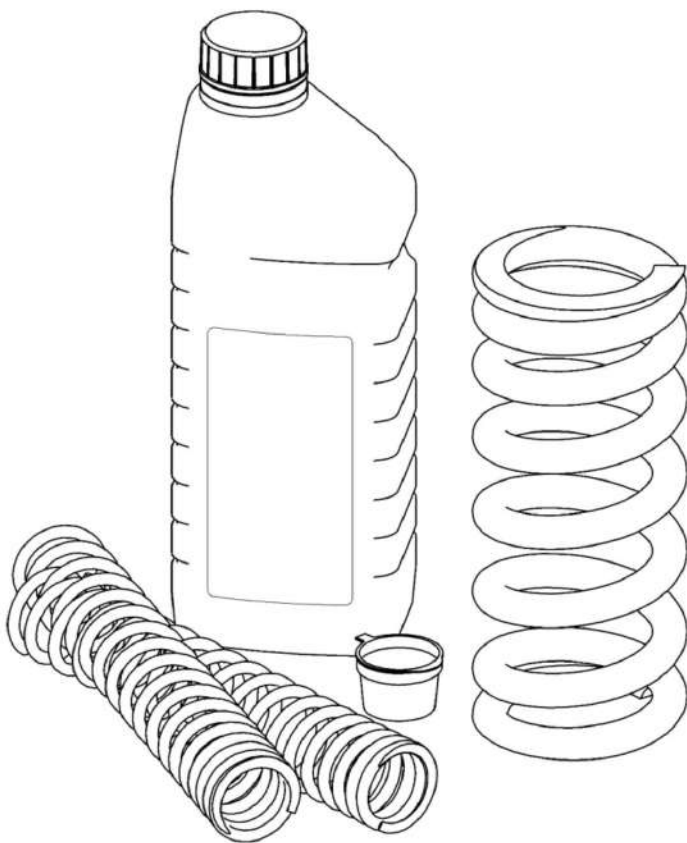
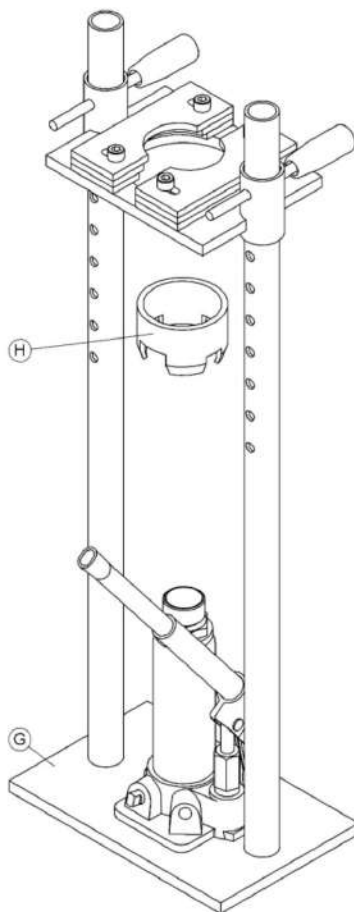
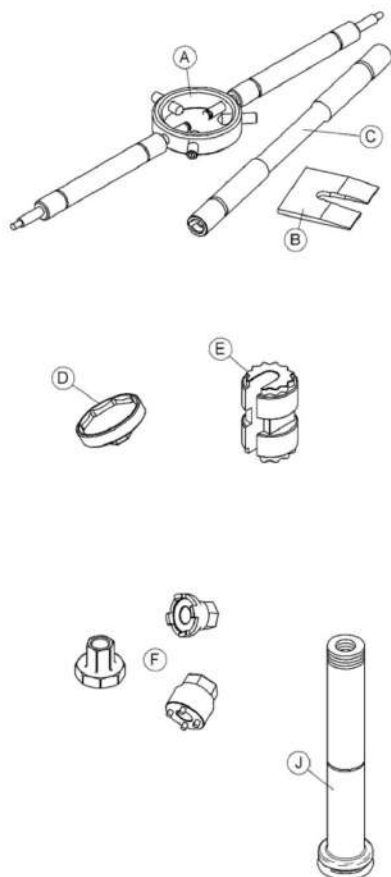


[®] ***HYPERPRO*** ***Suspension Technology***



Manuel de printemps
V3.4.1 ANGLAIS

HYPERPRO TOOLS, utilisés dans ce manuel :



Outil	Description	Numéro de pièce
A, B, C	kit d'outils pour le démontage du ressort de fourche à cartouche	HP-T01
D	Douille de bouchon d'extrémité de fourche à gros piston 45 mm	HP-T102
E	Clé à douille à cartouche pour fourche à gros piston	HP-T101
F	Outils pour bouchon de fourche et cartouche (nécessaires pour certains modèles)	voir l'étiquette
G	outil de démontage du ressort d'amortisseur	HP-T02
H	Adaptateur de précharge hydraulique pour outil de démontage de ressort	HP-T26
J	Démontage de la fourche SFF BP	HP-T90

INDICE

Changement du ressort de fourche avant	Page
F1 Fourchette de base	4
F2 Fourche à cartouche	7
F3 Fourche à gros piston	11
F4 Fork SFF BP (2021>)	14
F5 Autres types de fourches	18
F6 Maintenance des fourches	18
 Amortisseur arrière, dépose et repose	
M1 Mono-amortisseur (et Telelever à l'avant)	19
Amortisseur double M2	19
Système M3 Link	20
 Changement de ressort d'amortisseur	
R1 Choc de base	21
R2 Amortisseur avec réglage hydraulique de la précharge	24
R3 Traction de traction	26
R4 Maintenance des chocs	27
 Installation	
S1 Éléments à vérifier en premier	28
S2 Mesure et réglage de l'affaissement statique	29
S3 Configuration d'amortissement	31
S4 Tableau de dépannage	35
 Étiquette de configuration	36

Remarques relatives à la sécurité – les informations importantes en matière de sécurité sont mises en évidence par les notations suivantes :

- **AVERTISSEMENT !** – Le non-respect de cet avertissement pourrait entraîner des blessures graves, voire mortelles.
- **REMARQUE :** - Indique une information importante concernant la procédure.

ATTENTION ! – Veuillez lire attentivement ce manuel d'utilisation et vous assurer de bien comprendre les instructions de montage. Pour toute question concernant l'installation, veuillez contacter un revendeur Hyperpro.

F1 : FOURCHE DE BASE

- 1 Mesurez la distance entre le haut des tubes et le collier de fourche (1). Desserrez les boulons supérieurs du collier de fourche (5).

Desserrez les bouchons de fourche (4) d'environ 0,5 tour.

Si cela n'est pas possible en position normale, abaissez les tubes de fourche dans les colliers (la roue et le garde-boue doivent d'abord être retirés), serrez les tubes dans le collier inférieur (6) à environ 30 mm au-dessus et desserrez les bouchons de fourche.

(4).

Conseil : Utilisez un morceau de papier pour protéger les bouchons et éviter de les abîmer.

Retirer d'abord la fourche puis dévisser les bouchons est difficile ; il est pratiquement impossible de maintenir le tube de fourche.

Utilisez toujours le collier de serrage pour maintenir la fourche ; ne placez jamais le tube de fourche dans un étau, car cela l'endommagerait. Il est possible de maintenir la fourche à la main lors de l'utilisation d'une clé à air comprimé.

2. Placez le vélo de manière stable, la roue avant hors du cadre.

Au sol. Retirez la fourche avant de la moto. Consultez le manuel d'entretien de la moto pour plus de détails.

- 3 Retirez les capuchons de fourche (4) de la fourche.

ATTENTION ! Les capuchons sont sous tension en raison de la précharge du ressort, soyez prudent lors du retrait !

- 4 Retirez les pièces internes de la fourche : entretoise de précharge (7), anneau(s) et ressort. Notez où et comment les pièces s'emboîtent ; il arrive parfois qu'une extrémité du ressort soit conique.

Versez l'huile usagée dans un réservoir. Retournez la fourche et compressez-la et décompressez-la pour en extraire toute l'huile (environ 10 à 20 fois, jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de sensation d'amortissement).

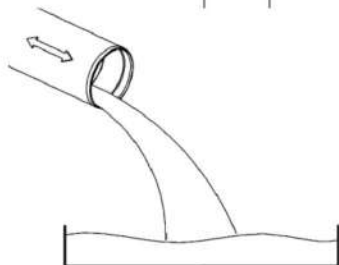
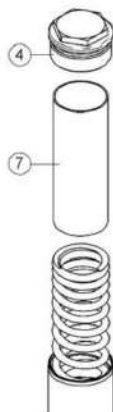
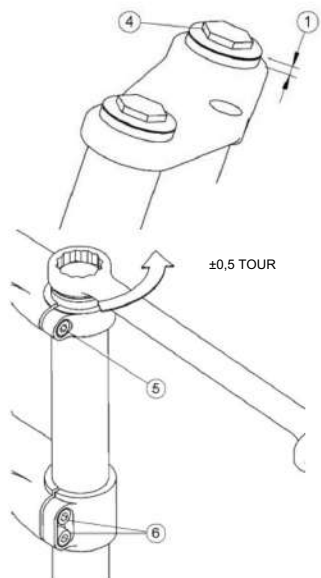
L'huile usagée est nocive pour l'environnement, éliminez-la correctement.

5. Vérifiez l'état des pièces.

Les pièces cassées et/ou les joints qui fuient doivent être remplacés.

Si un joint d'huile est remplacé, veillez également à vérifier si le tube intérieur est endommagé.

Nettoyez toutes les pièces avant le remontage.



- 6 Comprimez complètement la fourche et remplissez-la d'huile de fourche HYPERPRO de la viscosité appropriée (voir étiquette : HYPERPRO OIL), juste en dessous du niveau requis (voir étiquette : OIL LEVEL).

Purgez tout l'air de la fourche en la comprimant et en la décompressant (± 10 à 20 fois).

7. Pour mesurer le niveau d'huile (chambre à air) : comprimer complètement la fourche sans installer le ressort, l'entretoise ni les autres pièces détachées. S'assurer que la fourche est bien comprimée en butée hydraulique ; si la compression devient plus difficile, pousser davantage jusqu'à sentir un contact métal sur métal.

