

































































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
<p>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.</p> <p>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 tratase de informaciones adquiridas de forma explicita (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.</p>				
 		<div><div>Reglaje fácil</div><div>Reglaje medio</div><div>Reglaje difícil</div></div> <div><div>En verde => Reglado / Objetivo final del trabajo en el setup</div><div>En rojo => Aumenta el desgaste de los neumáticos</div><div>En Azul => Disminuye el desgaste de los neumáticos</div></div> <div>Tipo de indicador :  = Visual  = Motec  = Comportamiento</div>		<div>Ultimos consejos :</div> <div>+ 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.</div> <div>+ Guardad el setup de cada ETAPA con un nombre claro (por ejemplo : 993RS_Carrera_ETAPA_14.svm).</div> <div>+ Si una modificación no mejora el INDICADOR, volveremos atrás.</div> <div>+ Si una modificación mejora el INDICADOR, intentad ir mas allá hasta que encontréis donde parar.</div> <div>+ Anotad la evolución en vuestros tiempos para así validar los progresos de vuestro setup.</div>
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	
6	POTENCIA DEL DIFERENCIAL 	Buena motricidad, pero el coche tiende a subvirar al abrir gas.	Reducir la potencia	
		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	
		Buen equilibrio entre subviraje / estabilidad en la frenada	Ninguna	
	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	
		Buena reacción en las transiciones frenada / aceleración.	Ninguna	
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 sobrevividor en curvas rápidas (mas de 120 kmh)	Aumentar el alerón trasero	
		Coche neutro o ligeramente subvirador en curvas rápidas.	Ninguna	
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)	
		Buen equilibrio entrada en curva / estabilidad línea recta	Ninguna	
	CONVERGENCIA (TOE	Deseo de velocidad punta superior	Reducir la abertura	

		CONVERGENCIA (TOE IN/OUT) TRASERA	Inestabilidad del tren trasero en línea recta	Aumentar la abertura	
			Buena estabilidad del tren trasero en línea recta	Ninguna	
11		ALTURA DEL CHASIS (REGLAJE INICIAL) <i>Motec</i>	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	
15		MUELLES (REGLAJE GLOBAL)	Coche muy blando, no responde rápidamente a los controles	Endurecer los muelles delanteros y traseros	
			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 <i>Motec</i>	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	
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	
19		ALTURA DEL CHASIS <i>Motec</i>	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 <i>Motec</i>	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	