

NACHLAUFWINKEL	
weniger Nachlaufwinkel	reduziert Geradeauslauf, erhöht Lenkung ohne Last am Kurveneingang, verbessert die Effizienz der Radaufhängung, reduziert die Lenkung unter Last in der Kurvenmitte und am Kurvenausgang
mehr Nachlaufwinkel	verbessert Geradeauslauf, reduziert Lenkung ohne Last am Kurveneingang, verbessert die Lenkung unter Last in der Kurvenmitte und am Kurvenausgang, macht das Auto stabiler auf unebenen Strecken

UNTERLEGSCHLEIBEN LENKUNG	
weniger Scheiben	weniger Lenkung in der Kurvenmitte, weiches Einlenkverhalten, besser auf rauen, welligen Strecken
mehr Scheiben	reagiert besser auf Lenkung

RADSTAND	
längerer Radstand	Auto ist stabiler, einfacher zu fahren hat aber weniger Lenkung, lenkt schlechter ein, besser auf großen Strecken oder Strecken mit viel Griff
kürzerer Radstand	Gegensätzlich zu „langer Radstand“, spricht besser auf Lenkbefehle an, Auto ist aggressiver, besser auf schmalen technischen Strecken

LENKHABEL	
H	einfacher zu fahren
M	mehr Traktion und Lenkung aber schwieriger zu fahren
ALU	für Moosgummireifen

QUERLENKER ANSCHRAUBPOSITION	
innerer Anschraubpunkt	mehr Traktion, mehr Neigung (wanken), schiebt mehr über die Vorderachse unter Last. Empfohlen für kleine - mittlere Strecken mit wenig/mittlerer Traktion
Outer hole	bessere Kurvengeschwindigkeit, weniger Neigung (wanken), weniger Traktion, empfohlen für große Strecken mit viel Traktion

VORDERE ANTRIEBSWELLE	
52mm	empfohlen für Teppich und große Asphaltstrecken
50mm	besseres Lenkverhalten aber schwieriger zu fahren, empfohlen für wenig bis mittleren Griff und kleine Asphaltstrecken

ANTRIEBSWELLE	
ECS	mehr Lenkung und besseres „Eindrehen“ der Hinterachse, weniger Traktion, schwieriger in Schikanen
CVD	weniger Lenkung, generiert mehr Traktion, einfacher in Schikanen zu fahren

VORDERE SPUR	
Erhöhen (Nachspur)	stabiler unter Last und auf der Geraden
Reduzieren (Vorspur)	reduziert Untersteuern, verbessert Lenkung am Kurveneingang, schnelleres Ansprechverhalten auf Lenkbefehle, weniger stabil beim Beschleunigen, macht das Auto schwieriger zu fahren

HINTERE SPUR	
Erhöhen (mehr Vorspur)	mehr Traktion, stabiler, aber schiebt mehr über die Vorderachse unter Last und niedrigere Kurvengeschwindigkeit
Reduzieren (weniger Vorspur)	weniger Traktion, bessere Kurvengeschwindigkeit, mehr Lenkung unter Last und mehr Eindrehen der Hinterachse

ACKERMANN	
weniger Scheiben	ruhigeres Lenkverhalten, Auto reagiert sanfter, besser geeignet für flüssige Strecken mit Hochgeschwindigkeitskurven
mehr Scheiben	Lenkung spricht anfangs schneller an, Auto reagiert schneller auf Lenkeinschlag, besser geeignet für kleine und enge Strecken

SCHEIBEN UNTER DEN STOßDAMPFERN	
mehr Scheiben	einfacher zu fahren, stabiler aber weniger Lenkung
weniger Scheiben	schwieriger zu fahren, mehr Lenkung

