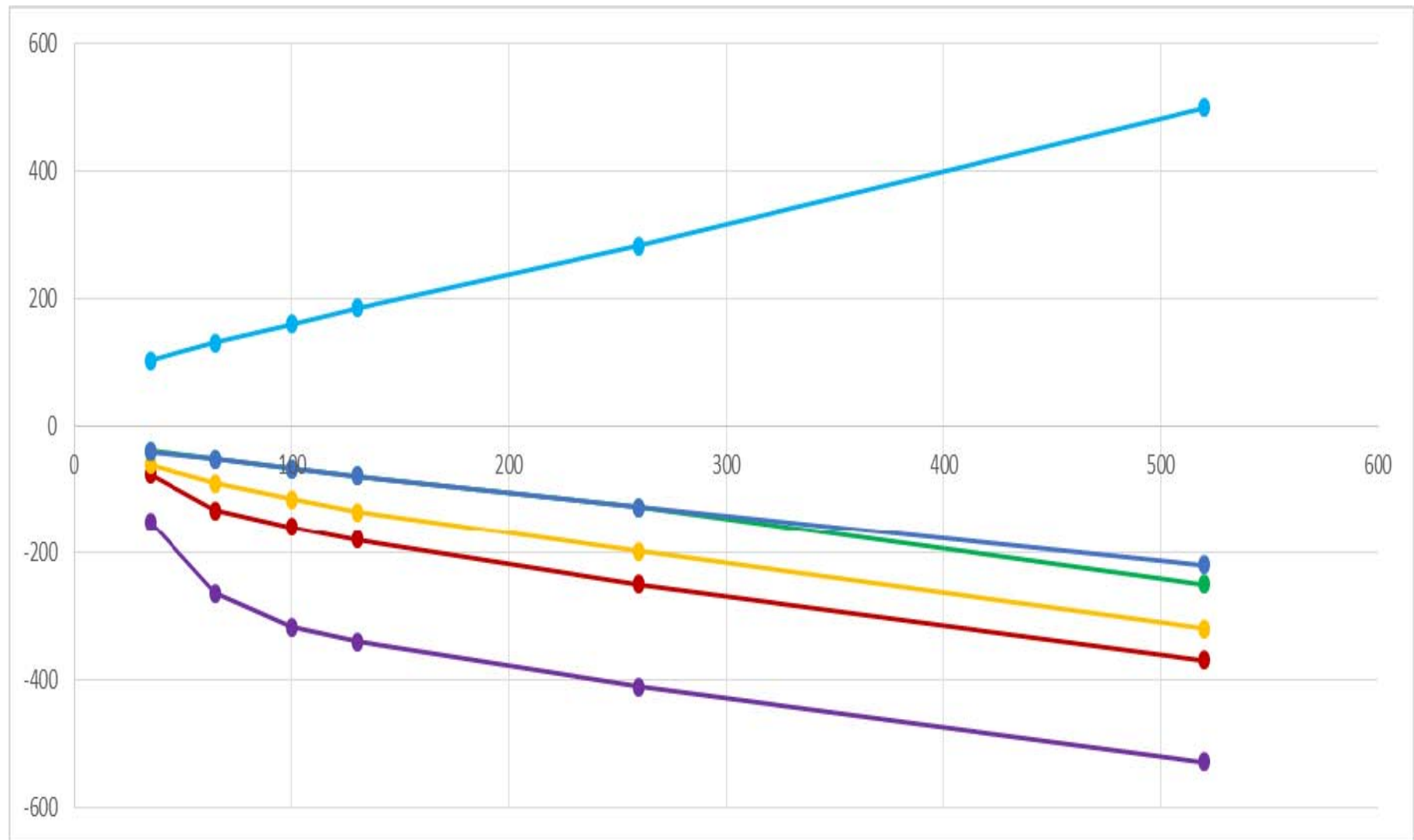


A. Esempio



0. La taratura in estensione non risente della regolazione della compressione

La regolazione dell'estensione e della compressione sono indipendenti.

Ciò significa che, per esempio, possiamo modificare il comportamento dell'avantreno in frenata (compressione) senza modificarne quello in accelerazione (estensione).

1. Molla ondulata Standard con precarico minimo (alte velocità al minimo) e spillo aperto (basse velocità al minimo)

Con entrambe le regolazioni al minimo, il sistema di regolazione della compressione non influisce sulla taratura, che a quel punto è determinata esclusivamente dal pistone.

In queste condizioni potremmo avere una sospensione molto morbida (ideale per esempio per eseguire il *pendolo* sulla neve), e in grado di assorbire gli urti sullo sconnesso.

2. Molla ondulata Standard con precarico massimo (alte velocità al massimo) e spillo aperto (basse velocità al minimo)

Anche se la molla ondulata presenta il precarico massimo, la taratura non varia poiché l'olio passa agevolmente attraverso il getto.

Solo alle alte velocità, siccome l'olio non riesce ad aprire il pacco lamellare precaricato dalla molla, la taratura tende ad aumentare leggermente.

Se iniziassimo a chiudere lo spillo (spostando la curva verde verso quella rossa), vedremmo aumentare notevolmente la taratura in compressione soprattutto alle basse velocità.

3. Molla ondulata Standard con precarico minimo (alte velocità al minimo) e spillo chiuso (basse velocità al massimo)

Siccome il passaggio del getto è completamente chiuso, l'olio è costretto a vincere fin dalle basse velocità lo sforzo offerto dal pacco lamellare sottoposto al precarico minimo della molla ondulata.

Il risultato è una vettura con meno rollio, più stabilità ma in caso di urto contro un ostacolo, la sospensione dovrebbe comprimersi facilmente assorbendolo.

4. Molla ondulata Standard con precarico massimo (alte velocità al massimo) e spillo chiuso (basse velocità al massimo)

Rispetto al caso precedente, oltre a essere chiuso il passaggio del getto, la molla ondulata presenta il massimo precarico.

In queste condizioni, la sospensione fatica a comprimersi, sia durante i movimenti della scocca che della sospensione.

Potrebbe essere, indicativamente, la taratura richiesta sull'avantreno di una vettura pesante su un circuito molto veloce.

5. Molla ondulata Rinforzata 94-960 con precarico massimo (alte velocità al massimo) e spillo chiuso (basse velocità al massimo)

Come nel caso precedente ma con una molla ondulata molto più dura della precedente.

Lo sforzo in compressione diventa elevatissimo, condizione richiesta – per esempio – dall'ammortizzatore posteriore di una vettura a trazione anteriore da pista.

Ideale per ammortizzatori dotati di stelo con diametro inferiore a 14mm.