

Shock manual

V3.1 ITALIANO





INDEX

		Page
Hyperp	ro Shock introduzione	4
	Manutenzione	5
Ammo	rtizzatore posteriore, rimozione e installazione	
M1	Mono ammortizzatore (& Telelever anteriore)	6
M2	Doppi ammortizzatori	6
М3	Link system - Leveraggio	6
M4	Serbatoio remoto / Regolatore precarico remoto	7
Setup		
S1	Cose da controllare prima	8
S2	Static Sag misurazione e regolazione	9
S3	Configurazione dello smorzamento o freno idraulico	11
S4	Gestione della tabella di risoluzione dei problemi	15
Etichet	ita con parametri ordinati	16

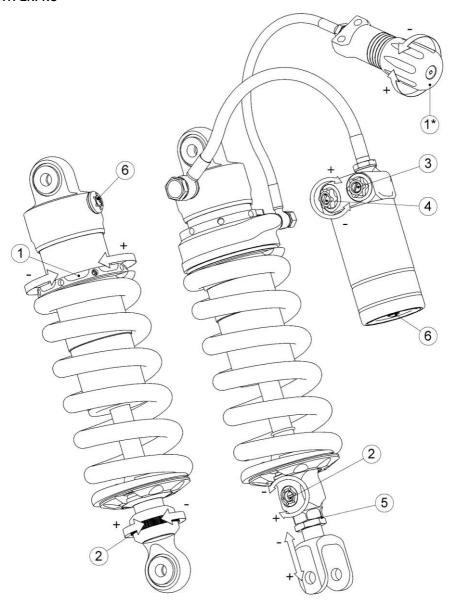
Note sulla sicurezza: importanti informazioni sulla sicurezza sono evidenziate dalle seguenti annotazioni:

- AVVERTIMENTO! La mancata osservanza delle avvertenze potrebbe
- provocare lesioni gravi o mortali. NOTA: Indica informazioni importanti per la procedura.

AVVERTIMENTO! - Studia il manuale e assicurati di aver compreso appieno le istruzioni di montaggio. In caso di domande sulla corretta installazione, contattare un rivenditore Hyperpro.



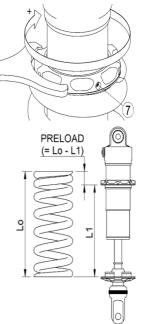
PANORAMICA SUL MONO HYPERPRO

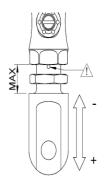


Ammortizzatore Hyperpro basic in emulsione (a sinistra) e ammortizzatore full optional con serbatoio



- 1 Regolatore precarico molla: regola la quantità di precarico della molla, che determina la quantità di abbassamento (vedere S2). Richiede uno chiave speciale, inclusa con l'ammortizzatore. Per regolare il precarico, prima trovare e allentare il bullone di bloccaggio (7) in uno dei fori dell'anello di regolazione. Utilizzare l'attrezzo speciale nei fori per regolare il precarico della molla. Assicurarsi che il bullone di bloccaggio (7) sia serrato dopo ogni regolazione.
- 1* Regolatore del precarico idraulico (opzionale): consente una regolazione più semplice del precarico della molla senza attrezzi. Basta girare in senso orario per aumentare il precarico della molla.
- 2 Regolatore dello smorzamento in estensione: regola la quantità di smorzamento quando l'ammortizzatore si estende. Disponibile come dispositivo di regolazione manuale a ghiera (+/- 48 clic) o cacciavite (+/- 28 clic).
- 3 Regolatore compressione ad alta velocità (colore viola o contrassegnato con "H") - regola la quantità di smorzamento quando l'ammortizzatore viene compresso nell'intervallo di alta velocità (+/- 28 clic).
- 4 Regolatore compressione di bassa velocità (colore dorato o contrassegnato con "L") - regola la quantità di smorzamento quando l'ammortizzatore viene compresso nell'intervallo di bassa velocità (+/- 28 clic).
- 5 Regolatore di lunghezza (opzionale): regola la lunghezza dell'ammortizzatore per modificare l'altezza da terra posteriore, senza modificare l'abbassamento(SAG). Utilizzare una chiave da 22 mm per allentare il dado di bloccaggio, quindi regolare la lunghezza ruotando l'ammortizzatore (chiave da 22 mm) o l'occhiello / forcella di montaggio. AVVERTIMENTO! assicurati che il segno sia solo visibile, non oltre! Almeno 8 mm di filetto dovono essere dentro l'ammortizzatore. Assicurarsi che il dado di bloccaggio sia serrato dopo ogni regolazione!
- 6 Tappo di riempimento azoto Gli ammortizzatori contengono gas pressurizzato, NON APRIRE!





