



## SHELBY sänkning för Mustang, 1964 – 1970

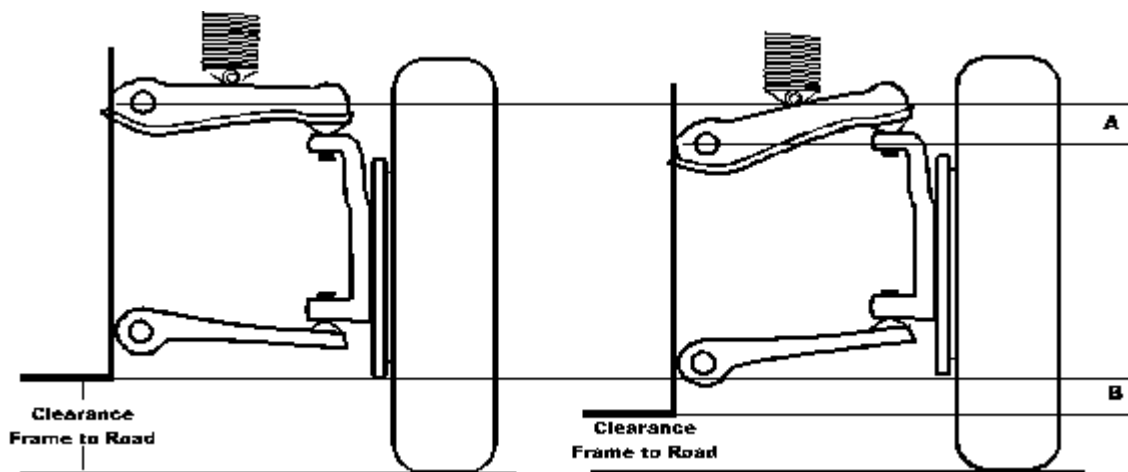
När Carroll Shelby arbetade på att förbättra Mustangens väghållning till sina SHELBY bilar, var framvagnsgeometrin ett av de första områden han tittade på.

Att skapa en framvagn är en ganska komplicerad historia och konstruktören måste göra en hel del kompromisser för att bilen skall fungera för den största delen av kunderna.

FORD hade konstruerat framvagnen på Mustangen utifrån att kunderna mestadels körde på motorväg och/eller i stan, därav kompromissen som är Mustangens framvagn.

Vad SHELBY gjorde var att endast ändra geometrin på den övre bäarmen vilket också är en kompromiss, men en snabb och billig sådan.

Genom att sänka övre bärmens inre fäste i karossen med 1" ( 25mm ), uppstår några fördelar men samtidigt också flera nackdelar.

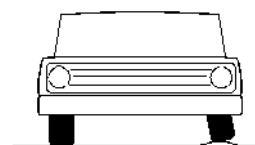
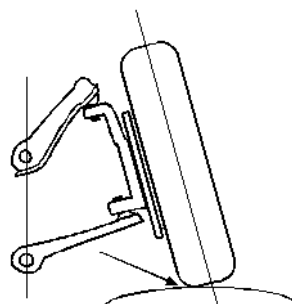
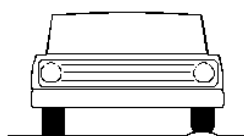
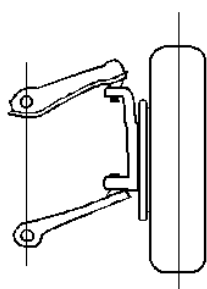


Standard "nollläge"

SHELBY "nollläge"

Fördelarna för bilens väghållning är att:

- Bilen sänks, inte 1" =A som man kan tro, utan ungefär  $\frac{3}{4}$ " = B ( ca 18mm ). Övre bäarmen har nu visuellt samma yttre "nollläge" men sitter högre upp i förhållande till karossen som nu är sänkt.
- Vid kurvtagning kommer bäarmen på yttre hjulet att fjädra längre uppåt än tidigare och bäarmen kommer då ännu närmare karossen vilket gör att hjulet kommer att luta mer inåt i överkant = mer camber = bättre kurvtagning



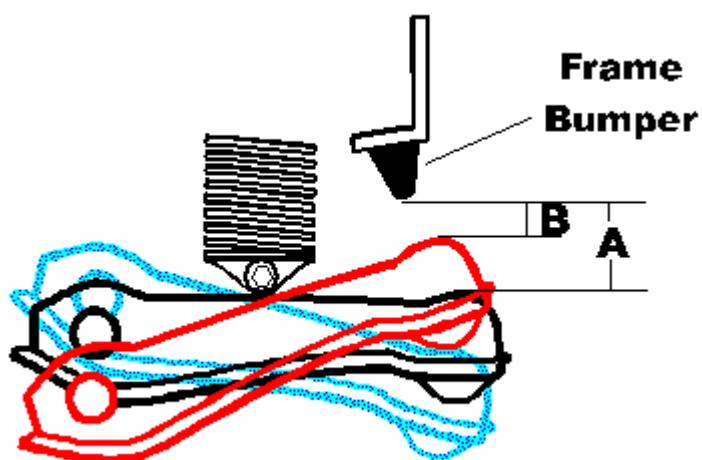
Standard "övre fjädringsläge"

SHELBY "Övre fjädringsläge"



De uppenbara nackdelarna är:

- Övre bärrarmen kommer nu så nära övre gummistoppet att den kommer att slå emot vid full fjädringsväg.
- Övre kulbulten kommer också att komma mycket nära sitt ändläge och det finns stor risk att den kan brytas sönder.
- Den ökade rörligheten mot ytterändan av fjädringsvägen kommer också att öka bilens sk. "bump steer" d.v.s. den riktningförändring av hjulen åt höger eller vänster som uppstår då hjulen fjädrar och styrlederna drar hjulen ut / in.
- Däcks slitaget kommer också att öka.
- Mer tidskrävande att ställa in framvagnen.



Vad gäller problemet med kulbulten bör detta åtgärdas med ett s.k. "Negative Wedge Kit", d.v.s. man för in ett 18 graders vinklat shims mellan bärrarmen och kulbulten för att få tillbaka kulbulten i ett rimligt nolläge.





Problemet med genomslag kan åtgärdas med kraftigare fjädrar och dämpare.

Övriga nackdelar får man leva med.

Som slutlig kommentar kan man säga att:

- Om du kör mkt aktivt på kurviga vägar, bankörning / trackdays etc – gör Shelbysänkningen!
- Om Du bara cruisar och inte kör speciellt aktivt – lägg pengarna på något annat !

Ett bättre alternativ för de flesta är att sätta på ett väghållningskit istället, ( se SET:s hemsida ), fjädrar, dämpare, kränghämmare fram och bak samt hårdare bussningar – då får man bara fördelar och inga nackdelar.

Jag hoppas att detta har spritt lite mera ljus över SHELBY sänkning, när den är bra och när den inte är bra.

På min egen 68-Mustang som jag kör en hel del bana med har jag valt att inte göra en Shelby sänkning p.g.a. nackdelarna, fördelarna har jag åstadkommit på annat sätt.

Slutligen kan jag rekommendera vår PDF om Väghållning som finns på hemsidan under TEKNIK.

Hälsningar  
Göran  
SET Engineering AB  
070-7206460  
[www.set-engineering-team.com](http://www.set-engineering-team.com)