

Taratura mono-ammortizzatore RC 600 R

Vediamo se riusciamo a dare qualche consiglio sulla taratura del mono posteriore RC 600 R.

Se mi dite che il mono della vostra R va a pacco anche a fare dei piccoli salti, ci sono tre possibilità:

- 1) Siete un peso massimo! La taratura originale è fatta per persone di media corporatura, diciamo 80 Kg con l'abbigliamento.
- 2) La vostra regolazione della compressione è completamente aperta (o il vostro mono è scoppiato).
- 3) La molla è sprecaricata.

Ma andiamo per gradi... la prima cosa da fare è vedere se si può guadagnare qualcosa sulla regolazione della precarica:

Mettiamo la moto su un cavalletto centrale, in modo che la sospensione post sia completamente aperta; con un metro prendete la misura tra il perno ruota ed un punto fisso della zona del parafango posteriore... scegliete un punto che ti permetta una buona lettura e segnatevi il valore che misurate.

A questo punto appoggiate la moto su un muro con il manubrio, salite in moto (possibilmente vestito con la attrezzatura che usate per le vostre uscite), date due o tre pompate con i piedi sulle pedane e poi sedetevi, assumendo la normale posizione di guida. Facendovi aiutare da un amico, rifate la misura, usando esattamente lo stesso riferimento di prima; questa misura sarà ovviamente diminuita; a seconda della misura che leggete:

- La misura è più corta di 85/90 mm rispetto a quella di prima: allora sia la molla che la sua precarica sono esattamente centrate per la vostra corporatura.

- La misura è inferiore di meno di 85mm: in questo caso la molla è troppo precaricata (o è troppo rigida per la vostra corporatura).

- La misura è più corta di un valore superiore ai 90 mm: in questo caso si può agire sulla precarica della molla... se dovesse essere MOLTO più corta... allora voi pesate oltre il quintale e avete bisogno di una molla più rigida.

Ipotizziamo che voi vi troviate nella terza condizione, con una misura più corta... diciamo di 100/110 mm; sicuramente potete aumentare il precarico della molla: e come si fa? Beh... non è una operazione molto complessa: guardate il vostro ammortizzatore, e vedrete che la molla appoggia su due ghiera, che sono montate sul corpo dell'ammortizzatore, che ha una filettatura lungo quasi tutto il corpo stesso. Munitevi di una chiave a settore; non mi



ricordo se negli attrezzi in dotazione ci fosse o no... ma anche se non la si dovesse disporre... eccovi una foto per farvi capire di cosa sto parlando:

Allentate la ghiera superiore, che serve da "controdado", ruotandola in senso antiorario; a questo punto iniziate a girare la ghiera inferiore in senso orario; così facendo comprimerete la molla; dopo aver dato un 2 o 3 giri alla ghiera, salite di nuovo in moto e rifate la misura, che dovrebbe essere aumentata; andate avanti così finché non arrivate alla misura corretta.

Una volta arrivato alla famosa misura (che in Italia viene chiamato "Negativo"... ma i più raffinati lo chiamano "Sag"... all'inglese!!), stringete di nuovo il controdado.

Questa operazione, in mancanza della chiave a settore, si può fare anche picchiando sulle ghiera con un cacciavite con la punta abbastanza spessa... ma se non avete una buona manualità ve lo sconsiglio... pena il rischio di danneggiare le ghiera o, il che sarebbe molto peggio, la filettatura, nel caso le vostre martellate siano troppo vandaliche. Facendo così dovrete aver guadagnato qualcosa.

Passiamo a controllare se la regolazione della idraulica in compressione è correttamente impostata... e se magari ci si possa aiutare anche con quella:

Guardate sul bombolotto del tuo ammortizzatore; vedrai che c'è, lateralmente a dove arriva il tubo in gomma, una piccola vite color ottone: quella è la regolazione della idraulica in compressione.

