

EFECTOS DE LOS REGLAJES

Uno de los mayores problemas que nos encontramos a la hora de poner nuestro coche en la pista, especialmente cuando somos novatos, es el reglaje de éste. Voy a intentar enumerar todos los posibles ajustes existentes en las máquinas de hoy en día. La traducción da por hecho que conocéis el significado de cada uno de los reglajes, así que si no conocéis alguno ya podéis empezar a empararos el foro ;).

Ante todo, decir que no estoy inventando nada, y salvo algunas aclaraciones el artículo no es de cosecha propia (el que lo escribió sabe bastante más que yo de esto). De hecho me limito a extraer, seleccionar y traducir la información del manual de reglajes de **Hudy**, que podéis encontrar completo en la página www.hudy.net, y que si domináis el inglés, es de lectura obligada. Espero que os guste.

ROLL CENTER

<i>Roll center delantero</i>	
Más bajo	Más dirección mientras damos gas El coche responde menos Mayor transferencia de pesos en la parte delantera del coche Apropiado para superficies lisas y con agarre con curvas largas y rápidas
Más alto	Menos dirección mientras damos gas El coche responde mas a nuestras ordenes (con mas nervio) Menor transferencia de pesos a la parte delantera de nuestro coche Apropiado en situaciones de buen agarre, en circuitos con curvas cerradas, para evitar vuelcos

<i>Roll center trasero</i>	
Menor	Más agarre mientras damos gas Mayor transferencia de pesos a la parte trasera Menos agarre mientras frenamos Apropiado para evitar vuelcos en la entrada en curva Ideal para situaciones de poco agarre Se reduce el desgaste de las ruedas traseras
Mayor	Menos dirección mientras damos gas Menor transferencia de pesos a la parte delantera del coche El coche será más directo, mas nervioso Lo utilizaremos en situaciones de mucho agarre para evitar balanceo, con fuertes chicanes

DOWNSTOPS

<i>Downstop delantero</i>	
Downstop mayor (pasar de 1 a 2 p. Ej.)	Reduce el movimiento hacia arriba del chasis mientras damos gas Menor transferencia de pesos trasera Menos nervioso pero mas estable Ideal para circuitos lisos
Downstop menor	Incrementa el movimiento hacia arriba del chasis mientras damos gas Mayor transferencia de pesos trasera Mas nervioso, menos estable Mejor en superficies bacheadas

<i>Downstop trasero</i>	
Downstop mayor	Reduce el movimiento ascendente trasero del chasis cuando soltamos gas o frenamos Menor transferencia de pesos delantera Más estable mientras frenamos Mejor en superficies lisas
Downstop menor	Incrementa el movimiento ascendente trasero del chasis cuando soltamos gas o frenamos Mayor transferencia de pesos delantera Mas nervioso, menos estable Mejor para superficies bacheadas

ALTURA

Reduciendo la altura	Incrementa el agarre general del coche Ideal para superficies lisas
Aumentando la altura	Reducimos el agarre general del coche Ideal para superficies desiguales (evitamos que el chasis toque contra el suelo)

DROOP

<i>Droop delantero</i>	
Menor droop (valor downstop más grande)	Reduce el desplazamiento delantero hacia arriba del chasis cuando damos gas Menor transferencia de pesos trasera Respuesta menos rápida, pero mayor estabilidad Mejor en superficies lisas
Mayor droop (valor downstop más pequeño)	Incrementa el desplazamiento delantero hacia arriba cuando damos gas Mayor transferencia de pesos trasera Respuesta más rápida a costa de perder estabilidad Mejor en superficie bacheada
<i>Droop trasero</i>	
Menor droop	Reduce el desplazamiento trasero hacia arriba del chasis sin gas o mientras frenamos Menor transferencia de pesos delantera Más estable en la frenada Mejor en superficies lisas
Mayor droop	Incrementa el desplazamiento trasero hacia arriba del chasis sin gas o mientras frenamos Mayor transferencia de pesos delantera Respuesta más rápida a costa de perder estabilidad Mejor en superficies bacheadas

AMORTIGUACIÓN

Muelles de los amortiguadores

Muelles más duros	Coche mas sensible, reaccionara mas rápido cuando le pidamos que gire Recomendables para superficies lisas con buen agarre Si incrementas la dureza de los 4 muelles, perderás algo de dirección pero evitaras el balanceo del chasis
Muelles más blandos	Ideal para situaciones de poco agarre, notarás que el coche se agarra mas Ideal para superficies desiguales Si nos pasamos ablandando, el coche será mucho mas torpe, ya que balanceará en exceso

Muelles delantero mas duros	El coche será más estable, pero con menos tracción y dirección Será más difícil hacer girar el coche El radio de giro se incrementa La dirección del coche en la salida de la curva se reduce Ideal en situaciones de mucho agarre
Muelles delanteros más blandos	Tendremos mas dirección, especialmente en la mitad y en la salida de la curva Si nos pasamos ablandando nuestro coche tendera al sobreviraje
Muelles traseros más duros	Perderemos tracción trasera, pero ganaremos dirección en medio y en el final de la curva

Muelles traseros más blandos	Ganamos tracción trasera en medio de la curva, y mientras aceleramos (tracción delantera)