Le niveau d'huile correspond à la distance entre le haut du tube et l'huile à l'intérieur. Maintenez la fourche droite. À l'aide d'un mètre ruban, glissez-le jusqu'à ce qu'il effleure l'huile dans la fourche, placez-le contre le bord supérieur du tube et lisez la mesure.

Ajouter ou retirer de l'huile jusqu'à atteindre le niveau requis (voir étiquette : NIVEAU D'HUILE). Assurez-vous qu'il n'y a pas d'air dans la fourche (voir étape 6).

8. Montez le ressort HYPERPRO dans la fourche.

Vérifiez l'étiquette pour connaître le sens de montage, généralement le côté progressif est monté vers le haut* (voir image).

Il arrive parfois qu'un autocollant indique le sens d'utilisation ; retirez-le avant utilisation.

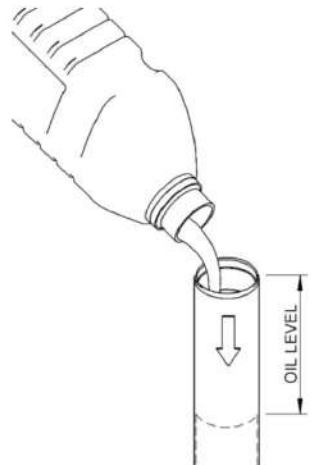
Installez la ou les bagues et l'entretoise de précharge, le cas échéant. L'ordre de montage des pièces est identique à celui d'origine*.

(*) sauf mention contraire sur l'étiquette.

9. Installez les bouchons de fourche (4) dans la fourche. Maintenez le tube, compressez le ressort à l'aide du bouchon et vissez-le dans le tube. Assurez-vous de visser le bouchon de quelques tours avant de relâcher la pression, car la précontrainte du ressort le repousse et il pourrait sauter lors du relâchement.

Pour les bouchons de fourche avec tige de réglage de détente : assurez-vous que la tige de réglage s'insère correctement dans la cartouche. Elle doit se loger au centre de la cartouche ; elle se glisse sur un mécanisme de réglage à l'intérieur de la fourche et ne s'insère généralement que dans un seul sens grâce à un méplat sur sa face interne. La tige coulisse en douceur sur le mécanisme de réglage interne ; ne forcez pas sur le bouchon, car cela risquerait de l'endommager. Si un espace subsiste entre la bague ou le ressort de précharge et le bouchon, la tige de réglage est mal insérée dans la cartouche. Retirez-la et réinsérez-la jusqu'à ce qu'elle soit correctement positionnée.

Lorsque le bouchon de fourche est correctement positionné, sa base repose sur l'entretoise ou le ressort de précharge, sans quasiment aucun espace entre les deux. Appuyez sur le bouchon pour comprimer directement le ressort, puis vissez-le dans le tube. Assurez-vous d'avoir vissé le bouchon de quelques tours avant de relâcher la pression, car la précharge du ressort le repousse et il pourrait sauter lors du relâchement.



10 Si disponible, réglez la précharge du ressort (3) comme indiqué (voir l'étiquette : PRÉCHARGE DU RESSORT). La précharge est spécifiée par le nombre d'anneaux visibles sur le dispositif de réglage.

Moins d'anneaux visibles indiquent une précharge plus importante (sauf si la fourche a une précharge inversée ; vérifiez l'étiquette pour plus d'informations). La précharge peut être ajustée pour régler l'enfoncement statique ; tournez la molette de réglage. dans le sens horaire pour plus de précharge (voir le chapitre Configuration S2).

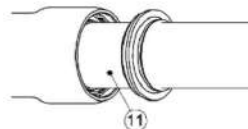
Si disponible, réglez l'amortissement du rebond (2) comme spécifié (voir étiquette : REBOUND).

11 La graisse pour fourche HYPERPRO réduit la friction de la fourche avant.

À l'aide d'un petit tournevis plat, retirez délicatement les joints anti-poussière du tube extérieur de la fourche. Appliquez la graisse sur le tube intérieur de la fourche (11).

Actionnez la fourche en la faisant coulisser. Répétez l'opération.

Graissez les joints anti-poussière pour faciliter leur insertion. Remettez les joints en place et retirez l'excédent. graisse.



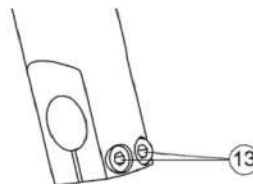
12. Remontez la moto. Consultez le manuel d'entretien pour plus de détails. Installez la fourche à la distance mesurée à l'étape 1, sauf indication contraire sur l'étiquette.

Assurez-vous que tout est serré au couple de serrage correct.

13 Une fois le vélo remis sur ses roues, desserrez le(s) boulon(s) de serrage de l'essieu avant (13).

Poussez la fourche avant plusieurs fois aussi profondément que possible pour permettre à la fourche de se stabiliser dans la position avec le moins de friction possible.

Serrez le(s) boulon(s) de pincement de l'essieu avant (13).



F2 : FOURCHE À CARTOUCHE

1. Mesurez la distance entre le haut des tubes et le

Collier de fourche (1). Desserrez les boulons supérieurs du collier de fourche (5).

Desserrez les bouchons de fourche (4) d'environ 0,5 tour.

Si cela n'est pas possible en position normale, abaissez les fourches dans les colliers (la roue et le garde-boue doivent d'abord être retirés), fixez les tubes dans le collier inférieur (6)

à environ 30 mm de distance au-dessus et desserrez les capuchons de fourche (4).

Conseil : Utilisez un morceau de papier pour protéger les bouchons et éviter de les abîmer.

Retirer d'abord la fourche puis dévisser les bouchons est difficile ; il est pratiquement impossible de maintenir le tube de fourche.

Utilisez toujours le collier de serrage pour maintenir la fourche ; ne placez jamais le tube de fourche dans un étau, car cela l'endommagerait. Il est possible de maintenir la fourche à la main lors de l'utilisation d'une clé à air comprimé.

2. Placez le vélo de manière stable, la roue avant hors du cadre.

Au sol. Retirez la fourche avant de la moto. Consultez le manuel d'entretien de la moto pour plus de détails.

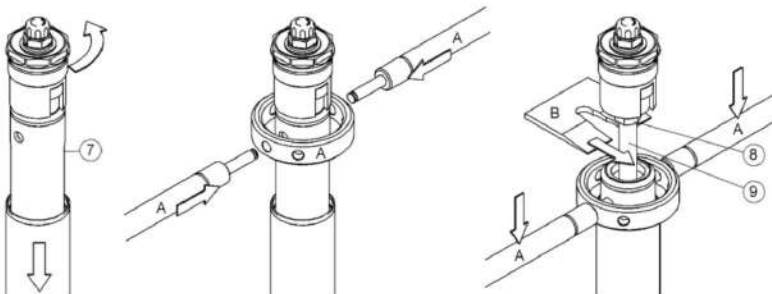
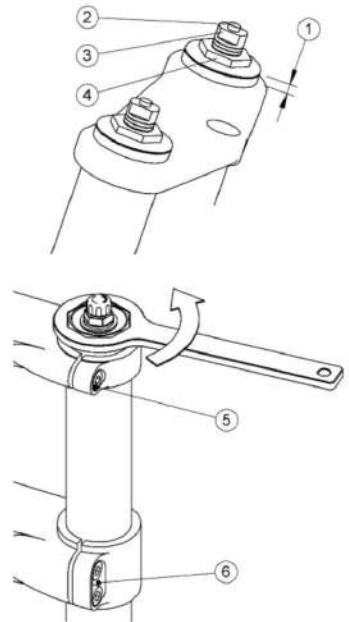
3 Si disponible, tournez les vis de réglage d'amortissement situées sur le dessus de la fourche (2) dans le sens horaire jusqu'à ce que l'amortissement soit complètement fermée ; cela facilitera le montage correct de la fourchette par la suite.

La position des ajusteurs au bas de la fourche (12) n'est pas importante.

Retirez les capuchons de fourche (4) de la fourche. Déplacez le tube vers le bas, exposant l'entretoise de précharge (7).

4. Placez l'outil (A) à travers les trous de l'entretoise de précharge (7). S'il n'y a pas de trous, serrez les entretoises à l'aide des 3 boulons de l'outil (A), sans trop serrer pour éviter tout dommage.

Appuyez sur l'entretoise et le ressort à l'aide de l'outil (A). Laissez une deuxième personne tirer la tige d'amortisseur avec le capuchon de fourche (4) et placer la plaque (B) entre l'écrou (8) et l'entretoise (7).



Si la fourche avant possède un réglage de précharge inversé (voir (étiquette pour une remarque) la précharge doit être réglée au minimum (1 anneau visible) avant que cela puisse être fait.

- 5 Maintenez l'écrou (8) avec une clé et retirez le capuchon de la fourche (4) en tournant le dispositif de réglage de précharge (3).

Retirez la goupille de réglage du rebond (10) ; elle est parfois fixée au bouchon de la fourche. Notez comment la tige de réglage s'emboîte dans la fourche.

- 6 Vissez l'outil (C) sur la tige d'amortisseur. Appuyez sur l'outil (A), demandez à une deuxième personne de tirer la tige d'amortisseur vers le haut et de retirer la plaque (B).

- 7 Retirez l'outil (A), puis retirez les pièces internes de la fourche : entretoise de précharge (7), anneau(s) et ressort. Notez où et comment les pièces s'emboîtent ; parfois, il y a une extrémité conique d'un côté du ressort.

