

**Bushings
Gomitas
Conitos
Bujes!
Etc**



Para todos los que se inician en el deporte, o que nunca hayan pensado en esas "gomitas" del truck, aqui van a tener una guia para poder experimentar con sus tablas. La idea es que puedan comprender la funcion de los bujes y el pivot, el las diferentes modalidades de longboarding. Nuestro deporte se trata de "sensaciones", por ende la experimentacion con nuestras tablas es la busqueda de llevar nuestras experiencia cada vez mas al limite.

Partiendo de la base que nuestro deporte intenta imitar el surf entonces estamos de acuerdo que nuestras tablas pateando en plano deberian tener una capacidad de doblar totalmente manejable por el rider. Si nos enfrentamos a un downhill (bombing o bajada) y lo vamos a hacer en velocidad sin slalom, entonces deberemos tener en cuenta un setup estable y que ayude a prevenir los speed wobbles (viboreo). Si optamos por el slalom y/o pump, vamos a pedirle a nuestra tabla estabilidad y la maxima transferencia de energia hacia los trucks. Finalmente en el freeride buscamos la posibilidad de giros cerrados, progresion durante el giro y que presente una cierta tendencia a la inestabilidad al igual que una tabla de surf sobre la ola.

Como se podran imaginar, para poder satisfacer todo esto existen al menos dos variables a tunear, los bujes y el hanguer del truck con el kingpin. En la foto podemos ver una foto de la pagina de Randall trucks donde señala cada parte de un truck. Para los que les da verguenza decirlo en ingles, las gomitas son los bujes, bushing, buching y cuanto termino se le ocurra a cada cerebro que se acerca al longboarding. El hanguer es el eje que soporta las ruedas, hasta ahora no escuche nombres raros para el mismo. Y por ultimo el kingpin es el tornillo que atraviesa los bujes y sostiene el hanguer contra el plate. A su vez recuerden que cuando se habla del buje de "abajo" o "arriba" es mirando el truck con el plate apoyado. Es decir, por ejemplo con la tabla dada vuelta si miramos el truck el buje de abajo es el que esta por debajo del hanguer y el de arriba sera el que esta por encima del hanguer.

Para poder charlar sobre los diferentes bujes primero vamos a describir las formas de bujes que podemos encontrar en la linea de Khiro. Luego vamos a describir las durezas y su relacion con, el peso del rider y la modalidad de longboarding. Tambien te vamos a explicar que significa el "rebote" del buje y como tomar un parametro para ajustar con precision el kingpin a fin de no perderlo. Finalmente vamos a ver porque conviene dar vuelta el kingpin a fin de aprovechar el cuerpo del mismo, y no dañar los bujes con la rosca. Otro tema no menos importante es el lubricante que se debe usar en nuestro deporte para cuidar los plasticos, al final charlaremos sobre los lubricantes basados en litio y el grafito en polvo.



Como vemos en la foto en la línea de bujes Khiron tenemos 7 sets de formas y sus combinaciones dándonos la mayor flexibilidad pero a la vez un dolor de cabeza a la hora de elegir. Empezamos entonces entendiendo que función cumple cada buje en el truck. El buje de abajo va a ser quien soporte nuestro peso y traslade la energía del pump o la pisada durante la pateada. El buje de arriba es quien se hace presente al doblar, es el que más influye en la sensación de surf. Otro parámetro a tener en cuenta es que intervención tiene cada truck durante el ride. Podemos decir que el truck trasero es nuestra "quilla" en el asfalto, al igual que en el mar las quillas nos dan un soporte para la dirección y giro.

Entonces comencemos a hablar de las formas y típicos usos en las modalidades de longboarding. Freeride usualmente va a usar tall cone o tall cone combo. En algunas tablas aparecen los standard barrel para un freerider, esto es porque probablemente quien vendió y quien compró no tenían idea sobre longboarding. Los standard barrel los vamos a encontrar comúnmente en setups de slalom con descenso, también en los setups de slide es casi cantado que se debe usar standard barrel. En downhill, bombing, setups de velocidad, vamos a encontrar casi seguro los double barrel y double barrel con arandela en el buje de abajo. Esto se debe a que en downhill buscamos que el truck no haga tender la tabla tanto al slide, y podamos controlar la dirección administrando el peso del cuerpo sobre la tabla.

En cuanto a dureza, esta relacionada principalmente con el peso del rider y luego con el largo de la tabla. Para el buje de abajo, que soporta nuestro peso, podríamos decir que para riders hasta 60 kilos lo recomendado es extra soft y mid soft. De 60 a 80 kilos soft a medium hard va a ser su rango. Y por último de 80 kilos o más se debe elegir entre med hard, hard y extra hard. Para el buje de arriba podremos usar la dureza que más se adapte a nuestro estilo o a la modalidad que estemos practicando en ese momento. Al ser el de arriba el que ayuda a doblar se suelen usar durezas menores al de abajo, salvo en el caso de downhill que se usan ambos de la misma dureza. Como el buje de arriba es tan importante, cualquier recomendación podría no tener sentido en la práctica. El de arriba es el buje que más se debe probar para decidir. Para darte un ejemplo, una combinación para riders de más de 80 kilos sería un juego de double barrels med hard o hard para usar abajo, y dos juegos de soft o med soft para el buje de arriba. Con esos tres juegos de buje pondremos siempre cada double barrel abajo, y para arriba usaremos el conico alto para freeride o el conico bajo para bajadas no muy pronunciadas y slide. Podemos ver que solo con tener tres juegos de bujes ya podemos setear los trucks para disfrutar de dos modalidades de forma segura.

Pasemos ahora a la tabla pudiendo hacer una separación en simétricas o asimétricas (pintails, con kick, etc). Normalmente en las tablas simétricas no necesitamos analizar al truck "trasero" o "delantero" así que podemos usar el mismo setup en cada truck. En el caso de las tablas asimétricas, tal cual las pintail que imitan tablas de surf, es muy importante analizar el uso de diferentes durezas en el buje de arriba de cada truck. El truck delantero nos da sin duda la dirección. Por eso se suele setear en tablas pintail y en freeride, un juego de bujes algo más duros en el truck trasero a fin de que resista más el giro y nos de ese "apoyo" como una quilla en el agua.

Usualmente riders que tienen a volcar el peso atrás pueden usar bujes más duros en el truck trasero a fin de estabilizar la tendencia a la inestabilidad. Esto les permite progresar hasta que logran administrar el peso del cuerpo sobre la tabla. Lo ideal es llegar a tener las mismas durezas en ambos trucks ya que eso significa que el que domina la tabla es el rider.

Por último al respecto de los lubricantes para usar en nuestro deporte es importante saber que NADA que contenga hidrocarburos (derivado del petróleo) se debe usar como lubricante. Solo se puede utilizar jabón de litio, el cual es muy difícil de conseguir envasado ya que se usa para fabricar grasa de litio. Las grasas son una combinación de jabón y aceite, con lo cual si usamos jabón de sodio (el clásico pan de jabón) podemos lubricar nuestros bujes y sacar todo ruido de los trucks.