

Ihre stets aktuelle Informationsquelle

Wir haben die i-Manual erstellt, um Ihnen für Ihren Serpent 950-R eine neue Informationsquelle zu bieten. Die 950-R i-Manual wird aktuelle sein und über die neusten Veränderungen in der Bauanleitung verfügen. Wir werden außerdem auf den von unseren Kunden erhaltenen Feedback basierende Tipps und Hinweise die entsprechenden Schritten des Zusammenbaus betreffend hinzufügen. Natürlich werden wir unsere Importeure ermuntern, die Übersetzungsarbeit zu leisten, damit so schnell wie möglich alle diese Informationen in Ihrer Landessprache verfügbar sind.

Erklärung der Bezeichnungs-Symbole

Beschreibung

Länge nach dem Zusammenbau.



Beschreibt den Verlauf eines Teil in einem anderen.



Die Teile auf diesen Linien sollten zuerst zusammengebaut werden.



Das Teil sollte in dieser Richtung bewegt werden.



Zeigt, wo ein Teil mit einem anderen verklebt werden soll.



Pressen/Führen Sie zwei Teile ineinander.



Verbinden Sie ein Teil mit einem anderen.



Abstand zwischen zwei Teilen.



Zeigt, wo Graphit-Fett (GR),

Schraubensicherung (TL) oder Serpent
Freilauföl (OW) aufgetragen
werden soll. (Artikel sind nicht
enthalten).



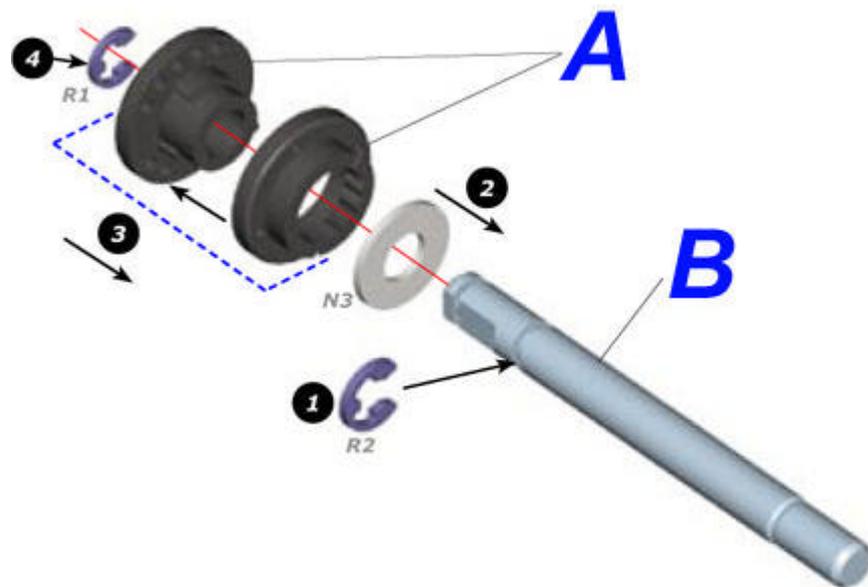
1.0 Zusammenbau der Stoßdämpfer

Schritt 1.1

Unterlegscheibe
3x6x0,3mm (N3)
C-Clip 1,9mm (R1)
C-Clip 2,3mm (R2)

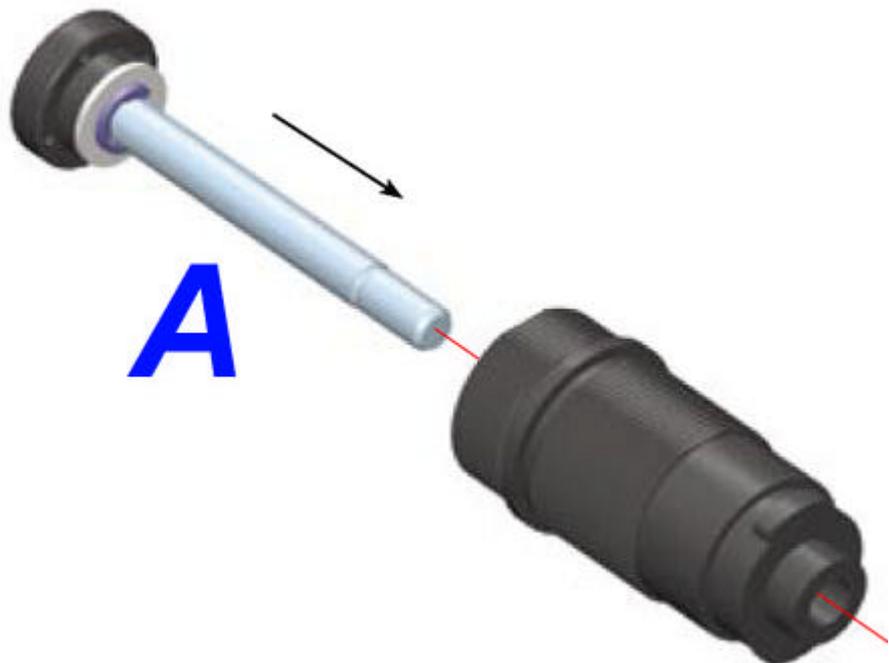
A) Entfernen Sie
vorhandenen
Kunststoffgrat für einen
gleichmäßigen Lauf des
Kolbens Die Nase der
oberen Kolbenplatte
greift in eine der
Aussparungen des
unteren Kolbens

B) Vordere Stoßdämpfer:
Kurze Kolbenstange und
Dämpferzylinder
Hintere Stoßdämpfer:
Lange Kolbenstange und
Dämpferzylinder



Schritt 1.2

Schmieren Sie die
Kolbenstange mit
Stoßdämpferöl, bevor
Sie diese in den
Dämpferzylinder
einführen.



Schritt 1.3

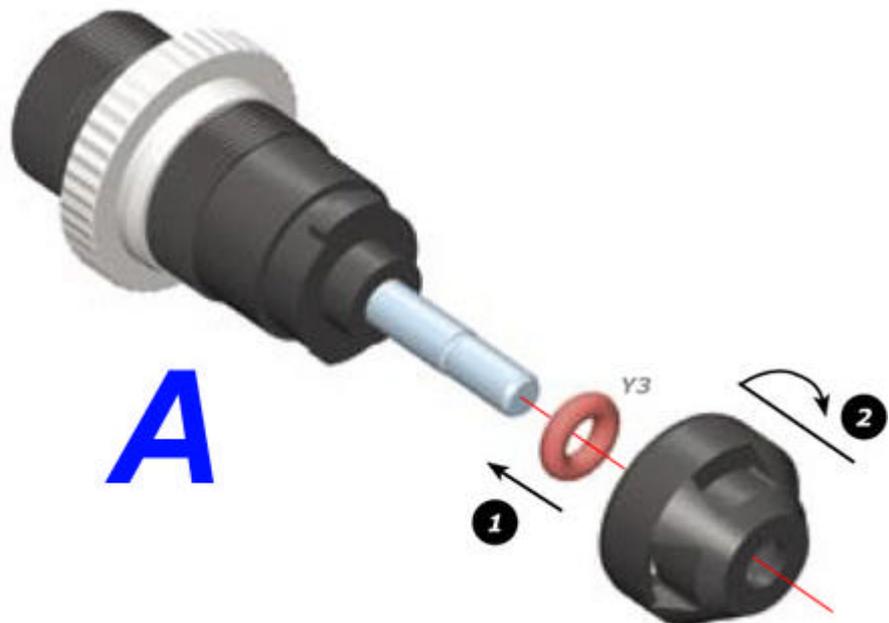
Befestigungsmaterial:
O-Ring 12,1x1,6mm
(Y17)



Schritt 1.4

Befestigungsmaterial:
O-Ring 3x1,5mm (Y3)

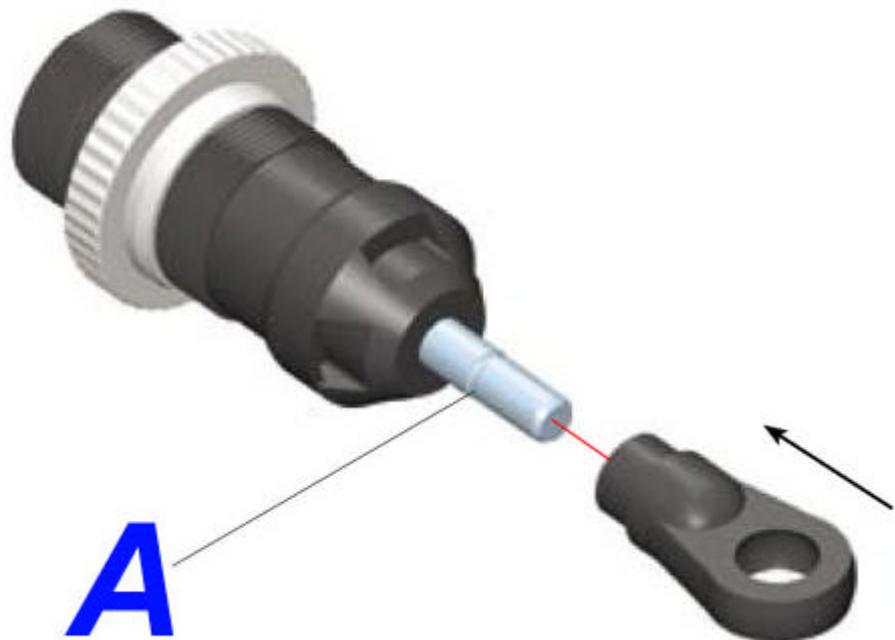
Schmieren Sie den O-Ring mit Stoßdämpferöl, bevor Sie diesen auf die Kolbenstange schieben.



Schritt 1.5

Greifen sie das obere Ende des Gewindes auf der Kolbenstange mit einem Seitenschneider an der Stelle, an der das Gewinde beginnt. Achten Sie darauf, die Kolbenstange nicht zu beschädigen.

Hinweis: Schneiden Sie für einen einfacheren Zusammenbau das Gewinde in den Kugelformen mit einer M3 Schraube vor.



Schritt 1.6

Füllen Sie den Zylinder mit Dämpferöl, wobei sich der Kolben in der untersten Position befindet.

Entlüftungsvorgang
Lassen Sie das Öl in den Dämpfer laufen und lassen Sie die Luft entweichen. Bewegen Sie die Kolbenstange so lange langsam herauf und herunter, bis alle Luftblasen entwichen sind. Wiederholen sie dies falls nötig, bis keine Luftblasen mehr auftauchen.



Schritt 1.7

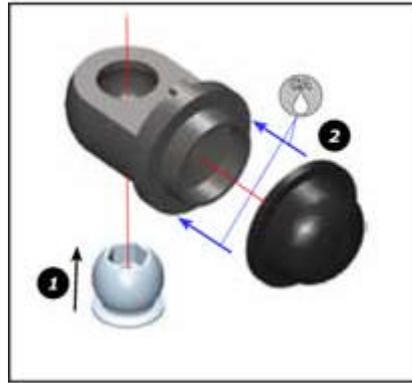
In einer Linie mit der Zentriernase

Einstellung der Stoßdämpferlänge:

Prüfen Sie die Länge der Stoßdämpfer in vollständig herausgezogener und eingerasteter Position.

Vordere Stoßdämpfer: 67,5mm
 Hintere Stoßdämpfer: 76,5mm

WICHTIG! Jeweils beide vorderen und hinteren Dämpfer müssen die gleiche Länge haben.



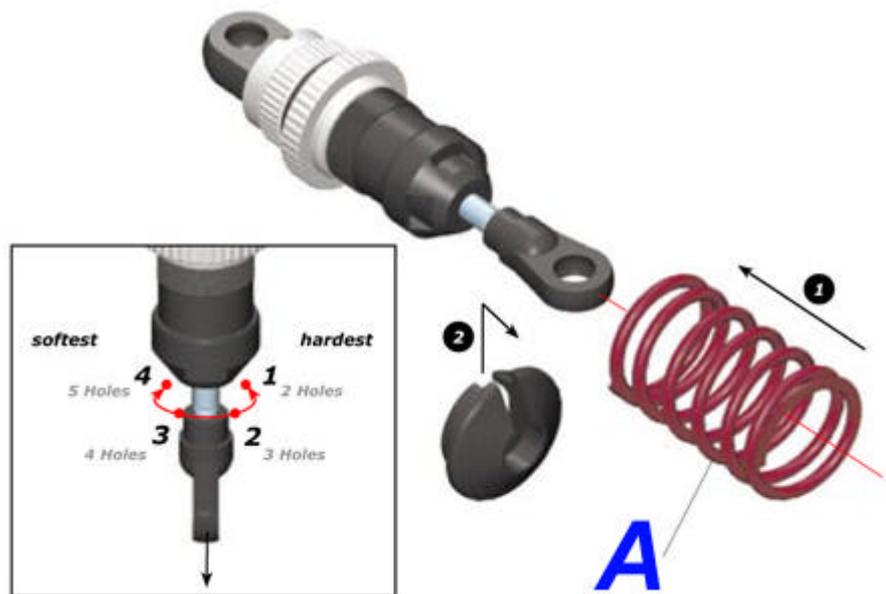
Schritt 1.8

Hintere Stoßdämpfer:
 Lange Stoßdämpfer und Federn

Einstellung der Dämpfung
 Ziehen sie die Kolbenstange vollständig heraus und drehen sie diese vorsichtig, bis der Kolben in einer Position im Zylinder einrastet.

Stellen sie die Dämpfung der Stoßdämpfer nun durch Drehen der Kolbenstangen im Uhrzeigersinn, bzw. gegen den Uhrzeigersinn in die Positionen 1-4 ein. Jede Einstellung ist fühlbar durch einen feinen "Klick".

WICHTIG! Jedes Dämpferpaar muss über die jeweils gleiche Einstellung der Dämpfung verfügen.



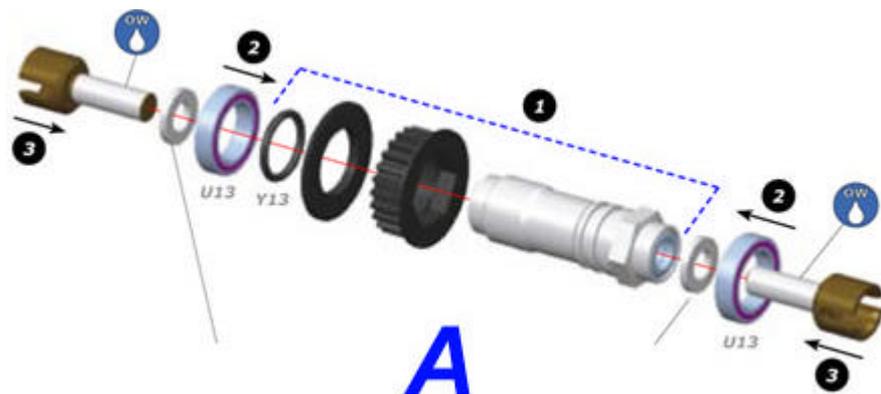
2.0 Zusammenbau der Vorderachse

Schritt 2.1

Befestigungsmaterial:
O-Ring 10,3x1,8mm
(Y12)
Kugellager 12x18mm
(U13)

Beutel 02, U1
Werkzeuge D938

Abhängig von der
eingestellten Breite der
Vorderachse sollten Sie
durch Einbau dieser
Distanzscheiben sicher
stellen, dass die
Antriebswellen kein
übermäßiges seitliches
Spiel aufweisen.

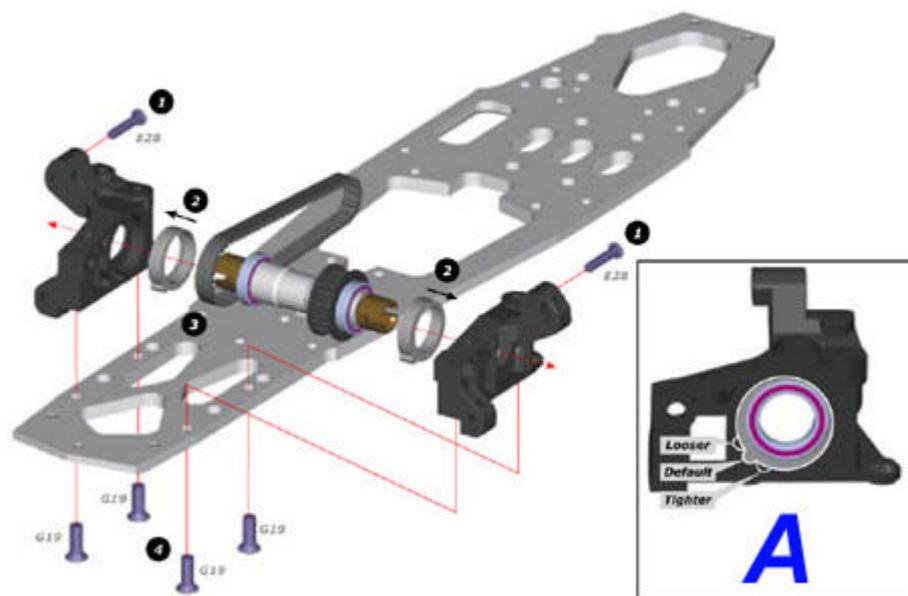


Schritt 2.2

Befestigungsmaterial:
Schraube M4x10mm
Schraube 3x14mm (E28)

Beutel 03

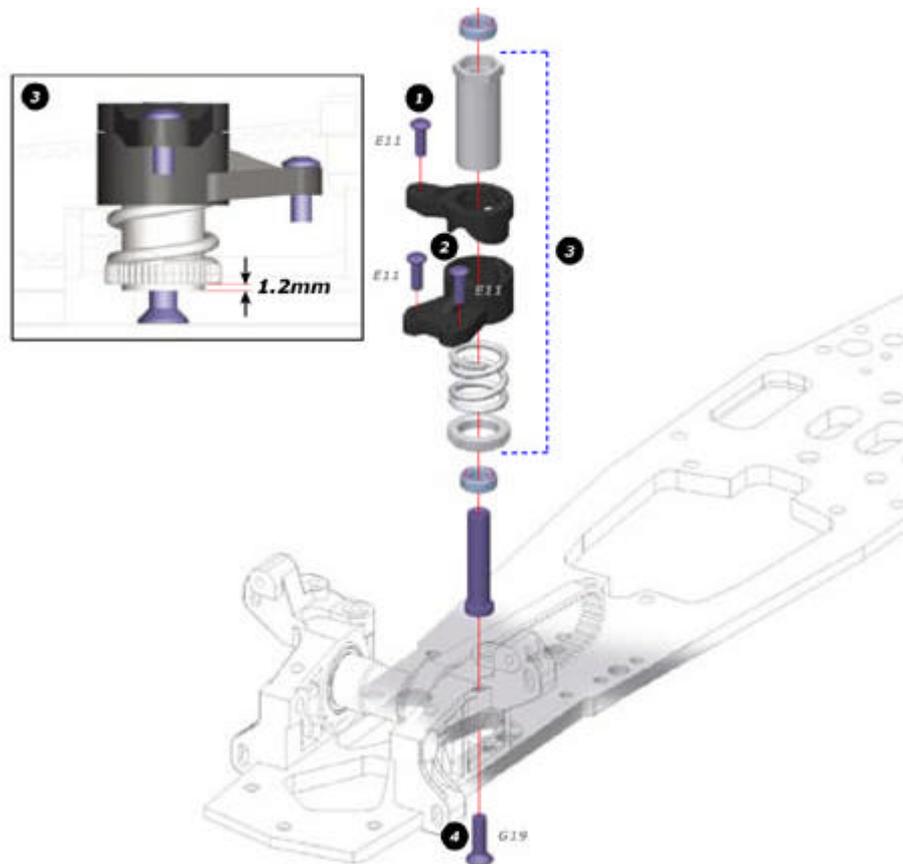
A) Verändern sie die
Position BEIDER
Exzenter, um die
Spannung des vorderen
Riemens einzustellen.
Beide Exzenter sollten
sich in der gleichen
Position befinden.