MANUTENZIONE DEGLI AMMORTIZZATORI

In generale, ispezionare regolarmente l'ammortizzatore per rilevare eventuali danni e perdite. Lavare l'ammortizzatore con un detergente delicato. Fare attenzione con i pulitori ad aria compressa / elettrici ed evitare di utilizzare detergenti aggressivi. Proteggi il tuo ammortizzatore con PUTOLINE 1001 o simile.

Gli ammortizzatori Hyperpro devono essere sottoposti a manutenzione ogni 20.000 km o una volta ogni 2 anni (a seconda dell'evento che si verifica per primo) da un rivenditore certificato Hyperpro Service, o invia una mail ad info@rinolfi.it



ISTRUZIONI PER IL MONTAGGIO DELL'AMMORTIZZATORE

NOTA: Si consiglia vivamente di seguire il manuale di officina del veicolo per la corretta procedura di montaggio.

- 1 Posizionare la moto ferma e stabile con la ruota posteriore sollevata da terra. Non utilizzare un cavalletto alzamoto sul forcellone.
- 2 Rimuovere custodie, selle e carrozzeria se necessario per raggiungere i punti di fissaggio dell'ammortizzatore.
- 3 Se l'ammortizzatore ha un serbatoio remoto e / o un precarico idraulico con un regolatore a distanza, devono essere rimossi dalla moto insieme all'ammortizzatore. Rimuovere i bulloni o i morsetti delle parti remote, in modo che siano allentati e possano essere rimossi.
 AVVERTIMENTO! I tubi flessibili non devono essere staccati dall'ammortizzatore, il sistema è pressurizzato!

M1. MONO SHOCK (& TELELEVER FRONT)

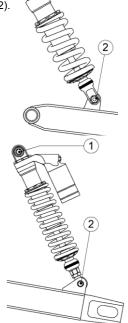
- 4 Rimuovere i dadi dai bulloni di montaggio dell'ammortizzatore (1 e 2).
- 5 Sostenere o sollevare la ruota posteriore per estrarre i bulloni dell'ammortizzatore e rimuovere l'ammortizzatore dalla moto.
- 6 Posiziona l'ammortizzatore Hyperpro nella motocicletta. Posizionare il bullone superiore (1). Sollevare la ruota posteriore per posizionare il bullone inferiore (2). Serrare i dadi alle impostazioni di coppia corrette. Se presente, montare il serbatoio del telecomando e / o il regolatore del precarico del telecomando sulla moto.

M2. TWIN SHOCK

- 4 Rimuovere i dadi dai supporti dell'ammortizzatore (1 e 2).
- 5 Sostenere o sollevare la ruota posteriore per estrarre il / i bullone / i dell'ammortizzatore e rimuovere gli ammortizzatori dalla moto.
- 6 Posiziona gli ammortizzatori Hyperpro nella motocicletta. Posizionare il bullone o il dado superiore (1). Sollevare la ruota posteriore per posizionare il bullone inferiore (2). Stringere i bulloni e / o i dadi.

M3. SISTEMA DI COLLEGAMENTO

Il sistema di collegamento si trova sotto il forcellone. A volte è necessario rimuovere parti dello scarico o della carrozzeria per un migliore accesso.



M2 - twin shock



NOTA: assicurarsi che tutte le parti del sistema di collegamento possano essere montate nella posizione e nella direzione corrette. Verifica la presenza di segni (ad es. Frecce) o creane uno tuo, scatta foto e controlla il manuale di assistenza del tuo veicolo. Un montaggio errato influisce sulla manipolazione e può portare a situazioni pericolose!

Verificare lo stato delle parti della sospensione posteriore. Pulire e lubrificare nuovamente se necessario. Controllare tutti i cuscinetti e le guarnizioni per danni e gioco eccessivo, sostituirli se necessario.

M3.1 SISTEMA DI COLLEGAMENTO - PIASTRE DI COLLEGAMENTO DIRETTE

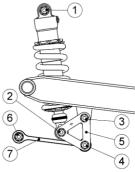
- 4 Rimuovere i dadi (3) e (4). Sostenere o sollevare la ruota posteriore per rimuovere i bulloni e le piastre di collegamento (5).
- 5 Rimuovere i dadi dai bulloni di montaggio dell'ammortizzatore (1 e 2). Rimuovere i bulloni dell'ammortizzatore e rimuovere l'ammortizzatore dalla moto. Se non c'è abbastanza spazio per rimuovere l'ammortizzatore, rimuovere anche il bullone (6) e il collegamento (7).
- 6 Posiziona l'ammortizzatore Hyperpro nella motocicletta. Posizionare il bullone superiore (1). Montare tutte le parti nell'ordine corretto e sollevare la ruota posteriore fino a posizionare il bullone finale (3 o 4). Serrare i dadi alle impostazioni di coppia corrette. Se presente, montare il serbatoio remoto e / o il regolatore remoto del precarico.



