

Ovjes je moguće podešavati u tri različita segmenta vrlo ovisna jedan o drugome, a vrlo su važni da bi se dobio optimalan rad ovjesa i smirio motocikl u cjelini. Podešavanje ovjesa uvelike ovisi o načinu vožnje i o tome vozimo li sami ili sa suputnikom. Ali najvažnije od svega je da su prednji i zadnji međusobno usklađeni, odnosno podešeni jedan prema drugom

PAŽNJA!

Na većini motocikala podešavanje kompresije na vilici je s donje strane, a na amortizeru s gornje, dok je povrat na vilici s gornje strane, a na amortizeru s donje

Pobjeđuje izjednačeno

Podešavanje, prednjeg i stražnjeg ovjesa uvelike ovisi jedno o drugom. O tome smo pisali mnogo puta u rubrici Tehnika. Kako su došli topliji dani, smatramo da je svrsishodno neke stvari ponoviti, a neke dodatno pojašniti kroz praktične slike. Dakle, nećemo ulaziti u suštinu amortizera i kako on funkcionira, već samo kako ga, kao laici, možemo prilagoditi sebi. Vrlo su bitne odrednice vozite li se na motociklu sami ili u dvoje, te kolika je vaša tjelesna težina. Kada jednom krenete u podešavanje, vrlo je bitno da na kraju ponovo uskladite prednji i zadnji ovjes, da jednodjerno ide gore-dolje. To je važnije nego da li će on biti ukupno mekši ili tvrdi.

Prednji ovjes

Od nečega morate krenuti. Mi volimo započeti s namještanjem čvrstoće opruge prednjeg ovjesa čvrstoće. Kad sjednemo na motocikl,

granice istezanja amortizera su idealne ako dobijemo vrijednost 30-40% cijelog puta od maksimalnog sabijanja opruge (kod ekstremnog kočenja) do maksimalnog istezanja (prilikom naglih ubrzanja). Ovdje nikako nije dobro jako stlačiti oprugu, jer je u tom slučaju amortizer u istegnutom položaju, te vam se u vožnji na većim brzinama dešava efekt lebdjenja prednjeg kotača u zraku. Naime, na valovitom kolniku gubi se kontakt s podlogom, što može biti vrlo velika opasnost za vozača, jer nema potpuni nadzor nad motociklom. Drugi korak u podešavanju bilo bi reguliranje propadanja vilice, koje u velikoj mjeri ovisi o vašoj sklonosti sportskom načinu vožnje, primjerice konstantnim naglim kočenjima pred zavoj. Pored vijka za podešavanje stoje oznake "S" i "H" (Soft i Hard), te malena strelica koja označava smjer zatezanja i otpuštanja. Zakretanjem vijka u smjeru "H" dobivamo tvrdi amortizer, koji

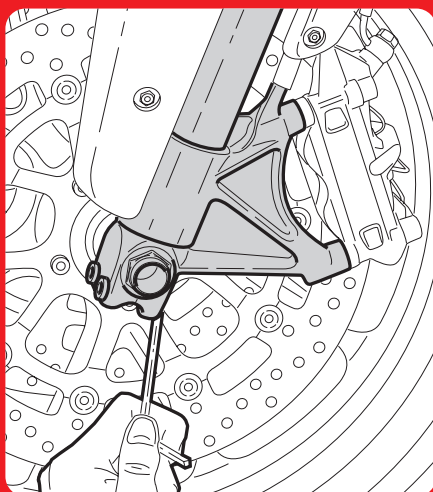
▲ Hidraulička kočnica povrata vilice nakon sabijanja nalazi se na samom vrhu kraka vilice, a podešava se djelovanjem na vijak - lijevo za mekšu i desno za tvrdu podešenost. Odmah ispod njega, na crnoj matici podešava se ključem predopterećenje opruge na klik-ove. Pažnja: lijepa plavo eloksirana matica krajnje ispod nje ne služi za podešavanje već je samo ukrasni poklopac štapa vilice (lako se guli)

daje veći otpor na propadanje, ali i nešto neudobniji odgovor na neravnine. Zakretanjem u lijevo prema slovu "S" dobivamo amortizer udobniji za vožnju, ali skloniji dubljem propadanju vilice prilikom kočenja.

