
Setup-Frage

Geschrieben von copacabana - 19.01.2015 13:17

Hi all und speziell an die SetupsProfis ;)

und zwar was ist zu machen wenn:

a) der Reifen (zB der rechte vordere bei einer Rechtskurve) blockiert UND in der Luft steht, also keinen Bodenkontakt mehr hat, der linke sich aber ganz normal verhält-kann man schÄ¶n bei den openwheeler beobachten

b) wenn man beobachten kann das (zB wieder der rechte Vorderreifen) und nur der extrem abbaut, sprich alle anderen Reifen haben noch 80% aber der rechte nur noch 55%

Was habe ich versucht zu machen:

zu a) also das blockieren hab ich so gelÄ¶st das ich den bremsdruck verringert habe, eventuell noch die bremsbalance aber wie bekomme ich das Rad wieder auf die strecke, muss ich da die Feder des linken Vorderrad weicher stellen?

zu b) kA, eventuell mehr luftdruck?

Bin schon auf euere Statements gespannt
vielen Dank im Voraus!!!

Aw: Setup-Frage

Geschrieben von jenrace - 19.01.2015 14:19

Versuch mal mit den Stabis hinten, mehr druck!:S

Aw: Setup-Frage

Geschrieben von Grimgaric 95 - 19.01.2015 14:38

Hi copa,

zu a) Ist eigentlich nicht sooo schlimm fÄ¶r die Rundenzeit, nur blÄ¶d wegen Bremsplatten ;)

Da du den Bremsdruck verringert hast, haben die restlichen RÄ¶der jetzt aber auch weniger bremsdruck und du brauchst eine lÄ¶ngere Strecke zum bremsen.

Das hÄ¶tte ich zb nur getan, wenn beide/alle RÄ¶der schon bei geringem bremspedalweg anfangen zu blockieren.

Die Bremsbalance zu verstellen ist dann immer der erste Weg. Die solltest du so einstellen, dass bei einer vollbremsung OHNE ABS die vorderrÄ¶der kurz vor den hinterrÄ¶dern anfangen zu blockieren und du noch geradeaus rutscht. Sobald das heck kommt, ist sie zu weit hinten.

Das weisst du aber sicher schon. Wenn es bei der "perfekten" Balance noch nicht hinhaut, liegt einfach an dem Radlasttransfer.

Du hastsicher schonmal Frontkratzerrennen geguckt: Die heben hinten ja auch mal "das Beinchen". Bei dir ist das eben nur vorne.

Das kannst du dir so vorstellen (achtung, keine genaue Wissenschaftliche erklÄ¶rung, das wÄ¶rde den rahmen sprengen ;)), dass das gewicht das auto zum kippen (wanken) bringt durch die wirkende Kraft zur kurvenauÄ¶yenseite. Wenn die Achse jetzt zu "starr" ist (beim Fontkratzer ist im Heck immer ein KnÄ¶ppelharter Stabi verbaut), wird die innere Seite aufgrund dieses "Kippens" angehoben und evtl verliert das Rad auch den Bodenkontakt.

Versuch also mal den Stabi vorne weicher zu machen. Dadurch kann es sein, dass dir das Heck wieder schneller geflogen kommt, deshalb hinten am besten auch gleich etwas weicher oder wenn du dich mit den DÄ¶mpfern auskennst wÄ¶rde ich die hinten anpassen.

Da der Stabi jetzt aber weicher ist, ist das Lenken etwas ungenauer und schwammiger. Das ist der Nachteil dabei.

b) liegt meistens an der Strecke. Wenn es viele Kurven und dann noch viele schnelle kurven gibt in denen der betroffene reifen stark gefordert wird, dann kann man da fast nichts machen.

Einzig das Fahrzeug vllt noch etwas neutraler (also weniger untersteuernder) einstellen, sodass die last in den kurven auf die beiden Ä¶uÄ¶yeren reifen gleichmÄ¶Ä¶yiger verteilt wird. Wenn nur der vordere gefordert wird, ist er in den kurven auf jeden fall zu untersteuernd. Ist dann aber auch wieder eine Sache des Fahrers, ob er das mag bzw das handeln kann. Mehr Luftdruck wÄ¶rde den Reifen kÄ¶hler werden lassen, da er weniger wagt (sich verformt). Wenn der Reifen wegen

Überhitzung so stark verschleißt, dann ist das der richtige weg. Nur kann es bei zu viel luftdruck wieder dazu führen, dass der reifen sich in der mitte ausbeult und du weniger aufstandsfläche auf dem asphalt hast. Das führt dann wieder zu weniger grip und mehr rutschen, was zu einer erhöhung der temperatur und dem verschleiß führt.

