



## [ACCES DIRECT AU SOMMAIRE](#)

### **Préface de Fred Simian.**

Si vous avez consulté notre [garage](#), vous avez dû vous rendre compte de la complexité de la conception d'un setup pour Grand Prix Legends. Cette multiplicité de paramètres n'est pas faite pour vous rendre la tâche aisée devant une voiture qui doit être le plus rapide possible tout en restant contrôlable. L'apprentissage sur G.P.L est, par expérience, assez long et fait de séances d'entrainements répétées et conséquentes. Complément indispensable de notre garage, le guide d'Olivier Zaiit peut aussi se consulter seul. Il apporte des éléments de réponses, des points de repères pour tout un chacun, qu'il soit débutant ou non, qu'il soit perfectionniste ou qu'il veuille juste avoir rapidement un premier réglage sans se compliquer l'existence.

## **Guide du setup, par Olivier Zaiit**

### **Introduction**

Ce tutoriel est développé autour de la simulation Grand Prix Legends. Les lois régissant les principes physiques sont les mêmes pour toutes simulation en théorie. Toutefois la réalisation et l'utilisation des moteurs virtuels étant parfois différents, certains aspects proposés ici ne seront pas adaptés sur d'autres simulations. De plus les valeurs citées ici concernent uniquement GPL. J'aimerais dire que je n'ai pas la prétention de tout bien connaître ni de prôner des réglages strictement correspondant à la réalité. Nous sommes dans une simulation, les conseils de réglages ici pourront peut être sembler «non académiques» mais transposés au feeling de la voiture et aux résultats que l'on souhaite obtenir, ils devraient faire l'affaire.

Je vous conseille fortement de lire le reste de ce tutoriel dans l'ordre, car des informations dans la première partie vous seront indispensables pour bien comprendre le chapitre 2

Commençons par imprimer ce tutoriel, et mettez-vous en situation. Vous êtes en jeu avec un châssis et le setup est par défaut et ne vous convient pas, ou celui que vous avez ne vous convient pas non plus. Les suggestions pour commencer un setup de base sont adaptés pour tous, on ne va pas faire un set « E.T. ». Toutefois ce set sera étudié pour permettre d'aller vite dans de bonnes conditions de confort, nous verrons au final comment adoucir ce set s'il est trop « violent » pour vous, ou bien le rendre plus « tendu » si vous en avez encore sous le pied !

Enregistrez votre nouveau setup sous un nom explicite, travaillons sur une base propre!

## **SOMMAIRE**

### **1. Topologie du circuit.**

### **2. Savoir ajuster les éléments du garage.**

### **3. Caractéristiques des châssis.**

### **4. Comportement routier et conseils de réglage.**

#### **4.1 Voiture sous vireuse en entrée de virage, à gauche ou à droite.**

#### **4.2 Voiture survireuse en entrée de virage, à gauche ou à droite.**

#### **4.3 Voiture sous-vireuse dans le virage.**

#### **4.4 Voiture survireuse dans le virage.**

#### **4.5 Voiture sous-vireuse en sortie de virage, à gauche ou à droite.**

#### **4.6 Voiture survireuse en sortie de virage, à gauche ou à droite.**

#### **4.7 Passage à basse vitesse en virage, à gauche ou à droite.**

### **5. Conclusion.**

## **1. Topologie du circuit.**

Commençons donc tout de suite par « jeter » un premier réglage des différentes valeurs. Réduisez le carburant à 10/15 tours maximum. Un angle de braquage à 15 semble un bon standard. Mettez un seul embrayage, cette valeur sera la plus appropriée dans la plupart des cas.

Ce premier réglage doit dès le début tenir compte du tracé auquel il est destiné. Une topologie du circuit en quelque sorte, que l'on peut répartir sur quatre propriétés: circuit lent ou rapide, circuit plat ou bosselé.