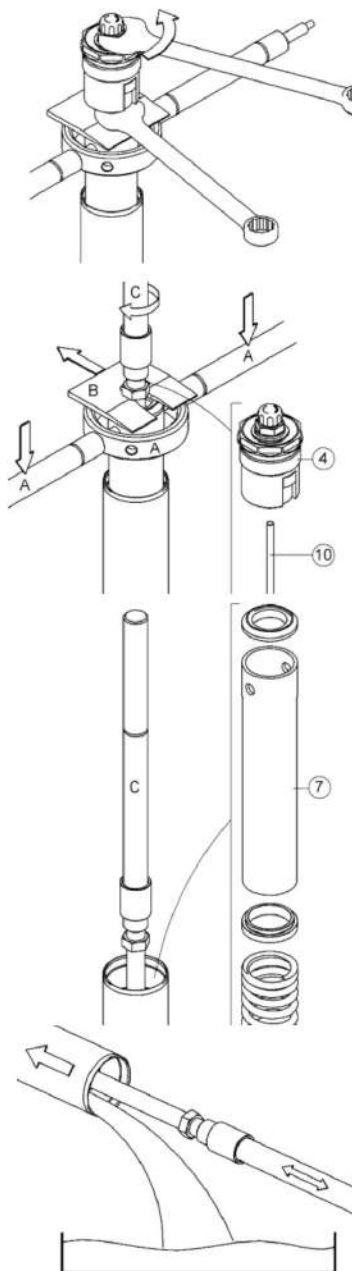
- 8 Versez l'huile usagée dans un réservoir. Tenez la fourchette droite et Pompez la fourche : déplacer lentement la tige d'amortisseur et le tube intérieur de haut en bas à plusieurs reprises pour évacuer toute l'huile. La cartouche d'amortissement. Retournez la fourche et videz l'huile. Puis, pompez à nouveau sur la fourche. Répétez cette procédure plusieurs fois pour éliminer toute l'huile de la fourche (± 5 fois, jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de sensation d'amortissement).

L'huile usagée est nocive pour l'environnement, éliminez-la correctement.

9. Vérifiez l'état des pièces. Pièces cassées et/

Les joints défectueux doivent être remplacés. Si un joint d'huile est remplacé, vérifiez également l'état du tube intérieur.

Nettoyez toutes les pièces avant le remontage.



- 10 Comprimez complètement la fourche et remplissez-la d'huile de fourche HYPERPRO de la viscosité appropriée (voir étiquette : HYPERPRO OIL), juste en dessous du niveau requis (voir étiquette : OIL LEVEL).

Éliminez tout l'air de la fourche en comprimant et en décomprimant lentement la fourche et la tige d'amortissement (± 10 à 20 fois).

- 11 Pour mesurer le niveau d'huile (chambre à air) : comprimer complètement la fourche sans installer le ressort, l'entretoise ni les autres pièces détachées. S'assurer que la fourche est bien comprimée en butée hydraulique ; si la compression devient plus difficile, pousser davantage jusqu'à sentir un contact métal sur métal.

Le niveau d'huile correspond à la distance entre le haut du tube et l'huile à l'intérieur. Maintenez la fourche droite. À l'aide d'un mètre ruban, glissez-le jusqu'à ce qu'il effleure l'huile dans la fourche, placez-le contre le bord supérieur du tube et lisez la mesure.

Ajouter ou retirer de l'huile jusqu'à atteindre le niveau requis (voir étiquette : NIVEAU D'HUILE). Assurez-vous qu'il n'y a pas d'air dans la fourche (voir étape 10).

- 12 Montez le ressort HYPERPRO dans la fourche.

Vérifiez l'étiquette pour connaître le sens de montage, généralement le côté progressif est monté vers le haut* (voir image).

Il arrive parfois qu'un autocollant indique le sens d'utilisation ; retirez-le avant utilisation.

Installez la ou les bagues et l'entretoise de précharge, le cas échéant.

L'ordre de montage des pièces est identique à celui d'origine*.

(*) sauf mention contraire sur l'étiquette.

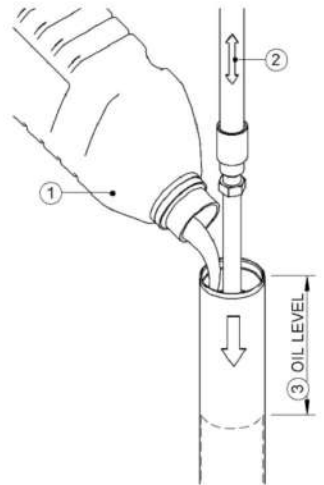
13. Placez l'outil (A) sur l'entretoise de précharge (7). Comprimez l'entretoise et le ressort. Laissez reposer une seconde.

La personne retire la tige d'amortisseur et place la plaque (B) entre l'écrou (8) et l'entretoise de précharge (7).

14. Vissez légèrement l'écrou (8). Retirez l'outil C. Insérez la goupille de réglage du rebond (10) dans le Tige d'amortisseur (9). Vissez le bouchon de fourche (4) sur la tige d'amortisseur jusqu'à ce qu'il s'arrête, sans trop serrer, car cela perturbe le mécanisme de réglage. Maintenez le capuchon (4) et serrez l'écrou (8) contre le capuchon.

- 15 Appuyez sur l'outil (A). Demandez à une deuxième personne de retirer la plaque (B). Décompressez lentement le ressort, veiller à ce que chaque chose trouve correctement sa place.

- 16 Tirez le tube vers le haut et montez les capuchons de fourche (4) dans la fourche.



17 Si disponible, réglez la précharge du ressort (3) comme spécifié (voir étiquette : PRÉCHARGE DU RESSORT).

La précharge est spécifiée par le nombre d'anneaux visibles sur le dispositif de réglage. Moins il y a d'anneaux visibles, moins il y en a. indique une précharge plus importante (sauf si la fourche a une précharge inversée, consultez l'étiquette pour une remarque).

La précharge peut être ajustée pour régler la flèche statique ; tournez la molette de réglage dans le sens horaire pour augmenter la précharge. (voir le chapitre Configuration S2).

Réglez les dispositifs de réglage d'amortissement disponibles comme indiqué (voir étiquette : REBOUND & COMPRESSION).

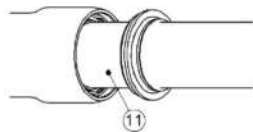
La vis de réglage du rebond (2) se trouve sur le dessus de la fourche. La vis de réglage de la compression se trouve généralement sur le dessous de la fourche (12).

Le nombre de clics ou de tours est compté à partir de la position de dévissage maximale : vissez d'abord la vis (dans le sens horaire) jusqu'à la position maximale. Ensuite, dévissez-la (dans le sens antihoraire) du nombre de clics ou de tours indiqué sur l'étiquette.

La graisse pour fourche HYPERPRO 18 réduit la friction de la fourche avant.

À l'aide d'un petit tournevis plat, retirez délicatement les joints anti-poussière du tube extérieur de la fourche. Appliquez la graisse sur le tube intérieur de la fourche (11). Actionnez la fourche en la faisant coulisser. Répétez l'opération.

Graissez les joints anti-poussière pour faciliter leur insertion. Remettez les joints en place et retirez l'excédent de graisse.



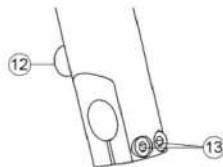
19. Remontez la moto. Consultez le manuel d'entretien pour plus de détails. Installez la fourche à la distance mesurée à l'étape 1, sauf indication contraire sur l'étiquette.

Assurez-vous que tout est serré au couple de serrage correct.

20 Une fois le vélo remis sur ses roues, desserrez le(s) boulon(s) de serrage du essieu avant (13).

Poussez la fourche avant plusieurs fois aussi profondément que possible pour permettre à la fourche de se stabiliser dans la position avec le moins de friction possible.

Serrez le(s) boulon(s) de pincement de l'essieu avant (13).



F3 : GRAND PISTON FOURCHE

1. Mesurez la distance entre le haut des tubes et le

Collier de fourche (1). Desserrez les boulons supérieurs du collier de fourche (5).

Desserrez les capuchons de fourche (4) d'environ 0,5 tour (nécessite un outil spécial (D)).

Conseil : Utilisez un morceau de papier pour protéger les bouchons et éviter de les abîmer.

Retirer d'abord la fourche puis dévisser les bouchons est difficile ; il est pratiquement impossible de maintenir le tube de fourche.

Utilisez toujours un serre-fourche pour maintenir la fourche ; ne placez jamais le tube de fourche dans un étau, car cela l'endommagerait. Il est possible de maintenir la fourche à la main lors de l'utilisation d'une clé à air comprimé.

2. Placez le vélo de manière stable, la roue avant décollée du sol.

Retirez la fourche avant de la moto. Consultez le manuel d'entretien de la moto pour plus de détails.

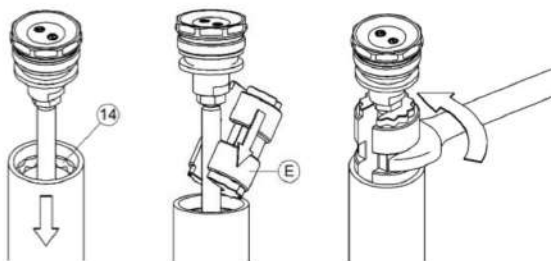
3 Retirez les capuchons de fourche (4) du tube. Déplacez le tube vers le bas, exposant la tige d'amortisseur (9).

4 L'extrémité de la cartouche (14) est visible à l'intérieur

du tube. Fixez le pied de la fourche dans un étau à mâchoires souples. Placez l'outil (E).

Au-dessus de la tige d'amortisseur et à l'intérieur du logement de la cartouche, assurez-vous d'utiliser le bon côté de l'outil. Utilisez une clé sur l'outil (E) et tournez dans le sens antihoraire pour desserrer la cartouche.

Retirez la cartouche de la fourche.

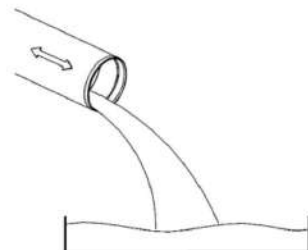


5 Versez l'huile usagée dans un réservoir. Pompez la fourche : actionnez lentement

le tube de haut en bas à plusieurs reprises pour extraire toute l'huile.

Pour vider la fourche, retournez-la et versez l'huile. Pompez ensuite à nouveau. Répétez cette opération plusieurs fois (environ 5 fois, jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de sensation d'amortissement) afin d'éliminer toute l'huile.

L'huile usagée est nocive pour l'environnement, éliminez-la correctement.



6 Retirez les pièces internes de la fourche : support de ressort, ressort et entretoise de précharge. Notez leur emplacement et leur mode de fixation.

Vérifiez l'état des pièces.

