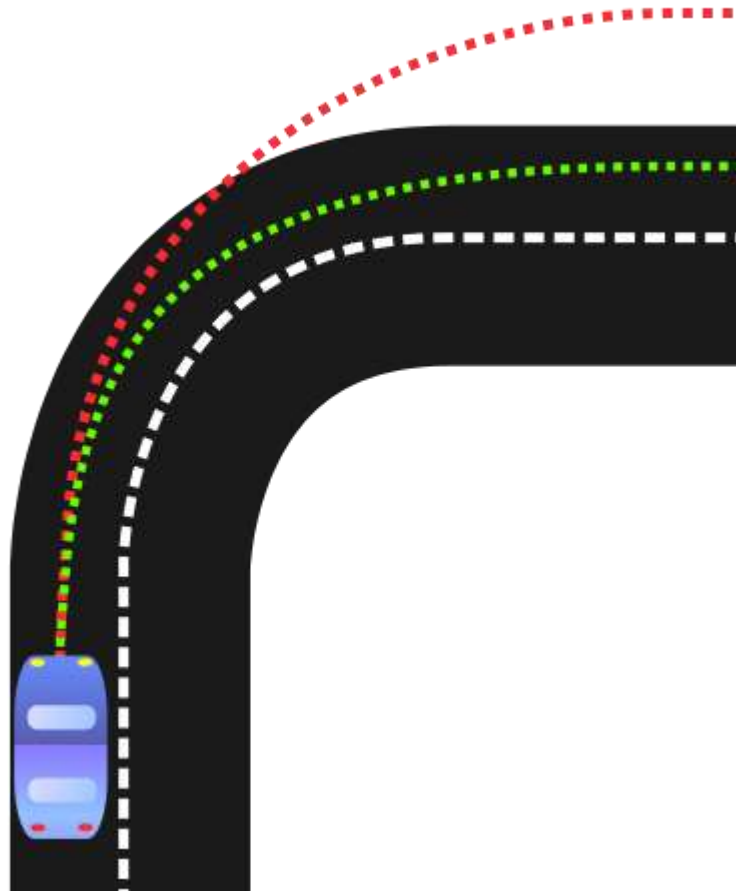


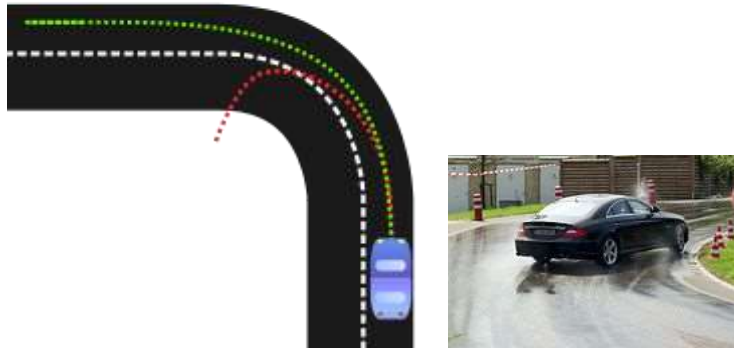
SET UP ASSETTO CORSA

-Conceptos a saber:

-El **subviraje** es un [fenómeno](#) que se produce durante la conducción de un [vehículo](#) que provoca que el giro real del mismo sea menor al que teóricamente debería inducir la posición de las ruedas delanteras. De este modo la parte delantera del vehículo tiende a salirse hacia el exterior de la [curva](#). Se produce cuando el vehículo pierde [adherencia](#) en el tren delantero, por lo cual, da la sensación de "abrirse" en las curvas.



-**Sobreviraje** es el fenómeno de deslizamiento del eje trasero que puede ocurrir en un [automóvil](#) al tratar de tomar una curva o cuando ya se está girando. Se dice que el coche hace un sobreviraje cuando las ruedas traseras no siguen el mismo recorrido que el de las ruedas delanteras, sino que se deslizan hacia el exterior de la curva. El exceso de sobreviraje puede hacer que el vehículo haga un trompo. En otras palabras, más simples, el sobreviraje se da cuando la parte trasera del vehículo quiere ir por delante de la parte delantera.



