Sospensioni "Breva 850"

Inviato da libero - 06/06/2016 20:58

Per un amico Guzzista " Breva 850"

Sospensioni alla frutta. Cosa suggerite di fare? Qualcuno gli ha parlato di sospensioni progressive.

Grazie a tutti per l'attenzione e per i Vostri preziosi consigli.

=====

Re: Sospensioni "Breva 850"

Inviato da peppev10 - 06/06/2016 21:25

Un mio amico ha spedito le forche della sua 1200sport alla Oram. Hanno modificato i pompanti. È rimasto soddisfattissimo dal risultato.

=====

Re: Sospensioni "Breva 850"

Inviato da libero - 08/06/2016 04:19

Grazie peppev10, trasmetto subito la tua indicazione al mio amico.

Un cordiale saluto 🙏

=====

Re: Sospensioni "Breva 850"

Inviato da peppev10 - 08/06/2016 13:14

La modifica dai ragazzi della Oram è un suggerimento di Ube 🙏

=====

Re: Sospensioni "Breva 850"

Inviato da doccerri - 09/06/2016 10:49

Credo che l'intervento della Oram si riferisca al montaggio di un kit emulatore di cartuccia (da loro prodotto).

Anni fa alcuni amici lo montarono sulle loro Bonneville... inizialmente soddisfatti... poi si resero conto che probabilmente il gioco non valeva la candela...

In sostanza, se si tratta semplicemente di "rigenerare" delle sospensioni "vecchie", allora è sufficiente intervenire sostituendo l'olio e le molle. Già che si sta intervenendo, si può decidere sostituire le molle originali con altre più o meno rigide, oppure con molle progressive, ed eventualmente provare un olio leggermente più denso (o meno), a seconda delle esigenze e del risultato che si persegue.

Altrimenti, si può sostituire tutta l'idraulica con un kit a cartuccia....

Re: Sospensioni "Breva 850"

Inviato da porsche - 10/06/2016 19:13

Buonasera, io ho fatto revisionare il mono all'Oram...ora è un MONO prima era mezzo/mono...sanno il fatto loro...

Re: Sospensioni "Breva 850"

Inviato da peppev10 - 10/06/2016 22:32

Doccerri, l'intervento della Oram, è stato proprio l'opposto di quello che dici tu.

In precedenza il mio amico, aveva fatto sostituire le molle progressive originali, con altre molle più rigide. Quando ha spedito la forca ai ragazzi della Oram, questi gli hanno richiesto che gli spedisse le molle progressive originali. Questo perché, se con i nuovi pompanti avessero mantenuto le molle rigide, la forca sarebbe venuta fuori simil pezzo di legno e non avrebbero assolto correttamente alla sua funzione. Come dice porsche, sanno il fatto loro

Re: Sospensioni "Breva 850"

Inviato da doccerri - 13/06/2016 10:42

peppev10 ha scritto:

Doccerri, l'intervento della Oram, è stato proprio l'opposto di quello che dici tu.

In precedenza il mio amico, aveva fatto sostituire le molle progressive originali, con altre molle più rigide. Quando ha spedito la forca ai ragazzi della Oram, questi gli hanno richiesto che gli spedisse le molle progressive originali. Questo perché, se con i nuovi pompanti avessero mantenuto le molle rigide, la forca sarebbe venuta fuori simil pezzo di legno e non avrebbero assolto correttamente alla sua funzione.

Come dice porsche, sanno il fatto loro

evdentemente non hai letto bene quello che ho scritto... e poi non ho mai detto che in Oram non "sappiano il fatto loro"...

per sintetizzare, ho semplicemente detto che si può intervenire grossomodo in 3 modi:

- "rigenerare semplicemente" la forca attuale (stesse molle, stessa viscosità dell'olio, medesime quantità). All'occorenza, già che si è smontata la forca, si può valutare di sostituire il tipo di molla, il precarico e la densità dell'olio a seconda delle necessità;
- montare un kit "emulazione di cartuccia" (se non ricordo male ne produceva uno proprio la Oram, per kayaba tradizionali da 41, come per l'appunto quella delle triumph classic): come dice il nome "emula", "simula", il comportamento di una forcella a cartuccia;
- sostituire l'idraulica con un kit a cartuccia (se ne esiste uno specifico).

