



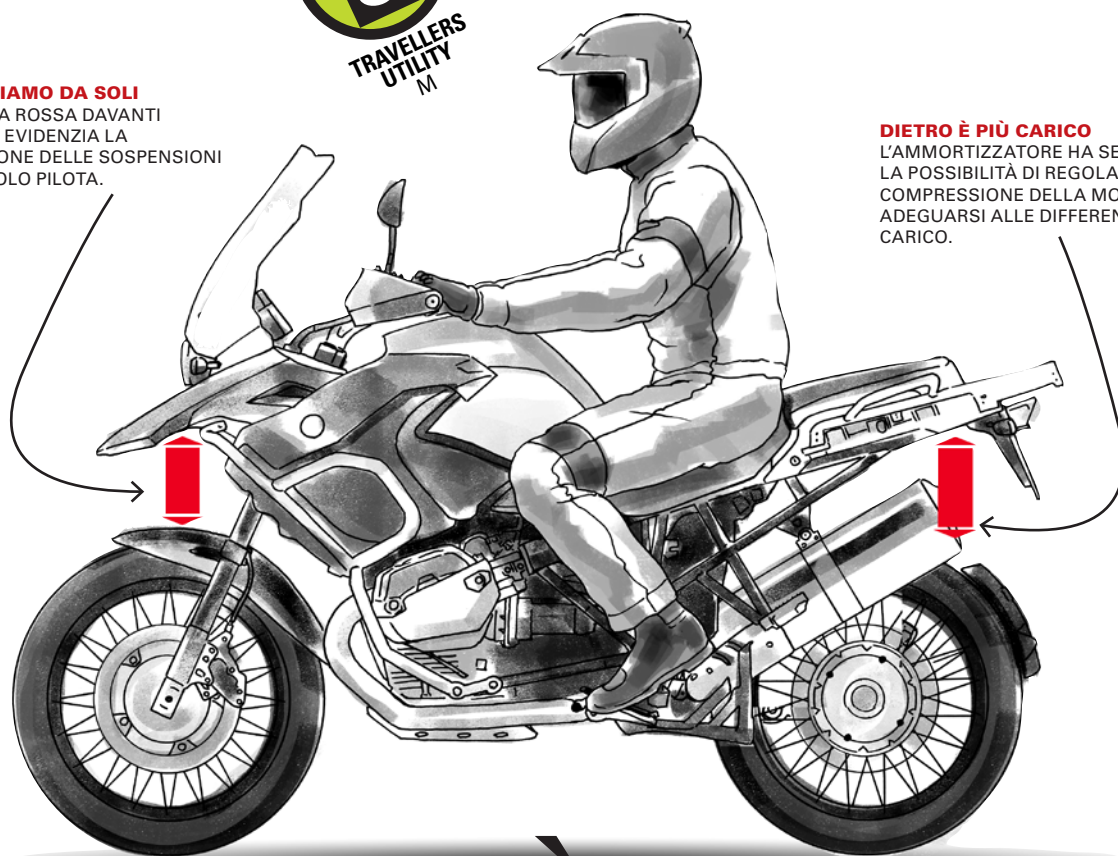
TRAVELLERS  
UTILITY  
M

**COMINCIAMO DA SOLI**

LA BANDA ROSSA DAVANTI E DIETRO EVIDENZIA LA ESCURSIONE DELLE SOSPENSIONI CON IL SOLO PILOTA.

**DIETRO È PIÙ CARICO**

L'AMMORTIZZATORE HA SEMPRE LA POSSIBILITÀ DI REGOLARE LA COMPRESSIONE DELLA MOLLA PER ADEGUARSI ALLE DIFFERENZE DEL CARICO.



# NON C'È MOLLA CHE TENGA

UNO DEGLI ELEMENTI CHE STRESSIAMO DI PIÙ SULLE MOTO SONO LE SOSPENSIONI: TRA IL NOSTRO PESO, QUELLO DEL PASSEGGERO, DEI BAGAGLI E LE CONDIZIONI DELLE STRADE È FACILE MANDARLE IN CRISI. ECCO QUALCHE ACCORGIMENTO PER TARARLE

di Alessandro Bacci, illustrazioni di Andrea Schepisi

**N**onostante siano un elemento fondamentale della nostra moto, non sempre le sospensioni si dimostrano adeguate alle moto su cui vengono montate o capaci di affrontare tutte le situazioni delle strade che troviamo sotto le nostre ruote. A questo aggiungiamo che non è facile regolarle durante le varie fasi di utilizzo. È, infatti, impensabile lasciare i registri dell'ammortizzatore nella stessa posizione quando siamo soli o quando viaggiamo in coppia e carichi. Questo avviene un po' perché non si sa bene cosa fare e poi per pigrizia. Ora che le Case motociclistiche dotano le moto di sistemi elettronici di taratura e regolazione, non vale più neanche la scusa di

abbassarsi e mettere mano agli attrezzi: basta premere un pulsante per sentire la moto alzarsi e irrigidirsi. Altra nota dolente è la manutenzione, spesso sottovalutata e addirittura ignorata, ma va ricordato che, oltre alla comodità di guida, ne va anche della sicurezza: una moto con sospensioni scariche è imprecisa e instabile.