Schritt 2.3

Befestigungsmaterial:
Schraube M4x10mm
(G19)
Schraube M3x8mm
(E11)

Beutel 04



Schritt 2.4

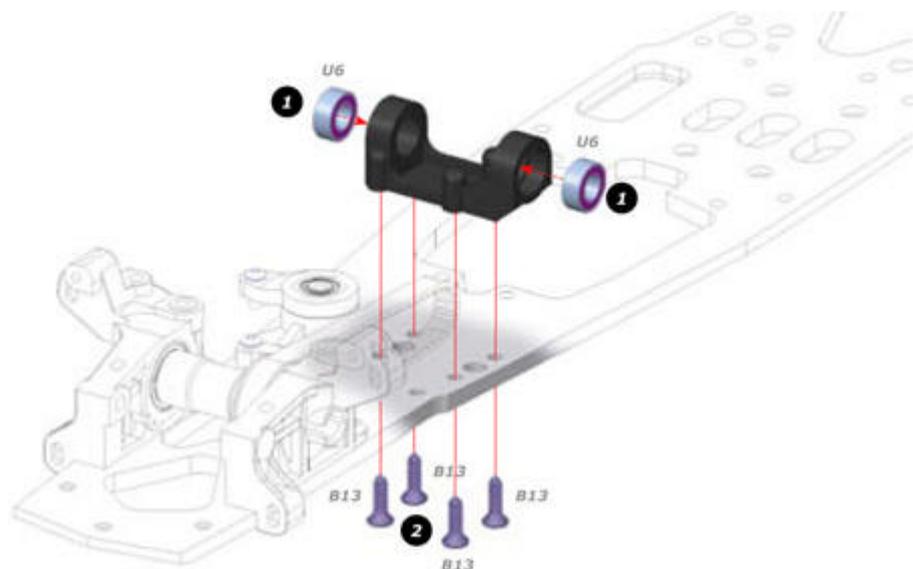
Befestigungsmaterial:

Schraube 3,5x13mm

(B13)

Kugellager 6x13mm (U6)

Beutel 05



Schritt 2.5

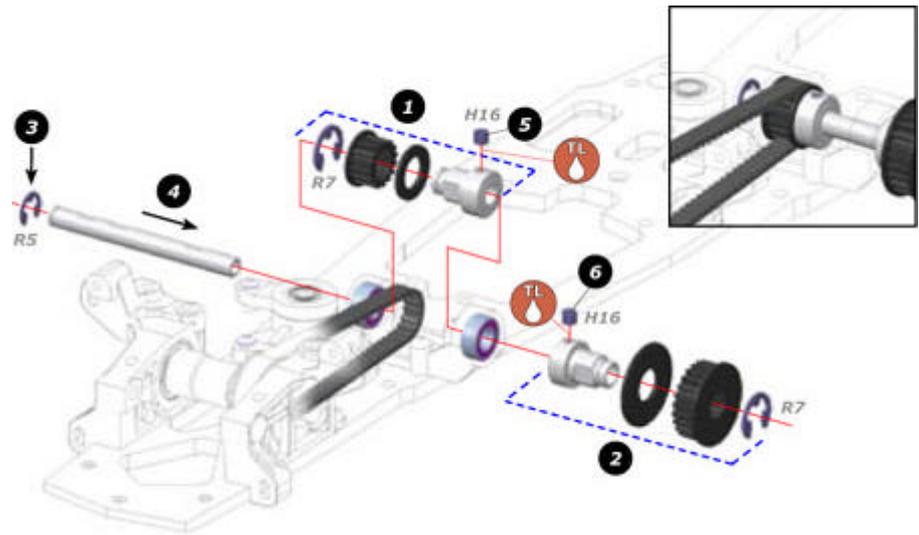
Befestigungsmaterial:

Madenschraube 4x4mm

(H16)

C-Clip 5mm (R5)

C-Clip 7mm (R7)



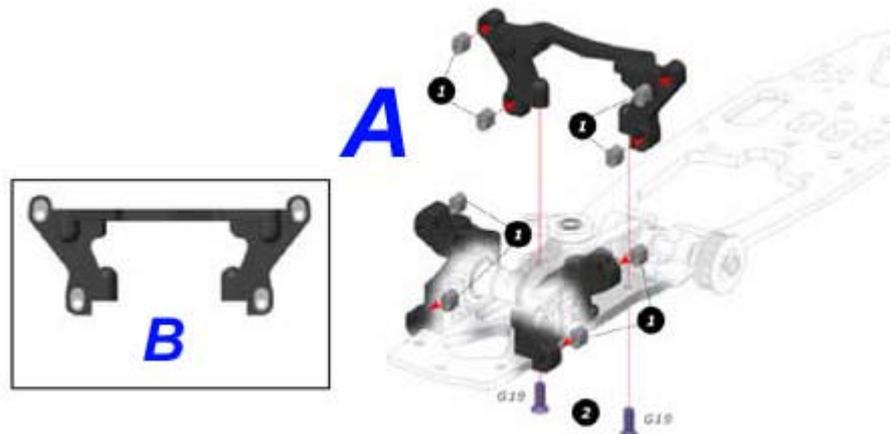
Schritt 2.6

Befestigungsmaterial:
Schraube M4x10mm
(G19)

Beutel 06

A) Pressen Sie vorsichtig alle acht Einsätze in die beiden Achsböcke.

B) Beachten Sie die Ausrichtung und stellen sie sicher, dass die vorderen und hinteren Einsätze oben und unten gleich sind.

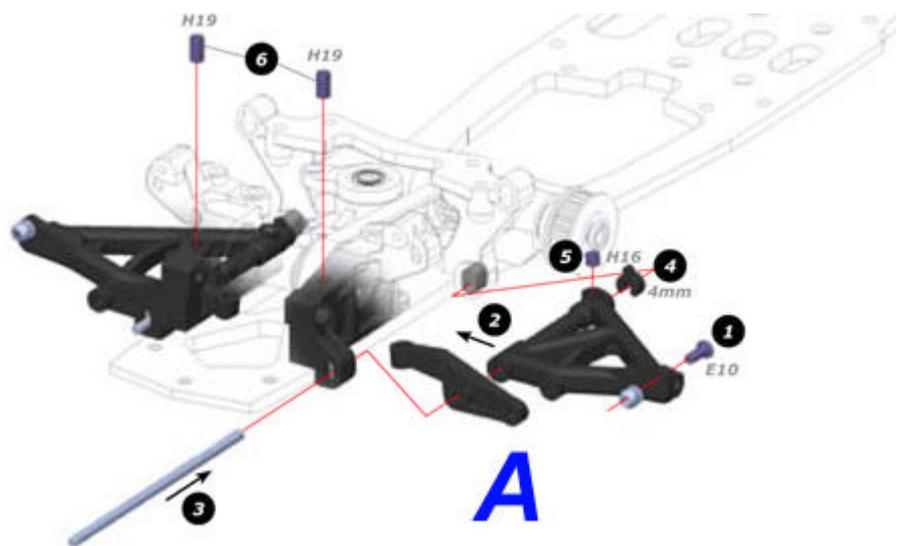


Schritt 2.7

Befestigungsmaterial:
Schraube 3x6mm (E10)
Madschraube 4x4mm (H16)
Madschraube 4x10mm (H19)

Beutel 07

A) Montieren sie die beiden unteren vorderen Querlenker nach den angegebenen Schritten.

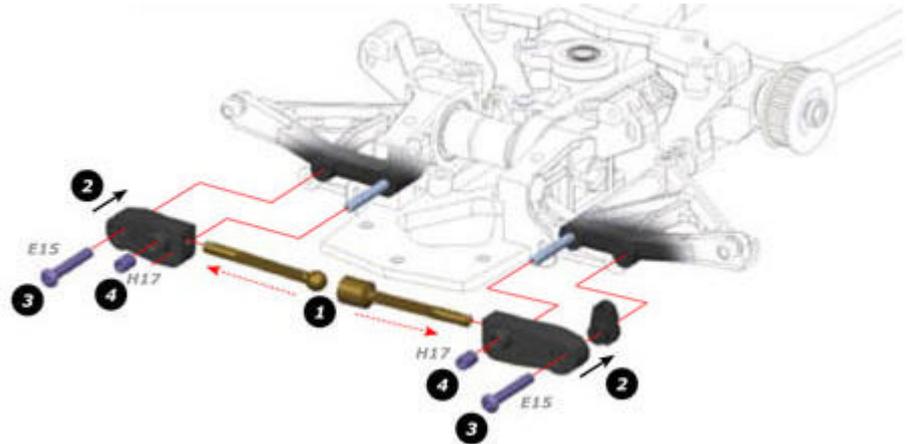


Schritt 2.8

Befestigungsmaterial:

Schraube 3x20mm (E15)
 Madenschraube 4x6mm (H17)

Beutel 08

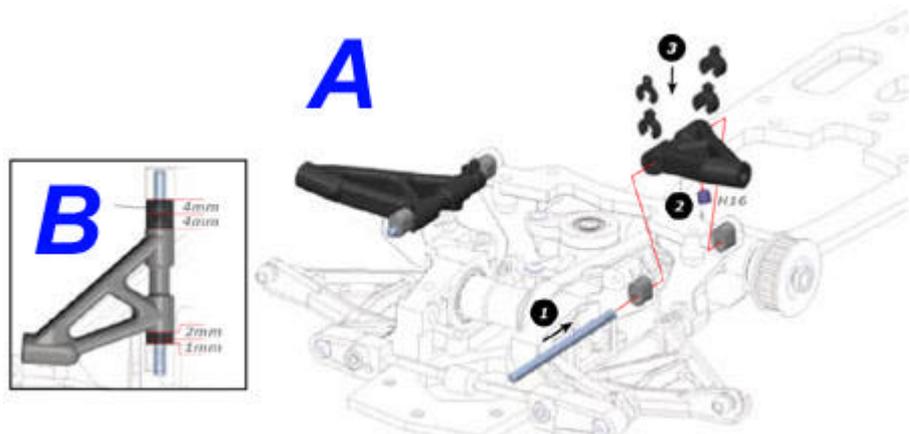


Schritt 2.9

Befestigungsmaterial:
 Madenschraube 4x4mm (H16)

A) Montieren sie die beiden oberen vorderen Querlenker nach den angegebenen Schritten.

Position der Nachlaufclipse



B) Wird zur NachlaufEinstellung benutzt.

Schritt 2.10

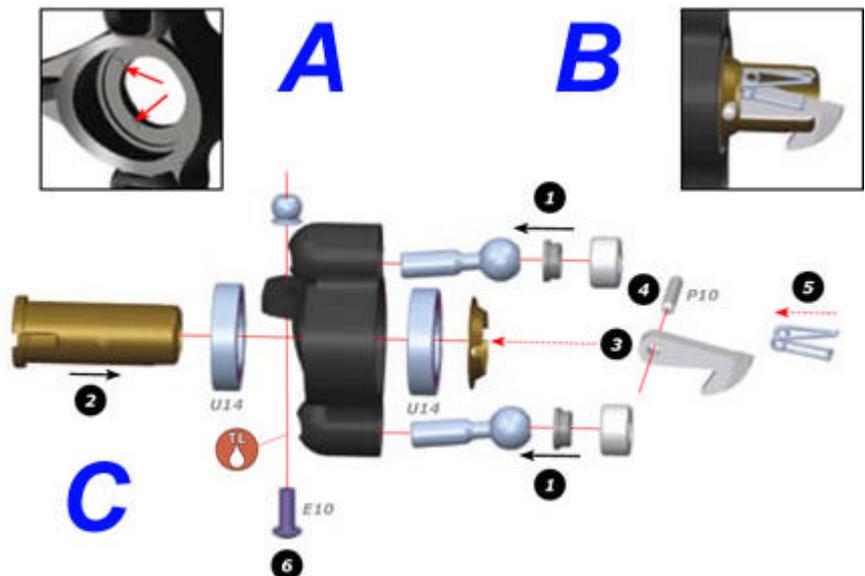
Befestigungsmaterial:
 Schraube 3x6mm (E10)
 Stift 2,5x22mm (P10)
 Kugellager 12x21mm (U14)

Beutel 09,10

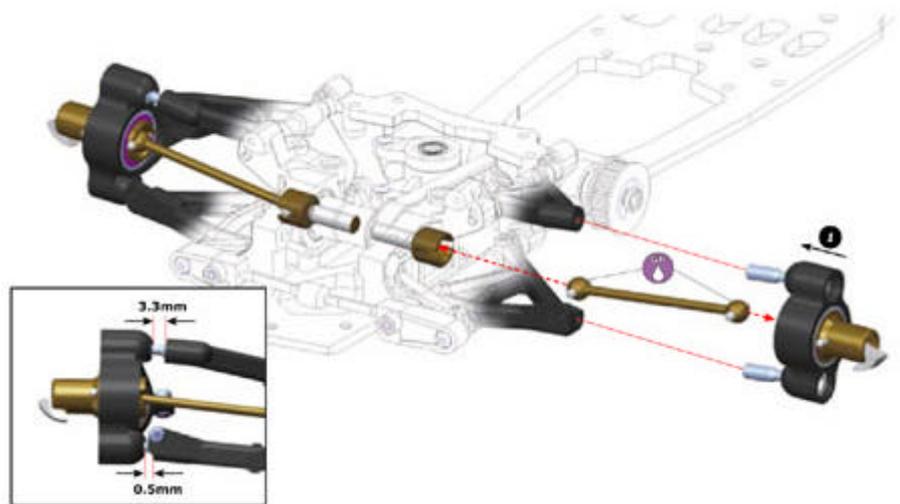
A) Der linke Achsschenkel kann an den 4 Punkten erkannt werden.

B) Drücken sie die Feder in die vordere Radachse, bis diese einrastet.

C) Montieren Sie beide Achsschenkel nach den angegebenen Schritten.

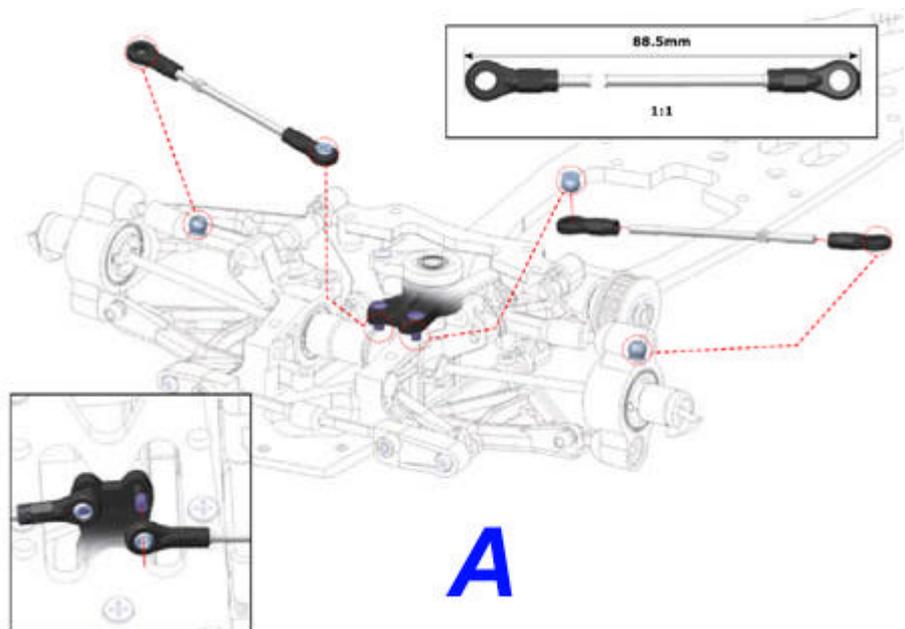


Schritt 2.11



Schritt 2.12

A) WICHTIG! Stellen sie sicher, dass die vordere Aufhängung leichtgängig ist und sich ohne Widerstand herauf und herunter bewegen lässt.



