
Setup Guide rFactor



Gänge/Gear

Übersetzung/ Final:

-

Rückwärts/ Rearward:

- so niedrig wie möglich stellen um max. Kraft zu erzeugen und somit aus Kies oder ähnlichem zu gelangen

Motor/Engine

Größe Kühlung/ Radiator Size: [5]

- 6 = beste Zuverlässigkeit
- 1 = kleinster Widerstand/höhere Topspeed
- Optimale Hotlap Einstellung: 1
- Sichere Renneinstellung: 5

Motorprogramm/ Boost Mapping: [1]

- 10 = max. Motorkraft
- 1 = max. Zuverlässigkeit
- Optimale Hotlap Einstellung: 10
- Sichere Renneinstellung: 5

Motorbremse/ Engine Brake Map: [4]

- Hiermit kann man zusätzlich dafür sorgen, dass das Auto abgebremst wird

Aerodynamik/ Aerodynamics

Frontflügel/ Front Wing: [31]

- Wert erhöhen
 - übersteuern
- Wert verringern
 - untersteuern

Heckflügel/ Rear Wing: [29]

- Wert erhöhen
 - untersteuern
- Wert verringern
 - übersteuern

Gewicht/Weight

Gewichtsverteilung/ Distribution (V:H): [42.5:57.5]

- Schwerpunkt vorne
 - übersteuern
- Schwerpunkt hinten
 - untersteuern

Seitlich/ Lateral (L:R): [50.0:50.0]

-

Lenkung/Steering

Lenksperre/ Steering Lock: [14.0°]

- Erhöhen
 - Höherer Wendekreis, höherer Reifenverschleiß, sensiblere Handhabung bis zum übersteuern
- Verringern
 - Niedrigerer Wendekreis, niedriger Reifenverschleiß

Bremsen/Brakes

Bremsbalance/Brake Bias (V:H): [55.0:45.0]

- Nach vorn verlagern
 - Untersteuern, blockieren der Vorderräder und Erhöhung des Bremsweges
- Nach hinten verlagern
 - Übersteuern, blockieren der Hinterräder und Erhöhung des Bremsweges

Bremskühlung/Brake Duct Size: [4]

- mehreren Kurven
 - Bremskühlung erhöht, optimal bei 5
- wenig Kurven
 - Bremskühlung niedriger, optimal bei 3-4

Bremsdruck/Brake Pressure: [95%]

- Erklärt sich von selbst
- Optimaler Wert liegt bei 95%

Differential-Sperre/Differential Lock

Pumpe/Pump: [30%]

- 100%
 - Stabilisierende Kraft beim Gieren und bessere Traktion beim Beschleunigen
 - Untersteuern: stabil in Kurveneingängen, weniger stabil in Kurvenausgängen
 - Schlechtere Reaktionsfähigkeit des Chassis
- 0%
 - Beim Gasgeben verlieren die Innenseiten der Reifen Stabilität
 - Übersteuern: instabil in Kurveneingängen, stabil in Kurvenausgängen
- Vor- und Nachteile kann man mit Hilfe der Differential Energie ausgleichen

Energie/Power: [15%]

- 100%
 - Guter Vortrieb aber Wagen untersteuert beim Gasgeben
- 0%
 - Mangelnder Vortrieb beim Kurvenausgang, übersteuern möglich

Leerlauf/Coast: [20%]

- 100%
 - Untersteuern beim Bremsen
- 0%
 - Übersteuern beim Bremsen

Vorspannung/Preload: [6]

- Wagen ist zu nervös beim Wechsel vom Bremsen zum Beschleunigen
 - Wert verringern
- Wagen reagiert nicht genug beim Wechsel vom Bremsen zum Beschleunigen
 - Wert erhöhen

Aufhängung/Suspension

Stabilisator/ Anti-Roll Bar: [200 N/mm; 90 N/mm]

- Sorgt für Bodenhaftung in langsamen Kurven
- Vorne härter:
 - untersteuern, schlechtere Bodenhaftung auf unebenen Strecken, stärkerer Abrieb der Vorderreifen, sensiblere Handhabung
- Hinten härter:
 - übersteuern, schlechtere Bodenhaftung bei der Ausfahrt aus Kurven, schlechtere Bodenhaftung auf unebenen Strecken, stärkerer Abrieb der Hinterreifen, sensiblere Handhabung
- Vorne und hinten härter:
 - schlechtere Bodenhaftung bei der Ausfahrt aus Kurven, schlechtere Bodenhaftung auf unebenen Strecken, stärkerer Abrieb der Reifen
- Vorne weicher:
 - übersteuern, bessere Bodenhaftung auf unebenen Strecken, geringerer Abrieb der Vorderreifen, unempfindlichere Handhabung
- Hinten weicher:
 - untersteuern, bessere Bodenhaftung bei der Ausfahrt aus Kurven, bessere Bodenhaftung auf unebenen Strecken, geringerer Abrieb der Hinterreifen, unempfindlichere Handhabung
- Vorne und hinten weicher:
 - häufigeres Aufsetzen möglich, bessere Bodenhaftung bei der Ausfahrt aus Kurven, bessere Bodenhaftung auf unebenen Strecken, geringerer Abrieb der Reifen, unempfindlichere Handhabung