M3.1 - straight plates

M3.2 LINK SYSTEM - LEVERAGGIO

- Il modo più semplice è rimuovere le piastre di collegamento.
 Assicurarsi che tutte le parti possano essere rimontate nella posizione corretta. Di solito è sufficiente rimuovere il bullone dell'ammortizzatore (2) e uno dei bulloni di collegamento (3 o 4) per rimuovere l'ammortizzatore. Rimuovere più parti se è necessario più spazio.
- 5 Rimuovere il dado e il bullone superiori (1) e rimuovere l'ammortizzatore dalla moto. A seconda del modello, questo è possibile lungo il lato superiore del forcellone o sotto. A volte è necessario sollevare la ruota posteriore per creare spazio sufficiente per estrarre l'ammortizzatore.
- 6 Posiziona l'ammortizzatore Hyperpro nella motocicletta. Posizionare il bullone superiore (1). Montare tutte le parti nell'ordine corretto e sollevare la ruota posteriore per posizionare il bullone di collegamento finale. Serrare i dadi alle impostazioni di coppia corrette. Se presente, montare il serbatoio remoto e / o il regolatore remoto del precarico.



M3.2 - triangular plates

M4. SERBATOIO REMOTO E REGOLATORE DI PRECARICO REMOTO

Se l'ammortizzatore Hyperpro è dotato di un serbatoio remoto e / o un regolatore remoto del precarico, le parti remote devono essere montate sulla motocicletta con le parti incluse. NOTA: leggere il manuale di istruzioni di montaggio aggiuntivo per informazioni più specifiche.



S1. SETUP, cose da controllare prima

Prima di apportare modifiche alle impostazioni delle sospensioni, assicurati che tutto il resto sia in buone condizioni utilizzando i seguenti passaggi. Cerca i dettagli e le impostazioni nel manuale della tua moto. I problemi di gestione non si verificano solo quando la sospensione è impostata in modo errato. La messa a punto delle sospensioni è inutile quando il resto della moto non è buono!

- Controllare gli pneumatici Una pressione degli pneumatici errata può causare vari problemi di manovrabilità, dovrebbe essere controllata regolarmente per assicurare una buona manovrabilità. Il produttore di pneumatici può fornire le informazioni corrette per i tuoi pneumatici. Controllare i pneumatici per eventuali usure insolite, danni, perdite e correggere la profondità della filettatura. Se i pneumatici sono usurati o comunque difettosi, sostituirli.
- CONTROLLO SOSPENSIONE ANTERIORE Posizionare la moto con la ruota anteriore sollevata da terra. Assicurarsi che non ci sia peso appoggiato sulla sospensione anteriore. Afferra le forcelle vicino all'assale anteriore. Prova a spingerli avanti e indietro, non dovrebbe esserci praticamente alcun gioco tra il cannotto di sterzo e le forcelle. Notare anche se c'è gioco nelle forcelle, dovrebbe esserci un gioco minimo tra il tubo interno ed esterno. Se c'è gioco, è probabile che le boccole della forcella siano usurate; la forcella dovrebbe essere revisionata.
 Il piantone dello sterzo può essere serrato per impostare il gioco. Troppo stretto e lo sterzo diventa pesante. Se c'è gioco con un piantone dello sterzo stretto, controllare i cuscinetti del cannotto di sterzo in quanto probabilmente sono usurati, sostituirli se necessario. Sterza la moto. Se il movimento non è regolare e / o si avvertono romori, è necessario controllare i cuscinetti del cannotto di sterzo e se usurati devono essere sostituiti. Controllare la sospensione anteriore per perdite dalle quarnizioni, sostituirle se necessario.
- CONT. sospensione posteriore Posizionare la moto con la ruota posteriore sollevata da terra. Non usare alzamoto sul forcellone.

 Prova a muovere il braccio oscillante da un lato all'altro. Dovrebbe esserci poco gioco tra il forcellone.

e il resto della moto. Se c'è gioco i cuscinetti del forcellone devono essere controllati e se usurati devono essere sostituiti. Prova a muovere il braccio oscillante su e giu , in caso di gioco è probabile che i cuscinetti del forcellone e/o del sistema di collegamento dell' ammortizzatore, siano usurati quindi da sostituire

