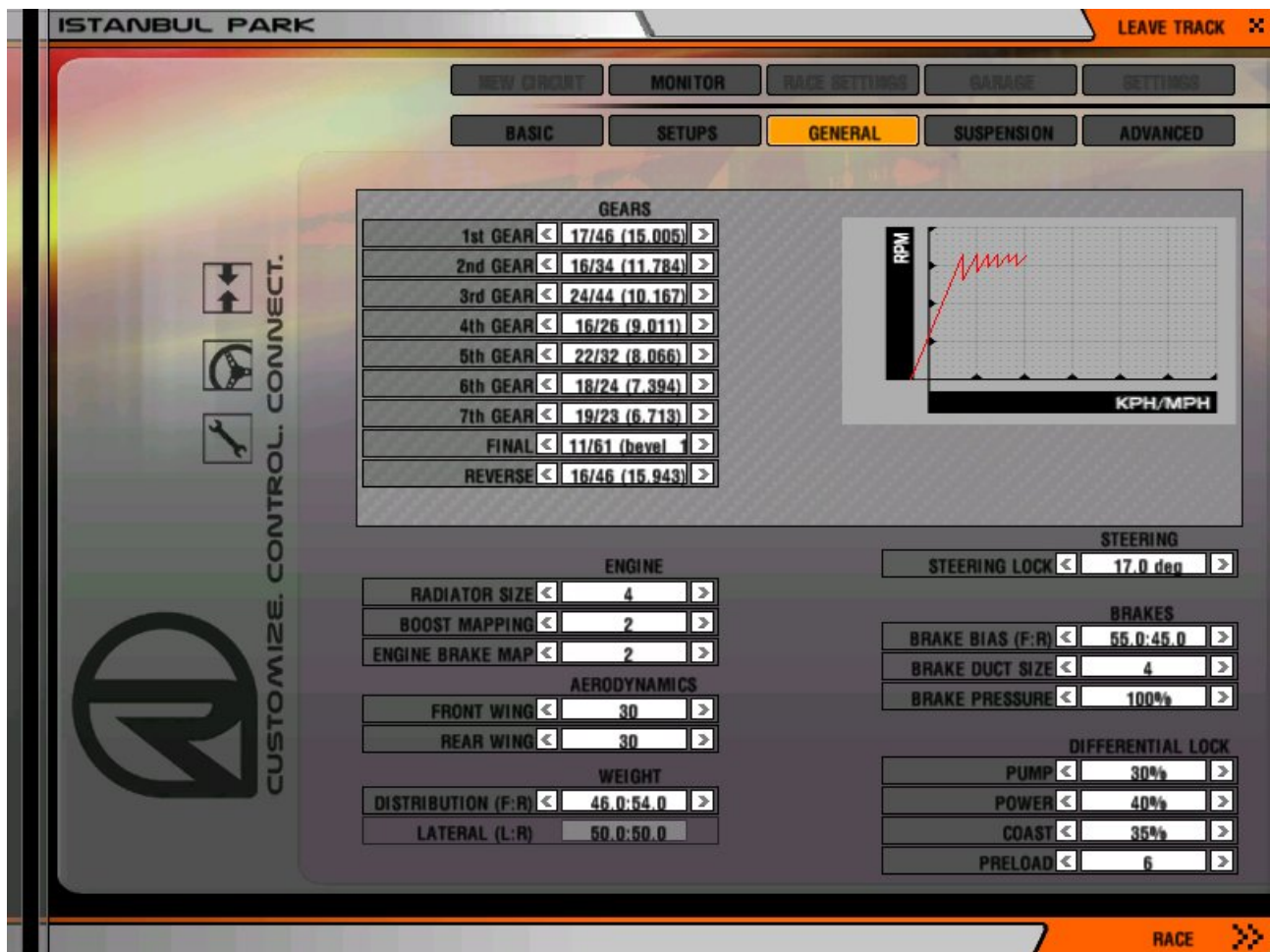


I Pagrindiniai nustatymai



1. Pavaros [GEARS]

- Kuo greitesnė trasa, tuo didesnio pavarų perdavimo skaičiaus reikės.
- Kuo trasa lėtesnė, tuo skaičius turėtų būti mažesnis.
- *Pirmoji pavara turėtų būti nustatyta taip, kad bolidas gerai jaustųsi įveikdamas lėčiausią trasos posūkį, o paskutinioji taip, kad tiesiojoje būtų išvystomas kaip įmanoma didesnis greitis.*
- Kai keisite automobilio reguliavimą, sparnų atakos kampus, radiatoriaus, stabdžių aušinimo angų dydį ir t.t., turėsite pakoreguoti ir „Gear Ratio“ tam, kad atitinkamai suderintumėte greitį.

2. Variklis [ENGINE]

2.1. Radiatoriaus dydis [RADIATOR SIZE]

Geriausias pasirinkimas yra 3. Kuo ilgiau automobilis važiuoja aukščiausiam kiekvienos pavaros taške, tuo didesnio aušinimo reikės varikliui. Taigi radiatoriaus reikės didesnio. Padidinus radiatoriaus dydį, sumažėja maksimalus greitis tiesiojoje.

2.2. BOOST MAPPING

2.3. Stabdymas varikliu [ENGINE BRAKE MAP]

- Padidinus EBM sumažėja pasukamumas (oversteer) atleidus akseleratorių.
- Sumažinus EBM padidėja pasukamumas (oversteer) atleidus akseleratorių.
- Padidinus EBM sumažėja kuro sunaudojimas.
- Per daug sumažinus EBM gali atsirasti staigus perdidelis pasukamumas (oversteer), staigiai užvažiuavus ant krašto.
- Mažesni skaičiai – mažiau stabdymo varikliu.
- Variklis bolidą stabdo tik per varomuosius ratus, todėl labai padidinus stabdymą varikliu, prarandamas stabilumas stabdant nuo didelio greičio iki mazo.

