

Réglages Piste/Moto de route

Introduction

Malheureusement, il n'existe pas de notice qui vous donne le réglage parfait de votre machine. Le réglage de la suspension est propre à chaque pilote (style, préférence) et aux conditions de pistes qui varient de course en course.

Nous pouvons seulement vous donner les directives et règles de base pour le réglage de la suspension de votre machine.

Directives générales

Le maître mot pour les motos de piste est que la suspension doit permettre aux pneus de générer la meilleure adhérence possible.

La suspension est donc de première importance dans les virages, les chicanes, à l'accélération et au freinage.

En ligne droite, la suspension travaille efficacement si elle absorbe les bosses sans provoquer d'instabilité.

Course de la suspension

Une moto de piste ne doit pas utiliser la totalité de la course de sa suspension, à part sur quelques circuits ou une ou deux bosses ou creux peuvent causer son talonnage.

Aussi, "la repose" de la roue avant suite à une roue arrière peut causer une utilisation excessive de la course de la fourche.

Si la suspension talonne lors d'une grosse bosse ou d'un creux, cela ne signifie pas automatiquement que la suspension doit être réglée plus dure.

Quoi qu'il en soit, si la suspension talonne à l'endroit où une adhérence maximale est nécessaire, le pneu ne pourra pas générer la meilleure traction possible, car cela se comporte comme un ressort. Ajuster le réglage est nécessaire.

Lors de toute session de roulage, la suspension doit être scrupuleusement contrôlée.

Quand l'adhérence des pneumatiques et les temps au tour s'améliorent, la suspension est encore plus sollicitée. La suspension doit donc être réglée plus dure.

A l'inverse, quand il commence à pleuvoir ; l'adhérence des pneumatiques ainsi que les temps aux tours régressent, dans ce cas un réglage plus souple devra être appliqué.

Dureté ressort :

A l'arrière :

Trop dur :

- Donne une grande aisance dans les virages (moto très réactive).
- Impression de dureté de l'arrière.
- Mauvaise adhérence de la roue arrière.

Trop souple :

- Bonne traction en accélération.
- Sous virage en entrée de courbe.
- Génère un enfoncement de tige trop rapide qui engendre une certaine difficulté à "jeter" la moto d'un virage à l'autre dans les chicanes.
- Donne un sentiment de légèreté de l'avant (flottaison).

A l'avant :

Trop dur :

- Bien en phase de freinage.
- Crée du sous virage.
- Sentiment de dureté dans les virages.

Trop souple :

- Donne une grande aisance dans les virages (moto très réactive).
- Crée du survirage.
- Peut créer un débordement du train avant (impression que l'avant se dérobe).
- Mauvais lors de la phase de freinage (plongée)

Niveau d'huile dans la fourche :

Les fourches modernes de "type cartouche" sont très sensibles aux changements de niveau d'huile, en raison du petit volume d'air présent.

L'air à l'intérieur de la fourche agit comme un ressort.

Les différents niveaux d'huiles agissent comme différentes duretés de ressort à partir du milieu de course de la fourche et ont une très sensible conséquence en fin de course.

Lorsque le niveau d'huile est augmenté :

Le "ressort à air" dans la dernière moitié de la course est plus fort, donc la fourche est plus dure.

Lorsque le niveau d'huile est diminué :

Le "ressort à air" dans la dernière moitié de la course est plus faible, donc la fourche est plus souple.

Le niveau d'huile agit plus efficacement à la fin de la course de la fourche.

Réglage de la suspension

Avant de commencer votre réglage de suspension, lire le manuel de l'utilisateur !
Un conseil, faites vos modifications de réglages de suspension un par un, essayez de comprendre sur quoi agit chaque réglage et prenez des notes !

Ecrasement statique (static sag) sans le pilote

Maintenir la moto droite sur une surface plane.
Indépendamment, lever l'avant et l'arrière jusqu'à ce que la suspension soit totalement détendue, les valeurs devraient être de l'ordre de :

Type	sag avant	sag arrière
Super bike	20-30mm	5-10mm
Super sport	20-30mm	5-10mm
RR 250	15-25mm	0-5mm
RR 125	15-25mm	0mm

Note: pour des motos peu puissantes (tel la RR125), il est important de garder à l'esprit que l'écrasement provoque une perte de vitesse de pointe en ligne droite.

La valeur de l'écrasement statique est ajustée par la pré charge du ressort. La procédure est la même pour la fourche et l'amortisseur.

Ecrasement statique avec pilote

La manière conventionnelle de régler la dureté du ressort est de mesurer la valeur de la course utilisée avec le pilote assis sur la moto en position de ligne droite (en arrière de la selle), après avoir réglé l'écrasement statique sans pilote.

Normalement, 1/3 de la course totale de l'amortisseur est un bon point de départ pour toutes les machines.

C'est seulement une directive afin d'en déduire la bonne dureté du ressort. Le contrôle final doit être fait sur circuit.

Note: Un ressort de détente empêche l'amortisseur de se détendre trop rapidement (agit comme un frein en fin de course), faisant sauter la roue arrière en phase de freinage.

Il affecte également l'écrasement négatif, rendant difficile le réglage de l'écrasement avec l'amortisseur installé sur la moto.

Votre amortisseur Ohlins est livré avec la pré charge de ressort correcte et nous vous recommandons d'utiliser cette valeur pour votre réglage de base.

La hauteur doit être réglée à l'aide du réglage d'assiette sur la moto ou sur l'amortisseur.

La détente :

Amortisseur:

Trop de frein en détente peut avoir pour effets :

- L'arrière saute sur les bosses au lieu de suivre le sol.
- L'arrière décolle lors du freinage.
- Maintient de l'arrière en bas ayant pour résultat une moto sous-vireuse.
- Surchauffe du système hydraulique de l'amortisseur, et donc une perte d'amortissement.

Pas assez freiné en détente peut avoir pour effets :

- L'arrière se détend totalement trop rapidement lors d'un freinage, faisant ainsi sauter la roue arrière.
- La moto semble instable.

Fourche:

Trop de frein en détente peut avoir pour effet :

- Survirage.
- Manque de grip du pneu avant.
- Sensation comme si la roue avant allait passer dessous dans les virages.

Pas assez freiné en détente peut avoir pour effets :

- Sous virage
- Instabilité de l'avant.

La compression :

Amortisseur:

Trop de compression peut causer :

- La roue arrière patine lors de l'accélération.
- Cela peut donner un sentiment de dureté extrême (bout de bois) lors d'une prise de bosse.

Pas assez de compression peut causer :

- La roue arrière commence à sauter vers l'extérieur du virage sous l'accélération en sortie de virages.
- Trop d'écrasement, (l'arrière est trop bas), ce qui engendre une perte de grip de l'avant.

Fourche:

Trop de compression peut causer :

- Bon résultat lors des phases de freinage.
- Sentiments de dureté sur les bosses.

Pas assez de compression peut causer :

- Forte plongée de l'avant.