

Body / Chassis		Algemeen	voordeel / nadeel	Voor	Achter
Aerodynamische Aanpassingen	Downforce	Hoe meer neerwaartse druk (Downforce) hoe meer grip. Deze druk wordt veroorzaakt door rijwind, dus je hebt snelheid nodig om meer druk te krijgen. In langzame bochten werkt het dus minder dan in snelle.	Voordeel: Meer neerwaartse druk = meer grip Nadeel: meer neerwaartse druk = meer frontaal oppervlak = lagere topsnelheid en acceleratie	Meer vleugel voor levert meer downforce op en minder onderstuur in snellere bochten. Minder downforce levert een iets hogere topsnelheid, maar meer onderstuur.	Meer vleugel achter levert meer downforce op en meer grip achter, dus minder overstuur in snellere bochten, maar een lagere topsnelheid. Minder vleugel een hogere topsnelheid, maar minder grip.
Aandrijving		Algemeen	voordeel / nadeel		
LSD	Aanvangskoppel	Dit zorgt voor direct aanwezige koppel. Hoe hoger het getal, hoe hoger het start koppel	Voordeel: Veel aanvangskoppel, betekent veel beschikbaar koppel bij wegrijden. Nadeel: kan veel wielspin opleveren (vooral bij voorwiel aangedreven auto's)		
	Acceleratie Gevoeligheid	Dit regelt de acceleratie gevoeligheid. Hoe hoger het getal, hoe hoger de acceleratie gevoeligheid	Voordeel: Veel acceleratie gevoeligheid betekent dat de motor heel snel reageert op het gaspedaal. Nadeel: Veel acceleratie gevoeligheid kan ook veel wielspin opleveren		
	Rem Gevoeligheid	Dit regelt de rem gevoeligheid. Hoe hoger het getal, hoe hoger de rem gevoeligheid	Voordeel: Bij gasloslaten remt de auto sneller op de motor, hoe hoger de remgevoeligheid staat. Dit kan vooral bij achterwiel aangedreven auto's zorgen dat de achterkant van de auto bij gaslos makkelijker "om komt" waardoor onderstuur wordt tegen gegaan. Nadeel: bij teveel remgevoeligheid ontstaat snel overstuur en bij voorwiel aangedreven auto's juist onderstuur.		
	Koppel verdeling	Dit werkt alleen bij vierwiel aangedreven auto's en verdeelt de aandrijvingskracht tussen de voor- en achterwielen.	Voordeel: Je kan je eigen voorkeur instellen qua grip, wil je vroeg op het gas, of juist een specificatie als een achterwiel aangedreven auto. Nadeel: De kleinste verandering, kan de grootste gevolgen hebben. Wees hier dus voorzichtig mee.		
Vering		Algemeen	voordeel / nadeel	Voor	Achter
Vering	Rij hoogte (mm)	Dit regelt de hoogte van de auto ten opzichte van het asfalt. Hoe hoger de auto, hoe meer "rol" er in de auto zit.	Voordeel: Hoe lager de auto, des te minder "rol" zit er in de auto in bochten. Minder rol, betekent meer grip. De auto zuigt zich als het ware aan het wegdek. Als het voertuig hoger op de wielen staat, zorgt dit voor meer rechttuit snelheid. Nadeel: Des te lager de auto is, des te sneller raakt deze de grond aan en verliest hierdoor grip.	Rijhoogte voor naar beneden en achter omhoog, betekent een gewichtverplaatsing naar voren. Dit zorgt voor minder overstuur, maar meer onderstuur. Zoek hierin een balans.	Rijhoogte voor naar boven en achter naar beneden, betekent een gewichtverplaatsing naar achteren. Dit zorgt voor minder overstuur, maar meer overstuur. Zoek hierin een balans.