3. Aerodinamika, sparnų atakos kampai [AERODYNAMICS, WING]

- Kuo didesni sparnų atakos kampai tuo lečiau važiuoja bolidas tiesiojoje, bet geriau sukimba su trasa posūkiuose.
- Didesnis pasirinktas priekinio sparno atakos kampas nei galinio, sukurs per didelio bolido pasukamumo [Oversteer] efektą ir leis geriau įveikti posūkius.
- Priekinis sparnas sukuria žymiai mažiau prispaudžiamosios galios [Downforce] nei galinis, todėl, nureguliuotas 50, jis nesulėtins jūsų taip, kaip sulėtintų tokiu pačiu dydžiu nureguliuotas galinis.
- Padidinus priekinį – daugiau pasukamumo posūkiuose, didesnis priekio sukibimas posūkiuose, didesnis padangų dilimas, mažesnis greitis tiesiojoje.
- Padidinus galinį – daugiau nepasukamumo posūkiuose, didesnis galo sukibimas posūkiuose, didesnis padangų dilimas, mažesnis greitis tiesiojoje.

Prispaudžiamoji jėga: maža – sparnai mažiau nei 35, vidutine – 35-43, didelė – daugiau kaip 43.

Trasos ir reikalinga prispaudžiamoji jėga:

Australija – nuo vidutinės iki didelės [43/38];

Malaizija – vidutinė;

Brazilija – nuo vidutinės iki didelės [45/39];

San Marinas – nuo vidutinės iki didelės [47/43];

Ispanija – vidutinė;

Austrija – nuo vidutinės iki didelės [43/40];

Monakas – didelė [50/50];

Kanada – nuo vidutinės iki didelės [47/40];

Europa – nuo vidutinės iki didelės [46/40];

Prancūzija – nuo vidutinės iki didelės 45/40];

Didžioji Britanija – vidutinė [45/35];

Vokietija [senas žiedas] – maža [35/28];

Vokietija [naujas žiedas] – didelė [50/45];

Vengrija – didelė [50/45];

Belgija – vidutinė [40/35];

Italija – maža [38/31]

JAV – vidutinė arba nuo vidutinės iki didelės;

Japonija – nuo vidutinės iki didelės [45/39];

4. Svorio paskirstymas [WEIGHT DISTRIBUTION]

- Didesnis svoris priekyje – daugiau pasukamumo, didesnis svoris gale – daugiau nepasukamumo.
- Didesnis svoris priekyje leis automobiliui geriau sukibti su trasa ir įveikti posūkius. Tačiau per didelis svoris priekyje gali išbalansuoti bolido galo veiksmus.

- Jeigu automobilio galas kenčia nuo per mažo sukibimo dėl to, kad per daug svorio nukėlėte į priekį, bandykite padidinti galinį stabilizatorių [Anti-roll Bar] ir taip pat „suminkštinti“ galinę pakabą [Springs] [„minkštesnė“ galinė pakaba lėčiau išleidžia energiją tuo metu, kai jūsų bolidas stabdo prieš posūkį ir neleidžia jam išslysti].

5. Ratų pasisukimo kampas [STEERING LOCK]

- Žemas „Steering Lock“ lygis leis jums geriau įvažiuoti į posūkį ir tausoti padangas.
- Didesnis ratų pasukimo kampas – šiuokštesnė vairavimo kontrolė.

6. Stabdžiai [BRAKES]

6.1. Stabdžių poslinkis [BRAKE BIAS]

- Kuo lengvesnis jūsų automobilis, tuo mažesnio stabdžių poslinkio reikia priekyje, kadangi mažesnis svoris yra pernešamas į priekį stabdymo metu.
- 60:40 yra geras stabdžių balansas.
- 63:37 stabdžių balansą naudokite tada, kai važiuojate su didelėmis kuro atsargomis arba tada, kai labai vėliai stabdote.
- Kai esate prisipylęs pilną kuro baką degalų, didesnis stabdžių poslinkis turėtų būti priekyje, kadangi svoris keliauja ten, o tai reikalauja didesnio stabdžių slėgio [Brake Pressure].
- „Kieta“ galinė pakaba [apie 140] reikalauja didesnio stabdžių poslinkio į priekį, kadangi svoris į automobilio priekį keliauja sparčiau. O didesnis svoris priekyje sąlygos didesnio stabdžių slėgio būtinybę.
- Daugiau priekyje – daugiau nepasukamumo stabdymo metu, priekiniai ratai gali užsiblokuoti, ilgesnis stabdymo kelias, sumažina staigų pasukamumą.
- Daugiau gale – daugiau pasukamumo stabdymo metu, galiniai ratai gali užsiblokuoti, ilgesnis stabdymo kelias, padidina staigų pasukimą.

6.2. Stabdžių aušinimo angos [BRAKE DUCT SIZE]

- Stabdžių aušinimo angų dydį turėtumėte pasirinkti pagal tai, kaip esate įpratęs stabdyti, pagal nustatytą stabdžių slėgį [Brake Pressure] ir pagal tai, kokioje trasoje važiuojate. 2 yra geras dydis
- Kuo didesnis „Brake Duct“ dydis, tuo lėčiau važiuos bolidas.
- Jeigu esate įpratęs stabdyti vėliau, stabdžių aušinimo angų dydis turėtų būti didesnis tam, kad neperkaistų stabdžiai.

