



Abb.16 : VV-NC-F-26 Ansicht von oben

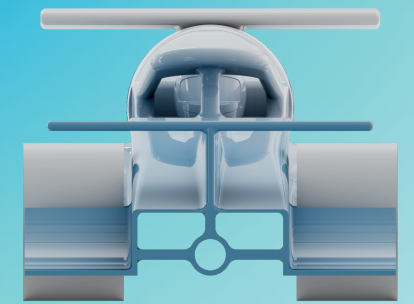


Abb.17 : VV-NC-F-26 Ansicht von vorne

LUFTKANAL

Der Luftkanal unter dem Auto trägt ebenfalls zu einer geringeren Querschnittsfläche bei. Außerdem sorgt die Öffnung für einen kleineren Strömungsnachlauf hinter dem Chassis. Die durch die Seitenkästen eintretende Luft erzeugt im Bereich unter der Patronenkammer Druck, der ein Luftpolster erzeugt und dadurch den hohen Gewichtsunterschied ausgleicht, der durch die schwere Patrone entsteht.

FÜHRUNGSELEMENTE

Die Führungselemente sind ein weiterer Sicherheitsaspekt. Sie sichern den Rennboliden auf der Fahrbahn. Sie sind möglichst weit auseinander gehalten, damit eine versetzte Lage des Fahrzeugs mit möglichst wenig Reibung ausgeglichen wird und das Auto sich erst gar nicht weiter drehen kann.

HALO MIT HELM

Der Halo dient als Bremssystem und muss massiv gefertigt sein. Da dies im Konflikt zu dem möglichst geringen Gewicht steht, ist er aus dem leichten Material ASA gefertigt. Der Helm ist dekorativ und wird in das Halo geklebt.

FINNE

Die Finne verringert die Versetzung des Autos quer zur Fahrtrichtung. Andererseits würde die Reibung zwischen Führungselementen und Führungssehne erhöht werden.

FRONTFLÜGEL

Die Frontflügel leiten den Luftstrom gezielt über die Räder, um den Luftwiderstand zu verringern. Ein Downforce, wie in der Formel1, ist hier unpraktisch, da so nur ein höherer Luftwiderstand und Druck auf die Reifen entsteht und keine hohe Reibung zwischen Fahrbahn und Reifen benötigt wird, um Kurven zu fahren. Das nötige Volumen (Regel 7.1) ist oberhalb der Fahrzeugnase platziert. Praktische Tests haben ergeben, dass dies der günstigste Standpunkt ist.

HECKFLÜGEL

Der Heckflügel beschleunigt die Luft auf der Oberseite. So entsteht erstens ein Upforce, wie man es beim Flugzeug kennt. So wird ebenfalls Gewicht von den Reifen genommen. Die beschleunigte Luft strömt gezielt in den Strömungsnachlauf hinter der Patronenkammer, um die Verwirbelung dort zu vermindern.

PATRONENKAMMER

In die Patronenkammer wird die Gaskartusche gesteckt, die das Auto antreibt. Damit hinter der Patronenkammer wenig Strömungsnachlauf entsteht, ist diese an das Minimum für die Patronenkammer angepasst (Regel 5.2). So steht die Patrone bei der Fahrt weiter heraus und füllt den Bereich des Nachlaufs aus.

HINTERE SEITENKÄSTEN

Die hinteren Seitenkästen verringern den Strömungsnachlauf hinter den Hinterrädern. Dazu leiten sie die Luft in den Nachlauf hinter dem Chassis.

SEITENKÄSTEN

Die Seitenkästen leiten auf der Außenseite den Luftstrom von den Vorderrädern zu den hinteren. Auf der Innenseite leiten sie Luft in den Luftkanal unter dem Auto.

CHASSIS

Das Chassis ist der Korpus des Rennboliden. Um einen geringen Luftwiderstand zu erhalten, ist das Chassis möglichst schmal und flach, da so eine geringere Querschnittsfläche erreicht wird. Außerdem ist es möglichst lang, was die Verwirbelung reduziert. Insgesamt ist es hohl gefertigt, um eine geringes Gewicht zu ermöglichen.

VIRTUELLES VOLUMEN

Das virtuelle Volumen ist innerhalb des Chassis' auszufüllen (Regel 3.7).

Abb.18 : VV-NC-F-26 ISO-Ansicht

RÄDER

Damit die Räder eine geringe Rollmasse haben, dreht sich die Radkappe nicht mit. Sie sitzen durch ein Kugellager aus Keramik auf der Achse.

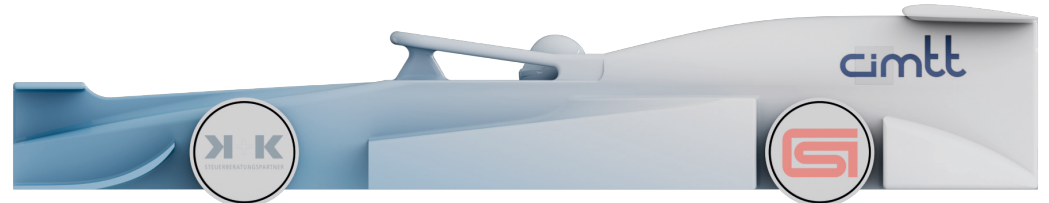


Abb.19 : VV-NC-F-26 Ansicht von links