



MODIFICA DELLA CICLISTICA

tratto dal forum

www.sv-italia.it

Ho dato una rinfrescata alla ciclistica della mia 650N k2.

Inizio dalla forcella:

Ho aggiunto la sola parte relativa all'idraulica, quella evidenziata nella foto.

Ros la spedisce già assemblata, non preoccupatevi!



Secondo me si può applicare anche alle molle di serie, una prova la farò per pura curiosità.

(N.d.R.: dopo 6 anni, cioè quando scrissi questo resoconto, non ho ancora rimesso le molle di serie, e mai lo farò suppongo...)

Avevo già una modifica alle molle preso da Dilone, per anni usato con olio molto viscoso. Funziona bene, ma è uno spaccapolsi per via dell'olio viscoso. Riducendo la viscosità diventa più confortevole, ma perde di efficacia nel controllo della forcella. Come tutti i kit solo molle.

Ora capisco cosa intendono dire quando si parla di forcella con una vera idraulica, e non con dei tubi forati come la forcella di serie.

Chiariamoci, il kit 2.5 di Ros è una aggiunta alla forcella di serie, niente di più, comunque svolge egregiamente il suo lavoro e lo consiglio vivamente per tre motivi.

1 - Rende la forcella più frenata, come con un olio molto viscoso, ma la forcella rimane confortevole.

2 - Costo veramente esiguo, a dicembre 2013 mi è costata 70 € spedita a casa.

3 - Facile da installare, non richiede nessun intervento da specialisti.

Olio: Ros nel kit completo fornisce anche l'olio di viscosità intorno ai 35 CST (più o meno il valore dell'olio di serie)

Mi sono arrangiato, facendo un mix di Castrol ForkOil (no il sintetico, non era disponibile dal mio ricambista storico)

Per stelo, ho usato 250 ml di 15w e 210 ml di 10w, per una viscosità stimata di 32 cst. con un volume totale di 460 ml per stelo, rimangono 110 mm di aria a stelo compresso.

Se fate il mix, fatelo in un contenitore e mescolate bene i due olii, se li versate direttamente negli steli non si misceleranno completamente.

L'aggiunta del pezzo riduce il SAG di 5mm, per cui se avete margine di regolazione sul precarico potete agire su quello, nel mio caso ho tagliato 5mm dai distanziali, siccome ho normalmente la regolazione del precarico al minimo, tutto fuori.

Nel mio kit molle, in basso, sotto alla molla, è presente anche una rondellona forata. Non l'ho rimessa, altrimenti la molla non si posiziona sul pezzo di Ros.

Per mettere in posizione il pezzo ho usato un "ragno a gambo lungo", non saprei come definirlo. In pratica ha una pinza a tre denti che tengono fermo il pezzo con un pulsante tipo siringa all'altra estremità per rilasciarlo.

Perchè ho fatto così?

Prima di mettere l'olio ho provato l'assemblaggio e ho misurato la distanza del distanziale dall'estremità dello stelo completamente estratto, questo per avere un riferimento.

Ho tolto tutto, ho messo l'olio e pompato per far uscire le bolle d'aria.

Ho calato il pezzo col ragno per essere sicuro che vada a posizionarsi correttamente, ho piazzato molla e distanziale e ho misurato la distanza per avere la conferma di corretto posizionamento.

Et volia, il gioco è fatto!

Sensazioni alla guida:

Ho cercato di prendere tutte le buche/tombini/pezze sull'asfalto possibili, il confort c'è.

In frenata si comporta bene e rilasciando il freno non si viene sparati indietro

Monoammortizzatore:

Ho sostituito quello di serie a 40.000km, mai fatto revisionare.

Ho messo quello di un Kawasaki ZX-6R annata 2008.

Perchè impazzire per mettere un mono usato non compatibile al 100% ?

semplice, lo ho comprato sulla baya spedito a casa dagli USA, tasse doganali comprese, per 57€.

Per intenderci è quello nero con la molla argentata e il serbatoio del gas alla sinistra.

