

CASTER	
Meno caster	Diminuzione della stabilità in rettilineo, incremento dello sterzo in rilascio in inserimento di curva, incremento di efficienza delle sospensioni, diminuzione dello sterzo in accelerazione a metà curva e in uscita curva
Più caster	Aumento della stabilità in rettilineo, diminuzione dello sterzo in rilascio in inserimento di curva, incremento dello sterzo in accelerazione a metà curva e in uscita di curva, rende l'auto più stabile sullo sconnesso

SPESSORI BUMP STEER	
Meno spessori	Minor sterzo a centro curva, sterzo meno reattivo, adatto a piste sconnesse
Più spessori	Sterzo più reattivo

PASSO	
Passo lungo	Auto più stabile, più semplice da guidare ma con minor sterzo e meno reattiva. Adatto a circuiti larghi/veloci o ad alto grip
Passo corto	Opposto del passo lungo, sterzo più reattivo, auto più aggressiva, adatto a piste piccole e tecniche

STEERING BLOCK	
H	Auto più facile da guidare
M	Più trazione e più sterzo ma più difficile da guidare
ALU	Utilizzare con gomme in spugna

CAMBER LINK LOCATION	
Foro interno	Più trazione, più rollio, aumento del sottosterzo in accelerazione. Adatto a piste piccole/medie con basso/medio grip.
Foro esterno	Maggiore velocità di percorrenza, minor rollio, minor trazione, adatta a circuiti larghi con alto grip.

LUNGHEZZA OMOGINETICI	
52mm	Consigliato per Carpet e piste su asfalto larghe e veloci
50mm	Sterzo più reattivo ma auto più difficile da guidare, adatto per piste strette con basso/medio grip

TIPOLOGIA DI OMOGINETICI	
ECS	Più sterzo, meno trazione, più difficile da guidare nelle chicanes
CVD	Meno sterzo, più trazione, più facile da guidare nelle chicanes

CONVERGENZA ANTERIORE (TOE)	
MAGGIORE (OUT)	Più stabile in accelerazione e in rettilineo
MINORE	Meno sottosterzo, maggiore inserimento in curva, sterzo più reattivo, meno stabile in accelerazione, auto più difficile da guidare

CONVERGENZA POSTERIORE (TOE)	
MAGGIORE (IN)	Più trazione, maggiore stabilità, maggiore sottosterzo in accelerazione e minor velocità di percorrenza in curva
MINORE	Minor trazione, maggiore velocità di percorrenza in curva, maggiore sterzo in accelerazione

ACKERMANN	
Meno spessori	Diminuzione di reattività dello sterzo, l'auto reagisce dolcemente, adatto a tracciati con disegno dolce e curve veloci
Più spessori	Sterzo più reattivo nella primissima fase di inserimento, l'auto reagisce maggiormente agli input di sterzo, adatto a circuiti con curve lente e strette

SPESSORI SOTTO GLI AMMORTIZZATORI	
Più spessori	Più facile da guidare, più stabile ma con minor sterzo
Meno spessori	Più difficile da guidare, più sterzo

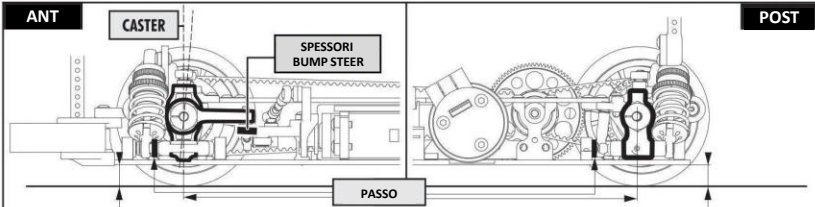
ATTACCO SUPERIORE CENTRI DI ROLLIO	
ANTERIORE	Braccio Corto (posizione 1) Sterzo più reattivo, maggiore inserimento ad inizio curva, maggiore rollio Braccio Lungo (posizione 4) Sterzo meno reattivo, maggiore inserimento a centro curva, minore rollio
POSTERIORE	Braccio Corto (posizione 1) Più trazione post., minore velocità di percorrenza in curva, maggiore rollio Braccio Corto (posizione 4) Meno trazione post., maggiore velocità di percorrenza in curva, minore rollio

BARRA ANTI ROLLIO	
ANTERIORE	
Morbida (diametro minore)	più rollio, più trazione ant, meno trazione post, più inserimento (potrebbe causare sovrasterzo)
Dura (diametro maggiore)	meno rollio, meno trazione ant, più trazione post, minor inserimento in rilascio (aumenta sottosterzo), sterzo più reattivo
POSTERIORE	
Morbida (diametro minore)	più rollio, più trazione post, meno trazione ant, meno inserimento in accelerazione (aumenta il sottosterzo)
Dura (diametro maggiore)	meno rollio, meno trazione post, più trazione ant, maggior inserimento in accelerazione (potrebbe causare sovrasterzo), sterzo più reattivo nelle chicanes veloci