- CONT. catena Verificare che la tensione della catena sia impostata correttamente. Pulire e lubrificare
 Il lubrificante penetra meglio quando la catena è calda, subito dopo aver guidato la moto.
 Suggerimento: lubrificare la catena dopo aver guidato sotto la pioggia poiché il lubrificante
 può essere lavato via. Assicurarsi che pignone e corona siano allineate correttamente. Di
 solito ci sono strisce di misurazione sul forcellone, per l'allineamento della ruota posteriore
 quando il gioco della catena è regolato. Se le maglie della catena sono danneggiate,
 usurate, non si muovono agevolmente e / o la corona sono usurate, devono essere
 sostituite.
- CONT. Ruote Fai girare le ruote. Se una ruota non si muove in modo fluido o ha molta resistenza, controllare se il freno sta trascinando. Se una ruota ha gioco nel supporto (la ruota può muoversi lateralmente mentre l'asse è serrato) i cuscinetti sono probabilmente usurati; sostituirli se necessario. Se durante la guida ci sono molte vibrazioni, controllare l'equilibratura delle ruote.
- CONT. Allineamento ruote se le ruote non sono allineate correttamente la moto tende a sterzare
 Questo anche se il telaio non è diritto; se la tua moto ha subito un incidente è possibile che
 sia piegato.

NOTE: Se la tua moto non è tecnicamente in buone condizioni, rivolgiti a un rivenditore qualificato per l'assistenza.

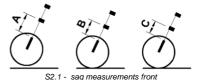


S2. STATIC SAG, misurazione e regolazione

L'abbassamento statico è la quantità di corsa utilizzata come risultato del peso stesso della moto, senza conducente. È meglio misurato da due persone; uno misura mentre l'altro tiene la moto in posizione verticale.

S2.1 MISURAZIONE STATIC SAG anteriore

Scegli una distanza da misurare tra la piastra e l'asse della ruota (es. Lunghezza cromata visibile). Misura le seguenti situazioni:



- A Riferimento Ruota anteriore sollevata da terra, nessun peso grava sulla sospensione anteriore.
- B Sag alto La moto è su entrambe le ruote, su una superficie piana senza pilota. Solleva la parte anteriore della moto e lasciala scendere con il suo stesso peso molto lentamente, non spingere!
- C Sag basso La moto è diritta su entrambe le ruote, su una superficie piana senza pilota. Spingi la parte anteriore verso il basso e lasciala salire molto lentamente, rallenta il movimento in modo che non rimbalzi.

Calcoco Front Static Sag =
$$A - \left(\frac{B+C}{2}\right)$$
 = mm

Trova il SAG STATICO corretto sul manuale della molla della forcella Hyperpro o nel manuale di assistenza della motocicletta. L'abbassamento anteriore può essere modificato modificando la quantità di precarico della molla della forcella, vedere S2.3. (Per l'uso su strada, l'abbassamento anteriore senza pilota dovrebbe essere circa il 20% della corsa massima della forcella.)

S2.2 MISURAZIONE STATIC SAG POSTERIORE

misurare la lunghezza del forcellone (L) Utilizzare un pezzo di nastro per segnare un punto alla stessa distanza (L) dal bullone anteriore del forcellone alla carenatura. NOTA: assicurarsi di utilizzare nastro adesivo che non danneggi la carenatura. Misurare la distanza dall'asse posteriore al punto in cui:



S2.2 - sag measurements rear

- A Riferimento La ruota posteriore è sollevata da terra, nessun peso grava sulla sospensione posteriore.
- **B** Sag alto La moto è su entrambe le ruote, su una superficie piana senza pilota. Solleva la parte posteriore della moto e lasciala scendere sotto il suo stesso peso lentamente, non spingere!
- C Sag basso La moto sta su entrambe le ruote, su una superficie piana senza pilota. Spingi la parte posteriore della moto verso il basso e lasciala salire lentamente, non lasciarla rimbalzare!

Calcolo Rear Static Sag =
$$A - \left(\frac{B+C}{2}\right)$$
 = mm

Trova il corretto SAG STATICO sull'etichetta Hyperpro. L'abbassamento posteriore può essere modificato modificando la quantità di precarico della molla posteriore, vedere S2.3. (Per l'uso su strada, l'abbassamento posteriore senza conducente dovrebbe essere circa il 10% dell'escursione massima della ruota posteriore.)



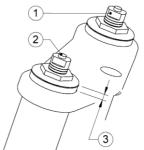
NOTA: a volte il precarico e l'abbassamento statico sono entrambi menzionati su un'etichetta o in un manuale di assistenza. L'abbassamento statico è il valore più importante, se necessario regolare il precarico fino a raggiungere il valore di abbassamento desiderato.

S2.3 REGOLAZIONE SAG

L'abbassamento o SAG può essere regolato con il regolatore del precarico della molla (se disponibile). Regolare il precarico nella direzione corretta e misurare nuovamente B e C fino a raggiungere l'abbassamento statico corretto(sag).

Per un abbassamento minore, applicare più precarico della molla. Per un abbassamento maggiore, applicare un precarico della molla inferiore.

