

Alustansäätöohjeita aloittelijoille ja enemmänkin harrastaneille.

Tämän lyhyen tietopaketin on tarkoitus ”avata ajattelua” ja tarkastella jousituksen toimintaa puuttumatta sen tarkemmin yksittäisen pyörän tai kuskin asetuksiin. Moottoripyörän jousituksella on kaksi selkeää tehtävää, toinen on hoitaa maaston epätasaisuudet ja toinen on pitää pyörän asento vakaana ja estää heilahtelu. Toimivassa alustassa nämä molemmat puolet on kunnossa ja toimivat yhteen.

Ensimmäisenä ja tärkeimpänä tehtävänä on varmistaa että pyöräsi jouset ovat oikeat kuskin painolle ja käyttötarkoitukselle. Jousien tehtävä on kantaa kuorma ja pitää pyörä oikealla korkeudella ja oikeassa asennossa. Vaimennuksesta ei tarvitse tässä vaiheessa välittää.

Jousen jäykkyys ja esijännitys määrittelevät millä korkeudella pyörä kulkee.

Painuma taulukko jousille.

	Etupää%	Etupää (mm)	Taka %	Taka, kuski päällä(mm)	Painuma pyörän omasta painosta (mm)
Crossi ja enduro (>300mm joustoa)	22-25%	65-75	30-35%	95-110	25-50
MX 80cc	22-25%	55-65	30-35%	75-105	20-40

Lainaus Race Tech

Katso pyöräsi manuaalista oikeat mitat ja painumat, sieltä saat varmasti oikean tiedon. Ensin säädetään takajousi kohdallen sen jälkeen etupää. Varmista ennen säätämistä että keulassa ei ole painetta. Voitele keulan pölystefat ja iskarin tiiviste esim. silikonivaseliinilla että saat oikeita tuloksia.

Vakiopyörissä valmistaja on valinnut jouset niin että ne eivät ainakaan pohjaa helposti. Eli enduroharrastajalle yleensä hieman liian jäykät mikäli olet ”normaalipainoinen”. Enduroon kannattaa kokeilla yhtä pykälää löysempiä jousia kuin vakiot. Tämä pätee ainakin jos teet crossipyörästä enduron.

Useimmiten iskariongelmat johtuvat väärästä jousesta joka on yleensä liian jäykkä.

Kun jouset on oikeat, painumat säädetty, rengaspaineet (0.8-1.0 bar) ja ajoasento on kohdallaan voidaan yrittää säätää iskuvaimennus kohdalleen!

Säätäminen tehdään ajamalla samaa rataa ja pikkuhiljaa eri asetuksia kokeilemalla pitäisi päästä oikeaan asetukseen. Aluksi aseta paluuvaimennus selvästi liikaa auki (honda 15-17 naksua auki) jotta päästään kiinni sisäänmenovaimennuksen asetukseen.

Säätäminen aloitetaan sisäänmenovaimennuksesta. Säädä sitä auki päin kunnes löytyy kohta missä jousitus juuri ja juuri pohjaa. Hyvä asetus on tästä 1 naksu kiinnipäin.

LSC ja HSC Comp säätimessä aseta HSC valmistajan ohjeasetukseen ja säädä aluksi LSC. (se pieni suora ruuvi keskellä säädintä)

Seuraavaksi säädetään paluuvaimennus. Pyritään löytämään se asetus millä vaimennusta on tarpeeksi mutta ei yhtään liikaa. Tavoitteena on että pyörän kulku rauhoittuu tarpeeksi mutta takapää ei ala tuntua kovalta.

Koska paluun säätö vaikuttaa myös sisäänmenoon joudut vielä hakemaan comp säädön uudestaan kohdalleen. Nyt säädetään HSC siten että pohjaaminen jää pois. Mikäli comp puoli tuli liian kovaksi niin nyt avaa LSC ruuvia sen verran lisää kun tarvii.

Mitä pidemmälle säätämisessä päästään sitä pienemmillä muutoksilla edetään.

Tee sama testaus etupään kanssa. Varmista ensimmäiseksi että keulaan ei ole kertynyt painetta. Aloita paluu esim 17 naksua auki ja säädä sisäänmenoa aukipäin. Mikäli et saa koko joustomatkaa käyttöön on keulassa todennäköisesti liikaa öljyä. Korjaa nämä ja jatka testausta.