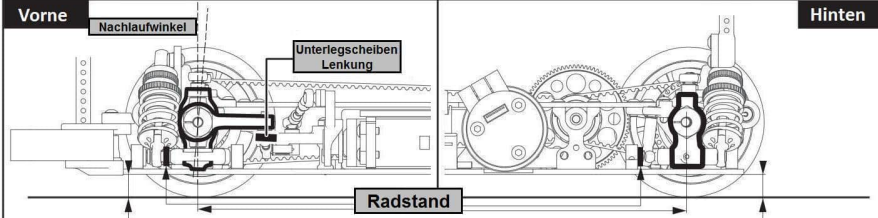
ROLLZENTRUM OBERER HALTER	
Vorne	kürzerer oberer Querlenker (1) reagiert besser auf Lenkung, mehr Lenkung am Kurveneingang, Auto neigt (wankt) mehr. längerer oberer Querlenker(4) reagiert träger auf Lenkung, mehr Lenkung in der Kurvenmitte, Auto neigt (wankt) weniger
Hinten	kürzerer oberer Querlenker (1) mehr Hinterachsgriff, niedrigere Kurvengeschwindigkeit, weniger Eindrehen der Hinterachse, Auto neigt (wankt) mehr. längerer oberer Querlenker(4) weniger Hinterachsgriff, höhere Kurvengeschwindigkeit, mehr Eindrehen der Hinterachse, Auto neigt (wankt) weniger

STABILISATOREN	
Vorne	
weicher (dünnere Draht)	Chassis neigt (wankt) mehr, verbessert Traktion vorne, reduziert Traktion hinten, verbessert Lenkung ohne Last (kann Übersteuern hervorrufen) Chassis neigt (wankt) weniger, reduziert Traktion vorne, verbessert Traktion hinten, reduziert Lenkung ohne Last am Kurveneingang (Untersteuern nimmt zu), schnelleres Ansprechverhalten auf Lenkbefehle
härter (dickerer Draht)	Chassis neigt (wankt) weniger, reduziert Traktion hinten, verbessert Traktion vorne, erhöht Lenkung unter Last (kann Übersteuern hervorrufen), schnelleres Ansprechverhalten auf Lenkbefehle in schnellen Schikanen
Hinten	
weicher (dünnere Draht)	Chassis neigt (wankt) mehr, verbessert Traktion hinten, reduziert Traktion vorne, reduziert Lenkung unter Last (Untersteuern nimmt zu)
härter (dickerer Draht)	Chassis neigt (wankt) weniger, reduziert Traktion hinten, verbessert Traktion vorne, erhöht Lenkung unter Last (kann Übersteuern hervorrufen), schnelleres Ansprechverhalten auf Lenkbefehle in schnellen Schikanen

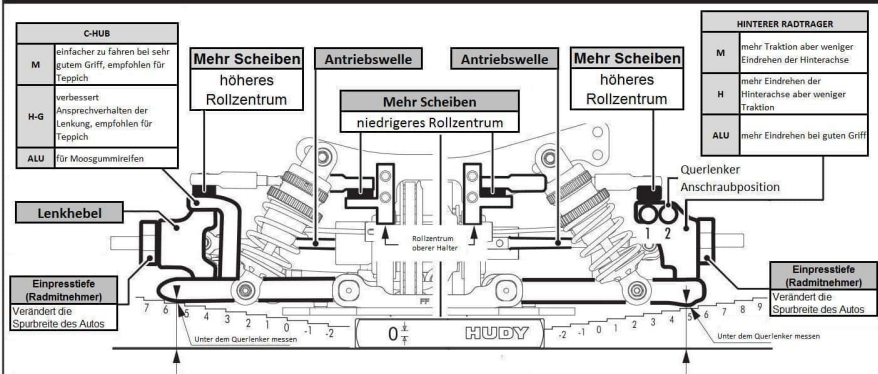
STOßDAMPFER OBERE POSITION (DAMPFERBRÜCKE)	
Vordere Stoßdämpfer schräger	verschlechtert Lenkung am Kurveneingang aber verbessert Kurvengeschwindigkeit
Vordere Stoßdämpfer steiler	mehr Lenkung am Kurveneingang
Hinterere Stoßdämpfer schräger	höhere Kurvengeschwindigkeit und besseres Eindrehen des Autos
Hinterere Stoßdämpfer steiler	mehr Hinterachsgriff

