reifenverschleiß enorm hoch.

Wenn der Reifen (übertrieben gesehen) mehr auf der Innen- als auf der Außenkante steht, spricht man von einem **negativen Sturz**. Je stärker der Sturz negativ eingestellt ist, desto heißer wird die Innenseite der Reifen beim Fahren.

Beim **positiven Sturz** verhält sich dies genau umgekehrt: Je positiver der Sturz, desto heißer wird die Außenseite des Reifens.

Der Sturz ist direkt abhängig von der Reifentemperatur. Hiermit wird eine (möglichst) gleichmäßige Auflage der Reifen auf der Straße erreicht.

Denke daran, daß übertrieben starke Sturzeinstellungen den Geradeauslauf beeinflussen und somit zu stärkerem Reifenverschleiß führen können. Du merkst dies daran, daß du auf Geraden stets die Richtung korrigieren mußt.

Der Sturz fällt in der Regel vorne stärker aus, als am Heck.

"Heiße Spur.."

Vorspur/ Nachspur: Wie bei allem, gibt es auch bei der Spureinstellung keinen endgültigen Wert. Änderst du deine Werte an der Aufhängung und/oder den Reifendruck, etc., muß auch die Spur entsprechend nachgestellt werden. Natürlich gilt dies auch, wenn der Reifensturz verstellt wurde.

Beim Beschleunigen auf einer langen Geraden wird der Schwerpunkt des Wagens zum Heck hin verlagert, die Vorderräder werden also entlastet. Steht die Spur hier auf 0, streben die Vorderreifen auseinander. Man muß Einstellungen vornehmen, um diesem Effekt entgegenzuwirken.

Was ist die „Spur“? Wenn wir den (stehenden) Wagen von oben betrachten und die Räder einer Achse genau parallel zueinander stehen, sprechen wir von der **0-Spur**.

Wenn die Vorderseiten der betrachteten Räder einer Achse mehr zueinander hin eingestellt werden, wird die Spur positiv (Vorspur).

Wenn die Vorderseiten der betrachteten Räder einer Achse mehr voneinander weg eingestellt werden, wird die Spur negativ (Nachspur).

Der Rollwiderstand der Reifen ist bei Spur = 0 am geringsten. Je weiter der Wert von 0 abweicht, desto größer ist auch der Rollwiderstand.

"Sitzt du weich ?"

Federn: Wow, vier gewundene Dinger ! Sinn und Zweck der Federn ist es, die Gewichtsverlagerungen beim Fahren zu kontrollieren.

Je „höher“ die Federrate, desto „härter“ wird der Ritt und um so schneller geschieht die Gewichtsverlagerung. Das Chassis reagiert schneller, sensibler, nervöser, direkter.

Je „niedriger“ die Federrate, desto „softer“ wird der Ritt und um so langsamer geschieht die Gewichtsverlagerung. Das Chassis reagiert verzeihlicher auf plötzliche Richtungswechsel.

Die Hauptaufgabe der Federn ist es, die Gewichtsverlagerung am Ein- und Ausgang von Kurven zu optimieren.

Mehr darüber findet ihr bei den „Setup-Einstellungen für Fortgeschrittene“.

"Abgedämpft"

Dämpfer: Die Aufgabe der Dämpfer ist es, das Pendeln und Schwingen des Chassis bei Lastwechseln kontrollierbar zu machen. Sie werden in verschiedenen Werten hergestellt oder justiert. ZB: 50/50, 70/30, 90/10, etc..

„Rückprall ?“ Die Rückprallwirkung des Dämpfers setzt beim „Auseinanderziehen“ des Dämpfers ein.

„Stoß, welcher Stoß ?“ Die Stoßwirkung des Dämpfers setzt beim „Zusammenpressen“ des Dämpfers ein.

Mehr über Dämpfer erfährst du bei den „Setup-Einstellungen für Fortgeschrittene“.

"Brauchst du Einlagen ?"

Anschlaggummis: Die Anschlaggummis befinden sich in den Federn. Die Länge der Anschlaggummis bestimmt, wie hart die Landung wird, wenn die Federung bis zu diesen Anschlaggummis durchschlägt. Je länger, desto weicher (und kontrollierbarer) die Landung. Auf dem Nürburgring, wo man schon mal abhebt und hart landet, sollten die Gummis daher etwas höher eingestellt sein, als z.B. in Monza.

