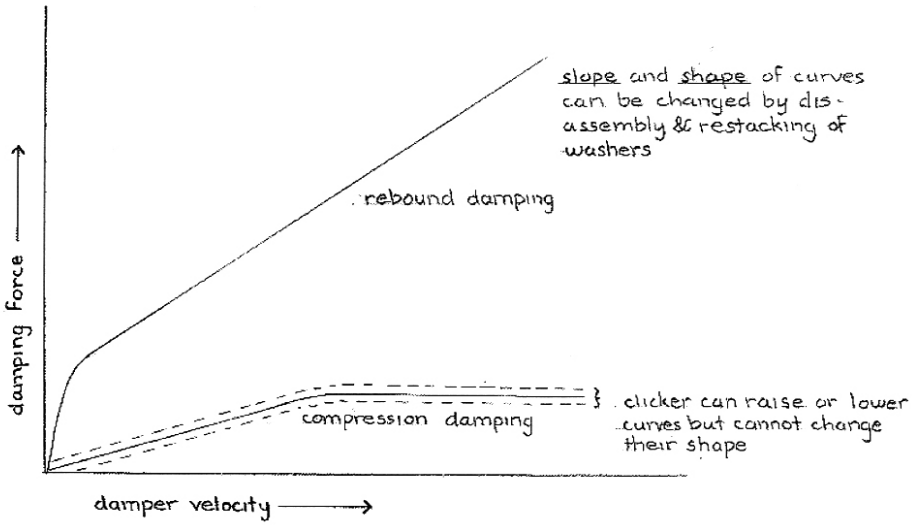
# Stötdämpare




- Justeringsrattarna/skruvarna påverkar inte dämpningskaraktären
- Justeringen höjer eller sänker bara kurvorna
- Justeringen påverkar bara den lågfrekventa dämpningen

**Justera bara en sak i taget!**

Niklas Lundin
SMC Norrbotten

# Var börjar man?

- Rätt häng är A och O!
- Ca en tredjedel av slaglängd i belastad "Preload"
- Mät friktionsförlusten, "stitching"
- 35-45mm häng fram, 25-35mm bak. Det lägre värdet för Sporthoj

Niklas Lundin
SMC Norrbotten

# Dämpning fram

- Gör bara en sak i taget, kör och känn så mycket som möjligt!!!
- Ställ både kompression och retur på minimum.
- Öka returdämpningen tills hojen slutar gunga och känns stabil.
- Öka returdämpningen ännu mer till det känns obehagligt och gaffeln packar ihop sej, backa sedan tills det känns bra igen.
- Öka kompressionen tills hojen slutar gå i botten vid bromsning.

**Dämpning är personlig, känslan kan bara komma med erfarenhet**

# Dämpning bak

- Ställ både kompression och retur på minimum.
- Öka returdämpningen tills hojen slutar gunga och känns stabil.
- Öka returdämpningen ännu mer till det känns obehagligt och dämparen packar ihop sej, backa sedan tills det känns bra.
- Öka kompressionen tills fjädringen "svarar".
- Dämpning är personlig, erfarenhet är allt!!!

Niklas Lundin
SMC Norrbotten

# Vad är fjädring?

- Strävan efter den perfekta "setupen"
- Målet är en stabil hoj
- Föraren fungerar inte om hojen är instabil
- Känslan är viktigare än en "tekniskt perfekt" inställning
- Våga testa, våga skruva, kör mycket, skaffa erfarenhet

## Var aldrig nöjd!!!

Niklas Lundin
SMC Norrbotten

# Returdämpning

- Bakfjädring
  - För mycket returdämpning kan orsaka att
    - Bakdäcket vill småhoppa istället för att följa underlaget
    - Bakdäcket vill lätta från underlaget vid hård inbromsning
    - Bakändan hålls nere så att MC:n blir understyrd
    - Bakdämparen blir så varm att den mister dämpningen
    - Onormal ruggning eller gropar I bakdäcket
  - För lite returdämpning kan orsaka att
    - Bakändan "toppar ut" och vill lyfta bakdäcket vid inbromsning
    - MC:n blir överstyrd
    - MC:n känns instabil
- Framfjädring
  - För mycket returdämpning kan orsaka att
    - MC:n känns överstyrd
    - Fjädringen hinner inte åka tillbaka och kan "packa ihop" i långa buliga svängar
    - Framdäcket lättare tappar greppet
    - Det känns som framdäcket plogar iväg
  - För lite returdämpning kan orsaka att
    - MC:n känns understyrd
    - Framändan känns instabil

# Kompressionsdämpning

- Bakfjädring
  - För mycket kompressionsdämpning kan orsaka att
    - MC:n sladdar under acceleration
    - MC:n blir stötig
    - MC:n blir överstyrd
  - För lite kompressionsdämpning kan orsaka att
    - MC:n vill sätta sig bak och orsakar dåligt grepp fram
    - Bakdäcket vill hoppa sidledes ut ur kurvor under acceleration
    - MC:n känns svampig, trög och sävlig i snabba och stora kursändringar
- Framfjädring
  - För mycket kompressionsdämpning kan orsaka att
    - MC:n känns stötig vid gupp
    - MC:n uppträder bättre vid hård inbromsning
  - För lite kompressionsdämpning kan orsaka att
    - Framändan vill tryckas ihop för lätt
    - MC:n känns instabil vid hårdinbromsning
    - Dåligt fäste på framhjulet vid hård inbromsning pga. bottnad fjädring

# Fjäderns hårdhet

- Bakfjädring
  - För hård fjäder gör att
    - MC:n lätt svänger in i kurvorna
    - Greppet på bakhjulet försämras (fjädringen "toppar ut")
    - MC:n känns stum och stötig
  - För mjuk fjäder gör att
    - Bakhjulet får bra grepp så länge fjädringen inte bottnar
    - MC:n understyr i ingången på kurvorna
    - Framändan känns lätt
- Framfjädring
  - För hård fjäder gör att
    - MC:n får bra uppträdande vid hård inbromsning
    - MC:n känns understyrd
    - MC:n känns hård och stötig
  - För mjuk fjäder gör att
    - MC:n svänger in lätt i ingången på kurvorna
    - MC:n känns överstyrd
    - MC:n kan dyka vid inbromsning