Circuit plat	
actions	valeurs
<p>Pas besoin de compression / détente. Inutile de solliciter les butées de chocs. Laissez la plus petite valeur. Pas besoin de hauteur de caisse. Mettez au minimum là aussi. Changez la valeur des Barres Antiroulis avant et arrière.</p> <p>Augmentez la valeur des ressorts avant et arrière.</p> <p>Laissez le carrossage par défaut pour l'instant. Utilisez une pince avant légèrement ouverte. Réglez la pince arrière modérément fermée pour l'instant.</p> <p><i>Je conseille à ceux qui freinent pied gauche de commencer à apprendre à freiner avec une répartition de frein plus proche de 50 %, 51 ou 52 feront l'affaire au début. (ce n'est pas « académique » pour l'époque j'en conviens, mais pour l'exploitation du moteur virtuel de GPL, les bénéfices sont non-négligeables. Exemples de circuits plats: Monza, Silverstone...</i></p>	<p>1/1 2.54cm 6.35cm AV 280 AR 245 AV 158 AR 166</p> <p>.... AV -0.317 AR 0.444</p>

Circuit bosselé	
actions	valeurs
<p>Vous avez besoin d'un minimum de détente. Mettez 3 à chaque roue. Pour les sauts, s'il y en a, vous avez besoin de compression, mettez 3 à chaque roue là aussi pour commencer. Puis augmentez la valeur des butées de chocs. L'incidence d'un cran en plus ou en moins n'est pas rédhibitoire. Nous devons revenir sur ces valeurs après plusieurs tours de tests. Si la voiture talonne après un saut ou dans une compression, augmentez la hauteur de caisse <b>ET</b> la compression. Si la hauteur par défaut est de 6.35cm montez de deux ou trois crans et un cran pour la compression et refaites un test. Attention au delà de 3 de compression le train arrière peut devenir un peu plus instable, particulièrement si le revêtement présente des aspérités ou des petites bosses. <i>Exemples de circuits bosselés: Mosport, Zandvoort, Nurburgring...</i></p>	<p>3/3 3.81 à 4.45cm +6.35cm AV 280 AR 245 AV 158 AR 166</p> <p>.... AV -0.317 AR 0.444</p>

Circuit rapide	
actions	valeurs
<p>Le plus souvent il y aura peu de virages, ce qui peut indiquer déjà un rapport de pont en 10/31 pour avoir une allonge maximale des rapports. (On préférera un boite courte pour des petits circuits très sinueux afin d'avoir toujours de la relance, de rester toujours dans les tours / le couple. On choisira un rapport de pont en 9/31 si l'un des rapports ne propose pas le bon régime. Imaginez qu'un cran entre la 3 et la 4 laisse un « trou », ou le contraire, on a enlevé un cran mais le régime de « fond de 3 » vous oblige à passer la 4 trop tôt, alors le 9/31 vous proposera sûrement une valeur intermédiaire que le 10/31 n'a pas.</p> <p>Commencez par chercher l'endroit du circuit où la vitesse de pointe maximale est atteinte. Ici notez si l'aiguille du compte tour est proche de l'aiguille du rupteur ou pas. Il faut qu'elle le soit. Donc si vous en êtes loin c'est que votre boite est trop longue. Réduisez ainsi la valeur en face de la 5ème de plusieurs crans et recommencez jusqu'à ce que vous arriviez au « rupteur » (il n'y en a pas, c'est une image). Lorsque c'est fait, ajoutez un cran, vous avez votre 5. Bien sûr, dans le cas de la BRM, il faudra régler la 6 en lieu et place de la 5 sur les autres châssis de GPL.</p> <p>A ce stade je me dois de vous dire que le réglage de la boite est de loin la partie la plus « pénible ».</p> <p>Maintenant que vous avez votre 5, ajustez les autres rapports en fonction, de façon à ce que les écarts, les enchainements régimes moteur, soit équilibrés. Vous ne devez pas avoir de « trous » entre les rapports, et une 3 ne doit pas être une 2 rallongée (sauf exception dans les GH2 de Monza, mais ce n'est pas une obligation et là c'est du spécifique). <i>Exemples de circuits rapide: Spa, Monza...</i></p>	<p>Pont 10/31 ou 9/31</p> <p>5° = rupteur+1 cran</p> <p>Ajustez les autres rapports en fonction</p>

