

juiste. Plaats weer vier ringen en monteer de vier moeren. Vervolgens plaats je opnieuw vier ringen op de bouten van de zwarte basis caster/camber plate en plaats je de bovenplaat in de juiste positie op het geheel. Dan weer vier nieuwe ringen en vier moeren waarmee het geheel af is. Zet nog niets vast. Omdat de caster/camber plate vrij moet kunnen bewegen bij het afstellen/uitlijnen kan het zijn dat je net problemen krijgt met de montage door de export brace in je motorruimte. Bij mij moest die er eerst af en met de Dremel moest er een klein hoekje weggevoerd worden uit het vlakke stuk van het bevestigingspunt aan de passagierskant. Verder geen problemen. Nu moet je de schokbreker klaar maken voor installatie. Haal de stofhoes van de oude schokbreker. Je moet hiervoor de metalen klem doorknippen. De nieuwe bijgeleverde MM bumpstop plaats je met wat vet op de nieuwe schokbreker en daarover heen de stofhoes. Met de bijgeleverde tie-wrap kan je de stofhoes op de nieuwe schokbreker vastmaken. Maak het geheel nog niet helemaal vast. Nu moet je bepalen hoeveel spacers je boven en onder de caster/camber plate moet gebruiken. Er zijn drie spacers meegeleverd voor elke kant. Elke schokbrekerfabrikant heeft namelijk een verschillende stanglengte met bijbehorend schroefdraad. Het is zaak om bij verlaagde auto's de bovenkant van de schokbreker zo dicht mogelijk te plaatsen bij de motorkap zonder dat die geraakt wordt. Op die manier blijft de geometrie hetzelfde als voor het verlagen van de auto. Je kunt hiervoor wat klei gebruiken en dan sluit je voorzichtig de motorkap. Aan de afdruk kan je zien hoeveel ruimte je hebt. Ik had één spacer

duwen en definitief vastmaken met de tie-wrap. Hierna ga je verder met het afmonteren. Krik langzaam de A-arm omhoog. Hierdoor gaat de veer weer in positie. Zorg dat die niet verschuift. Monteer voordat je de vering helemaal opkrikt de stabilisatorstang, de spoorstang (vergeet niet de splitpen) en de onderkant van de schokbreker. Als laatste monteer je de remklauw, remslangbracket en de bedrading van



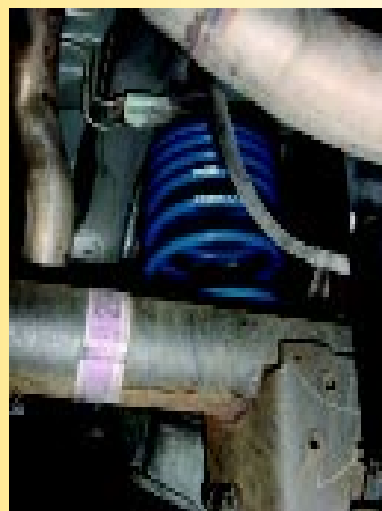
de ABS sensor. Hanteer de juiste aanhaalmomenten zodat alles ook goed vast zit. Kijk even naar je remblokken of die niet vernieuwd moeten worden en maak je remschijf schoon van roest aan de randen. Alles is nu toch los. Het gehele proces herhaal je ook aan de andere kant. Voorkant klaar? Kijk naar die prachtige gele dempers en blauwe veren. Monteer de voorwielen en dan



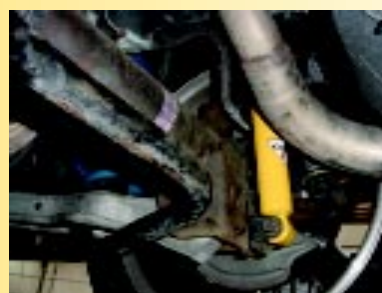
onder en twee boven de plaat en geen problemen met de motorkap. Plaats een spacer op de stang van de nieuwe schokbreker en monteer de schokbreker door het gat van de caster/camber plate, doe de twee resterende spacers er bovenop en monteer de moer van de schokbreker. Maak nu alle moeren vast. Nu moet je van onderen af de MM bumpstop en de stofhoes goed aan-