Ho semplicemente detto che, per esperienza di numerosi conoscenti (ed in parte diretta), il kit di emulazione di cartuccia migliora il comportamento della forcella, a cifre inferiori rispetto ad un kit a cartuccia. Risultato che rimane comunque distante da quest'ultimo, e non così superiore al comportamneto ottenuto trovando la giusta combinazione molle/olio (risultando però più complesso e dispendioso...).

Tutto qui.

ripeto: non mi sognerei mai di dare degli incompetenti a quelli di oram, ci mancherebbe.

Inoltre, vado per deduzione, visto che non è dato sapere in cosa consista la "modifica ai pompanti" fatta alla forcella del tuo amico.... magari si tratta invece di una sostituzione dei pompanti con un kit a cartuccia...

Giusto per dare qualche informazione: normalmente, l'azione ammortizzante viene svolta da due elementi:

- un fluido (quello che generalmente chiamiamo olio), ceh è incomprimibile
- un elemento elastico (normalmente una molla, ma può anche trattarsi di un gas - ed in questo caso si parlerebbe di ammortizzatore pneumatico o a gas), che ha appunto la capaità di comprimersi sotto

l'esercizio di una forza e tornare poi al suo stato originario cessata l'applicazione della forza stessa.

il lavoro sui pompanti (modifica, sostituzione o kit a cartuccia) non riguarda le molle (la loro sostituzione eventuale è solo per ottimizzare l'assetto), bensì la parte idraulica.

In un sistema tradizionale (o lineare) il fluido passa da una camera all'altra tramite dei fori. il rapporto tra la viscosità del fluido e la dimensione degli stessi determina la velocità con la quale il fluido scorre. Proprio la velocità in cui il fluido scorre, essendo esso incompressibile, determina sia la "resistenza" della forcella all'affondamento, sia la sua "velocità" di estensione... I limiti sorgono dalla dimensione fissa dei fori: più la forcella si comprime velocemente e più il fluido viscoso "fatica a passare velocemente attraverso i fori, fino ad arrivare ad una sorta di blocco... l'ideale sarebbe avere dei fori a sezione variabile: più piccoli per sollecitazioni più "lente" (ad esempio in frenata, soprattutto nella prima fase, asperità molto leggere, etc...) e più larghi per sollecitazioni più veloci e violente (buche e asperità più marcate, soprattutto se prese in velocità, etc...).

I moderni kit a cartuccia risolvono proprio questo tipo di situazione...

=====

Re: Sospensioni "Breva 850"

Inviato da peppev10 - 13/06/2016 14:20

Forse non hai letto bene quello che ho scritto.

Ho semplicemente detto che un mio amico, con la modifica dei pompanti fatta dalla Oram, si è trovato divinamente.

In più, visto l'efficacia della nuova idraulica, i ragazzi della Oram hanno rimontato le "vecchie" molle progressive originali.

Non si è trattato di "una semplice revisione" della forca.

Non è scritto da nessuna parte che tu sostenga che quelli della Oram siano degli incompetenti.

Alla fine se tanto mi da tanto, con o senza modifica, basta un intervento giusto fatto. Fra dei quali e di cui, la modifica fatta con cognizione di causa, fa sì che tutto si sistemi.

Molto semplicemente, qualunque e sinteticamente tutto qui.

=====

Re: Sospensioni "Breva 850"

Inviato da Marcodeli - 13/06/2016 17:43

Lo scorso anno porto la modo "dal meccanico" di fiducia per cambiare paraolio della forcella

anteriore causa trafilamento. Chiedo di fare "una accurata messa a punto" della sospensione.

Due ore di lavoro e mi restituisce la moto che andava molto bene. Nel senso che nulla è cambiato rispetto a prima di portarla.

Uno del nostro gruppo (non faccio nome per rispetto della privacy) ha aperto le forcelle, ci ha lavorato otto ore a lucidare, pulire, rifinire passaggi e richiudere, spurgare ecc.... Senza cambiare nulla (molle ecc originali)

UN'ALTRA MOTO! rispetto alla mia (montiamo le stesse componentistiche) decisamente molto meglio.

La dimostrazione che a volte non serve svenarsi per cambiare componenti.

Una buona messa a punto, sensibilità e cura dei dettagli fanno la differenza.

