

**OPBOUWEN VAN EEN STOCKCAR KIT 1 op 8 brandstof.**

Zie website: [www.peeldrivers.nl](http://www.peeldrivers.nl)

Van harte gefeliciteerd met de aankoop van een SRP stockcar kit.

De ontwikkeling van deze kit is werk van meerdere jaren, en inmiddels laten we veel producten in eigen beheer maken, vooral met het oog op kwaliteit. Kompleet opgebouwd moet de stockcar tussen de 3,5 tot 4,0 kg. wegen. Deze kit zal compleet ongeveer 3,9 kg wegen. Raadpleeg altijd het actuele technisch reglement op de site.

**Hoe bouw je nu een chassis op.****De achteras;**

Vooraf doe je eerst de schommel en de veer.

( onderkant van de veer in het onderste gat van de schommel, dit uiteinde moet je wel eerst inkorten op dezelfde dikte als de schommel is, het veertje mag niet aan de achterkant van de schommel uit steken, anders schuurt het veertje over het chassis en blijft haken ) over de bout en kras het bovenste gedeelte van de veer over de schetsplaat zodat je weet waar je een gaatje voor de veer moet boren. De meeste rijders boren het gaatje voor de veer op de horizontale denkbeeldige lijn van de schetsplaat. Daar waar je de verhoging met de 2 gaten ziet, het voorste is om bv je schommelveer verstelbaar te maken, en de achterste om je veerweg van de schommel mee te begrenzen, zo voorkom je dat het chassis achter op de grond komt of om je wioldruk rechts of links voor te beïnvloeden.

Monteer eerst de bijgeleverde snaarwiel adaptor aan het snaarwiel. Dan schuif je dit over de achteras met het plastic gedeelte van het snaarwiel naar de buitenkant.

Schuif dan de achteras door de gaten van het chassis.

Monteer nu de schommels, de meeste rijders plaatsen eerst een grote revet over de schommelbout tegen het chassis aan, en dan pas de schommel en de veer, dan weer een grote revet en dan de schommelbout erop.

De meeste rijders gebruiken olie als smeermiddel tussen de schommels en de achteras, maar sommige gebruiken teflon vet als smeermiddel.

Om de wegligging te beïnvloeden meet je de schommelveren met een schuifmaat op het uiteinde, rechterveer ongeveer 28,5 mm en linker ongeveer 29 mm.

Met de schommelbout iets vaster of lossler te draaien regel je de demping. Mogelijk kun je vet tussen de schommel en chassis doen, zo krijg je ook meer demping.

**De aluminium vooras,**

Om het chassis zo laag mogelijk te houden kun je onder de vooras een plaatje op het chassis leggen van 2 a 3 mm dikte, zo ligt je chassis lager aan de grond..

Bij de vooras zit een boormal van papier voor de gaten die je in het chassis moet boren.

Afhankelijk van welke wielbasis je wil kun je de gaten boren.

Stelregel kan zijn bij een lange baan met wijde bochten kun je beter een lange wielbasis hebben, 30 cm, 30,5 cm of 31 cm wielbasis. Op de bevestigingsplek zit ook een breed plaatje voor voldoende materiaal om in te boren.

Bij de vooras zie je dat de onderkant schuin gefreesd is, zodat de vooras wat naar achteren helt, en de rechter fuseepen staat schuin voor een betere wielvlucht van het rechter wiel.

De rechter voor veer is strakker, en trek je uit op +/- 11 tot 12 mm.

De linker voor veer is slapper, en trek je ook uit op +/- 11 of 12 mm.

Als smeermiddel gebruiken de meeste rijders heel stroperig vet, zodat je een soort schokbreker effect krijgt.

Op sommige circuits kun je met 2 soft voorveren rijden.

Monteer de aluminium fuseeblokken zo aan de vooras dat bovenkant vlak is. Zo kun je beter je stuurstang bevestigen, dus het uitgefreesde zit beneden, de fuseebusjes tik je met een kunststof hamer van onderuit in de fuseeblok, het busje steekt dan wat boven de fuseeblok uit, zo gaat je veer ook over het busje en kan niet verschuiven.