3.0 Zusammenbau der Hinterachse

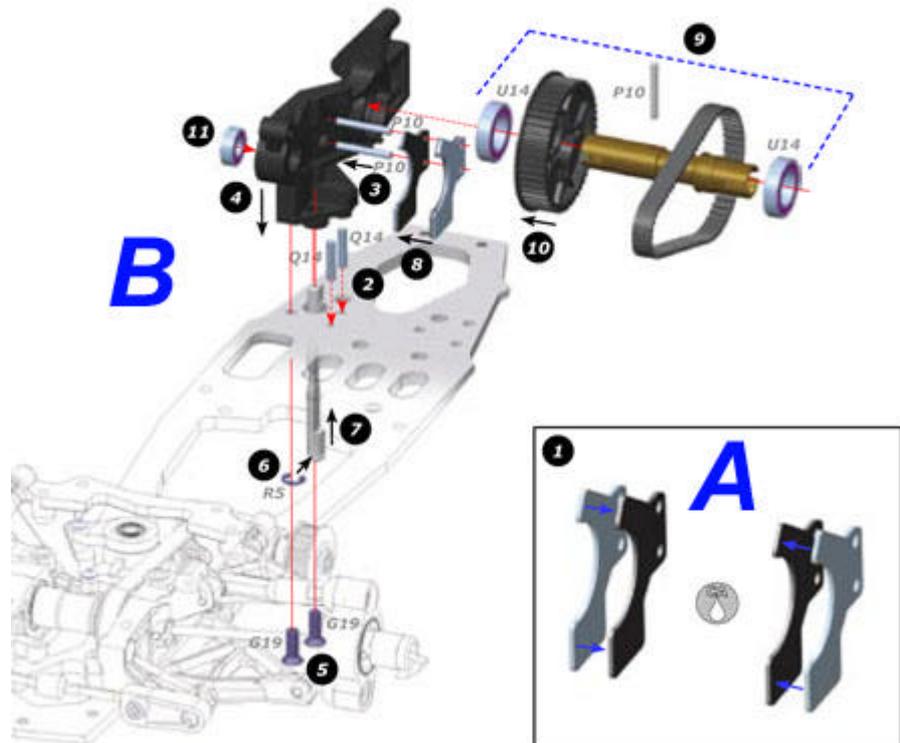
Schritt 3.1

Schraube M4x10mm
(G19)
Stift 2,5x22mm (P10)
Stift 3x16mm (Q14)
C-Clip 5mm (R5)
Kugellager 6x15mm (U8)
Kugellager 12x21mm
(U14)

Beutel 11,12

A) Rauhen Sie die Metallplatten vor dem Kleben mit Schmirgelleinen auf.

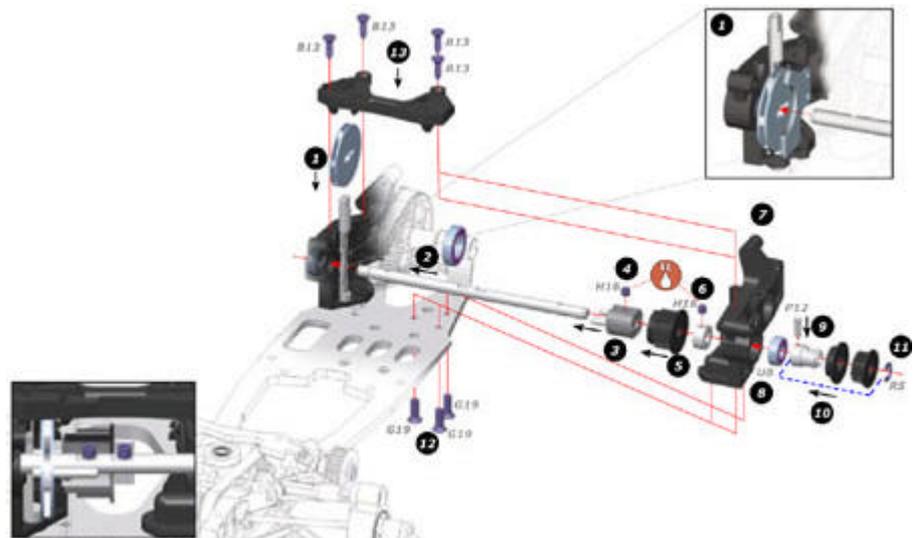
B) Drücken Sie die Stifte in die Chassisplatte, so dass diese bündig mit der Unterseite sind



Schritt 3.2

Befestigungsmaterial:
Schraube 3,5x13mm
(B13)
Schraube M4x10mm
(G19)
Madschraube 4x4mm
(H16)
Stift 3x12mm (P12)
Kugellager 6x15mm (U8)
C-Clip 5mm (R5)

Beutel 13,14



Schritt 3.3

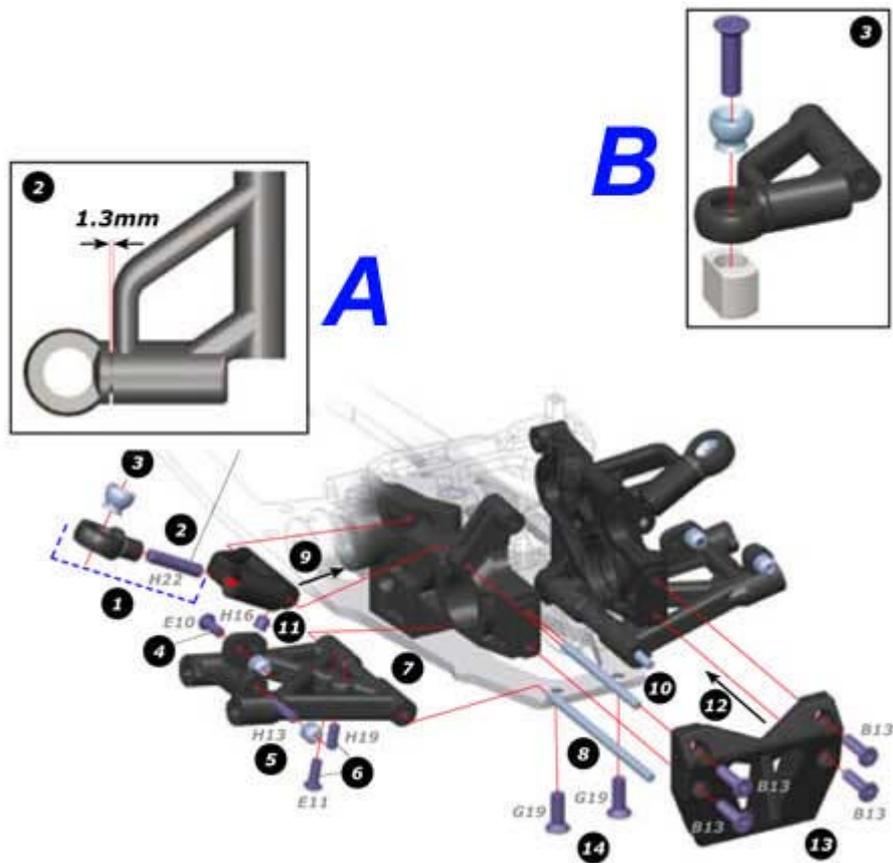
Befestigungsmaterial:
Schraube 3,5x13mm
(B13)
Schraube 3x6mm (E10)
Schraube 3x8mm (E11)
Schraube M4x10mm
(G19)
Stift 3x12mm (H13)
Stift 4x10m (H19)
Stift 4x20mm (H22)

Madenschraube 4x4mm
(H16)

Beutel 15,16

A) Dehen sie die Madenschraube H22 in das Teil des Querlenkers mit der Kugelpfanne, bis nicht mehr als 11mm der Schraube sichtbar sind

B) Benutzen sie das mitgelieferte Spezialwerkzeug, um die Drehkugeln aus Aluminium in die Pfanne des Querlenkers zu pressen.

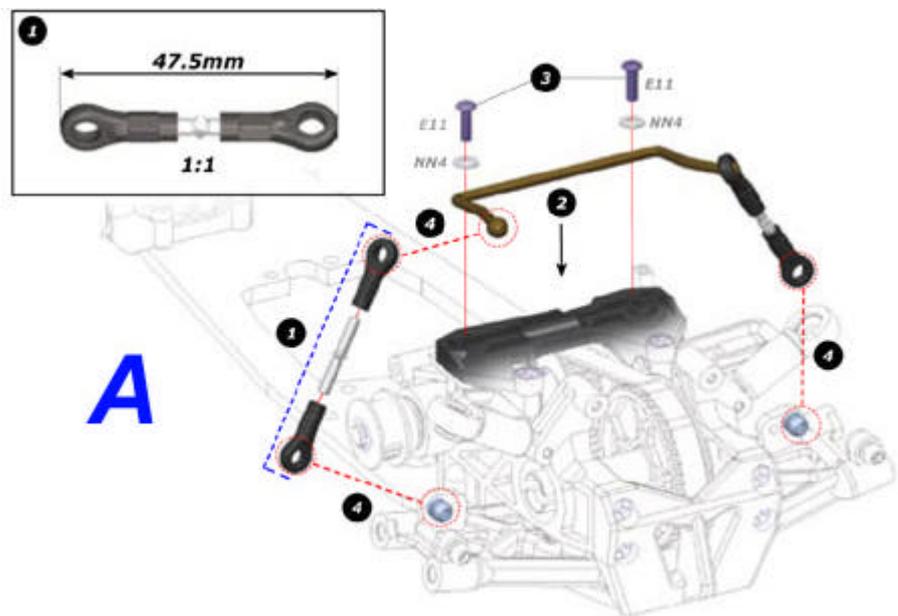


Schritt 3.4

Befestigungsmaterial:
Schraube 3x8mm (E11)
Unterlegscheibe
3,2x9x0,1mm (NN4)

Beutel 17

WICHTIG! Stellen sie sicher, dass die hintere Aufhängung leichtgängig ist und sich ohne Widerstand herauf und herunter bewegen lässt. Ziehen sie die Befestigungsschrauben des Stabilisators nicht zu fest an.



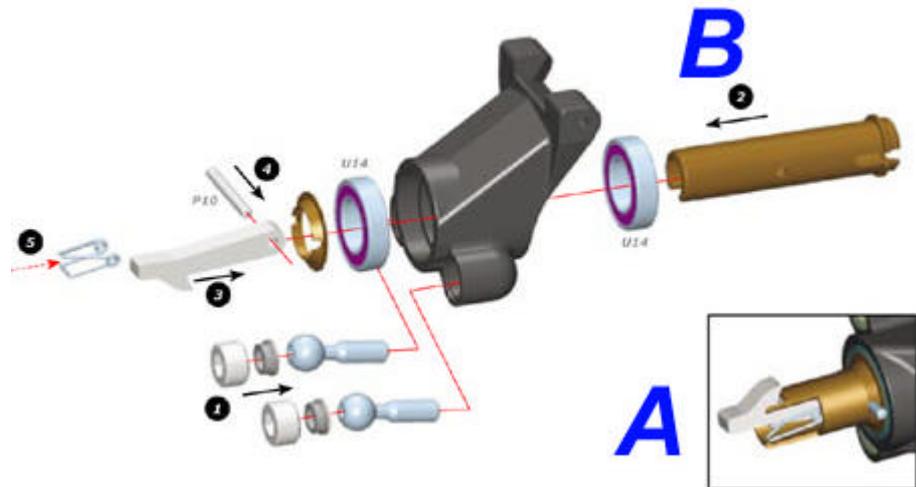
Schritt 3.5

Befestigungsmaterial:
Stift 3,5x22mm (P10)
Kugellager 12x21mm
(U14)

Beutel 18,19

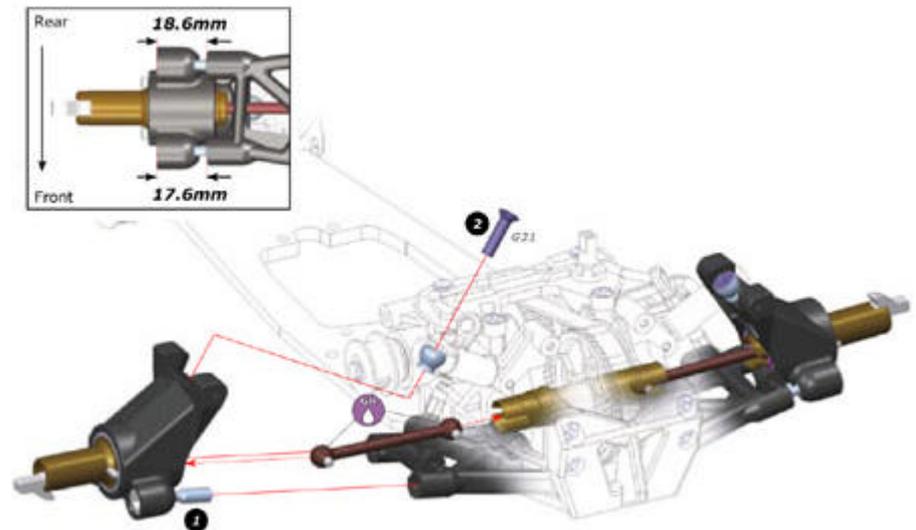
A) Drücken sie die Feder in die hintere Radachse, bis diese einrastet.

B) Montieren sie beide hintere Achsschenkel nach den folgenden Schritten.



Schritt 3.6

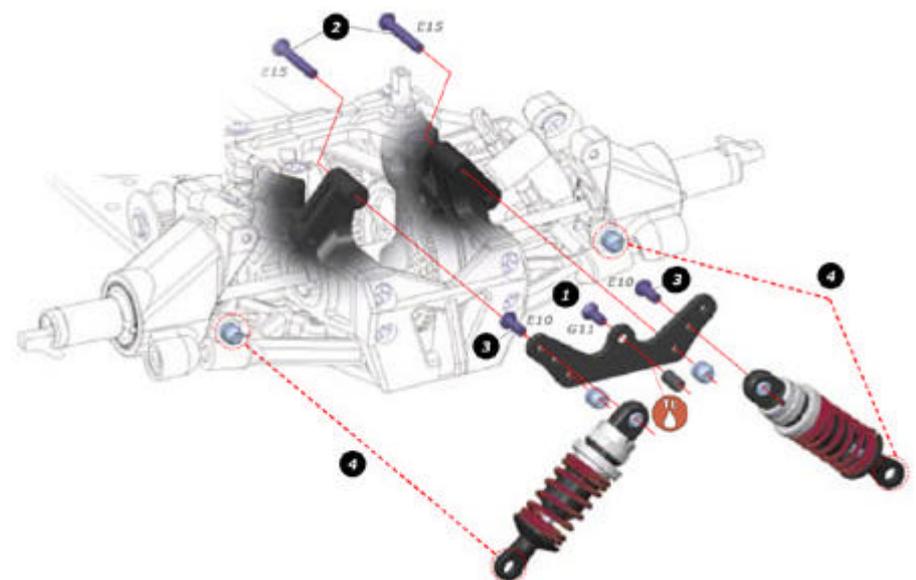
Befestigungsmaterial:
Schraube M4x16mm
(G21)



Schritt 3.7

Befestigungsmaterial:
Schraube 3x6mm (E10)
Schraube 3x20mm (E15)
Schraube 3x8mm (G11)

Beutel 20



Schritt 3.8

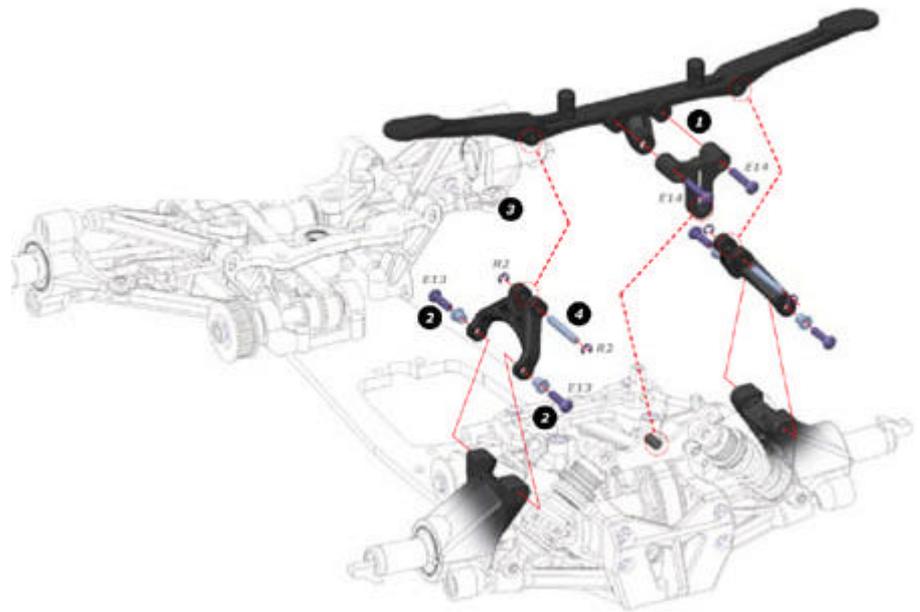
Befestigungsmaterial:

Schraube 3x12mm (E13)

Schraube 3x16mm (E14)

C-Clip 2,3mm (R2)

Beutel 21



4.0 Zusammenbau der Radioplatte

Schritt 4.1

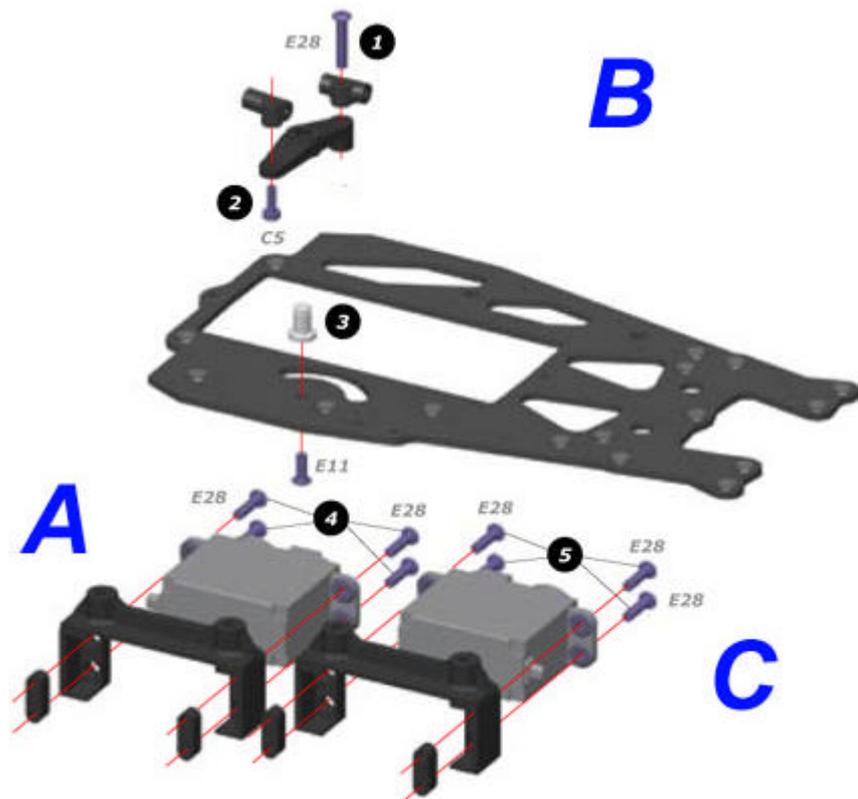
Befestigungsmaterial:
 Schraube 2,5x8mm (C5)
 Schraube 3x8mm (E11)
 Schraube 3x14mm (E28)
 (E135)

Beutel 22,23,24

A) Gasservo
 Die Antriebsachse des Gasservos muss zum HECK des Fahrzeugs zeigen.