Circuit lent	
actions	valeurs
<p>Dans la majorité des cas, si un circuit est lent, c'est parce que son tracé comprend beaucoup de virages. Dans les autres cas on retrouve les circuits courts. Certains comme Monaco cumulent les deux particularités.</p> <p>Sur ces circuits, on préférera un rapport de pont plus petit 7/31 ou 8/31 bien qu'encore une fois on puisse trouver des exceptions pour une première très longue, mais cela risque de pénaliser le choix des régimes des autres rapports. Le but étant de favoriser la relance avec des rapports courts offrant de nombreux « crans » de sélection de son régime moteur (les tours/min).</p> <p>Même principe que pour les circuits rapides, on commence par chercher la pointe maximale de la 5ème et on adapte en fonction les autres rapports.</p> <p>Si ce circuit est très sinueux, il est important d'avoir des barres antiroulis dures pour gérer les « croisements de pont ». Imaginez, vous devez sans arrêt enchaîner les droites-gauches, le roulis est très sollicité. Pour une plus prompte réactivité des trains (l'auto en général, le châssis) un maximum de dureté est nécessaire. Toutefois si vous allez au-delà de 300 vous remarquerez que la voiture devient plus glissante et est donc plus difficile à piloter (mais là réside une partie du secret des « aliens ». Si votre conduite est plutôt « à la Ragnotti » (entendez conduite avec glisse du train AR) augmentez la pince AR à 0.7 ou plus. Ceci aura pour effet de contrer le TaQ (tête à queue) et de récupérer l'auto, du moins l'empêcher de trop vous échapper.</p> <p><i>Exemples de circuits lent: Monaco...</i></p>	<p><b>Pont 7/31 à 8/31.</b></p> <p><b>Reglez la 5 au rupteur+1 cran</b></p> <p><b>Ajustez les autres rapports en fonction</b></p> <p><b>Rapports courts pour bien relancer</b></p>

[retour sommaire](#)

## 2. Ajuster les éléments du garage.

**J'attire ici votre attention: la création d'un setup, comme le choix des valeurs de n'importe quel aspect technique, est toujours affaire de compromis. Il faut parfois sacrifier une entrée de virage, ou la longueur d'un rapport, pour avoir un résultat homogène sur le reste du circuit.**

Vouloir développer son propre setup est le signe d'une aptitude à changer ses habitudes pour d'autres, meilleures. Le setup ne sert pas à compenser ses défauts, il permet de les gommer petit à petit. Pour mieux comprendre votre auto, revoyons ensemble les éléments modifiables qui nous seront utiles dans notre garage.

**L'angle de braquage:** Cet élément est variable en fonction des volants utilisés, mais sachez que plus vous réduisez la valeur plus vous gagnez en précision pour placer votre voiture en entrée de virage. La contre partie est qu'il faut réduire les « coups de volant » intempestifs. Donc choix libre pour chacun.

**La pression des pneus:** Ici vous serez fixés après 5 tours minimum. Je dirais qu'il faut atteindre les 100° en moyenne et essayer de ne pas dépasser 130°. Les températures entre le côté droit et gauche de la voiture ne doivent pas dépasser 30° d'écart (approximativement). Il existe presque toujours une différence qui peut être compensée en augmentant la raideur de la barre antiroulis et éventuellement la raideur du ressort côté le + froid. Pour cette dernière vous devrez alors cocher la case « asymétrie ».

Voyons maintenant la répartition de la chauffe du pneu entre extérieur/centre/intérieur. (les propositions suivantes existaient dans un fichier texte pris sur internet et dont je ne connais pas l'auteur, mais je le remercie car cela me facilite le travail.

