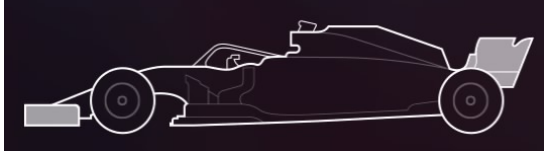


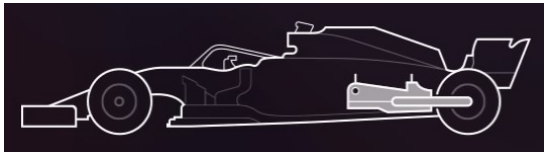
# F1 2019 - Setup-Leitfaden

## AERODYNAMIK



| Regler  | Auswirkung                        | Vorteil                    | Nachteil                      |
|---|-----------------------------------|----------------------------|-------------------------------|
| Nach links  | Weniger Flügel<br>Weniger Abtrieb | Mehr Höchstgeschwindigkeit | Weniger Bodenhaftung          |
| Nach rechts   | Mehr Flügel<br>Mehr Abtrieb       | Mehr Bodenhaftung          | Weniger Höchstgeschwindigkeit |
| Weniger Flügel ist auf schnellen Strecken mit vielen Geraden und mehr Flügel ist auf langsameren Strecken mit mehr Kurven sinnvoll. |                                   |                            |                               |

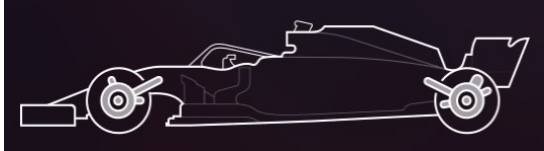
## TRANSMISSION



| Regler   | Auswirkung  | Vorteil                 | Nachteil             |
|--|---|-------------------------|----------------------|
| Nach links   | Differenzial offener:<br>Reifen können sich unterschiedlich schnell drehen        | Weniger Reifenabnutzung | Weniger Bodenhaftung |
| Nach rechts  | Differenzial gesperrter:<br>Reifen werden gezwungen sich gleich schnell zu drehen | Mehr Bodenhaftung       | Mehr Reifenabnutzung |
| Je offener das Differenzial desto schwerer ist das Auto zu fahren. |   |                         |                      |

# F1 2019 - Setup-Leitfaden

## AUFBAU DER RADAUFHÄNGUNG



## RADSTURZ

| Regler  | Auswirkung                       | Vorteil  | Nachteil  |
|---|----------------------------------|--|---|
| Nach links  | Rad zum Boliden geneigt          | Mehr seitliche Bodenhaftung in längeren Kurven | Weniger längslaufende Bodenhaftung                |
| Nach rechts   | Rad vom Boliden entgegen geneigt | Mehr längslaufende Bodenhaftung                | Weniger seitliche Bodenhaftung in längeren Kurven |
| Sehr viel oder wenig Sturz (Regler sehr weit links oder rechts) bedeutet gleichzeitig mehr Reifenabnutzung. |                                  |  |   |

## VORDERE SPUR

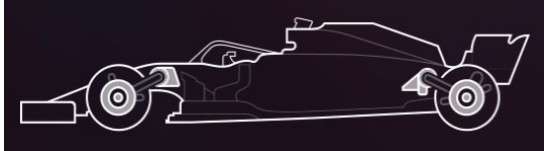
| Regler      | Auswirkung         | Vorteil                | Nachteil             |
|-------------|--------------------|------------------------|----------------------|
| Nach links  | Vorspur verringern | Mehr Stabilität        | Schwereres einlenken |
| Nach rechts | Vorspur erhöhen    | Leichtereres einlenken | Weniger Stabilität   |

## HINTERE SPUR

| Regler      | Auswirkung          | Vorteil              | Nachteil                |
|-------------|---------------------|----------------------|-------------------------|
| Nach links  | Nachspur verringern | Mehr Empfindlichkeit | Weniger Stabilität      |
| Nach rechts | Nachspur erhöhen    | Mehr Stabilität      | Weniger Empfindlichkeit |

# F1 2019 - Setup-Leitfaden

## RADAUFHÄNGUNG



## RADAUFHÄNGUNG VORNE / HINTEN

| Regler      | Auswirkung | Vorteil  | Nachteil   |
|-------------|------------|--|--|
| Nach rechts | Härter     | Beim Beschleunigen und bremsen weniger Kontrollverlust | Heck unruhiger und mehr Reifenabnutzung                  |
| Nach links  | Weicher    | Fahrzeug schneller                                     | Beim Beschleunigen und beim Bremsen mehr Kontrollverlust |

## STABILISATOR VORNE / HINTEN

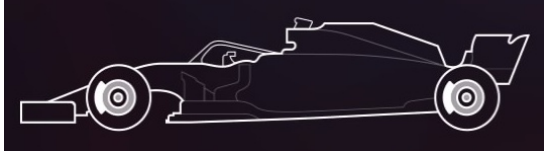
| Regler      | Auswirkung | Vorteil                           | Nachteil                       |
|-------------|------------|-----------------------------------|--------------------------------|
| Nach rechts | Härter     | Weniger wanken bei Kurveneinfahrt | Mehr Reifenabnutzung           |
| Nach links  | Weicher    | Fahrzeug schneller                | Mehr wanken bei Kurveneinfahrt |

