

POSITION HAUTE AMORTISSEUR (TOURELLE AMORTISSEUR)		
Tourelle Amortisseur Avant	Trous Extérieurs	Direction plus rapide Mieux sur les bosses et les sauts
	Trous Intérieurs	Plus facile à conduire, direction initiale plus lente. Plus de mordant dans les virages
Tourelle Amortisseur Arrière	Trous Extérieurs	Moins de tenu et plus de traction dans les virages. Se place mieux en sortie
	Trous Intérieurs	Plus de direction dans les virages. Plus de grip dans le milieu

POSITION BASSE DES AMORTISSEURS (TRIANGLE)		
Triangle Avant	Trous Extérieurs	Plus facile à conduire, augmente la stabilité. Rayon de braquage plus grand
	Trous Intérieurs	Direction plus rapide. Mieux sur les bosses et sauts
Triangle Arrière	Trous Extérieurs	Plus de stabilité. Plus de grip dans les virages
	Trous Intérieurs	Mieux sur les bosses et sauts. ???less side bite Plus de traction en sortie de virage

EMPLACEMENT DE LA BIELLE DE CARROSSAGE AVANT	
Trous Extérieurs	Plus de direction dans le virage. La voiture est plus réactive.
Trous Intérieurs	Plus de direction en dehors du virage

CENTRE DE ROULIS AVANT	
Centre de Roulis Intérieur	Diminue la direction dans les virages. La voiture est moins réactive. Utilisation en condition d'adhérence élevée.
Centre de Roulis Extérieur	Augmente la direction dans les virages. La voiture est plus réactive

CENTRE DE ROULIS ARRIERE	
Centre de Roulis Intérieur	Plus de puissance et d'adhérence dans les virages à basse vitesse, mais moins de rotation dans les virages.
Centre de Roulis Extérieur	Plus il est haut, plus il est disposé à tourner. Et plus il sera capable d'être poussé vers l'extérieur.

FUSEE AVANT	
Moyen	Plus agressif
Dur	Moins de direction assistée

ETRIER AVANT	
Moyen	Bosses mieux absorbées, plus facile à conduire.
Dur	Plus de direction, plus agressif

LARGEUR DE VOIE AVANT	
Plus Large	Diminue l'adhérence. Augmente le sous-virage. Ralentit la réactivité de la direction. Evite le roulis de traction
Plus Etroit	Augmente l'adhérence. Diminue le sous-virage. Accélère la réactivité de la direction

LARGEUR DE VOIE ARRIERE	
Plus Large	Augmente l'adhérence arrière à l'entrée du virage. Augmente high speed on throttle steering?? Evite le roulis
Plus Etroit	Augmente l'adhérence à la sortie du virage. Augmente le sous-virage à grande vitesse.

LA CHASSE	
Moins de Chasse	Diminue la stabilité en ligne droite. Augmente la direction assistée à l'entrée du virage. Augmente efficacité de la suspension.
Plus de Chasse	Augmente la stabilité en ligne droite. Diminue la direction assistée à l'entrée des virages. Rend la voiture plus stable sur une piste bosselée.

L'ANTI-PLONGEE	
Plus d'anti-plongée	Plus de transfert de poids à l'avant du châssis en cas de dérapage ou de freinage. Le châssis se comprime ou s'abaisse davantage en cas de freinage ou dérapage. La tenue de route est améliorée sur des piste bosselées. La réponse de la direction est réduite.
Moins d'anti-plongée	Moins de transfert de poids vers l'avant du châssis en cas de dérapage ou de freinage. Le châssis se comprime ou s'abaisse moins en cas de dérapage ou de freinage. La tenue de route est améliorée sur des pistes lisses. La réponse de la direction est améliorée.