- \* La température intérieure du pneu est plus élevée que l'extérieur : diminuez le carrossage.
- \* La température extérieure du pneu est plus élevée que l'intérieur : augmentez le carrossage.
- \* La température du pneu est plus basse au centre : augmentez la pression du pneu en question.
- \* La température du pneu est plus élevée au milieu : diminuez la pression du pneu en question.
- \* Les températures des pneus sont basses : on peut augmenter la compression / la détente des roues en question mais je ne le recommande pas (attention ici, je pense que le plus souvent la non montée en température des pneus est due à un manque de vitesse sur la piste).
- \* Les températures des pneus sont hautes : diminuez la compression / la détente pour les pneus en question (à prendre ceci avec précaution car il y a des circuits qui impliquent obligatoirement une surchauffe des pneus (comme Watkins Glen et son fameux « Loop »), et dans ces cas de figure rien ne sert de réduire beaucoup ces valeurs.

Pour un réglage optimum des températures des pneus vous ne devez pas dépasser 3° d'écart entre intérieur/centre/extérieur.

**La raideur des ressorts:** Nous avons vu au chapitre de pression des pneus que l'on peut jouer sur ce paramètre pour augmenter ou réduire les températures. Sachez aussi qu'une valeur forte assure une bonne stabilité sur piste plate ainsi qu'une excellente tenue du train AV en entrée de courbe. Si comme moi vous êtes un « maniaque » de l'entrée en courbe préférez des valeurs entre 158 et 175. Respectez toutefois les températures. Une surchauffe des pneus vous imposera de baisser ces valeurs.

**La compression:** Comme vu au début, celle-ci sera utilisée pour réguler un excès de température. Elle peut être asymétrique d'un cran d'écart mais pas plus. On joue sur la compression AV si la voiture talonne en entrée sur une compression (bosse, creux..), ou bien sur l'AR si le talonnage est en sortie (au moment où c'est le train AR qui passe dessus). En général on ne trouvera pas de différence de valeurs entre les compressions AV et AR de plus d'un cran (ex : 3 AV et 4 AR, mais jamais 5 AV et 1 AR).

**La détente:** Outre le jeu des températures des pneus, le réglage de la détente influe sur la rapidité de mise en action du châssis. La voiture est plus franche avec moins de détente. Elle est plus « moelleuse » en courbe si vous l'augmentez mais plus lente à se repositionner, plus lente dans ses réactions. Préférez davantage de détente pour rester collé à la route particulièrement dans les virages sur bosse (là où elle est délestée).

**La pince:** Voilà un facteur difficile à régler parce que les sensations sont assez faibles sur ce seul élément. Augmentez la pince négative à l'avant vers -0.7 maximum si vous sous-virez trop. Pour l'arrière si vous aimez un châssis survireur et les glisses vous pouvez augmenter la pince positive jusqu'à 1.0 (ici c'est à condition d'utiliser de grosses raideurs dans les barre antirollis et/ou les ressorts).

**La barre antirollis:** Il est important de respecter un écart maximal entre AV et AR de deux crans, sinon lors de glisse cela favoriserait les effets « appel/contre appel ». Si vous trouvez que la voiture n'est pas assez réactive augmentez les barres. Les circuits très plats autorisent des valeurs supérieures à 300. Notez que 280/245 est une première approche, et, selon que l'on préfère survireur ou sous vireur on mettra davantage de raideur AR comme 280/280 par ex, ou bien laisser les valeurs défaut que l'on a mis au départ. On pourra également baisser à 245/210 si vraiment le châssis est trop glissant (pour vous).