Dalla tabella di compatibilità che gira da tempo in rete ho trovato i dati.

Years	2007-2008
Length (mm)	340.0
Kg/mm	9.2
Preload?	Yes
Compression Damping?	Yes (High/Low)
Rebound Damping?	Yes (25-way)
Ride Height?	No
Adjustment Notes	Fully adjustable spring preload. Stepless compression damping

Quello che ho potuto misurare è l'interasse ,335,5mm, quindi poco più corto rispetto allo stock DELLA K2.

Altra cosa, ci sta senza dover limare il forcellone, ANCHE con i leveraggi corti, che alzano il retro di 15mm. (leveraggi Dilone, interasse 100mm contro i 105mm dell'originale).

Ok, adesso sarete pronti a scrivere "no, è impossibile/bisogna limare/i leveraggi alzano di più-meno ecc.ecc."

Prima di pensare anche solo minimamente che scrivo caxxate, vi ricordo che sono un accanito sostenitore del metodo scientifico di Galileo, per cui osservo, misuro,elaboro la mia ipotesi e fornisco tutti i dati per poter ripetere l'esperimento.

Non ho misurato grandi differenze con la moto sul cavalletto centrale, ma messa a terra mi sembra leggermete più bassa dietro.

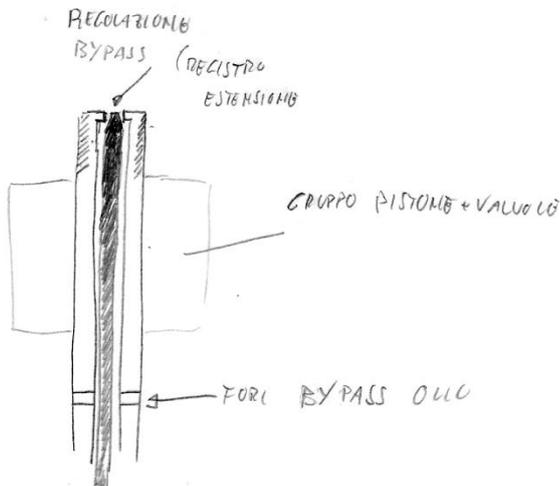
(N.d.R.: in realtà, quanto scritto di seguito, sulle prove e modifiche interne al mono, le feci in un secondo tempo, ma come intervento va fatto subito, pena smonta e rimonta più volte il mono.)



Per capire di quanto sia più bassa dietro, ho costruito un SagMetro (*un insieme di ferraccio per fare una misura ripetibile, non certo uno strumento di misura sofisticato.*)

Probabilmente è troppo inclinato, quindi i 27mm di Sag Statico al posteriore sono ancora di più. Quindi la moto sta ALMENO 20mm più bassa dietro (il mono stock era regolato per 7mm di statico) .

(N.d.R.: nel forum c'è tutta la cronistoria delle prove e del perché ho aperto il mono, qui ve la tralascio)



Aprendo il mono, ho capito perché la regolazione del freno in estensione non regolava niente: quello del mio era inchiodato in posizione di tutto chiuso.

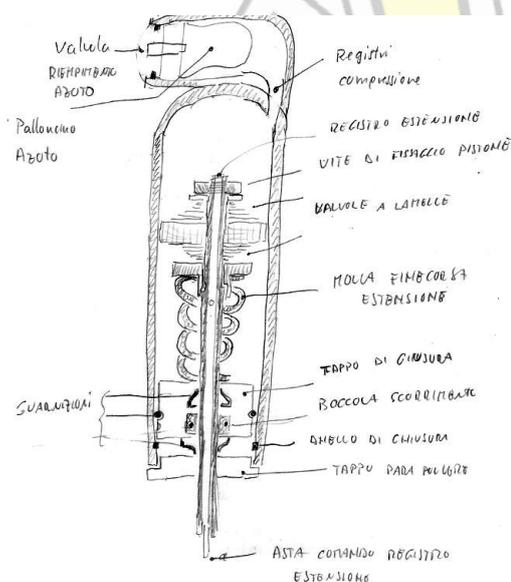
Rimuovendo il piedino, ho visto sto pezzo di asta che spunta dallo stelo del pistone, tirando con le pinze esce, spingendo torna in posizione ma li rimane. Nel registro non c'è nulla che può estrarre l'asta, ma solo inserirla, quindi c'è qualcosa che non va.