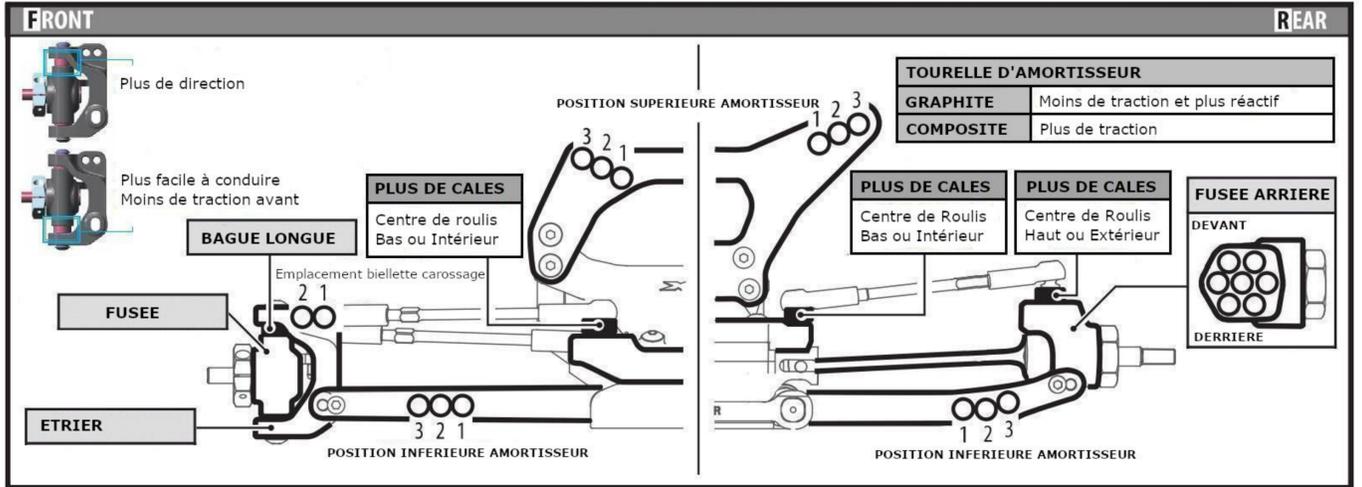
LE PARALLELISME AVANT	
Plus vers l'intérieur	Rend la voiture plus facile à conduire
Plus vers l'extérieur	Diminue le sous-virage. Augmente la direction à l'entrée du virage. Réponse rapide de la direction. Moins stable à l'accélération. Rend la voiture plus difficile à conduire.

LE PARALLELISME ARRIERE	
Plus vers l'intérieur	Augmente le sous-virage. Une sortie de virage plus stable. Moins de risque de perdre l'adhérence arrière. Decreases top
Moins vers l'intérieur	Moins stable à la sortie de virage et au freinage en virage. Plus de risque de perdre l'adhérence arrière. Augmente la vitesse de pointe.

EMPATTEMENT A CALE DE BRAS	
Bras à l'avant=poids à l'arrière=faible traction	
Bras à l'arrière= poids à l'avant=grosse traction	

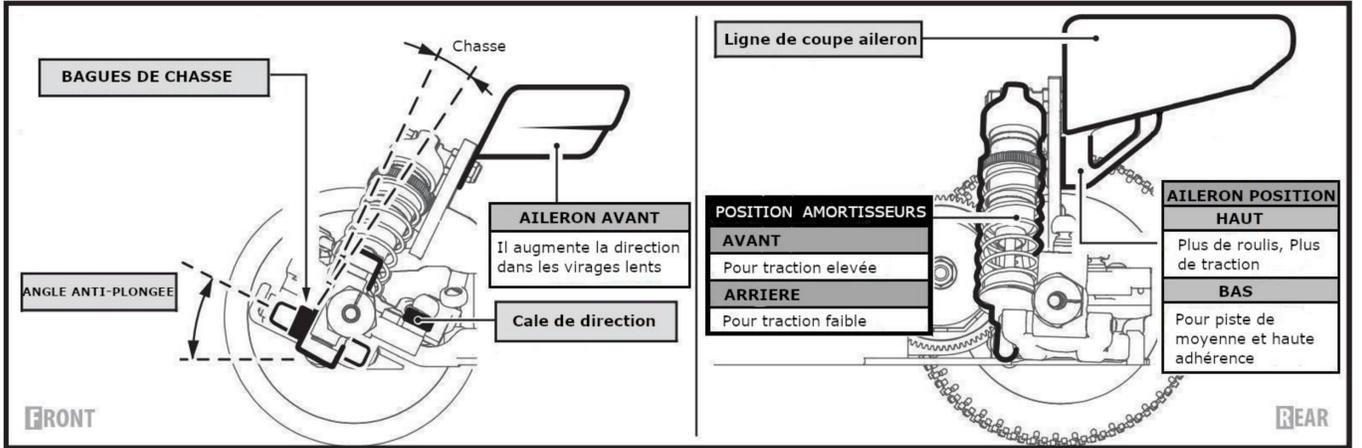
PROTECTION LATERALE	
Moyenne	Pour faible et moyenne traction
Dur	Pour moyenne et haute traction