**La répartition de freinage:** J'aimerais ici compléter cette même section traitée plus haut par Eric. L'avantage de baisser la répartition vers un équilibre AV/AR (50%) ou moins, est qu'en freinage dans un virage, un 49% (donc plus appuyé sur l'AR) tendra à faire partir la voiture en TaQ et ainsi l'engager davantage dans le virage. C'est très avantageux mais nécessite de garder un filet de gaz (env. 10% à 20%) pour stabiliser la voiture. L'inconvénient se trouve dans les freinages en bout de longues lignes droites telles que « La Scierie » à Rouen, où on préférera une répartition avec 51 % pour freiner droit. C'est toujours une histoire de compromis. On descendra facilement à 48% à Monaco pour «jeter» la voiture et l'engager dans les virages à basse vitesse.

**L'angle de rampe:** L'un des éléments les plus importants. Sachez que l'angle de rampe à deux valeurs qui sont à comprendre en résumé comme ceci : la première valeur conditionne l'accélération (la motricité, le couple). La seconde prend effet lors de la décélération, lors du freinage « frein moteur » (pas des freins). Cette seconde valeur est d'une extrême importance selon que vous utilisez le frein moteur ou les freins. Ces appuis moteurs sont également variables si vous roulez avec un shifter grille H vous autorisant à tomber les rapports deux par deux, ou bien un par un aux palettes. Bon, si vous trouvez qu'au freinage vous avez trop tendance à partir de l'AR augmentez la valeur. Si au contraire vous préférez jeter la voiture pour qu'elle rentre fort en courbe, optez pour une valeur agressive (xx/85 ou xx/60) 85 étant la plus violente.

La première valeur est utilisée pour bien tourner dans les grandes courbes, elle donne un effet plus « coupleux ». En optant pour un 30/xx vous aurez une voiture vive à l'accélération et il faudra doser la pédale des gazs autrement que par le « on/off » sinon gare au TaQ. Définitivement un setup d'alien sera rarement 85/xx ou 60/xx. Toutefois si vous optez pour une conduite plus douce avec des trajectoires parfaites vous pourrez également aller vite avec un 60/xx. Je ne vois guère d'opportunité de rouler avec un 85/xx quel que soit le châssis, je n'en parlerais donc pas. Si vous êtes vraiment débutant commencez par un 60/45/1.

**Note :** Vous ne devez jamais avoir à passer un rapport juste pour une ou deux secondes ! Si cela se produit vous allongerez un rapport de façon à ne plus avoir à passer le suivant avant le ralentissement ou le freinage. Si cela n'est pas possible pour diverses raisons, alors c'est votre rapport de pont qui n'est pas adapté. Dans ce dernier cas, vous devrez revoir toute la boîte.

**Les embrayages:** Les embrayages vont de pair avec la première valeur de l'angle de rampe. Retenez que plus vous avez d'embrayages plus l'accélération est violente et augmente le risque de partir en TaQ. Je dirais que passer d'un 30/85/1 pour un 45/85/2 revient sensiblement au même, pour vous illustrer mon point de vue. On préférera doubler les embrayages sur des châssis comme la Honda ayant peu de couple à bas régime par ex, à l'instar d'une Lotus qui sera « inconduisible » surtout avec une rampe agressive. Habituez-vous à un seul embrayage autant que possible.

[retour sommaire](#)

### 3. Caractéristiques des châssis.



**Lotus:** Châssis par défaut survireur. Quel que soit le circuit, son moteur est tellement violent que pour passer la puissance, vous chercherez la longueur maximale toujours pour le rapport 1er et souvent pour le rapport 2 (14/32 pour la première et 17/29 à 17/31 pour la seconde). Probablement différent pour Monaco. Bien évidemment elle est à l'aise partout, mais sera beaucoup plus difficile à emmener sur des circuits comme Monaco où passer la puissance nécessite beaucoup de finesse avec les gaz. Petit défaut, pas de couple à bas

