



Productos YSS cedidos por  
Larsson España  
**LARSSON**  
www.larsson.es  
Con la colaboración técnica de  
BoxZero Molins  
**BOXZERO**  
www.boxzero.net

► Tacto deportivo y máxima precisión de guiado con las suspensiones YSS

# Pad Thai con más Curry

Las Royal Enfield Interceptor, así como sus gemelas Continental GT 650, son excelentes motos, solo que unas suspensiones demasiado orientadas al confort les impiden brillar como merecen. La tailandesa YSS Suspension nos demuestra cómo corregirlo con su kit de mejora.

Que la Royal Enfield Interceptor 650 es una moto fantástica es algo de lo que tras varios miles de kilómetros a sus mandos no nos queda ya duda ninguna. Pero bien es cierto que su concepto de moto fácil y amable a veces va en su contra cuando le queremos exprimir todo lo que su chasis Harris

Performance y su motor bicilíndrico de 48 CV son capaces de dar... Su carácter orientado a la comodidad penaliza sus prestaciones. Por eso, tiene enorme sentido el cambio de suspensiones que vamos a realizar hoy: para conseguir ese guiado preciso y deportivo que la parte ciclo de la Interceptor es capaz de alcan-

zar. E YSS Suspensions gracias a su distribuidor Larsson España y las manos expertas de los técnicos de BoxZero Molins nos van a ayudar a conseguirlo con el nuevo kit de horquillas delanteras y de amortiguadores traseros desarrollados por la compañía tailandesa para la bella bicilíndrica indo-británica.



En nuestro canal de YouTube podrás ver el video con el proceso completo paso a paso



El antes y el después... Nuestra Royal Enfield Interceptor era una moto fácil y cómoda, pero un poco demasiado imprecisa en frenadas y curvas. Gracias al buen hacer de BoxZero Molins, concretamente de su técnico Edgar Jiménez quien estuvo a pie de instalación, y de Larsson España que nos cedió el kit de suspensiones YSS para ambos ejes, ahora brilla como nunca en conducción exigente, pero también con carga y en carreteras complicadas. Toda otra moto. ¡Hurra!



Lo primero es lo primero: colocar nuestra Royal Enfield Interceptor en un lugar seguro y estable, y lo mejor es... el suelo, con la ayuda de dos caballetes.



Con la rueda delantera fuera y todos los tornillos de las pletinas de la tija que sujetan las barras sueltas, extraemos ambas horquillas para vaciarlas.



Pasamos a trabajar sobre el banco. Tras liberar los retenes de horquilla, aflojamos el tornillo inferior para vaciar el aceite original. ¡Está hecho trizas!



Extraemos los componentes originales: pistón, vástago, muelle principal, resorte, tope y cubierta superior del cartucho.



Para encajar el nuevo pistón YSS en el vástago, puede que necesitemos la ayuda extra de una prensa, pero en general encaja a la primera sin esfuerzos.



Montamos en las botellas y barras originales los nuevos componentes de YSS, que encajarán al dedillo, y atornillamos por el tornillo inferior de fijación.



Rellenamos la botella con el aceite que acompaña el kit YSS (250 ml. de 15 W) y bombeamos para evitar dejar aire dentro. En el caso de la Interceptor, necesitaremos algo más de 450 ml de aceite para ambas botellas. ¡Importante tenerlo en cuenta!



Cerramos la barra con la nueva cubierta superior que incluye el tornillo regulador de la compresión. ¡Ya hemos ganado una funcionalidad clave que marcará una crucial diferencia con la original!



Una vez cerradas las botellas, volvemos a montar las horquillas en la moto respetando la distancia del offset superior. Presentamos apretando levemente el tornillo de sujeción superior.



Reapretamos los tornillos de las pletinas de la tija, pero ¡cuidado! Si nos pasamos de fuerza, podemos deformar las botellas y comprometer su función.