-Relación de marchas:

La relación de marcha ajusta la aceleración y velocidad punta del coche.

Una relación de marchas corta, hará que el coche acelere más rápido, dándote ventaja en circuitos con rectas cortas, mientras que una relación de marchas largas, te permitirá alcanzar mayores velocidades punta, dándote ventaja en circuitos con largas rectas

Lo mejor es buscar marchas cortas de 1º a 4º (por norma) y de 5º para arriba marchas mas largas, siempre buscando que la ultima marcha llegue casi al limitador (dejando un poco para que en carrera con rebufo no toques limitador y sigas ganando velocidad) y que entre marchas no haya demasiada diferencia y que alguna marcha sea demasiado larga y le cueste revolucionar. Todo esto siempre depende del circuito y lo mejor es encontrar el equilibrio.

-Ruedas:

En las ruedas me centraría en buscar que la temperatura del neumático sea la óptima en toda la vuelta (en verde), ya que, aunque al bajar presiones haces que el coche gane un poco de agarre y al subirlas te dé un poco de

velocidad punta, de poco te van a servir si el neumático no está en su temperatura óptima de funcionamiento. Las presiones hay que regularlas en función del compuesto, cuanto más duro el compuesto, más cuesta calentarlo.

-Aerodinámica

Alerón delantero:

A valores más bajos, el coche será más estable en paso por curva, pero dará más subviraje, mientras que, a valores más altos, el coche será más inestable en paso por curva, pero tendrá menos subviraje. Lo ideal es buscar el punto óptimo según el circuito entre no tener subviraje y que el coche sea estable al pasar por curva.

Alerón trasero:

A valores bajos el coche tendrá mayor velocidad punta, pero perderá estabilidad, y viceversa, lo ideal es encontrar el equilibrio entre una buena velocidad punta y un coche estable, dependiendo del circuito.

-Frenos:

Un reparto de frenado bajo, hace que sea más difícil que el coche bloquee ruedas, por lo que te permite frenar más a fondo a velocidades bajas, a cambio tienes menos estabilidad en la frenada, pudiendo hacer que el coche trompee al frenar, mientras que un reparto de frenada alto, hace que sea más fácil bloquear ruedas a bajas velocidades a cambio de una mayor estabilidad en la frenada, encontrar el equilibrio entre una frenada estable sin que se bloqueen las ruedas es lo ideal. Para mi gusto la fuerza de frenado siempre tiene que estar al 100% y con el reparto de frenada regular el bloqueo de las ruedas, aunque esto ya depende de cada uno como quiera configurarlo y del tipo de circuito, circuitos en los que tengas que frenar a la vez que giras es mejor una fuerza de frenado mayor y un reparto de frenada más bajo para que el coche pueda frenar mientras que gira sin que tenga subviraje (ej: primera curva de china) mientras que circuitos con

frenadas antes de curva, es mejor menos fuerza de frenado y un reparto de frenada más alto (ej, primera curva monza), esto es lo teórico, mi experiencia en el juego es que no hace falta tocar la fuerza de frenado.

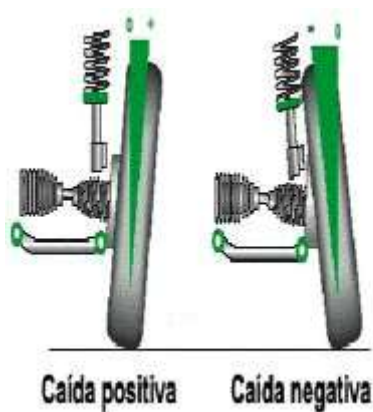
-Electrónica:

Las ayudas por norma general, te hacen perder tiempo a cambio de estabilidad, mi consejo es que las desactivéis y que os acostumbréis a los coches sin las ayudas, aunque hay ciertos coches que necesitan llevar las ayudas.

