

F-1MANIA MOD: GUIA DE SETUP

[SPANISH p0-1] [ENGLISH p2-3]

Esta es una guía básica para hacer los setups del MOD F-1Mania. El procedimiento explicado es especial para el MOD F-1Mania porque al estar hecho con físicas reales se utilizan datos de las carreras oficiales de Fórmula 1 como orientación. Siguiendo estas indicaciones se conseguirán hacer tiempos próximos a la F1 sacando así el máximo provecho al MOD.

Se necesitan cumplir unas reglas básicas antes de empezar y son:

- a) **Dispositivo de juego:** será necesario tener un volante o pad
- b) **Ayudas a la conducción:** dirección (siempre activada), estabilidad y tracción
- c) **Consumos del MOD:** gasolina (G) normal y neumáticos (N) normal, G2x y N2x o G3x y N3x. El resto de consumos son exagerados y no recomendables.
- d) **Manos del jugador:** mismos setups y mismos volantes no significa siempre mismos tiempos, dos jugadores pueden hacer tiempos sensiblemente diferentes.

Los pasos a seguir para empezar a configurar un setup son los siguientes:

1. Setup base y conocimiento del circuito

Primero se configura un setup con un grip mecánico base adecuado al circuito, es decir, configurar las barras estabilizadoras, muelles y otros parámetros básicos según unas reglas predefinidas explicadas más abajo. Daremos unas vueltas al circuito para conocer sus puntos de frenada y otras referencias antes de modificar el setup base.

Nunca se empieza un setup por los alerones porque estaríamos sacrificando el agarre mecánico, es decir, estaríamos poniendo mucha carga aerodinámica para conseguir un coche estable en curvas con lo que perderíamos velocidad punta en las rectas cuando podríamos conseguir ese agarre con las barras estabilizadoras y los muelles y así, poder utilizar luego el menor alerón posible para ganar velocidad en recta. Utilizaremos estas reglas predefinidas:

1.1 Configuraciones base generales

Altura: delantera 2.0 – trasera 4.0 (más bajo más agarre pero posible daño o trompo)

Diferencial: frenado 5 - aceleración 10 - Bloqueo Diferencial 20 (más bajo más fácil entrar en curva pero posible trompo)

Bloqueo dirección: 18.0 (más alto más gira pero posible exceso de desgaste o sobregiro)

Amortiguadores de baches (TODOS): delante 1500-2500, detrás 1500-2500 (más alto más efectiva es la trazada y más respuesta pero posible pérdida de agarre)

Packers: delante 0.8, detrás 0.8 (más alto más amortigua pero más incontrolable)

Convergencia: delante 0.00 – detrás 0.00 (delante aumentarla ayuda al giro pero resta velocidad punta, detrás no se debería tocar)

Distribución frenado: delante 60.0

Tamaño disco: calificación 2.1 – carrera 2.8

Ventilación disco: calificación 1,2 – carrera +3

Radiador motor: calificación 1,2 – carrera +3

Presión de neumáticos: se pondrá la que mejor reparte la temperatura por el neumático.

Normalmente la temperatura será superior en la parte interna, menor en la central y menor aun en la exterior.

Caida de neumáticos: también llamado camber influye directamente en el agarre y la temperatura, además de estar afectado por las estabilizadoras y los muelles. Como regla básica delante -2.5, detrás -0.5, aunque cada circuito necesita un ajuste diferente.

Distribución del peso: detrás 55.5, se irá variando en el setup base hasta conseguir un buen equilibrio del monoplace. (más peso delante mejor dirección pero posible subviraje, más peso atrás facilita la entrada en curva pero posible sobreviraje o trompo)

Relación de marchas: según el circuito, rápidos 14/51 o 13/52, medios 13/52 y lentos 13/56 (influyen en el escalonamiento de marchas y aceleración-velocidad)

1.2 Configuraciones base segun el circuito

1.2.1 Circuitos de baja carga aerodinamica

Son circuitos que necesitan poco aleron porque tienen largas rectas, con una velocidad punta alrededor de 330 km/h, tipo Monza o Indianapolis. En este caso empezaremos con alerones 20-20 y unas estabilizadoras y muelles que normalmente serán duras (+170 delante, +120 detrás)