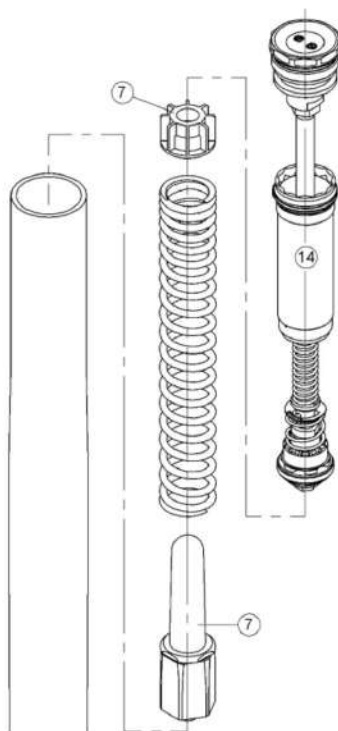
Les pièces cassées et/ou les joints qui fuient doivent être remplacés.

Si un joint d'huile est remplacé, veuillez également à vérifier si le tube intérieur est endommagé.

Nettoyez toutes les pièces avant le remontage.

7 Comprimez complètement la fourche et remplissez-la d'huile de fourche HYPERPRO de la viscosité appropriée (voir étiquette : HYPERPRO OIL), juste en dessous du niveau requis (voir étiquette : OIL LEVEL).

Éliminez tout l'air de la fourche en comprimant et en décompressant lentement la fourche et la tige d'amortissement (\pm 10 à 20 fois).

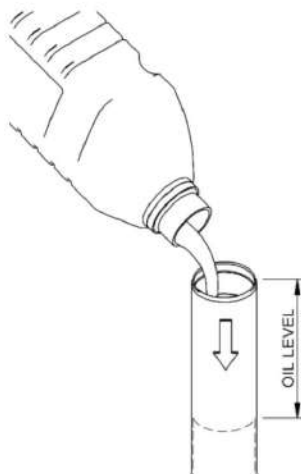


8 Pour mesurer le niveau d'huile (chambre à air) : compri­mer complètement la fourche. S'assurer que la fourche est comprimée en butée hydraulique ; lorsque la compression devient plus difficile, pousser davantage jusqu'à sentir un contact métal contre métal.

Le niveau d'huile est généralement mesuré sans le ressort ni les autres pièces internes (sauf indication contraire sur l'étiquette).

Le niveau d'huile correspond à la distance entre le haut du tube et l'huile à l'intérieur. Maintenez la fourche droite. À l'aide d'un mètre ruban, glissez-le jusqu'à ce qu'il effleure l'huile dans la fourche, placez-le contre le bord supérieur du tube et lisez la mesure.

Ajouter ou retirer de l'huile jusqu'à atteindre le niveau requis (voir étiquette : NIVEAU D'HUILE). Assurez-vous qu'il n'y a pas d'air dans la fourche (voir étape 7).



9. Montez le ressort HYPERPRO dans la fourche.

Vérifiez l'étiquette pour connaître le sens de montage, généralement le côté progressif est monté vers le haut* (voir image).

Il arrive parfois qu'un autocollant indique le sens d'utilisation ; retirez-le avant utilisation.

Installez la ou les bagues et l'entretoise de précharge, le cas échéant. L'ordre de montage des pièces est identique à celui d'origine*.

(* sauf indication contraire sur l'étiquette).



10 Placez la cartouche dans le tube et appuyez lentement.

Fixez le pied de la fourchette dans un étau d'établi à mâchoires souples.

Placez l'outil (E) sur la tige d'amortisseur et dans le logement de la cartouche, en veillant à utiliser le bon côté de l'outil. Utilisez une clé sur l'outil (E) et tournez dans le sens horaire pour serrer la cartouche.

11 Tirez le tube vers le haut et montez le capuchon de fourche (4) dans la fourche.

12 Réglez la précharge du ressort (3) comme spécifié (voir étiquette : PRÉCHARGE DU RESSORT).

Il se trouve en bas de la fourche. La précharge peut être ajustée pour régler l'affaissement statique ; tournez la molette de réglage dans le sens horaire pour augmenter la précharge (voir le chapitre S2 : Configuration).

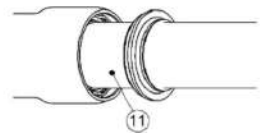
Régalez les ajusteurs d'amortissement (2) et (12) comme spécifié (voir étiquette : REBOND ET COMPRESSION).

Elles se trouvent sur le dessus de la fourche. Le nombre de clics ou de tours se compte à partir de la position de dévissage maximale : vissez d'abord la vis (dans le sens horaire) jusqu'au réglage maximal, puis dévissez-la (dans le sens antihoraire) du nombre de clics ou de tours indiqué sur l'étiquette.

13 La graisse pour fourche HYPERPRO réduit la friction de la fourche avant.

À l'aide d'un petit tournevis plat, retirez délicatement les joints anti-poussière du tube extérieur de la fourche. Appliquez la graisse sur le tube intérieur de la fourche (11). Actionnez la fourche en la faisant coulisser. Répétez l'opération.

Graissez les joints anti-poussière pour faciliter leur insertion. Remettez les joints en place et retirez l'excédent de graisse.



14 Remontez la moto. Consultez le manuel d'entretien pour plus de détails. Installez la fourche à l'emplacement suivant :

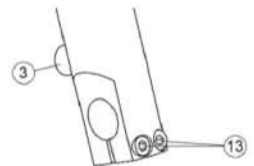
distance telle que mesurée à l'étape 1 (sauf indication contraire sur l'étiquette).

Assurez-vous que tout est serré au couple de serrage correct.

15 Une fois le vélo remis sur ses roues, desserrez le(s) boulon(s) de serrage de l'axe avant (13).

Poussez la fourche avant plusieurs fois aussi profondément que possible pour permettre à la fourche de se stabiliser dans la position avec le moins de friction possible.

Serrez le(s) boulon(s) de pincement de l'essieu avant (13).



F4 : SFF-BP FORK (2021>)

- 1 Mesurez la distance entre le haut des tubes et le collier de fourche (1). Desserrez les boulons supérieurs du collier de fourche (5).

Desserrez les capuchons de fourche (4) d'environ 0,5 tour (nécessite un outil spécial (D)).

Conseil : Utilisez un morceau de papier pour protéger les bouchons et éviter de les abîmer.

Retirer d'abord la fourche puis dévisser les bouchons est difficile ; il est pratiquement impossible de maintenir le tube de fourche.

Utilisez toujours un serre-fourche pour maintenir la fourche ; ne placez jamais le tube de fourche dans un étau, car cela l'endommagerait. Il est possible de maintenir la fourche à la main lors de l'utilisation d'une clé à air comprimé.

2. Placez le vélo de manière stable, la roue avant hors du cadre.

Au sol. Retirez la fourche avant de la moto. Consultez le manuel d'entretien de la moto pour plus de détails.

- 3 Retirez les bouchons de fourche (4) du tube. Abaissez le tube pour exposer la tige de piston (9). La bague de serrage (15) est visible à l'intérieur du tube intérieur.

- 4 Fixez le pied de la fourche dans un étau d'établi avec des mâchoires souples. Poussez le capuchon de fourche pour comprimer le ressort de fourche, appuyez sur la bague de siège (16) et retirez la bague de clip (15).

- 5 Retirez l'ensemble de la tige de fourche en le tirant vers l'extérieur.

Si l'ensemble de la tige ne coulisse pas facilement, il est nécessaire de le pomper pour l'extraire :

Regardez à l'intérieur du tube de fourche :

aucun trou, -> passer à 5a

4 trous -> passer à 5b



5a

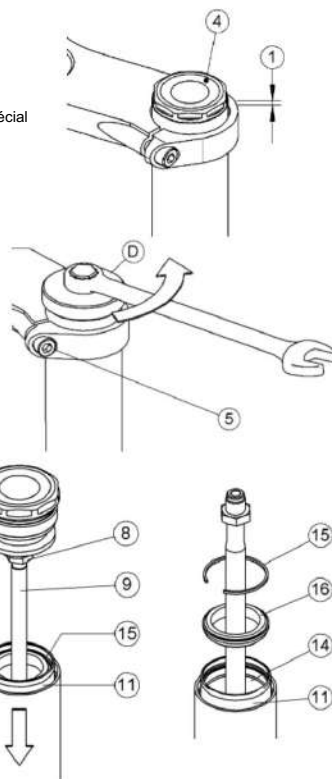


5b

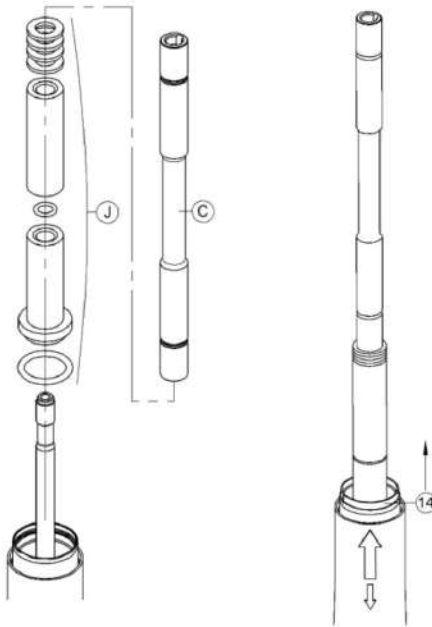
- 5a Desserrez l'écrou de blocage (8) et retirez le capuchon de fourche (4).

Soulevez le tube extérieur jusqu'à une course de ± 150 mm et pompez le tube extérieur rapidement à plusieurs reprises, cela crée une pression interne et pousse le bouchon d'extrémité (14) de l'ensemble de tige de fourche hors du tube de fourche.

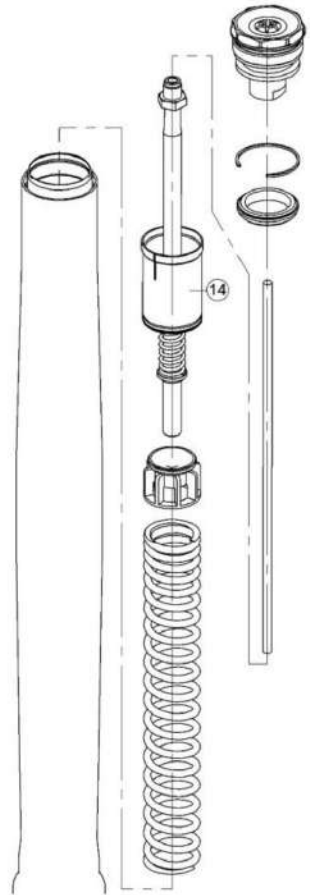
Retirez l'ensemble de la tige de fourche et passez à l'étape 6.



