

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.

Compression : Rendra l'auto.

LF : + Loose IN, - Tight IN	RF : + Tight Getting IN, - Loose IN.
LR : + Tight OUT, - Loose OUT	RR : + Loose Getting out, - Tight out.

Rebound : Rendra l'auto.

LF : En virage haute vitesse ; + Loose OUT / - Tight out. En virage basse vitesse ; + Tight OUT / - Loose OUT.	RF : + Loose OUT, - Tight OUT
LR : + Loose IN, - Tight IN.	RR : + Tight IN, - Loose IN.

Springs : Rendra l'auto.

LF : + peu aider à tourner l'auto en entré de virage, mais peut 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 aérodynamique peut 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 difference 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 accélération.

Sélectionner les gears de façon que l'accélération ce fasse rapidement entre 1-4 et que le RPM soit près 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 lents et séré plus rapidement.

Left Bias :

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

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

Wedge :

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