1.2.2 Circuitos de media carga aerodinamica

Son circuitos donde existen normalmente curvas rápidas, medias y lentas, con una velocidad punta alrededor de 310 km/h, tipo Bahrein o Canada. Utilizaremos alerones medios 30-30 y muelles medios (+140 delante, +90 detrás)

1.2.3 Circuitos de alta carga aerodinamica

Son circuitos normalmente con curvas lentas y que necesitan un alto agarre, con una velocidad punta alrededor de 290 km/h, tipo Monaco o Hungria. Utilizaremos alerones 40-40 y unas estabilizadoras y muelles blandos (-140 delante, -90 detrás)

Luego se regularán las suspensiones más exactamente según el tipo de circuito, las curvas (si hay más curvas rápidas que lentas necesitaremos suspensiones más duras), los pianos (si hay que usarlos y son altos suspensiones más blandas, si son bajos o no molestan suspensiones más duras). El resto de parámetros como amortiguadores de baches, altura al suelo y demás datos base que pusimos al principio deberán ir modificándose probando el coche en pista.

2. Comparar tiempos y velocidades punta reales

Este paso es especial para el MOD F-1Mania y nos da una idea del setup final a conseguir. Para ello buscaremos información en internet o en la página oficial de la F1 <http://www.f1.com>. Observaremos los tiempos de la Q2 y Q3 de las clasificaciones tanto de 2006 como 2007, las vueltas rápidas en carrera y las velocidades punta en entrenos de los ocho más rápidos. Con esto ya tenemos el setup base mejorado de entrenar antes y los datos reales en la mano para terminar de afinarlo.

La velocidad punta real nos dirá el aleron trasero a utilizar, con una diferencia de +5 km/h de la real según nuestro estilo de conducción. A partir de ahí, configuraremos el aleron delantero hasta conseguir un buen balance del monoplace, normalmente el aleron delantero será entre 1-10 puntos más alto que el trasero.

3. Ejemplo setup para Australia

Seguimos los pasos descritos en la guía a modo de resumen. Primero usamos un setup base acorde al tipo de circuito, Australia se puede considerar pista de media-alta carga aerodinamica, por lo que empezamos con una combinación cualquiera de estabilizadoras-muelles de los predefinidos y alerones 30-30 o 40-40, es igual. Configuramos los demás datos base según la guía y empezamos a dar varias vueltas para ir afinando el setup pero sin tocar los alerones nunca. Con esto ya tenemos el setup base optimizado con buen grip mecanico.

Como segunda parte, nos vamos a comparar tiempos reales y velocidades punta a la web de F1 o en internet. Nos fijamos en la Q2 y Q3, Q2 Alonso 1'25"326 y Q3 Raikkonen 1'26"072, velocidad punta en entrenos entre 298-302 km/h. En la realidad la Q2 la hacen vacíos de gasolina y con ruedas blandas por lo que normalmente se corresponde con la calificación en el MOD. Con esto ya sabemos que aleron trasero usar y en consecuencia que aleron delantero. Solo queda terminar de afinar el setup probando el coche en pista.

El resto ya es entrenar y aprender un poco más cada día.

[ENGLISH]

This is a basic guide to do setups for F-1Mania MOD. The explained procedure is special for the F-1Mania MOD because it have real physics and we will use data from official Formula One races. In others mods this procedure won't work due to doing setups based on real data when not being prepared to simulate that information is an error. Following these indications we can take real lap times as seen in F1 races.

We need to configure some basic rules before beginning:

- a) **Device controller:** to have a steering wheel or pad is necessary
- b) **Driving aids:** steering help (always activated), stability and traction
- c) **Wears:** normal fuel (G) and normal wheels (N), G2x and N2x or G3x and N3x. The rest of consumptions are exaggerated and non recommendable.
- d) **Driver's hands:** same setups and same steering wheels do not mean always same times, two different players with the same configurations can make times sensibly different, the skill and training of each one will mark the differences.