Monesti käy niin että kun keula on saatu kohdalleen alkaa takapää kummasti tuntua huonommalta mitä se hetki sitten oli. Syynä on se että pyörän jousitus on kokonaisuus, jos muutat etupäätä vaikuttaa se aina takapään toimintaan ja päinvastoin.

Aloita sama testaus takapään kanssa, nyt lähtökohtana on se asetus mihin edellisellä testillä päästiin.

Jatka säätämistä kunnes löydät parhaan asetuksen. Laita asetukset muistiin, tämä on se lähtökohta mistä ruvetaan säätämään olosuhteiden ja radan vaatimusten mukaan eteenpäin.

Joskus käy niin että säätöihin "eksyy" eikä oikein ole mitään käsitystä mitä tapahtuu. Siihen löytyy hyvä yleisohje: laita kaikki säädöt puoliväliin ja aloita säätäminen uudestaan.

Mitäs sitten kun alusta ei vielääkään toimi halutulla tavalla?

Jos kyseessä on uusi pyörä niin kysy neuvoa pyörän myyjältä.

Yleisin syy iskareiden huonoon toimintaan on loppuunkulunut vaimenninöljy ja kuivien stefojen aiheuttama kitka.

Shimmi muutoksia ei kannata tehdä ennen kuin testaus on tehty huolletuilla iskareilla ja on tarkkaan selvitetty mitä muutetaan ja mihin suuntaan. Keskustele iskarin huoltajan kanssa ja sopikaa tarkkaan mitä muutoksia tehdään. Muuten joudut aloittamaan säätämisen alusta asti uudestaan ja päädyt eri tilanteeseen joka ei välttämättä ole sen parempi kuin aiempi.

Säätöohjeet erilaisille alustoille:

[Kova alusta, savirata tms.](#)

Säädä sisäänmenovaimennus niin löysälle kuin mahdollista. Iskarin pitää pystyä hoitamaan teräväreunaiset patit. Sen verran pitää olla sisäänmeno vaimennusta että iskari ei pohjaile koko ajan ja pyörän kulkuasento pysyy vakaana. Paluuseen ei yleensä tarvi koskea mutta voit avata sitä 1-2 naksua. Tämä parantaa sisäänmenon herkkyyttä.

[Pehmeä rata, sekalaista alustaa. Ei kuitenkaan pelkkää pehmeätä hiekkaa.](#)

Säädä sisäänmenoa hieman kovemmaksi kuin kovalla alustalla että iskarit ei painu liikaa hyppyreiden lähdeissä (tähän auttaa HSC comp lisäys) eivätkä pohjaa alustuloissa.

Ihannasetus on edelleen "pehmeän" puolella ja sellainen että teräväreunaiset patit ei heitä perää korkealle.

Hiekkarata

Vaimennusten pitää olla hitaammalla kuin pehmeän radan asetus. Lisää keulaan sisäänmenovaimennusta ja takaiskariin paluuvaimennusta. 2-3 naksua. Tavoite on että pyörä kulkee hiekan "päällä" eikä joka montun pohjan kautta. Keula saa olla kovemman tuntuinen että pyörä kulkee suoraan.

Kivikko ja juurakko

Säädä sisäänmeno pehmeämpään suuntaan perusasetuksestasi. Tämä auttaa terävissä pateissa ja kivikossa. Voit myös avata paluuvaimennusta molemmista päistä että iskarit ehtivät pitkäksi ennen seuraavaa pattia. Tällä saadaan pehmeän oloinen alusta, hyvä renkaan pito ja samalla kädetkään ei puudu ihan yhtä nopeasti kuin kovalla alustalla. Tällainen alusta toimii hyvin esim Hirviایدan tyylisessä maastossa. Tällä säädöllä ei ole mitään asiaa motocross radalle eikä CC kisoihin, pyörä kiikkuu ja keinuu joka suuntaan, pohjaa hyyissä eikä kulje suoraan.

Mahdollisia ongelmatilanteita.

Alusta tuntuu kovalta, renkaan pito heikko.

Liian jäykkä jousi tai sisäänmeno vaimennus liian hitaalla.