BARRE STABILISATRICE ARRIERE	
Plus Fine	Augmente le roulis arrière du châssis. Augmente la traction arrière et diminue l'avant. Diminue la direction assistée
Plus Epaisse	Diminue le roulis arrière du châssis. Diminue la traction arrière. Augmente la direction assistée. Accélère la réponse de la direction dans les chicanes à haute vitesse.



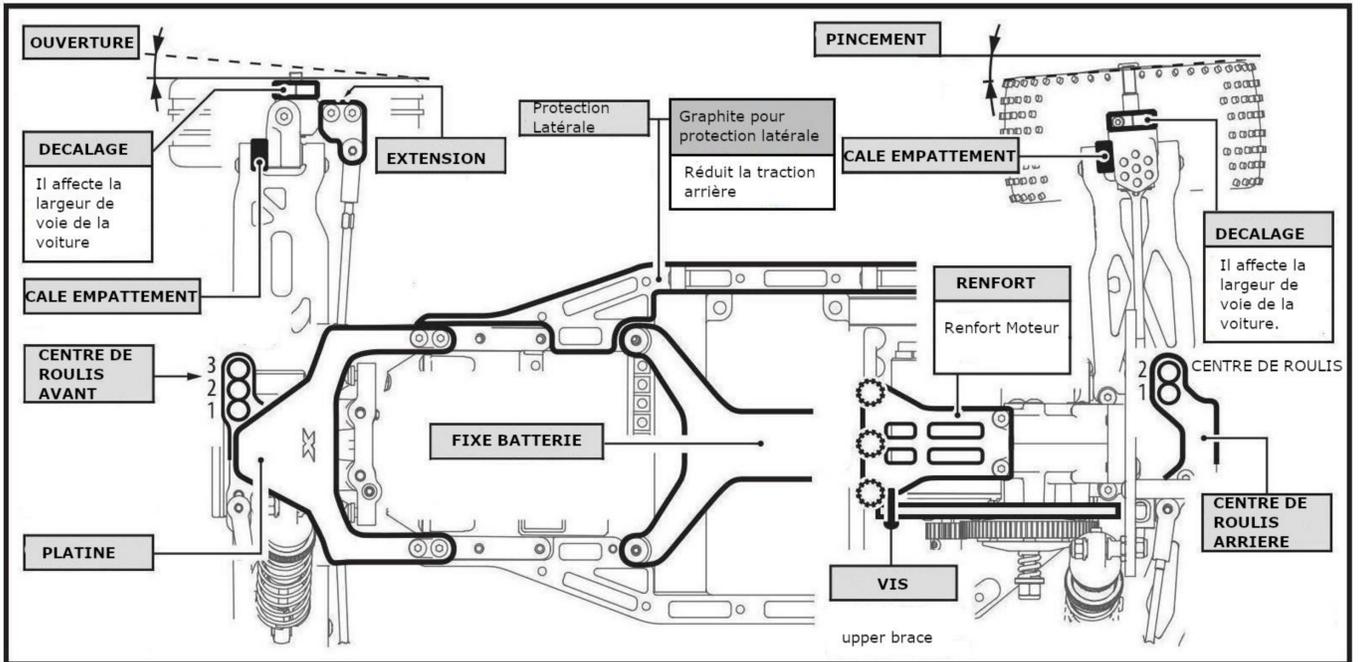
FUUSEE ARRIERE	
Moyen	Pour très faible et faible traction
Dur	Pour moyenne et haute traction
Aluminium	Pour très haute traction

FUUSEE ARRIERE EMPLACEMENT DES TROUS			
Trous avant	Plus d'adhérence arrière	Trous Intérieurs	Augmente la direction. Diminue la stabilité dans les virages. Augmente légèrement la traction motrice
Trous arrière	Moins d'adhérence arrière	Trous Extérieurs	Diminue le carrossage arrière, augmente la stabilité. Ralentit la réactivité de la voiture.