The steps to begin a setup are the following:

1, Base setup and knowledge of the circuit

First is to do a setup with a base grip adapted to the circuit, this means to configure the stabilizer bars and suspension with predefined rules explained down. We will drive in the circuit to see brake points and others references. Serious absurd you begin to configure something if you dont know the circuit well.

We never begin a setup by the wings because if you put much aerodynamic load to obtain an stable car you will take bad speed. You can obtain good grip with stabilizer bars and the suspension and so use the smaller possible wings to gain speed.

We will use these predefined rules:

1.1 General base configurations

Height: front 2.0 - rear 4.0

Differential lock: brake 5 - acceleration 10 – Differential lock 20

Steering lock: 18.0

Bump (ALL): front 1500-2500, rear 1500-2500

Packers: front 0.8, rear 0.8

Convergence: front 0.00 - rear 0.00

Brake distribution: front 60.0

Brake disc size: qualiy 2.1 - race 2.8

Brake cooling: qualy 1,2 - race +3 motor

Radiator size: qualy 1,2 - race +3

Wheel pressure: than better distributes the temperature by the wheel. Normally the superior temperature is in the internal part, less in the center and less even in the outside.

Camber: very important to the temperature, can be affected by the stabilizers and the suspension. Basic rule front -2.0, rear -1.0, although each circuit needs a different adjustment.

Weight distribution: rear 55.5, modify until obtaining a good balance of the car.

Gears: fast circuit 14/51 or 13/52, medium 13/52 and slow 13/56.

1.2 Circuit base configuration

1.2.1 Circuits of low load aerodynamic

Circuits with long straight lines, with a top speed around 330 km/h, type Monza or Indianapolis. In this case we will begin with wings 20-20 and stabilizers and suspension hard (+170 front, +120 rear)

1.2.2 Circuits of medium load aerodynamic

Circuits with fast curves, medium and slow, with a top speed around 310 km/h, type Bahrein or Canada. We will use wings 30-30 and medium suspension (+140 front, +90 rear)

1.2.3 Circuits of high load aerodynamic

Circuits with slow curves, with a top speed around 290 km/h, type Monaco or Hungria. We will use wings 40-40 and soft stabilizers and suspension (-140 front, -90 rear) The suspensions must be regulated as the type of circuit, the curves (if there is more fast curves that slow we will need harder suspensions), the pianos (if there is to use them hard suspension, if are high soft suspensions). The rest of parameters like height, packers and others base configurations should be modified proving the car in track.

2. To compare lap times and real top speeds

This step is special for the F-1Mania MOD and it gives an idea us of final setup to obtain. For it we will look for information in Internet or in the official F1 web <http://www.f1.com>. We will observe the lap times of the Q2 and Q3 qualy of 2006 as 2007, the fast lap in race and the top speeds in practices. With this already we have done the base setup and real data to finish it.

The real top speed will say us the rear wing to use. We will configure it with a +-5 km/h difference of the real, our style of conduction, and from here, we will configure the front wing until obtaining a good balance of the car, normally front wing is between 1-10 higher than rear wing.

3. Australia setup as example

If we follow the steps, first we will use a base setup for the circuit, Australia have medium-high load aerodinamic, so we begin with stabilizers-suspension as seen in the guide and wings 30-30 or 40-40, is equal. We must configure others base parameters as in the guide and begin to run in the circuit many laps to make the setup better but remember, not modify wings.

After, when we have base setup optimized then go to compare real lap times and real top speeds to internet or official F1 web. We look lap times in Q2 and Q3, Q2 Alonso 1'25"326 and Q3 Raikkonen 1'26"072, top speed in practice is around 298-302 km/h. In real Q2 cars run without fuel and with soft tyres to be fast, then real Q2 is similar to qualy in MOD. Now we know that rear wing must use and that possible front wing. The last thing is make better the setup with others parameters as heigh, steering lock, diferencial and more.

The rest already is to train and to learn a little every day.