

Special

PRIMA PUNTA
Benelli Leoncino
BMW G 310 R
Ducati Scrambler
Honda CB 300R
Husqvarna Svarmy
KTM 390 Duke
Yamaha MT-07

TECNICA Le sospensioni - terza puntata

di Andrea Toumaniantz

LE CURE CHE FANNO BENE

La manutenzione è uno degli aspetti meno considerati da chi guida su strada. Eppure è decisiva sia per la sicurezza del pilota sia per la durata dei componenti. Domanda: ogni quanto eseguire i controlli e perché?

Quali sono gli elementi più critici per guidabilità e sicurezza di una moto? Sicuramente pneumatici e sospensioni, ma mentre i primi vengono più o meno regolarmente verificati da buona parte degli utenti, le seconde ottengono molte meno attenzioni, fino ad essere a volte totalmente dimenticate, perlomeno per quanto riguarda la regolare manutenzione. Spesso ce ne si ricorda solo quando iniziano a mostrare problemi, come quando un paraolio inizia a perdere. Forcella e mono sono anch'essi organi in continuo movimento, che oltretutto lavorano a diretto contatto con gli agenti esterni come acqua e polvere. Per questo richiedono anch'essi regolari controlli ed eventuale manutenzione.

Anche su questo argomento abbiamo raccolto qualche informazione dai tecnici di Matris.

«Sono uno degli aspetti meno considerati da chi guida su strada e spesso il cliente arriva da noi solo quando c'è un problema, come se come se tutti aspettassero di rompere il motore prima di cambiare l'olio!».

– **Quindi in base alla vostra esperienza ogni quanto si dovrebbe fare un check alle sospensioni?**

«Per un normale utilizzo stradale andrebbero controllate al massimo ogni 20.000 km, mentre sulle maxienduro usate anche in fuoristrada la manutenzione può scendere anche ogni 5.000 km a seconda dell'utilizzo».

– **CHE COSA va controllato con maggiore attenzione?**

«Il monoammortizzatore è quello più stressato. L'olio che scorre al suo interno subisce notevoli pressioni e scaldandosi degenera a causa dell'evaporazione dei suoi additivi. In molti casi forma anche una parte schiumosa che altera irrimediabilmente la risposta dell'idraulica. Oltre alla sostituzione dell'olio, va verificato lo

stato d'usura delle boccole di scorrimento tra cui corre lo stelo, in gergo le "DU". Quelle di migliore qualità sono ottenute per sinterizzazione di bronzo, carbone e teflon. Naturalmente ogni volta che si apre un ammortizzatore è bene montare paraolio e parapolvere nuovi. Ultimo elemento da controllare è il cilindro interno, che quando lavora con olio esausto è soggetto a rigature».

– **E per la forcella come ci si deve comportare?**

«Se parliamo di elementi con cartuccia interna pressurizzata vale lo stesso discorso dell'ammortizzatore e basta un controllo ogni 20.000 km. Se invece il pompante interno è aperto, l'olio a contatto con l'aria si deteriora molto di più. Quando le smonti l'olio all'interno è totalmente nero perché ossidato dall'aria e in queste condizioni l'effetto idraulico è totalmente alterato. A sporcare l'olio ci pensano anche



Qui sopra, le parti che compongono il monoammortizzatore Matris M46K. Nella pagina a fianco, il modello M40KC per moto classic/custom e la forcella F43SP, con steli rovesciati di 43 mm Ø.

la molla brunita, che lavora immersa nell'olio e la parte interna delle canne, che è grezza e non è bella cromata come si abituati a vederla all'esterno. Va ricordato che qui le escursioni sono molto più lunghe rispetto al monoammortizzatore, quindi fasce guida scorrimento e boccole pistone vanno regolarmente cambiate, oltre a paraolio e parapolvere. In questo caso noi usiamo gli SKF a basso attrito, che a nostro avviso sono i migliori, con una qualità più alta e con costi più giustificabili rispetto ai NOK giapponesi».

– **UN'ULTIMA curiosità sulle molle: sentono l'usura e i chilometri anche loro?**

«Dipende da come sono fabbricate: quelle in acciaio-carbonio col tempo accusano deformazioni a seconda

dell'utilizzo e le tante compressioni alla lunga lasciano il segno. Quelle al cromo-silicio invece dopo un assetto iniziale non perdono più nulla».

– **Veniamo infine alle "dolenti note", legate alla spesa: quanto può venire a costare una manutenzione ordinaria?**

«Il prezzo varia tantissimo e non è facile dare uno standard perché dipende da quanto è accurato e professionale il lavoro. Diciamo che può variare da 150 euro per un semplice cambio olio, fino a 300-400 euro per un'attenta pulizia interna e kit materiali usura. In ogni caso, dal momento che si fa, conviene verificare tutto, specialmente per le crossover: come esperienza personale posso dire che su alcune ho trovato ammortizzatori con sassolini bloccati dentro!».

In collaborazione con Matris