



GUIDA ALLA SCELTA DEL CAMBIO

Premessa:

Non esiste un cambio migliore di un altro. Come per i rapporti finali (pignon e corona) non esiste il rapporto giusto o sbagliato. Tutto dipende dalla pista, così come dallo stile di guida e dal livello del pilota. L'utilizzo o meno di una frizione antisaltellamento può influire a sua volta sulla scelta finale. Questa guida infatti si limita a fornire le rapportature dei cambi disponibili e qualche nozione di base da tenere in considerazione.

FATTORI DA TENERE IN CONSIDERAZIONE

- La rapportatura finale **e** del cambio non va scelta solamente in base ai giri motore massimi raggiunti a fine rettilineo come si farebbe su un motore monomarcia. Raggiungere 10.000rpm o 12.500rpm in 4a può solo indicare che l'ultima marcia viene utilizzata appieno ma non fornisce alcuna indicazione sugli altri punti della pista. Non è nemmeno detto che rapportare la 4a per raggiungere il massimo regime ottenibile dal motore si traduca in una velocità massima più alta.
- E' utilissimo se non indispensabile avvalersi di una strumentazione che registri i regimi di utilizzo del motore in ogni punto del tracciato (es. Alfano).
- E' bene focalizzarsi sui punti più importanti del tracciato: quelli che permettono di sorpassare o di non farsi sorpassare o di lanciarsi in un tratto dove l'accelerazione è importante.
- Tenete sempre a mente la curva di erogazione del vostro motore. Quando ci si trova nel range di regimi dove il motore esprime la potenza massima si sta sfruttando il motore nel migliore dei modi.
- Ogni cambio marcia (sia in salita che in scalata) è una perdita di tempo. Quando Honda ha portato il cambio seamless in Motogp si parlava di mezzo secondo a giro di vantaggio. E' vero che una Pitbike non è una Motogp e che le cambiate sono molto meno frequenti ma stiamo anche confrontando cambi estremamente veloci e precisi con i nostri che non lo sono affatto.
- Trova un compromesso tra i due punti precedenti.** E' ovvio che cambiare marcia molto spesso mantenga sempre il motore nel regime ottimale ma è anche vero che ogni cambio marcia significa chiudere il gas.



YX standard
1-2a corte 4a lunga

1.	2.	3.	4
11-36.	16-31.	17-23.	20-21

Finchè si utilizza solamente 3a e 4a non ha problemi mentre è quasi impossibile utilizzare la 2a (troppo corta)



YX 1-2a lunghe 4a lunga
(stessa rapportatura
gpx / zs155)

13-34.	17-29.	17-23.	20-21
--------	--------	--------	-------

Il cambio montato di default sui miei motori. E' il più polivalente, permette di usare 2 o 3 marce.



YX 1-2a lunghe 4a corta

13-34.	17-29.	17-23.	19-21
--------	--------	--------	-------

Identico al precedente ma con una quarta leggermente più corta. Meglio se usato con 3 marce.



CNC R.R.
Rapporti ravvicinati

14-33.	18-29.	17-22.	22-24
--------	--------	--------	-------

Cambio estremo. Va usato con 3 marce, costringe a numerose cambiate ma mantiene sempre il motore nel regime ottimale.