	<p>régime, si vous êtes trop bas en régime elle aura du mal à se lancer. En outre elle passe de pas de régime moteur à trop de régime en très peu de temps (comme la BRM mais en bien moins pire :D)</p>
	<p><b>Eagle:</b> Son défaut : le freinage. Trouvez une bonne répartition si vous êtes lourd sur la pédale de gauche (env. 50% ou 51%). Ce châssis est un peu lourd et supportera donc beaucoup de raideur afin de le rendre plus maniable. Son moteur est assurément le plus puissant de tous et sa pointe la meilleure, c'est pourquoi elle aime les pistes très rapides avec des relances longues plutôt que du court sinueux. Toutefois sur piste courtes, avec un bon réglage de boîte courte/châssis raide, elle tirera fort bien son épingle du jeu. On note une tendance au sous-virage du peut être à la longueur hors tout, aussi on pourra éventuellement adoucir un peu plus le train avant (barres et ressorts) et utiliser ainsi par ex des valeurs identiques AV et AR (ex : 245/245 au lieu de 245/280). Mais encore une fois, c'est si vraiment on trouve qu'elle sous-vire trop.</p>
	<p><b>Brabham:</b>Très coupleuse, loin devant les autres, L'angle de rampe 30/xx est à éviter. Sa pointe de vitesse et son accélération sont moyennes, on la préférera généralement sur des circuits sinueux et bosselés. Son couple extraordinaire lui confère une relance fabuleuse il n'est pas utile de « tirer » à fond les rapports pour être efficace. Si vous voulez la « calmer » un peu, ne mettez pas trop de raideur et choisissez des angles de rampes en 85/xx ou 60/xx au début, puis si vous vous sentez une âme de Brabhamiste durcissez jusqu'au 45/xx selon le circuit. Un 60/45 pour débiter fera l'affaire.</p>
	<p><b>Ferrari:</b> Moteur qui aime les tours, ce châssis s'utilise de préférence avec des rapports de pont courts 7/31 et 8/31 jusqu'à 9/31 peut être à Spa. Attendu qu'elle tire très long le 10/31 ne sera guère voir pas du tout utilisé. Châssis très homogène tout comme la Cooper, avec plus de puissance et d'allonge. Très stable, son accélération bien qu'inférieure à celle de la Lotus et de l'Eagle, surpasse les 4 autres. Toutefois sa pointe de vitesse reste assez moyenne. On la choisira partout sauf sur les circuits longs et rapides tels que Spa. On notera que les circuits très courts avec de nombreux changements de rapports ne sont pas idéalement pour elle non plus, puisque son moteur aime prendre des tours. Mais bien réglée...</p>
	<p><b>Cooper:</b> Soyez à l'aise, voici le châssis le plus polyvalent et certainement l'un des meilleurs pour faire ses armes sur les setups car c'est le plus homogène et le moins puissant. Elle a sans conteste le meilleur freinage. Légère et maniable cet engin est joueur, idéal pour découvrir de nouveaux circuits. La Cooper aime le sinueux et le bosselé. C'est une voiture nerveuse, toutefois elle requiert minutie quant à l'étagement de sa boîte car dans les relances elle s'essouffle vite. Elle n'aime pas du tout les circuits rapides à cause de son manque de puissance et de pointe. Par contre, elle est redoutable dans le sinueux, très agile elle tiendra la dragée haute aux Lotus Eagle et autre Ferrari.</p>
	<p><b>Honda:</b> Voilà un moteur qui tire long, on préférera un rapport de pont plus court tel que le 8/31 ou même le 7/31 quand c'est possible afin de garder tout les atouts de relance à cette voiture poussive en bas des tours. Privilégier la raideur des barres et des ressorts l'aidera à compenser son manque d'agilité. Excellente pointe de vitesse faisant jeu égal avec la Lotus, mais l'accélération reste en deçà néanmoins. Ce châssis n'est pas agile par défaut, il faudra donc outre sa boîte courte la raidir considérablement pour la rendre joueuse. Bien réglée elle peut être jouissive car son manque de couple permet de remettre les gaz sans trop survivre. On regrettera sa fragilité moteur et sa conso excessive. Ne pas trop pousser le régime moteur s'avèrera une bonne stratégie pour terminer une course.</p>
	<p><b>BRM:</b> Boîte à 6 rapports, donc usage d'un rapport de pont court. Vu qu'elle tire très long en première mais que les 16 cylindres ont tendance à s'engorger au départ, prévoir un premier rapport court pour ne pas « caler ». Il faut d'ailleurs surtout caler ses étagements de rapport en fonction de la première et aller progressivement vers le réglage de la 6 et la pointe de vitesse. Voilà un châssis lourd et fort peu agile qui sera dur à emmener dans le sinueux. La boîte 6 ne favorise pas le jeu avec un shifter en H. A utiliser sur piste non-sinueuse/bosselée de préférence. Bonne pointe de vitesse. Elle reste cependant un peu lourde en relance malgré une boîte courte. La prise en main avec fun n'est pas aisée, recommandée pour pilotes avertis. Il faut facilement ajouter de la pince positive AR pour contrer sa tendance survireuse (possiblement du à la répartition des masses, un 16 cylindres avait sans doute plus d'encombrement et de poids (infos à vérifier)).</p>

