



Einstellanleitung KW Competition 2-Rohrdämpfer

Unser 2-fach verstellbarer Dämpfer basiert auf dem Prinzip des 2-Rohrdämpfers. Je nach Bestückung, in Abhängigkeit von Abdichtung und Verstellmechanismus, mit einer Gasfüllung von 3 bis 8 bar oder als drucklose Ausführung. Die Druckstufe wird über unser patentiertes 2 Wege Bodenventil geregelt, die Zugstufe über das an der Kolbenstange angebrachte Zugstufenventil.

Die Dämpfer sind getrennt und voneinander unabhängig in Druck- und Zugstufe einstellbar.

Druckstufe:

Die Einstellung der Druckstufe erfolgt am Boden des Dämpfers über einen Verstellstift mit 4 Löchern. In diese Löcher kann je nach Fahrzeug und Zugänglichkeit mit einem Drahtstift oder mit einem kleinen Inbusschlüssel eingegriffen werden. Die Verstellung erfolgt üblicherweise in $\frac{1}{4}$ Umdrehungen, feinere Einstellungen sind selbstverständlich möglich.

Die Einstellung wird ausgehend vom geschlossenen Zustand des Ventils (max. hart) vorgenommen. Der geschlossene Ventilzustand wird in Drehrichtung rechts (im Uhrzeigersinn) erreicht. Der max. wirksame Einstellbereich beträgt 0 - 2,0 Umdrehungen auf.

Nach mehrmaliger Verstellung ist es sinnvoll beide Dämpfer einer Achse ausgehend vom geschlossenen Zustand abzugleichen.

Die Druckstufen nimmt maßgeblich Einfluss auf Handling und Fahrverhalten.

Grundsätzlich gilt: mit härterer Druckstufe wird die entsprechende Achse stabiler (z.B. bei Übersteuerendenz der Hinterachse) bzw. lenkpräziser. Zuviel Druckstufe bewirkt jedoch hartes bzw. unkomfortables abrollen der Reifen und vermindert zudem unabhängig vom Handling den Grip.

Aufgrund der Konstruktion des Bodenventils beeinflusst eine harte Einstellung jedoch nicht das Einfederungsverhalten beim schnellen Überfahren von Absätzen und Bodenwellen!

Zugstufe:

Die Zugstufeneinstellung erfolgt am oberen Ende der Kolbenstange. Die Einstellung kann größtenteils mit dem mitgelieferten Einstellrad vorgenommen werden. Bei einigen Einbausituationen (z.B. Audi A4 VA) muss mit einem kleinen Schraubendreher eingestellt werden. Die Einstellung wird auch hier vom geschlossenen Zustand (max. hart) ausgehend vorgenommen. Wie bei der Druckstufe wird die maximale Härte durch drehen nach rechts (im Uhrzeigersinn) erreicht. Der max. wirksame Einstellbereich beträgt 0 - 3,5 Umdrehung auf.

Für die Zugstufe gilt grundsätzlich: geringe Zugstufenkräfte verbessern den Fahrkomfort bei langsamer Fahrt, vermindern jedoch insbesondere bei entsprechender Einstellung an der Vorderachse die Stabilität bei schneller Fahrt.

Hohe Zugstufenkräfte verbessern an der Vorderachse nochmals das Handling, zuviel kostet aber auch hier Grip.

Abhängig vom Fahrzeugtyp und evtl. Wettbewerbsart muss die Zugstufeneinstellung an der Hinterachse gesondert betrachtet werden.

Heck- und Allrad angetriebene Fahrzeuge: Wird in den meisten Fällen mit wenig Zug gefahren, nur bei sehr harter Federbestückung wird mehr Zugstufe nötig sein.

Frontangetriebene Fahrzeuge: Bei Straßenfahrzeugen wird auch hier selten eine harte Einstellung nötig sein. Bei Rennfahrzeugen können jedoch um eine Übersteuerneigung zu provozieren sehr hohe Zugstufenkräfte erforderlich werden.

Nachfolgend empfehlen wir folgende Grundeinstellung als Ausgangsbasis:

Fahrzeug: <i>Suzuki Cappuccino</i>		
VA	Zug :	Druck:
HA	Zug :	Druck: