

Rollzentrum:

Vorne: (beeinflusst hauptsächlich die Lenkung unter Last im Scheitelpunkt und am Kurvenausgang)

- | | |
|--------|---|
| Tiefer | - mehr Lenkung unter Last |
| | - Fahrzeug ist träger |
| | - Stärkere Gewichtsverlagerung nach vorne |
| | - Besser auf ebenen, griffigen Strecken mit langen schnellen Kurven |
| Höher | - weniger Lenkung unter Last |
| | - Fahrzeug ist agiler |
| | - Geringere Gewichtsverlagerung nach vorne |
| | - Reduziert die Kippneigung auf griffigen Strecken |
| | - Besser auf Strecken mit schnellen Richtungswechseln (Schikanen) |

Hinten: (beeinflusst alle Lastzustände in allen Kurvenbereichen)

- | | |
|--------|--|
| Tiefer | - mehr Lenkung unter Last |
| | - stärkere Gewichtsverlagerung nach hinten |
| | - weniger Haftung beim Bremsen |
| | - reduziert Kippneigung an Kurveneingang (mehr Griff an der Hinterachse) |
| | - wird bei wenig Haftung verwendet |
| Höher | - weniger Lenkung unter Last |
| | - geringere Gewichtsverlagerung nach vorne |
| | - Fahrzeug ist agiler |
| | - Reduziert die Kippneigung auf griffigen Strecken |
| | - Besser auf Strecken mit schnellen Richtungswechseln (Schikanen) |

Federwegsbegrenzer

- | | |
|-----------------------|--|
| Höherer Wert vorne | - geringeres Anheben des Chassis unter Last |
| | - geringere Gewichtsverlagerung nach hinten |
| | - weniger agil, aber stabiler |
| | - besser auf ebenen Strecken |
| Niedriger Wert vorne | - stärkeres Anheben des Chassis unter Last |
| | - stärkere Gewichtsverlagerung nach hinten |
| | - agiler, aber weniger stabil |
| | - besser auf unebenen Strecken |
| Höherer Wert hinten | - geringeres Anheben des Chassis ohne Last oder beim Bremsen |
| | - geringere Gewichtsverlagerung nach vorne |
| | - mehr Stabilität beim Bremsen |
| | - besser auf ebenen Strecken |
| Niedriger Wert hinten | - geringeres Anheben des Chassis ohne Last oder beim Bremsen |
| | - geringere Gewichtsverlagerung nach vorne |
| | - agiler, aber weniger stabil |
| | - besser auf unebenen Strecken |

Federweg

Weniger Federweg vorne	<ul style="list-style-type: none">- reduziert das Anheben des Chassis unter Last- geringere Gewichtsverlagerung nach hinten- weniger agil, aber stabiler- besser auf ebenen Strecken
Mehr Federweg vorne	<ul style="list-style-type: none">- stärkeres Anheben des Chassis unter Last- stärkere Gewichtsverlagerung nach hinten- agiler, aber weniger stabil- besser auf unebenen Strecken
Weniger Federweg hinten	<ul style="list-style-type: none">- reduziert das Anheben des Chassis ohne Last und beim Bremsen- geringere Gewichtsverlagerung nach vorne- mehr Stabilität beim Bremsen- besser auf ebenen Strecken
Mehr Federweg hinten	<ul style="list-style-type: none">- stärkeres Anheben des Chassis ohne Last und beim Bremsen- stärkere Gewichtsverlagerung nach vorne- agiler, aber weniger stabil- besser auf unebenen Strecken

Federn

Härtere Federn vorne	<ul style="list-style-type: none">- machen das Fahrzeug stabiler, jedoch mit weniger Lenkung und Gripp vorne- Fahrzeug lässt sich schlechter einlenken- Kurvenradius wird größer- Fahrzeug verfügt über deutlich weniger Lenkung am Kurvenausgang- Sehr harte Federn eignen sich gut für sehr griffige Strecken, oder wenn sich die Strecke ‚klebrig‘ oder ‚hakelig‘ anfühlt
Weichere Federn vorne	<ul style="list-style-type: none">- ergeben mehr Lenkung, besonders im Scheitelpunkt und am Kurvenausgang- zu weiche Frontfedern können zu Übersteuern führen (Grippverlust an der Hinterachse)
Härtere Federn hinten	<ul style="list-style-type: none">- ergeben weniger Haftung an der Hinterachse, jedoch mehr Lenkung im Scheitelpunkt und am Kurvenausgang; dies kommt speziell in langen, sehr schnellen Kurven zum tragen
Weichere Federn hinten	<ul style="list-style-type: none">- geben dem Fahrzeug mehr Seitenführungskraft im Scheitelpunkt, auf unebenen Passagen und beim Beschleunigen (Traktion)