Mehr über Anschlaggummis erfährst du bei den „Setup-Einstellungen für Fortgeschrittene“.

"Komm in die Gänge. "

Getriebe: Die Gänge müssen für jeden Kurs dem Motor entsprechend angepaßt werden.

Folgende Variablen kann man einstellen: Die Differential-Übersetzung, den Anstiegswinkel und die Anzahl der Differentialscheiben.

Das Einstellen der Differential-Übersetzung wirkt sich auf alle Gänge aus.

Die anderen Einstellungen werden in den „Setup-Einstellungen für Fortgeschrittene“ diskutiert.

"Komm mir nicht quer."

Querstabilisatoren: Die Querstabilisatoren helfen, die seitliche „Rollbewegung“ des Chassis` in Kurven zu mindern.

Q-Stabis kommen am Scheitelpunkt der Kurven zum Einsatz.

Neigt der Wagen am Kurvenscheitelpunkt zum „Übersteuern“, erhöhe den Front-Q-Stabi und/oder senke den Heck-Q-Stabi.

Neigt der Wagen am Kurvenscheitelpunkt zum „Untersteuern“, senke den Front-Q-Stabi und/oder erhöhe den Heck-Q-Stabi.

"Dreh dich !"

Lenkeinschlag: Diese Einstellung ist abhängig von den Vorlieben des Fahrers. Trotzdem ist ein Kommentar notwendig.

In GPL ist eine Einstellung von 12:1 bis 18:1 für den Lenkeinschlag möglich. Mit der höchsten Einstellung (18:1) wird erreicht, daß man das Lenkrad stärker einschlagen muß, um die Kurven zu umfahren.

Mit der niedrigsten Einstellung (12:1) wird erreicht, daß man das Lenkrad weniger einschlagen muß, um die Kurven zu umfahren.

WICHTIG: Je höher der Lenkeinschlag, desto höher die Reifentemperaturen, desto höher der

Reifenverschleiß. Bei einem hohen Lenkeinschlag ist mehr „Finetuning“ notwendig, als bei niedriger Einstellung.

"Zeit sich zu verbessern ?"

Setup-Einstellungen für Fortgeschrittene

- ["Haltet mich hoch !" Federn und Anschlaggummis](#)
 - ["Rauf und runter" Dämpfer](#)
 - ["Zeig deine Zähne" Gänge](#)
 - ["Tiefergelegt" Fahrwerkshöhe](#)
 - ["Ausgeglichen ?" Bremsbalance](#)
-

"Haltet mich hoch"

Federn und Anschlaggummis: Bei der „Basis- Setup- Einstellung“ hast du erfahren, daß die Federung eine der ersten vorzunehmenden Einstellungen ist. Die Federung beeinflusst den Grip und die Balance im Kurvenein- und ausgang.

Die Federung wird dem Fahrstil, Chassis und der jeweiligen Strecke entsprechend eingestellt.

Hüte dich vor zu steifer Federung. Dies kann die Traktion des Wagens buchstäblich zerstören.

Wenn deine Federn ordentlich eingestellt sind, kannst du sie mit den Anschlaggummis „*finetunen*“.

Je höher der eingestellte Wert, desto „*steifer*“ die Federung.

"Rauf und runter"

Dämpfer: Bei der Basiseinstellung wurde die Funktionsweise der Dämpfer erklärt. Jetzt geht es darum, den Lastwechsel des Chassis in Kurven zu beeinflussen.

Denke immer an folgendes, bevor du deine Dämpfer verstellst:

Kurveneingang: Tempoverzögerung: Frontstoß- (Kompression) und Heckrückpralldämpfung (Expansion) setzt ein.

Kurvenausgang: Beschleunigung: Frontrückprall- (Expansion) und Heckstoßdämpfung (Kompression) setzt ein.

Je höher der eingestellte Wert, desto „*steifer*“ die Dämpfung.

Folgende Situationen solltest du dir merken:

Je holperiger und hügeliger die Strecke ist, und je mehr schnelle Lastwechsel stattfinden, desto softer sollte die Dämpfereinstellung sein.