Ipotesi: è costruito in economia, quindi senza sistema di fuoriuscita, viene estratto solo dalla forza di gravità (non credo proprio) e dalla pressione dell'olio "pressurizzato".

Basta realizzare un sistema con una molla di contrasto che faccia fuoriuscire l'asta, bastano 4mm di escursione, oppure basta ricaricare l'azoto. Ovviamente io ho fatto il sistema a molla...

Inoltre, quando ho smontato tutto, ho trovato il polmoncino di gomma "schiacciato", e la prima causa che mi viene in mente è che fosse scarico, quindi la pressione dell'olio lo ha deformato. Ma l'olio non ha pressione, quindi ho supposto che il polmone avesse delle perdite, e infatti gonfiato a 3 atmosfere e messo in acqua ho notato piccole polle formarsi sulla superficie esterna del polmone.

Un bel trattamento all'interno con colla a base di lattice di gomma (si trova in ferramenta, o nei vari Brico) e ho sigillato l'interno. La prova in acqua mi ha dato ragione.



Poi, ho aumentato l'interasse del mono, quei 2.5mm in meno non mi sono mai andato a genio.

Prove e prove di sag statico e rider con i leveraggi standard (105mm) e corti (99mm) ripetute fra i due mono (Standard e Kawa) mi hanno portato alla conclusione che:

1- La molla del Kawa è più dura dello standard

2- accorciando i leveraggi si alza il retro di 20mm

3- coi leveraggi corti, cambia la progressione dell'intera sospensione, col risultato apparente di avere una molla ancora più dura, indipendentemente

dal mono installato

4- col mono Kawa più corto ho dovuto stracaricare la molla per avere l'altezza della moto che mi

piace, ma ho poco SAG, quindi perdo il retro in frenata (mettimi anche che l'estensione era tutta chiusa....)

Quindi:Leveraggi standard e mono 10mm più lungo dello standard portano la moto ad essere alta 20mm in più rispetto alla configurazione di fabbrica (quello che voglio), inoltre la molla "apparentemente" è più morbida, quindi più adatta alla moto.

Allungare il mono di 10mm è un attimo (si fa per dire) ma con i leveraggi standard 105mm, il mono tocca nel forcellone. NON E' BUONO!

Soluzione: allungare di solo 6,5mm il mono e usare dei leveraggi "intermedi" con interasse 102mm che mi sono fatto realizzare in Ergal.

Per aumentare l'interasse è un attimo, basta semplicemente tagliare la molla che nel disegno ho chiamato "*molla finecorsa estensione*".

Considerato che ho usato il flessibile, o frullino o smerigliatrice angolare dir si voglia, ne avrò tolto anche in più.

Non importa! Il mio obiettivo è quello di arrivare ad una specifica altezza del retro (quella che avevo col mono originale e i leveraggi corti quando sono in sella) avendo il più possibile escursione del mono in estensione. Anche se non è corretto, regolo l'altezza lavorando sul precarico.

