

Off-road set-up Deel 7



Een optie die op iedere buggy en truggy terug te vinden is, de mogelijkheid om je schokdempers in een andere positie te monteren. Op veel modellen zit er een kleine gatenkaas in de shocktower met allerhande bevestigingsmogelijkheden. De gaatjes zitten meer naar binnen of naar buiten waardoor de dempers platter of rechter op komen te staan.



In het voorbeeld zie je duidelijk de twee gaatjes in de draagarm en de twee rijen met drie gaatjes naast elkaar in de shocktower.



Op deze shocktower heb je een waaier aan mogelijkheden voor de afstelling van de positie van de schokdemper waardoor het veel lastiger is om de wagen af te stellen.

Het is een tijdje in de mode geweest om zoveel mogelijk gaten in de shocktower te boren voor een bijna oneindig aantal afstel mogelijkheden. Veel fabrikanten zijn daarvan afgestapt omdat het afstellen van die modellen eerder een ramp was dan een middagje gezellig racen. Over het algemeen zijn de wagens voorzien van twee rijen gaatjes boven elkaar in de shocktower en één, twee of drie gaatjes in de draagarm. Belangrijk om daarbij te weten is dat de bovenste rij wordt gebruikt met een gaatje aan de binnenkant van de draagarm en de onderste rij, met een gaatje aan de buitenkant van de draagarm en dus meer richting het wiel. Ideaal is als er op de shocktower twee rijen met drie gaatjes zijn en in de draagarm twee gaatjes, dat beperkt het aantal variatiemogelijkheden en geeft je echt de kans om uit te proberen wat de eigenschappen zijn van iedere instelling en er je voordeel mee te doen.

Effecten

Een schokdemper die platter ligt geeft een zachtere initiële demping, werkt progressiever, geeft meer zijdelingse grip, maakt de auto 'vergevender' en kan beter zijn op een circuit met veel grip omdat het de (stuur)reactie van de wagen vertraagt

waardoor de wagen gemakkelijker te rijden is. Als de dempers meer recht op staan is de demping harder, is er minder zijdelingse grip, maakt de wagen gevoeliger en is meestal beter geschikt op technische circuits.

Op de shocktower aan de voorkant zorgen de buitenste gaatjes ervoor dat de wagen sneller stuurt en het maakt de wagen beter geschikt op hobbels en jumps. De binnenste gaatjes maken de wagen dan weer makkelijker om te rijden, geven meer zijdelingse grip en vertragen de stuurrespons rond de neutraalstand. Op de shocktower aan de achterkant zorgen de buitenste gaatjes ervoor dat de wagen minder grip heeft in het midden van de bocht, meer tractie heeft bij het ingaan van de bocht en beter recht komt te staan bij het uitgaan van de bocht. De binnenste gaatjes geven dan juist meer stuur in het midden van de bocht en meer grip in het midden van de bocht.

Voor de positie op de draagarm gelden weer heel andere effecten. Aan de voorkant zorgt het buitenste gaatje (dichter bij het wiel) voor meer stabiliteit, makkelijker rijgedrag en een grotere draaicirkel. Het binnenste gaatje zorgt voor sneller sturen



Twee maal drie gaatjes en dus gemakkelijk uit te proberen en af te stellen.

en is beter geschikt op hobbels en sprongen. Aan de achterkant is het buitenste gaatje stabiel en geeft het meer zijdelingse grip in de bochten. Het binnenste gaatje is beter geschikt voor hobbelijke circuits en jumps, geeft minder zijdelingse grip en geeft meer tractie bij het uitgaan van de bocht.

Opmeten en afstellen

Eindelijk een afstelling waarbij je geen duur gereedschap nodig hebt voor het opmeten van de instelling en dus kan iedereen hier mee experimenteren. Het afstellen is al bijna net zo eenvoudig als het opmeten. Het is een kwestie van de schokdempers los te schroeven en in een andere positie weer vast te zetten. Gewoon zorgen dat je links en rechts dezelfde instelling gebruikt.



De rechter schokdemper in de meest binnenste stand op de shocktower.



De rechter schokdemper in de middenste stand op de shocktower.



De rechter schokdemper in de meest buitenste stand op de shocktower.