DIFFERENTIAL POSITION	
Vorderes Differential	
Oben	mehr Lenkung aber weniger Vorderachsgriff
Unten	mehr Vorderachsgriff aber das Auto schiebt mehr über die Vorderachse beim Gas geben
Hinteres Differential	
Oben	mehr Lenkung unter Last aber das Heck wird etwas lockerer, Eindrehen der Hinterachse wird mehr/zerzagt übersteuern
Unten	mehr Hinterachsgriff, hauptsächlich Griff unter Last, macht das Auto stabiler in Schikanen aber das Auto schiebt mehr über die Vorderachse beim Gas geben

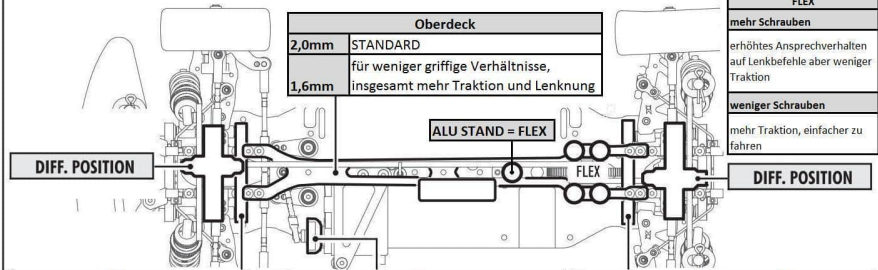
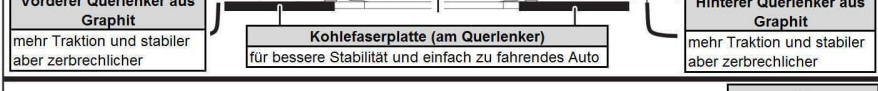
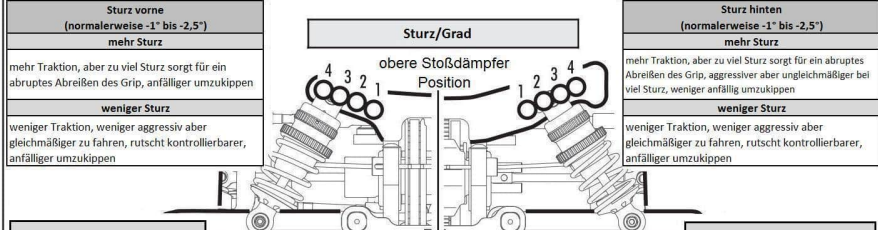
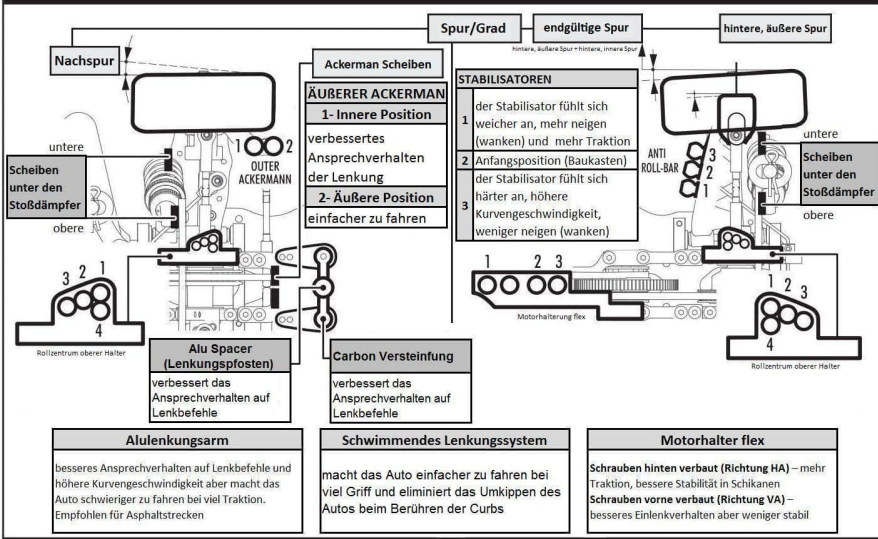
DIFFERENTIAL	
Starrachse vorne	
mehr Lenkung in der Kurve, besser beim Bremsen	
Differential vorne	
reagiert träger auf Lenkung aber höhere Kurvengeschwindigkeit (500k-1 Mio)	
Differential hinten	
weich	mehr Lenkung in der Kurve und mehr Traktion
hart	bessere Stabilität und bessere Kurvengeschwindigkeit