6.3 Stabdžių slėgis [BRAKE PRESSURE]

- Didesnis stabdžių slėgis leis jums stabdyti vėliau, o taip pat suteiks daugiau galimybių lenkimams. Tačiau tuo pačiu metu teks didinti stabdžių aušinimo angas [Brake Duct], kadangi didesnis slėgis reikalauja atitinkamai didesnio stabdžių aušinimo.
- Mažesnis slėgis reikalauja atitinkamai mažesnio aušinimo, todėl „Brake Duct“ galės būti taip pat nedidelis. Tai leis automobiliui greitai važiuoti tiesiojoje.

7. Diferencialų blokiruotė [DIFFERENTIAL LOCK]

Diferencialų blokiruotės nustatymai įtakoja išorinių ir vidinių ratams prasisukimo greitį. Jie leidžia išoriniams ratams sukis greičiau už vidinius.

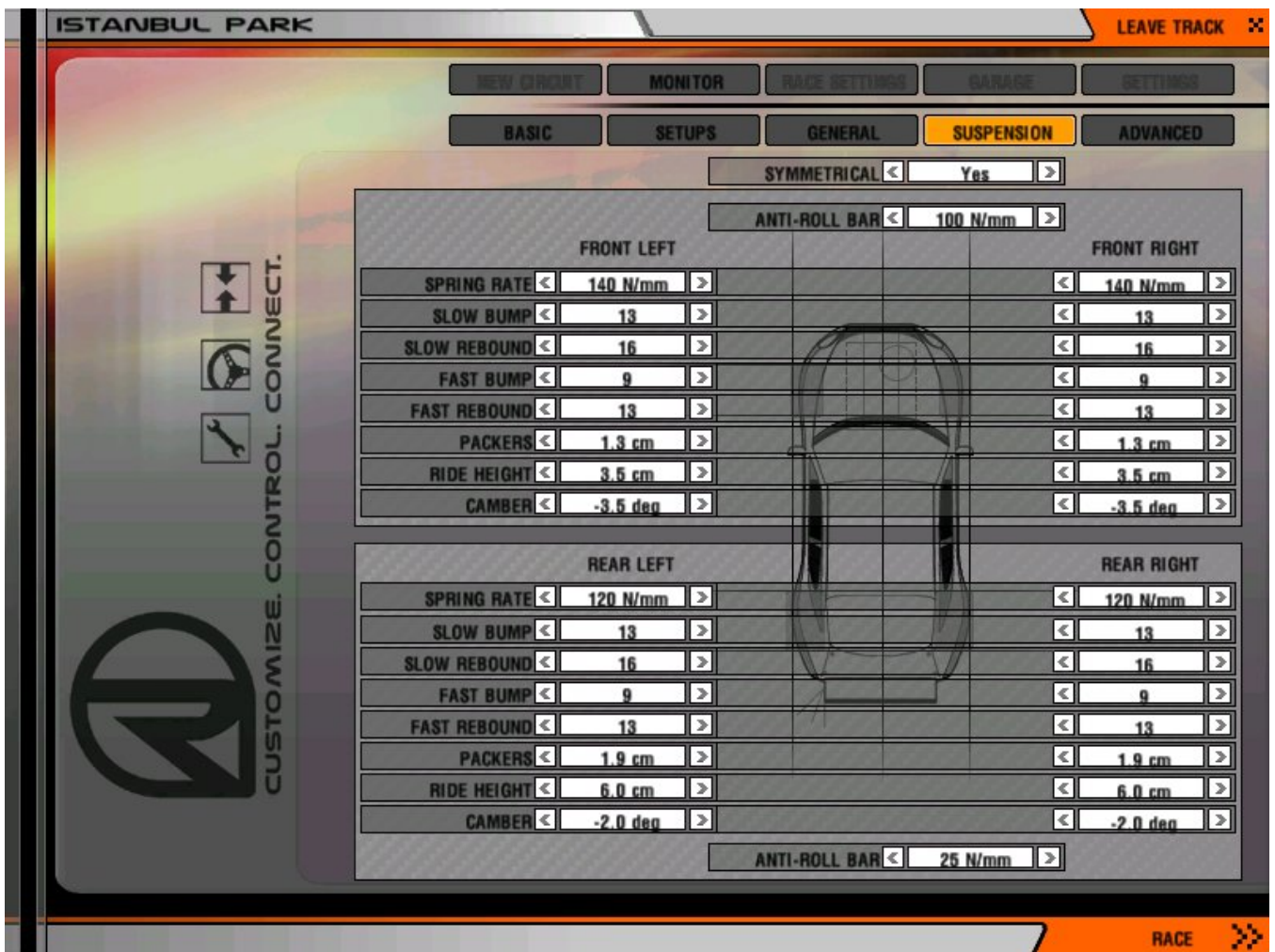
- 100% nustatyti diferencialai leis išoriniams ratams sukis tokiu pačiu greičiu, kaip ir vidiniams.
- 90% nustatyti diferencialai 10% jėgos [sukimosi momento] perkels iš vidinio rato, ant išorinio.
- 0% nustatyti diferencialai 100% jėgos perkels iš vidinio rato, ant išorinio. Taip pareguliuavę diferencialus, kentėsite nuo per didelio bolido pasukamumą [oversteer].
- Diferencialų blokiruotę nustatykite kaip galima procentaliai mažesnius. Pradėkite nuo mažų procentinių reikšmių ir suraskite tinkamiausią variantą.

