**Inside CTS10 Regler von Absima.**

Da generell viele nicht wirklich was mit den Unmengen an Einstellungen an den modernen Reglern anfangen können versuch ich euch hier ein paar detaillierte Infos zu den wichtigsten Parametern zu geben. Etwas weiter unten hab ich euch eine Basis Einstellung für unsere 2WD und 4WD Autos zusammengestellt. Diese Basiseinstellungen sind zu 90% die Range in der ich mich bewege was die Einstellungen am Regler angeht. Dadurch hab ich immer ein ähnliches Fahrverhalten und kann mich sehr schnell auf die Strecken anpassen.

Fangen wir gleich mal mit einer der wichtigsten Funktion an, dem „Boost Timing“. Diese Einstellung ist in der Idee eigentlich gar nicht für Modified Motoren gemacht worden. Daher sollte man mit dem Boost sehr vorsichtig umgehen da man bei zu viel sehr schnell ein unlineares Beschleunigen und somit ein schwer zu dosierendes Auto ergibt.

Eigentlich ist eine Starteinstellung mit 0 Boost Timing immer vorzuziehen da es sich am natürlichsten fahren lässt. Leider braucht man aber hin und wieder mal den Extra Schub und somit würd ich den Wert 6 als guten Startwert in die Runde werfen. (bei lowgrip bitte komplett immer auf Boost verzichten bei 2WD)

Was macht nun der Boost?

Boost schiebt das Auto ab einer gewissen Drehzahl (die man einstellen kann „boost start rpm“) stärker voran als der Motor das normal machen würde. Und auch den Schub kann man einstellen das ist dann die „Boost ACC“ Funktion.

**Also kurz, Boost timing wird ausgelöst durch die Boost start rpm und die Stärke durch den Boost ACC**

Start RPM, je höher der Wert desto später wird der Boost aktiviert.

Boost ACC, je höher der Wert desto stärker der Schub.

Hier ein Beispiel: Boost Timing ist auf 12, Start rpm auf 7000 und Boost Acc auf 250.

Was passiert nun? Wir fahren los, erreicht der Motor 7000 Umdrehungen pro Minute wird der Boost aktiviert und das Auto beschleunigt stärker als „normal“, nun werden alle 250 Umdrehungen am Motor 1 grad timing hinzugefügt. Somit haben wir nach 10000 Umdrehungen 🡪 7000+(12\*250)=10000 das Ende des Boosts erreicht und der Motor beschleunigt normal weiter. Zwischen diesen 7000-10000 Umdrehungen beschleunigt das Auto dann viel stärker als ohne Boost.

Nächster Punkt der nach dem Boost Timing übernimmt ist **das Turbo Timing.**

Auch hier haben wir wieder 3 Parameter die dieses Turbo Timing regulieren, Turbo Timing / Turbo Delay und Turbo Slope.

Gewusst sei, dass das Turbo Timing aktiviert wird durch die Vollgasstellung des Gashebels. Zieht man also den Gashebel bis Anschlag ist Turbo Timing aktiviert. Dann kommt als erstes der Turbo Delay zur Geltung. Delay wie der Name es schon sagt = Verzögerung. Man verzögert damit den Turbo ganz kurz. Diese Verzögerung ist gedacht damit der Turbo nicht schon in der Kurve aktiviert wird wenn man voll raus beschleunigt sondern erst wenn das Auto gerade steht. In der Halle auf engen Strecken ist ein Delay von 0.05 sek vertretbar. Auf größeren weitläufigen Strecken sollte das so angepasst werden dass man immer erst nach der Kurve den Turbo aktiviert, da reden wir dann meistens von 0.2 Sek Delay.

Turbo Slope regelt dann wieder die Stärke des Turbos und das in Schüben pro 0.1 Sek.

Beispiel: Turbo Timing 16grad, Turbo Delay auf 0.2 Sek, Turbo Slope auf 18deg/0.1 Sek.

Sobald der Gashebel auf Vollgas steht greifen die 0.2 Sek. Delay. Sind diese 0.2 Sek. vorbei wird der Turbo aktiviert und das Auto beschleunigt stärker um eine höhere Endgeschwindigkeit zu erreichen. Der Turboslope gibt dann pro 0.1 Sek. 1 Grad timing dem Motor hinzu. Somit ist nach 1.6 Sek die maximale Geschwindigkeit erreicht.

Ich hoffe ich konnte das irgendwie verständlich an den Mann bringen. Habt ihr zu hohe Temperaturen am Regler oder Motor so liegt das Problem fast immer bei einer falschen Untersetzung oder zu hohen Boost und Turbo Einstellungen.

Hier **mal meine Empfehlungen für den TM2 und TM4.. diese können aber auch auf andere Fahrzeuge sehr leicht angepasst werden. Bei Fragen, hier meine email** [**tmaquel@absima.com**](mailto:tmaquel@absima.com)

MFG Tom

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **2WD** | **2WD** | **TM4** | **TM4** |
|  | low grip | high grip | low grip | high grip |
| motor | 7,5 | 6,5 | 6,5 | 5,5 |
| gearing | 87/22-24 | 87/20-22 | 80/19-21 | 80/19-21 |
| drake brake | 8-12% | 8-12% | 8-12% | 8-12% |
| brake strenght | 90-100% | 95-100% | 95-100% | 95-100% |
| Punch | 1-5 | 4-7 | 2-5 | 4-7 |
| Boost Timing | 0-6 | 4-12 | 0-6 | 6-16 |
| Turbo Slope | 18deg | 18 | 18 | 18 |
| Turbo Timing | 0-12 | 6-16 | 0-12 | 6-16 |
| Boost rpm | 7000-15000 | 5000-9000 | 7000-15000 | 3000-9000 |
| Turbo delay | 0,05-0,2 | 0,05 | 0,05-0,2 | 0,05 |
| Boost ACC | 50-250 | 50-250 | 50-250 | 50-250 |
| Drive frequency | 8 or 16 | 4-8 | 8 or 16 | 4-8 |
| brake frequency | 1-4 | 1-4 | 1-4 | 1-4 |
| Temp set | Off | off | off | off |