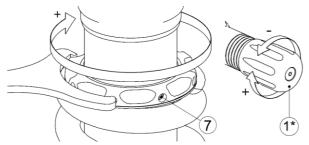
Anteriore: la regolazione del precarico è facile se la forcella è dotata di regolatori del precarico (1), di solito meno anelli visibili indicano più precarico. (controlla il manuale del tuo veicolo per la posizione esatta e la funzione). Assicurarsi che entrambi gli steli della forcella abbiano la stessa impostazione di precarico.



cartridge fork: (1) preload adjuster, (2) rebound adjuster, (3) mounting height.

Posteriore: utilizzare la chiave nei fori per regolare il precarico a ghiera della molla. Assicurarsi che il bullone di bloccaggio (7) sia allentato prima e serrato dopo ogni regolazione.

Regolatore idraulico: è sufficiente ruotare la manopola (1 *) in senso orario per aumentare il precarico della molla.



S2.4 COMPENSAZIONE SAG PER ALTO CARICO O SUPPLEMENTARE

Sotto carichi pesanti (cioè con un passeggero e un bagaglio per una vacanza) il cedimento aumenta. La moto è più vicina al suolo, c'è meno altezza da terra. È possibile applicare più precarico per compensare questo.

La guida in coppia e / o il bagaglio influenzano l'ammortizzatore più della forcella, poiché la maggior parte del peso viene trasportata nella parte posteriore della moto, quindi l'aumento del precarico per l'ammortizzatore dovrebbe essere solitamente maggiore.

Misurare l'abbassamento statico posteriore (vedi S2.2), senza pilota, ma con il peso aggiuntivo (passeggero e / o bagaglio) sulla moto. Aumentare il precarico della molla fino a quando l'abbassamento statico è uguale all'abbassamento statico consigliato sull'etichetta.

Assicurati di annotare la regolazione del precarico (giri), in modo da poter tornare facilmente all'impostazione normale quando necessario.



S3. REGOLAZIONE IDRAULICA

Lo smorzamento regola solo la velocità del movimento della sospensione, non la forza della molla. La sospensione alla fine si sposterà della stessa distanza quando la forza applicata è la stessa per un tempo sufficientemente lungo, indipendentemente dallo smorzamento. Le impostazioni di smorzamento cambiano solo il tempo necessario per arrivarci. Più smorzamento rallenta il movimento e meno smorzamento lo rende più veloce.

- Regolatore in estensione controlla la velocità con cui la sospensione si estende alla normale altezza da terra dopo aver superato un dosso o quando si rilascia il freno. Lo smorzamento in estensione è talvolta indicato anche come smorzamento della tensione ("TEN").
- Regolatore compressione
 controlla la velocità con cui la sospensione viene compressa
 quando si colpisce un dosso o si frena bruscamente. Lo smorzamento della compressione è
 talvolta indicato anche come smorzamento dell'urto.

Le impostazioni di smorzamento in estensione e compressione possono influenzarsi leggermente a vicenda in alcune forcelle e ammortizzatori. Ad esempio: un forte aumento dello smorzamento in estensione della forcella può anche dare un aumento dello smorzamento in compressione della forcella. Le forcelle e gli ammortizzatori sinistro e destro non possono influenzarsi a vicenda ovviamente poiché l'olio di smorzamento è separato, dovrebbero essere impostati allo stesso modo. Alcune forcelle utilizzano funzioni interne separate e avranno solo lo smorzamento in compressione in una gamba e solo lo smorzamento in estensione nell'altra, controlla il manuale del proprietario del tuo veicolo per i regolatori disponibili e la loro posizione sulla moto.

Per prima cosa controllare le condizioni generali della moto e assicurarsi che l'abbassamento statico sia regolato correttamente prima di impostare lo smorzamento (vedere i capitoli S1 e S2).

Per impostare correttamente le sospensioni, prova a guidare la moto ogni volta che qualcosa viene cambiato. Se modifichi le impostazioni delle sospensioni, la moto si sente e si comporta in modo diverso. Prova la moto in base alle tue normali condizioni di guida e al tuo stile di guida. Guida sempre in sicurezza e non correre rischi inutili! Evita di guidare nel traffico intenso perché può essere pericoloso quando la moto ha una manovrabilità diversa.