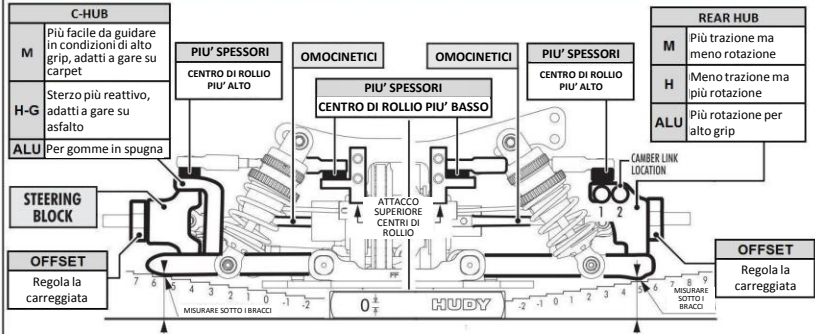
POSIZIONE SUPERIORE AMMORTIZZATORE	
ANTERIORI PIU' INCLINATI	Diminuisce lo sterzo in inserimento ma aumenta la velocità di percorrenza in curva
ANTERIORI MENO INCLINATI	Aumenta lo sterzo in inserimento
POSTERIORI PIU' INCLINATI	Aumenta la velocità di percorrenza in curva e l'inserimento
POSTERIORI MENO INCLINATI	Aumenta la trazione posteriore

POSIZIONE DIFFERENZIALE	
DIFF. ANT.	ALTO Più sterzo ma minor trazione anteriore BASSO Più trazione anteriore ma più sottosterzo in accelerazione
DIFF. POST.	ALTO Più sterzo in accelerazione ma rende il posteriore leggermente sovrasterzante, maggiore inserimento BASSO Più trazione posteriore principalmente in accelerazione, rende la macchina più stabile nelle chicanes, ma rende la macchina più sottosterzante in accelerazione

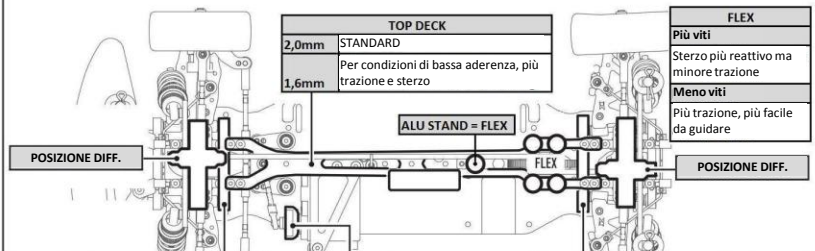
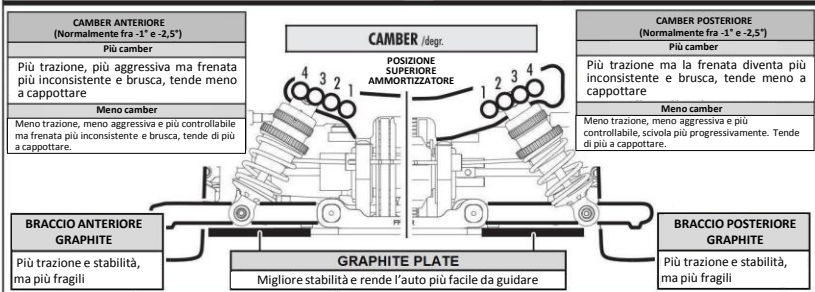
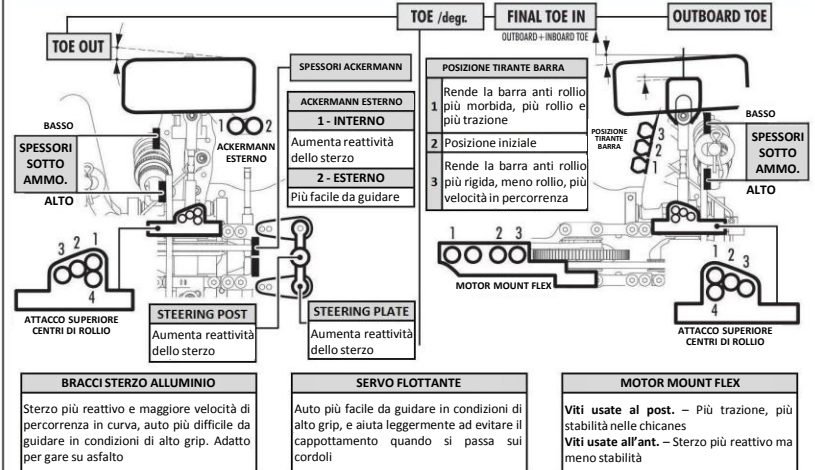
DIFFERENZIALE	
PALO ANTERIORE	Più sterzo in inserimento, miglior comportamento in frenata
DIFF. ANTERIORE	Sterzo meno reattivo, miglior velocità di percorrenza (500k - 1min)
DIFF. POSTERIORE	MORBIDO Più sterzo in inserimento, più trazione DURO Più stabilità e maggiore velocità di percorrenza in curva