- 5b Assurez-vous que l'huile soit au même niveau que le haut de la tige. Utilisez l'outil Hyperpro J (pièce n° HP-T90) pour bloquer les trous : desserrez le contre-écrou (8) et retirez le capuchon de fourche (4). Ne retirez pas la goupille de réglage de précharge. Installez l'outil J comme indiqué, utilisez autant de rondelles que possible, puis montez l'outil C par-dessus avec la taille de filetage appropriée.



Soulevez le tube extérieur jusqu'à une course de ± 150 mm et pompez-le rapidement et à plusieurs reprises ; cela crée une pression interne qui expulse le bouchon (14) de l'ensemble de la tige de fourche hors du tube de fourche. Il peut être nécessaire d'ajouter de l'huile pendant cette procédure.

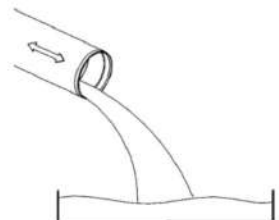


SFF BP – côté ressort avec réglage de précharge

Retirez l'ensemble de la tige de fourche et passez à l'étape 6.

6. Versez l'huile usagée dans un réservoir. Actionnez la fourche : remontez le tube et en descendant lentement à plusieurs reprises pour pomper toute l'huile hors de la fourche. Retournez la fourche et videz l'huile. Pompez ensuite à nouveau. Répétez cette opération plusieurs fois (environ 5 fois, jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de sensation d'amortissement) afin d'éliminer toute l'huile.

L'huile usagée est nocive pour l'environnement, éliminez-la correctement.



- 7 Retirez les pièces internes de la fourche : support de ressort, ressort et entretoise de précharge. Notez leur emplacement et leur mode de fixation.

Vérifiez l'état des pièces.

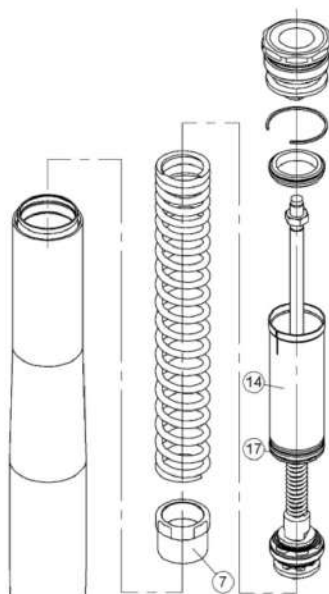
Les pièces cassées et/ou les joints qui fuient doivent être remplacés. Si un joint d'huile est remplacé, vérifiez également l'état du tube intérieur.

Nettoyez toutes les pièces avant le remontage.

Si présent : installer un nouveau joint torique (17) sur l'ensemble de tige (14).

- 8 Comprimez complètement la fourche et remplissez-la d'huile de fourche HYPERPRO de la viscosité appropriée (voir étiquette : HYPERPRO OIL), juste en dessous du niveau requis (voir étiquette : OIL LEVEL).

Éliminez tout l'air de la fourche en comprimant et en décompressant lentement la fourche et la tige d'amortissement (\pm 10 à 20 fois).



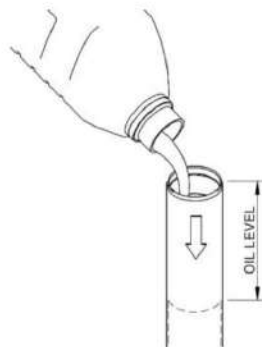
SFF BP – côté amortissement

9. Pour mesurer le niveau d'huile (chambre à air) : comprimer complètement la fourche. S'assurer que la fourche est comprimée en butée hydraulique ; lorsque la compression devient plus difficile, pousser davantage jusqu'à sentir un contact acier contre acier.

Le niveau d'huile est généralement mesuré sans le ressort ni les autres pièces internes (sauf indication contraire sur l'étiquette).

Le niveau d'huile correspond à la distance entre le haut du tube et l'huile à l'intérieur. Maintenez la fourche droite. À l'aide d'un mètre ruban, glissez-le jusqu'à ce qu'il effleure l'huile dans la fourche, placez-le contre le bord supérieur du tube et lisez la mesure.

Ajouter ou retirer de l'huile jusqu'à atteindre le niveau requis (voir étiquette : NIVEAU D'HUILE). Assurez-vous qu'il n'y a pas d'air dans la fourche (voir étape 7).



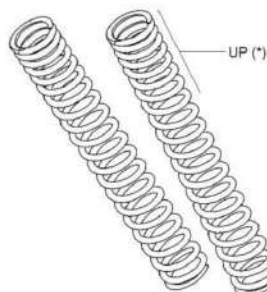
10. Montez le ressort HYPERPRO dans la fourche.

Vérifiez l'étiquette pour connaître le sens de montage, généralement le côté progressif est monté vers le haut* (voir image).

Parfois, une étiquette indique le sens de lecture ; retirez-la. retirer l'autocollant avant utilisation.

Installez la ou les bagues et l'entretoise de précharge (7) si elle est présente. L'ordre de montage des pièces est identique à celui d'origine*.

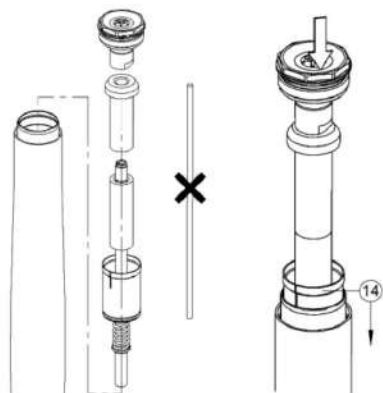
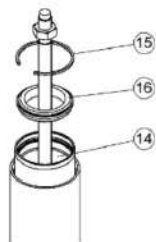
(* sauf indication contraire sur l'étiquette).



11. Fixez le pied de la fourche dans un étau d'établi à mâchoires souples. Montez le bouchon de fourche (4) sur la tige de piston (9) et serrez le contre-écrou (8). Placez l'ensemble tige de fourche dans le tube et poussez lentement vers le bas jusqu'à ce que la bague de serrage (15) puisse être installée sur la bague de siège (16) dans la rainure du tube de fourche.

S'il est difficile d'appuyer sur l'ensemble de la tige :

- Utilisez l'outil J (sans joints toriques, voir image) ou un tuyau pour pousser à l'intérieur de l'ensemble de tige (14).
- Assurez-vous que la goupille de réglage n'est pas encore installée.



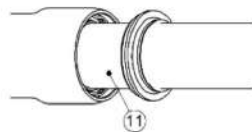
Retirez les outils. Installez la bague de siège (16) et la bague de fixation (15). Installez la goupille de réglage et montez le capuchon de fourche (4) sur la tige.

- 12 Tirez le tube vers le haut et montez le capuchon de fourche (4) dans la fourche.

- 13 La graisse pour fourche HYPERPRO réduit la friction de la fourche avant.

À l'aide d'un petit tournevis plat, retirez délicatement les joints anti-poussière du tube extérieur de la fourche. Appliquez la graisse sur le tube intérieur de la fourche (11). Actionnez la fourche en la faisant coulisser. Répétez l'opération.

Graissez les joints anti-poussière pour faciliter leur insertion. Remettez les joints en place et retirez l'excédent de graisse.



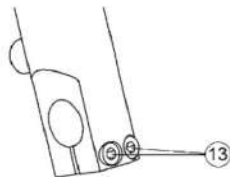
- 14 Remontez la moto. Consultez le manuel d'entretien pour plus de détails. Installez la fourche à l'emplacement suivant : distance telle que mesurée à l'étape 1 (sauf indication contraire sur l'étiquette).

Assurez-vous que tout est serré au couple de serrage correct.

- 15 Une fois le vélo remis sur ses roues, desserrez le(s) boulon(s) de serrage de l'axe avant (13).

Poussez la fourche avant plusieurs fois aussi profondément que possible pour permettre à la fourche de se stabiliser dans la position avec le moins de friction possible.

Serrez le(s) boulon(s) de pincement de l'essieu avant (13).





F5 : AUTRES TYPES DE FOURCHES

Malheureusement, nous ne pouvons pas traiter tous les types de fourches. Pour ces types de fourches et d'autres, veuillez consulter le manuel d'entretien de votre véhicule ou du fabricant de la fourche.

- Les fourchettes à fonctions séparées possèdent des branches différentes à gauche et à droite.
Certaines fourches sont équipées d'un amortisseur de compression sur un bras et d'un amortisseur de détente sur l'autre. D'autres n'ont qu'un seul bras avec un système d'amortissement. Enfin, certaines n'ont qu'un seul bras de fourche avec un ressort.
En général, les instructions des chapitres précédents devraient vous permettre de changer les ressorts de fourche, mais des outils spécifiques sont parfois nécessaires. Consultez l'étiquette pour plus d'informations.
- Les fourches à cartouche fermée (MX) contiennent une unité d'amortissement pressurisée complète, très semblable à un amortisseur, le ressort est monté sous ou autour de l'élément d'amortissement.
Les tubes de fourche contiennent bien de l'huile à des fins de lubrification.
Ouvrez le bouchon de fourche et vidangez l'huile par le haut. Revisez le bouchon et fixez le bas de la fourche dans un étau.
Desserrez la vis qui maintient l'amortisseur interne par le bas et retirez-la pour dégager la tige de l'amortisseur. Utilisez l'outil (B) pour maintenir le contre-écrou à l'extérieur de la fourche et retirez la vis. Retirez l'outil (B). Vous pouvez maintenant ouvrir à nouveau le bouchon de fourche et retirer l'amortisseur ainsi que son ressort.

F6. ENTRETIEN DES FOURCHES

Pour un entretien correct des fourches d'origine, veuillez vous référer au manuel d'entretien du fabricant.