BODENFREIHEIT	
weniger Bodenfreiheit	besser auf glatten Strecken, Auto reagiert schneller, insgesamt mehr Griff
mehr Bodenfreiheit	besser auf holprigen Strecken, Auto reagiert langsamer, Chassis neigt sich mehr, insgesamt weniger Griff
Vorne weniger als hinten bis 0,5 mm	verbesserte Lenkung in der Kurve, Auto hält in der Kurve besser, erhöhtes Übersteuern unter Last

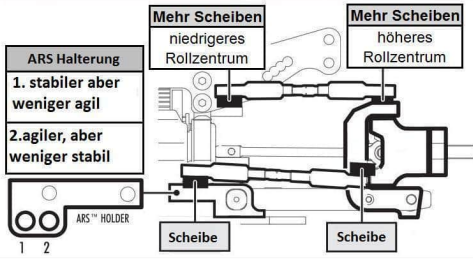


VORDERER AUSFEDERWEGSBEGRENZER	
weniger Ausfederweg (höherer Wert)	erhöht Lenkung ohne Last und Ansprechverhalten der Lenkung und macht das Auto einfacher in Schikanen zu fahren
mehr Ausfederweg (kleinerer Wert)	verringert das Ansprechverhalten der Lenkung aber erhöht die Lenkung unter Last und die Kurvengeschwindigkeit
HINTERER AUSFEDERWEGSBEGRENZER	
weniger Ausfederweg (höherer Wert)	erhöht die Stabilität aber das Auto schiebt mehr über die Vorderachse beim Gas geben
mehr Ausfederweg (kleinerer Wert)	erhöht die Lenkung unter Last und die Kurvengeschwindigkeit aber macht das Auto weniger stabil



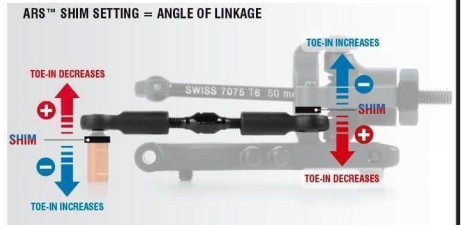
unterer Aufhängungsblock		Servo Horn		unterer Aufhängungsblock	
Einteilig	mehr Traktion und das Auto fühlt sich ruhiger in den Kurven an	SERVO SAVER	STANDARD	Einteilig	verbesserte Lenkung, für Strecken mit viel Griff, erhöhtes Eindrehen der Hinterachse
Zweiteilig	mehr Lenkung	ALU	mehr Lenkung in der Kurve und besseres Ansprechverhalten auf Lenkbefehle	Zweiteilig	für Strecken mit wenig und mittleren Griff

**ARS**  
ACTIVE REAR  
SUSPENSION™



**Scheiben auf dem ARS-Gestänge**

Mehr Scheiben auf dem ARS-Gestänge neigen das Gestänge mehr, was in der Kurve dazu führt, dass die Vorspur abnimmt.  
Beispiel: Mit einer 1mm Scheibe wird die Spur auf 2,5 Grad reduziert sobald das Auto einfedert. Das bedeutet, dass das Auto in der Kurvenmitte stärker zum Lenken beginnt und dadurch eine höhere Kurvengeschwindigkeit bei abnehmender Traktion erreicht wird.