Questo almeno vale per quelli scatenati come che in pista ci vanno... a farsi le foto con il bauletto al Pajata!!!!

=====

Re: Sospensioni "Breva 850"

Inviato da doccerri - 14/06/2016 16:25

peppev10 ha scritto:

Forse non hai letto bene quello che ho scritto.

Ho semplicemente detto che un mio amico, con la modifica dei pompanti fatta dalla Oram, si è trovato divinamente.

In più, visto l'efficacia della nuova idraulica, i ragazzi della Oram hanno rimontato le "vecchie" molle progressive originali.

Non si è trattato di "una semplice revisione" della forca.

Non è scritto da nessuna parte che tu sostenga che quelli della Oram siano degli incompetenti.

Alla fine se tanto mi da tanto, con o senza modifica, basta un intervento giusto fatto. Fra dei quali e di cui, la modifica fatta con cognizione di causa, fa sì che tutto si sistemi.

Molto semplicemente, qualunque e sinteticamente tutto qui.

ok, certamente.

solo mi premeva non essere frainteso: quelli della Oram han sempre lavorato molto bene (anche se non ci ho mai avuto a che fare direttamente). mi sarebbe spiaciuto se fosse passato un messaggio negativo su di loro. Sarebbe stato ingiusto nei loro confronti, e non lo avrebbero meritato 🙄

Per il resto sono assolutamente d'accordo: intervenire sulle sospensioni senza cognizione di causa porta solo a peggiorare la situazione. Solitamente, se si ha un buon materiale a disposizione, nella guida su strada le regolazioni di base sono quasi sempre il miglior compromesso.

Certo, alcune moto sono equipaggiate di serie con componentistica veramente scadente... Io vengo da una Triumph Bonneville, che ho caffettizzato, e sulla quale sono intervenuto anche nel reparto sospensioni (cartuccia alla forca, bitubo posteriori + 2cm.). Un'altra moto! ma bisogna anche considerare che la dotazione di serie era veramente comica. La forcella era una kayaba da 41, al posteriore ammortizzatori stere sempre kayaba: era la produzione economica della metà anni '90... roba da 10/15 € per il produttore (forse meno...). Quindi fare meglio era davvero semplice... eppure, la maggior parte degli utenti di quelle moto, che pure hanno cambiato e pasticciato, non erano comunque in grado di sfruttare bene neppure quelle....

=====

Re: Sospensioni "Breva 850"

Inviato da doccerri - 14/06/2016 16:27

Marcodeli ha scritto:

Lo scorso anno porto la moto "dal meccanico" di fiducia per cambiare paraolio della forcella anteriore causa trafilamento. Chiedo di fare "una accurata messa a punto" della sospensione.

Due ore di lavoro e mi restituisce la moto che andava molto bene. Nel senso che nulla è cambiato rispetto a prima di portarla.

Uno del nostro gruppo (non faccio nome per rispetto della privacy) ha aperto le forcelle, ci ha lavorato otto ore a lucidare, pulire, rifinire passaggi e richiudere, spurgare ecc.... Senza cambiare nulla (molle ecc originali)

UN'ALTRA MOTO! rispetto alla mia (montiamo le stesse componentistiche) decisamente molto meglio.

La dimostrazione che a volte non serve svenarsi per cambiare componenti.

Una buona messa a punto, sensibilità e cura dei dettagli fanno la differenza.

Questo almeno vale per quelli scatenati come che in pista ci vanno... a farsi le foto con il bauletto al Pajata!!!!

ahahaha

appuntamento 📅

e aggiungo: per molti, l'intervenire sulle sospensioni ha un unico miglioramento: quello dell'effetto placebo!

Il che, valutato in quest'ottica, ha la sua giustificata utilità: spesso, per molti utenti, vale molto di più la fiducia (e togliersi qualche tarlo dalla mente) per guidare meglio, piuttosto che gli effettivi miglioramenti "tennici";...

=====

Re: Sospensioni "Breva 850"

Inviato da Robusto - 14/06/2016 19:23

☹️
...io non ho cambiato nulla..è tutta originale la mia tenni...ma ti posso assicurare che è regolata in un modo che nulla ha a che vedere con i settaggi di fabbrica...è questione di dedicarci tempo e i risultati risagano il tempo speso... 📅

=====