[retour sommaire](#)

## 4. Comportement routier et conseils de réglage.

Attention, les changements proposés ci-après sont des suggestions, tout ne doit pas être (nécessairement) modifié mais seulement une ou deux valeurs! J'ai mis dans l'ordre (plus ou moins car tout est relatif) les types de changements à effectuer en premier. Et après avoir changé les deux premières le comportement devrait être meilleur. Cependant, parfois vous ne pourrez pas toucher certains de ces réglages parce qu'ils pénaliseront la voiture dans d'autres situations. N'oubliez pas que tout est une histoire de compromis.

Maintenant vous pouvez aller tourner en piste par série de 5 tours (moins, si vous repérez de suite des éléments à changer, comme la boîte par ex. Mais au moins 5 tours pour la chauffe équilibrée des pneumatiques).

la voiture est sous-vireuse à l'entrée d'un virage		
à gauche	actions	à droite
pince avant	+	pince avant
raideur avant droite	-	raideur avant gauche
raideur arrière droit	+	raideur arrière gauche
pression pneu avant droit	-	pression pneu avant gauche
pression pneu arrière droit	+	pression pneu arrière gauche
compression avant droit	-	compression avant gauche
détente arrière droit	+	détente arrière gauche
butée de chocs avant droit	-	butée de chocs avant gauche
butée de chocs arrière droit	+	butée de chocs arrière gauche
carrossage avant droit	+	carrossage avant gauche
hauteur de caisse à l'avant	-	hauteur de caisse à l'avant
répartition du freinage	-	répartition du freinage
pression sur la pédale des freins	+	pression sur la pédale des freins

■ Réglages Basiques
■ Réglages Amateurs
■ Réglages Compétitions

la voiture est survireuse à l'entrée d'un virage		
à gauche	action	à droite
Raideur avant gauche	+	Raideur avant droite
Raideur arrière gauche	-	Raideur arrière droite
Pression pneu à l'avant gauche	+	Pression pneu à l'avant droite
Pression pneu à l'arrière gauche	-	Pression pneu à l'arrière droite
Compression avant gauche	+	Compression avant droite
Détente arrière gauche	-	Détente arrière droite
Butée de chocs avant gauche	+	Butée de chocs avant droite
Butée de chocs arrière gauche	-	Butée de chocs arrière droite
Carrossage avant gauche	-	Carrossage avant droite
Hauteur de caisse à l'avant	+	Hauteur de caisse à l'avant
Répartition freinage	+	Répartition freinage
Pression sur la pédale des freins	-	Pression sur la pédale des freins

■ Réglages Basiques
■ Réglages Amateurs
■ Réglages Compétitions

la voiture est sous-vireuse dans le virage	
paramètres	action
Raideur barre antiroulis à l'avant	+
Raideur barre anti – roulis à l'arrière	-
Angle de rampe	+
Pression sur la pédale des freins	+