En général, inspectez régulièrement la fourchette pour détecter tout dommage ou fuite. Lavez-la avec un détergent doux.

Soyez prudent avec l'air comprimé et évitez les nettoyeurs agressifs. Protégez votre fourche avec du WD40 ou un produit similaire.

- Tous les 10 000 km ou 1 an, nettoyez la fourche et appliquez de la graisse sur le tube intérieur.
- Tous les 20 000 km ou tous les 2 ans, changez l'huile de fourche. Utilisez exclusivement l'huile HYPERPRO pour une qualité optimale, viscosité et qualité correctes.

Les ressorts de fourche progressifs HYPERPRO sont garantis à vie contre la casse.

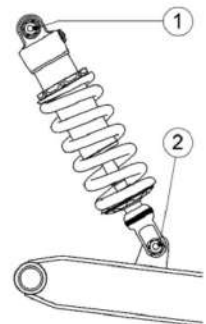
INSTRUCTIONS DE MONTAGE DE L'AMORTISSEUR ARRIÈRE

REMARQUE : Nous vous conseillons vivement de suivre le manuel d'atelier de votre véhicule pour connaître la procédure de montage correcte.

- 1 Placez le vélo de manière stable et ferme, la roue arrière décollée du sol. N'utilisez pas de vélo support qui soutient le bras oscillant.
- 2 Retirez les valises, les sièges et la carrosserie si nécessaire pour accéder aux points de fixation de l'amortisseur absorbeur.
- 3 Si l'amortisseur est équipé d'un réservoir séparé et/ou d'un réglage de précharge hydraulique à distance, ces éléments doivent être démontés du vélo en même temps que l'amortisseur. Retirez les boulons ou les colliers de serrage des pièces séparées afin de les desserrer et de pouvoir les retirer.
ATTENTION ! - Les tuyaux ne doivent pas être détachés de l'amortisseur, le système peut être mis sous pression !

M1. MONO SHOCK (& TELELEVER AVANT)

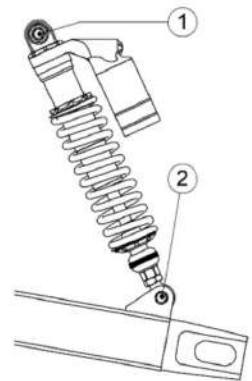
- 4 Retirez les écrous des boulons de fixation de l'amortisseur (1 et 2).
5. Soutenez ou soulevez la roue arrière pour retirer les boulons de l'amortisseur et Retirez l'amortisseur du vélo.
6. Remplacez le ressort d'origine par le ressort HYPERPRO (voir chapitres R1-R3).
7. Placez l'amortisseur sur la moto. Installez la vis supérieure (1). Soulevez la roue arrière pour installer la vis inférieure (2). Serrez les écrous au couple prescrit. Le cas échéant, installez le réservoir déporté et/ou le réglage de précharge déporté sur la moto.



M1 - mono-amortisseur

M2. AMORTISSEUR DOUBLE

- 4 Retirez les écrous des supports d'amortisseur (1 et 2).
5. Soutenez ou soulevez la roue arrière pour retirer le(s) boulon(s) de l'amortisseur et Retirez les amortisseurs du vélo.
6. Remplacez les ressorts d'origine par les ressorts HYPERPRO (voir chapitres R1-R3).
- 7 Placez les amortisseurs dans la moto. Placez le boulon ou l'écrou supérieur (1). Soulevez la roue arrière pour placer le boulon inférieur (2). Serrez les boulons et/ou les écrous.



M2 - double amortisseur

M3. SYSTÈME DE LIAISON

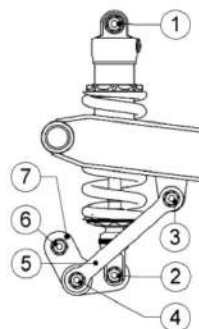
Le système de biellettes se trouve sous le bras oscillant. Il est parfois nécessaire de démonter des éléments de l'échappement ou du carénage pour y accéder plus facilement.

REMARQUE : assurez-vous que toutes les pièces du système de liaison peuvent être montées dans la position et la direction correctes. Vérifiez la présence de marquages (ex. : flèches) ou créez les vôtres, prenez des photos et consultez le manuel d'entretien de votre véhicule. Un montage incorrect influe sur la tenue de route et peut engendrer des situations dangereuses !

Vérifiez l'état des pièces de la suspension arrière. Nettoyez et graissez-les si nécessaire. Contrôlez l'état de tous les roulements et joints d'étanchéité et remplacez-les si besoin.

SYSTÈME DE LIAISON M3.1 – PLAQUES DE LIAISON DROITES

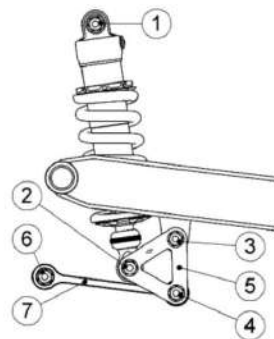
- 4 Retirez les écrous (3) et (4). Soutenez ou soulevez la roue arrière pour retirer le boulons et plaques de liaison (5).
- 5 Retirez les écrous des boulons de fixation de l'amortisseur (1 et 2).
Retirez les boulons de l'amortisseur et retirez ce dernier du vélo. Si l'espace est insuffisant pour retirer l'amortisseur, retirez également le boulon (6) et la biellette (7).
- 6 Remplacez le ressort d'origine par le ressort HYPERPRO (voir R1-R3).
- 7 Placez l'amortisseur sur la moto. Placez le boulon supérieur (1). Montez toutes les pièces dans l'ordre indiqué et soulevez la roue arrière pour placer le dernier boulon (3 ou 4). Serrez les écrous au couple prescrit. Le cas échéant, installez le réservoir déporté et/ou le réglage de précharge déporté.



M3.1 - plaques droites

SYSTÈME DE LIAISON M3.2 – PLAQUES DE LIAISON TRIANGULAIRES

4. La méthode la plus simple consiste à retirer les biellettes. Assurez-vous que toutes les pièces peuvent être remontées correctement. En général, il suffit de retirer le boulon de l'amortisseur (2) et l'un des boulons de biellette (3 ou 4) pour déposer l'amortisseur. Retirez d'autres pièces si nécessaire pour dégager plus d'espace.
- 5 Retirez l'écrou et le boulon supérieurs (1) et sortez l'amortisseur de la moto. Selon le modèle, cette opération est possible par le haut du bras oscillant ou par le dessous. Il est parfois nécessaire de soulever la roue arrière pour dégager suffisamment d'espace.
- 6 Remplacez le ressort d'origine par le ressort HYPERPRO (voir chapitres R1-R3).
- 7 Placez l'amortisseur sur la moto. Installez la vis supérieure (1). Montez toutes les pièces dans l'ordre indiqué et soulevez la roue arrière pour placer la dernière vis de biellette. Serrez les écrous au couple prescrit. Le cas échéant, installez le réservoir déporté et/ou le réglage de précharge déporté.



M3.2 - plaques triangulaires

CHANGEMENT DE RESSORT D'AMORTISSEUR

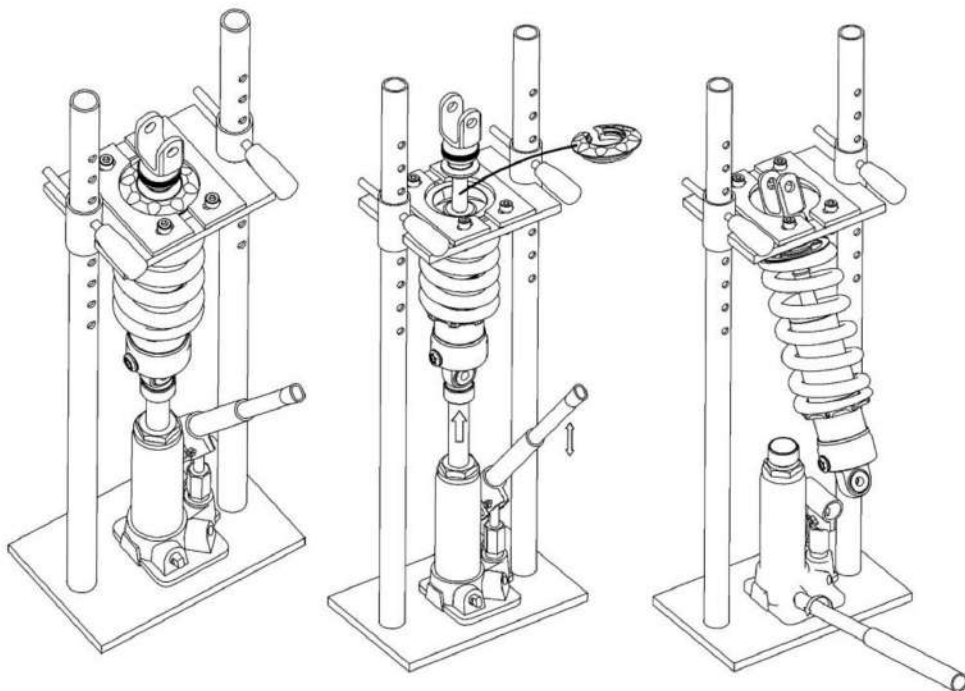
R1. AMORTISSEUR DE BASE

1 Retirez l'amortisseur du vélo (voir M1-M3).

2 Retirez le ressort de l'amortisseur à l'aide de l'outil d'extraction de ressort (G). Veillez à ne comprimer que le ressort. Placez les plaques contre la bague de retenue du ressort, sans les recouvrir. ATTENTION ! Assurez-vous que l'amortisseur est bien stable et ne risque pas de se détacher.

Comprimez le ressort, si nécessaire appuyez sur la butée en caoutchouc avec un petit tournevis et retirez la bague ou le clip de retenue.

Détendez le ressort et retirez l'amortisseur de l'outil.



3. Vérifiez toutes les pièces avant le remontage. Un amortisseur qui fuit doit être réparé.

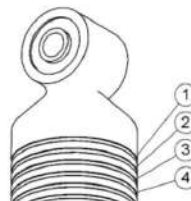
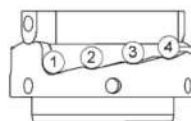
Certains amortisseurs sont équipés d'un réservoir externe. Ne jamais retirer ni ouvrir ce réservoir, car cela provoque une dépressurisation de l'amortisseur.