Dämpferposition:

Dämpfer stärker geneigt	<ul style="list-style-type: none">- Feder und Dämpfung werden weicher- Machen das Fahrzeug progressiver, vermitteln ein runderes Fahrgefühl sowie mehr Seitenführungskraft- Wenn alle vier Dämpfer geneigt sind, ist das Fahrzeug einfach zu fahren und es scheint, als sei mehr Haftung vorhanden, was jedoch nicht immer schneller ist
Dämpfer steiler	<ul style="list-style-type: none">- Feder und Dämpfung werden härter- Fahrzeug wird direkter, Seitenführungskraft jedoch geringer
Vordere Dämpfer stärker geneigt als hintere	<ul style="list-style-type: none">- ergibt ein sehr weiches Lenkverhalten mit geringfügig mehr Lenkung im Scheitelpunkt
Hintere Dämpfer stärker geneigt als vordere	<ul style="list-style-type: none">- steile hintere Dämpfer können das Fahrzeug unberechenbarer und in Kurven schwer kontrollierbar machen- ergibt ein aggressives Einlenkverhalten am Kurveneingang mit geringfügig weniger Lenkung in allen Situationen- Fahrzeug verfügt über viel Seitenführungskraft und damit über einen großen Kurvenradius

Dämpfung:

Weiche Dämpfung	<ul style="list-style-type: none">- erzeugt die meiste Haftung (sowohl vorne wie hinten)- stärkere Rollneigung- geringere Kurvengeschwindigkeit- Aufhängung arbeitet schneller für besseren Bodenkontakt des Reifens mit der Folge besserer Traktion- Fahrzeug wird schneller unruhig bei schnellen Richtungswechseln (Schikanen)
Harte Dämpfung	<ul style="list-style-type: none">- ermöglicht einfachere Haftungsabrisse- geringere Rollneigung- höhere Kurvengeschwindigkeiten- Fahrzeug ist stabiler bei hohem, aber unruhig bei niedrigem Tempo- Fahrzeug wird weniger unruhig bei schnellen Richtungswechseln (Schikanen)

Spurbreite:

Spurbreite vorne breiter	<ul style="list-style-type: none">- weniger Griff vorne- stärkeres Untersteuern- langsames Ansprechen auf Lenkbefehle- reduziert die Kipptendenz
Spurbreite vorne schmaler	<ul style="list-style-type: none">- mehr Griff vorne- weniger Untersteuern- schnelleres Ansprechen auf Lenkbefehle
Spurbreite hinten breiter	<ul style="list-style-type: none">- weniger Griff hinten- reduziert die Kippneigung

Nachlauf:

Kleinerer Nachlaufwinkel	<ul style="list-style-type: none">- schlechterer Gradeauslauf- mehr Lenkung ohne Last am Kurveneingang- höhere Effizienz der Aufhängung- weniger Lenkung unter Last im Scheitelpunkt und am Kurvenausgang
Größerer Nachlaufwinkel	<ul style="list-style-type: none">- besserer Gradeauslauf- weniger Lenkung ohne Last am Kurveneingang- mehr Lenkung unter Last im Scheitelpunkt und am Kurvenausgang- Fahrzeug wird stabiler bei unebener Fahrbahn

Spur:

Mehr Spur vorne	<ul style="list-style-type: none">- Fahrzeug ist einfacher zu fahren
Weniger Spur vorne	<ul style="list-style-type: none">- weniger Untersteuern- mehr Lenkung am Kurveneingang- schnelleres Ansprechen auf Lenkbefehle- weniger stabil beim Bremsen- Fahrzeug ist schwieriger zu fahren
Mehr Spur hinten	<ul style="list-style-type: none">- mehr Untersteuern- stabiler unter Last am Kurvenausgang und beim Bremsen- Haftung kann an der Hinterachse nicht so schnell abreißen- Weniger Top Speed
Weniger Spur hinten	<ul style="list-style-type: none">- weniger stabil unter Last am Kurvenausgang und beim Bremsen- Haftung kann an der Hinterachse schneller abreißen- Mehr Top Speed