S3.1 IMPOSTAZIONE DI BASE DELLO SMORZAMENTO

- Verificare l'impostazione corrente e annotarla. Ruotare le viti di smorzamento al massimo (in senso orario) contando il numero di clic o giri mentre lo si fa. I clic o le svolte vengono sempre contati dall'impostazione massima verso l'esterno (in senso antiorario).
- Usa le impostazioni di base consigliate da HYPERPRO. Si trovano sulle etichette (vedi: <u>Rebound & Compression</u>). Le impostazioni consigliate da HYPERPRO sono impostazioni medie per un utilizzo normale. È possibile regolare le sospensioni in base alle preferenze personali e allo stile di guida.
- Comprimi sospensione anteriore e posteriore e se ti sembra ok, fai un giro di prova. Se sei soddisfatto della configurazione, hai terminato l'installazione! Se non sei soddisfatto della configurazione, puoi procedere ai seguenti capitoli per trovare un'impostazione migliore o, se non ti senti a tuo agio nel farlo da solo, consulta un rivenditore Hyperpro.



S3.2 IMPOSTAZIONE AVANZATA DELLO SMORZAMENTO - ANTERIORE

- Innanzitutto, aprire completamente lo smorzamento in compressione (ruotare in senso antiorario fino a raggiungere il minimo). Ciò ti consentirà di spingere la forcella senza alcuna restrizione.
- Aumentare lo smorzamento in estensione fino a quando la sospensione non si alzerà con un movimento regolare. Non dovrebbe muoversi troppo velocemente (sparare verso l'alto) e rimbalzare solo una volta; dopo averla spinta dovrebbe salire e tornare indietro all'altezza del sag statico iniziale e fermarsi.
- Aumentare lo smorzamento della compressione finché non si sente controllato, senza essere
 duro. Utilizzare il minor smorzamento in compressione possibile. La maggior parte della
 forza di sospensione dovrebbe essere assorbita dalla molla, con lo smorzamento come
 limitazione della velocità. Se la sospensione si comprime troppo velocemente aumentare lo
 smorzamento in compressione. Riduci lo smorzamento in compressione quando la
 sospensione si comprime troppo lentamente, la moto è dura e gli urti vengono trasmessi
 direttamente al conducente attraverso il telaio e il manubrio.

Troppo smorzamento in estensione (chiuso)fa sentire la parte anteriore bloccata e dura, la sensazione di controllo è persa. Un eccessivo smorzamento in estensione può far cadere il pacco forcella; la moto non ritorna abbastanza velocemente nell' ordine di marcia standard dopo essere stata compressa e si abbassa sempre di più su una serie di dossi. L'anteriore è basso e la moto tende a sovrasterzare (chiude verso l'interno) nelle curve lunghe e veloci e si siede nelle curve lente. Durante l'accelerazione, la parte anteriore può sbacchettare perché la ruota anteriore perde trazione

Uno smorzamento in estensione troppo aperto fa saltare la forcella quando il freno viene rilasciato. La sospensione si estende troppo velocemente quando si entra in curva, causando sottosterzo nelle curve veloci e cadendo verso l'interno nelle curve lente. La parte anteriore sembra vaga e dà poco feedback.

Un eccessivo smorzamento della compressione può rendere la forcella troppo lenta, con conseguente sterzata lenta nelle curve veloci. Gran parte dello smorzamento della compressione può essere piacevole durante le frenate brusche, anche se l'anteriore si sente molto duro sui dossi, a volte anche saltellando. La parte anteriore può tremare e la maggior parte degli urti si fa sentire direttamente attraverso il manubrio, quindi bisogna sfrenare(aprire la regolazione)

Uno smorzamento in compressione troppo basso può far chiudere la forcella troppo velocemente durante la frenata. La moto non si sente controllata quando si frena bruscamente e sopra i dossi. La moto sovrasterza (sterza troppo velocemente) in curva. In caso di frenata brusca, la ruota posteriore può perdere aderenza.



S3.3 SETUP SMORZAMENTO AVANZATO - POSTERIORE

- Innanzitutto, aprire completamente lo smorzamento in compressione (ruotare in senso antiorario fino a raggiungere il minimo). Ciò ti consentirà di spingere la parte posteriore senza alcuna restrizione
- Aumenta lo smorzamento in estensione fino a quando la sospensione è tutta sfrenata.
 Dovrebbe muoversi il più velocemente possibile verso l'alto, senza superare il livello di abbassamento statico. Spingi la parte posteriore, quando la moto risale dovrebbe muoversi con le tue mani, non dovresti essere in grado di sollevare le moto con le mani e non dovrebbe essere la moto in grado di spingere le mani verso l'alto.
- Aumenta lo smorzamento della compressione fino a quando non si sente controllato
 Utilizzare il minor smorzamento in compressione possibile. La maggior parte della forza di
 sospensione dovrebbe essere assorbita dalla molla, con lo smorzamento si limita la
 velocità. Se la sospensione si comprime troppo velocemente aumentare lo smorzamento
 in compressione. Riduci lo smorzamento in compressione quando la sospensione si
 comprime troppo lentamente, la moto è dura e gli urti vengono trasmessi direttamente al
 conducente attraverso il telaio.