Treći korak je podešavanje komponente zvanе povrat. Ono je u velikoj mjeri ovisno o prethodna dva podešavanja i po našem mišljenju je najvažniji dio postupka. Isto kao kod vijka za reguliranje propadanja, postoje oznake "S" i

PREDNJI OVJES

Vijak podešavanje brzine sabijanja vilice. Ima oznake S- soft (mekano) i H-hard (tvrdo). Smješten je na dva načina zavisno o izvedenoj vilici: s stražnje strane kao na slici lijevo - Honda CBR 600 RR i novi Suzuki GSX-R 1000, te odozdo kao na slici desno - Ducati 999 R



"H". Zakrećući vijak za podešavanje u lijevo, prema slovu "S", dobivamo brže vraćanje iz faze sabijanja ka fazi istežanja. Ako kojim slučajem previše zategnemo u smjeru oznake H, rezultat je amortizer koji se presporo vraća, te motocikl koji je pretvrd i koji ne stigne "popiti" neravnine, pa gubi kontakt s podlogom. Pretjerano okretanje vijka za podešavanje prema slovu S rezultira prebrzim vraćanjem amortizera, što u konačnici dovodi do motocikla koji vam se na neravnoj podlozi ljulja i postaje nestabilan. Mekše podešen ovjes prašta više pogrešaka vozača, što će cijeniti oni neiskusniji kada se nađu za upravljačem nekog sportskog motocikla s velikim brojem konjskih snaga.

Iz cjelokupnog opisa ove tri faze podešavanja vidljivo je da ekstremno zatezanje ili otpuštanje ne rezultira zadovoljavajućim ponašanjem motocikla na cesti. Dobro podešen amortizer bio bi onaj koji se, kada stisnete u fazu sabijanja te nakon toga otpustite, vraća prema fazi istežanja normalnom brzinom, ne ukočeno, a ne ni prebrzo, da se zaljuljava, već mirno staje u fazu istežnutosti, upravo onako kako smo označili na slici broj 3.

Stražnji ovjes

Na stražnjem amortizeru vijak za podešavanje povrata nalazi se donjem dijelu tijela amortizera, dok se vijak za podešavanje propadanja nalazi na kompenzacijskoj posudi ili gornjem dijelu tijela amortizera. Na starijim motociklima kompenzacijska posuda odvojena je od tijela amortizera, povezana gumenim crijevom. Za podešavanje čvrstoće opruge koristi se navoj na cilindričnom dijelu tijela amortizera, na kojem su dvije matice tanke izvedbe. Zatežući ili otpuštajući te matice stlačujete ili otpuštate oprugu, pri čemu gornja matica služi kao osigurač da se donja ne bi otpustila uslijed vibracija.

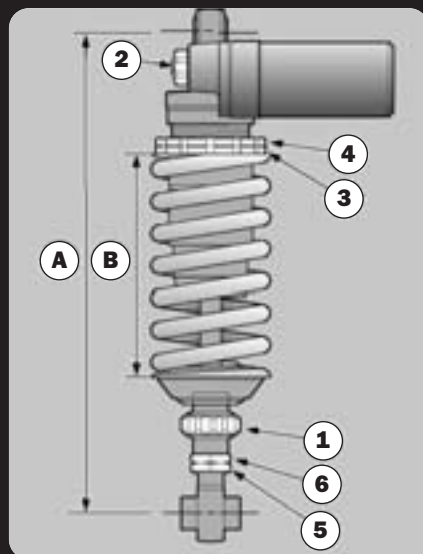
Stlačenosť opruge na motociklima turističkog ili custom tipa nešto je drugačijeg principa. Regulira se pomoću nazubljenih pozicija, kojih obično ima 5 do 6.

Da biste dobili pravilno i dobro usklađen ovjes motocikla, morate stražnji kraj uskladiti sa prednjim. To znači da u fazi propadanja ili stlačivanja djeluju paralelno jednakom čvrstoćom i otporom, te isto tako da se u fazi povrata ili istežanja jednakom brzinom i čvrstoćom vraćaju. Kako to učiniti: Prislonite dlanove na stražnji dio spremnika goriva (tu se po prilici nalazi centar težista), te snažno gurnite prema dolje što jače možete. Motocikl bi morao ravnomjerno ići prema dolje i ravnomjerno se polako vratiti. Ako vam se stražnji amortizer vraća brže od vilice, znači da na njemu treba okrenuti povrat prema "H" ili na vilici prema "S", po vašem izboru. Naravno, ne postoji idealna podešenost za sve, već ćete malo morati isprobavati.

Ako vam se desilo da ste u vašem podešavanju pogriješili, to ćete najlakše prepoznati po tome da će vam se motocikl pri žešćim prolascima kroz zavoj zaljuljati, te ćete imati osjećaj kao da vam se okvir motocikla uvija.