Plus de cales	Moins de direction dans les virages, réponse plus douce de la direction. Meilleur sur piste bosselées et accidentées
Moins de cales	Plus de direction dans les virages, plus facile à contrôler sur les pistes.

LIGNE DE COUPE D'AILERON	
+	Plus de traction
0	Traction initiale
-	Moins de traction



CENTRE DE ROULIS AVANT	
MOYEN	Génère plus de traction. Absorbe mieux les chocs
DUR	Plus précis
ALU	Une direction plus précise et une résistance accrue.

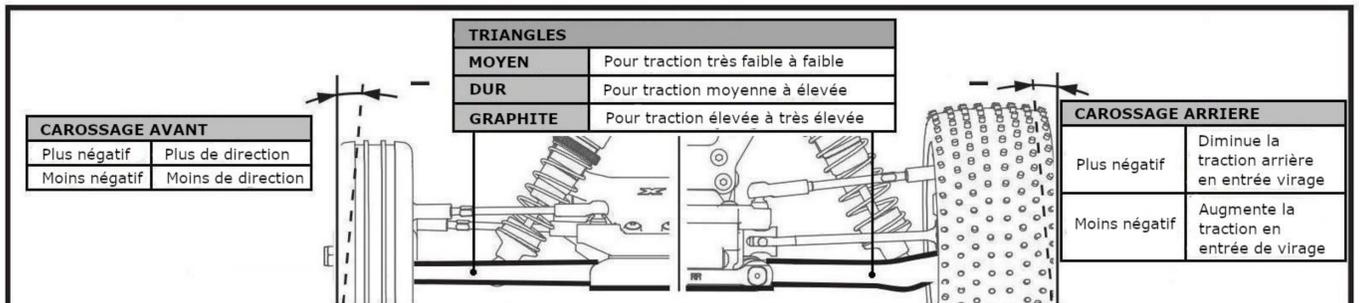
EXTENSION	
2 SLOTS	Tourne moins les roues extérieures. Plus facile à conduire, moins agressif.
1 SLOT	Entre 2 et 0
0 SLOTS	Direction plus agressive. Conseillé pour les petites pistes techniques.

CENTRE DE ROULIS ARRIERE	
COMPOSITE	Pour traction basse à élevée.
ALU	Pour traction très élevée.

FIXE BATTERIE	
COMPOSITE	Pour des conditions de traction très faible à moyenne.
GRAPHITE	Pour des conditions de traction élevés à très élevée.

PLATINE DE DIRECTION POUR BARRE ANTI-ROULIS	
MOYEN	Pour des conditions de traction très faible à moyenne. Génère plus de traction et absorbe mieux les chocs.
DUR	Pour des conditions de traction élevés à très élevée. Rend la voiture plus précise.

VIS DU MONTAGE MOTEUR	
OUI	Moins flexion châssis
NON	Plus flexion châssis



LA GARDE AU SOL	
Diminution de la garde au sol	Augmente la stabilité générale. Mieux sur les pistes lisses.
Augmentation de la garde au sol	Diminue la stabilité générale. Meilleur sur les pistes bosselées
Assiette Cabrée	Augmente le transfert de poids vers l'arrière à l'accélération. Augmente la stabilité, diminue la direction.
Assiette Plongée	Augmente le transfert de poids vers l'avant à l'accélération. Augmente la direction et diminue la traction arrière.