	Veerkracht (kgf / mm)	Dit regelt de stijfheid van de auto. Dus hoe ver de auto veert ten opzichte van het wegdek.	Voordeel: Een stijve auto, dus hard geveerd, zorgt voor weinig "rol" in de auto. Hoe minder de auto "rolt" hoe meer grip de auto heeft. Nadeel: Des te stijver de auto en de vering, des te meer onderstuur en overstuur zal dit genereren.	Een stijvere/hardere vering voor zorgt voor een directer stuurgedrag, vooral bij het insturen. Te stijf betekent onderstuur.	Een stijvere/hardere vering achter kan een gunstig effect hebben op het insturen van de auto, doordat de auto zich wat "zet" in de bocht. Teveel daarvan en je hebt overstuur.
	Dempers (uitrekking / compressie)	Dit regelt, o.a., de sterkte en snelheid waarmee de dempers op gaten en hobbels in het wegdek reageert.	Meer demping levert vaak een stijvere auto op, maar ook meer onderstuur / overstuur.	Meer demping voor geeft vaak iets meer onderstuur, terwijl minder dit weer weghaald.	Meer demping achter geeft vaak iets meer overstuur, terwijl minder dit weer weghaald.
	Anti-Roll Bars	Het woord zegt het zelf al, dit gaat de "rol" van de auto in de bochten tegen.	Hoe stijver de anti rol, hoe meer grip in de bochten. Teveel levert juist weer onderstuur / overstuur op.	Meer anti-roll bar voor geeft een directer stuur vermogen en een kans op meer onderstuur. Minder anti-roll bar geeft het tegenover gestelde.	Meer anti-roll bar achter geeft een beter insturende achterkant. Teveel levert overstuur.
Uitlijning		Algemeen	voordeel / nadeel		
	Camber Hoek	Camber, is de hoek die het wiel maakt met het wegdek. Des te schuiner het wiel, des te meer grip in de bochten.	Voordeel: Camber levert grip in de bochten. Nadeel: Met Camber verlies je grip in rechttuit, dus bij remmen of accelereren. Meer camber zorgt voor meer slijtage van de banden.		
	Toe- / uitspoor Hoek	Toespoor = - knop / Uitspoor = + knop, dit geeft de stand van de wielen weer. Bij Toespoor wijzen de wielen naar binnen toe, bij uitspoor naar buiten.	Geen echte voor of nadelen. Met toespoor en uitspoor kan je de reactie van de auto op sturen beïnvloeden, behalve dat meer Toe- of Uitspoor ook meer bandenslijtage oplevert.	Toespoor voor levert een directer stuur gedrag op (meer grip bij insturen). Uitspoor levert een minder direct stuurgedrag op (meer grip na insturen, dus in lange bochten).	Toespoor achter levert een neiging tot onderstuur op. Uitspoor achter levert een neiging tot overstuur op.
Remmen		Algemeen	Voordeel / Nadeel:	Voor	Achter
Rem Balans	Rem Balans	De rembalans is iets heel persoonlijks qua afstelling. Dit hangt af van je rijstijl. Je kan je remdruk naar achteren of naar voren verhuizen.	Er zijn geen echte voor of nadelen hieraan, het is vrij persoonlijk	Meer remdruk voor, zorgt voor stabiel remmen. Je kan dan het eerste stuk van de bocht remmend in (rijstijl)	Meer remdruk achter, levert een stuurgedrag met timing waarmee je de neus van de auto makkelijker kan richten. Dit moet je echter kunnen (rijstijl)
Versnellingen		Algemeen	voordeel / nadeel		
Versnellingsbak verhoudingen		Door de versnellingsbak verhoudingen te veranderen, verander je de topsnelheid van de auto, maar ook het acceleratie vermogen.	Een lange bak verhouding geeft weinig wielspin bij accelereren en uit bochten wegrijden, maar ook minder acceleratie. Dit werkt goed bij auto's met een groot koppel. Met auto's met een klein koppel en veel vermogen op hoge toeren is juist een korte bakverhouding weer goed.		