- Diferencialai, nustatyti ant didesnių procentinių reikšmių, leis automobiliui drąsiau važiuoti per aukštus trasos kraštus [Curbs].
- Daugiau galios [POWER] ir riedėjimo [COAST] – daugiau nepasukamumo posūkiuose.
- Daugiau galios – daugiau nepasukamumo nuspaudus akseleratorių, daugiau stabilumo tiesiojoje.
- Daugiau riedėjimo – daugiau nepasukamumo atleidus akseleratorių, daugiau stabilumo po stipraus stabdymo.
- Mažiau galios [POWER] ir riedėjimo [COAST] – daugiau pasukamumo posūkiuose.
- Mažiau galios – daugiau pasukamumo nuspaudus akseleratorių, mažiau stabilumo tiesiojoje.
- Mažiau riedėjimo – daugiau pasukamumo atleidus akseleratorių, mažiau stabilumo po stipraus stabdymo.

PUMP AWD ONLY, daugiau galios priekiniams ratams.

PRELOAD – kuo mažesnis tuo greičiau galia pakeičiama riedėjimu atleidus akseleratorių, jei skaičius didesnis, galia iš riedėjimo į galia pereis ilgiau.

II PAKABA [SUSPENSION]



8. Stabilizatorius [ANTI-ROLL BAR]

Stabilizatorius – tai įrenginys, neleidžiantis bolidui išslysti posūkio metu. Jis padidina sukibimą su trasa atitinkamai paskirstydamas svorį. Svoris gali būti pernešamas iš vidinio rato į išorinį taip stabilizuojant bolidą [priekinio išorinio rato sukibimas yra svarbiausias iš visų 4 ratų įveikiant posūkį].

- Pernešus per daug svorio, bus prarasta daug greičio ir ne visas galimas sukibimas bus išnaudotas, todėl reikia rasti balansą.
- Didesnė skaitinė reikšmė [200], nustatyta ant priekinio stabilizatoriaus leis abiem priekiniams ratams gerai sukibti su trasos paviršiumi.
- Kuo didesnis stabilizatorius, tuo geresnį tempą automobilis vysto tiesiojoje, tačiau blogiau sukimba su trasa.
- Mažesnis stabilizatorius leis bolidui geriau įsukti į posūkį. Jeigu skaitinė reikšmė, nustatyta ant priekinio stabilizatoriaus bus mažesnė [100], tada priekinis vidinis ratas, bolidui įveikiant posūkį, gali pakilti nuo trasos ir daugiau svorio bus pernešta ant išorinio rato. Tai sąlygos laikiną geresnį sukibimą iki to momento, kai perneštas svoris bus per didelis. Toliau seks automobilio apsisukimas trasoje.
- Galinis stabilizatorius turėtų būti nureguliuotas mažesne skaitine reikšme, kadangi stabdymo metu svoris keliauja į priekį. Jeigu galinį stabilizatorių reguliuosite didesne skaitine reikšme [100], automobilio galinė ašis geriau laikysis trasoje, tačiau mažiau svorio bus perkelta į išorinę pusę, kas neleidžia išnaudoti maksimalaus galimo sukibimo. Tuo tarpu, jeigu stabilizatorių reguliuosite mažesne skaitine reikšme, svoris pereis per daug į išorę, ir vidinis ratas gali pakilti nuo žemės, o tai, kaip anksčiau minėta, sąlygos apsisukimą.

- Didesnis/ kietesnis priekinis stabilizatorius – didesnis nepasukamumas posūkiuose, mažesnis sukibimas nelygumuose, didesnis priekiniu padangu dilimas, jautresnis vairavimas.
- Didesnis/kietesnis galinis stabilizatorius – didesnis pasukamumas posūkiuose, mažesnis sukibimas išvažiuojant iš posūkio, mažesnis sukibimas nelygumuose, didesnis galinių padangu dilimas, jautresnis vairavimas.
- Mažesnis/minkštesnis priekinis stabilizatorius – daugiau pasukamumo posūkiuose, geresnis sukibimas nelygumuose, mažesnis padangu dilimas, mažiau jautrus vairavimas.
- Mažesnis/minkštesnis galinis stabilizatorius – daugiau nepasukamumo posūkiuose, geresnis sukibimas išvažiuojant iš posūkio, geresnis sukibimas nelygumuose, mažesnis padangų dilimas, mažiau jautrus vairavimas.