## REGLAGE DE TRANSMISSION

<b>SLIPPER</b>	Un slipper plus serré fait que la voiture accélère plus vite et est plus agressive. Mais si c'est trop, vous risquez de faire lever l'avant de la voiture et de perdre le contrôle.
----------------	---



<b>DIFF A PIGNONS</b>	Recommandé pour traction moyenne et élevée. La voiture est plus agressive.
<b>HUILES</b>	Plus fluide = augmente la traction arrière. Plus épaisse = augmente la direction.



<b>DIFF A BILLES</b>	Recommandé si faible traction, si plus lisse. Génère plus d'adhérence
----------------------	---

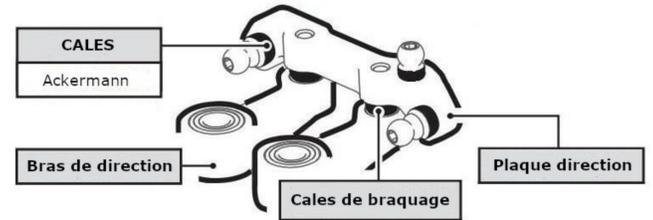


ACKERMANN	
<b>Moins de cales</b>	Adoucit la réponse de la direction. La voiture réagit en douceur. Plus adapté aux enchainement fluides et aux virages à grande vitesse
<b>Plus de cales</b>	Accélère la réponse initiale de la direction. La voiture réagit plus rapidement aux sollicitations de la direction. adapté aux petites pistes étroites

BRAS DE DIRECTION	
<b>COMPOSITE</b>	Facile à conduire et plus tolérant.
<b>ALU</b>	Direction plus agressive, plus précise.

CALES DE BRAQUAGE	
<b>Plus de cales</b>	Moins de direction au milieu du virage, réponse de la direction plus douce. Meilleur sur piste cahoteuse et bosselées.
<b>Moins de cales</b>	Plus de direction au milieu du virage. Plus facile à conduire sur piste lisse.

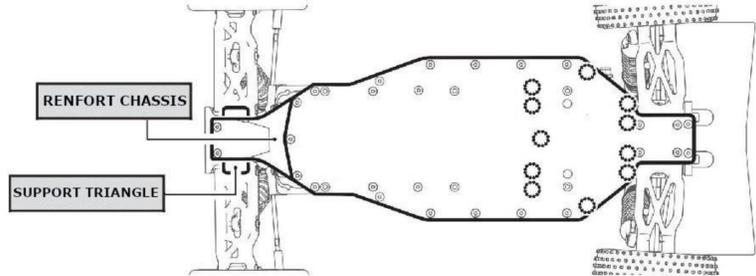
PLAQUE DE DIRECTION	
<b>COMPOSITE</b>	Facile à conduire, plus tolérant, moins de direction
<b>ALU</b>	Une direction plus agressive, plus précise



RENFORT DE CHASSIS	
<b>MOYEN</b>	Pour une traction très faible, faible et moyenne, génère plus de traction
<b>DUR</b>	Pour une traction élevée, plus stable et moins de traction sur la suspension avant

SUPPORT DE TRIANGLE	
<b>COMPOSITE</b>	Génère plus de traction à l'avant
<b>ALU</b>	Rend la voiture plus
<b>LAITON</b>	Ajoute plus de poids à l'avant. Réduit le transfert de poids
Un support plus lourd ajoute de la direction et élimine l'avant pour remonter en cas d'accélération	

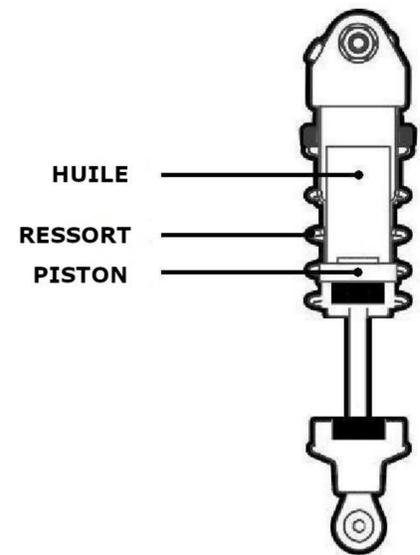
CHASSIS FLEXIBLE	
Plus on utilise de vis et plus la voiture est rigide. Moins on utilise de vis et plus la voiture est souple. On utilise un réglage rigide sur les pistes à forte adhérence ou il faut beaucoup de direction et de réponse de la voiture.	