**Stoßdämpfer**

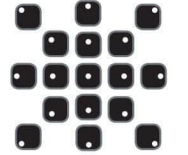
	Dämpferöl	Kolbenlöcher	Effekt
<b>Vordere Stoßdämpfer</b>			
weichere Dämpfung	dünnere	mehr Löcher/größere Löcher	langsames Ansprechverhalten auf Lenkbefehle, Lenkung spricht am Kurveneingang schlechter an, mehr Übersteuern am Kurvenausgang/beim Beschleunigen
härtere Dämpfung	dicker	weniger Löcher/kleinere Löcher	schnelleres Ansprechverhalten auf Lenkbefehle, Lenkung spricht am Kurveneingang besser an, mehr Untersteuern am Kurvenausgang/beim Beschleunigen
<b>Hintere Stoßdämpfer</b>			
weichere Dämpfung	dünnere	mehr Löcher/größere Löcher	schnelleres Ansprechverhalten auf Lenkbefehle, verbessert Hinterachsgriff am Kurvenausgang/beim Beschleunigen, verschlechtert Hinterachsgriff beim Bremsen
härtere Dämpfung	dicker	weniger Löcher/kleinere Löcher	langsames Ansprechverhalten auf Lenkbefehle, verschlechtert Hinterachsgriff am Kurvenausgang/beim Beschleunigen, verbessert Hinterachsgriff beim Bremsen
<b>Federn</b>			
Vorne	Härter	schnelleres Ansprechverhalten der Lenkung am Kurveneingang, weniger Lenkung am Scheitelpunkt und am Ausgang, Auto reagiert schneller, kann um die Mittellage nervös werden.	
	Weicher	Auto spricht weniger stark auf Lenkbefehle an, besonders beim Bremsen, Auto hat mehr Lenkung in der Kurve und am Ausgang, Auto fühlt sich ruhiger an	
Hinten	Härter	Auto hat weniger Hinterachsgriff, mehr Lenkung, vor allem unter Last	
	Weicher	Auto hat mehr Hinterachsgriff in allen Teilen der Kurve, Auto fühlt sich ruhiger an	
<b>Rebound (Rückprall der Kolbenstange)</b>			
mehr Rebound (Kolbenstange fährt weiter aus Dämpfer)	Auto bekommt mehr Griff, Auto reagiert besser, Auto fällt leichter um bei Berührung von Curbs, Auto kann bei viel Griff umkippen		
weniger Rebound (Kolbenstange fährt weniger aus Dämpfer)	Auto bekommt weniger Griff, Auto ist weicher und verzeiht Fahrfehler, gut bei viel Griff		



**Vordere exzentrische Buchsen**

	Kick-Up & Anti-Dive (°)		Vorderes Rollzentrum (mm)		Spurbreite vorne (mm)	
	FF	FR	FF	FR	FF	FR
KICK-UP	0°	0°	+0,5	+1	+1	+2
	0°	0°	0	0	0	0
	0°	0°	-0,5	-1	-1	-2
ANTI-DIVE	0,5°	1°				
	0,5°	1°				
	1°	2°				
ANTI-DIVE	0,5°	1°				
	0,5°	1°				
	1°	2°				
<b>Vorderes Rollzentrum</b>						
Niedrigeres Rollzentrum: verbesserte Traktion welche die Lenkung in der Kurve verbessert. Empfohlen für Asphalt und Strecken mit wenig-mittelmäßigem Griff						
Höheres Rollzentrum: reduziert Traktion, macht das Auto einfacher zu fahren da es weniger reagiert. Einfacher zu fahren in Schikanen und Strecken mit viel Griff. Empfohlen für Teppich und Strecken mit viel Griff						
<b>Spurbreite vorne</b>						
breiter: reduziert Traktion vorne, geringeres Ansprechverhalten der Lenkung, einfacher zu fahren, vermeidet Umkippen, empfohlen für viel Griff						
schmäler: verbessert Traktion vorne, besseres Ansprechverhalten der Lenkung, empfohlen für wenig-mittlerem Griff						
<b>Kick-Up &amp; Anti-Dive</b>						
Mehr kick-up (vorderer unterer Querlenker nach hinten geneigt)		Gewicht wird ohne Last bzw. beim Bremsen mehr nach vorne verlagert, Chassis drückt sich mehr zusammen bzw. federt mehr aus (HA) ohne Last oder beim Bremsen, Handling wird verbessert auf unruhigen Strecken, schlechteres Ansprechverhalten auf Lenkbefehle				
Mehr Anti-dive (vorderer unterer Querlenker nach vorne geneigt)		Gewicht wird ohne Last bzw. beim Bremsen weniger nach vorne verlagert, Chassis drückt sich weniger zusammen bzw. federt weniger aus (HA) ohne Last oder beim Bremsen, Handling wird auf glatten Strecken verbessert, schnelleres Ansprechverhalten auf Lenkbefehle				

