

SR-06 特仕版 后避震器



A 液压式手调预载 Spring Compression
顺时针旋转(往右旋转, +)为加强弹簧压缩
逆时针旋转(往左旋转, -)为减弱弹簧压缩
Rotating clockwise (to the right, +) strengthens the spring compression
Rotating counterclockwise (to the left, -) decreases the compression of the spring

B 伸侧(回弹阻尼) REBound
顺时针旋转(往右旋转, +)为加强阻尼,
逆时针旋转(往左旋转, -)为减弱阻尼。
Rotating clockwise (to the right, +) increases damping,
Rotating counterclockwise (to the left, -) decreases damping.

C 压侧(下压阻尼) COMpression
顺时针旋转(往右旋转, +)为加强阻尼
逆时针旋转(往左旋转, -)为减弱阻尼
Rotating clockwise (to the right, +) increases damping,
Rotating counterclockwise (to the left, -) decreases damping.
使用工具为内六角
The tool used is an Allen wrench

D 上下可拆卸更换圆口叉口, 适配各种车型!
减震气瓶可上置可下置。
The upper and lower parts can be detached and replaced with round or forked ends, suitable for various vehicle models! The shock-absorbing cylinder can be placed either above or below.



SR-06 特仕版 后避震器

避震器定制化体重设定出厂时为一个适合范围, 更接近于您体重的设定。选择可调整的避震器作为使用是能让驾驶者调整至更适合个人的设定, 因每个人的驾乘风格皆不同。



氮气压力 Nitrogen pressure
气体是可被压缩的, 在一个固定容积中加入固体减少容积量, 气体压缩加强, 反之, 气体压缩减弱, 压缩气体容积量对于避震器而言是整体的改变不同的道路、不同的驾乘风格需要多个旋钮同时调整, 造成回复之前段数的困扰, 下一颗旋钮可增加1.3kg

预载量

安装前需将压侧、伸侧, 可调整的旋钮全关, 调整至阻尼最弱状态, 并且可将蘑菇预载环往上顶至上盖, 以作为判定避震器下沉量/预载量。装配完工前车辆没有负载, 避震器为无负载量, 安装后车身重量会施加在前后避震器, 避震器的下沉量为「车身预载」, 装车前, 避震器行程为最大化, 装配完工后此时看蘑菇预载环下降多少, 如果下沉量多, 需要加强弹簧预载至避震器无下沉, 接着, 驾驶人坐上车辆避震器的下沉量为「人体预载」, DSF建议预载量调整范围为1cm-2cm, 为避震器作动有效状态。预载量越多, 可用行程越少。

压侧 (下压速度) compression

压侧控制的是避震器下沉的速度

调整流程

压侧旋钮全关(阻尼最弱)减震下沉变快, 然后加强阻尼下压车身感感受避震器下沉的速度。

下沉速度快代表阻尼弱, 慢代表阻尼强。

接着可开始路试, 调整属于每个驾驶者的阻尼设定。

伸侧 (回弹速度)

伸侧控制的是避震器回弹、回复的速度。

调整流程

伸侧旋钮全关(阻尼最弱), 然后加强阻尼。下压车身感受避震器回弹的速度快慢, 回弹速度快代表阻尼弱, 慢代表阻尼强。接着可开始路试, 调整属于每个驾驶者的阻尼设定。

为何需要阻尼辅助?

一般的下压、回弹功能·回弹为主要通道, 下压为辅助通道, 当主要通道压力过大, 宣泄不及会经由辅助通道宣泄。此功能最显著效果为重刹车、较大的坑洞..等处。

