



Grundlegend:

Rake:	Höhenunterschied zwischen vorne und hinten
Eindreihen:	über die vorderachse / über ein loses Heck
Entry:	Reinrollen beginnt von dem Moment Bremse lösen bis das auto stabile Kurvenfahrt durchläuft
Midcorner:	Midcorner ist der bereich von stabiler Kurvenfahrt bis zur Lageveränderung des Autos
Exit:	Exit beginnt in dem Moment wo man das gas anlegt
Rollen:	Das verdrehen des Autos in der Kurvendurchfahrt. Aussen geht runter, innen hoch)
Twitchy:	Sehr unruhiges Fahrverhalten beim Rollen und Bremsen

FRONT:		IN-CAR DIALS:	
ARB blades:	7	Brake pressure bias:	49.7%
ARB outer diameter:	Small	Traction control setting 1:	2 (TC1)
Toe-in:	-1.3 mm	Traction control setting 2:	1 (TC2)
Brake pads:	Low friction	Engine map setting:	1 (MIX)
Cross weight:	50.0%	Throttle shape setting:	1 (MAP)
		Left night LED strip:	Yellow
		Right night LED strip:	Yellow
LEFT FRONT:		RIGHT FRONT:	
Corner weight:	3255 N	Corner weight:	3251 N
Ride height:	55.1 mm	Ride height:	55.1 mm
Spring perch offset:	30.0 mm	Spring perch offset:	30.0 mm
Spring rate:	180 N/mm	Spring rate:	180 N/mm
LS comp damping:	5 clicks	LS comp damping:	5 clicks
HS comp damping:	7 clicks	HS comp damping:	7 clicks
LS rbd damping:	9 clicks	LS rbd damping:	9 clicks
HS rbd damping:	4 clicks	HS rbd damping:	4 clicks
Camber:	-4.5 deg	Camber:	-4.5 deg
Caster:	+8.4 deg	Caster:	+8.4 deg

Front:

ARB outer Diameter:	Grundeinstellung. Large (Anfang gut, midcorner untersteuernd) small (Entry untersteuern, midcorner mehr grip)
ARB blades:	Feineinstellung. (1 weich und 10 Hart, siehe oben small und large) Zu weich lässt das Auto zu sehr Rollen = Instabil
Toe-in:	Toe-out (-) hilft beim Bremsen und reaktivem Fahrverhalten (first moment turn) hoher Toe-out, hoher Reifenverschleiß
Spring Rate:	weichere Springs = Mehr "Grip" am Vorderreifen, zu weiche Federn können aber ein twitchy Fahrverhalten verursachen
LS comp damp:	speziell wichtig für das midcorner verhalten des Autos (0 = weich, 11 = hart) zu weiche/harte LS Damping können hohen Reifenverschleiß bzw über-/untersteuern midcorner verursachen
HS comp damp:	First moment Anlegen der Lenkung, Umlegen des Autos, Curbing (auf den Curb rauf). Härtere HS comp Damp. = besseres Anlenkmoment, satteres Bremsverhalten, weniger nachwippen des Autos Weichere HS comp Damp. = besseres Curbing, schnellere Lastwechsel (zu weich heisst dann aber Instabil)
LS rbd damp:	Nach dem Bremse Lösen, Late Corner Entry bis Midcorner (0 = schnelles Ausfedern, 11 = langsames Ausfedern) Weiche LS Rbd = verhindert eindrehen des Autos, kein Loses Heck, direkt satter "Grip" beim Gasanlegen Harte LS Rbd = Agileres Auto, Giert mehr zum Apex, Grundsätzlich sind die Reifen belastbarer, steiferes Auto
HS rbd damp:	Beim Bremse lösen, Lastwechseln oder das Fahren direkt nach dem Curb weichere HS rbd Damp: angenehmes Gripniveau bei Lastwechseln, Direkt hinter einem Curb wieder Kontakt zur Strasse härtere HS rbd Damp: reaktiveres Auto, Grip auf Ebener Strecke in schnelle Kurven hinein (Hält mehr Last auf dem Reifen)
Camber:	Sturz des Reifens (Hoher Sturz = Hoher Grip in schnellen Kurven, Niedriger Sturz = Hoher Grip in langsamen Kurven) zu Hoher Camber vorne = Eindrehen über die Vorderachse, hoher Reifenverschleiß, Snapoversteer am Kurvenausgang zu niedriger Camber vorne = Untersteuern, Twitchy auf der Bremse zu Hoher Camber hinten = Untersteuern, Kein Grip am Gas zu niedriger Camber hinten = Eindrehen über die Hinterachse, twitchy auf der Bremse, Untersteuern am Kurvenausgang