B) Stellen Sie die Freigängigkeit dieses Teils sicher

C) Lenkservo
 Die Antriebsachse des Lenkservos muss zur FRONT des Fahrzeugs zeigen.



Schritt 4.2

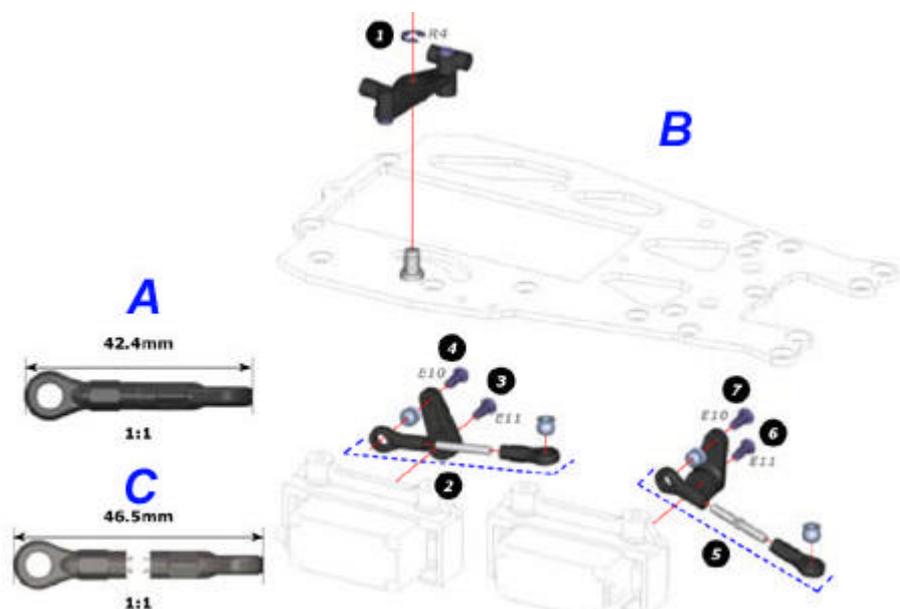
Befestigungsmaterial:
 Schraube 3x6mm (E10)
 Schraube 3x8mm (E11)
 C-Clip 4mm (R4)

Beutel 25

A) Gasgestänge

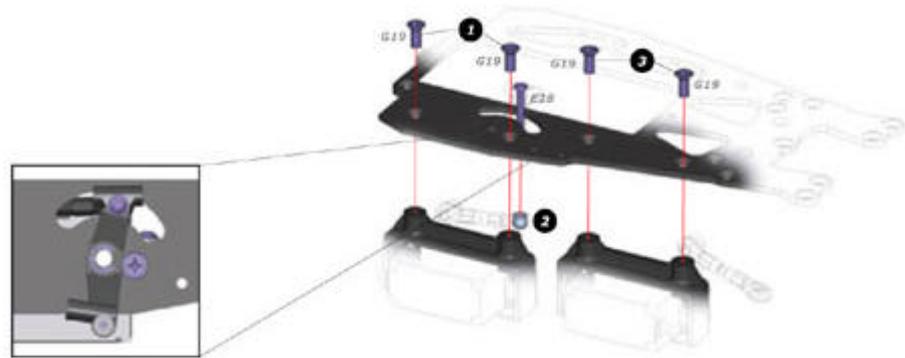
Die Zahl auf dem Servoarm gibt die Anzahl der Zähne an.
 23 - Sanwa / KO / JR
 24 - Hitec
 25 - Futaba

C) Lenkgestänge.



Schritt 4.3

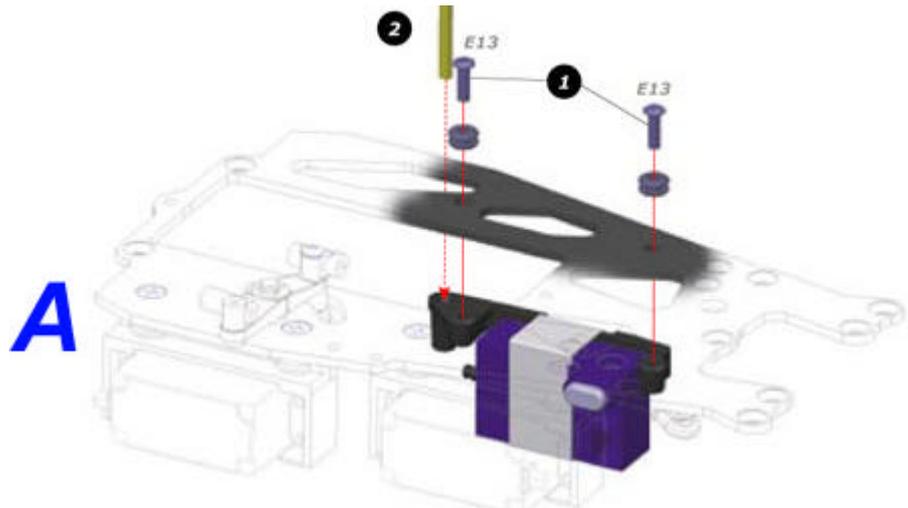
Befestigungsmaterial:
 Schraube 3x14mm (E28)
 Schraube M4x10mm (G19)



Schritt 4.4

Befestigungsmaterial:
Schraube 3x12mm (E13)

Befestigen Sie den
Empfänger zuverlässig
an der
Befestigungsplatte.



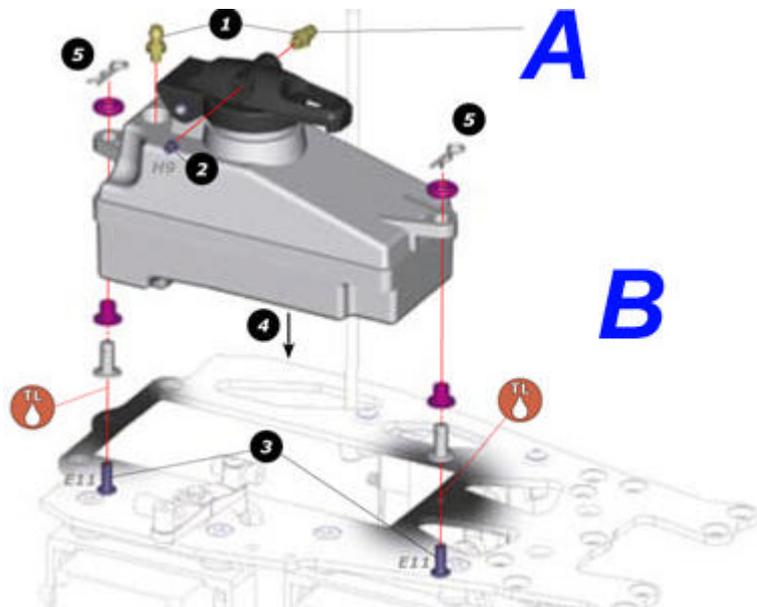
Schritt 4.5

Befestigungsmaterial:
Schraube 3x8mm (E11)
Madenschraube 3x4mm (H9)

Beutel 26

A) Hinweis: Für
Rennstrecken im
Uhrzeigersinn mit
hauptsächlich
Rechtskurven sollte der
Druckanschluss auf der
rechten Seite des
Tankdeckels montiert
werden und die
Madenschraube auf der
gegenüberliegenden
Seite. Für Strecken
gegen den Uhrzeigersinn
mit hauptsächlich
Linkskurven ist es
umgekehrt.

B) WICHTIG! Prüfen Sie,
dass die Treibstoffleitung
und die Druckleitung frei



von Schmutz und nicht
blockiert ist

5.0 Montage der Radioplatte

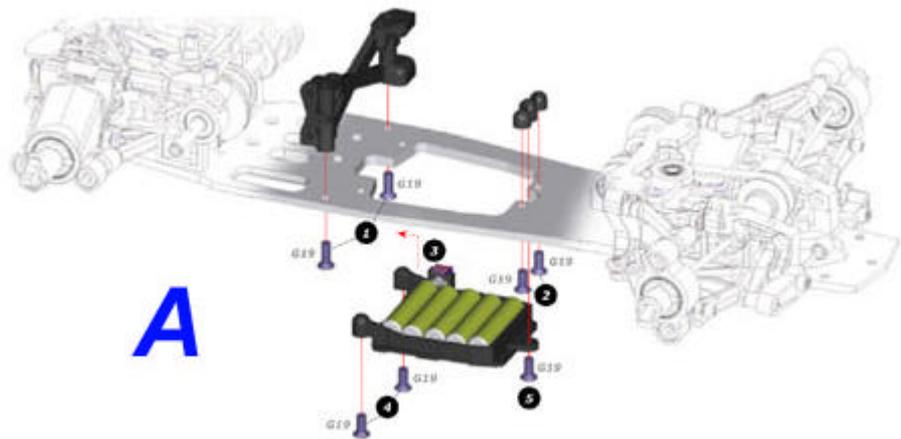
Schritt 5.1

Befestigungsmaterial:
Schraube M4x10mm
(G19)

Beutel 27

A) Montieren sie den aus
5 AAA-Zellen
bestehenden
Empfängerakku
zuverlässig im Akkufach.

Hinweis: Serpent bietet
vormontierte 5-zellige
Akkupacks (#902126)
für den Serpent 950R an.
Für weitere
Informationen sehen Sie
bitte auf der
entsprechenden
Produktseite in
myTSN.com nach.

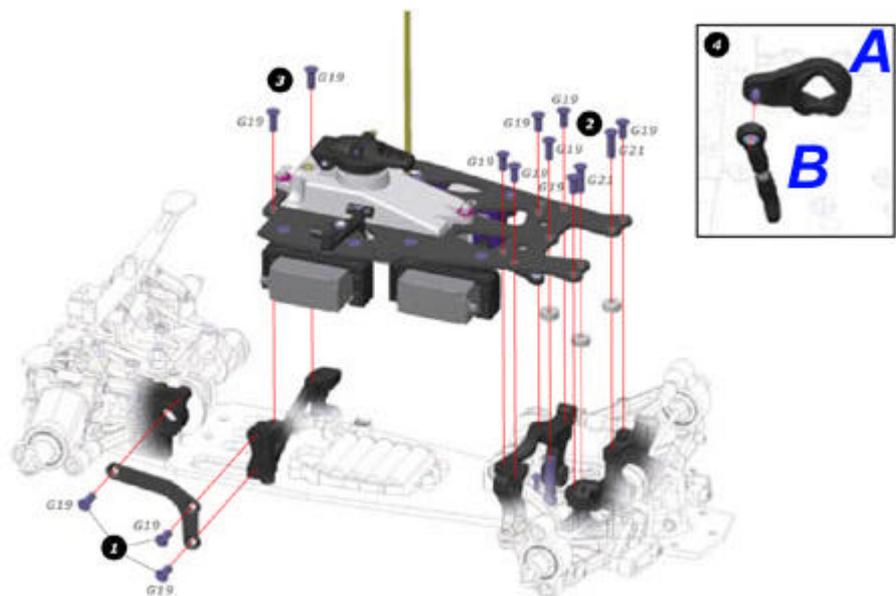


Schritt 5.2

Befestigungsmaterial:
Schraube M4x10mm
(G19)
Schraube M4x16mm
(G21)

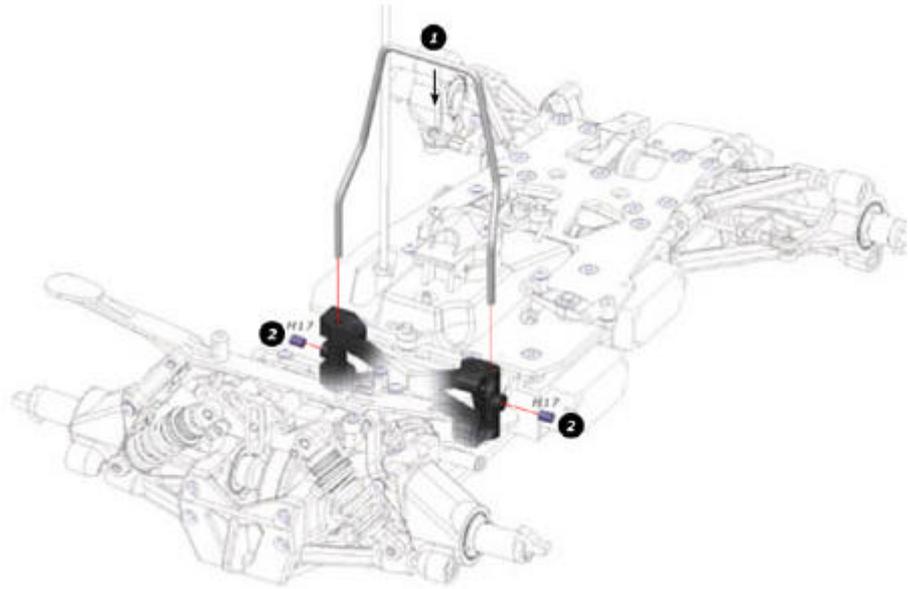
A) Servosaver

B) Lenkgestänge



Schritt 5.3

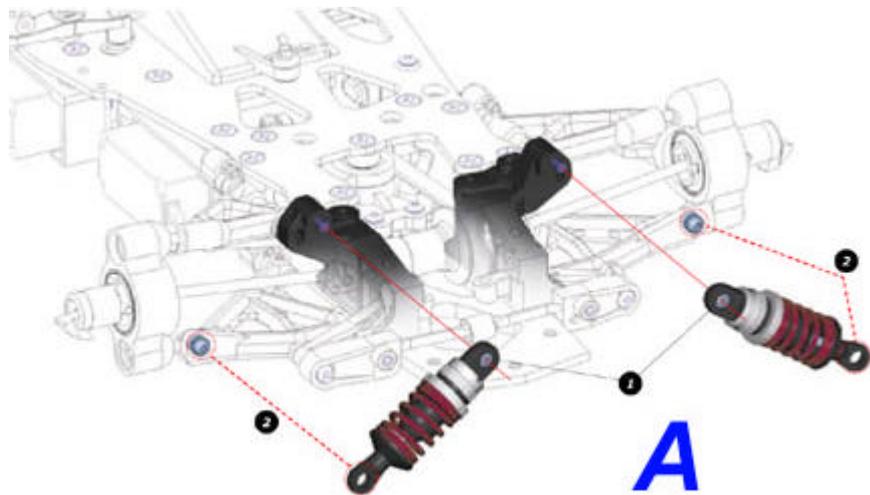
Befestigungsmaterial:
Madenschraube 4x6mm
(H17)



Schritt 5.4

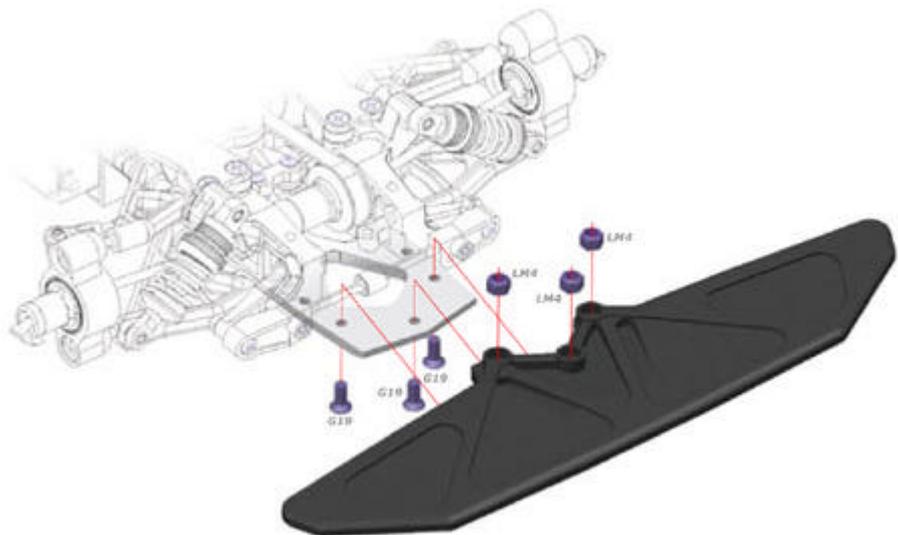
Beutel 28

A) Alternative: Serpent bietet das vordere PushRod Set #902160 als alternatives Aufhängungssystem für den 950R an. Für weitere Informationen sehen Sie bitte auf der entsprechenden Produktseite in myTSN.com nach



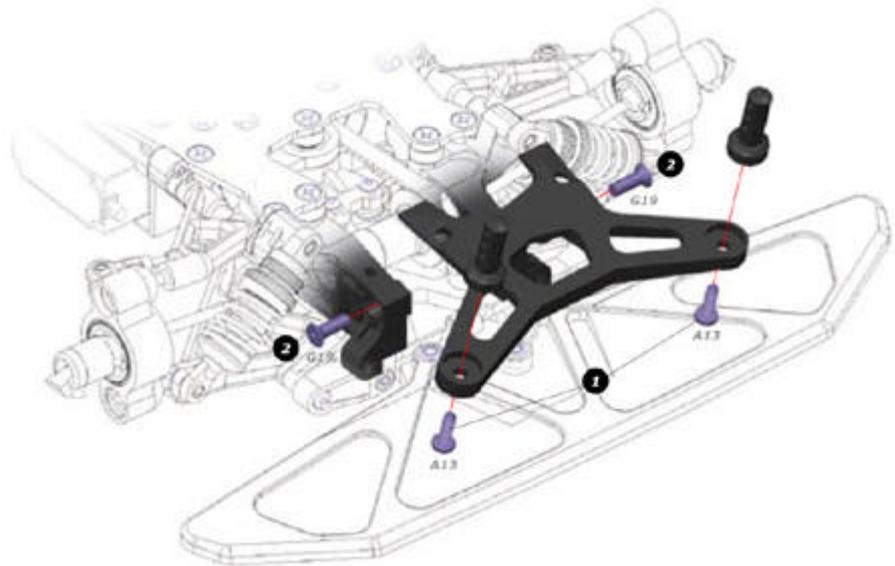
Schritt 5.5

Befestigungsmaterial:
Schraube M4x10mm
(G19)
Mutter M4 (LM4)



Schritt 5.6

Befestigungsmaterial:

Schraube M4x10mm
(G19)Schraube 3,5x13mm
(A13)