## AMORTISSEURS

	HUILES	TROUS DE PISTON	EFFETS
AMORTISSEURS AVANT			
<b>Plus Souple</b>	Plus fluide	Plus de trous Trous plus grands	Augmente la direction sur surface à faible adhérence. Ralentit la réponse de la direction. Diminue la direction initiale à l'entrée du virage. Augmente survirage en sortie virage / en accélération.
<b>Plus Dur</b>	Plus épais	Moins de trous Trous plus petits	Réponse plus rapide de la direction. Diminue la direction en cas d'adhérence faible. Augmente direction initiale à l'entrée virage. Augmente sous-virage en sortie virage / en accélération
AMORTISSEURS ARRIERE			
<b>Plus Souple</b>	Plus fluide	Plus de trous Trous plus grands	Augmente l'adhérence arrière en sortie de virage / en accélération
<b>Plus Dur</b>	Plus épais	Moins de trous Trous plus petits	Diminue l'adhérence arrière en sortie de virage / en accélération

RESSORT D'AMORTISSEUR	
<b>Plus Souple</b>	Plus de roulis, plus de traction. Meilleur sur les pistes bosselées. Augmente les chances de toucher le châssis à l'atterrissage.
<b>Plus dur</b>	Moins de roulis, moins de traction. Plus réactif. Meilleur sur les pistes lisses. Diminue les chances de toucher le châssis à l'atterrissage.



## INSERTS ARRIERES EXCENTRIQUES

ANTI-CABRAGE (anti-squat)		
RR	RF	(°)
		= 2°
		= 3°
		= 1°
		= 3°
		= 2°
		= 4°
		= 1°
		= 2°
		= 0°

CENTRE DE ROULIS (roll center)		
RR	RF	(mm)
		= +0.75mm
		= 0mm
		= -0.75mm

LARGEUR DE VOIES		
RR	RF	(mm)
		= +1.5mm
		= 0mm
		= -1.5mm

PINCEMENT (toe in)		
RR	RF	(°)
		= 4°
		= 5°
		= 3°
		= 3°
		= 4°
		= 2°
		= 5°
		= 6°
		= 4°

La largeur de la voie est directement influencée par la taille des roues et des pneus utilisés

Les tableaux décrivent les ajustements en utilisant les positions centrales et extérieures des inserts excentriques. Les inserts excentriques en position centrale permettent un réglage plus fin.

ANTI-CABRAGE (anti-squat)	
<b>Moins anti-cabrage (triangle à plat)</b>	Augmente la traction arrière à la décélération, diminue la traction arrière à l'accélération. Meilleur sur piste bosselée
<b>Plus d'anti-cabrage (plus incliné vers arrière)</b>	Augmente la traction arrière à l'accélération, diminue la traction arrière à la décélération. Meilleur sur piste lisse à forte adhérence. Permet de mieux gérer les atterrissages lors des sauts.

CENTRE DE ROULIS (roll center)	
<b>Inférieur</b>	Plus de puissance et de prise de virage à basse vitesse. Moins de rotation ds virage
<b>Supérieur</b>	Plus il est haut plus il est disposé à tourner et plus la voiture pourra être poussée

LARGEUR DE VOIE	
<b>Plus large</b>	Augmente l'adhérence arrière en entrée de virage. Augmente la vitesse de rotation. Evite à la voiture de se retourner (casquette).
<b>Plus étroite</b>	Augmente l'adhérence en sortie de virage. Augmente le sous-virage à haute vitesse

PARALLELISME (toe)	
<b>Plus de pincement</b>	Augmente le sous-virage. Plus de stabilité à la sortie de virage, et à la rupture, moins de chance de perdre l'adhérence arrière. Diminue la vitesse de pointe.
<b>Moins de pincement</b>	Moins stable à la sortie de virage à l'accélération. A la rupture, plus de chance de perdre l'adhérence arrière. Plus de vitesse de pointe.