naar de achterkant. Krik de auto op en plaats twee assteunen aan beide zijden onder de frameverstevingen. Verwijder de achterwielen om toegang te krijgen tot de vering. Door een krik onder de achteras te plaatsen en omhoog te krikken geef je de vering wat voorspanning. Dit is belangrijk. Zie ook de voorkantsectie. Het voordeel van de achterkant is dat je twee zijden tegelijk

kunt doen. Demonteer de horizontale quad schokbrekers bij het bovenste bevestigingspunt en laat ze hangen. Verwijder de moeren en bouten van de achterschokbrekers zodat je die kunt loshalen van de achteras. De schokbrekers hangen nu vrij. Nu kan je de veercompressor gebruiken voor het verwijderen van de veren. Pas ontzettend goed op. Zie ook de voorkantsectie. Lukt het niet met de veercompressor dan moet je de bouten (13/16") van de draagarmen loshalen bij de achteras en de vier bouten (1/2") van de stabilisatorstang, want anders heb je onvoldoende ruimte om vering te laten zakken. Ondersteun de draagarm met een krik en laat de vering langzaam



zakken. De veer valt er dan zo uit. Kijk hoe de originele veer er in zit. Monteer de rubberen hoes die aan de bovenkant van de veer zit op de nieuwe veer. Een beetje WD40 vergemakkelijkt dit. De nieuwe korte veren passen heel



makkelijk. Zorg er voor dat de nieuwe veren er precies zo in komen te staan als de originele. Meestal met de varkensstaart richting de bestuurderskant wijzend. Dit moet je aan beide zijden goed doen want anders zal bijvoorbeeld de ene kant van de auto hoger of lager staan dan de andere kant. Open de kofferbak en verwijder het binnenmateriaal zodat je toegang krijgt tot de moeren van de achterschokbrekers. Maak deze los en laat gelijktijdig iemand de schokbrekers opvangen zodat die niet op grond vallen. Plaats de stofhoezen op de nieuwe schokbrekers en monteer de schokbrekers in omgekeerde volgorde. Enige hulp daarbij is handig want je kan de schokbrekers niet zelf van onderen aangeven. Hierna krik je de draagarmen weer langzaam omhoog. De veren komen in positie. Zorg dat zij niet verschuiven. Monteer vervolgens de draag-



armen, stabilisatorstang en schokbrekers aan de achteras. En daarna de horizontale quad schokbrekers. Het kan zijn dat je even met de krik de achteras zo moet plaatsen om die schokbrekers in een lijn te krijgen met het bevestigingspunt. Hanteer de juiste aanhaalmomenten zodat alles ook goed vast zit. Als laatste monteer je de bijgeleverde blauwe H&R bumpstop die ervoor moet zorgen dat je achteras niet te ver kan doorslaan bij het inveren van de auto. Nu de auto ook achter is verlaagd heb je die kortere bumpstop nodig want anders zal de achteras con-



stant tegen dat rubber slaan. Je bent nu ook klaar met de achterkant. Monteer de achterwielen en laat de auto zakken. En zie het directe resultaat. Je Mustang moet nu nog volledig uitgelijnd worden. Dit is een peulenschil met de Maximum Motorsports caster/camber plates. De gehele voorkant kan met een simpele schuifbeweging afgesteld worden. Naar binnen/buiten voor meer negatieve camber/positieve camber en naar achteren/voren voor meer positieve caster/negatieve caster. De ervaring is om de Ford specificaties aan te houden met iets meer negatieve camber. Hierdoor stuurt je Mustang superscherp in de bochten. Klaar met uitlijnen? Zorg dat de moeren van de caster/camber plates goed vastzitten. Na meting blijkt mijn Cobra aan de voorzijde 5 cm lager (66,2 cm) en aan de achterzijde 4,5 cm lager (67,3 cm) te staan. En hoe rijdt dat nu. Eigenlijk fantastisch. Het stuurt strak en hobbels in het wegdek worden stevig genomen zonder dat de vering hinderlijk stug is. Het is wel een stuk minder comfortabel, maar dat is de prijs voor sportiviteit. Een ander nadeel is dat ik voor drempels nagenoeg tot stilstand moet komen en er kruiend over heen moet rijden. De achterste katalysatoren hangen het laagst en raken bij een ongelukkig bult soms net de straat. Heel voorzichtig dus over drempels. Met een nieuw high performance uitlaatsysteem moet dat 'probleem' verholpen zijn.