## Kit de horquillas YSS para Royal Enfield Interceptor 650

Destaca de este kit que, a diferencia de los convencionales, permite al motorista ajustar la precarga para adaptar la dureza a sus preferencias. En este sentido, la válvula de la horquilla cambia el flujo de aceite en la horquilla en ambas direcciones y el resorte de horquilla proporciona un tacto más duro. Así mismo, la precarga del muelle de la horquilla se puede ajustar: girando el tornillo de ajuste aumenta la presión. Este kit está compuesto por las horquillas, los resortes, las válvulas y las tapas (ajustables) de horquilla así como la tornillería (tornillos, arandelas, etc.) asociada.

**Referencia:**  
**Y-FCM38-KIT-08-004**  
**Precio (IVA inc.): 294,85 €**



KIT HORQUILLAS YSS



Con todos los tornillos de sujeción de las barras simplemente presentados y comprobando cotas, pasamos al apriete definitivo con dinamométrica.



Gracias a las nuevas posibilidades de regulación de las horquillas con el kit YSS, podremos tocar la compresión de forma individual en cada horquilla, ya sea con una llave fija (mejor que sea de plástico para no dañar la tuerca) o con una tipo Allen.



YSS nos incluye un par de pegatinas para adherir a las botellas. ¡Que se sepa que esas suspensiones están supervitaminadas!



Con la llave incluida, haremos girar la tuerca de compresión del muelle para conseguir la precarga que necesitemos en función de las condiciones de rodadura. Después hay que atornillar la Allen de seguridad para evitar que se afloje con el uso.



Por este tornillo sobre la "piggy back" podremos regular la dureza del amortiguador en compresión. Puede parecer suficiente con los dedos, pero será necesario si o si un destornillador plano.



Y por esta rosca en la base del muelle podremos regular la respuesta en rebote del amortiguador. ¡Las posibilidades de reglaje son innumerables!

INSTALACIÓN AMORTIGUADORES TRASEROS YSS

**Amortiguadores YSS Gas Top Line, serie especial Black Line para Royal Enfield Interceptor 650**  
Referencia: RG362-360TRCL-54-B  
Precio (IVA inc.): 776,70 €



Hemos instalado en nuestra "Royalita" los amortiguadores traseros YSS de la línea Gas Top Line. Son ajustables en rebote, compresión (a alta y baja velocidad) y precarga (5 mm) por lo que es un amortiguador muy personalizable para adaptarse a los gustos de cada motorista.

- Datos técnicos:
- Longitud: 360 mm
  - Longitud del muelle: 220 mm
  - Diámetro del muelle: 46 mm
  - Diámetro del interior del ojo: 10 mm
  - Diámetro del pistón: 36 mm
  - Diámetro de la barra del pistón: 12 mm
  - Oscilación del resorte: 17-25 mm



Una primera comprobación a moto parada ya nos dará a entender el gran cambio de tacto. ¡Brutal!



Gracias de nuevo a nuestros colaboradores por su ayuda para la realización de este reportaje: Larsson proveyéndonos de las piezas YSS y BoxZero y Edgar Jiménez por cedernos su tiempo y su saber hacer.



INSTALACIÓN AMORTIGUADORES TRASEROS YSS



Hemos empezado instalando unos diabolos temporales para poder levantar fácilmente el eje trasero de la Interceptor y trabajar con total libertad.



Con la moto bien bloqueada y suspendida, empezamos desatornillando los amortiguadores originales primeramente desde abajo.



Desmontar unos amortiguadores no tiene demasiado secreto a nivel mecánico... Dos tornillos y iya son nuestros!



Colocamos los nuevos YSS en su emplazamiento. Enseguida comprobaremos que su mayor firmeza nos obliga a presionar hacia arriba la rueda para hacer encajar el perno superior en el ojo.



Repetimos la operación en el lado izquierdo de la moto, con el pequeño hándicap añadido que ahí se ancla también el asa de ayuda para el caballete.



Tras apretar definitivamente todos los tornillos, procedemos a la regulación inicial de la precarga, para lo cual tendremos que aflojar el Allen de seguridad de la rosca de precarga.



**RK**  
TAKASAGO CHAIN

**HRC**  
OFFICIAL SPONSOR

**Del circuito a la carretera**

**RK JAPAN Co., Ltd.**

*Being the Best is a Commitment*

URL : global.rk-japan.co.jp Mail : info@rk-japan.co.jp

f @rk.takasago.chain.global @rktakasagochain