Troppo smorzamento in estensione può tenere basso il posteriore; la moto bassa all' uscita delle curve tende ad allargare. La parte posteriore si sente bloccata e dura. La moto a volte calcia sui dossi. Il pneumatico posteriore ha una cattiva trazione, perché la sospensione non consente alla ruota posteriore di seguire adeguatamente il fondo stradale. La ruota posteriore rimbalza o salta a disagio sul terreno durante le frenate brusche.

Uno smorzamento in estensione troppo basso(libero) può trasferire il carico in avanti in curva e sopra i dossi. La parte posteriore può sembrare meno controllata. Durante le frenate brusche la ruota posteriore ha poca trazione e ha la sensazione di scivolare sul terreno; sembra che la moto voglia ruotare sul davanti. È difficile tenere la moto in linea retta durante la frenata.

Troppo smorzamento in compressione può rendere la parte posteriore molto dura. La parte posteriore della moto può sollevarsi sulle buche e la maggior parte dei dossi si sente direttamente attraverso il telaio. Con uno smorzamento della compressione eccessivo, la ruota posteriore può perdere trazione e scivolare mentre si accelera con forza: il pneumatico posteriore si surriscalda.

Uno smorzamento in compressione troppo basso può rendere la sospensione posteriore troppo veloce durante l'accelerazione. La moto si accovaccia, causando sottosterzo e corre larga quando accelera forte in uscita di curve veloci. A volte la parte posteriore si comprime così velocemente da provocare sbacchettamento a causa della perdita di trazione sul pneumatico anteriore.



A volte ci sono registri di smorzamento separati per alta e bassa velocità. Alta e bassa velocità si riferiscono alla velocità del movimento delle sospensioni, non alla velocità su strada della motocicletta.

- Alta velocità Lo smorzamento controlla i movimenti delle sospensioni ad alta velocità; cioè
 colpire un grosso dosso sulla strada. In caso di urto la sospensione deve muoversi molto
 velocemente per assorbirlo. Non utilizzare molto smorzamento poiché ciò causa durezza, la
 ruota deve essere in grado di seguire la superficie stradale per mantenere la trazione.
- Basse velocita controlla i movimenti delle sospensioni a bassa velocità; cioè compressione anteriore durante la frenata o compressione posteriore durante l'accelerazione.

Normalmente è necessario uno smorzamento a bassa velocità maggiore dello smorzamento ad alta velocità. Le regolazioni a bassa velocità di solito influiscono anche sulla regolazione ad alta velocità; se si aumenta lo smorzamento a bassa velocità, viene aumentato anche lo smorzamento ad alta velocità

La forma dell'urto e la velocità con cui viene preso l'urto sono la maggiore influenza per la velocità con cui la sospensione deve comprimersi per far sì che il pneumatico segua il fondo stradale. Un dosso dai bordi affilati crea una maggiore velocità di compressione delle sospensioni rispetto a un dosso arrotondato della stessa altezza.

Se la moto è dura sui dossi: diminuire lo smorzamento in compressione ad alta velocità. Se la moto si chiude troppo velocemente in frenata: aumentare la compressione anteriore a bassa velocità. Se il posteriore si accovaccia troppo velocemente in accelerazione: aumentare la compressione posteriore a bassa velocità.

Regolatori di smorzamento separati per alta e bassa velocità si trovano solitamente solo sulla compressione. Il ritorno può essere fatto con un unico registro per l'intera gamma di velocità perché la moto rimbalza sotto la forza della molla; questo è più coerente e indipendente dalle condizioni stradali.

\$3.4 IMPOSTAZIONE AVANZATA DELLO SMORZAMENTO - BILANCIAMENTO ANTERIORE E POSTERIORE

Ci deve essere anche un equilibrio tra anteriore e posteriore. Tenere la moto quando è su entrambe le ruote. Spingi al centro della moto (sella o serbatoio) e osserva come si incurva e si rialza.

La parte anteriore e quella posteriore dovrebbero comprimersi e rimbalzare all'incirca alla stessa velocità. La corsa delle sospensioni dovrebbe essere all'incirca alla stessa distanza davanti e dietro.

La sospensione può muoversi un po 'più velocemente nella parte anteriore, anche se la differenza non deve essere troppo grande in quanto ciò comporterebbe un comportamento di rotolamento (oscillazione) e instabile in curva.

S3.5 COMPENSAZIONE DELLO SMORZAMENTO PER PASSEGGERO O RACING

Per la corsa o la guida in coppia di solito è necessario un po' più di smorzamento rispetto alle condizioni normali, al fine di assorbire le forze più elevate. Ruotare le viti di regolazione di alcuni clic in senso orario per aumentare lo smorzamento.