Notez que certains amortisseurs possèdent une vis du côté opposé à la vis de réglage de la détente sur la fourche. Le retrait de cette vis dépressurise également l'amortisseur.

4 Réglez la précharge du ressort (voir l'étiquette : PRÉCHARGE DU RESSORT).

Si la précharge est réglée par une bague à came, les positions sont toujours comptées à partir du réglage de précharge le plus bas (longueur de ressort la plus longue possible sur l'amortisseur) jusqu'au réglage le plus élevé (c'est-à-dire que l'image montre le réglage le plus élevé).

Il existe parfois un système de bague de serrage qui détermine la position de base de la bague de retenue du ressort. Les réglages sont numérotés du réglage de précharge le plus bas au plus élevé.



Si la précharge est réglée par des bagues filetées, mesurez d'abord la longueur libre du ressort HYPERPRO avant le montage.

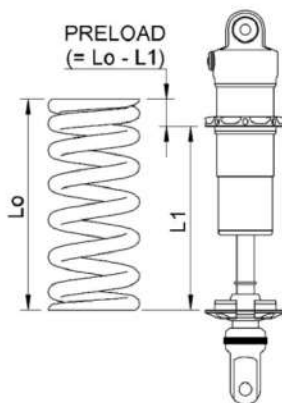
Vissez la bague de précharge du ressort au réglage correct.

Il faut parfois desserrer une vis de blocage avant de pouvoir effectuer cette opération, sinon il y a deux anneaux.

La longueur du ressort monté sur l'amortisseur doit être « longueur libre » – « précharge » (voir étiquette : PRÉCHARGE DU RESSORT)

Veillez à mesurer la distance entre le point d'appui du ressort sur la bague de précharge et le point d'appui du ressort sur le(s) clip(s) de retenue.

Retirez l'amortisseur ; il y a généralement un ressort de rebond qui influe sur sa longueur.



Il existe des amortisseurs (FJR/TDM) avec deux ressorts principaux et deux réglages (souple et ferme). Retirez les deux ressorts et le mécanisme de réglage. Ce dernier ne sera plus utilisé ; les deux ressorts sont remplacés par un seul ressort progressif. Le support de ressort d'origine avec sa bague de réglage doit rester en place sur l'amortisseur (photo de droite), même si la bague de réglage ne permet plus d'ajuster l'amortisseur.



5. Montez le ressort HYPERPRO sur l'amortisseur. Habituellement,

Le côté progressif est monté vers le haut (*) sauf indication contraire sur l'étiquette. Comprimez le ressort et placez la bague de retenue sur l'amortisseur. Décompressez le ressort.

Assurez-vous que les trous des boulons sont alignés. Insérez un tournevis à travers chaque trou de l'amortisseur pour faire pivoter les trous dans la position correcte.

6. Mesurez à nouveau la longueur du ressort pour vous assurer que

La précharge est correcte. Le ressort de détente pourrait avoir influencé la longueur de l'amortisseur mesurée à l'étape 4. La précharge peut être ajustée sans démonter le ressort.

Lorsque la précharge est correcte, assurez-vous que l'anneau est bien verrouillé en place ; il ne doit plus bouger. Les deux anneaux sont tournés l'un contre l'autre ou une vis de blocage est serrée.

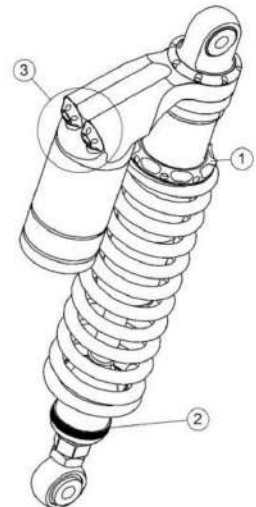
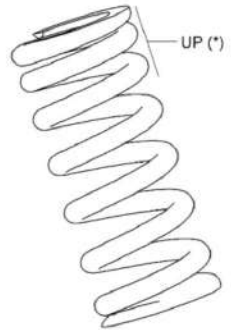
7 Réglez l'amortissement (si disponible) conformément aux instructions.

paramètres tels que spécifiés (voir l'étiquette : **REBOND ET COMPRESSION**)

La vis de réglage de la détente (ou de la tension, « TEN ») (2) se trouve généralement sur la tige de l'amortisseur. Parfois, une bague doit être tournée autour de cette tige. Le réglage de la compression (3) se trouve généralement sur le réservoir externe.

Tournez les vis de réglage dans le sens horaire jusqu'au maximum. Dévissez-les (sens antihoraire) du nombre de clics ou de tours indiqué sur l'étiquette.

8 Montez l'amortisseur sur le vélo (voir M1-M3).



R2. AMORTISSEUR AVEC RÉGLAGE DE PRÉCHARGE HYDRAULIQUE

1 Retirez l'amortisseur du vélo (voir M1-M3).

2 Retirez le ressort de l'amortisseur à l'aide d'un ressort

Outil de démontage. Il existe deux possibilités pour retirer le ressort (selon l'amortisseur) :

Certains amortisseurs sont dotés d'un anneau de retenue de ressort régulier du côté de la tige de l'amortisseur, voir chapitre R1.

D'autres amortisseurs sont équipés d'un réglage de précharge hydraulique maintenu par une bague de serrage. Desserrez la vis de blocage (7) du réglage de précharge. Utilisez la bague d'adaptation (H) pour pouvoir appuyer sur le dispositif de précharge. ATTENTION ! Assurez-vous que l'amortisseur est bien stable et ne risque pas de se détacher. Remarque : un réglage minimal de la précharge facilite le démontage du ressort.

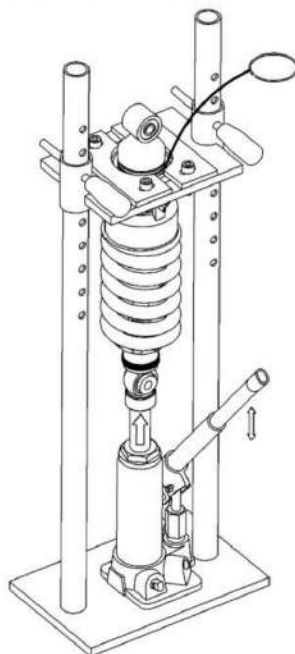
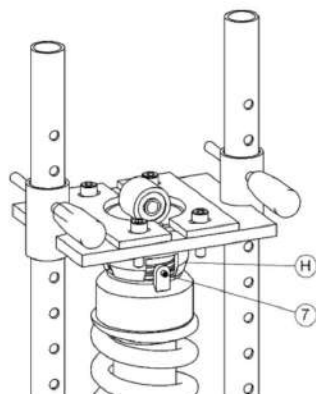
Comprimez l'unité de précharge et le ressort jusqu'à ce que la bague de fixation apparaisse. Retirez la bague de fixation, puis décompressez le ressort. Notez l'alignement de la vis (7) sur l'amortisseur.

Ne réglez pas la précharge lorsque le ressort est retiré !

3. Vérifiez toutes les pièces avant le remontage. Un amortisseur qui fuit doit être réparé.

Certains amortisseurs sont équipés d'un réservoir externe. Ne jamais retirer ni ouvrir ce réservoir, car cela provoque une dépressurisation de l'amortisseur.

Remarque : certains amortisseurs possèdent une vis du côté opposé à la vis de réglage de la détente sur la fourche. Le retrait de cette vis dépressurise également l'amortisseur.



4. Montez le ressort HYPERPRO sur l'amortisseur. Habituellement,

Le côté progressif est monté vers le haut (*) sauf indication contraire sur l'étiquette. Comprimez le ressort et placez la bague de retenue sur l'amortisseur. Décompressez le ressort.

Vérifiez que les trous de fixation sont alignés. Insérez un tournevis dans chaque trou de l'amortisseur pour les ajuster en les tournant.

Si le dispositif de réglage de précharge a été retiré, assurez-vous qu'il est remis à sa place d'origine et serrez la vis de blocage (7). La vis de fixation doit être alignée avec le repère.

5 Réglez la précharge sur la valeur correcte. Tournez le

bouton (1) jusqu'à ce que la valeur spécifiée soit atteinte (voir étiquette : PRÉCHARGE DU RESSORT).

6 Réglez l'amortissement (si disponible) selon les instructions.

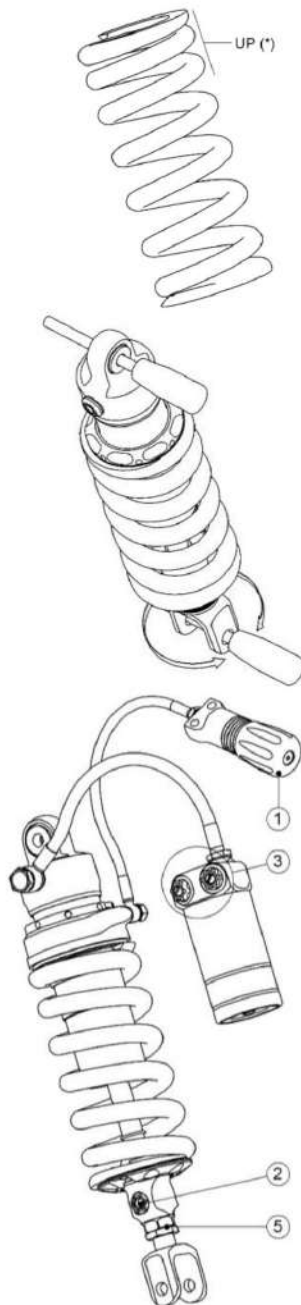
paramètres tels que spécifiés (voir l'étiquette : REBOND ET COMPRESSION)

La vis de réglage de la détente (ou de la tension, « TEN ») (2) se trouve généralement sur la tige de l'amortisseur. Parfois, une bague doit être tournée autour de cette tige. Le réglage de la compression (3) se trouve généralement sur le réservoir externe.

Tournez les vis de réglage dans le sens horaire jusqu'au maximum. Dévissez les vis (dans le sens antihoraire) du nombre de clics ou de tours indiqué sur l'étiquette.