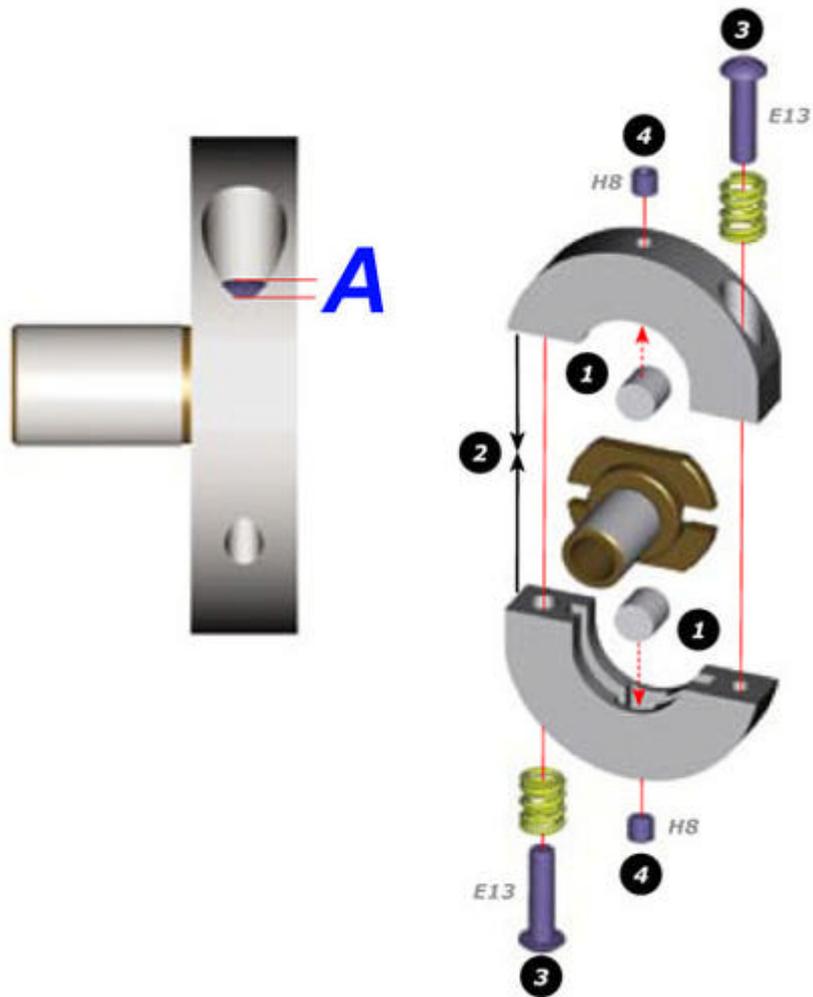
6.0 Zusammenbau des Getriebes

Schritt 6.1

Fasteners:
Schraube 3x12mm (E13)
Madenschraube 3x3mm (H8)

Beutel 29

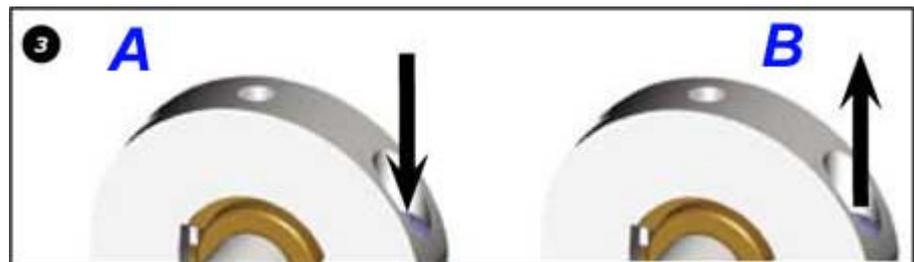
A) Hinweis: Für eine gute Ausgangsbasis sollte der Kopf der Schraube bündig mit der Schaltbacke sein. Stellen sie sicher, dass beide Schrauben gleich eingestellt sind.



Schritt 6.1 Einstellung

A) Drehen Sie beide Einstellschrauben für einen SPÄTEREN Schaltpunkt hinein.

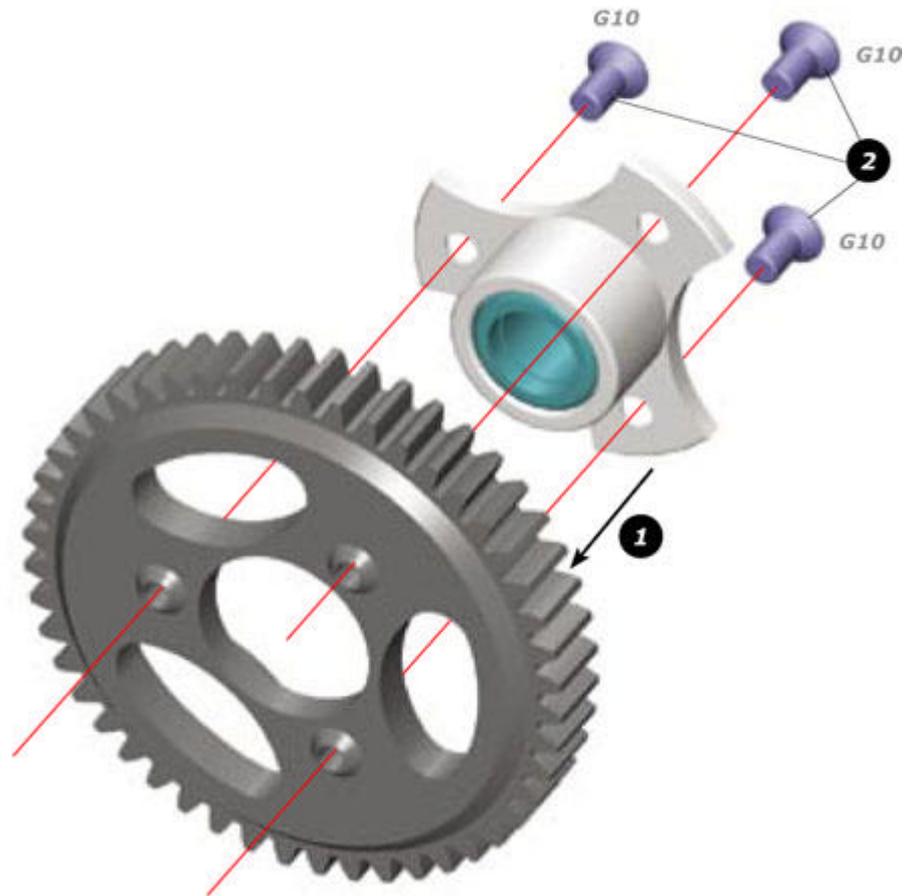
B) Drehen Sie beide Einstellschrauben für einen FRÜHEREN Schaltpunkt heraus.



Schritt 6.2

Fasteners:
Schraube M3x6mm (G10)

Beutel 30



Schritt 6.3

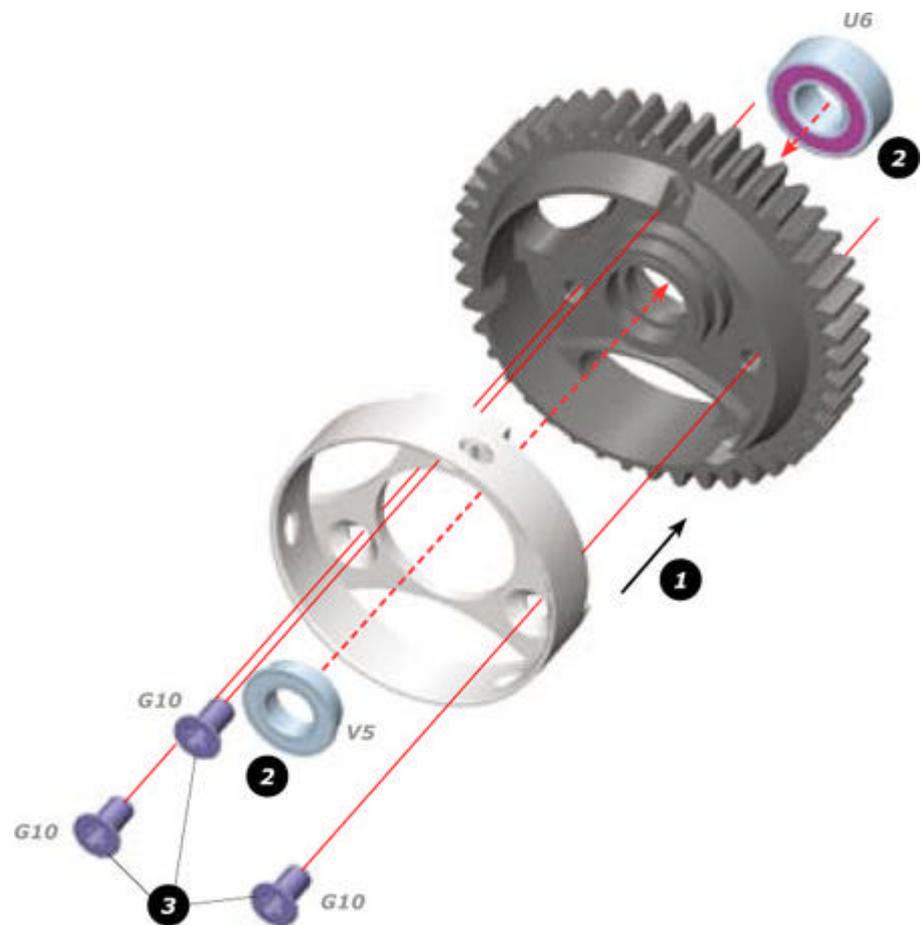
Befestigungsmaterial:

Schraube M3x6mm

(G10)

Kugellager 6x13mm (U6)

Kugellager 6x10mm (V5)



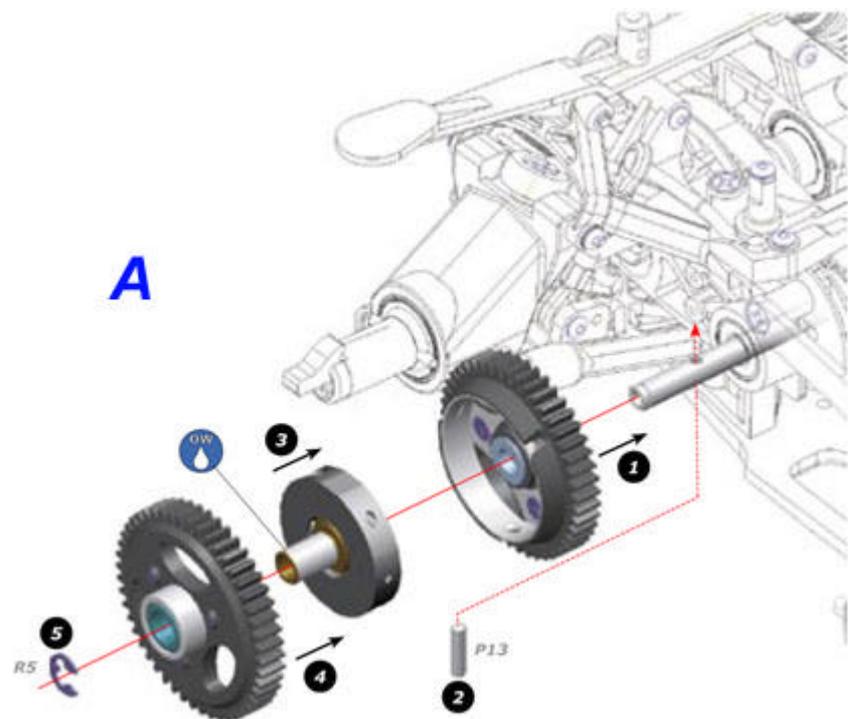
Schritt 6.4

Befestigungsmaterial:
Stift 3x13,8mm (P13)
C-Clip 5mm (R5)

A) Einstellung des Spaltmaßes der Schaltbacken
Lösen Sie die Einstellschrauben für das Spaltmaß (H8 in Schritt 6.1) damit die Backen auf dem Mitnehmer aufliegen.

Montieren sie die Schaltbacken in der Glocke des 2. Gangs, aber montieren Sie noch nicht den 1. Gang.

Es sollte ein gleicher, jedoch minimaler Abstand zwischen den Backen und der Glocke des 2. Gangs vorhanden sein. Drehen Sie BEIDE Einstellschrauben für das



Spaltmaß soweit hinein,
bis die Backen die
Innenseite der Glocke
berühren und lösen Sie
anschließend BEIDE
Schrauben um eine 1/2
Umdrehung. Die Glocke
des 2. Gangs sollte sich
nun frei drehen können.

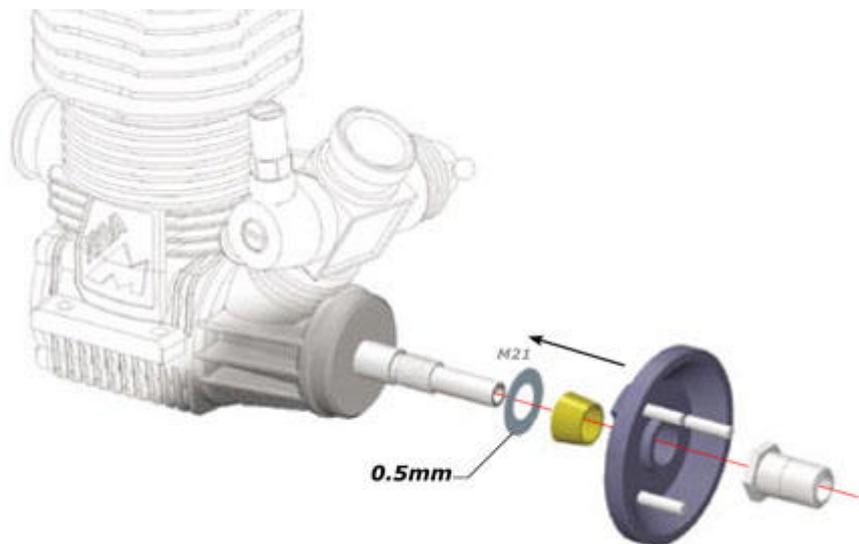
Montieren sie den 1.
Gang.

7.0 Zusammenbau der Centax Kupplung

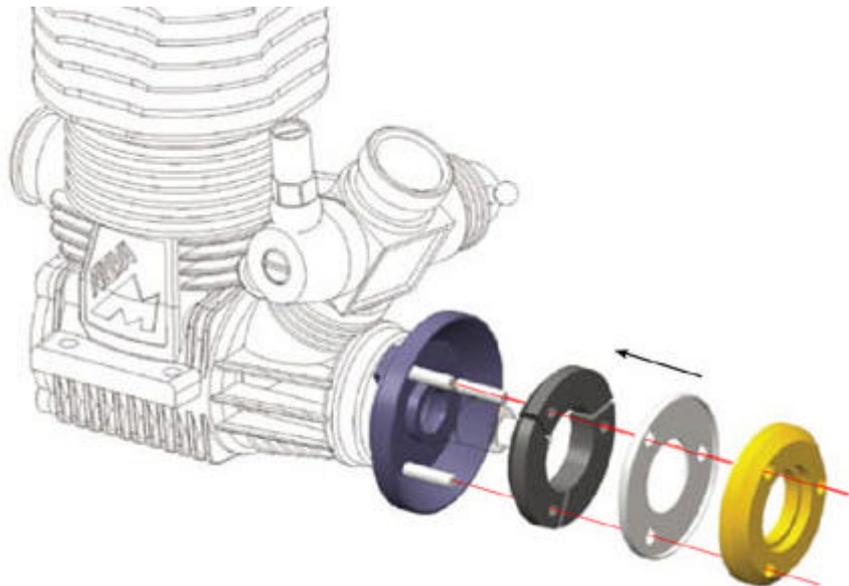
Schritt 7.1

Befestigungsmaterial:
Kugellager 7x13,5mm

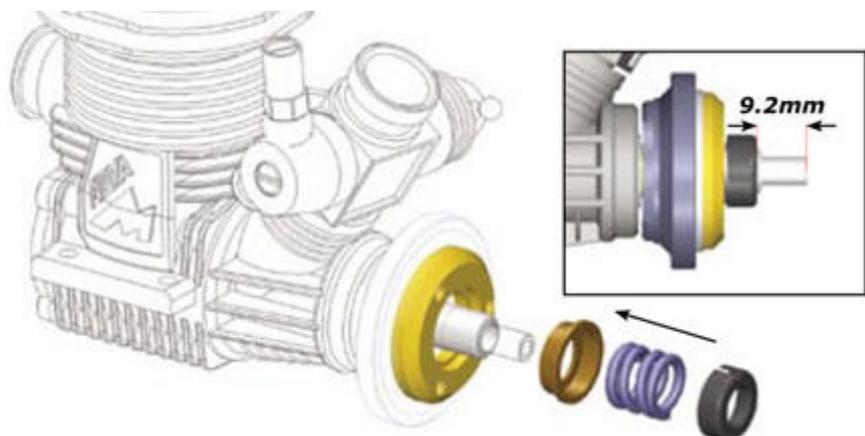
Beutel 31



Schritt 7.2

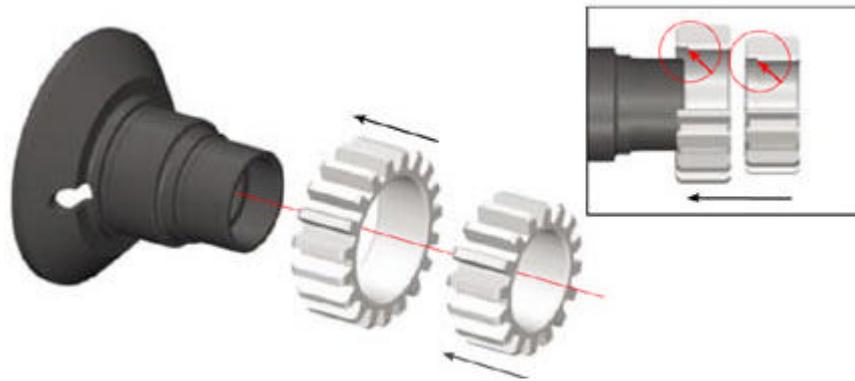


Schritt 7.3



Schritt 7.4

Beutel 32

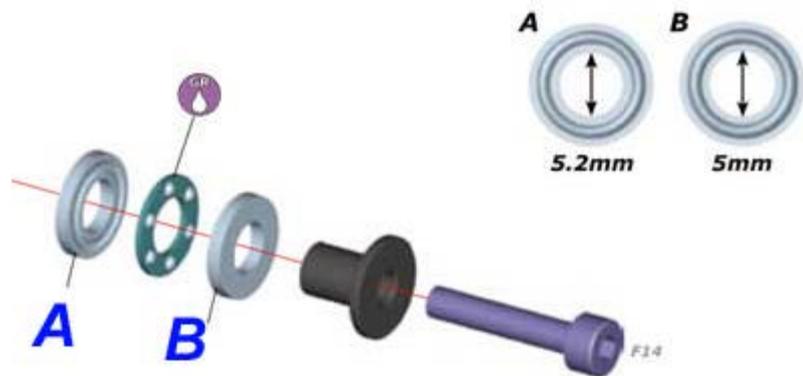


Schritt 7.5

Befestigungsmaterial:
Schraube 3x16mm (F14)

A) Größerer
Innendurchmesser.