Anti-Dive:

Kein Antidive	<ul style="list-style-type: none">- stärkere Gewichtsverlagerung nach vorne beim Gaswegnehmen und Bremsen- Chassis taucht oder federt beim Gaswegnehmen und Bremsen stärker ein- Fahrzeug arbeitet besser auf unebenen Strecken- Schlechteres Ansprechen auf Lenkbefehle
Positives Anti-Dive (vordere Querlenker nach hinten geneigt)	<ul style="list-style-type: none">- geringere Gewichtsverlagerung nach vorne beim Gaswegnehmen und Bremsen- Chassis taucht/federt beim Gaswegnehmen und Bremsen weniger ein- Fahrzeug arbeitet besser auf ebenen Strecken- Besseres Ansprechen auf Lenkbefehle

Anti-Squat:

Kein Anti-Squat	<ul style="list-style-type: none">- unter Last stärkere Gewichtsverlagerung nach hinten- Chassis taucht/federt unter Last und beim Bremsen stärker ein- Besseres Ansprechen auf Lenkbefehle- Besser auf unebenen Strecken
Positives Anti-Squat (hintere Querlenker nach hinten geneigt)	<ul style="list-style-type: none">- unter Last geringere Gewichtsverlagerung nach hinten- Chassis taucht/federt unter Last und beim Bremsen weniger ein- Schlechteres Ansprechen auf Lenkbefehle- Mehr Haftung auf der Hinterachse- Besser auf ebenen Strecken

Radstand:

Längerer Radstand	<ul style="list-style-type: none">- Fahrzeug lässt sich schwerer in scharfe Kurven einlenken- Verbesserte Stabilität- Besseres Fahrverhalten auf Bodenwellen und Spurrillen- Besser auf weitläufigen Strecken mit sehr schnellen Kurven
Kürzerer Radstand	<ul style="list-style-type: none">- Fahrzeug lässt sich einfacher in scharfe Kurven einlenken- Besseres Ansprechen auf Lenkbefehle- Besser auf engen, anspruchsvollen Strecken

Stabilisatoren:

Härterer Stabilisator vorne	<ul style="list-style-type: none">- geringere Rollneigung des Chassis- weniger Haftung an der Vorderachse- mehr Haftung an der Hinterachse- weniger Lenkung ohne Last am Kurveeingang (mehr Untersteuern)- schnelleres Ansprechen auf Lenkbefehle
Weicherer Stabilisator vorne	<ul style="list-style-type: none">- stärkere Rollneigung des Chassis- geringere Haftung an der Hinterachse- mehr Lenkung ohne Last am Kurveeingang (evtl. Übersteuern)
Härterer Stabilisator hinten	<ul style="list-style-type: none">- geringere Rollneigung des Chassis- weniger Haftung an der Hinterachse- mehr Haftung an der Vorderachse- mehr Lenkung unter Last (evtl. Übersteuern)
Weicherer Stabilisator hinten	<ul style="list-style-type: none">- stärkere Rollneigung des Chassis- mehr Haftung an der Hinterachse- weniger Haftung an der Vorderachse- weniger Lenkung unter Last (mehr Untersteuern)

Differential:

Vorderes Diff. stärker gesperrt	<ul style="list-style-type: none">- schlechteres Ansprechen auf Lenkbefehle- stabiler beim Bremsen, jedoch schlechteres Einlenken- mehr Lenkung unter Last am Kurvenausgang
Vorderes Diff. weniger gesperrt	<ul style="list-style-type: none">- besseres Ansprechen auf Lenkbefehle- weniger stabil beim Bremsen, jedoch besseres Einlenken
Hinteres Diff. Stärker gesperrt	<ul style="list-style-type: none">- Fahrzeug wird unter Last am Kurvenausgang untersteuern- leichtes Untersteuern am Kurveneingang, jedoch schwerer zu kontrollieren am Kurvenausgang (Powerslides)- Mehr Lenkung unter Last- Besser auf sehr griffigen Fahrbahnbelägen
Hinteres Diff. Weniger gesperrt	<ul style="list-style-type: none">- stabiler im Scheitelpunkt und am Kurvenausgang- Untersteuern unter Last- Besser auf weniger griffigen Fahrbahnbelägen