

SUPPORTO SERVO

Il Servo Flottante aumenta la flessione del telaio rendendo la macchina più facile da guidare e nell'affrontare i cordoli



Il Servo montato in posizione standard diminuisce la flessione del telaio, aumenta la risposta dello sterzo e la velocità di sterzata



SUPPORTO SERVO

Il supporto dello sterzo flottante rende la macchina più facile da guidare sui cordoli e sullo sconnesso, diminuisce il sovrasterzo



Il supporto dello sterzo standard massimizza la risposta dello sterzo e rende l'auto più precisa

AMMORTIZZATORE
MOLLA

MORBIDA	Maggiore trazione posteriore e miglior controllo sullo sconnesso, maggior sterzo in rilascio, minore in accelerazione
DURA	Minore trazione posteriore, più sterzo a metà e in uscita di curva in accelerazione ma meno in rilascio
OLIO	
FLUIDO	Consigliato per circuiti sconnessi o con basso grip
DENSO	Consigliato per circuiti lisci o con alto grip

MOLLE ANTERIORI

MORBIDE	Più sterzo ma affondano più facilmente con il rischio di collasso
DURE	Meno sterzo perché non consentono all'anteriore di affondare. Auto più dolce in inserimento.

OLIO SMORZATORI LATERALI

Aggiungere olio solo nelle scanalature e non in tutto lo smorzatore

In condizioni di ALTO grip utilizzare olio FLUIDO

In condizioni di BASSO grip o su ASFALTO utilizzare olio DENSO

ANGOLAZIONE DEGLI SMORZATORI LATERALI

Maggiore è l'angolo, minore è il rollio e maggiore è lo smorzamento, l'auto diventa più rigida

Minore è l'angolo (smorzatore parallelo al telaio), maggiore è il rollio e l'auto diventa più morbida

CENTRI DI ROLLIO

Il centro di rollio anteriore influisce maggiormente sullo sterzo in accelerazione a metà e fine curva

BASSO	Per abbassare il centro di rollio, inclinare meno i bracci sospensione (maggiormente "paralleli" al suolo) Più sterzo in accelerazione, auto meno reattiva, adatta a circuiti lisci con alto grip con curve lunghe e veloci
ALTO	Per alzare il centro di rollio, inclinare maggiormente i bracci (meno "paralleli" al suolo) Meno sterzo in accelerazione, auto più reattiva, utilizzato in condizioni di alto grip per ridurre il cappottamento, adatto a circuiti con repentini cambi di direzione

DROP ANTERIORE

PIU' spessori = MENO drop	Auto più reattiva e maggiore sterzo in accelerazione
MENO spessori = PIU' drop	Auto meno reattiva, minor sterzo in accelerazione

DROP DEL POD POSTERIORE

MAGGIORE	Minore inserimento, maggiore sterzo nelle curve veloci, adatto sullo sconnesso
MINORE O NULLO	Auto più dolce in percorrenza di curva

POSIZIONE ACKERMANN

INTERNO (1)	Meno Ackermann, auto più reattiva, maggiore inserimento in curva
ESTERNO (2)	Più Ackermann, auto più semplice da guidare, aumento della velocità di percorrenza

ACKERMANN ESTERNO

INTERNO (1)	Meno Ackermann, auto più reattiva, maggiore inserimento in curva
ESTERNO (2)	Più Ackermann, auto più semplice da guidare, aumento della velocità di percorrenza

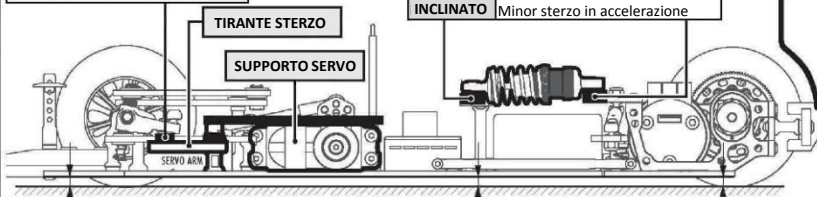
CONVERGENZA (TOE)

APERTA (TOE-OUT)	Diminuisce stabilità in rettilineo e l'auto "cerca" maggiormente la strada ma migliora l'inserimento
CHIUSA (TOE-IN)	Aumenta la stabilità in rettilineo ma diminuisce l'inserimento

POSIZIONE BATTERIA LIPO

LONGITUDINALE	Maggior rollio e sterzo, consigliato su asfalto e per basso-medio grip su carpet
TRASVERSALE	Auto più facile da guidare, minor possibilità di cappottare in condizioni di alto grip, consigliata su carpet in condizioni di alta aderenza