U slučaju da vam se ljulja prednji dio motocikla, imate problem premekano podešenih prednjih vilica u odnosu na stražnji amortizer. To ne mora nužno značiti da prednje vilice morate očvrstnuti - možete i razmekšati stražnji amortizer. Odlučit ćete sami o tome već nakon nekoliko kilometara vožnje, gdje će do izražaja doći vaš stil vožnje koji preferira mek-

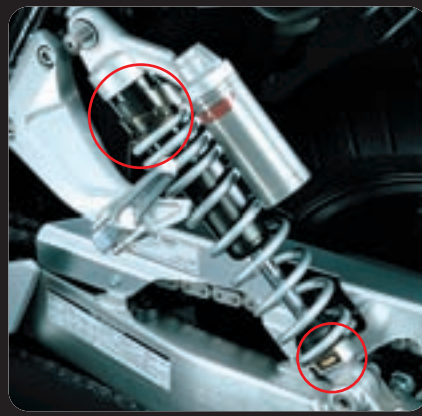
STRAŽNJI OVJES



▼ Najnoviji tip stražnjeg amortizera KTM Superduke: na slici je lijevo vidljiva matica za podešavanje predopterećenja opruge i desno vidljivi vijak za hidrauličnu kočnicu u fazi sabijanja



▼ Model dvostrukog amortizera s naked Honda CB1300: podešavanje predopterećenja opruge s gornje strane na pozicije tj. "stepenice" i dolje na hidrauličnoj kočnici povrata - istežanja



(A) Podešava dužina amortizera - djelovanjem na maticu (6) možemo podizati ili spuštati cijeli stražnji kraj motocikla
(B) Dužina opruge također podešiva djelovanjem na matici (3) - tu se podešava predopterećenje opruge. Neki amortizeri umjesto dva vijka imaju karakteristične "stepenice" u 7 do 10 položaja
(1) Podešavanje brzine hidraulične kočnice povrata amortizera u normalno stanje (istežanja) poslije njegovog sabijanja. Lijevo - mekano, desno - tvrdo
(2) Vijak za podešavanje brzine kompresije, odnosno hidraulične kočnice sabijanja prema smjerovima Soft-Hard
(3) Matica za tlačenje opruge - na njemu se regulira predopterećenje opruge. Može se nalaziti s gornje ili donje strane amortizera
(4) Kontra stezna matica za podešavajuću maticu
(5) Kontra stezna matica za podešavajuću maticu
(6) Matica za podešavanje dužine amortizera, odnosno za podešavanje visine stražnjeg dijela motocikla. S njim mjenjamo cijelu geometriju



▲ Stražnji amortizer položen pod agregat Yamaha MT-01: 1. lijevo je kontrola hidraulične kočnice povrata; 2. do nje je matica za reguliranje opruge s donje strane amortizera; 3. gore na spremniku je podešavanje hidralike na sabijanju



Stražnji amortizer samo s nazubljenim pozicijama nalazi se većinom na touring i klasičnim naked motociklima. Na tim se pozicijama može regulirati predopterećenje opruge, ovisno koliko mase želimo voziti na njemu. Na slici primjerak na Kawasaki Z750

še ili tvrde podešen ovjes. Isti je slučaj i s premekanim stražnjim krajem. Dakle, u svakom slučaju obavezno morate izjednačiti prednji i stražnji kraj, što je osnova podešavanja ovjesa motocikla.

Želite li mekšu, udobniju varijantu podešenosti ili tvrđu, sportski nastrojenu podešenost, ovisi isključivo o vama i vašem stilu vožnje, te da li se vozite na cesti ili natjecateljskoj stazi. Ne treba niti napominjati da su uvjeti na stazi kudikamo bolji za jurnjavu, te je u tom slučaju poželjnije tvrde podesiti ovjes radi bolje stabilnosti, dok bi vam ista takva podešenost na našim pokrpanim i valoviti cestama stvarala veli-

ke probleme u vožnji, čime bi se umanjila vaša sigurnost.

Spomenimo i to da su brži vozači kudikamo mekši u sjedalu i da zahvaljujući gibljivosti tijela kompenziraju inerciju i ublažavaju balans na tvrdo podešenom motociklu, dok će sporiji vozači, odnosno oni krući u sjedalu, morati mekše podesiti ovjes kako bi sigurno prolazili zavoje.

Bit ovog cijelog opisa bila je da vam omogućimo uvid u podešavanje ovjesa ovisno o uvjetima u kojima se u danom trenutku nalazite. Nadamo se da smo uspjeli, bar u onim najnovnijim crtama, a profesionalci ionako sve ovo već odavno znaju. ■