

Ammortizzatore posteriore , sostituzione molla ?

Inviato da guido1100 - 26/09/2011 15:59

Ora non so voi , viaggiando spesso con zavvorina , quando ho la sfortuna di prendere qualche avvallamento stradale e/o buca la moto reagisce come se ci fosse un troccolo di legno al posteriore !!!

L'avantreno è originale e mi sembra ok anche se a sensazione è duretto , il posteriore mi sembra non si muove
} Ora io sono sulla 80 di Kg (nella fase invernale e la zavvorina è 50 kg bagnata !!!

Tutte le volte che prendo una buca , la mia ragazza mi molla colpi di karate nelle costato !! Quelli che hanno cambiato le molle e/o idraulica posteriore la situazione è migliorata ??? Ovvio che non voglio trasformare il bestio in una Stelvio , ma credo ci sia una via di mezzo...

=====

Re: Ammortizzatore posteriore , sostituzione molla ?

Inviato da CET - 27/09/2011 13:07

Zanghetta, dove l'hai portato l'ammo e esattamente cosa ti hanno fatto ? Grazie ! ☺

=====

Re: Ammortizzatore posteriore , sostituzione molla ?

Inviato da Zanghetta 77 - 27/09/2011 13:15

il mono è stato tutto rivisionato

in pratica cambiato tutto l'interno gommini vari olio e molla

chi mi ha fatto il lavoro è un tecnico specializzato di Andreani lui è un mio amico e segue le gare per conto di Andreani

cmq. se vai in un centro ohlins loro sanno quello che devono fare

un consiglio non smanettate voi da soli le sospensioni sono importantissime dopo le gomme vengono loro se sono settate male

è rischioso fatelo fare da una persona competente voi limitatevi a dire quello che volete e quello che

sentite il resto

lasciatelo fare ad un professionista ...

=====

Re: Ammortizzatore posteriore , sostituzione molla ?

Inviato da guido1100 - 27/09/2011 16:19

Un Uccellino , mi ha detto di chiedere a Telemaco come v`a la moto con il mono revisionato Oram con idraulica Ohlins e le forche curate alla medesima stregua !!!

Telemaco se ci sei , batti un colpo e dicci le tue impressioni !!!! 🙏

=====

Re: Ammortizzatore posteriore , sostituzione molla ?

Inviato da GriGio - 27/09/2011 16:32

L'ho vista la Griso-Aurelia!

Ha anche sfilato gli steli... 🙄

=====

Re: Ammortizzatore posteriore , sostituzione molla ?

Inviato da sandropisa - 27/09/2011 17:39

Guido ciao, oggi ho parlato con Maurizio Baglioni di biketrainer, mi sembra competente .

Fino a martedi prox `e impegnato a Magione, mercoledi ci porto il bestio e vedo che mi dice per l'assetto.

Lo conosci?

=====

Re: Ammortizzatore posteriore , sostituzione molla ?

Inviato da Zanghetta 77 - 27/09/2011 17:47

cosa fa a magione ???

=====

Re: Ammortizzatore posteriore , sostituzione molla ?

Inviato da sandropisa - 27/09/2011 17:51

Ciao, corso di guida e prove varie per un campionato ma nn ho capito bene.....prova biketrainer.it

=====

Re: Ammortizzatore posteriore , sostituzione molla ?

Inviato da sandropisa - 27/09/2011 17:54

Zan Sul bigliettino c'è scritto pilota superstock yamaha rt 1000

=====

Re: Ammortizzatore posteriore , sostituzione molla ?

Inviato da guido1100 - 27/09/2011 18:00

si lo conosco , sandro l'ho portata da lui proprio per quello è lui che mi ha regolato l'anteriore. Ci va fisso il mi fratello con la Z750 , gli ha ordinato il mono !

Si per sospensioni , guida e feeling ci capisce.... quello si ! Come meccanico puro non so, i lavori seri gli ho fatti fare ad altri 😊
cmq mi sembra abbia parecchia passione.

Mi deve dare informazioni per il mono molla e idraulica.

Cmq voglio passare anche al centro ERS OHlins , a Ospedaletto e sentire cosa mi dicono.

Sul motore i meccanici seri Guzzi non si trovano , ma le sospensioni cazz , sono uguali per tutti !!!