Avaa sisäänmenovaimennuksen säätöä esim 3 naksua kerrallaan ja kokeile paraneeko. Jos ei parantunut niin jouset on liian jäykät. Vaihda jouset löysempiin.

Pohjaa, liian löysä alusta.

Jousi liian löysä ja mahdollisesti öljyn pinta liian alhaalla keulassa. Sisäänmenovaimennus liian auki, kiristä ja kokeile auttaako. Jos ei auta niin asenna jäykemmät jouset.

Liikaa painumaa, liian löysän tuntuinen

Liian vähän esijännitystä. Lisää ja kokeile uudestaan.

Kovan tuntuinen, ei pintaherkkä. Ei käytä koko joustomatkaa.

Jousi liian jäykkä, liikaa esijännitystä tai liikaa sisäänmeno vaimennusta.

Laita löysempi jousi, vähennä sisäänmeno vaimennusta, vähennä jousen esijännitystä.

Peräkkäisissä pateissa ensimmäinen menee hyvin, seuraavat tuntuvat kovilta ja pito on heikko kurveissa joissa on "nimismiehen

kiharaa”

Paluuvaimennus on liian hitaalla.Vähennä.

Liikaa sisäänmenovaimennusta:

Oireet:

Tuntuu kovalta ja pomppivalta, mutta ei yhtä pahasti kun jos paluuvaimennusta on liikaa. Vauhdin kasvaessa tilanne vain pahenee. Perä pomppii pienemmistäkin pateista kun vauhti kasvaa.

Vähennä sisäänmenovaimennusta niin paljon että ongelma poistuu.

Vinkki:

Jotta opit mitä vaimennus tekee ajo-ominaisuuksille tee seuraava kokeilu. Aloita sisäänmenovaimennuksella (comp). Käännä comp säätö täysin kiinni, aja pyörällä vähän aikaa. Seuraavaksi avaa comp säädin täysin auki ja aja taas vähän aikaa. Tee sama paluun säädön kanssa.

Tavoitteena on että opit tunnistamaan ongelman ja päädyt säätämään oikeaa säädintä.

Perä hyppii jarrupateissa ja alamäessä, rengas ei pidä.

Liikaa esijännitystä, iskari tulee ylös asti liian nopeasti. Mahdollisesti liikaa sisäänmenovaimennusta. Vähennä esijännitystä, vähennä sisäänmenovaimennusta.

Keula pomppaa ylös liian nopeasti patin jälkeen, renkaan pito on huono epätasaisissa mutkissa.

liian vähän paluuvaimennusta. Keulassa liikaa ilmaa, poista.

Lisää paluuvaimennusta

Takaiskarissa liian vähän sisäänmenovaimennusta:

Takaiskari tuntuu liian aktiiviselta ja heiluu ylös-alas liikaa. Hypyissä pohjaa helposti.

Lisää sisäänmenovaimennusta (Hsc jos pyörässäsi on sellainen) kunnes heiluminen loppuu. Samalla myös pohjaamisen pitäisi loppua.

HSC

High Speed Compression hoitaa iskut jotka tulevat kovalla nopeudella. Eli männänvarrennopeus on kova , ei välttämättä pyörän nopeus. Liikaa tätä ja pito heikkenee ja iskari hakkaa takapuoleen. Liian vähän niin iskari pohjaa liian helposti.

LSC

Low Speed Compression hoitaa iskut jotka tulevat pienellä nopeudella. Jos tämä on liian auki niin iskari ”sukeltaa”, keinuu ja heiluu ajaessa. Pito heikkenee pienissä nopeuksissa jos tämä on liikaa kiinni.

R

rebound eli paluuvaimennuksen säätö. Paluuvaimennuksen säätö on helpompi hallita koska se on aina riippuvainen vain jousesta.

High spd rebound ei ole ulkoa säädettävissä, se tehdään shimmipakan muutoksilla.

Tee tällainen taulukko muistin tueksi. Tätä kannattaa parannella kokemusten mukaan. Taulukon luvut on yhdestä esimerkkitapauksesta.

	Kivikko, juurakko,liukas	Perussäätö, kuiva keli,	Hiekkarata, CC
R	13	11	9
Hsc	3	2 1/4	1 3/4
Lsc	17	14	12
R	12	10	10
C	14	12	9
nopeusalue	Hidas	keskivauhti	nopea