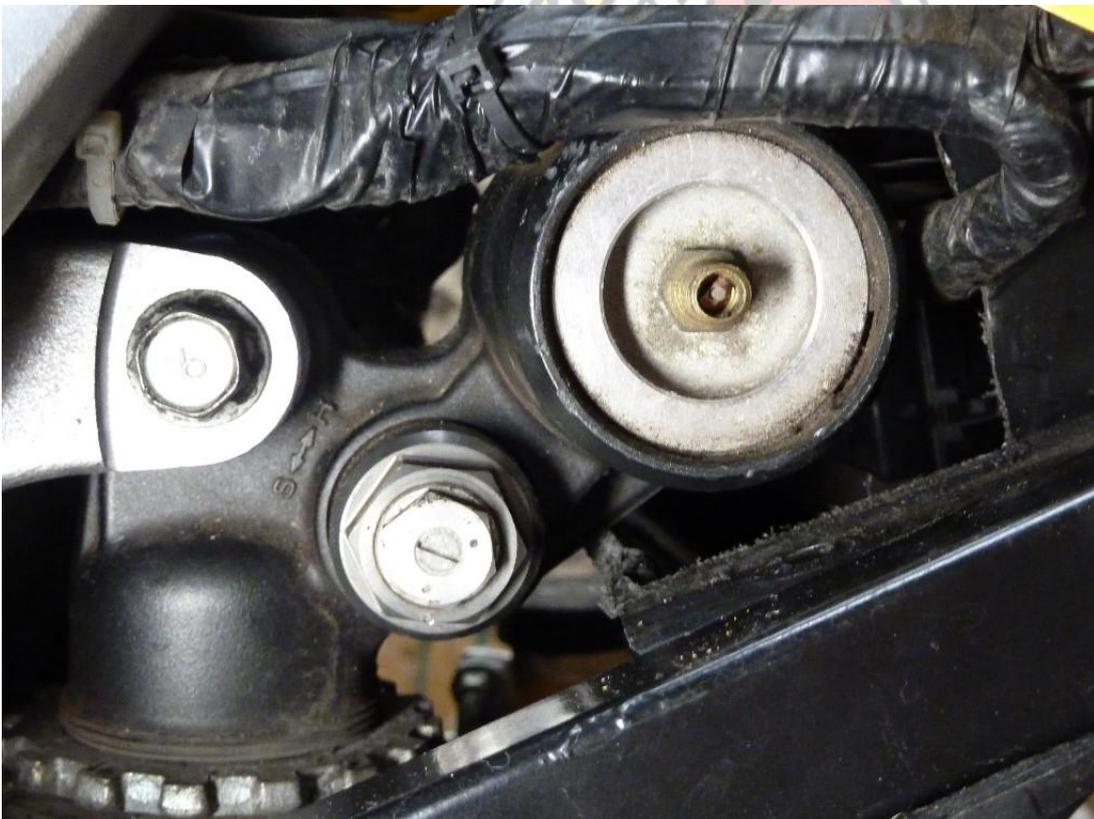
Questa molla fa il finecorsa di estensione, quindi lavora praticamente mai, solo in fase di montaggio e con la moto sollevata completamente da terra.

O nelle staccate feroci, quando la moto perde aderenza dietro, cosa che voglio evitare, per questo ho fatto tutto sto ca..zo di lavoro