=====

Re: Ammortizzatore posteriore , sostituzione molla ?

Inviato da OIIDI - 27/09/2011 18:58

Ho paura che qui a pisa siano più cari: un mono a 280 revisionato non credo si trovi facilmente.

A me per le forche chiesero (poi nno le feci perchè aspetto... altro) 450 euri.

Su da Ube invece la ORAM mi pare vengono la metà. E mi pare 350 il mono revisionato.

=====

Re: Ammortizzatore posteriore , sostituzione molla ?

Inviato da Discolo - 27/09/2011 19:23

Quando la discussione sarà finita e avrete sviscerato il problema, potete riassumere tutto in un'unica risposta in modo che anche un cretino possa capire?

Dovreste spiegare:

cos'è il precarico , perchè e come si regola?

Perchè una molla da 85 kg può comunque sorreggere più di 85 kg

cos'è la storia del gommino che ammortizza, quando la molla va a pacco

inserire immagini, video, spiegazioni di fisica ecc...

Grazie

=====

Re: Ammortizzatore posteriore , sostituzione molla ?

Inviato da muccopezzato - 27/09/2011 19:36

@discolo il precarico (della molla) e le altre regolazioni dell'ammortizzatore e della forcella li trovi spiegati ben bene sul manualetto uso e manutenzione che ti hanno dato con la moto, insieme alla raccomandazione di non toccare le regolazioni di fabbrica a meno di un uso in pista. Altrimenti prendi un gesso,fai una riga sul bordo + esterno del pneumatico e vai a fare un pò di curve. Se riesci a limarlo via sei autorizzato a toccare il set-up sospensioni 🇮🇹

=====

Re: Ammortizzatore posteriore , sostituzione molla ?

Inviato da TheHammer - 27/09/2011 20:16

Bravo mucco! Giustissimo! 🇮🇹

=====

Re: Ammortizzatore posteriore , sostituzione molla ?

Inviato da Morga190 - 27/09/2011 20:51

Discolo: -> 🇮🇹
{ non si sa mai, fa sempre bene in maniera preventiva 🇮🇹

Puristi: scusate alciune improprietà, si fa per semplificare...

Precarico: è la forza con cui si caricano le due estremità della molla ad ammortizzatore (o anche forcella) scarico. Se prendi l'ammortizzatore smontato in mano e provi a spingere senti una certa resistenza che è appunto il precarico. Se la forza che applichi alle estremità supera il valore del precarico l'ammortizzatore comincia a muoversi. ATTENZIONE: una volta superata questa soglia di intervento è la costante elastica della molla (espressa in kgf/cm o N/cm o comunque forza/lunghezza) a regolare il moto della sospensione. Il che vuol dire che avoja de strizzà, una molla moscia rimane moscia. Se la moto si muove a qualsiasi sollecitazione sull'asse verticale (buca, frenata etc etc) probabilmente c'è poco precarico, ma se si muove troppo con sollecitazioni grandi bisogna metter una molla con costante elastica maggiore. Con troppo precarico sulle piccole sconessioni la moto non si muove e risulta poco confortevole. Se prendi un'avvallamento grosso (dosso artificiale) o un'avvallamento dolce ma a velocità elevata (autostrada) la sospensione fa tutta la sua corsa fino al fondo corsa (per l'appunto), che è un gommino messo in fondo al componente scorrevole della sospensione (il cilindro in cui scorre il pistone dentro al mono, quelloo che è dentro alla molla) per evitare un contatto metallo-metallo con conseguente sbriciolamento del tutto. In pratica funziona come i respingenti dei treni, però il suo intervento è comunque molto brusco. Raramente la molla va a pacco, prima interviene il gommino di fondo corsa...

Un simpatico effetto del precarico è la regolazione dell'altezza da terra, poichè in pratica regola l'apozione di riposo della molla. Variando le altezze da terra anteriore e posteriore si può giocare con l'avancorsa, parametro fondamentale per determinare la maneggevolezza di una moto, ma anche molto critico. Basta una variazione piccola di questa grandezza e la moto cambia comportamento in maniere notevole. Un'alternativa alla regolazione del precarico per variare l'avancorsa e lo sfilamento degli steli della forcella, che però abbassa la moto, con annesse strisciate di cavalletto / collettori / pedane.

