



B

Fantic Caballero 500
Ducati 955
MV Agusta Turi
K
Honda
Piaggio MP.

SPECIALE A
Dove var

TECNICA Le sospensioni - quarta puntata

di Andrea Toumaniantz

STUDIO DI REGISTRAZIONE

Le regolazioni: cosa tener presente prima di toccare i registri di forcella e ammortizzatore. I consigli dei tecnici Matris ci aiutano a effettuare le scelte in modo corretto

La dinamica di ogni sospensione è garantita da uno stretto rapporto di lavoro tra molla e idraulica. La prima spinge verso l'alto sostenendo totalmente il peso della moto ed è quella incaricata di mantenere le giuste quote di anteriore e posteriore. La seconda si occupa di smorzare più o meno le forze in compressione ed estensione, essendo in grado di regolare velocità e libertà di movimento della sospensione.

I condotti idraulici interni non sono affatto scontati e seguono varie filosofie di tecnica, cercando di fornire la prestazione più efficace e costante nel tempo. L'evoluzione delle sospensioni ha portato alla comparsa di vari registri di regolazione, inizialmente semplicemente suddivisi tra compressione ed estensione, poi moltiplicatisi in alte e basse velocità. Questo comporta la possibilità di un setting molto preciso, in cui però è facile incappare in errori. Anche la sospensione più sofisticata diventa controproducente se non regolata a dovere.

VEDIAMO con Tiziano Simonato di Matris quali sono le basi della regolazione.

«Uno degli errori che più frequentemente vediamo tra i proprietari di moto sportive - ci spiega Simonato - è la convinzione che una sospensione rigida, con i registri praticamente tutti chiusi, sia la miglior soluzione per la guida sportiva. In realtà forcella e monoammortizzatore hanno un'escursione che non va limitata, ma dev'essere sfruttata totalmente. Il rapporto tra idraulica e molla

è un po' come quello tra cuore e sangue, ad esempio, in cui entrambi gli elementi devono essere in perfetta sincronia».

- Qual è la corretta metodologia per decidere il setting corretto?

«In primis va regolato il precarico delle molle in modo da ottenere le giuste quote all'anteriore e al posteriore con il pilota in sella. Questo influenza la tendenza a sottosterzare o sovra-

sterzare della moto. Poi l'idraulica va tarata sullo stile di chi guida, per esempio con i forti staccatori bisogna evitare che la forcella si chiuda troppo rapidamente agendo sui registri della compressione. Trovare il giusto equilibrio non è mai facile e richiede spesso parecchi tentativi. Per le moto stradali noi forniamo una scheda con le tarature ottimali delle nostre sospensioni: è bene partire da quelle».

- UNO dei difetti più difficili da correggere in pista è quando il pneumatico inizia a consumarsi irregolarmente evidenziando strappi sul battistrada. C'è un metodo da seguire per evitare che avvenga?

«A volte gli strappi sono causati da errate pressioni di gonfiaggio o temperature d'esercizio non corrette del pneumatico, ma nella maggior parte dei casi il responsabile è proprio il monoammortizzatore. Durante un turno in pista il mono si scalda parecchio a causa delle forti sollecitazioni e del calore trasmesso dal motore, quindi tende a perdere le regolazioni. Anche qui va trovato un giusto compromesso che sia valido per tutto l'arco temporale di utilizzo. In genere apriamo l'estensione, in modo che sullo



In collaborazione con Matris



Quando si guida con il passeggero e i bagagli, il precarico molla del monoammortizzatore va regolato di conseguenza. Nella pagina a fianco, il mono Matris M46R per moto stradali, sportive e competizione.

sconnesso il mono abbia modo di distendersi lavorando meno schiacciato e di conseguenza sollecitando meno il pneumatico».

- Su strada c'è invece qualche consiglio da dare per il monoammortizzatore?

«Certo! La cosa più importante è regolare il precarico molla in base al peso trasportato dalla moto, che può variare con passeggero o bagaglio a bordo. Va ricordato che ogni moto ha sul libretto d'uso l'esatta quota di affondamento da verificare con la moto carica».