

KW automotive

Einstellanleitung KW 2-Rohrdämpfer - Variante 2

Nr. 685 77 512

Unser zugstufenverstellbarer Dämpfer basiert auf dem Bauprinzip des 2-Rohrdämpfers. Die Verstellung bietet die Möglichkeit einer individuellen Fahrzeugabstimmung. Dies ermöglicht eine komfortable Abstimmung.

Einstellung generell:

Die Zugstufeneinstellung erfolgt am oberen Ende der Kolbenstange. Die Einstellung kann größtenteils mit dem mitgelieferten Kunststoffrädchen vorgenommen werden. Bei einigen Einbausituationen, z.B. Audi A4 VA, Volvo, wird ein kleiner Inbusschlüssel erforderlich. Die Einstellung wird hier vom geschlossenen Zustand (max. hart) ausgehend vorgenommen. Die maximale Härte wird durch drehen nach rechts (im Uhrzeigersinn) erreicht.

Der wirksame Einstellbereich beträgt 0 – 3,0 Umdrehung auf bzw. 18 Klicks.

Vorderachse:

Geringe Zugstufenkräfte verbessern den Fahrkomfort bei langsamer Fahrt, vermindern jedoch insbesondere bei entsprechender Einstellung die Stabilität und Lenkpräzision bei schneller Fahrt.

Hohe Zugstufenkräfte verbessern an der Vorderachse nochmals das Handling, unter Umständen aber auf Kosten der Haftung. Der Fahrkomfort wird stark eingeschränkt.

Hinterachse:

Abhängig vom Fahrzeugtyp und Fahrzeugeinsatz muss die Zugstufeneinstellung an der Hinterachse gesondert betrachtet werden:

Heck- und Allradangetriebene Fahrzeuge:

Wird in den meisten Fällen mit wenig Zug gefahren, nur bei sehr harter Federbestückung wird mehr Zugstufe nötig sein.

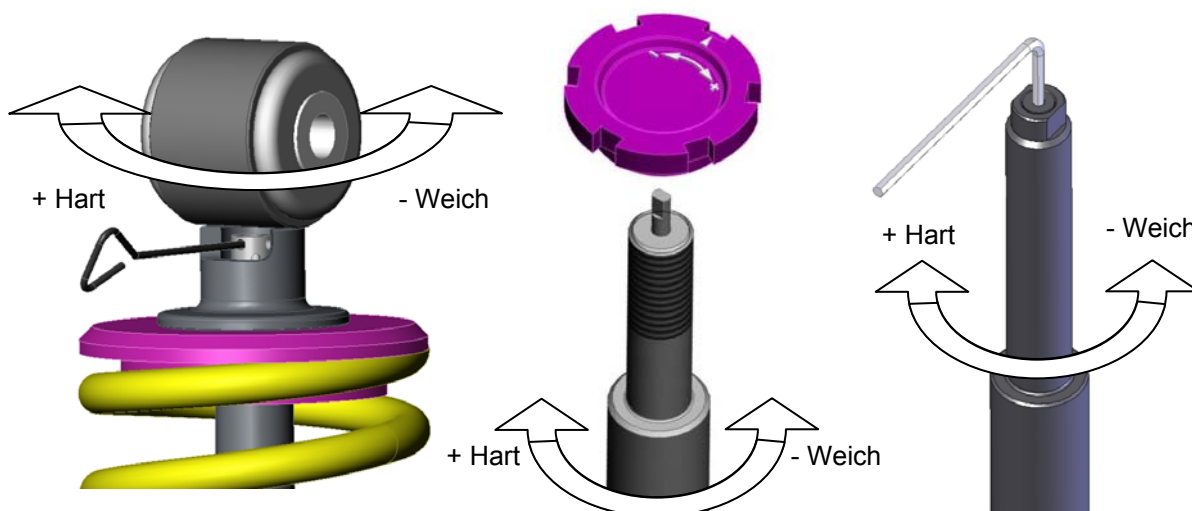
Frontangetriebene Fahrzeuge:

Bei Straßenfahrzeugen wird auch hier selten eine harte Einstellung erforderlich sein. Bei Rennfahrzeugen jedoch wird die hohe Zugstufendämpfung oft genutzt um eine Übersteuerneigung zu provozieren.

Für alle Fahrzeugtypen gilt: Im hohen Geschwindigkeitsbereich wird das Fahrzeug mit mehr Zugstufe fahrsicherer, insbesondere beim bremsen.

Keinesfalls darf eine Achse ganz hart, in Kombination mit der anderen ganz weich gefahren werden!

Achtung: Die Verstellspindel betätigt ein feinmechanisches Ventil. Bitte versuchen Sie keinesfalls mit Gewalt das Ende des Verstellbereichs zu überschreiten. Dies beschädigt die Einstelltechnik.



