

METTIAMOCI LA FACCIA

Provare qualcosa per metterlo poi pubblicarlo, presuppone l'esporsi al giudizio critico di tutti. Cerchiamo di farlo al meglio, mettendoci la faccia... a volte, purtroppo, anche più di quanto si vorrebbe.

Quello che ci danno lo proviamo davvero o facciamo un giro veloce per poi concentrarci sul testo per redigere una bella Marketta al nostro sponsor?

Visto che ad ogni prova, viene insinuato il dubbio, anche per questa prova ci siamo impegnati al massimo delle nostre possibilità. Abbiamo guidato 25 ore, ed effettuato prove e controprove, sotto il sole e la pioggia, in moto e con gli attrezzi in garage.

Prova e riprova, qualche inconveniente è capitato, in questo caso, i bastoni non ci sono stati messi tra le ruote ma in faccia. Inconveniente dovuto ad un'**eccessiva determinazione (o convinzione) in un passaggio attraverso i rami di una pianta.**

LE SOSPENSIONI NON CENTRANO NULLA CON LE LEGNATE IN FACCIA

Per testare il servizio offerto dalla  abbiamo provato ad inviargli le sospensioni di un vecchio KTM my 2006 che ci sono state restituite preparate secondo loro specifiche.

La prova, per il preparatore, si presenta abbastanza difficile, questo modello di KTM 250, infatti, è noto per un carattere accentuatamente reattivo e ballerino della ciclistica. Per contro, è un'ottima "nave scuola" in quanto la ciclistica reagisce immediatamente, a volte anche troppo, ad ogni singola modifica.



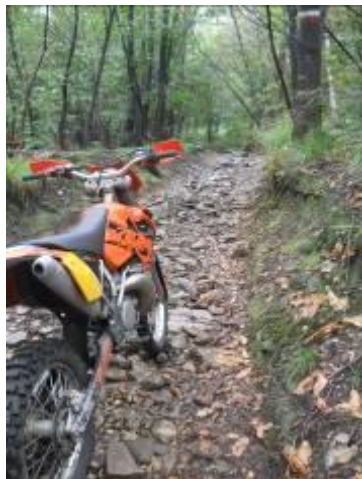
Appena montate le sospensioni, impaziente come un bambino il giorno di Natale, mi sono immediatamente gettato in mulattiera dando gas per quanto potessi. Con enorme delusione ho scoperto che, nonostante la preparazione effettuata, la mulattiera di sasso smosso non sembrava ancora una strada asfaltata! Certi ostacoli, a tutto gas, non potevo ancora permettermi di affrontarli, a meno di non volermi far scaraventare dalla moto contro una pianta.



Senza esagerazioni, ho iniziato allora un percorso di avvicinamento più graduale alla nuova ciclistica agendo sui registri di regolazione per valutare la possibilità di adattare queste sospensioni alle mie esigenze, al mio stile (bradipesco) di guida ed al terreno.

Per effettuare una prova completa in condizioni controllabili e replicabili, mi sono concentrato su un percorso predefinito. Un anello di lunghezza pari a circa 4 km con una varietà di fondi tale da permettere una valutazione complessiva nel maggior numero di condizioni tipiche di una normale uscita. Mulattiera in sasso smosso sia in salita che discesa, tratti di sottobosco in terra, tratti con sassi piantati, radici, prato e fango.

Alcuni tratti del percorso.



La prova é stata effettuata insieme a dei compagni, necessari anche per fare delle valutazioni di paragone con loro e con le loro moto, percorrendo il “tracciato” più volte, e nelle più svariate condizioni meteorologiche.

PROVA

La primissima sensazione è stata positiva.

Il minor attrito di scorrimento é ben avvertibile, sia con la moto ferma che in movimento, soprattutto a bassa andatura e con i registri aperti gli ostacoli sul terreno vengono coperti meglio senza avvertirne particolari effetti alla guida, aumentando l’andatura ho sentito poi la necessità di intervenire sui registri.

Con le regolazioni si percepisce immediatamente la nuova precisione del controllo idraulico rispetto a prima dell’intervento, ad ogni scatto corrisponde una variazione di risposta, sia in positivo se si regola nella giusta direzione; che in negativo se si regola nella direzione opposta a quella effettivamente desiderata.