Soms is het nodig om de tussen de fuseeblok en de stuurstang enkele mm op te vullen middels een busje of extra ( m4 ) moertje zodat de stuurstang niet op het chassis schuurt of blijft haken.

**De servosaver,**

Het beste is om de servosaver vanuit de breedte gezien in het midden te plaatsen waar ook een dubbele bodem is gemonteerd, en het hart van de pen zit ongeveer op 5 cm gezien vanuit het hart vooras/servosaver, zo krijg je een rechte aansturing van de servosaver naar de fuseeblok. De servosaver is verstelbaar, en moet redelijk strak staan om klapperen van de wielen tegen te gaan.

**De bodemplaat,**

Hier kun je de tank, servo's, ontvanger, servosaver en mogelijk de uitlaatpijp en of de accu's

Belangrijke tip;

Als je iets in de bodemplaat moet schroeven, verzink dan de schroefkoppen zodat de koppen in de

bodemplaat wegvallen. Zo voorkom je dat bij kleine bandjes of een hobbelige baan je bouten onder de bodemplaat het asfalt raken, en je wegligging negatief kan beïnvloeden. Let ook op een goede gewichtsverdeling in je auto; bv kun je van de achterkant gezien de tank links achter op je bodemplaat monteren met de uitgang richting motor. Voor de tank heb je ruimte voor de servo's, en rechts naast de tank kan de accu met de ontvanger erboven. Sommige rijders bevestigen de accu ook links onder de zijbar middels een paar stripjes voor een betere gewichtsverdeling.

### **De banden,**

De meeste rijders lijmen met bisonkit of 10 secondenlijm, elk heeft zijn eigen techniek. Buiten op het asfalt wordt binnen de Nederlandse stockcarwereld veelal met dezelfde banden gereden; Deze zijn optioneel.  
Rechts voor; Jap 35, of 40 soms zelfs 45 afhankelijk van de temperatuur en je grip.  
Links voor, Ufra 30. of 32 of 34 soms zelfs 36, afhankelijk van je grip.  
Rechts achter, Ufra 34, 36 of 38  
Links achter Ufra 32, 34, of 36.  
Bij natte baan kun je Ufra 212, Grippa 1, Golds of Caps gebruiken, afhankelijk hoe nat en hoeveel olie er op de baan ligt.  
Met de band hoogte kun je ook de wegligging beïnvloeden, rechts rij je vaker met hogere banden dan links. Soms zelfs met 3 tot 8 mm bandenverschil zowel achter als voor.

### **De zijbars,**

Leg je chassis op de zij neer zodat je voor en achterbumper vlak ligt, leg je zijbar gelijk met je voor en achterbumper en teken de gaten af. Als je de zijbar bevestigt, leg een revet tussen de bout en de zijbar, dit voorkomt uitscheuren. Het is tevens beter om de zijbars eerst 5 minuten in heet water te koken. Hierdoor worden ze sterker.  
Zo heb je de zijbars ook op 24 cm en voorkom je dat als je de baanafzetting raakt je de achterband kapot rijdt. Plaats de zijbar zover naar achteren dat als je voor een band van +/- 68 mm hebt en je stuurt in, dat je band dan niet de zijbar kan raken.  
Indien nodig kun je de achterkant met een stanley mes inkorten, of uithalen bij de schommel.

### **De kap,**

Maak je kap eerst aan de onderkant op maat, zodat je de kap op het chassis kunt plaatsen.  
Bv daar uithalen waar de stuurstangen, uitlaat e.d uit de kap komen.  
Tekende ramen op de kap, laat voldoende materiaal bij de hoeken zitten, Bij het uitsnijden zorgen voor ronde hoeken om uitscheuren te voorkomen. Dit zorgt er voor dat je kap sterker blijft, boor een gat binnen de lijnen en middels de decoupeerzaag of dremel zaagt je de ramen uit.  
Het materiaal wat je eruit zaagt kun je bewaren om je kap mee te verstevigen of om te repareren. Voordat de kap gespoten is kun je met aceton dit verlijmen, het materiaal is van ABS en vulkaniseert, en wordt supersterk.  
Tip, je hoeft de binnenkant van de kap niet te spuiten, is zo ook goed schoon te houden en nog aan de binnenkant met aceton te repareren.