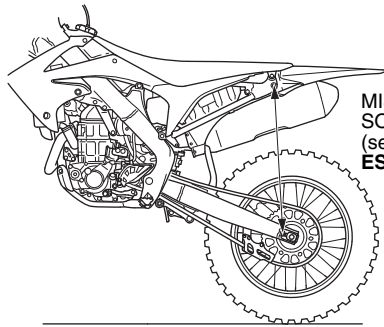


5. Misurare la dimensione *sotto carico senza pilota*.

Farlo con la CRF impostata sull'abbassamento da gara standard.



MISURA CON LA MOTO  
SOTTO CARICO  
(senza pilota)  
ESEMPIO: 550 mm

Esempio:

Senza carico = 600 mm

– Con carico = 550 mm

Abbassamento = 50 mm  
(senza pilota)

6. Calcolare la dimensione dell'*abbassamento libero*.

Per fare ciò, sottrarre la dimensione *sotto carico senza pilota* (fase 5) dalla dimensione *senza carico* (fase 2).

L'abbassamento libero indica di quanto si devono abbassare le sospensioni posteriori a causa del peso sospeso della CRF.

Con il precarico della molla impostato in modo da ottenere l'abbassamento da gara adeguato, le sospensioni posteriori devono abbassarsi di 10 - 25 mm.

Se il retro della CRF si abbassa meno di 10 mm per effetto del suo proprio peso, la molla è troppo rigida per il peso del pilota. Dato che non è compressa a sufficienza, ridurre il precarico della molla o sostituire la molla dell'ammortizzatore con una molla più morbida.

## Flessibilità della molla

Se il pilota è più leggero o più pesante rispetto alla media e non riesce a impostare l'altezza di guida adeguata senza alterare il corretto precarico della molla, considerare l'acquisto di una molla dell'ammortizzatore posteriore alternativa.

Una molla troppo morbida per il peso del pilota richiede un precarico eccessivo per ottenere l'abbassamento appropriato e, quindi, l'estremità posteriore della motocicletta si solleva. Ciò fa sì che la ruota posteriore scarichi troppo nell'aria e raggiunga il finecorsa superiore durante la corsa di espansione. L'estremità posteriore può raggiungere il finecorsa superiore nel caso di leggere frenate, o scodare su terreni particolarmente spigolosi. Può raggiungere il finecorsa superiore quando il pilota scende dalla sella.

Grazie all'elevata capacità di assorbimento della gomma dell'ammortizzatore, potrebbe essere difficile accorgersi quando la sospensione della CRF va in battuta. Alcuni piloti potrebbero pensare che lo smorzamento o il coefficiente di rigidità sia eccessivo. In realtà, è molto più probabile che il problema sia un precarico insufficiente della molla o una molla troppo morbida. Entrambe le situazioni impediscono l'utilizzo di tutta la corsa.

Tenere presente che, quando si procede alla massima velocità, delle sospensioni ben registrate possono andare leggermente in battuta ogni pochi minuti. La regolazione delle sospensioni per evitare questa battuta occasionale può compromettere le prestazioni complessive delle sospensioni più di quanto ne valga la pena.

Una molla troppo rigida per il peso del pilota non permette al pneumatico posteriore di far presa a fondo sul terreno durante l'accelerazione e trasmette maggiormente al pilota le sollecitazioni causate dalle asperità del percorso.