ALTEZZA DA TERRA	
Altezza da terra minore	Adatto a piste non sconnesse, auto più reattiva, maggiore tenuta in generale
Altezza da terra maggiore	Adatto a piste sconnesse, auto meno reattiva, maggior rollio, minore tenuta in generale
Ant. più basso del post. di 5mm	Incremento della sterzata a centro curva, maggiore tenuta in percorrenza, sovrasterzo in accelerazione

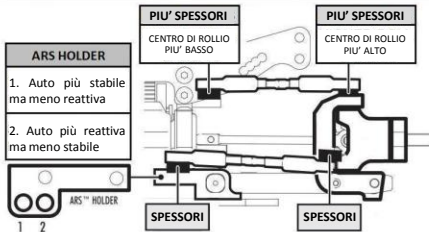


DOWNSTOP ANTERIORI	
Downstop anteriori alti	Sterzo più reattivo e maggiore inserimento in curva, rende la macchina facile nelle chicanes
Downstop anteriori bassi	Sterzo meno reattivo ma più sterzo in accelerazione e maggiore velocità di percorrenza in curva
DOWNSTOP POSTERIORI	
Downstop posteriori alti	Più stabilità ma maggior sottosterzo in accelerazione
Downstop posteriori bassi	Più sterzo in accelerazione e maggiore velocità di percorrenza in curva, meno stabilità



SUPPORTO SOSPENSIONE BASSO	
UNICO PEZZO	più trazione, auto più dolce in curva
2 PEZZI	più sterzo
SQUADRETTA SERVO	
SERVO SAVER	STANDARD
ALU	più sterzo in inserimento, sterzo più reattivo
SUPPORTO SOSPENSIONE BASSO	
UNICO PEZZO	maggiore sterzo, per alto grip incrementa la rotazione
2 PEZZI	per bassa e media condizione di aderenza

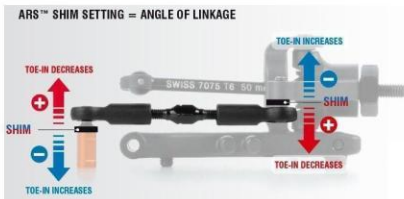
ARS
ACTIVE REAR
SUSPENSION™



SPESSORI ARS

Aggiungendo spessori sotto i bracci ARS, i bracci aumentano la loro angolazione con conseguente diminuzione della convergenza posteriore quando l'auto è in curva.

Ad esempio: con una convergenza di partenza di 3 gradi, aggiungendo una rondella da 1 mm la convergenza diventa 2.5 gradi quando l'auto è in curva. Questo comporta che l'auto a metà curva sterza maggiormente, con conseguente diminuzione di trazione.



AMMORTIZZATORI

AMMORTIZZATORI ANTERIORI	OLIO	PISTONI	EFFETTO
SMORZAMENTO BASSO	Fluido	più fori/fori larghi	Sterzo meno reattivo, diminuzione dello sterzo in inserimento, aumento del sovrasterzo in uscita curva e in accelerazione
SMORZAMENTO ALTO	Denso	meno fori/fori stretti	Sterzo più reattivo, aumento dello sterzo in inserimento, aumento del sottosterzo in uscita curva e in accelerazione
AMMORTIZZATORI POSTERIORI			
SMORZAMENTO BASSO	Fluido	più fori/fori larghi	Sterzo più reattivo, aumento della trazione in uscita curva in accelerazione, diminuzione del grip in frenata al posteriore
SMORZAMENTO ALTO	Denso	meno fori/fori stretti	Sterzo meno reattivo, diminuzione della trazione in uscita curva in accelerazione, aumento del grip in frenata al posteriore