La guida in coppia e / o il bagaglio per le vacanze influiscono sull'ammortizzatore più della forcella, poiché la maggior parte del peso viene trasportata nella parte posteriore della moto, quindi l'aumento dello smorzamento per l'ammortizzatore dovrebbe solitamente essere maggiore. Le corse influiscono tanto sull'anteriore quanto sul posteriore.



Trova un'impostazione ottimale che si adatti al tuo stile di guida. Sperimenta aumentando o diminuendo lo smorzamento per dare alla moto il comportamento di guida desiderato. Usa i tuoi appunti e la tua esperienza per avere un buon feeling con la manovrabilità della tua moto.

S4. TABELLA DI SOLUZIONE DEI PROBLEMI DI GESTIONE

Per prima cosa controlla le condizioni generali della moto e assicurati che l'abbassamento statico sia impostato correttamente (S1 e S2)

statico sia impostato correttamente (S1 e S2).									
Parametro sospensione ▶ Problema di manipolazione ▼	Precarico anteriore	Estensione ant.	compressione ant.	Precarico post.	Estensione post.	Compressione post.	Altezza / geometria	Notes	
Curve lunghe e veloci: la moto allarga (sottosterzo) la moto si siede	-	+	-	+	1	+	abbassa ant / alza post	Rimane alto l' anteriore (molteplici cause)	
Curve lunghe e veloci: la moto anticipa la curva (sovrasterzo)la moto cade	+	ı	+	-	+	1	alza ant. / abbassa post.	la moto rimane bassa all' ant. in curva(molt. cause)	
La moto in curve lente e corte cade all' interno (sovrasterzo)	ı	+	-	+	ı	+	abbassa ant / alza post	anteriore rimane alto in curva (molteplici cause)	
Curve brevi e lente: la moto non scorre in curva (sottosterzo)	+	ı	+	-	+	ı	alza ant. / abbassa post.	anteriore rimane basso in curva (molteplici cause)	
Anteriore chiude troppo velocemente in frenate brusche			+					La moto di solito anche nelle curve veloci, sterza troppo facilmente in curva (cade)	
L'anteriore si alza troppo velocemente dopo la frenata, la svolta in curva è difficile		+						La moto di solito sottosterza anche nelle curve veloci	
Oscillazioni posteriori veloci in accelerazione			_	2° +		1° +		La moto solitamente sottosterza quando accelera in uscita da curve lunghe	
La ruota post perde contatto con la strada (trazione) in caso di frenata brusca	3°		2°	4	1° +	,		La ruota post. slitta o si alza facilmente da terra e la moto si avvita	
Alleggerimento ant. e sbacchettamento ad alte velocità e accelerazioni		2	_		3° +	1°+	4 ° abbassa ant / alza post	U ammortizzatore di sterzo può ridurre il problema della perdita trazione ant.	
ondeggiamento a metà raggio curve lunghe e vel		2°	4°		1°	3°+		Un ammortizzatore di sterzo può ridurre il problema	
Su una serie di dossi o increspature la moto si chiude, non c'è più corsa per assorbire i dossi		-			-			C'è troppo smorzamento perché la sospensione ritorni abbastanza velocemente	
La moto è troppo dura nelle buche, la sospensione si sente "bloccata", i dossi si sentono direttamente attraverso il telaio			-			-		La durezza si avverte quando la moto si solleva o salta sui dossi. Anche per causa finecorsa sul tampone	

⁺ aumento / - diminuzione, I numeri riflettono la probabilità della soluzione (la prima è più probabile). L'altezza da terra viene regolata con l'altezza di montaggio della forcella (sfilamento nella piastra), l'interasse variabile dell'ammortizzatore o le dimensioni della piastra di collegamento, ma NON con il precarico della molla.

Questa tabella indica solo i problemi più comuni con le soluzioni più probabili. Molti problemi di gestione sono più complicati; si prega di contattare Hyperpro se il problema non può essere risolto con questo manuale.



ETICHETTA DI IMPOSTAZIONE

AVVERTIMENTO! - L'installazione di un componente della sospensione non corretto per la tua moto può influire sulla stabilità. Hyperpro non può essere ritenuta responsabile per qualsiasi forma di danno a qualsiasi componente, motocicletta o lesioni personali in caso di installazione impropria del componente e / o se le istruzioni per il montaggio o la manutenzione non vengono seguite esattamente. Allo stesso modo, la garanzia decade se le istruzioni non vengono seguite.

Questo documento può essere disponibile per il download in altre lingue, consultare il nostro sito Web:

WWW.HYPERPRO.COM

Distribuito da RINOLFI Motorcycle parts Via Liguria 5 - Pesaro tel. 0721-413350

www.rinolfi.it - info@rinolfi.it