-Alineación:

Caídas:

A menor caída (una caída más negativa), el interior de la rueda toca más el asfalto, haciendo que haya más superficie de la rueda en contacto con el suelo, dándote un mayor agarre en curva, a cambio de más desgaste y temperaturas en los neumáticos, que has de regular junto con las presiones de las ruedas, mi consejo es que cuanto mayor la caída mejor, hasta cierto punto, intentad bajarle algunos puntos siempre y mirad que las temperaturas y desgaste no se dispare, como he dicho a más negativa, más agarre.



-Suspensiones:

-Barras estabilizadoras:

-Barra estabilizadora delantera: A menor valor en la barra delantera, menos subviraje y viceversa

-Barra estabilizadora trasera: A menor valor en la barra trasera, menos sobreviraje y viceversa.

Mi consejo es que no toquéis la barra delantera y reguléis el subviraje con el alerón delantero y si aun así tenéis subviraje, probéis a bajarla, y la barra estabilizadora trasera la bajéis siempre al mínimo, aunque esto ya depende de gustos y de estilos de conducción y depende de vosotros que encontréis el punto donde estéis más a gusto.

-Rigidez:

A menor rigidez, menos sobreviraje en el coche, aunque el coche será mas perezoso a cambios bruscos de giro (como puede ser en una chicane) y a valores altos, el coche será más sobrevirador, pero será más fácil cambiar de direcciones de forma brusca.

Mi consejo es que si aun bajando al mínimo la barra estabilizadora trasera al mínimo, seguís teniendo sobreviraje, le bajéis rigidez a las ruedas, aunque esta es mi experiencia, y con lo que he explicado arriba podéis regularlo a vuestro gusto.

-Altura:

A mayor altura, el coche es más inestable y tiene menos carga aerodinámica y a menos altura, el coche es más estable y tiene mayor carga aerodinámica.

Mi consejo es que pongáis siempre la altura al mínimo que se os permita, y cuidado con circuitos bacheados ya que si el coche esta demasiado bajo, la panza del coche puede dar con el suelo en un bache y el coche salga disparado, o con pianos altos y el coche salga disparado también al pasar por uno, así que hay que encontrar un equilibrio de lo más bajo posible sin

que toque el suelo/ te permita pasar por los pianos. La altura también depende de la rigidez, así que tenedlo en cuenta al configurar este apartado.

-Transmisión:

-Diferencial de aceleración:

A valores más bajos, el coche acelera más lento, pero te da más estabilidad al acelerar, ya que las ruedas no derrapan, eliminando el sobreviraje en aceleración. Valores altos hace que el coche acelere más rápido, pero si pierde el agarre con el suelo, hace que las ruedas derrapen, haciendo que el coche tenga sobreviraje.

Si cuando aceleras el coche tiene sobreviraje te aconsejo que le bajes el diferencial, hará que tengas una conducción más cómoda. Lo ideal es que lo subáis hasta el punto en el que el coche sobrevira, ya que ganareis tiempo al acelerar.

-Diferencial de retención:

A valores más bajos, al reducir marchas, el coche tiende subvirar más, mientras que, a valores altos, el coche en reducción de marchas, tiende a sobrevirar más. Mi consejo es que si al reducir marchas el coche se os trompea, le bajéis el diferencial de retención. Lo ideal es encontrar el punto donde al bajar marchas el coche no subviraje, ya que te va a dejar girar mejor y entrar mejor en la curva, pero que el coche no sea inestable al hacerlo y acabe por perder el agarre o trompear.

Mis consejos son mi experiencia personal con el juego y no tiene que ser siempre lo mejor, como podéis ver, las áreas de la set up de un coche están interrelacionadas y es bastante complejo, mis consejos son para simplificar las cosas, y sobre todo tenéis que identificar donde está el problema en vuestro coche que os hace estar incomodos con vuestra conducción, ya que si el problema que tienes de sobreviraje está en el alerón trasero, no importa cuánto le toques a las suspensiones que no se va a arreglar, quizás empeoré o quizás mejore levemente. Hay que comprender el coche para

saber qué cambios realizar. Todo esto que he explicado también lo hace assetto corsa, echadle un vistazo también, para algunos mi explicación será más lisa que la de assetto y para otros no.

Agradecimientos a:

Wikipedia

Assetto Corsa.

Esp Racing.

Autores:

Antonio Martínez.