

Explications des réglages de 1/12

Voie avant

- Plus étroit – plus de directivité
- Plus Large – moins de directivité

Ressorts avants

- Pas de précharge pour des ressorts .020.
- Précharge par circlip pour ressorts .018.
- Plus mou – plus de directivité mais risque de plonger. Les ressorts plus mous ont plus de facilité à s'écraser.
- Plus dur – moins de directivité. Ne permet pas à l'avant de plonger facilement. Rend la voiture plus facile en entrée de virage

Carrossage

- Plus négatif – diminue la directivité à basse vitesse et augmente la directivité à haute vitesse. L'extérieur du pneu tendra à s'abaisser et fournira une plus grande surface de contact. 1 ½ to 2 ½ degrés.

Chasse

- Moins de chasse – aide la voiture à tourner. Mais perte de stabilité en ligne droite et perte de vitesse en sortie (la voiture s'inscrira moins facilement en virage).
- Variable – réduction de la chasse en virage et augmentation en sortie. Néanmoins, peut causer des soucis avec les pneus et ralentira la voiture si pas ajuster correctement.

Parallélisme

- Ouverture – diminue la stabilité en ligne droite et peut rendre la voiture instable mais cela améliore l'entrée en virage, particulièrement l'amorce
- Pincement – augmente la stabilité en ligne droite mais il est plus difficile de tourner

Ressorts latéraux

- Si la voiture est nerveuse, un ¼ de tour de précharge peut calmer la voiture.
- Si la voiture ne se réaligne pas assez rapidement dans des portions sinueuses, utiliser des ressorts plus raides.
- Plus mou – plus d'adhérence latérale de l'arrière mais sera plus lent pour u retour en ligne.
- Plus raide – mou d'adhérence latérale. Transition plus rapide, mais peut être plus nerveux.

Amortisseurs latéraux

- Typiquement de la graisse OFNA 10,000 ou Huile Losi moyenne pour HydraDrive
- Plus épais – augmentera l'adhérence de l'avant – ajout de directivité. Ralenti les transitions et adoucie la direction lors de mouvement latéraux rapide. Si le voiture is double steering à l'accélération, utilisez une huile plus épaisse pour diminuer le temps de réaction mais si vous allez trop loin, vous pouvez voir la roue arrière intérieur de lever dans les virages serrés.
- Plus liquide – diminue l'adhérence de l'avant – diminue la directivité.

Amortisseur central

- La combinaison ressort-huile influencera l'adhérence du train arrière – plus la combinaison ressort-huile sera souple plus le train arrière aura d'adhérence.

Position

- Plus à plat – plus de directivité (jusqu'à un certain point)
- Plus surélevé – moins de directivité

Ressort

- Plus mou – plus d'adhérence sur l'arrière et meilleur contrôle sur piste bosselée. Beaucoup de directivité à la décélération, peu de directivité à l'accélération (moins de tête-à-queue en sortie de virage)
- Plus raide – plus d'adhérence sur l'arrière. Beaucoup de directivité à l'accélération en milieu et sortie de virage, peu de directivité à la décélération.

Huile

- Contrôle le transfert d'avant en arrière.
- Plus fluide – déséquilibre vers l'arrière (plus d'adhérence sur le train arrière)
- Moins fluide – déséquilibre vers l'avant (plus d'adhérence sur l'avant / de directivité).
- Il est préférable de d'utiliser une huile plus liquide avec des pneus avants plus mous, par exemple du magenta au lieu du purple pour plus d'adhérence globale plutôt que d'utiliser une huile moins fluide et des pneus avant plus durs.

Droop pod

- Plus – voiture plus vive. Plus de directivité à haute vitesse. Meilleure maîtrise de sur piste bosselée.
- Moins ou pas – voiture enroulant plus en virage

Biellettes latérales (Centre de roulis)

- Plus haut – rehausse le centre de roulis. Augmentera la directivité.
- Plus bas – baisse le centre de roulis. Limitera plus le train arrière.

Position des accumulateurs

- avancé – plus facile à conduire, moins de directivité. Moins de transfert de masse en virage.
- reculé – plus de directivité dû à l'augmentation du transfert de masse. Car can feel darty off-power. Ceci couplé avec un amortisseur plus long fera que la voiture tournera plus par déchargement des pneus arrière.

Fusées de direction

- Offline – standard sur toutes les voitures (sauf ovale)
- Inline – grosse augmentation de la réponse de la direction. La voiture devient vraiment piégeuse. Parfois utiliser en GrC 10°.

Entretoise au niveau du té

- Sous le pivot avant – augmente l'anti-cabrage – plus de direction en entrée de virage et plante le train arrière au milieu et sortir de virage.

Pneus avants

- Bord moins rond – rend la voiture plus nerveuse et la voiture aura tendance à vouloir se retourner dans les cas de haute vitesse. Peut être avantageux dans les conditions de faible adhérence quand le voiture n'a pas d'adhérence dans les conditions de haute vitesse

Voie arrière

- Plus large – plus stable, mais voiture plus souvreuse
- Plus étroit – plus de direction

Ajustements classiques: pneus avants, ressort central, et traitement des pneus avants
Généralité: tout ce qui raidie l'arrière augmente la directivité

Richard Chang [rpchang@pobox.com] (10/4/2006)

Traduction : Arn0