Federrate/ Spring Rate: [108 N/mm; 98 N/mm]

- Sorgt für Bodenhaftung im Mittelteil von Kurven
- Siehe Stabilisatoren

Langsamer Stoß/ Slow Bump:[13; 13]

- Schneller Lastwechsel sorgt für Verlust der Bodenhaftung → stelle die langsamen Dämpfer vorne und hinten etwas härter
- Lastwechsel zu langsam / Wagen zu nervös in Kurven → stelle die langsamen Dämpfer vorne und hinten etwas weicher

Langsamer Rückschlag/ Slow Rebound: [16; 16]

- Wagen untersteuert beim Kurvenein- und Ausgang → Hinten härter oder vorne weicher
- Wagen übersteuert beim Kurvenein- und Ausgang → Vorne härter oder hinten weicher

Schneller Stoß/ Fast Bump: [9; 9]

- Holprige Strecke / Haftungsverlust beim überfahren von Bodenwellen und Curbs
 - stelle die schnellen Dämpfer vorne und hinten etwas weicher
- Wagen springt über Bodenwellen inkl. Verlust von Bodenhaftung
 - stelle die schnellen Dämpfer vorne und hinten etwas härter

Schneller Rückschlag/ Fast Rebound: [13; 13]

- Wagen untersteuert bei Bodenwellen
 - Hinten härter oder vorne weicher
- Wagen übersteuert bei Bodenwellen
 - Vorne härter oder hinten weicher

Federwegbegrenzer/Packers: [1.0 cm; 1.0 cm]

- Vorn höher
 - Untersteuern, vordere Bodenfreiheit kann niedriger gesetzt werden
- Hinten höher
 - Übersteuern, hintere Bodenfreiheit kann niedriger gesetzt werden
- Vorn und hinten höher
 - Bodenfreiheit kann niedriger gesetzt werden
- Und umgekehrt

Bodenfreiheit/ Ride Height: [4.0 cm; 7.5 cm]

- Vorn erhöhen
 - Untersteuern in schnellen Kurven, selteneres aufsetzen
- Hinten erhöhen
 - Übersteuern in schnellen Kurven, selteneres aufsetzen
- Und umgekehrt

Radsturz/Camber: [-2.8°; -1.8°]

- Vorn erhöhen
 - Bessere Bodenhaftung in Kurven
- Hinten erhöhen
 - Schlechtere Bodenhaftung in Kurven
- Vorn verringern
 - Schlechtere Bodenhaftung in Kurven
- Hinten verringern
 - Bessere Bodenhaftung in Kurven
- Reifentemperatur Innenseite zu Reifentemperatur Außenseite $\leq 0^{\circ}\text{C}$
 - Erhöhe den negativen Sturz (mehr ins Minus)
- Reifentemperatur Innenseite zu Reifentemperatur Außenseite $< 5^{\circ}\text{C}$
 - Verringere den negativen Sturz (mehr ins Plus)

Erweiterte Aufhängung/Advanced Suspension

3.Torsionsstange/ Front Third Spring

- Angeblich ist diese in der F1 gar nicht vorhanden

Vorspur/ Front Toe In: [-0.15°]

- Erhöhen
 - Wagen reagiert schlechter auf Lenkbefehle
- Verringern
 - Wagen reagiert besser auf Lenkbefehle
- Optimaler Wert:
 - -0.60° bis -0.10°

Nachspur/ Rear Toe In: [0.10°]

- Erhöhen
 - Stabilerer Wagen
- Verringern
 - Instabilerer Wagen
- Optimaler Wert:
 - -0.40°

Federrate/ Spring Rate: [70 N/mm; 80 N/mm]

Langsamer Stoß/ Slow Bump:[7; 7]

Langsamer Rückschlag/ Slow Rebound: [5; 7]

Schneller Stoß/ Fast Bump: [3; 3]

Schneller Rückschlag/ Fast Rebound: 3; 3]

Federwegbegrenzer/Packers: [1.0 cm; 1.0 cm]

Nachlauf/Caster: [1.0°]

- Erhöhen
 - Verringerung des Wendekreises, reduziert untersteuern, kann aber auch in schnellen Kurven zu übersteuern führen
- Verringern
 - Untersteuern und bessere Stabilität in Hochgeschwindigkeitskurven

Bremsscheiben/Brake Disc: [2.5 cm; 2,5 cm]

-

Reifendruck/Tire Pressure: [145 kPa; 140 kPa]

- Vorn erhöhen
 - Untersteuern, schlechtere Bodenhaftung, geringerer Abrieb der Vorderreifen
- Hinten erhöhen
 - Übersteuern, schlechtere Bodenhaftung, geringer Abrieb der Hinterreifen
- Und umgekehrt
- Optimaler Reifendruck
 - Reifendruck 125-135 kPa vorne
 - Reifendruck 125-115 kPa hinten