Per prima cosa vediamo in che situazione vi trovate: prendete un cacciavite adeguato (a taglio e con punta non molto larga) e cominciate a girare in senso antiorario; sentirete dei "click"... contateli fino a quando non sentirete che la vite non gira più; siete arrivati nella condizione di compressione "tutta aperta".

A questo punto girate la vite in senso opposto, orario... e ricontate il numero dei click che riuscite a fare fino a quando sentirete che la vite non gira più... siete arrivati nella condizione di compressione tutta chiusa (se cercate di pompare sulla sella, e se il vostro ammortizzatore è in buono stato... sentirete la sospensione dura come un sasso!!!)

Bene: se il numero di click che avete contato durante la operazione di "Apertura" è un valore di circa la metà di quelli che avete contato quando avete chiuso... allora eravate in condizioni medie; se eravate in una posizione con pochi click dal tutto aperto, allora ecco una ragione delle tamponate: in questo caso riaprite tutto, tornate a richiudere del numero di click originali... e da lì date uno o due click in più a chiudere... e fatevi un giro per vedere se la situazione è migliorata. Vi consiglio di portarti dietro il cacciavite (legatelo sul traversino del manubrio, o infilatelolo nel foro che c'è nel dado di chiusura della piastra superiore, sempre però fissandolo con un elastico al traversino... se non ve lo volete ritrovare in un occhio!!! Tra l'altro questo vi darà anche un'aria "professionale"... non so oggi... ma una volta i regolaristi avevano sempre dei cacciaviti e delle chiavi appiccicate sulla moto... per poter risolvere qualsiasi problema durante le uscite) e facendo un giretto dei vostri soliti, provate a vedere se, nei salti dove prima tamponavate, con qualche click in più la situazione non migliora.

Nella chiusura... non esagerate, non arrivate mai alla chiusura totale... lasciate almeno un paio di click prima del "tutto chiuso"; con l'idraulica tutta chiusa aumentereste enormemente il riscaldamento dell'olio!!!

P.S.: Lasciate stare la valvola; aumentando l'aria all'interno (o meglio... in genere si usa azoto) non si influenza la idraulica; chiaro che se l'azoto non c'è... od è ad una pressione troppo bassa... allora tutto l'ammortizzatore lavora male; la giusta pressione è tra le 8 e le 10 Atm... ma lasciamo questo controllo dopo aver fatto tutte le verifiche di cui sopra.

Solo un consiglio spassionato: evitate di considerare il freno idraulico di compressione come un precarico, nel modo più assoluto! Anche se l'idraulica si muove nella stessa direzione delle regolazioni meccaniche di base, non è la stessa cosa e non si comportano allo stesso modo! Bisogna SEMPRE fare prima il set-up meccanico corretto che comprende il limite di compressione della molla e della pressione del gas di azoto (aria compressa), che per il KAYABA della R è di 10 BAR. Una buona regolazione delle sospensioni è alla base della guida sicura ed efficace, in ogni condizione!

Dopo tutto ciò la prima cosa da fare è sistemare la molla... quella di serie è giusta di sicuro (almeno come rigidità... poi bisogna vedere se chi ha rimontato il mono ha dato la giusta precarica). Come regolare il negativo; io... per esperienza personale, considero che la perdita col pilota a bordo debba essere di un terzo della corsa totale... purtroppo non mi ricordo assolutamente quale era stata la taratura originale (che magari potrebbe anche essere stata un pelino (in + o in -) diversa da questa mia teoria... dalla lunghezza della molla in sede si risale al corretto precarico impostato all'origine. Quando siamo a posto di negativo e ci si mette nella posizione mediana dei registri di idraulica... andiamo a saltare; se la moto tampona ancora... ed aumentando i click in compressione la situazione non cambia... o cambia di poco... allora la pressione interna o non c'è, o è troppo bassa... non si scappa!!!

Grazie a RC_true e a Duc27.