La mia scarsa sensibilità mi ha fatto poi preferire degli interventi di 2 / 3 click per volta anziché uno solo come sarebbe corretto fare, il tester era quello che passava il convento purtroppo.

Nel tentativo di aumentare l'andatura, a parità di feeling con le sospensioni, ho iniziato ad effettuare degli interventi sui registri partendo dalla forcella, non trovando però immediati miglioramenti.

Per meglio comprendere come fare un buon setting, mi sono fatto aiutare da un amico con un KTM 300 Six days 2013, l'ammortizzatore posteriore è differente e non intercambiabile, ma scambiandoci la forcella, ho potuto capire meglio come intervenire con i registri e con le quote ciclistiche (sfilamento piastra ndr).

Doveroso premettere che tecnicamente le sospensioni del modello 2006 sono differenti da quelle del modello 2012 che, teoricamente, dovrebbero essere decisamente migliori, dotate anche di registro per il precarico delle molle, assente sulle 2006.

Diversamente dalle mie sensazioni, la forcella, montata sulla sua moto, ha dato immediati riscontri positivi. Il riscontro dell'amico (Santino, grazie per l'aiuto), improvvisato come me al ruolo di tester, è stato immediatamente positivo e decisamente soddisfatto della migliore stabilità e precisione di guida ottenuta con la forcella preparata dai tecnici




Le mulattiere non erano asfaltate neppure per lui, ma un sensibile miglioramento di guida era innegabile.

Focalizzata l'attenzione sul comportamento dell'ammortizzatore posteriore, ho avvertito la sensazione che in accelerazione si comprimesse rapidamente, facendo perdere troppo carico alla ruota anteriore perdendone il controllo.

Successivamente chiudendo gradualmente i registri (in particolare quello di compressione) del mono ho avvertito sensibili miglioramenti.

Così la ciclistica mi è parsa più bilanciata e neutrale con il posteriore, che correttamente sostenuto, mi permetteva di mantenere il contatto della ruota anteriore con il terreno facendo quindi lavorare come dovuto la forcella.

Nel tentativo di ottenere ulteriori miglioramenti, regolato il mono, ho provato nuovamente a modificare la regolazione della forcella, qualche ulteriore miglioramento alla risposta della forcella lo ho ottenuto solo con piccole modifiche alla regolazione impostata dai tecnici 

Con un assetto più sostenuto la risposta della ciclistica mi è parsa più neutrale e performante.



Effettuate più prove e test di guida, fino ad un totale di circa 25 ore, ho ritenuto che la regolazione raggiunta, fosse il miglior compromesso tra confort e sicurezza che le mie ridotte capacità di tester mi hanno permesso di apprezzare. Nei tratti più scorrevoli e veloci, affrontando buche ed avvallamenti anche consistenti ed a velocità sostenuta (fino ad 80 km/h in alcuni tratti), sia in accelerazione che in frenata la moto assorbiva bene le asperità senza scomporsi e senza pericolosi trasferimenti di carico.


REGOLAZIONI

Al termine della prova sono giunto alle regolazioni riportate di seguito.

REGOLAZIONE INIZIALE		REGOLAZINE PREFERITA	
FORCELLA			
COMP	17	COMP	16
EXT	20	EXT	15
MONOAMMORTIZZATORE			
COMP	15	COMP	4
EXT	20	EXT	11
SAG STATICO	35	SAG STATICO	30 (gomma 120/90 al posto della 140/80)

CONSIDERAZIONI SULLE REGOLAZIONI

Ad una prima lettura delle regolazioni effettuate, si evince che:

- ✓ La regolazione della forcella è rimasta pressoché invariata rispetto alla regolazione di base dei tecnici .
- ✓ La regolazione del monoammortizzatore ha subito interventi molto più accentuati, in particolare sul registro di compressione.

Raggiunta una regolazione che ho ritenuto soddisfacente ho contato i click; stupendomi di quanto avessi chiuso il registro di compressione del mono, ho quindi ritenuto necessario avvalorare ulteriormente le mie sensazioni con una controprova di funzionamento al banco di lavoro.

La prova al banco é stata effettuata con l'ammortizzatore smontato e senza molla per valutare gli effetti dei registri idraulici.