Ich denke du merkst schon, dass ein Setupbau immer ein Drahtseilakt zwischen den verschiedenen extrema und und falschen werten ist. ^^

Ich hoffe, ich habe hier nichts durcheinandergebracht....bei so viel text verliere ich immer den durchblick :D
Das zumindest ist das, was ich tun würde. Bin gespannt, ob da noch jemand andere Sichtweisen hat.

Gruß
Grim

Aw: Setup-Frage

Geschrieben von xxxjuraxxx - 19.01.2015 16:12

Grimgaric 95 schrieb:
Hi copa,

zu a) Ist eigentlich nicht sooo schlimm für die Rundenzeit, nur blöd wegen Bremsplatten ;) Da du den Bremsdruck verringert hast, haben die restlichen Räder jetzt aber auch weniger bremsdruck und du brauchst eine längere Strecke zum bremsen. Das hätte ich zb nur getan, wenn beide/alle Räder schon bei geringem bremspedalweg anfangen zu blockieren. Die Bremsbalance zu verstellen ist dann immer der erste Weg. Die solltest du so einstellen, dass bei einer vollbremsung OHNE ABS die vorderräder kurz vor den hinterrädern anfangen zu blockieren und du noch geradeaus rutschst. Sobald das heck kommt, ist sie zu weit hinten. Das weisst du aber sicher schon. Wenn es bei der "perfekten" Balance noch nicht hinhaut, liegt einfach an dem Radlasttransfer. Du hast sicher schonmal Frontkratzerrennen geguckt: Die heben hinten ja auch mal "das Beinchen". Bei dir ist das eben nur vorne. Das kannst du dir so vorstellen (achtung, keine genaue Wissenschaftliche erklärung, das würde den rahmen sprengen ;)), dass das gewicht das auto zum kippen (wanken) bringt durch die wirkende Kraft zur kurvenaußenseite. Wenn die Achse jetzt zu "starr" ist (beim Frontkratzer ist im Heck immer ein Knäppelharter Stabi verbaut), wird die innere Seite aufgrund dieses "Kippens" angehoben und evtl verliert das Rad auch den Bodenkontakt. Versuch also mal den Stabi vorne weicher zu machen. Dadurch kann es sein, dass dir das Heck wieder schneller geflogen kommt, deshalb hinten am besten auch gleich etwas weicher oder wenn du dich mit den Dämpfern auskennst würde ich die hinten anpassen. Da der Stabi jetzt aber weicher ist, ist das Lenken etwas ungenauer und schwammiger. Das ist der Nachteil dabei.

b) liegt meistens an der Strecke. Wenn es viele Kurven und dann noch viele schnelle kurven gibt in denen der betroffene reifen stark gefordert wird, dann kann man da fast nichts machen. Einzig das Fahrzeug vllt noch etwas neutraler (also weniger untersteuernder) einstellen, sodass die last in den kurven auf die beiden Äußeren reifen gleichmäßiger verteilt wird. Wenn nur der vordere gefordert wird, ist er in den kurven auf jeden fall zu untersteuernd. Ist dann aber auch wieder eine Sache des Fahrers, ob er das mag bzw das handeln kann. Mehr Luftdruck würde den Reifen kühler werden lassen, da er weniger wagt (sich verformt). Wenn der Reifen wegen Überhitzung so stark verschleißt, dann ist das der richtige weg. Nur kann es bei zu viel luftdruck wieder dazu führen, dass der reifen sich in der mitte ausbeult und du weniger aufstandsfläche auf dem asphalt hast. Das führt dann wieder zu weniger grip und mehr rutschen, was zu einer erhöhung der temperatur und dem verschleiß führt.

Ich denke du merkst schon, dass ein Setupbau immer ein Drahtseilakt zwischen den verschiedenen extrema und und falschen werten ist. ^^

Ich hoffe, ich habe hier nichts durcheinandergebracht....bei so viel text verliere ich immer den durchblick :D
Das zumindest ist das, was ich tun würde. Bin gespannt, ob da noch jemand andere Sichtweisen hat.

Gruß
Grim

Alles schon sehr richtig. Besser kann man es gar nicht erklären.

Was ich einfach machen würde, ist luftdruck etwas runter, mehr aero vorne, mehr bodenfreiheit vorne und hinten. Hinten etwas mehr. Paar mm. Sturz vorne weniger, Spotter vorne weniger. Bei gt2 zumindest. Da kann man es

einstellen. Den langsamen rÄ¼ckstoÄ hinten weniger. Vorne auch. Langsamen stoÄ vorne etwas weniger. Und vllt den federwegbegrenzer vorne etwas den Wert kleiner einstellen. Achja und natÄ¼rlich den Stabi vorne weicher.

Aero, luftdruck und Stabi und Sturz hilft am meisten.

Am sonsten bei gt2 ist es nur bei hoher Geschwindigkeit mÄglich voll zu bremsen. Wegen Abtrieb.

Ich selbst bremsen bei gt2 Autos wirklich nur minimal. Die bremsen packen eh ganz gut.

=====