Je steifer die Dämpfer, desto schneller der Lastwechsel. Folge: weniger Traktion und schnellerer Reifenverschleiß.

Je softer die Dämpfer, desto langsamer spricht das Chassis an, desto langsamer der Lastwechsel. Höhere Traktion, geringerer Reifenverschleiß.

Bei zu softer Dämpfung „schwimmt“ der Wagen.

Die Dämpfereinstellungen sollten erst erfolgen, nachdem Federn und Anschlaggummis eingestellt sind.

"Zeig deine Zähne"

Gänge: Diese ist eine der wichtigsten Einstellungen überhaupt, da hier genau festgelegt wird, wie die Kraft des Motors auf die Reifen übertragen wird.

Diese Einstellung sollte nach der Justierung der Differentialübersetzung erfolgen.

Mit der Einstellung der einzelnen Gänge wird das Getriebe genau auf die Kurven des jeweiligen Kurses abgestimmt.

WICHTIG: Auf manchen Strecken benötigst du den 5. Gang nicht !!!

Es gibt noch zwei weitere Variablen fürs Getriebe: Den Anstiegswinkel und die Anzahl der Differentialscheiben. Mit diesen wird die Balance des Wagens beim Beschleunigen abgestimmt.

Was bedeutet der „**Anstiegswinkel**“ ? In der F1, F3000, Cart und auch allen anderen Straßenrennserien werden Differentiale mit „*begrenztem Schlupf*“ eingesetzt. Um maximale Traktion beim Geradeauslauf zu erreichen sollen beide Reifen immer die gleiche Anzahl Umdrehungen/Meter machen. Das heißt, daß ein Rad der gleichen Achse auch dann noch die gleiche Anzahl Umdrehungen/Meter macht, wenn es abhebt.

Ein Differential mit „*begrenztem Schlupf*“ sollte also auf der Geraden blockieren.

Bei Kurven haben wir eine andere Situation. Würde das Differential hier auch blockieren, würde der Wagen um die Kurve mehr hüpfen, als fahren.

Um dem entgegenzuwirken, muß erreicht werden, daß in Kurven sich beide Räder unterschiedlich schnell drehen, das Differential darf hier also nicht blockieren. Es soll hier den nötigen „*Schlupf*“ freigeben.

Jetzt kommt der Anstiegswinkel ins Spiel. Je höher der gewählte Wert, desto härter und schneller wird das Differential blockieren. Je niedriger der gewählte Wert, desto langsamer und softer wird das Differential blockieren. Einfach, oder ?

Der Anstiegswinkel wirkt sich insbesondere auf das Handling im Kurvenein- bzw. Kurvenausgang aus.

WICHTIG: Wenn du hier in die falsche Richtung gehst, wird es sehr schwer oder unmöglich, schnell zu fahren.

In GPL gibt es jeweils zwei Werte zur Einstellung des Anstiegswinkels: Hier wird unterschieden zwischen der Kraft, mit der das Differential blockiert und der Kraft, mit der die Blockierung gelöst wird. Wenn beide Werte hoch sind, bedeutet dies, daß das Differential schnell blockiert (erster Wert) und daß es sehr spät gelöst wird (zweiter Wert).

Wieviele Differentialscheiben ?

Hiermit erfolgt das „*Finetuning*“ der Differentialsperre. Je mehr Differentialscheiben, desto härter das Blockieren derselben, je wenige Differentialscheiben, desto softer das Blockieren. Faustregel: Je stärker der Motor, desto weniger Differentialscheiben.

"Tiefergelegt"

Fahrwerkshöhe: Heutzutage wird in der F1 sehr viel mit Aerodynamik gearbeitet. Nicht so 1967 und daher auch nicht so in GPL.

Mit der Wagenhöhe kann die Balance des Wagens in Kurven verbessert werden.

WICHTIG: Das Chassis soll nicht aufsetzen, sonst kann es in Kurven unkontrollierbar werden.

TIP:

Willst du deinen Wagen ein wenig sensibler und nervöser abstimmen, senke das Fahrwerk hinten.
Willst du einen weniger nervösen Wagen, senke ihn vorne ab.

