Теперь, когда мы знаем о том как управлять мотоциклом , как тормозить и разгоняться мы перейдем к ещё одному немаловажному аспекту управляемости мотоцикла - давлению в шинах. На этот счет существует масса мифов и заблуждений, некоторые из которых, отчасти, созданы производителями мотоциклов.

На что влияет давление в покрышке

1. Контактное пятно, чем больше контактное пятно тем лучше сцепление мотоцикла с асфальтом
2. Работа подвески, чем меньше давление в шине мотоцикла - тем меньше требований к подвеске
3. Управляемость, чем выше давление в покрышке тем более управляемый мотоцикл с учетом достаточного контактного пятна и достаточно хорошей работы подвески

И снова мы не станем вдаваться в теоретический выкладки, а рассмотрим вопрос давления в покрышках с практической точки зрения

Давление на холодную и горячую

В покрышке закачен воздух, с прогревом резины и диска воздух нагревается, его объем увеличивается и это приводит к подъему давления в шине. Если взять две одинаковых шины, поставить на два одинаковых мотоцикла, закачать одинаковое давление в заднее и переднее колеса и дать мотоциклы двум разным пилотам, то после 20 минутной сессии у каждого пилота будет свое давление в задней и передней шинах. Да, помимо состава на температуру резины сильно влияет манера вождения - насколько человек хорошо открывается, тормозит, быстро входит в повороты, любит наклонять мотоцикл. Погодные условия, температура асфальта, состав резины вносят свои коррективы, поэтому важным показателем является не давление на холодную а давление на горячую, и это давление подбирается индивидуально.

Перекаченное колесо

Если вы перекачали покрышку на холодную - с её прогревом при движении в городе, давление в ней в среднем вырастет на 0.2-0.5 атмосферы. Если вы уже на холодную имеете высокое давление - то по мере движения в городе вы ещё ещё сильнее уменьшите контактное пятно покрышки с асфальтом. Чем меньше контактное пятно - тем хуже сцепление. Однажды в жаркую погоду вы можете открыться как обычно - и... сорвать заднее колесо или затормозить в повороте так же как обычно - и сорвать переднее колесо. Перекаченная резина так же влияет на настройки подвески. Чем выше давление в покрышке - тем мягче должна быть подвеска. Таким образом, если в вашей покрышке на холодную избыток давления - то с прогревом покрышки уменьшается не только контактное пятно, но и ухудшается работа подвески, что, в совокупности, может привести к неожиданным результатам. Если вы испытываете чувство - как будто после длительное езды сцепление шин мотоцикла с асфальтом ухудшается - теперь вы знаете почему так происходит.

Недокаченное колесо

Если давление в покрышке слишком маленькое, то даже с после прогрева колеса вы будете чувствовать себя так, как будто полностью распустили подвеску - и зад и перед будут амортизировать и раскачивать мотоцикл, управляемость мотоцикла снизится. Вы будете ощущать недостаток поворачиваемости, задняя покрышка будет пружинить под вами, разгружаться, терять сцепление с асфальтом.

Корректно накаченное колесо

Ведет себя как немного недокаченное в течение первых 3-5 минут езды, затем неуверенность и раскачивание мотоцикла останавливаются и вы получаете покрышку с оптимальным пятом контакта и оптимальными возможностями для амортизации.

Различие в давлении шин на холодную

Заднее колесо прогревается сильнее переднего, даже в условиях города. мы рекомендуем в городе, накачивать перед на 0.1, 0.05 атмосферы больше чем зад. Помните - после прогрева, давление в передней покрышке и задней должны быть одинаковыми, а на холодную - различаться на 0.1, 0.05 атмосферы (перед накачан сильнее зада).

Как быстро подобрать давление

Давление в задней покрышке, на горячую не должно превышать **2.2** АТМ. Рекомендуемое давление - 2 АТМ на горячую. После обычного для себя пробега - остановитесь - тут же, не давая покрышка остыть - измерьте давление в задней покрышке - если оно превышает 2.2 АТМ - сдуйте его до 2.2 АТМ. То же самое сделайте с передом. Теперь при выезде на холодную вы будете в течение 3-5 минут ощущать некоторый дискомфорт. Не открывайтесь сильно, уже после 500 метров вы ощутите улучшения а через 2-3 километра вы почувствуете как вернулись старые комфортабельные ощущения. В замен этому небольшому дискомфорту вы получите увеличение контактного пятна, оптимальную работу подвески и в целом значительно больше уверенности на открытиях и торможениях.

Врущие манометры

Большинство стрелочных манометров произведенных в Китае имеют чудовищную погрешность. Она может достигать 0.8 АТМ. Мы рекомендуем всегда опираться на точные показания манометра. Цифровые манометры, как правило, имеют меньшую погрешность. Часто вы можете слышать странные рекомендации по давлению, имейте в виду, давление по манометру вашего оппонента может значительно отличаться от

действительного или давления, показываемого вашим манометром.

Давление на треке

2.2. АТМ это очень много для трека, обычно на горячую давление в гоночной резине не превышает 2 АТМ, а давление в на холодную не превышает 1.2 - 1.5 АТМ.

Настройка подвески

Это ещё один аспект, который нужно иметь в виду, но его практическое применение останется за пределами этой статьи - настройки подвески напрямую зависят от покрышки и давления в них. Все покрышки отличаются жесткостью корда и подбор оптимального давления в ней и соответствующих настроек подвески - вопросы взаимосвязанные. Тем ни менее, даже покрышки с самым мягким кордом, такие как Pirelli не должны перекачиваться свыше 2.2 АТМ на горячую, даже если вы ездите с пассажиром.