Posición de los amortiguadores

Amortiguadores mas inclinados	Hace tanto al muelle como al amortiguador más blando Hace el coche más progresivo Con los 4 amortiguadores inclinados, nuestro coche será más fácil de llevar, pero no siempre será más rápido
Amortiguadores mas verticales	Amortiguador y muelle más duro El coche es más nervioso, más directo, pero con menos agarre lateral
Amortiguadores delanteros mas inclinados que los traseros	Hace la dirección más suave, ganamos dirección en medio de la curva Si nos pasamos poniendo los amortiguadores traseros muy verticales, el coche será muy nervioso en curvas
Amortiguadores traseros mas inclinados que los delanteros	Hace al coche más agresivo en curva, pero con menos dirección El coche tendrá mucho agarre lateral en la parte trasera, el radio de giro no será muy cerrado

Aceite de amortiguadores

Aceite denso	Acción más lenta del amortiguador Transferencia de pesos más lenta Coche más estable a alta velocidad, más nervioso a baja velocidad Ideal en superficies lisas El coche será menos inestable en situaciones tipo chicane
Aceite poco denso	Acción más rápida del amortiguador Transferencia de pesos más rápida La suspensión trabajará más rápida, tendremos más tracción Ideal para superficies desiguales El coche será más inestable en situaciones tipo chicane

Pistones

Menos agujeros	Pasa menos aceite a través del pistón Actúa como si llevaras aceite más denso Mayor resistencia al movimiento del amortiguador, movimiento del amortiguador más lento
Más agujeros	Pasa más aceite a través del pistón Actúa como si llevaras aceite menos denso Menor resistencia al movimiento del amortiguador, más rapidez de movimiento del amortiguador

ANCHO DE VÍA

Delantero	Más Ancho	Reduce agarre delantero Incrementa subviraje Respuesta de dirección más lenta Se usa para evitar el vuelco
	Más estrecho	Incrementa agarre delantero Reduce subviraje Dirección más rápida
Trasero	Más ancho	Incrementa el agarre trasero Se usa para evitar el vuelco

CAÍDA

Más caída	Se incrementa el agarre Dado por el circuito. Aumentaremos o reduciremos según desgaste de las ruedas (delanteras uniformes, traseras ligeramente gastadas hacia adentro)
-----------	--

CASTER

Menos ángulo (más vertical)	Se reduce la estabilidad en recta Mayor dirección en la entrada de curvas sin gas Suspensión más eficiente Menor dirección en mitad y final de curva cuando damos gas
Más ángulo (más horizontal)	Más estable en recta Se reduce entrada en curva cuando quitamos gas Aumenta la dirección en mitad y final de curva cuando damos gas Hace al coche más estable en superficies desiguales

CONVERGENCIA / DIVERGENCIA

Delantero	Convergencia	No se suele dar
	Divergencia	A mayor divergencia: <ul style="list-style-type: none">- Se reduce el subviraje- Más dirección entrada en curva- Respuesta de dirección más rápida- Menos estable al acelerar- Más difícil de conducir
Trasero	Más convergencia	Se incrementa el subviraje Más estable en frenada, y en salida de curva dando gas Más difícil perder tracción trasera Menos velocidad punta
	Menos convergencia	Menos estable en frenada y salida de curva dando gas Más fácil perder tracción trasera Mayor velocidad punta

BATALLA

Más larga	Más difícil hacer girar el coche en curvas cerradas Mayor estabilidad Mas fácil de llevar en superficie bacheada Adecuado en circuitos grandes con giros rápidos y amplios
Más corta	Más fácil hacer girar el coche en curvas cerradas Se incrementa la velocidad de respuesta de la dirección Adecuado en pistas pequeñas y técnicas

BARRAS ESTABILIZADORAS

Delantera	Más dura	Menor balanceo del chasis Menor tracción delantera Mayor tracción trasera Menor dirección en la entrada en curva cuando quitamos gas (mayor subviraje) Respuesta más rápida de la dirección
	Más blanda	Mayor balanceo del chasis Incrementa tracción delantera Reduce tracción trasera Mayor dirección cuando quitamos gas (mayor sobreviraje)
Trasera	Más dura	Menor balanceo del chasis Reduce tracción trasera Incrementa tracción delantera Mayor dirección mientras damos gas (puede causar sobreviraje) Dirección más directa en chicanes rápidas
	Más blanda	Mayor balanceo del chasis Incrementa tracción trasera Reduce tracción delantera Menor dirección mientras damos gas (puede causar subviraje)

DIFERENCIALES

Normal/Bolas:

Delantero	Más duro (mayor densidad)	Respuesta de dirección reducida Más estable en la frenada, pero menos entrada en curva Mayor salida de la curva mientras aceleramos
	Más blando (menos densidad)	Respuesta de dirección más rápida Menos estable en la frenada, pero mayor entrada en curva El coche subvirará en la salida de la curva mientras aceleramos
Trasero	Más duro	El coche saldrá de curva mucho más rápido (será más difícil de controlar) Mayor giro mientras damos gas Ideal en superficies con buen agarre
	Más blando	Más estabilidad en medio y en la salida de la curva Subvirará más mientras damos gas Ideal en pistas con poco agarre

Eje rígido

Pros	Se usa en grandes circuitos, o en circuitos con poco agarre Mayor dirección mientras damos gas Máximo porcentaje de freno, coche fácil de conducir
Contras	Menor dirección entrada en curva El coche es más sensible al diámetro de las ruedas (al desgaste)

One way

Dando gas: mitad y final de curva	Trabaja como un eje rígido, los rodamientos se bloquean y ambas ruedas salen a la misma velocidad Puede darse algo de subviraje
Soltando gas: frenada, entrada y mitad de curva	Trabaja como un diferencial Los rodamientos one way dejan de funcionar, las ruedas se mueven cada una a diferente velocidad Sin freno delantero