Nachfolgend empfehlen wir folgende Grundeinstellung als Ausgangsbasis:

Dämpfer mit Umdrehungssystem und neuem Klicksystem:

| | | | | | |
|-----------|------|-----|-----------------------------|---|--------------|
| VA | Zug: | 1,5 | Umdrehungen offen oder Zug: | 9 | Klicks offen |
| HA | Zug: | 1 | Umdrehungen offen oder Zug: | 6 | Klicks offen |

KW automotive

Set Up Manual KW-Variant 2

No. 685 77 512

The KW Variant 2 rebound adjustable shock absorber is based on a twin tube damping system. Variant 2 offers shock dampening adjustment on the rebound range between sporty and comfortable soft.

Adjusting:

The rebound adjustment is positioned in most cases at the end of the piston rod (top of strut). Please use the supplied KW adjustment wheel on the extruded tab adjuster for all adjustments. Some applications, such as Audi A4 8E, need to be adjusted by using a 2mm Allen key.

1st step: Place the KW adjuster or 2mm Allen key on the adjustment tab/Allen bolt.

2nd step: Turn the adjuster clockwise until it stops. This is now adjusted to full hard. (clockwise =harder).

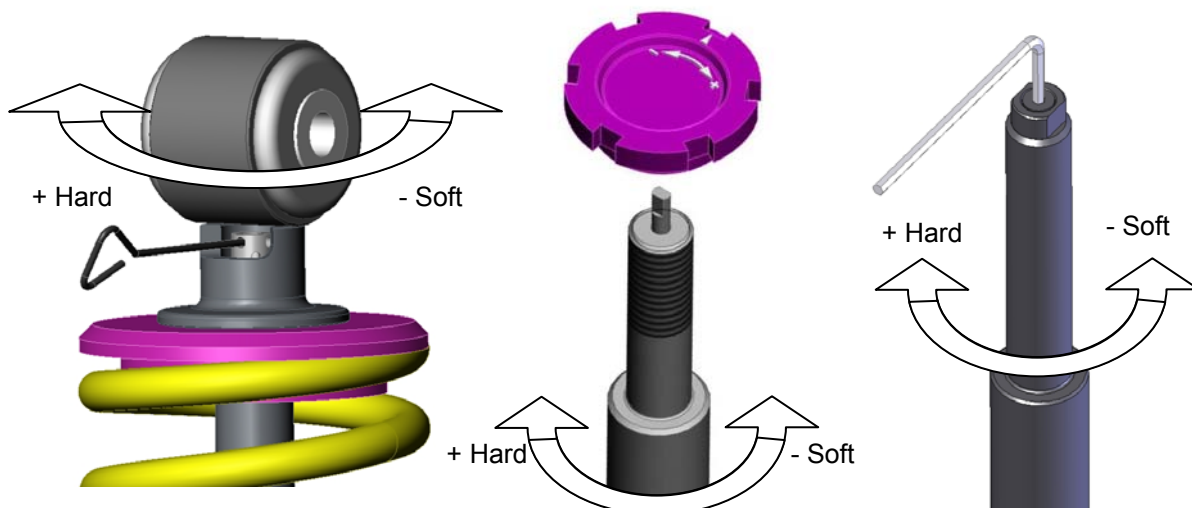
3rd step: Turn the KW adjuster or 2mm Allen key counter clockwise to soften the rebound setting to the desired level.

Attention:

Never apply force to the adjusting mechanism of the shock absorber. As soon as you reach the end of the adjustment range, you will recognize a certain resistance. Stop turning to avoid damage to the bottom valve.

Rebound Adjusting principles:

In general a soft rebound adjustment provides a comfortable ride at low vehicle speeds but the vehicle will have less stability at higher speeds, especially on the front axle (vehicle will tend to float at higher speeds). A hard rebound adjustment offers more stability but could reduce vehicle grip (i.e. the vehicle will tend to skip across road imperfections, reducing traction). Rear and four wheel drive cars usually require soft rebound forces on the rear axle. If the car is equipped with high spring rates, more rebound forces will be necessary to control the higher spring rate. Front wheel drive street cars usually do not require high rebound forces. If for example, over steer is desired, it is necessary to run high rebound forces on the rear axle to promote oversteer characteristics. It is desirable to tune your system to find the best balance for the road conditions, and to your style of driving on these roads.



Our recommendation for your car to start with:

Shock absorber with turn system and new clicking system:

| | | | | | | | |
|-------------------|----------|-----|------------|----|----------|---|-------------|
| Front axle | Rebound: | 1,5 | Turns open | or | Rebound: | 9 | Clicks open |
| Rear axle | Rebound: | 1 | Turns open | or | Rebound: | 6 | Clicks open |