

Rappelez-vous les choses essentielles suivantes :

- une détente trop fermée nuit plus qu'une détente trop ouverte (car tu t'en aperçois moins facilement)

❖ - trop fermée:  
peu de variation d'assiette, mais la moto vole d'une bosse à l'autre, lourde en chicane  
et moins d'adhérence ( la moto "semble" tenir la route mais elle "secoue" plus)

❖ - trop ouverte:  
juste après une charge sur le ressort, tu as tendance à être propulsé vers le haut  
= accélération verticale = AC...  
au freinage, vous avez tendance à subir une AC de la part de l'arrière...  
effet augmenté si ta fourche plonge trop vite... (basculement autour du centre de gravité)

Autre chose, l'amortissement en compression sert à ralentir le transfert de charge...

❖ - trop ralenti, = trop dur à l' enfoncement > symptôme "glisse"

❖ - pas assez ralenti, = trop rapide à l' enfoncement > butée ou bien trop dur dans le ressort > symptôme "glisse"

En ce qui concerne la pression initiale de l'amortisseur: c'est elle qui te 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