Caster:	Nachlauf der Spur Hoher Caster = mehr Midcorner turn, hohe Spurtreue in der Kurve niedriger Caster = agileres Auto, schnelles umlegen, weniger Late corner Turn (bei Langgezogenen Kurven)
Clutch Plates:	Je Mehr Plates, je höher ist die Kraft die Abrupt an den Reifen freigegeben wird Mehr Plates = Mehr Slip = mehr übersteuern am Kurvenausgang (kann zu snapoversteer führen) Grundsätzlich niedrige Temp = hohe Plateanzahl, hohe Temp = niedrige Plate anzahl
Diff Preload:	Hohes Preload = Hohe Stabilität beim Bremsen, Mehr Turn in beim Beschleunigen niedriges Preload = Agileres Auto, Giert mehr zum Apex in der Kurve, tendenziell untersteuernd am Kurvenausgang
Gearing:	Das Getriebe ist dann gut, wenn Die Gänge vorm Bremsen immer kurz vorm Limiter ausgedreht sind Minimale Schaltvorgänge vor der Kurve nötig sind (runterschalten) man beim Rollen in der Kurve nicht ins Untersteuern gerät (ohne die Bremse wie ein irrer zu treten) An der schnellsten Stelle der letzte Gang kurz vorm Roten bereich ist Prinzipiell immer ein Revlight noch Leuchtet wenn man in den nächsthöheren Gang wechselt (Durchzugsleistung)

#####

Beispiele:

Grundsätzlich immer erste Handlung. Zweiter Versuch ob es an der eigenen Dummheit lag und Brake Bias weiter nach vorne um mehr Sicherheit zu bekommen.

Eindrehen am Kurveneingang:	Über die Front oder übers Heck Front = zu weiche Dampings, Zu hoher Camber, Rake zu hoch (ride height zu niedrig vorne) Heck = rbds zu hart, Diff zu niedrig
Slipping am Kurvenausgang:	Zu weiche Front dampings Zu weiche Federn vorne Zu hohes Diffpreload / zu viele Clutch Plates zu niedrige Comp Dampings hinten Traktionskontrolle falsch
Untersteuern am Kurvenausg.:	zu niedriges Diffpreload / zu wenig Clutchplates Zu harte rbd dampings Vorne Zu harte comp dampings hinten
Untersteuern Midcorner:	Zu weiche Rbds hinten zu weiche Rbds Vorne zu harte Federn vorne (kein mechanischer Grip vorhanden)
Unruhiges Fahrverhalten:	Combination aus zu hohem Camber vorne / zu niedrigem Camber hinten Zu geringer Caster Falsches Diffpreload Falsche Balance vom Auto (Rake/diff combination)
Rutschiges Auto (no Grip):	zu harte federn zu harte dampings zu wenig Camber zu hoher Reifendruck ? (ideal ist um 140 kpa GTE und knapp unter 150 kpa GT3)
Longstint-trouble:	Reifenverschleiß (massive unterschiede vorne/hinten oder links/rechts) Reifendruck (zu hoch meistens) Rake/Diff Kombination bei leererem Tank nichtmehr in Balance
Unruhe durch nachwippen:	Comp/Rbd dampings falsch abgestimmt in schlimmen Fällen auch Falsche Federn verbaut
Auto verspringt auf Curbs:	zu harte HS comp dampings zu geringe Ride height zu weiche Federn (durchschlagen) zu harte Rbds (wenn das Verspringen erst beim Runterfahren kommt)
zu viel Wheelspin:	zu viel Rake zu viele Clutchplates / zu viel Preload beim in kurven beschleunigen (zu weicher stabi vorne, zu niedrige ls comp damp vorne) zu harter Stabi hinten falsche Comp Damp. hinten