Piccolo OT: per una serie di motivi cinematici nelle sospensioni più i bracci di leva sono lunghi migliore è il funzionamento perchè c'è una minor variazione di passo (forcellone moto) e carreggiata (automobili). Le sospensioni Mc Pherson costano poco ma hanno dei bracci molto corti per problemi di ingombro (la maggior parte delle vetture che le adottano hanno il motore anteriore trasversale e la trazione anteriore), mentre in formula uno si fa di tutti per allungare i bracci in maniera da variare meno possibile gli angoli della ruota lungo la corsa della sospensione. Per le moto mettete accando una moto col CA.R.C ed una

biempepupù col paralever: quella con le tette ritte ha un forcellone "normale" come una moto con la catena, quella con le tette cadenti ha un rombo con 4 bracci circa uguali. Durante l'escursione della ruota il passo della Guzzi rimane circa invariato perchè l'arco di cerchio lungo cui si muove la ruota ha un raggio (l'interasse del forcellone, appunto) piuttosto grande, mentre quella dell'elica si scorcia come un soffiato. unite a questo il mancato affondamento dell'anteriore in frenata e capite come mai è difficile abituarsi alla guida di un siffatto mezzo. De gustibus... 🍷🍷

Fine OT

85 kg: in realtà la forza che il vostro nobile culo esercita sul mono non è diretta proprio sull'ammortizzatore, ma è moltiplicata per il rapporto tra i bracci della ruota e del mono rispetto al punto di attacco del forcellone. Banalmente se il forcellone è di 50 cm e l'ammortizzatore (suppostoper semplicità senza leversimi progressivi) è ancorato a 10 cm dal fulcro i vostri 85 kg diventano 85×5 kg che caricano l'ammortizzatore. Supponendo per semplicità che la costante elastica della molla sia 85 kg/cm l'ammortizzatore senza precarico si scorcia di 5 cm (un'enormità, è quasi tutta la corsa). Se la costante elastica è 170 kg/cm l'ammortizzatore si scorcia di 2.5 cm e così via. Dando un certo precarico alla molla si può compensare questo scorciamento, in maniera tale che la moto comincia a abbassarsi quando lo vogliamo noi. La regolazione del precarico si fa fondamentalmente valutando di quanto si abbassa la moto salendoci sopra rispetto alla condizione scarica (regolazione del sag, vedi i link postati a Gudino prima). Ecco uno dei motivi per cui il precarico va regolato in base a quanto caricate la moto. Caricando zavorra e bagagli per una settimana di ferie è bene dare un bel po' di precarico per evitare che la moto si abbassi troppo (variazione avancorsa, ridotta luce a terra, rischio fondo corsa etc etc). La presenza dell'articolazione progressiva sul Griso rende la sospensione posteriore più graduale nel suo intervento, aumentando il confort e la tenuta di strada. IMHO: nessuna molla progressiva può sostituire una buona articolazione a parità di qualità dell'ammortizzatore. Ecco perchè su molte moto giappee che hanno perso il link per motivi di costo o per scelte progettuali (ER-6) la sospensione posteriore ha MOLTO bisogno di un trapianto.

Riassumendo:

precarico -> posizione di "neutro" della moto, altezze da terra, soglia di intervento della molla

costante elastica -> rigidità della molla, moto oscillatorio della sospensione

Facile no?

No.

Perchè nelle sospensioni - per fortuna - c'è anche un elemento smorzante idraulico, che ha lo scopo fondamentale di ridurre il numero di oscillazioni necessarie a riportare la moto in equilibrio e non farla assomigliare ad un cammello che cammina (ci siete mai stati sopra?). Giusto per dare una infarinatura: se si cambiano le molle ad una sospensione aumentandone la costante elastica è necessario un intervento che aumenti la frenatura idraulica, altrimenti il numero delle oscillazioni di cui sopra tende ad

umentare e risiamo punto e a capo: moto che va dove vuole. Aggiungiamo a questo il fatto che
avantreno e retrotreno devo parlarsi e va da se che gli interventi sostanziali devono essere fatti "in
coppia".

C'è qualcuno che vuol parlare della scorrevolezza della sospensione (in particolare della forcella) e
dell'importanza di farle lavorare piuttosto che lasciarle impiccate? Io ciavrei un certo impegno... tipo
cenare!

=====