Alle alternativen Montagepositionen der exzentrischen Buchsen



Mittlere Position: 0,5mm oder 0,5° von der Mitte aus  
Äußere Position: 1mm oder 1° von der Mitte aus

**Hintere exzentrische Buchsen**

	Anti Squat und Pro Squat (°)		Hinteres Rollzentrum (mm)		Spurbreite hinten (mm)		Spur (°)	
	RR	RF	RR	RF	RR	RF	RR	RF
PRO-SQUAT	0°	0°	+0,5	+1	+1	+2	3°	4°
	0°	0°	0	0	0	0	3,5°	4°
	0°	0°	-0,5	-1	-1	-2	2,5°	2°
ANTI-SQUAT	0,5°	1°					2,5°	2°
	0,5°	1°					3°	3°
	1°	2°					2°	1°
ANTI-SQUAT	0,5°	1°					3,5°	4°
	0,5°	1°					4°	5°
	1°	2°					3°	3°
<b>Hinteres Rollzentrum</b>								
Niedrigeres Rollzentrum: verbessert Traktion des Autos aber niedrigere Kurvengeschwindigkeit und schiebt mehr über die Vorderachse unter Last, empfohlen für Strecken mit wenig Griff								
Höheres Rollzentrum: verbessert das Eindrehen (Wendigkeit) und Lenkung unter Last, empfohlen für Strecken mit viel Griff								
<b>Spurbreite hinten</b>								
breiter: stabiler, einfacher zu fahren, weniger Eindrehen (Wendigkeit) und mehr schieben über die Vorderachse. Empfohlen für Strecken mit mehr Griff								
schmäler: weniger stabil, besseres Eindrehen (Wendigkeit) und Kurvengeschwindigkeit. Empfohlen für Strecken mit wenig bis mittelmäßigem Griff								
<b>Anti Squat und Pro Squat</b>								
Pro-Squat (hinterer unterer Querlenker nach hinten geneigt)		Gewicht wird unter Last mehr nach Hinten verlagert, Chassis drückt sich unter Last mehr zusammen bzw. federt mehr aus (VA) verbessertes Ansprechverhalten auf Lenkbefehle						
Anti-Squat (hinterer unterer Querlenker nach vorne geneigt)		Gewicht wird unter Last weniger nach Hinten verlagert, Chassis drückt sich unter Last weniger zusammen bzw. federt weniger aus (VA). Verschlechtertes Ansprechverhalten auf Lenkbefehle, verbesserte Traktion hinten						
<b>Spur</b>								
Erhöhen (mehr Vorspur)		erhöht Untersteuern, stabiler am Kurvenausgang unter Last und beim Bremsen, geringere Wahrscheinlichkeit, dass das Auto auf der Hinterachse spontan ausbricht, verschlechtert Höchstgeschwindigkeit						
Erniedrigen (weniger Vorspur)		weniger stabil unter Last am Kurvenausgang und beim Bremsen, höhere Wahrscheinlichkeit, dass das Auto auf der Hinterachse spontan ausbricht, verbessert Höchstgeschwindigkeit						