

Tire : Avoir une pression de pneu basse a comme résultat une voiture qui pardonne plus qu'une voiture avec une pression élevée.

Une pression haute donnera plus de vitesse en moins de temps.

La température recommandée aura au milieu (M) près de la moyenne de l'intérieur (I) et extérieur (O). Dépassé la moyenne donnera plus de vitesse sur des pistes Superspeedway, mais aura de la perte d'adhérence sur des courtes piste.

Compresssion :

LF : + (chiffre haut) rendra l'auto loose en entré de virage, moins la rendra tight	RF : + (chiffre haut) rendra l'auto tight en entré de virage, moins la rendra loose.
LR : + rendra l'auto tight en sortie virage, moins la rendra loose.	RR : + rendra loose l'auto en sortie virage, moins la rendra tight.

Rebound :

LF : En virage haute vitesse ; + rebound rendra l'auto loose en sortie de virage, moins la rendra tight. En virage basse vitesse, la sortie de virage sera inversée.	RF : +(chiffre haut) rendra l'auto loose en sortie de virage, moins la rendra tight.
LR : + rendra l'auto loose en entre de virage, moins la rendra tight.	RR : + rendra l'auto tight en entré de virage, moins la rendra loose.

Springs :

LF : + peu aider à tourner l'auto en entré de virage, mais peux la rendre tight dans le restant du virage.	RF : + poids rendra l'auto tight, particulièrement sur l'entré de virage. Moins, la rendra loose.
LR : + rendra l'auto tight en sortie de virage, mais la rendra loose en milieu de virage	RR : + rendra l'auto loose, particulièrement au milieu du virage et en sortie. Dans les virages haute vitesse, l'effet aerodynamic peu l'annuler.

Camber :

Si le chiffre est dans le positif, il signifie que le haut du pneu est penché vers l'extérieur. Si le chiffre est négatif, le haut du pneu penche à l'intérieur de l'auto.

Coté droit, avoir un chiffre négatif augmente l'adhérence latérale, jusqu'à un certain point, Coté gauche, avoir un chiffre positif augmente l'adhérence latérale, jusqu'à un certain point.

Trop de camber affectera très vite l'usure des pneus.

Voir la température des pneus. Ex : Cote droit, (I) trop élevé indique trop de camber.

Caster :

Plus de Caster 'enleve du Wedge' de l'auto quand les pneus sont tournés, ainsi rendre l'auto loose. Un Caster inégale (caster split) imposera un balancement inégal des forces sur le volant que le conducteur peut ressentir.

Ride Height :

Augmenter le Ride Height augmentera la distance entre l'auto et le sol. La position du châssis de l'auto ne changera pas. Une distance plus haute peut être désirable sur des pistes ayant de bonne inclinaison pour prévenir l'auto de faire des bonds dans les tournants. Toucher le sol ralentira votre auto et son comportement compromis.

Front Brake Bias :

Si l'auto tourne mal en freinant, descendre l'ajustement. Si l'auto veut sous-virer en freinant, augmentez l'ajustement. Allez toujours avec le plus bas que possible.

Front Toe-Out :

Augmenter l'ajustement règle l'auto dans les virages, mais trop crée une condition de sous-virage. 1/8 (0.125) pouce toe-out est un ajustement très commun.

Front Sway Bar :

Augmenter la grosseur de la bar rendra l'auto tight dans les virages.

Rear Sway Bar :

Augmenter la grosseur de la bar rendra l'auto loose dans les virages.

Track Bar :

Augmenter la hauteur de l'ajustement rendra l'auto loose. Augmenter la différence entre les deux cotés (coté droit plus haut que gauche) rendra l'auto loose en tres basse vitesse et dans les virages haute inclinaison, et tight en freinage.

Grille tape :

Plus de tape enlève de la résistance dans l'air et augmente l'appuie aérodynamique sur le devant de l'auto. Ceci aide l'auto à tourner dans les virages. Trop, augmentera drastiquement la température de l'auto.

Spoiler :

Plus d'inclinaison sur l'aileron augmentera l'appuie aérodynamique sur le derrière de l'auto. + rendra l'auto tight, - rendra l'auto loose.

Diff Ratio :

L'ajustement du différentiel est pour régler les 4 gears en même temps. Un petit chiffre est pour de grande vitesse, mais prendra plus de temps à y arriver.

Transmission ratios :

Une grande gear (petit chiffre) est meilleure pour de grande vitesse.

Une petite gear (grand chiffre) est meilleure pour de bonne acceleration.

Selectionner les gears de facon que l'acceleration ce fasse rapidement entre 1-4 et que le RPM soit pres de 9000. (7000 pour les pistes SS)

Front Bias :

Plus de poids en avant augmente la stabilité dans des virages haute inclinaison et en freinage. Plus de poids vers l'arrière permet l'auto de mieux tournée autour des virages lent et séré plus rapidement.

Left Bias :

Pour des ovales, tout le poids devrait être sur le côté gauche de l'auto.

Pour des circuits routier, le poids devrait être au milieu ou même tout sur le côté droit.

Wedge :

Plus de Wedge (positif) rendra l'auto tight. Moins rendra l'auto loose.

Petit guide rapide : (utilisé les ajustements en fonction de ce que l'auto fait)

Ex : si votre auto est loose en en sortie, allez en bas-droite