Comprimendo l'ammortizzatore con le mani e rilasciandolo, ho potuto verificare l'efficacia dei registri, da una condizione di partenza con registri completamente aperti, intervenendo su un registro per volta; è evidente l'aumento della resistenza opposta dal sistema di smorzamento idraulico ad ogni click di regolazione, sinonimo di un corretto funzionamento.

RISCONTRO CRONOMETRICO

Per dare un metro di misura alle mie personali considerazioni ho costantemente cronometrato i tempi sul giro del percorso su cui mi sono concentrato.

Il “tempo sul giro” non è stato rilevato per valutare l’effettiva velocità di percorrenza ma unicamente per valutare la percezione di sicurezza offerta dalle sospensioni.

L’abbassamento dei tempi (rilevato) è quindi sinonimo di superamento degli ostacoli sul percorso con una guida più fluida, a parità di margine di sicurezza percepito.


- Il tempo sul giro iniziale, prima di intervenire sulle regolazioni, era circa 7 minuti in condizioni di asciutto e 7’40” circa con la pioggia.
- Velocità media iniziale: c.a. 4 Km x 7 minuti = c.a. 34,3 Km/h

- Al “termine” delle prove il tempo di percorrenza è sceso a 6’20” in condizioni di asciutto e 7’ sul bagnato.
- Velocità media finale: c.a. 4 km x 6:20 minuti = c.a. 38 Km/h

In considerazione della lunghezza (approssimativa) del percorso, le velocità di percorrenza medie che se ne ricavano non sono certamente da pilota, ma indicative di un miglior feeling con la moto.

I risultati riscontrati assumono ancora maggior valore se si considera che la prova è iniziata a metà Agosto, con terreno asciutto e terminata a fine Settembre, con un fondo decisamente più umido e viscido.

CONCLUSIONI

Per le mie preferenze personali, la regolazione di base predisposta dai tecnici  nasce un’po’ troppo morbida, in particolare il registro di compressione dell’ammortizzatore posteriore.

La precisa risposta dei registri idraulici, dove ora la variazione è percepibile quasi ad ogni singolo click, è sinonimo di qualità realizzativa. Intervenendo sui registri si ottengono significative variazioni di smorzamento che permettono un ampio range di variazione per l’adattamento a differenti preferenze.


Il lavoro di “preparazione” dei tecnici  ha certamente migliorato il funzionamento delle sospensioni.

Le sospensioni di una moto da enduro Racing dispongono di una serie di regolazioni che permettono sensibili variazioni del comportamento ciclistico del mezzo, migliorative, se regolate correttamente, ma anche peggiorative nel caso opposto.

L’amatore non é un tecnico esperto e pertanto, nella maggioranza dei casi, non é in grado di valutare correttamente le regolazioni da effettuare per meglio adattare il comportamento della ciclistica alle proprie sensazioni di guida.



Se non si ha la sfacciata fortuna di montare delle nuove sospensioni a scatola chiusa e trovarsi immediatamente bene, tanti sono gli aspetti su cui é necessario intervenire per trovare la giusta messa a punto. Tali interventi necessitano di conoscenze tecniche ignote all'amatore, che sbagliando può avere negativi riscontri anche dal migliore dei prodotti.

Accettando l'offerta della  di testare le sospensioni insieme a loro, per permetterne un miglior affinamento e regolazione finale da parte dei loro tecnici, sono sicuro che avremmo potuto regolare l'assetto in tempi più rapidi e probabilmente anche meglio, apprezzato ma obbligato dagli impegni quotidiani ho declinato il gentile invito, ho dovuto come molti altri chiedere aiuto per corrispondenza.


In tal senso il servizio di supporto non si é rivelato all'altezza delle mie aspettative ed ho trovato più facile attingere a conoscenze tecniche esterne dalle quali ho ricevuto i suggerimenti che mi sono stati utili ad ottenere il risultato desiderato.

Tester: Edoardo / Santino

Testo: Edoardo

Fotografo: A. Muzzo

Ringraziamenti:

 : per la preparazione delle sospensioni in prova.

Frienduro S.r.L. per la fornitura della Telecamera CONTOUR ROAM2 con la quale sono stati realizzati i video on board che saranno PRESTO pubblicati