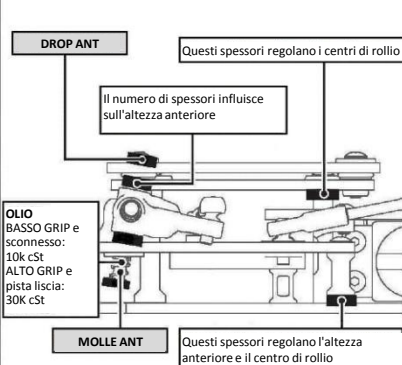
Questi spessori regolano l'angolo dei tiranti sterzo. Diminuendo lo spessore aumenta l'inserimento ad inizio curva ma la macchina diventa più difficile da guidare



ALTEZZA DA TERRA

AUMENTANDO (alzando la macchina) aumenta il rollio, adatto sullo sconnesso

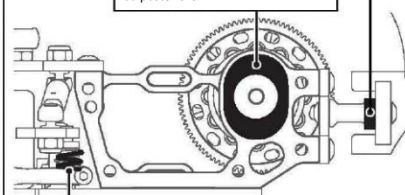
DIMINUENDO (abbassando la macchina) aumenta il grip generale e la risposta dello sterzo, adatto a piste lisce



SPESSORI ALA POSTERIORE

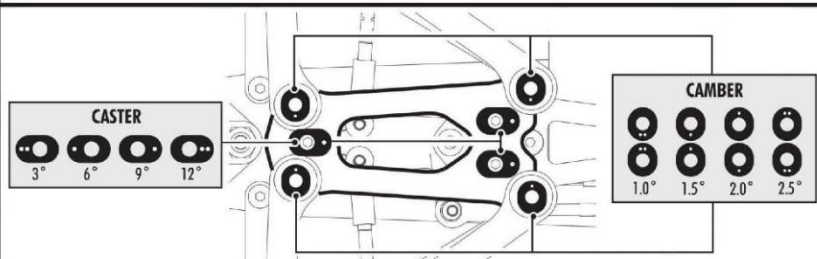
PIU' Spessori	Maggiore trazione posteriore e più stabilità
MENO Spessori	Maggiore velocità di punta e più risposta dello sterzo

Questi eccentrici regolano l'ALTEZZA del Pod posteriore



MOLLE LATERALI

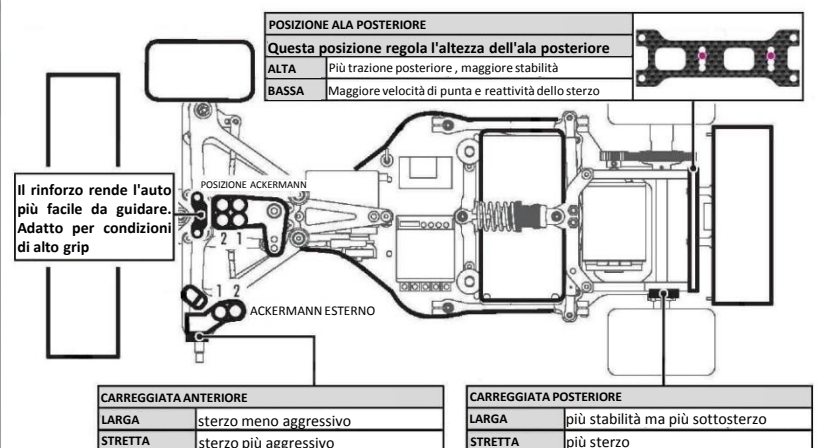
MORBIDE	Auto più facile da guidare in condizioni di bassa aderenza, ma più difficile in condizioni di alta aderenza
DURE	Maggiore risposta dello sterzo, aumenta la possibilità di cappottare con alto grip



PIU' angolo di Caster	Maggiore velocità di percorrenza, aumenta il cappottamento in condizioni di alto grip. Adatto a piste larghe dove si ricerca elevata velocità di percorrenza
MENO angolo di Caster	Sterzo più reattivo. Adatto a piste tecniche dove si ricerca elevata reattività di sterzo

Maggiore è l'angolo di Camber, maggiore è lo sterzo, anche se l'auto diventa più sensibile e difficile da guidare

MENO Camber per Carpet e alto grip
PIU' Camber per asfalto e basso grip



CARREGGIATA ANTERIORE	
LARGA	sterzo meno aggressivo
STRETTA	sterzo più aggressivo

CARREGGIATA POSTERIORE	
LARGA	più stabilità ma più sottosterzo
STRETTA	più sterzo

TELAIO

2,0 mm GRAPHITE	per condizioni di bassa aderenza, più trazione generale, più inserimento ad inizio curva
2,5 mm GRAPHITE	STANDARD
2,0 mm ALU	più trazione e più sterzo e stabilità in specifiche condizioni
2,0 mm ALU FLEX	per basso e medio grip, aumenta flessione e trazione, più sterzo