MOLLE

ANTERIORI	DURE	Più sterzo in inserimento, minor sterzo a centro curva, auto più reattiva che potrebbe diventare nervosa a centro curva
POSTERIORI	MORBIDE	Meno sterzo in inserimento specialmente in frenata, più sterzo a centro ed uscita curva, l'auto diventa più dolce
ANTERIORI	DURE	Meno grip al posteriore, più sterzo specialmente in accelerazione
POSTERIORI	MORBIDE	Più grip al posteriore durante la percorrenza di tutta la curva, l'auto diventa più dolce

REGOLAZIONE ESTENSIONE (REBOUND)

PIU' REBOUND	L'auto genera più grip, è più reattiva, risente maggiormente dei contatti sui cordoli, può causare il cappottamento in condizioni di alto grip
MENO REBOUND	L'auto genera meno grip, è più dolce e sincera da guidare, adatto in condizioni di alto grip



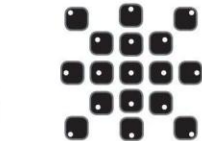
ECCENTRICI ANTERIORI

	KICK-UP & ANTI-DIVE (°)		CENTRI DI ROLLO (mm)		CARREGGIATA (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°				

CENTRI DI ROLLO ANTERIORI	
Centro rollo basso	Maggiore trazione anteriore e più inserimento in curva. Consigliato per piste in asfalto o piste con basso-medio grip
Centro rollo alto	Minore trazione anteriore, rende l'auto più facile da guidare e meno reattiva, più facile da guidare nelle chicanes e in condizioni di alta aderenza. Consigliato su Carpet o su piste con alto grip

CARREGGIATA ANTERIORE	
Larga	Minore trazione anteriore, sterzo meno reattivo. Più facile da guidare, evita il cappottamento in condizioni di alto grip, consigliato in condizioni di alto grip
Stretta	Maggiore trazione anteriore, sterzo più reattivo, consigliato in condizioni di medio-basso grip

Tutte le posizioni alternative per il montaggio delle bocche eccentriche



Posizione media = 0.5mm o 0,5° dal centro
Posizione esterna = 1mm o 1° dal centro

KICK-UP & ANTI-DIVE

Più kick-up (Meno anti-dive)	Maggiore trasferimento di carico all'anteriore in rilascio e in frenata, il telaio affonda maggiormente in rilascio e in frenata, più facile da guidare sullo sconnesso, diminuisce la reattività dello sterzo.
Più anti-dive (Meno kick-up)	Minore trasferimento di carico all'anteriore in rilascio e in frenata, il telaio affonda meno in rilascio e in frenata, più facile da guidare su pista non sconnessa, maggiore reattività dello sterzo

ECCENTRICI POSTERIORI

	ANTI-SQUAT & PRO-SQUAT (°)		CENTRI DI ROLLO (mm)		CARREGGIATA (mm)		CONVERGENZA (TOE-IN) (°)	
	RR	RF	RR	RF	RR	RF	RR	RF
ANTI-SQUAT	0°	0°	+0,5	+1	+1	+2	3°	3°
	0°	0°	0	0	0	0	3,5°	4°
	0°	0°	-0,5	-1	-1	-2	2,5°	2°
PRO-SQUAT	0,5°	1°					2,5°	2°
	0,5°	1°					3°	3°
	1°	2°					2°	1°

CENTRI DI ROLLO POSTERIORI	
Centro rollo basso	Aumenta la trazione dell'auto ma riduce la velocità di percorrenza e causa sottosterzo in accelerazione. Consigliato in situazioni di bassa aderenza
Centro rollo alto	Migliora la rotazione della vettura e lo sterzo in accelerazione, adatto in condizioni di alta aderenza

CARREGGIATA POSTERIORE	
Larga	Auto più stabile e facile da guidare, minor rotazione e maggiore sottosterzo in accelerazione. Consigliato per condizioni di alta aderenza
Stretta	Auto meno stabile, migliore rotazione e velocità di percorrenza. Consigliato in condizioni di bassa-media aderenza

ANTI-SQUAT & PRO-SQUAT

Pro-squat	Maggiore trasferimento di carico al posteriore in accelerazione, il telaio affonda maggiormente in accelerazione, sterzo più reattivo
Anti-squat	Minore trasferimento di carico al posteriore in accelerazione, il telaio affonda meno in accelerazione, sterzo meno reattivo, maggiore trazione posteriore

CONVERGENZA (TOE-IN)

Maggiore (più toe-in)	Aumenta il sottosterzo, più stabile in uscita curva in accelerazione e frenata, più difficile avere perdita di trazione al posteriore, diminuisce la velocità di punta
Minore (meno toe-in)	Meno stabile in accelerazione in uscita curva e in frenata, più facile avere perdita di trazione al posteriore, si raggiunge una maggiore velocità di punta