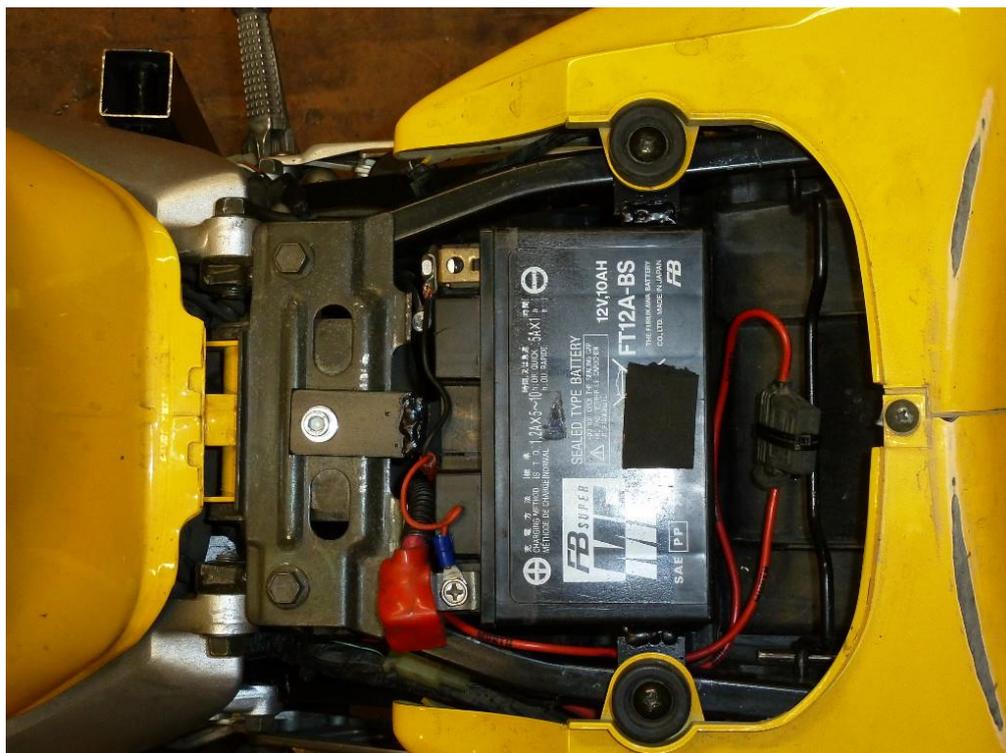
Risultato: Assetto alto "il giusto", ovvero 25mm rispetto alla configurazione di fabbrica, SAG rider di 30mm e soprattutto, comportamento un poco più progressivo della sospensione (rispetto ai leveraggi corti 99mm)

Per fare il lavoro completo va inserito uno spessore di 10mm fra la molla e l'anello inferiore, per poter rimanere un po' di regolazione di precarico con le ghiera, così come sono adesso, sono a fondo corsa col precarico, ovvero tutto compresso. (N.d.R.: non l'ho mai fatto...)

Preparato a gusto del pilota, si procede all'installazione vera e propria del mono.
Va tagliato il vano batteria, con questo mono, il serbatoio interferisce col vano.



Ho fatto tutto in opera, senza smontare il "plasticone", usando una lama da ferro di una sega ad arco manuale (la classica sega da ferro, per intenderci) libera, senza arco.



Ho fatto un piccolo telaio per la batteria fissato sotto alle viti che bloccano i tappi di gomma di appoggio della sella, e davanti fissato con una vite alla piastra dalla quale avete già tagliato il fermo della batteria. La batteria rimane 1cm più in alto rispetto la telaio reggisella. Basta e avanza, anzi sopra alla batteria ho messo della

gomma adesiva per tenere la batteria ferma.

La protezione di gomma rossa del polo positivo non è al suo posto perfettamente, ma perchè non ho mai voluto sistemare i collegamenti delle varie "prese", una per il caricabatterie e una per i fari aggiuntivi.

Per fissare il mono, come vite superiore si recupera quella originale, per la vite inferiore ho preso in ferramenta una vite M10 col gambo NON filettato di misura tale che il gambo non filettato riesca passare da parte a parte della forcella del mono. Se il gambo non filettato esce di 1 mm, non ci sono problemi. Una rondella a passa la paura.

L'eccedenza del filetto, considerato anche il dado, si taglia via.

Ho usato un dado NON AUTOBLOCCANTE con qualche goccia di frenafilletti. Il dado è veramente vicino al collettore del cilindro posteriore, quindi l'autobloccante mi sa che prima o poi si scioglie.

Come vite ho preso una di grado 8.8, se volete stare dalla parte del tranquillo cercatela più "resistente" oppure inox A2.70.

Comunque, meglio aver il gambo non filettato, la vite è più debole dove c'è il filetto perché il diametro si riduce, per via della filettatura.

"Perchè impazzire per mettere un mono usato non compatibile al 100% ?"

semplice, lo ho comprato sulla baya spedito a casa dagli USA, tasse doganali comprese, per 57€.

Così, per condividere con gli amici, sperando che a qualcuno interessi.

Un saluto, Dip dal forum www.sv-italia.it

