

	angolul	Nagyobb	Kisebb	Kezdő érték
Hasmagasság	ride height	Nő a billegés, hullámos és aszfalt pályákon jobb	Nő a tapadás és a kormány-válasz, síma pályán jalkalmazható	3-4 mm között
Kerék bedőlés	camber	Mértéke nincs hatással az autó viselkedésére. Úgy kell beállítani, hogy az első kerekek hengeresen kopjanak (azaz ne kúposan)		1 fok befelé
Széttartás	toe	Szét: csökkenti az egyenesfutás stabilitását, de segíti a kanyarodást a kanyar bejáratában	Össze: növeli az egyenesben a stabilitást, de csökkenti az autó kanyarodási képességét	izlés szerint - én 0 fokot állítok
Hátradőlés	static caster	Síma, nagy tapadású pályán jobb	Kisebb tapadású pályán jobb	3-4 fok
Hátradőlés változás	reactive caster	Nő a kormányzás, gyorsabb reakció	Egyenletesebb kanyarodás	5 fok
Ackermann	Ackermann	Kanyar elején nagyobb kormányozottság, kisebb kanyarsebesség, kisebb tapadás a chicane-ban	Kanyar elején kisebb kormányozottság, nagyobb kanyarsebesség, stabilabb a chicane-ban	tipusonként változó
Első futómű rugók	front springs	Csökken a kanyarodási képesség a kanyarbemenetben, hepehupás pályán bizonytalanabb teszi az autót	Nő a kanyarodási képesség a kanyarbemenetben, hepehupás pályán könnyebben vezethetővé teszi az autót	0,020"
Szervó dőlése	servo position	Emelt: pontosabb, erősebb kormányzást ad	Lefektetett: lágyabb, megbocsátóbb kormányzást ad, könnyebb vezetni, akkor érdemes használni, ha az autó nagyon rángat	emelt
Szélesség elöl	front width	Csökken a tapadás, csökken a kormány-válasz, nő az alulkormányozottság	Nő a tapadás, nő a kormány-válasz, csökken az alulkormányozottság	168 mm
Szélesség hátul	rear width	Növeli az autó stabilitását, növeli a hátsó tapadást a kanyar bejáratában és közepén, de csökkenti a kanyarsebességet	Növeli a hátsó tapadás a kanyar kijáratában, növeli a kanyarsebességet és az autó érzékenységét	172 mm
Lengéscsillapító ellenállása	shock absorber damping	Símábbá teszi a kanyarbemenetet, de bizonytalanabb lesz az autó hepehupás pályán, kanyarkimenetben erősebb gyorsítást ad	Nehezebben fordul be a kanyarba, de a hepehupás pályán jobb. Kanyarkimenetből kevésbé gyorsul ki az autó.	tipusonként változó
Lengéscsillapító rugók	shock absorber springs	Növeli az autó gyorsulási képességét, de hepehupás pályán nehezebb vezetni vele az autót	Csökken az autó gyorsulási képessége, de hepehupás pályán stabilabban megy az autó	tipusonként változó
Lengéscsillapító dőlése	shock absorber position	Alapbeállítás: a lengéscsillapító tengelyének képzeletbeli vonala az első futómű vonalában metszi az alvázat. Ha a metszéspont előrébb van, akkor alulkormányozott lesz az autó, ha hátrébb, akkor pedig túlkormányozott (kisebb lejtés = nagyobb kormányozottság gázadaskor és kisebb gázérvételkor, nagyobb lejtés ennek az ellenkezője)		
Lengőkar lógása	downstop	Hepehupás pályán növeli az autó stabilitását, de csökkenti a kormányozhatóságot (max 2 mm)	Síma pályán a kezdőértékkel kell menni.	1 mm
Oldaldőlés csillapítás	pod dampig	Az autót könnyebb lesz vezetni. Ha túl sok, az autó bizonytalanabbá válik	Jobban kidől az autó és kiszámíthatatlanná válik	tipusonként változó
T-lap	T-bar	2 mm-est nagy tapadású, gyors pályán kell használni	1,6 mm-est kis tapadásnál és technikás pályán kell betenni	