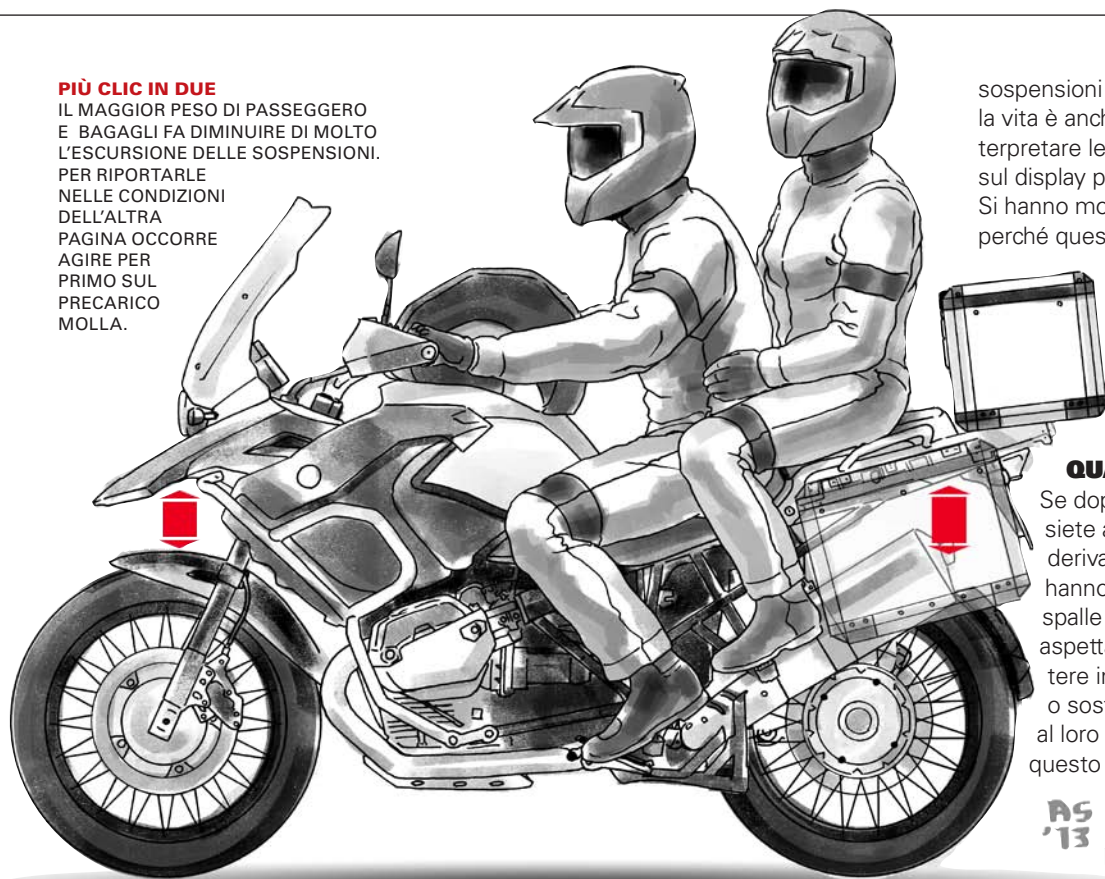
**COME FUNZIONANO**

L'ammortizzatore è composta da una parte meccanica (molla) ed una idraulica (corpo ammortizzatore), e le regolazioni che si possono effettuare sono il precarico della molla, il freno idraulico in compressione ed estensione. Le stesse regolazioni valgono per la forcella, ma ci

sono sospensioni anteriori super economiche che non permettono modifiche. Il precarico della molla serve a regolare l'altezza della moto, il freno in compressione la velocità con cui l'ammortizzatore "scende", mentre quello in estensione modifica quella con cui "risale". Generalmente troviamo un pomello o una ghiera, che lavora sul precarico molla ed una vite sul fondo dell'ammortizzatore che regola l'estensione, in quelle più costose un'altra vite regola la forza di compressione. Mentre per la forcella c'è un dado alla sua sommità che regola il precarico molla, mentre la vite coassiale l'estensione, l'eventuale registro in compressione è sul fondo della forcella.

