

# 執筆者募集中

自由にページの追加など行ってください。

## テクニック（追記希望）

場面	ノウハウ
ブレーキング	ブレーキは一気に踏まない、 タイヤがロックする寸前が1番よく止まる。 車の特徴によっては推奨ラインに無理に乗せなくてもOK、 推奨ラインの赤色表示はタイヤグリップ力の低下警告で速度超過とは限らない、 ブレーキングをするとコーナリング時のグリップが低下するのでワンテンポ手前のブレーキング。
コーナリング	ハンドルをあんまり切らずに曲がる 切るとタイヤが滑って遅くなる
ライン取り	アウトインアウト、スローインファストアウト。 S字は最初のコーナーでイン。 トルク70kg以上ある場合は一気にあけない。特にC6-R、
スロットル	9000回転以上きってある場合はレブリミッター発動まで回す。ただアウディR10は多少無理な操作でもよい。 ブースト圧の高いターボ車ではコーナリング中にアクセルをあけておく。 高回転域ではブレーキアクセルを踏みながらのヒール&トゥーもどき。 コーナリング中は、特にシフトチェンジのスピードが速い車ならO/Dギアにしてアクセル全開、
ギアチェンジ	カーブが終わったら3速ぐらいシフトダウンしてはしる。 フェラーリのような高回転型エンジンはできるかぎり高回転キープ。テレメトリを見てその車のパワーバンドを知り、その回転域を使うようにする。
Rクラス	ダウンフォースにものを言わせて普通車+40km/hのコーナリングを心がける。 コーナリング中はアクセルをあけすぎない。縁石に乗り上げたらアクセルOFF、メリハリをきかせる。
D-Bクラス	ほとんどが低速トルクがないのでレブリミッターまでまわす。 こまめなシフトダウンはタイムロスの原因。直線では最小限に、カーブの減速時にまとめて。
A-Sクラス	流れるような操作を心がける。ダウンフォース量が少ないのでライン取りが勝負。
Uクラス	怪物なのでアクセル全開は200km/h以上、なおかつ直線で。 2WDの車より4駆の方がかなりラク。

タイムアタックは別のページに移動させました -- 管理人 (2007-05-11 07:36:52)  
ハンドルをあんまり切らずに曲がる 切るとタイヤが滑って遅くなる -- 774 (2007-06-04 15:02:00)  
ブレーキは一気に踏まない。  
スキール音がするかしらないか微妙なラインで踏みとどまるのが理想。  
車の特徴によっては推奨ラインに無理に乗せなくてもOK -- nesuke (2007-06-07 12:57:40)  
追記ありがとうございます。  
でもテーブル内で改行入るとテーブルが崩れるので  
編集時には  
を使ってね~ -- nesuke (2007-07-22 10:39:07)

名前: \_\_\_\_\_

コメント:

投稿