## FRONTFAHRHÖHE / HECKFAHRHÖHE

| Regler      | Auswirkung | Vorteil                             | Nachteil                |
|-------------|------------|-------------------------------------|-------------------------|
| Nach rechts | Höher      | Fahrzeug setzt nicht so schnell auf | Fahrzeug langsamer      |
| Nach links  | Tiefer     | Fahrzeug schneller                  | Fahrzeug kann aufsetzen |

# F1 2019 - Setup-Leitfaden

## BREMSEN



## BREMSDRUCK

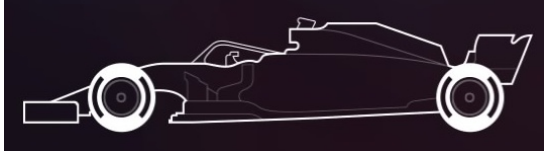
| Regler      | Auswirkung           | Vorteil                            | Nachteil                    |
|-------------|----------------------|------------------------------------|-----------------------------|
| Nach rechts | Bremskraft erhöhen   | Bremsweg kürzer                    | Reifen blockieren schneller |
| Nach links  | Bremskraft niedriger | Reifen blockieren nicht so schnell | Bremsweg länger             |

## VORDERRADBREMSKRAFTVERTEILUNG

| Regler      | Auswirkung             | Vorteil                                    | Nachteil                            |
|-------------|------------------------|--|-------------------------------------|
| Nach rechts | Verteilung nach hinten | Weniger Untersteuern                       | Fahrzeug schwammiger beim Anbremsen |
| Nach links  | Verteilung nach vorn   | Fahrzeug nicht so schwammig beim Anbremsen | Mehr Untersteuern                   |

# F1 2019 - Setup-Leitfaden

## REIFEN



## REIFENDRUCK

| Regler      | Auswirkung          | Vorteil  | Nachteil             |
|-------------|---------------------|--|----------------------|
| Nach rechts | Reifendruck erhöhen | Besseres Wankverhalten, höhere Geschwindigkeit auf Geraden | Mehr Reifenabnutzung |
| Nach links  | Reifendruck senken  | Bessere Bodenhaftung                                       | Fahrzeug träger      |

# F1 2019 – Setup-Leitfaden

## Wichtige Hinweise:

- Je mehr Fahrhilfen aktiv sind desto weniger sind manche Einstellungen zu bemerken.
- Viele Einstellungen haben Wechselwirkungen und beeinflussen sich gegenseitig.
- Die Werte der Einstellungen nur minimal ändern, das kann schon große Auswirkungen haben.
- Nur eine Einstellung oder möglichst wenige gleichzeitig verändern und dann erst einmal auf der Strecke testen wie es sich anfühlt, ansonsten sind die Auswirkungen nur schwer zu bemerken oder können sogar durch die Wechselwirkungen falsch interpretiert werden.
- Zu überzogene Werte (Regler sehr weit nach links oder rechts) können, müssen aber nicht funktionieren. Generell gilt einen guten Kompromiß zwischen beiden Extremen zu finden.
- Das beste Setup gibt es nicht und ein allgemeines ist meistens nicht optimal auf den entsprechenden Piloten abgestimmt. Viel ausprobieren und einen guten Mittelweg finden um ein möglichst schnelles aber gleichzeitig auch stabiles Fahrverhalten des Autos zu erreichen.
- Ein individuelles Setup ist ausgerichtet auf den Fahrstil des Piloten, das verwendete Fahrzeug und die zu befahrene Strecke.
- Es gilt herauszufinden ob eher ein übersteuerndes, ein untersteuerndes oder ein ausgeglichenes Fahrverhalten des Autos bevorzugt wird.

Beispiele: Michael Schumacher bevorzugte ein stark übersteuerndes Fahrzeug, er war ein Meister darin dies für sich zu nutzen und somit immer schneller zu werden. Lewis Hamilton bevorzugt ein untersteuerndes und Jenson Button ein ausgeglichenes Fahrverhalten.

# F1 2019 - Setup-Leitfaden

## ÜBERSTEUERN

| <b>Einlenken (Kurveneinfahrt)</b>  | <b>Beschleunigen (Kurvenausfahrt)</b>   |
|--|---|
| Das Auto lenkt mehr ein als gewollt, es schiebt sich selbst mehr in die Kurve. | Das Auto drückt sich selbst mehr aus der Kurve heraus, dies kann zu Drehern führen. |

|                 |  |
|-----------------|--|
| <b>Vorteil</b>  | Das Auto ist generell mehr flexibler. Höhere Geschwindigkeit durch schnelle Kurven. Richtungswechsel besser durchzuführen, besonders in Schikanen zu spüren. |
| <b>Nachteil</b> | Das Fahrzeug ist schwerer zu beherrschen. Mehr Reifenabnutzung auf den Hinterreifen.   |

## UNTERSTEUERN

| <b>Einlenken (Kurveneinfahrt)</b>                     | <b>Beschleunigen (Kurvenausfahrt)</b>                                  |
|---|--|
| Das Auto fährt eher geradeaus, mehr lenken ist nötig. | Das Auto ist stabiler, das Gas kann schneller wieder aufgebaut werden. |

|                 |   |
|-----------------|---|
| <b>Vorteil</b>  | Schneller durch langsame Kurven mit weniger Risiko des Ausbrechens. Weniger Reifenabnutzung auf den Hinterreifen.           |
| <b>Nachteil</b> | Das Auto ist nicht so flexibel. Nicht so hohe Geschwindigkeit durch schnelle Kurven auch bei Richtungswechseln (Schikanen). |