



TECNICA Le sospensioni - quinta puntata

di Andrea Toumaniantz

QUESTIONE DI ASSETTO

Come e perché la moto dev'essere ben bilanciata tra anteriore e posteriore. Si comincia regolando l'assetto da fermo, poi si procede gradualmente, in modo da ottenere rapidi ingressi in curva e buon grip del posteriore in uscita

Le sospensioni non hanno solo il compito di assorbire le asperità per assicurare il continuo contatto tra pneumatico e asfalto, ma devono garantire anche il miglior assetto tra anteriore e posteriore, ovvero le corrette quote di altezza di forcella e monoammortizzatore.

Come ben sappiamo, i trasferimenti di carico che si verificano specialmente nelle accelerazioni e nelle frenate influenzano massivamente il comportamento della moto, ma, se gestiti in maniera corretta, aiutano a migliorare la dinamica della ciclistica.

ORA insieme ai tecnici di Matris vediamo qualche nozione base sul settaggio dei precarichi: la prima attenzione da rivolgere alle proprie sospensioni è la regolazione dell'assetto da fermo, che va effettuata misurando dapprima l'affondamento di forcella e monoammortizzatore con il solo peso della moto e poi con anche il pilota a bordo. Queste misure devono rientrare nel range dei valori prescritti dalla Casa per quel preciso modello di moto, principalmente al posteriore e in special modo se il monoammortizzatore

lavora su leveraggi. Per rendere al meglio, il leveraggio deve infatti lavorare su una ben precisa escursione e fuori da quella potrebbe fornire comportamenti difficili da interpretare.

Facciamo un esempio: scaricando troppo il precarico del posteriore ci si aspetterebbe di ottenere una risposta più dolce del monoammortizzatore, invece potrebbe accadere il contrario. Infatti facendo lavorare il leveraggio troppo verso il fine corsa, questo resta nella zona in cui comprime con più forza l'ammortizzatore, facendolo quindi risultare molto più rigido di quanto ci si aspetta. Per questo motivo la misura del SAG, ovvero dell'affondamento con pilota in sella, va sempre effettuata su una moto nuova consultando le istruzioni del costruttore. Peccato che realmente in pochi lo facciamo! Gli ammortizzatori più sofisticati permettono di variare l'altezza del posteriore agendo esclusivamente sull'altezza totale dell'elemento e senza dover toccare il precarico della molla.

Anche la forcella ha una misura ideale del SAG, qui mancando un sistema di leveraggi si ha un po' più margine per

regolarlo in base a quanto peso si vuole avere sull'avantreno nelle varie fasi di guida.

Un buon bilanciamento tra anteriore e posteriore permette rapidi ingressi in curva e buon grip del posteriore in uscita. Facendo chiudere maggiormente la forcella e portando quindi più peso sull'anteriore, generalmente si ottiene maggior reattività dell'avantreno e minor stabilità e grip del posteriore. Anche le frenate vengono influenzate da un maggior alleggerimento del posteriore, che se eccessivo porta a renderlo instabile. Agendo al contrario e alzando quindi l'anteriore si ottiene una minor precisione anteriore, favorendo il grip in accelerazione.

Alzando contemporaneamente anteriore e posteriore si porta più in alto il baricentro della moto causando una più rapida discesa in piega e cambi di direzione più impegnativi da gestire.

NELLA guida col passeggero bisogna sempre ricordare di aumentare il precarico al posteriore per scongiurare un quasi matematico calo della precisione sull'anteriore.



In collaborazione con Matris

Nella pagina a fianco, il monoammortizzatore Matris M46K (indicato per uso stradale sportivo) e il kit cartuccia idraulica sigillata F255A, che offre funzioni separate e asimmetriche di compressione ed estensione.