9. Spyruokles [SPRING RATE]

- Amortizatorių spyruoklės praktiškai nustato automobilio pakabos „kietumo“ [„minkštumo“] lygį.
- Amortizatorių spyruoklės nustato automobilio važiavimo „šoklumą“ [Pitch].
- „Kietos“ [Hard] spyruoklės [200/150] neleis bolidui „šokinėti“, todėl galėsite nustatyti mažesnę važiavimo aukštį [Ride Height].
- „Kietos“ spyruoklės daro automobilį jautresnį, labiau atliepiantį, tačiau jį sunkiau valdyti posūkiuose.
- „Minkštos“ spyruoklės leis bolidui lengviau įveikti posūkius, tačiau jį bus sunkiau valdyti dėl jautrumo stokos.
- „Kietos“ spyruoklės energiją išleidžia greičiau negu „minkštos“, tačiau absorbuoja ją lėčiau.
- „Minkštos“ spyruoklės padidins automobilio sukibimą su trasos paviršiumi, tačiau sukels didesnę padangų dilimą ir jų temperatūros augimą.
- Jeigu automobilis nestabilus po stabdymo įvažiuodamas į posūkį, bandykite geriau „minkštinti“ galines amortizatoriaus spyruokles [energija bus išleidžiama lėčiau], negu „kietinti“ priekines.
- Kuo didesnis vėjas trasoje, tuo „minkštesnes“ reguliuokite spyruokles.
- Jeigu reikia dažnai įveikti aukštus trasos kraštus [Curbs], priekines spyruoklės turėtų būti „minkštesnės“.
- Trasose, kuriose posūkių įveikimas nėra svarbiausias veiksnys, lementis rato įveikimo greitį ir kuriose jų nėra daug [Monza, Italija], amortizatorių spyruokles nustatykite „kietesnes“ [190/140]. Tai jums leis sumažinti automobilio važiavimo aukštį [Ride Height], kadangi bolidas nebus linkęs „šokinėti“.
- Visuomet turėtumėte priekines amortizatoriaus spyruokles reguliuoti „kiečiau“ už galines.
- „Minkštesnės“ galinės amortizatorių spyruoklės sukurs geresnį sukibimą su trasos paviršiumi ir neleis galiniams ratams prasisukti.
- Trasose, kuriose retai tenka įveikti aukštus trasos kraštus [Curbs] [Monakas], amortizatoriaus spyruokles reguliuokite „minkščiau“ [130/90]. Tačiau tokiomis sąlygomis reikia rasti balansą tarp bolido valdymo ir padangų temperatūros.
- Australijoje geriausias yra toks amortizatorių spyruoklių reguliavimas: priekyje – 185; gale – 120. „Kietesnės“ priekinės spyruoklės leis geriau įveikti aštrius trasos kampus [Curbs] ir nesutrikdys bolido balanso. Nors duobės bus absorbuojamos lėčiau, tačiau pakaba sugebės atsistatyti laiku, taip sustabdydama disbalansą.
- Jeigu automobilis apsisuka įveikdamas aukštus trasos kraštus [Curbs], priekines amortizatorių spyruokles reguliuokite 180-190.
- Apsisukimą sukelti gali ir per „kietos“ galinės amortizatorių spyruoklės. Nustatydami jas apie 110, išvengsite minėtos problemos daugelyje trasų.
- Nepamirškite, nureguliuavę automobilio amortizatorių spyruokles, pasižiūrėti į padangų temperatūrą ir atitinkamai sureguliuoti ratų išvirtimą [Camber].
- „Kietesnės“ amortizatorių spyruoklės – mažiau neigiamo laipsnio ratų išvirtimo [Camber] reikės.
- „Minkštesnės“ amortizatorių spyruoklės – labiau neigiamo laipsnio ratų išvirtimo [Camber] reikės.
- Daugiau/kietesnes priekines – daugiau nepasukamumo, mažiau sukibimo kraštuose, mažiau sukibimo nelygiuose paviršiuose, didesnis padangu dilimas, jautresnis vairavimas.
- Daugiau/kietesnes galines – daugiau pasukamumo, mažiau sukibimo kraštuose, mažiau sukibimo nelygiuose paviršiuose, didesnis padangu dilimas, jautresnis vairavimas.

- Mažiau/minkštesnes priekines – daugiau pasukamumo, daugiau sukibimo kraštuose, didesnis sukibimas nelygumuose, mažesnis padangų dilimas, mažiau jautrus dilimas.
- Mažiau/minkštesnes galines – daugiau nepasukamumo, daugiau sukibimo kraštuose, didesnis sukibimas nelygumuose, mažesnis padangų dilimas, mažiau jautrus dilimas.

10. Amortizatoriai [BUMP]

- Jeigu amortizatorių spyruoklės [Springs] sąlygoja bolido „šoklumo“ mastą, tai amortizatoriai lemia to „šoklumo“ dažnį.
- „Kiečiau“ nureguliuoti amortizatoriai suteiks automobiliui stabilumo įveikiant posūkius.
- „Minkščiau“ nureguliuoti amortizatoriai suteiks automobiliui, įveikiant posūkius, geresnį sukibimą su trasa.
- „Bump Dampers“ yra susiję su automobilio važiavimo aukščio mažėjimu.
- „Rebound Dampers“ yra susiję su automobilio važiavimo aukščio didėjimu.
- Jeigu jaučiate, kad automobilis nėra stabilus įveikdamas posūkius, bandykite amortizatorius „kietinti“ [skaitinę reikšmę didinti].
- Jeigu jaučiate, kad automobiliui trūksta sukibimo įveikiant posūkius, bandykite amortizatorius „minkštinti“ [skaitinę reikšmę mažinti].

Bump damping – smugio slopinimas.

- Daugiau/kietesni priekiniai – daugiau nepasukamumo nelygiuose kraštuose, didesnis padangų dilimas.
- Daugiau kietesni galiniai – daugiau pasukamumo nelygiuose kraštuose, mažiau sukibimo nelugumuose, didesnis padangų dilimas.
- Daugiau/kietesni visi – nejautrus ir nenuspejamas vairavimas.
- Mažiau/minkštesni priekiniai – daugiau pasukamumo nelygiuose kraštuose, mažesnis padangų dilimas.
- Mažiau/minkštesni galiniai – mažiau pasukamumo nelygiuose kraštuose, daugiau sukibimo nelygumuose, mažesnis padangų dilimas.

Rebound damping – atšokimo slopinimas.

- Daugiau/kietesni priekiniai – daugiau nepasukamumo posūkio įvažiavime ir išvažiavime. Didesnis padangų dilimas.
- Daugiau kietesni galiniai – daugiau pasukamumo posūkio įvažiavime ir išvažiavime. Didesnis padangų dilimas.
- Daugiau/kietesni visi – jautresnis vairavimas.
- Mažiau/minkštesni priekiniai – daugiau pasukamumo posūkio įvažiavime ir išvažiavime. Mažesnis padangų dilimas.
- Mažiau/minkštesni galiniai – daugiau nepasukamumo posūkio įvažiavime ir išvažiavime. Mažesnis padangų dilimas.
- Mažiau/minkštesni visi – mažiau jautrus vairavimas.