■ Réglages Basiques
■ Réglages Amateurs
■ Réglages Compétitions

la voiture est survireuse dans le virage	
paramètres	action
Raideur barre antiroulis à l'avant	-
Raideur barre antiroulis à l'arrière	+
Angle de rampe	-
Pression sur la pédale des freins	-

- Réglages Basiques
- Réglages Amateurs
- Réglages Compétitions

la voiture est sous-vireuse en sortie de virage		
à gauche	action	à droite
Raideur avant gauche	-	Raideur avant droit
Raideur arrière gauche	+	Raideur arrière droit
Pression pneu avant gauche	-	Pression pneu avant droit
Pression pneu arrière gauche	+	Pression pneu arrière droit
Compression avant gauche	-	Compression avant droit
Détente arrière gauche	+	Détente arrière droit
Butée de chocs avant gauche	-	Butée de chocs avant droit
Butée de chocs arrière gauche	+	Butée de chocs arrière droit
Carrossage avant gauche	+	Carrossage avant droit
Carrossage arrière gauche	+	Carrossage arrière droit
Hauteur de caisse à l'arrière	+	Hauteur de caisse à l'arrière
Hauteur de caisse à l'avant	-	Hauteur de caisse à l'avant
Embrayage	+	Embrayage
Pression pneu arrière droit	+	Pression pneu arrière gauche
Angle de rampe	+	Angle de rampe

- Réglages Basiques
- Réglages Amateurs
- Réglages Compétitions

la voiture est survireuse en sortie de virage		
à gauche	action	à droite
Raideur avant gauche	-	Raideur avant droit
Raideur arrière gauche	+	Raideur arrière droit
Pression pneu avant gauche	-	Pression pneu avant droit
Pression pneu arrière gauche	+	Pression pneu arrière droit
Compression avant gauche	-	Compression avant droit
Détente à l'arrière gauche	+	Détente à l'arrière droit
Butée de chocs avant gauche	-	Butée de chocs avant droit
Butée de chocs arrière gauche	+	Butée de chocs arrière droit
Carrossage avant gauche	+	Carrossage avant droit
Carrossage arrière gauche	+	Carrossage arrière droit
Hauteur de caisse à l'avant	+	Hauteur de caisse à l'avant
Hauteur de caisse à l'arrière	-	Hauteur de caisse à l'arrière
Embrayage	+	Embrayage
Pression pneu arrière droit	+	Pression pneu arrière gauche
Angle de rampe	+	Angle de rampe

- Réglages Basiques
- Réglages Amateurs
- Réglages Compétitions

passage à basse vitesse en virage		
à gauche	action	à droite
Carrossage	+	Carrossage
Pression du pneu avant droit	-	Pression du pneu avant gauche
Pression du pneu arrière droit	-	Pression du pneu arrière gauche

- Réglages Basiques
- Réglages Amateurs
- Réglages Compétitions

[retour sommaire](#)

## 5. Conclusion.

Vous avez maintenant réalisé votre propre setup et vous le «sentez bien». N'oubliez pas que vous pouvez augmenter davantage la raideur du châssis jusqu'à ce que vous commenciez à perdre ce «confort». Vous aurez alors atteint votre limite. Plus la voiture est raide, plus elle est réactive en entrée et sortie de courbe (tout comme elle sera plus délicate sur les bosses), mais aussi plus elle glisse, c'est le compromis, la perfection n'existe pas.

A l'inverse, si vous trouvez que la voiture glisse trop, réduisez de manière équilibrée la raideur générale du châssis. (on descendra rarement sous les 200 pour les barres antiroulis).

J'espère que cette méthode et ces quelques explications vous auront permis d'obtenir un châssis au comportement plus adapté à votre conduite, et pourquoi pas des résultats au chrono.

O.Z

[retour sommaire](#)