B) Kleinerer
Innendurchmesser.

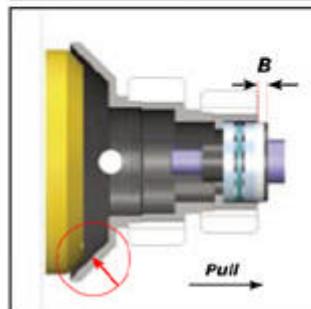
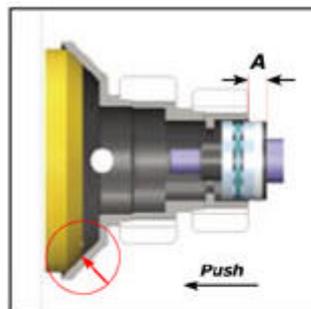


Schritt 7.6

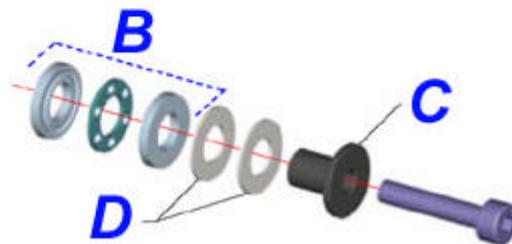
A) Einstellung des
Kupplungsspiels

Montieren sie die
Kupplungsglocke mit
lediglich dem Drucklager
auf der Kurbelwelle des
Motors. Drücken sie die
Kupplungsglocke auf den
Kupplungsbelag und
messen Sie dann das
Maß A wie angegeben.

Ziehen sie die
Kupplungsglocke vom
Kupplungsbelag weg
nach vorne und messen
sie dann das Maß B wie
angegeben.



A



Das Kupplungsspiel
ergibt sich aus $A - B$;
Das korrekte Spaltmaß
beträgt 0,7mm.
Wenn das
Kupplungsspiel größer
als 0,7mm ist, können
sie einfach die Dicke der
benötigten Scheiben zur

korrekten Einstellung des Spiels berechnen:
benötigte Dicke der Scheiben (in mm) = $A - B - 0,7$

Benutzen wir zum Beispiel die Werte
 $A=1,3\text{mm}$, $B=0,3\text{mm}$
Dicke der Scheiben = $1,3 - 0,3 - 0,7 = 0,3\text{mm}$

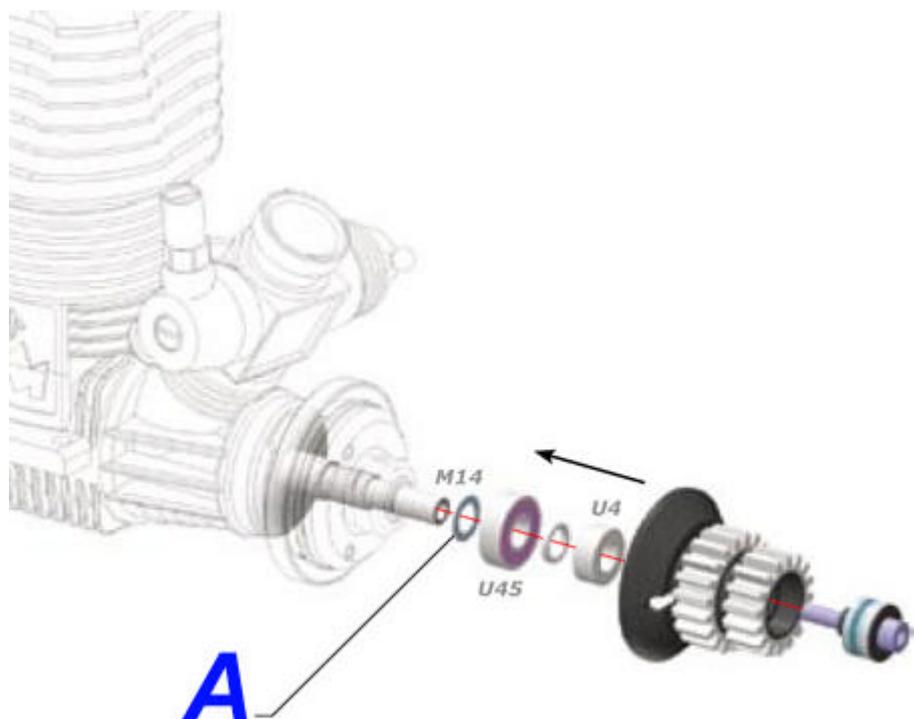
Platzieren Sie die Scheiben wie angegeben zwischen dem äußeren Ring des Drucklagers und der Aufnahme des Drucklagers.

- B) Drucklager
- C) Drucklageraufnahme
- D) Scheiben

Schritt 7.7

Befestigungsmaterial:
Unterlegscheibe 5x10x0,1mm (M14)
Unterlegscheibe 5x10x0,1mm (M14)
Kugellager 5x10mm (U4)
Kugellager 5x13mm (U45)

A) Montieren Sie kleine Scheiben um das Spiel bis auf ein wenig Endspiel zu reduzieren.

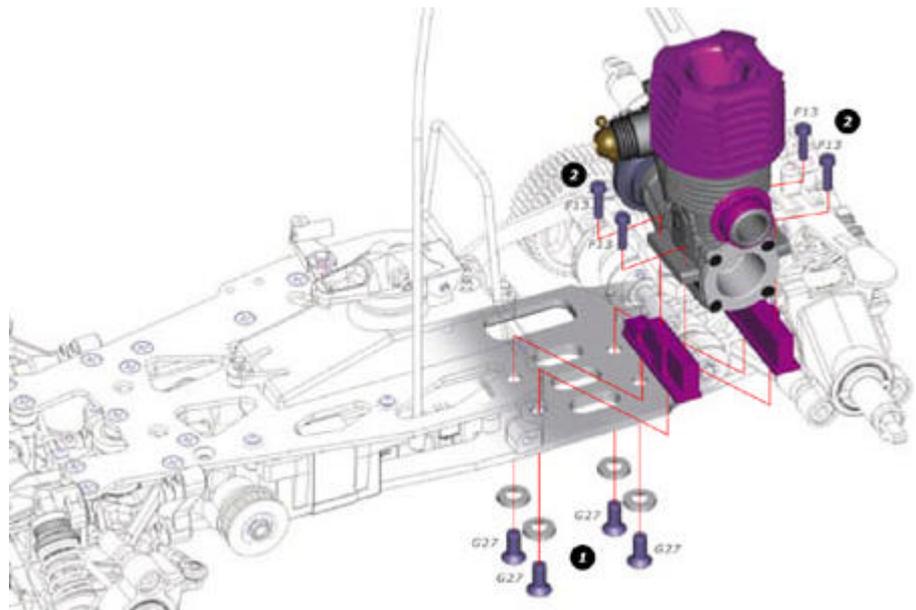


8.0 Endmontage

Schritt 8.1

Befestigungsmaterial:
Schraube 3x12mm (F13)
Schraube M5x12mm
(G27)

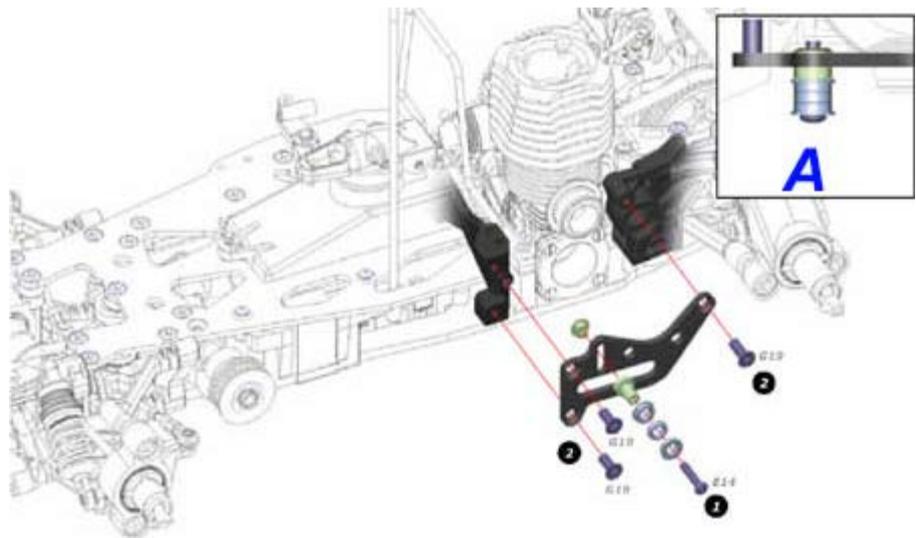
Beutel 33



Schritt 8.2

Schraube 3x16mm (E14)
Schraube M4x10mm
(G19)

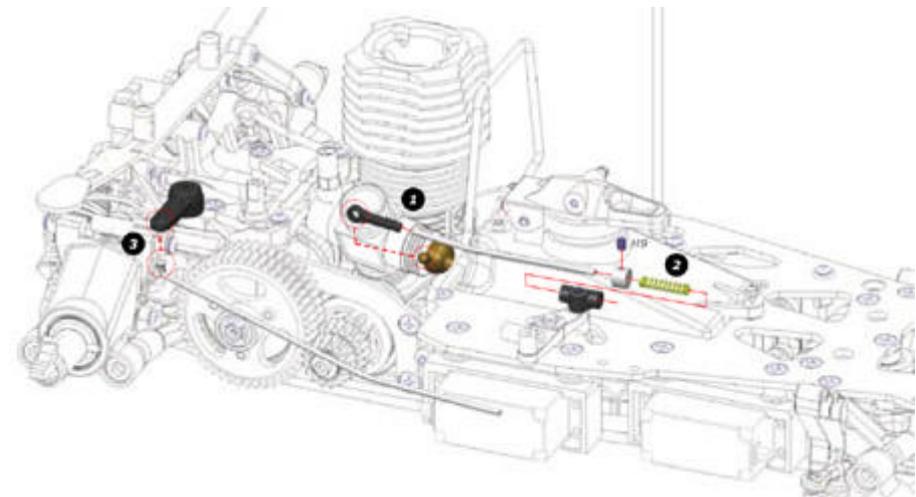
A) Ausrichtung der
Kugellager des
Riemenspanners



Schritt 8.3

Befestigungsmaterial:
Madenschraube 3x4mm
(H9)

Beutel 35

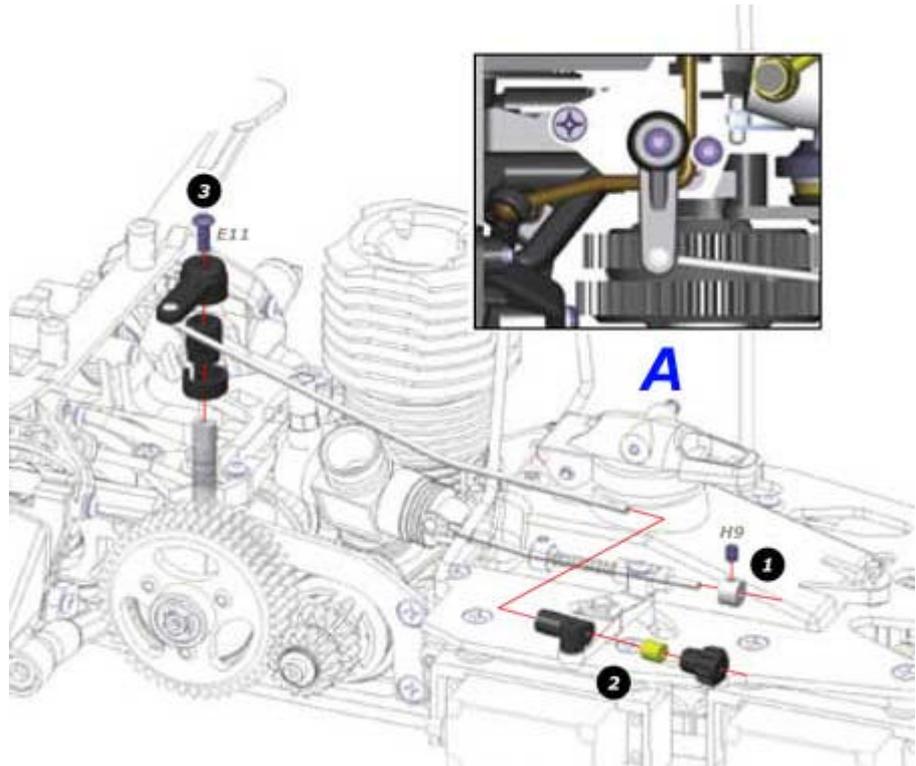


Schritt 8.4

Befestigungsmaterial:
Schraube 3x8mm (E11)
Madenschraube 3x4mm (H9)

Beutel 36

A) Richtige Ausrichtung
des Bremshebels

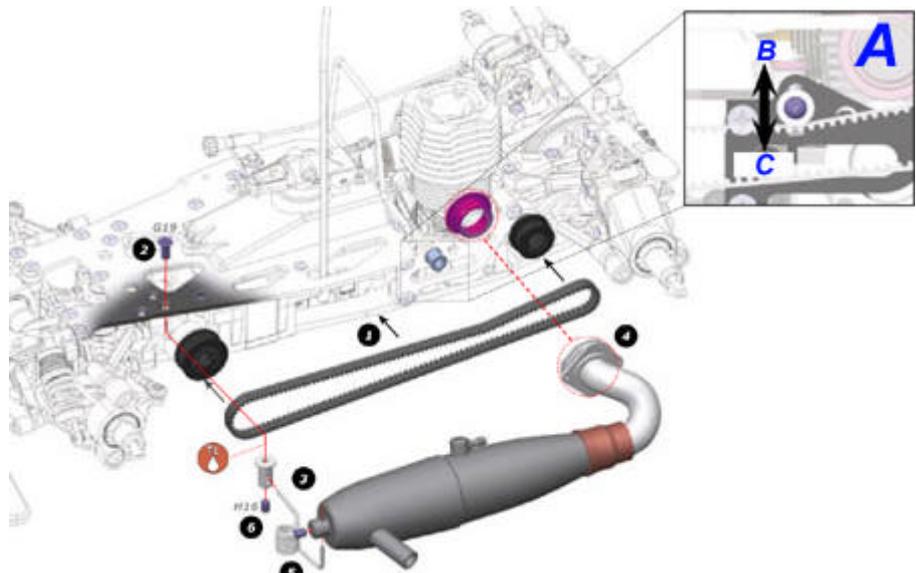
**Schritt 8.5**

Befestigungsmaterial:
Schraube M4x10mm (G19)
Madenschraube 4x4mm (H16)

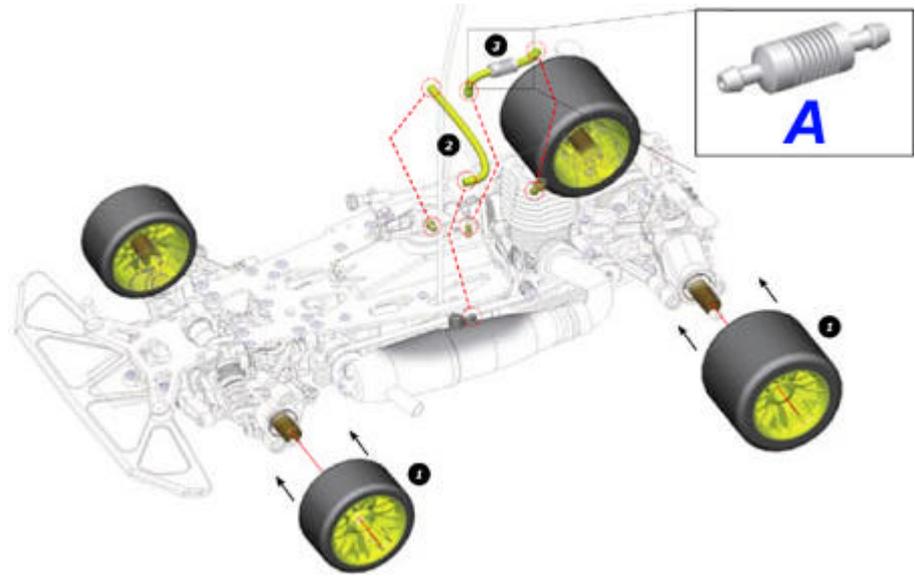
EA) Einstellung der
Riemenspannung des
seitlichen Riemen

B) Lockerer

C) Strammer

**Schritt 8.6**

A) Serpent rät zum
Gebrauch eines
zusätzlichen
Treibstofffilters zwischen
Tank und Vergaser.



9.0 Einstellhinweise

Einleitung

Die Einstellung eines Rennfahrzeuges welches, wie Ihr SERPENT 950-R, über Einzelradaufhängung verfügt, ist notwendig um ein bestmögliches Fahrverhalten zu erreichen. Wir haben diese unkomplizierten Schritte entwickelt, um Ihnen dabei zu helfen, Ihren SERPENT 950R richtig und einfach einzustellen. Folgen Sie diesen Anweisungen Schritt für Schritt in der Reihenfolge, wie sie in diesem Heft präsentiert werden und stellen Sie sicher, dass Sie jeweils die gleichen Einstellungen auf der linken und rechten Seite des Fahrzeuges vornehmen.

Die hier beschriebene Einstellung ist ein guter Ausgangspunkt, aber Sie können die Einstellungen jeweils verändern, um das Fahrzeug besser an die Streckeneigenschaften anzupassen. Nehmen Sie immer nur kleine Veränderungen vor und beobachten Sie, ob Sie mit jeder Veränderung der Einstellung Verbesserungen erzielen. Wir raten Ihnen, die Veränderungen genau zu beobachten und Aufzeichnungen darüber zu führen, welche Einstellungen auf welcher Strecke unter bestimmten Bedingungen am Besten funktionieren. Nach einer Wartung, oder im Falle einer schlecht funktionierenden Einstellung, sollten Sie in jedem Fall zu der hier beschriebenen Einstellung zurückkehren.