"Ausgeglichen ?"

Bremsbalance: Mit dieser Einstellung wird die Kraft der Bremse auf Front- und Heckräder austariert. Ein perfekter Wert ist theoretisch 50%, dh auf Front- und Heckräder wirkt die gleiche Bremskraft.

Je höher der eingestellte Wert, desto mehr Bremskraft wirkt auf die Vorderräder.

Eines wollen wir nie erreichen: blockierende Räder. Diese bedeuten nicht nur einen höheren Verschleiß, sondern auch einen längeren Bremsweg.

Dein Ziel ist es, das Setup so einzustellen, daß die Reifen NIE blockieren. Bevor du jedoch die Bremsbalance veränderst, optimiere deinen Bremsstil: gewöhne dir die „Stotterbremse“ an.

Wenn dein Setup gut ist, kannst du bremsen, ohne daß Reifen blockieren.

Diese vier Dinge können außerdem blockierende Reifen verursachen:

- Zu steife Federung (zu schneller Lastwechsel)
- Zu hohe Dämpfereinstellung (zu schneller Lastwechsel)
- Zu schnelles runterschalten der Gänge
- Schlechter Fahrstil

Fehlerliste

Probleme und Lösungen:

Denke daran: Nimm immer nur eine Änderung vor und vergiß nicht, Setups zwischenzuspeichern !!!

LEGENDE:

GRÜN: kennzeichnet Basis-Einstellungen

BLAU: kennzeichnet Fortgeschrittene Einstellungen

ROT: kennzeichnet Feineinstellungen

LF: Vorne Links

RF: Vorne Rechts

LH: Hinten Links

RH: Hinten Rechts

Untersteuern am Eingang einer Linkskurve:

-RF FEDERUNG
+RH FEDERUNG

-RF REIFENDRUCK
+RH REIFENDRUCK

-RF STOSS
+RH RÜCKPRALL

-RF STOSSGUMMI
+RH STOSSGUMMI

+RF STURZ

-FRONT FAHRWERKSHÖHE

-BREMSBALANCE

+LENKEINSCHLAG

Untersteuern am Eingang einer Rechtskurve:

-LF FEDERUNG
+LH FEDERUNG

-LF REIFENDRUCK
+LH REIFENDRUCK

-LF STOSS
+LH RÜCKPRALL

-LF STOSSGUMMI
+LH STOSSGUMMI

+LF STURZ

-FRONT FAHRWERKSHÖHE

-BREMSBALANCE

+LENKEINSCHLAG

Übersteuern am Eingang einer Linkskurve:

+RF FEDERUNG
-RH FEDERUNG

+RF REIFENDRUCK
-RH REIFENDRUCK

+RF STOSS
-RH RÜCKPRALL

+RF STOSSGUMMI
-RH STOSSGUMMI

-RF STURZ

+FRONT FAHRWERKSHÖHE

+BREMSBALANCE

-LENKEINSCHLAG

Übersteuern am Eingang einer Rechtskurve:

+LH FEDERUNG
-LH FEDERUNG

+LF REIFENDRUCK
-LH REIFENDRUCK

+LF STOSS
-LH RÜCKPRALL

+LF STOSSGUMMI
-LH STOSSGUMMI

-LF STURZ

+FRONT FAHRWERKSHÖHE

+BREMSBALANCE

-LENKEINSCHLAG

Untersteuern in der Kurvenmitte:

-FRONT Querstabilisator

+HECK Querstabilisator

+ANSTIEGSWINKEL

+LENKEINSCHLAG

Übersteuern in der Kurvenmitte:

-HECK Querstabilisator

+FRONT Querstabilisator

-ANSTIEGSWINKEL

-LENKEINSCHLAG

Untersteuern am Ausgang einer Linkskurve:

-LF FEDERUNG

+LH FEDERUNG

-LF REIFENDRUCK

+LH REIFENDRUCK

-LF STOSS

+LH RÜCKPRALL

-LF STOSSGUMMI

+LH STOSSGUMMI

+LF STURZ

+LH STURZ

+HECK FAHRWERKSHÖHE

-FRONT FAHRWERKSHÖHE

+DIFFERENTIALSCHEIBEN

+RH REIFENDRUCK

+LENKEINSCHLAG

+ANSTIEGSWINKEL

Untersteuern am Ausgang einer Rechtskurve:

-RF FEDERUNG

+RH FEDERUNG

-RF REIFENDRUCK

+RH REIFENDRUCK

-RF STOSS

+RH RÜCKPRALL

-RF STOSSGUMMI
+RH STOSSGUMMI

+RF STURZ
+RH STURZ

+HECK FAHRWERKSHÖHE
-FRONT FAHRWERKSHÖHE

+DIFFERENTIALSCHEIBEN

+LH REIFENDRUCK

+LENKEINSCHLAG

+ANSTIEGSWINKEL

Übersteuern am Ausgang einer Linkskurve:

+LF FEDERUNG
-LH FEDERUNG

+LF REIFENDRUCK
-LH REIFENDRUCK

+LF STOSS
-LF RÜCKPRALL

+LF STOSSGUMMI
-LH STOSSGUMMI

-LF STURZ
-LH STURZ

-HECK FAHRWERKSHÖHE
+FRONT FAHRWERKSHÖHE

-DIFFERENTIALSCHEIBEN

-RH REIFENDRUCK

-LENKEINSCHLAG

-ANSTIEGSWINKEL

Übersteuern am Ausgang einer Rechtskurve:

+RF FEDERUNG
-RH FEDERUNG

+RF REIFENDRUCK
-RH REIFENDRUCK

+RF STOSS
-RH RÜCKPRALL

+RF STOSSGUMMI
-RH STOSSGUMMI

-RF STURZ
-RH STURZ

-HECK FAHRWERKSHÖHE
+FRONT FAHRWERKSHÖHE

-DIFFERENTIALSCHEIBEN

-LH REIFENDRUCK

-LENKEINSCHLAG

-ANSTIEGSWINKEL

Zu langsam in Rechtskurven:

+STURZ

-LF REIFENDRUCK
-LH REIFENDRUCK

Zu langsam in Linkskurven:

+STURZ

-RF REIFENDRUCK
-RH REIFENDRUCK

Radtemperatur innen heißer als außen:

+STURZ

+SPUR

Radtemperatur außen heißer als innen:

-STURZ

-SPUR

Radtemperatur zu niedrig in der Reifenmitte:

+REIFENDRUCK am betroffenen Rad

Radtemperatur zu hoch in der Reifenmitte:

-REIFENDRUCK am betroffenen Rad

Radtemperatur zu niedrig:

+DÄMPFER STOSS/RÜCKPRALL am betroffenen Rad

-REIFENDRUCK am betroffenen Rad

Radtemperatur zu hoch:

-DÄMPFER STOSS/RÜCKPRALL am betroffenen Rad

+REIFENDRUCK am betroffenen Rad

FRONT Bremsen blockieren:

-BREMSBALANCE

-FRONT STOSS

-FRONT STOSSGUMMIS

-FRONT FEDERUNG

HECK Bremsen blockieren:

+BREMSBALANCE

-HECK RÜCKPRALLS

+FRONT STOSS

+FRONT STOSSGUMMIS

+FRONT FEDERUNGS

Bremsen Unkontrollierbar:

-FRONT STOSS(s)

+VORSPUR

Zu niedriger Topspeed:

+GÄNGE

+REIFENDRUCK

Der Wagen läßt sich nur schwer geradeaus fahren:

-LENKEINSCHLAG

+VORSPUR

-STURZ

-DIFFERENTIALSCHEIBEN

-FAHRWERKSHÖHE

-ANSTIEGSWINKEL

Zu geringe Beschleunigung:

GÄNGE justieren

-HECK REIFENDRUCK

Einen Gang runterschalten

-HECK STOSS

+DIFFERENTIALSCHEIBEN

+ANSTIEGSWINKEL

Wagen setzt auf:

+ FAHRWERKSHÖHE

Copyright lingo.. yadda.. yadda..

<http://www.bhmotorsports.com>

Julian Data racinnut@mindless.com

Übersetzung: Sileem Hassan sileem@gmx.de

<http://www.haendchen.de>