11. PACKERS

- Teisingas „Packers“ nustatymas sukria „kamščio efektą“ pakabai. T.y. pakaba nepasiekia žemiausio lygio ir neatsimuša į žemę.
- Daugeliui trasų tinka toks „Packers“ nustatymas: priekyje – 0,8; gale – 1,0, kitose 2.
- Daugiau priekyje – daugiau nepasukamumo, daugiau gale – daugiau pasukamumo.
- Mažiau priekyje – mažiau pasukamumo, mažiau gale mažiau nepasukamumo.

12. Važiavimo aukštis [RIDE HEIGHT]

- Automobilio važiavimo aukštis turi būti kaip įmanoma mažesnis. Tačiau reikia stebėti ar apatinė faneros plokštė [Plank] per ilgai nesitrina su trasos paviršiumi.
- Kuo nelygesnis trasos paviršius, tuo aukščiau turės būti iškeltas bolidas.
- Kuo „minkštesnė“ automobilio pakaba [Springs], tuo aukščiau turės būti iškeltas bolidas.
- Kuo mažesnis automobilio važiavimo aukštis, tuo didesni oro sūkūriai [Suction] taip pat ir sukibimas po juo.
- Daugeliui trasų tinka toks bolido važiavimo aukščio nustatymas: priekyje – 1,7; gale – 2,9.
- Tačiau tokiai lygiai trasai kaip Prancūzijos Magny Cours geriausias toks automobilio aukščio nustatymas: priekyje – 1,5; gale – 2,2.
- Tokiose trasose kaip Imolos [San Marinas], kur gerą rato įveikimo laiką lemia geras aukštų trasos kampų [Curbs] įveikimas, geriausias toks automobilio važiavimo aukščio nustatymas: priekyje – 2,5; gale – 3,5.
- Tokiose duobėtose trasose kaip Interlagos [Brazilija] mažas automobilio važiavimo aukštis nėra pats geriausias pasirinkimas, kadangi jis neleidžia pakabai tinkamai absorbuoti duobių sukeliamų vibracijų.
- Daugiau priekyje – daugiau nepasukamumo greituose posūkiuose, mažiau automobilis pasieks žemę.
- Daugiau gale – daugiau pasukamumo greituose posūkiuose, mažiau automobilis pasieks žemę.
- Mažiau priekyje - daugiau pasukamumo greituose posūkiuose, bolidas dažniau pasieks žemę.
- Mažiau gale - daugiau nepasukamumo greituose posūkiuose, bolidas dažniau pasieks žemę.

13. Ratų išvirtimas [CAMBER]

- Ratų išvirtimas – tai kampas, parodantis vertikalų ratų pakrypimo laipsnį.
- Neigimas ratų išvirtimo laipsnis rodo tai, kad ratai yra palinkę į vidų.
- Teigiamas ratų išvirtimo laipsnis rodo tai, kad ratai yra palinkę į išorę.
- Neigiamas ratų išvirtimo laipsnis leis jums geriau įveikti posūkius, kadangi svoris automobiliui esant posūkyje pasiskirstys ant padangų, o jos savo ruožtu tvirtiau priglus prie trasos paviršiaus.
- Nuo per daug neigiamo ratų išvirtimo laipsnio perkais padangos, kadangi nuo per didelės trinties ir gero sukibimo padangos dirbs stipriau ir dils greičiau.
- Kuo „minkštesnė“ automobilio pakaba [Springs], tuo didesnio neigiamo laipsnio ratų išvirtimo jums reikės.
- Vidiniai ratai turėtų būti išvirte 0,2 mažiau neigiamu laipsniu nei išoriniai. Taip turėtų būti todėl, kad vidiniams ratams tenka mažesnis krūvis.
- Kuo mažesnis stabilizatorius [Anti-roll Bar], tuo didesnio laipsnio ratų išvirtimo jums reikės.
- Geresnis sukibimas – daugiau priekyje, mažiau gale.
- Blogesnis sukibimas – mažiau priekyje, daugiau gale.

Keletas ratų išvirtimo laipsnių pavyzdžių skirtingoms trasoms:

Didžioji Britanija: -3,2/-2,2

Italija: -2,5/-1,9

Belgija: -2,6/-2

Austrija: -2,5/-1,8

Australija: -3,5/-2,5

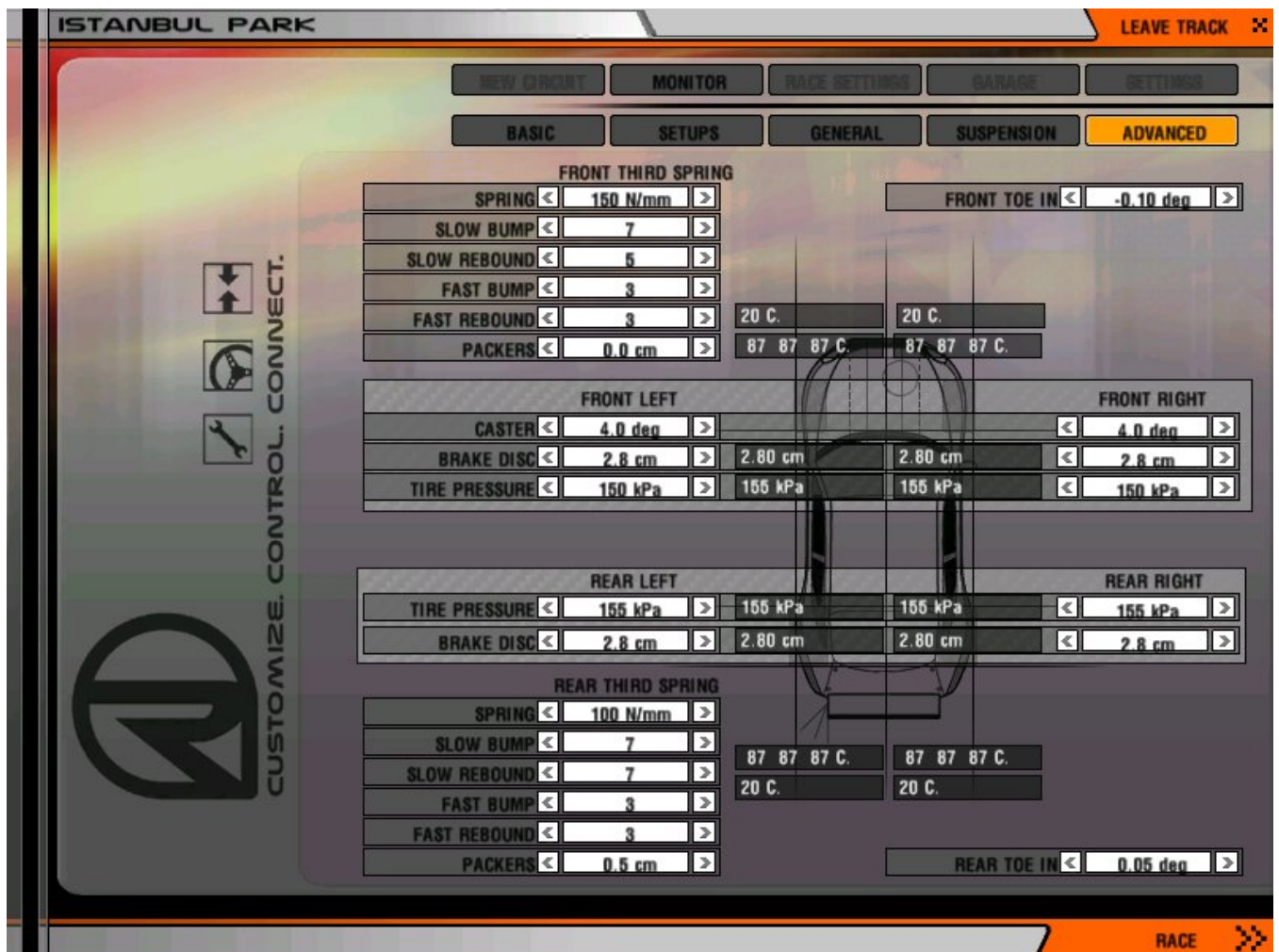
Prancūzija: -3,2/-2,1

San Marinas: -3,5/-2,4

Japonija: -3,8/-2,4

Europa: -3,0/-2,1

III. ADVANCED



14. CASTER

- Daugiau – mažiau nepsukamumo, mažesnis virtimo laipsnis, didesnis pasukamumas greituose posūkiuose.
- Mažiau – daugiau nepsukamumo, didesnis greitu posūkių stabilumas.

15. Padangų slėgis [TIRE PRESSURE]

- Padangos slėgis turi būti reguliuojamas taip, kad temperatūra kuo tolygiau pasklistų po padangos paviršių.
- Nieko blogo, jeigu išorinė padangos dalis išyla mažiau už vidinę, kadangi išorinė dalis išils automobiliui įveikiant posūkius.
- Kuo mažesnis slėgis padangoje, tuo labiau subliūškusi ji yra ir tuo mažiau kaista vidurinioji jos dalis [Crown].
- Padangos išils greičiau, jeigu slėgis jose bus mažesnis.
- Visuomet įveikite bent 3 ratus ir tik tada žiūrėkite, kaip pasiskirsto po padangą temperatūra.
- Daugiau priekyje – daugiau nepsukamumo, mažesnis sukibimas posūkiuose, mažesnis padangų dilimas.
- Daugiau gale – daugiau pasukamumo, mažesnis sukibimas posūkiuose, mažesnis padangų dilimas.
- Mažiau priekyje – daugiau pasukamumo, didesnis sukibimas posūkiuose, didesnis padangų dilimas.
- Mažiau gale – daugiau nepsukamumo, didesnis sukibimas posūkiuose, didesnis padangų dilimas.

16. Ratų suvedimas [TOE IN]

- Ratų suvedimas – tai kampas, parodantis horizontalų ratų pakrypimo laipsnį
- Teisingai sureguliuotas ratų suvedimas padės jums išlaikyti automobilį tiesioje linijoje.
- Neigiamas ratų suvedimo laipsnis rodo, kad ratai palinkę į vidų.
- Teigiamas ratų suvedimo laipsnis rodo, kad ratai palinkę į išorę.
- Į bet kurią pusę horizontaliai nukreipti ratai sąlygoja išorinės padangos dalies intensyvesnį dilimą.
- Horizontaliai tiesiai nukreipti ratai lėtina automobilio judėjimą.
- Daugiau priekyje – geresni posūkiai, didesnis padangų dilimas, mažesnis greitis tiesiojoje.
- Daugiau gale – geresnis stabilumas, didesnis padangų dilimas, mažesnis greitis tiesiojoje.
- Mažiau priekyje – blogesni posūkiai, didesnis padangų dilimas, mažesnis greitis tiesiojoje.
- Mažiau gale – blogesnis stabilumas, didesnis padangų dilimas, mažesnis greitis tiesiojoje.