1. Stoßdämpfer

Die Dämpfung der Stoßdämpfer beeinflusst das Ansprechverhalten des Fahrzeugs beim Durchfahren von Kurven und sorgt für einen sauberen Kontakt zwischen der Fahrbahnoberfläche und den Reifen, während sich diese in einer senkrechten Bewegung befinden. Die Einstellung der richtigen Dämpfung ist demzufolge immer ein Kompromiss und erfordert ein großes Maß an Erfahrung.

Keine Dämpfung würde bedeuten, dass die Federrate bestimmt, wie lange es dauert bis die Feder zusammengedrückt ist und die Aufhängung eine stabile Position erreicht hat. Dämpfung wirkt nur dann, wenn sich die Aufhängung bewegt und verliert ihre Wirkung, wenn die Aufhängung eine stabile Position erreicht hat. Wenn die Feder zusammengedrückt und wieder auseinander gezogen wird, bremst das Öl des Stoßdämpfers diese Bewegung.

Die Stärke des Widerstandes hängt von der Dicke des Öls ab und wie sehr dessen Durchfluss begrenzt ist (die Anzahl der Löcher im Kolben des Stoßdämpfers), bzw. von der Geschwindigkeit des Kolbens.

Einstellung der Stoßdämpfer

Serpent Stoßdämpfer sind von außen einstellbar, was bedeutet, dass Sie die Dämpfung verstellen können, ohne den



Dämpfer zerlegen zu müssen. Ziehen Sie die Kolbenstange heraus und drehen Sie diese vorsichtig, bis der Kolben im Dämpferzylinder einrastet. Ein kpl. Verdrehen der Kolbenstange im Uhrzeigersinn öffnet 2 Löcher (härteste Einstellung). Ein Verdrehen gegen den Uhrzeigersinn aus dieser Position heraus öffnet weitere Löcher und ergibt eine weichere Einstellung. Es sind 4 Positionen möglich (2-3-4-5 Löcher), wovon jede durch einen weichen "Klick" spürbar ist, wenn Sie die Kolbenstange verdrehen.

1.1 Einstellen der vorderen Stoßdämpfer

Stellen Sie die vorderen Stoßdämpfer auf 3 Löcher ein (vollständig im Uhrzeigersinn drehen, dann eine Raste zurück)

1.2 Einstellen der hinteren Stoßdämpfer

Stellen Sie die hinteren Stoßdämpfer auf 3 Löcher ein (Vollständig im Uhrzeigersinn drehen, dann eine Raste zurück)

2 Spurbreite

Die vordere Spurbreite beeinflusst das Lenkverhalten, sowie das Ansprechen des Fahrzeugs auf die Lenkung. Ein Verbreitern der Spur wird ein stärkeres Untersteuerungsverhalten zur Folge haben, während eine schmalere Spur weniger Untersteuern und ein schnelleres Ansprechen auf die Lenkung bewirken wird.

Ein Verbreitern der hinteren Spurbreite bewirkt mehr Traktion an der Hinterachse, wenn das Fahrzeug so wie der 950R mit einer Starrachse ausgestattet ist. Dies kann außerdem hilfreich sein, wenn das Fahrzeug kippt.

Messen der Spurbreite

Die vordere Spurbreite wird an den Außenkanten der Vorderräder gemessen. Es ist wichtig, dass die vordere Spurbreite symmetrisch eingestellt wird, was bedeutet, dass das rechte und linke Rad jeweils gleich weit von der Mitte des Chassis entfernt sind.

Die hintere Spurbreite wird ebenfalls an der Außenkante der Hinterräder gemessen. Genau so wie bei der vorderen Spurbreite ist es wichtig, dass die



hintere Spurbreite ebenfalls symmetrisch eingestellt wird, was bedeutet, dass das rechte und linke Rad jeweils gleich weit von der Mitte des Chassis entfernt sind.

2.1 Einstellen der vorderen Spurbreite

Stellen Sie die vordere Spurbreite auf 254mm ein; Die Außenkante jedes Vorderrades sollte 127mm von der Mitte des Chassis entfernt sein.

Um die vordere Spurbreite zu erhöhen, drehen Sie sowohl die obere, wie AUCH die untere Kugelschraube gleichmäßig HERAUS. Um die vordere Spurbreite zu reduzieren, drehen Sie sowohl die obere, wie AUCH die untere Kugelschraube gleichmäßig HINEIN.



Stellen Sie sicher, dass Sie auf beiden Seiten die gleichen Einstellungen vornehmen, da andernfalls die Spurbreite nicht symmetrisch sein wird.

2.2 Einstellen der hinteren Spurbreite

Stellen Sie die hintere Spurbreite auf 262mm ein; Die Außenkante jedes Hinterrades sollte 131mm von der Mitte des Chassis entfernt sein.

Entfernen sie zuerst die beiden Drehachsen der oberen Querlenker aus den hinteren Achsböcken. Um die hintere Spurbreite zu erhöhen, drehen Sie sowohl die Kugelpfanne des hinteren oberen Querlenkers, wie AUCH die beiden unteren Kugelschrauben heraus. Um die Spurbreite zu verringern, drehen Sie sowohl die Kugelpfanne, wie AUCH die beiden unteren Kugelschrauben HINEIN; Nehmen Sie rechts und links die gleiche Einstellung vor.

Stellen Sie sicher, dass Sie auf beiden Seiten die gleichen Einstellungen vornehmen, da andernfalls die Spurbreite nicht symmetrisch sein wird.



3 Rollzentren

Ein „Rollzentrum“ ist der theoretische Punkt, um den ein Fahrzeug bei Kurvenfahrt zu kippen versucht und wird maßgeblich von der Konstruktion des Fahrwerks beeinflusst. Vordere und

hintere Aufhängung haben normalerweise verschiedene Rollzentren. Die Rollachse ist die gedachte Linie zwischen dem vorderen und hinteren Rollzentrum. Wie sehr ein Fahrzeug bei Kurvenfahrt zum Kippen neigt, hängt ab von der relativen Position der Rollachse zum Schwerpunkt des Fahrzeugs. Je näher Schwerpunkt und Rollachse zusammenliegen, desto weniger neigt das Fahrzeug zum Kippen und als Folge dessen wird sich auch der Sturz weniger verändern.

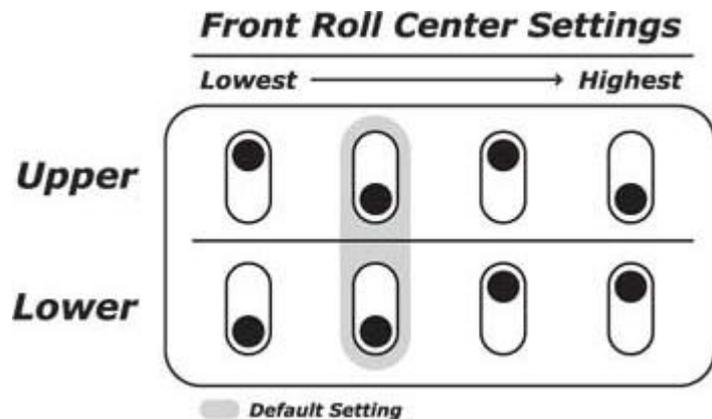
3.1 Einstellen des vorderen Rollzentrums

Bringen Sie das vordere Rollzentrum in seine Grundeinstellung, bei der alle Einsätze so eingebaut werden, dass die Bohrungen nach unten ausgerichtet sind.

Stellen Sie das Rollzentrum ein, indem Sie die Position der Kunststoffeinsätze mit den außermittigen Löchern verändern. Um die Einsätze zu verändern demontieren Sie die Drehachsen und Querlenker, entnehmen dann die Einsätze aus den vorderen Achsböcken und richten diese dann in der gewünschten Position aus.



Einstellen des vorderen Rollzentrums



3.2 Einstellen des hinteren Rollzentrums

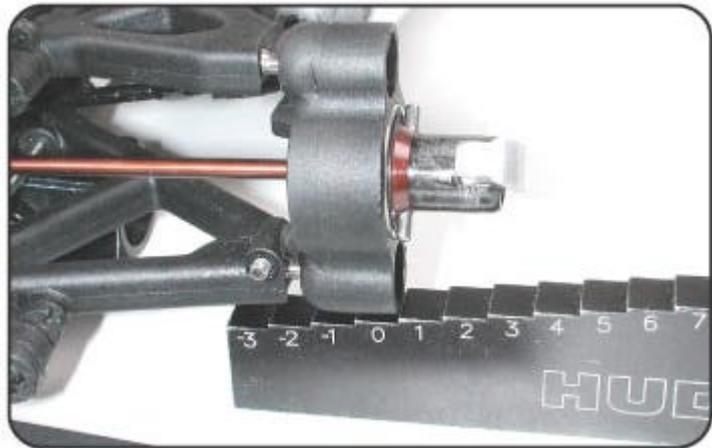
Stellen Sie das Rollzentrum auf 0 mm ein (keine Unterlegscheibe auf dem hinteren Achsschenkel)

Stellen Sie das hintere Rollzentrum durch unterlegen von Distanzscheiben wie gewünscht ein. Um das hintere Rollzentrum anzuheben, positionieren Sie Distanzscheiben auf der Oberseite des hinteren Achsschenkels (unterhalb des hinteren oberen Querlenkers). Um das Rollzentrum abzusenken, entfernen Sie die Distanzscheiben von der Oberseite des hinteren Achsschenkels.



4. Ausfederwegbegrenzer

Die Ausfederwegbegrenzer begrenzen den Weg, den die Querlenker beim Ausfedern nach unten zurücklegen (was davon abhängt, wie weit sich das Chassis nach oben bewegt). Der Ausfederweg beeinflusst das Fahrverhalten des Autos und dieser Effekt kann von Strecke zu Strecke, oder abhängig von der Haftung der Strecke unterschiedlich sein. Im Allgemeinen resultiert mehr Ausfederweg (mehr Downstop) in einem besseren Ansprechverhalten und weniger Stabilität des Fahrzeugs; Auch auf unebenen Strecken bringt mehr Ausfederweg in der Regel Vorteile. Weniger Ausfederweg (weniger Downstop) macht das Auto stabiler; Dies ist in der Regel auf ebenen Strecken von Vorteil.



Stellen sie bei der Einstellung des Ausfederwegs sicher, dass Sie auf der linken und rechten Seite eine jeweils gleiche Einstellung vornehmen.

Messen des Ausfederwegs

Der Ausfederweg wird überprüft, in dem das Chassis leicht erhöht auf eine ebene Fläche gestellt wird. Ein spezielles ebenes Einstellbrett ist erhältlich von HUDY (#108200 Einstellbrett). Wir empfehlen Ihnen außerdem, die Einstellhilfe von HUDY für den Ausfederweg zu benutzen.

Messen Sie den Ausfederweg mit der Einstellhilfe von HUDY, in dem Sie den Abstand zwischen der Einstellplatte und der Unterkante der vorderen und hinteren Achsschenkel messen. Eine positive Zahl gibt an, dass sich der Achsschenkel ÜBER der Höhe der Unterstellböcke befindet (oder über der Unterkante des Chassis). Negative Zahlen geben an, dass sich der Achsschenkel UNTERHALB der Höhe der Unterstellböcke befindet (oder unterhalb der Unterkante des Chassis).

Führen Sie diese ersten Schritte durch

A Entfernen Sie die Räder vom Fahrzeug

B Vorderer Stabilisator: Lösen Sie die Befestigungsschrauben der Befestigungen des vorderen Stabilisators und drücken Sie die Stabilisatorschwerter auseinander, so dass sich diese nicht mehr berühren.

C Hinterer Stabilisator: Entfernen Sie einen Kugelkopf vom hinteren Stabilisatorschwert.



Hinweis: Es ist nicht erforderlich, die

Stoßdämpfer zu entfernen, wenngleich Sie sicher stellen müssen, dass diese lang genug sind, damit die Aufhängung nicht begrenzt wird. Stellen Sie sicher, dass die Aufhängung die Ausfederwegbegrenzer erreicht, bevor die Stoßdämpfer die Aufhängung begrenzen.

4.1 Einstellung der vorderen Ausfederwegbegrenzer

Stellen Sie die vorderen Ausfederwegbegrenzer so ein, dass sich die Unterkanten der Achsschenkel in einer Höhe von 0mm auf der Einstellhilfe befinden (Tatsächliche Messung = 0 mm oberhalb der Höhe der Einstellböcke, oder auf Höhe der Unterkante des Chassis).

Stellen Sie die vorderen Ausfederwegbegrenzer ein, indem Sie die Einstellschrauben für den Ausfederweg hinein, oder heraus drehen. Drehen Sie die Einstellschrauben HINEIN, um das Maß der Ausfederwegbegrenzung zu erhöhen. Drehen sie die Einstellschrauben HERAUS, um das Maß der Ausfederwegbegrenzung zu reduzieren. Stellen sie bei der Einstellung des Ausfederwegs sicher, dass Sie auf der linken und rechten Seite eine jeweils gleiche Einstellung vornehmen.



4.2 Einstellung der hinteren Ausfederwegbegrenzer

Stellen Sie die Schrauben der hinteren Ausfederwegbegrenzer so ein, dass sich die Unterkanten der Achsschenkel in einer Höhe von 9mm auf der Einstellhilfe befinden (Tatsächliche Messung = 9mm oberhalb der Höhe der Einstellböcke, oder auf Höhe der Unterkante des Chassis).

Stellen Sie die hinteren Ausfederwegbegrenzer ein, indem Sie die Einstellschrauben für den Ausfederweg hinein, oder heraus drehen. Drehen sie die Einstellschrauben HERAUS, um das Maß der Ausfederwegbegrenzung zu reduzieren. Drehen Sie die Einstellschrauben HINEIN, um das Maß der Ausfederwegbegrenzung zu



reduzieren. Stellen sie bei der Einstellung des Ausfederwegs sicher, dass Sie auf der linken und rechten Seite eine jeweils gleiche Einstellung vornehmen.

5 Bodenfreiheit

Auch die Bodenfreiheit beeinflusst die Traktion des Fahrzeugs, weil sich dadurch der Schwerpunkt und das Rollzentrum des Fahrzeugs verändern. Ein Verringern der Bodenfreiheit (Tieferlegen des Fahrzeugs) ergibt mehr Haftung. Natürlich ergeben sich durch Veränderungen an der Fahrwerksgeometrie und der geringen Bodenfreiheit auch negative Effekte.

Messung der Bodenfreiheit

Messen sie die Bodenfreiheit des Fahrzeugs, wenn sich dieses in einer SetUp Vorrichtung von Hudy befindet, bzw. wenn das Fahrzeug auf einer ebenen Fläche steht (wie z.B. das Einstellbrett von HUDY) und ein Reifensatz, bei dem die Reifen vorne 70mm und hinten 76mm groß sind, montiert ist. Messen Sie die Bodenfreiheit mit einer Hudy-Lehre, oder einem Messschieber am äußersten vorderen und hinteren Ende des Fahrzeugs.



Hinweis: Sofern Sie zur Messung des Ausfederwegs die Stoßdämpfer demontiert haben, montieren sie diese wieder; Montieren Sie NICHT die Stabilisatoren.

5.1 Einstellen der vorderen Bodenfreiheit

Stellen Sie die vordere Bodenfreiheit auf 7mm ein.

Erhöhen sie die Bodenfreiheit an der Vorderachse, indem Sie die Federvorspannung der vorderen Stoßdämpfer erhöhen. Reduzieren sie die Bodenfreiheit an der Vorderachse, indem Sie die Federvorspannung an den vorderen Stoßdämpfern verringern. Stellen sie sicher, dass Sie an beiden Stoßdämpfern die gleichen Veränderungen an der Federvorspannung vornehmen.



5.2 Einstellen der hinteren Bodenfreiheit

Stellen Sie die hintere Bodenfreiheit auf

7mm ein.

Erhöhen sie die Bodenfreiheit an der Hinterachse, indem Sie die Federvorspannung der hinteren Stoßdämpfer erhöhen. Stellen sie sicher, dass Sie an beiden Stoßdämpfern die gleichen Veränderungen an der Federvorspannung vornehmen.



6.0 Sturz

Sturz ist der Winkel eines Rades zu einer Einstellplatte, wenn das Fahrzeug auf einer ebenen Fläche steht (mit montierten Rädern und Stoßdämpfern). Null Grad (0°) Sturz bedeutet, dass das Rad rechtwinklig zur Einstellfläche steht. Negativer Sturz bedeutet, dass die Oberkante des Rades nach innen zur Mitte des Fahrzeugs geneigt ist. Positiver Sturz bedeutet, dass die Oberkante des Rades von der Mitte des Fahrzeugs nach außen geneigt ist.

Der Sturz beeinflusst die Bodenhaftung des Fahrzeugs. Grundsätzlich bedeutet dies, dass mehr negativer Sturz mehr Bodenhaftung bewirkt, weil die Seitenführung des Rades somit größer ist. Stellen sie den Sturz so ein, dass die Vorderräder gerade abnutzen, während sich die Hinterräder leicht konisch nach innen abnutzen sollten.

Sturzmessung

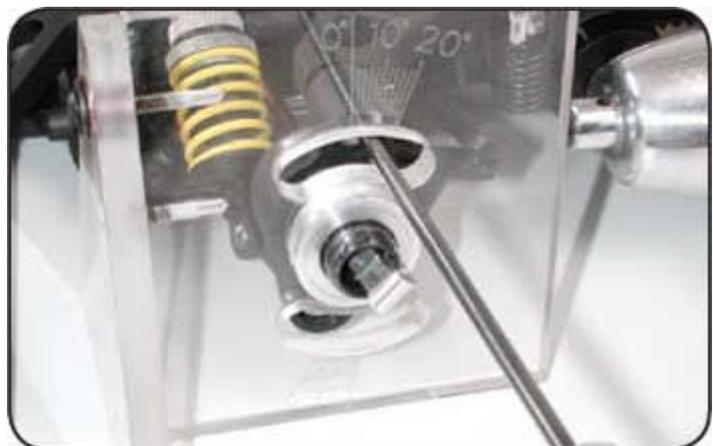
Bevor Sie den Sturz im eingefederten Zustand an der Vorderachse messen, heben und senken Sie das Fahrzeug im vorderen Bereich einige male um ein paar cm, damit sich das Fahrwerk "setzen" kann. Messen Sie den Sturz mit der SetUp Vorrichtung von HUDY.