### PIÙ CLIC IN DUE

IL MAGGIOR PESO DI PASSEGGERO E BAGAGLI FA DIMINUIRE DI MOLTO L'ESCURSIONE DELLE SOSPENSIONI. PER RIPORTARLE NELLE CONDIZIONI DELL'ALTRA PAGINA OCCORRE AGIRE PER PRIMO SUL PRECARICO MOLLA.



sospensioni regolabili elettronicamente la vita è anche più facile: basta saper interpretare le varie icone che compaiono sul display per trovare il setup giusto. Si hanno molte combinazioni di tarature, perché questi sistemi prevedono oltre al carico che grava sulla moto anche la tipologia di strada. Inoltre, in alcuni modelli, si modifica contemporaneamente l'intervento del controllo di trazione e l'ABS.

### QUANDO LA REVISIONE?

Se dopo tutte le regolazioni non siete ancora soddisfatti, magari deriva dal fatto che le sospensioni hanno già diversi chilometri sulle spalle e non rispondono più alle aspettative, occorre, quindi, mettere in preventivo una revisione o sostituzione. Le sospensioni al loro interno contengono olio e questo come tutti i lubrificanti si usura e non fa più bene il suo lavoro. Lo stesso dicasi per i paraoli che, sollecitati da un carico gravoso, potrebbero mollarvi sul

AS  
13

### COME REGOLARLE

Ora che abbiamo elencato nomi e posizioni dei registri passiamo alla fase pratica della registrazione. Consigliamo di compiere questa operazione almeno il giorno prima della partenza, in modo da poter fare un giro di prova. Occorre per prima cosa caricare la moto con il nostro peso e regolare le sospensioni come da manuale di uso e manutenzione per l'utilizzo della moto senza passeggero e bagagli. Salite in sella e misurate la distanza, sia all'anteriore sia al posteriore di un punto fisso della moto (esempio la testa della forcella e il fanale posteriore) rispetto al terreno. Poi caricate al massimo la moto con il passeggero, borse e bagagli, misurate nuovamente la distanza da terra e prendete nota della differenza. Ora occorre regolare il precarico di entrambe le sospensioni per far tornare la moto alla altezza originale: per l'ammortizzatore occorre girare il manopolone o agire sulle ghiera filettate, per la forcella sul dado del precarico. Ogni volta che si regola il precarico verso H (hard) o il segno + (si possono trovare entrambe le simbologie), occorre registrare anche la forza idraulica in estensione, quindi con un giravite lavorerete con le medesime manovre fatte per il pomello. La regolazione va fatta in modo

graduale e non statica, cioè occorre far lavorare la sospensione per far sì che abbia effetto, quindi consigliamo un giro di prova e di rivedere nuovamente la taratura. L'importante è non esagerare con i clic del precarico: la moto non deve diventare "dura", è una taratura che va bene per quando l'asfalto è perfetto e volete "tirare", ma durante i viaggi si può trovare di tutto, e quindi è preferibile che la moto sia "morbida" al punto giusto in modo da far copiare alle ruote le asperità dell'asfalto. Ma non talmente morbida da ondeggiare per metri dopo aver preso un semplice avvallamento. Se, invece, la vostra moto dispone di sospensioni più pregiate potreste trovare alcune differenze nel sistema di regolazione: per esempio al posto della vite inferiore ci sarà una ghiera da girare, oppure altre viti per la doppia regolazione alle alte e basse velocità dell'ammortizzatore.

Nel libretto di uso e manutenzione della moto o nelle istruzioni, nel caso siano sospensioni after market, troverete tutte le indicazioni necessarie. Per chi ha le

più bello senza preavviso e trovarsi con la moto "seduta", non è una sensazione piacevole. Sappiate che la maggior parte della sospensioni si possono revisionare e modificare entro certi limiti dettati dalla tecnologia con cui sono realizzate. La revisione permette di modificare sia la viscosità dell'olio, il numero delle lamelle ed i fori sul pistone interno all'ammortizzatore, questi ultimi componenti regolano la velocità con cui l'olio si muove all'interno del corpo ammortizzatore. Inoltre si può adottare una molla specifica per il proprio peso. Per chi vuole investire qualche soldo in più e ha maggiori pretese si può rivolgere ai numerosi produttori after market, che hanno soluzioni in catalogo per tutte le tasche ed esigenze: dalla sospensione uguale all'originale al kit di trasformazione con comando "elettronico" al manubrio. In conclusione, dovete mettere le sospensioni nella lista delle cose da fare prima di partire, perché una regolazione sbagliata vi può far perdere il piacere della guida, una rottura vi costringerà ad interrompere la vacanza! **M**

MOTOCICLISMO  
DI MARZO

**COME SI PREPARA IL FISICO AD UN GRANDE VIAGGIO? ESERCIZI ED ALLENAMENTI UTILI**