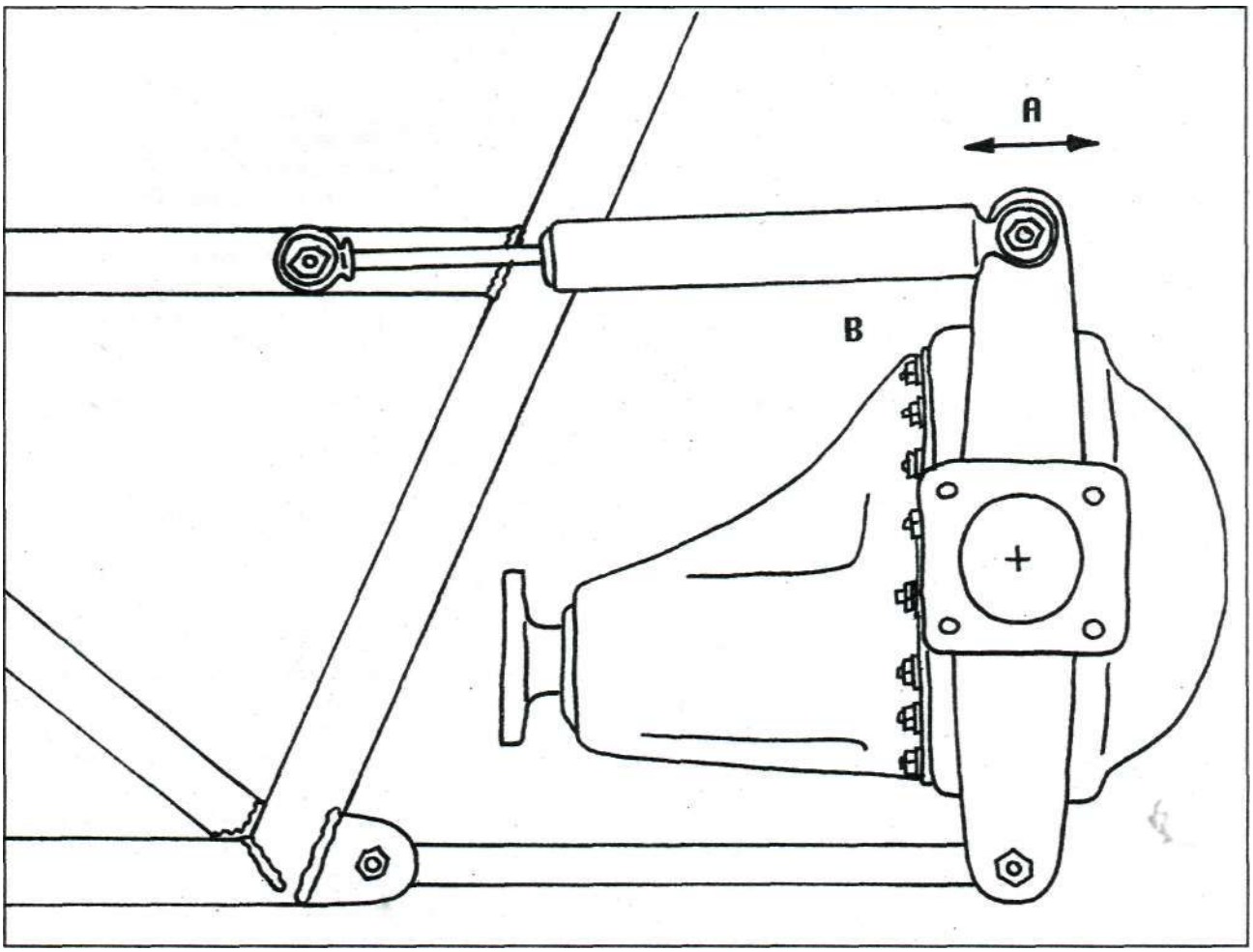

Амортизатор "B" отслеживает перемещение точки "A" и ограничивает скорость этого перемещения.

возможности устраняет отрицательный эффект отсутствия жесткого рычага.

Другим способом ограничения этого эффекта на задних колесах является установка клапана перераспределения тормозных сил. При этом тормозные усилия на задних колесах снижаются, что приводит к ухудшению торможения.

НЕЗАВИСИМАЯ ЗАДНЯЯ ПОДВЕСКА

Независимые подвески, используемые наиболее часто при постройке автомобилей, как правило бывают двух типов. В первом случае используется подвеска на треугольных рычагах, с использованием узлов от серийного автомобиля установленных на подрамнике, который затем устанавливается на кит-кар. Зачастую используется готовый узел от производителей компонентов для спортивных автомобилей. Как правило эти автомобили с передним расположением двигателя и полностью собранная подвеска не предусматривает наличия регулировок. Обычно картер главной передачи жестко закреплен на подрамнике, привод на колёса через приводные валы с двумя ШРУСами (шарнирами равных угловых скоростей). Такая конструкция хотя и удобна для установки, но весьма тяжелая.

Другой вид независимой задней подвески применяется в случае использования узла коробки передач в блоке с главной передачей. Независимая подвеска в этом случае базируется на двойных поперечных рычагах, которые могут быть регулируемыми или нерегулируемыми. Такой вид подвески встречается на автомобилях при среднемоторной или заднемоторной компоновке.

Точность выполнения всех компонентов независимой подвески, включая шасси, имеет критическое влияние на управляемость автомобиля: здесь не должно быть компромиссов (возможны проблемы с отрицательным схождением одного или обоих колес, ведущие к нестабильному поведению автомобиля).