

Rappelez-vous les choses essentielles suivantes :

Une détente trop fermée nuit plus qu'une détente trop ouverte. car on s'en aperçoit moins facilement, les symptômes sont moins « visuels »

❖ -détente trop fermée :

Peu de variation d'assiette, mais la moto vole d'une bosse à l'autre, elle est lourde en chicane, et a moins d'adhérence. La moto "semble" tenir la route mais elle "secoue" sèchement. = retour à l'assiette initiale trop lent

❖ - détente trop ouverte :

Le « pompage » de la suspension devient visuel.

Juste après une charge sur le ressort, on a tendance à être propulsé vers le haut

(ce que l'on appelle une accélération verticale = AC)

Au freinage, on a tendance à subir une AC de la part de l'arrière, effet augmenté si la fourche plonge trop vite... (basculement autour du centre de gravité)

L'amortissement en compression sert à ralentir le transfert de charge.

❖ - trop ralentit :

Trop dur à l'enfoncement >>> symptôme "glisse"

Trop dur à cause du ressort >>> symptôme "glisse"

❖ - Pas assez ralentit :

Trop rapide à l'enfoncement, on arrive trop rapidement en butée > symptôme "glisse"

En ce qui concerne la pression initiale de l'amortisseur: elle règle la "course morte" et la **tenue** de "l'assiette" de la moto lorsqu'elle est en charge

❖ - trop de pression :

= peu de course morte

= bonne tenue en charge

= peu de sensibilité à la mise en appui

= AC au freinage

❖ - pas assez de pression :

= pas de tenue "assiette" en charge

= trop peu de course d'enfoncement utile > (sensation) trop dur

= retour à l'assiette initiale trop lent