17. KLAUSIMAI – ATSAKYMAI

Geresnis posūkių įveikimas

6. 0. 0. Kodėl įveikiant posūkius bolidas kenčia nuo per didelio pasukamumo [Oversteer] ir apsisuka?

- Gali būti, kad automobilio diferencialo blokiuotė [Differential Lock] nureguliuota per mažai. Bandykite padidinti procentinę jos reikšmę.
 - Bandykite „minkštinti“ galinę pakabą [Springs].

Kodėl įveikiant posūkius bolidas kenčia nuo nepakankamo pasukamumo [Understeer]?

- Gali būti, kad automobilio diferencialo blokiuotė [Differential Lock] nureguliuota per daug. Bandykite sumažinti procentinę jos reikšmę, tačiau saugokitės per didelio pasukamumo [Oversteer] efekto.

Kaip išvengti apsisukimo įveikiant aukštus trasos kraštus [Curbs]?

- „Pakietinkite“ priekinę pakabą [Springs] ir „suminkštinkite“ galinę. Tai nusiųs energiją į galą, kurią absorbuos „minkšta“ pakaba ir leis priekiniai automobilio daliai likti stabiliai.
- Padidinkite priekinio ir galinio stabilizatoriaus [Anti-roll Bar] skaitines reikšmes.

Kaip padaryti bolidą maksimaliai greitą?

- Sumažinkite sparnų atakos kampus [Wings]. Tačiau raskite balansą tarp greičio tiesiojoje ir greičio posūkyje.
- Norėdami didesnio greičio posūkiuose, turėsite rasti gerą sukibimą su trasa. „Suminkštinkite“ pakabą [Springs] ir amortizatorius [Dampers]. Sumažinkite stabilizatorių [Anti-roll Bar]. Padidinkite neigiamą ratų išvirthimo [Camber] skaičių.
- Mažindami automobilio važiavimo aukštį [Ride Height] taip pat laimėsite greičio.

Kaip stabilizuoti bolidą posūkiuose?

- „Sukietinkite“ pakabą [Springs] ir amortizatorius [Dampers].
- Padidinkite stabilizatoriaus [Anti-roll Bar] skaitinę reikšmę. Tai perkels daugiau svorio išoriniams ratams.
- Perkelkite šiek tiek daugiau svorio į automobilio galą.
- „Suminkštinkite“ galinę pakabą [Springs].
- Padidinkite diferencialo blokiuotės [Differential Lock] procentinę reikšmę.
- Padidinkite sparnų atakos kampus [Wings].

Kodėl bolidas apsisuka įvažiuojant į posūkį?

- Bandykite „suminkštinti“ galinę pakabą [Springs].
- Pakoreguokite stabdžių poslinkį [Brake Bias]. Jeigu slysta galas, padidinkite stabdžių slėgį [Brake Pressure] ir paslinkite stabdžius į galą.
- Padidinkite diferencialo blokiuotės [Differential Lock] procentinę reikšmę.
- Padidinkite priekinio stabilizatoriaus [Anti-roll Bar] skaitinę reikšmę.
- Padidinkite galinio stabilizatoriaus [Anti-roll Bar] skaitinę reikšmę.

Kaip tolygiai paskirstyti padangos temperatūrą?

- Jeigu per daug įkaista centrinė padangos dalis [Crown], sumažinkite padangos slėgį [Tyre Pressure]. Tačiau mažesnis slėgis sąlygos spartesnį visos padangos temperatūros kilimą.
- Jeigu per daug įkaista vidinė padangos dalis, „pakietinkite“ pakabą [Springs] ir sumažinkite neigiamą ratų išvirthimo [Camber] skaičių.
- Jeigu per daug įkaista išorinė padangos dalis, padidinkite neigiamą ratų išvirthimo [Camber] skaičių ir/arba „suminkštinkite“ pakabą [Springs].
- Jeigu vidinė padangos dalis įkaista nepakankamai, o išorinė perkaista, padidinkite stabilizatoriaus [Anti-roll Bar] skaitinę reikšmę. Tai leis vidiniai padangos daliai įkaisti bolidui įveikiant posūkius.

Kaip išvengti priekinių padangų per didelio dėvėjimosi?

- „Pakietinkite“ priekinę arba „suminkštinkite“ galinę pakabą [Springs].
- Sumažinkite neigiamą padangų išvirthimo [Camber] reikšmę.
- Padidinkite padangų slėgį [Tyre Pressure].
- Paskirstykite krūvį abejoms padangoms padidindami priekinio stabilizatoriaus [Anti-roll Bar] skaitinę reikšmę.
- Sumažinkite ratų pasisukimo kampą [Steering Lock].

Kaip išvengti galinių padangų per didelio dėvėjimosi?

- Dažniausiai tai atsitinka dėl to, kad galinė pakaba [Springs] yra „minkštesnė“.
- Sumažindami galinio sparno atakos kampą [Wings] ,sumažinsite ir galinėms padangoms tenkantį krūvį.
- Paskirstykite krūvį abejoms padangoms padidindami galinio stabilizatoriaus [Anti-roll Bar] skaitinę reikšmę.
- Žiūrėkite telemetrijos duomenis apie padangų sukimosi lygį. Jeigu grafikas yra teigiamas, reiškia ratai sukasi greičiau, nei turėtų. Galinės pakabos [Springs] „suminkštėjimas“ padės išspręsti problemą.
- Galinės pakabos [Springs] „suminkštėjimas“ sustabdys galinių padangų perkaitimą tik tuo atveju, kai ratai sukasi greičiau, nei turėtų. Stebėkite telemetrijos duomenis.

Iš anglų kalbos vertė: Egidijus Malijonis

www.lrc.lt nuosavybė.

2009 03 25