6.1 Sturz vorne - Einstellung

Stellen sie den Sturz an der Vorderachse auf $-1,5^\circ$ ein (Oberkanten der Räder zeigen nach innen).

Stellen Sie den Sturz ein, indem Sie die vorderen Kugelschrauben hinein, oder heraus drehen. Um mehr negativen Sturz zu erhalten, drehen Sie die obere Kugelschraube HINEIN und die untere Kugelschraube gleichmäßig HERAUS. Um weniger negativen Sturz zu erhalten, drehen Sie die obere Kugelschraube HERAUS und die untere



Kugelschraube gleichmäßig HINEIN.
Stellen Sie sicher, dass Sie beide Kugelschrauben gleichmäßig (in entgegengesetzter Richtung) verdrehen, da Sie andernfalls die Spurbreite verändern.

6.2 Sturz hinten - Einstellung

Stellen Sie den Sturz an der Hinterachse auf $-3,0^\circ$ ein (Oberkanten der Räder zeigen nach innen).

Stellen sie den Sturz an der Hinterachse ein, indem Sie die beiden unteren Kugelschrauben hinein, oder heraus drehen. Um mehr negativen Sturz zu erhalten, drehen Sie beide Kugelschrauben gleichmäßig HERAUS. Um mehr negativen Sturz zu erhalten, drehen Sie beide Kugelschrauben gleichmäßig HERAUS. Stellen Sie sicher, dass Sie beide Kugelschrauben gleichmäßig verdrehen, da sich andernfalls die Vorspur an der Hinterachse verändert.



7 Vorspur

Vorspur ist der Winkel der Räder, welcher sichtbar wird, wenn man von oben auf das Fahrzeug schaut. Wenn die Räder parallel zur Mitte des Fahrzeugs sind, beträgt die Vorspur 0° .

Wenn die Räder nach vorne offen sind, handelt es sich um Nachspur (oder negative Vorspur). Wenn die Räder nach vorne geschlossen sind, so handelt es sich um (positive) Vorspur.

Vorspur wird dazu benutzt, das Fahrzeug zu stabilisieren. Wenn das Fahrzeug übersteuert (die Hinterachse verliert die Haftung vor der Vorderachse), kann eine Erhöhung der Vorspur Abhilfe schaffen, doch wird hierdurch das Durchfahren von Kurven unter Last ein wenig schwieriger. Wenn das Fahrzeug zu stabil ist und schiebt (Untersteuern), kann mehr Nachspur an der Vorderachse hilfreich sein.

Messen der Vorspur

Messen Sie die Vorspur an der Vorder- und Hinterachse mit dem SetUp System von HUDY



7.1 Einstellen der Vorspur

vorne

Stellen Sie eine Vorspur von $-0,5$ Grad ein (die vorderen Außenkanten der Vorderräder zeigen jeweils leicht nach außen).

Stellen Sie die Vorspur an der Vorderachse mit Hilfe der Spurstangen ein, welche den Servosaver mit den Achsschenkeln verbinden. VERLÄNGERN Sie die Spurstangen, um mehr Vorspur an der Vorderachse einzustellen. VERKÜRZEN Sie die Spurstangen, um weniger Vorspur (mehr Nachspur) einzustellen.

**7.2 Einstellen der Vorspur hinten**

Stellen Sie die Vorspur an der Hinterachse auf einen Wert von $+2^\circ$ ein (die vorderen Außenkanten der Hinterräder zeigen jeweils nach innen).

Stellen Sie die Vorspur an der Hinterachse mit den hinteren unteren Kugelschrauben ein. Drehen Sie die vordere Kugelschraube herein und die hintere Kugelschraube heraus, um mehr Vorspur an der Hinterachse einzustellen. Drehen Sie die vordere Kugelschraube heraus und die hintere Kugelschraube hinein, um weniger Vorspur an der Hinterachse einzustellen. Stellen Sie sicher, dass Sie die beiden Kugelschrauben gleichmäßig (in entgegengesetzter Richtung) verdrehen, da Sie andernfalls den Sturz der Räder verändern.

**8 Radstand**

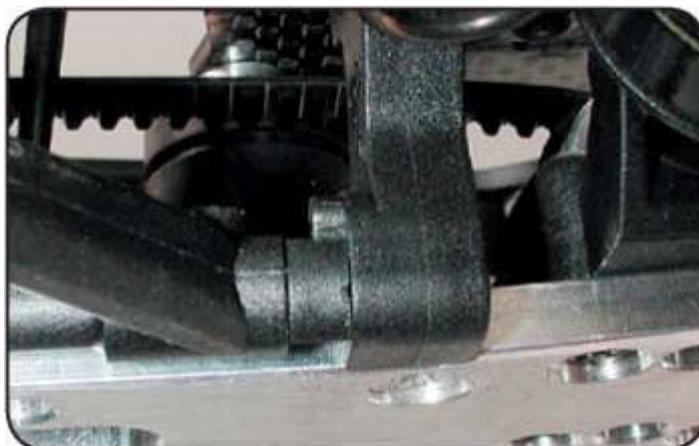
Der Serpent 950R verfügt über die Möglichkeit, den Radstand einzustellen, so dass Sie den Abstand zwischen der vorderen und der hinteren Achse verändern können. Dies gibt Ihnen die Möglichkeit, Ihr Fahrzeug abhängig von den Streckenbedingungen feinfühlig abzustimmen. Ein langer Radstand wird normalerweise unter Bedingungen mit wenig Haftung verwendet, während ein kurzer Radstand normalerweise unter guten Haftungsbedingungen verwendet wird, um mehr Lenkung beim Hineinfahren in eine Kurve zu erhalten.

Messen des Radstands

Der Radstand wird von seiner längsten Position (=0) bis zu seiner kürzesten Position (=-4mm) gemessen. Der Radstand kann in Schritten von 1mm verändert werden.

Stellen Sie den Radstand ein, indem Sie die Clipse von der Rückseite der oberen

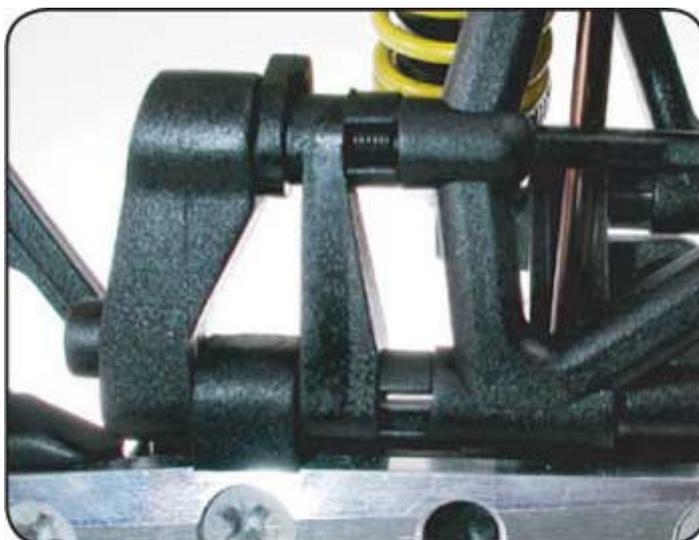
und unteren Querlenker nach vorne montieren, wodurch sich die Möglichkeit ergibt, den Radstand um max. 4mm zu verändern. In der Grundeinstellung befinden sich alle Clipse (4mm) an der Rückseite der oberen und unteren vorderen Querlenker, wodurch sich der längste Radstand ergibt. Die Clipse, welche für diese Einstellung benutzt werden, sind die gleichen, wie zur Einstellung des Nachlaufs. Beachten Sie, dass für die vorderen oberen Querlenker sowohl die Nachlaufclipse, wie auch die Clipse für den Radstand benutzt werden. Wenn Sie den Radstand verändern, sollten Sie sicherstellen, dass Sie jeweils die gleiche Anzahl von Clipsen zur Einstellung des Radstands hinter den Querlenkern verwenden.



8.1 Einstellung des Radstands

Die Grundeinstellung des Radstands (=0) ergibt sich, wenn sich alle Clipse zur Einstellung des Radstands (insgesamt 4mm) hinter den oberen und unteren vorderen Querlenkern befinden.

Um den Radstand zu verkürzen, montieren Sie die entsprechende Anzahl von Clipsen von der Rückseite zur Vorderseite der oberen und unteren vorderen Querlenker. Wenn Sie Clipse an der Vorderseite der Querlenker montieren, platzieren Sie diese nur zwischen den vorderen unteren Querlenkern und den Armen der Ausfederwegbegrenzer. Montieren Sie niemals Clipse an der Vorderseite der Arme der Ausfederwegbegrenzer.



Wenn Sie den Radstand z.B. um 1mm verkürzen möchten, gehen Sie wie folgt vor:

- Entfernen Sie einen 1mm Clip von der Rückseite des vorderen oberen Querlenkers und montieren Sie ihn an der Vorderseite des vorderen oberen Querlenkers.
- Entfernen Sie einen 1mm Clip von der Rückseite des vorderen unteren Querlenkers und montieren Sie ihn zwischen dem unteren Querlenker und dem Arm des Ausfederwegbegrenzers und montieren Sie ebenfalls einen weiteren 1mm Clip zwischen dem äußeren Befestigungspunkt des

Ausfederwegbegrenzers.

Folgen sie dem o.a. Beispiel für eine richtige Einstellung des Radstands.

9 Nachlauf

Der Nachlaufwinkel ist der Winkel zwischen einer gedachten Linie, welche die obere Kugel im Achsschenkel mit der unteren verbindet, in Bezug auf eine senkrechte Linie nach unten. Der Nachlaufwinkel beeinflusst das Lenkverhalten sowohl unter Last, wie auch ohne Last, weil er die Neigung des Fahrwerks abhängig vom Maß des eingestellten Winkels bestimmt.

Im allgemeinen ergibt mehr Nachlauf mehr Lenkung unter Last beim Herausbeschleunigen aus einer Kurve, während weniger Nachlauf mehr Lenkung beim Einbiegen ohne Last in eine Kurve ergibt.



9.1 Einstellung des Nachlaufs

Stellen Sie die vordere Lücke auf 2 mm ein (2mm Distanzstück vor dem oberen Querlenker, 1 + 4mm Distanzstück dahinter). Beachten Sie, dass beim 950R zusätzlich zu den Nachlaufclipsen vor und hinter den vorderen Querlenkern Clipse für den Radstand verwendet werden.

Stellen Sie den Nachlauf ein, indem Sie Clipse vor oder hinter den vorderen oberen Querlenkern montieren. Mehr Distanzstücke vor dem oberen Querlenker ergeben einen größeren Nachlaufwinkel. Weniger Clipse vor den oberen Querlenker reduzieren den Nachlaufwinkel.

10 Symmetriepfung der Aufhängung

Ein "unsymmetrisches" Fahrzeug ist ein nicht ausbalanciertes Auto und wird die Tendenz haben, beim Beschleunigen und Bremsen nach einer Seite zu ziehen. Tweak entsteht durch unterschiedliche Radlasten an einer Achse. Nachdem nun die Fahrwerksgeometrie vollständig eingestellt ist, muss das Fahrwerk zuerst auf Asymmetrie geprüft werden, bevor die Stabilisatoren wieder eingehangen werden können.

Führen Sie diese ersten Schritte durch

A Stellen Sie das Fahrzeug auf eine ebene Fläche

B Stellen Sie sicher, dass der vordere und hintere Stabilisator ausgehängt ist

C Montieren sie einen guten Satz Reifen am Fahrzeug und stellen sie sicher, dass die Reifen auf der linken und rechten Seite den gleichen Durchmesser haben.

10.1

Prüfen Sie beginnend mit dem vorderen Teil des Fahrzeugs das Fahrwerk auf Asymmetrie.

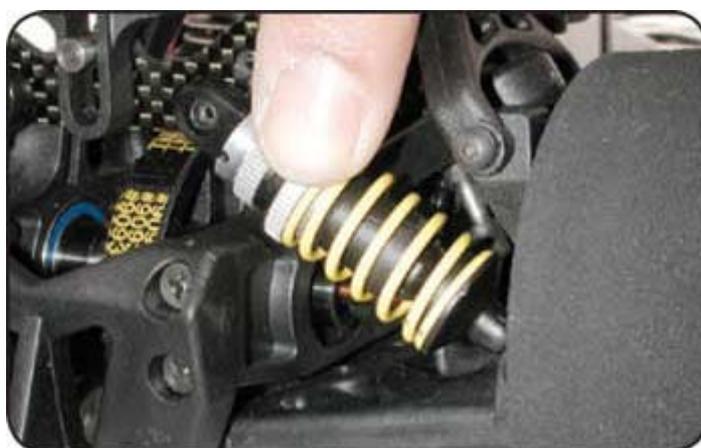
Heben und senken Sie das Fahrzeug im vorderen Bereich einige Male um ein paar cm, damit sich das Fahrwerk

“setzen” kann. Platzieren Sie ein spitzes Werkzeug von unten mittig am Chassis, um es damit vorne anzuheben. Wenn sich ein Rad vor dem anderen von der Einstellfläche abhebt, ist die Hinterachse des Fahrzeugs asymmetrisch eingestellt.

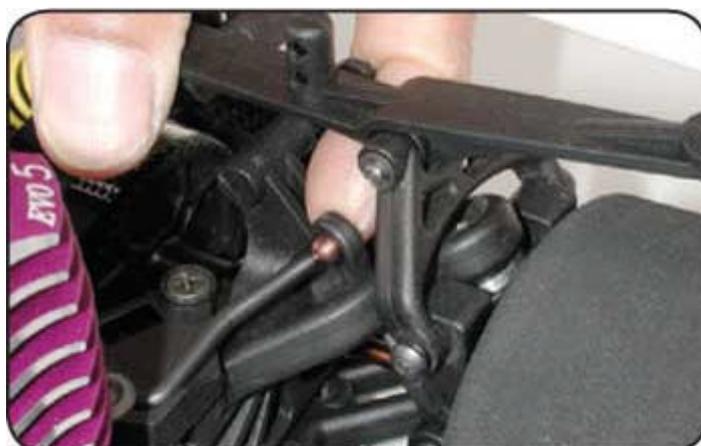


10.2

Stellen Sie die Federvorspannung der hinteren Federn so ein, das beide Vorderräder gleichzeitig von der Einstellfläche abheben. Wenn sich z.B. das rechte Vorderrad zuerst anhebt, müssen Sie die Vorspannung der hinteren linken Feder erhöhen und die Vorspannung der hinteren rechten Feder reduzieren. Sie müssen die Vorspannung beider Federn verändern, da sich andernfalls die Bodenfreiheit verändern wird.



Hängen Sie den hinteren Stabilisator wieder ein und prüfen Sie dann das Fahrwerk erneut auf Asymmetrie, indem Sie das Fahrzeug vorne anheben. Wenn ein Rad vor dem anderen von der Einstellfläche abhebt, ist die Hinterachse des Fahrzeugs asymmetrisch eingestellt. Stellen Sie die Länge der Anlenkstangen für den hinteren Stabilisator so ein, das beide Vorderräder gleichzeitig abheben.



Prüfen Sie am hinteren Teil des Fahrzeugs das Fahrwerk auf Asymmetrie. Heben und senken Sie das Fahrzeug im hinteren Bereich einige Male um ein paar cm, damit sich das Fahrwerk "setzen" kann. Platzieren Sie ein spitzes Werkzeug von unten mittig am Chassis, um es damit hinten anzuheben. Wenn ein Rad vor dem anderen von der Einstellfläche abhebt, ist die Vorderachse des Fahrzeugs asymmetrisch eingestellt.



Stellen Sie die Federvorspannung der vorderen Federn so ein, das beide Hinterräder gleichzeitig von der Einstellfläche abheben. Wenn z.B. das hintere rechte Rad zuerst anhebt, müssen Sie die Vorspannung der vorderen linken Feder erhöhen und die Vorspannung der vorderen rechten Feder reduzieren. Sie müssen die Vorspannung beider Federn verändern, da sich andernfalls die Bodenfreiheit verändern wird.



Hängen Sie den vorderen Stabilisator wieder ein und prüfen Sie dann das Fahrwerk erneut auf Asymmetrie, indem Sie das Fahrzeug hinten anheben. Wenn ein Rad vor dem anderen von der Einstellfläche abhebt, ist die Vorderachse des Fahrzeugs asymmetrisch eingestellt. Lösen Sie die Schraube an der rechten vorderen Stabilisatorbefestigung. Stellen Sie den Exzenter so ein, dass beide Hinterräder gleichzeitig vom Boden abheben. Ziehen Sie die Schraube anschließend wieder fest, um den Exzenter zu sichern.





11 Stabilisatoren

Stabilisatoren werden dazu benutzt, um das Seitenführungsverhalten eines Fahrzeugs zu beeinflussen. Im allgemeinen bewirkt ein härterer Stabilisator an einer bestimmten Achse eine Reduzierung der Seitenführung dieser Achse und eine Erhöhung der Seitenführung der anderen Achse. Wenn Sie z.B. den vorderen Stabilisator härter einstellen, reduzieren sie damit die Seitenführungskraft der Vorderachse und erhöhen die Seitenführungskraft der Hinterachse. Das Ergebnis wird ein schlechteres Lenkverhalten sein (Untersteuern).

Veränderungen am vorderen Stabilisator haben große Auswirkungen auf das Einlenkverhalten (in eine Kurve einbiegen, langsamer werden, rollen ohne Last).
Veränderungen am vorderen Stabilisator haben große Auswirkungen auf das Einlenkverhalten (in eine Kurve einbiegen, langsamer werden, rollen ohne Last).

11.1 Einstellung des vorderen Stabilisators

Stellen Sie den Stabilisator in die (weichste) horizontale Position.

Der vordere Stabilisator wird eingestellt durch ein Verdrehen der beiden Schwerter zu einem jeweils gleichen Winkel. Wenn sich die flache Seite der Schwerter in einer horizontalen Position befindet, ist der Stabilisator in seiner weichsten Position, wenn sich die Schwerter in einer vertikalen Position befinden, ist der Stabilisator am härtesten eingestellt.

11.2 Einstellung des vorderen Stabilisators

Der hintere Stabilisator ist nicht einstellbar, es sei denn, Sie besorgen sich den optional erhältlichen, einstellbaren Stabilisator (#909335). Dieser kann genau so wie der vordere Stabilisator eingestellt werden. Sie können den hinteren Stabilisator verstellen, indem Sie ein anderes Befestigungsloch im unteren Querlenker verwenden. Das innere Loch ergibt eine weichere Einstellung, während das äußere Loch eine härtere Einstellung ergibt (standard).