Certains amortisseurs sont réglables en longueur (5). Il est plus facile de modifier la longueur lorsque l'amortisseur est démonté du vélo.

7 Montez l'amortisseur sur le vélo (voir M1-M3)



R3. ACTIONNEMENT

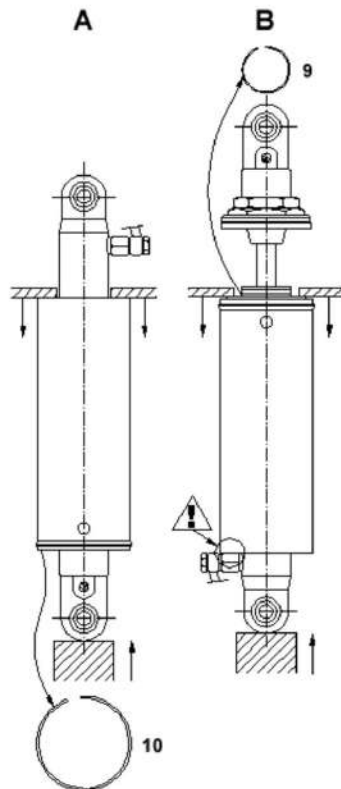
- 1 Retirez l'amortisseur du vélo (voir M1-M3).
- 2 Voir l'image A. Comprimer le ressort à l'aide d'un outil d'extraction de ressort (G). Comprimer jusqu'à ce que le clip (10) soit visible. Retirez le clip (10) de l'intérieur de la coque (3). Détendez le ressort.
- 3 Voir l'image B. Comprimez le ressort, en veillant à ne pas trop le comprimer car cela endommagerait l'amortisseur. Comprimez jusqu'à ce que l'anneau de fixation (9) soit visible. Retirez l'anneau (9) de l'amortisseur.
- 4 Dévissez le contre-écrou (7) tout en maintenant la bague de précharge (8) Retirez la bague de précharge (8) et la bague (4), puis le ressort. Notez l'ordre de montage des pièces.
- 5 Vérifiez l'état des pièces. Un amortisseur qui fuit
Cela devrait être corrigé.

Certains amortisseurs sont équipés d'un réservoir externe. Ne jamais retirer ni ouvrir ce réservoir, car cela provoque une dépressurisation de l'amortisseur. Le retrait de la vis située du côté opposé au réglage de compression ou le démontage de la fourche (6) entraînent également une dépressurisation de l'amortisseur.

- 6 Insérez le ressort HYPERPRO dans la coque. Placez le ressort.

Fixez la bague de retenue (4) sur le ressort. Comprimez le ressort comme indiqué sur l'illustration B jusqu'à ce que la rainure pour la bague de fixation soit visible sur le corps de l'amortisseur. Installez la bague de fixation (9) sur l'amortisseur. Détendez le ressort.

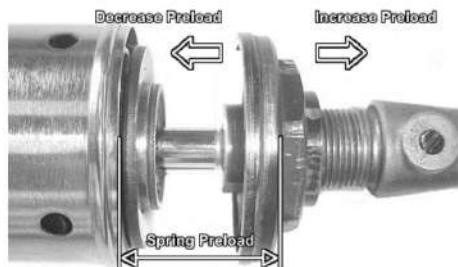
Placez l'anneau de précharge (8) sur l'amortisseur.



7. Mesurez la précharge du ressort avec l'amortisseur complètement comprimé. Réglez la précharge selon la valeur spécifiée (voir étiquette : PRÉCHARGE).
Remarque : le réglage de la précharge des amortisseurs à traction s'effectue en sens inverse de celui des amortisseurs classiques (voir illustration).

Tournez la bague de précharge (8) jusqu'à ce que le réglage de précharge spécifié soit atteint.

Maintenez l'anneau de précharge (8) en place et serrez l'écrou (7) pour le bloquer en place.

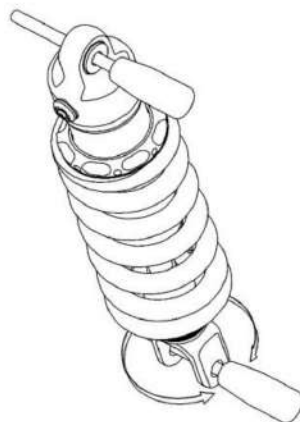


8. Comprimez le ressort comme indiqué sur l'image A jusqu'à ce que l'anneau (8) se glisse sous le bord de la coque (3). Placez le clip anneau (10) à l'intérieur de la rainure dans la coque. Décompressez le ressort.
9. Assurez-vous que les trous de boulons sont alignés. Insérez un tournevis dans chaque trou de l'amortisseur pour les faire tourner dans la bonne position.

- 10 Réglez les paramètres d'amortissement comme indiqué en première page (voir l'étiquette : REBOND ET COMPRESSION)

Sur un amortisseur à tirage, le réglage de la détente se trouve généralement au niveau du réservoir externe. Le réglage de la compression (2) est normalement situé en bas de l'amortisseur, sur la fourche (6).

Tournez les vis de réglage dans le sens horaire jusqu'au maximum.
Dévissez les vis (dans le sens antihoraire) du nombre de clics ou de tours indiqué sur l'étiquette.



- 11 Monter l'amortisseur sur le vélo (voir M1-M3)

R4. ENTRETIEN DES AMORTISSEURS

Pour un entretien correct des amortisseurs d'origine, veuillez vous référer au manuel d'entretien du fabricant.

En général, inspectez régulièrement l'amortisseur pour détecter tout dommage ou fuite. Nettoyez-le avec un détergent doux. Soyez prudent avec l'air comprimé et évitez les nettoyeurs agressifs. Protégez votre amortisseur avec du WD40 ou un produit similaire.

S1. CONFIGURATION, points à vérifier en premier

Avant de modifier les réglages de suspension, assurez-vous que tout le reste fonctionne correctement en suivant les étapes ci-dessous. Consultez le manuel de votre moto pour plus de détails et les réglages. Les problèmes de tenue de route ne sont pas uniquement dus à un mauvais réglage de la suspension. Un bon réglage de la suspension est inutile si le reste de la moto présente des problèmes !

- Vérifiez la pression des pneus : une pression incorrecte peut entraîner divers problèmes de tenue de route. Il est important de la contrôler régulièrement pour garantir une bonne maniabilité. Le fabricant de vos pneus vous fournira les informations nécessaires. Vérifiez l'état de vos pneus : usure anormale, dommages, fuites et profondeur de sculpture. Remplacez les pneus usés ou endommagés.
- Vérifiez la suspension avant : stabilisez la moto en soulevant la roue avant. Assurez-vous qu'aucun poids ne repose sur la suspension avant. Saisissez les tubes de fourche près de l'axe de la roue avant. Essayez de les faire bouger d'avant en arrière : il ne devrait y avoir pratiquement aucun jeu entre la colonne de direction et les tubes. Vérifiez également s'il y a du jeu dans les tubes de fourche : le jeu entre le tube intérieur et le tube extérieur doit être minime. Si vous constatez du jeu, il est probable que les silentblochs de fourche soient usés ; la fourche devrait être révisée.

Le jeu peut être ajusté en serrant la colonne de direction. Un serrage excessif rend la direction dure. Si du jeu persiste malgré un serrage important, vérifiez les roulements de direction, car ils sont probablement usés ; remplacez-les si nécessaire. Testez la direction. Si le mouvement n'est pas fluide et/ou si vous sentez des à-coups, vérifiez les roulements de direction et remplacez-les s'ils sont usés.

Vérifiez l'étanchéité des joints de la suspension avant et remplacez-les si nécessaire.

- Vérifiez la suspension arrière : placez la moto de manière stable, la roue arrière décollée du sol. N'utilisez pas de béquille qui soutient le bras oscillant. Essayez de déplacer le bras oscillant latéralement. Il ne devrait y avoir que peu de jeu entre le bras oscillant et le reste de la moto. Si vous constatez du jeu, vérifiez les roulements du bras oscillant et remplacez-les s'ils sont usés. Essayez de déplacer le bras oscillant de haut en bas. Vérifiez s'il y a du jeu entre le bras oscillant, le cadre et les roulements de l'amortisseur. Si c'est le cas, les roulements du bras oscillant, de la biellette et/ou de l'amortisseur sont probablement usés.
- Vérifiez la chaîne : assurez-vous que sa tension est correcte. Nettoyez-la et lubrifiez-la si nécessaire. Le lubrifiant pénètre mieux lorsque la chaîne est chaude, juste après avoir roulé. Conseil : lubrifiez la chaîne après avoir conduit sous la pluie, car le lubrifiant peut être lessivé par la pluie. Vérifiez que la roue et les pignons sont correctement alignés. Des repères sont généralement présents sur le bras oscillant pour l'alignement de la roue arrière lors du réglage du jeu de la chaîne.

Si des maillons de la chaîne sont endommagés, usés, ne couissent pas correctement et/ou si les pignons sont usés, la chaîne et les pignons doivent être remplacés.

- Vérifiez les roues : faites-les tourner. Si une roue ne tourne pas correctement ou offre une forte résistance, vérifiez si le frein frotte. Si une roue présente du jeu dans sa fixation (la roue peut bouger latéralement même lorsque l'axe est serré), les roulements sont probablement usés ; remplacez-les si nécessaire. Si les vibrations persistent pendant que vous roulez, vérifiez l'équilibrage des roues.
- Vérifiez l'alignement des roues : si elles ne sont pas correctement alignées, le vélo aura tendance à dévier d'un côté. C'est également le cas si le cadre n'est pas droit ; après une chute, il est possible qu'il soit tordu.

REMARQUE : Si votre vélo ne présente pas de problème technique, veuillez vous rendre chez un concessionnaire agréé pour le faire réparer.

S2. Affaissement statique, mesure et réglage

L'affaissement statique correspond à la course de la suspension qui est utilisée en raison du poids propre du vélo, sans le cycliste.

La mesure se fait idéalement à deux : l'une mesurant pendant que l'autre maintient le vélo droit.

S2.1 MESURES D'AFFAISSEMENT STATIQUE AVANT

Choisissez une distance à mesurer entre le té de fourche et l'axe de la roue (par exemple, la longueur chromée visible). Mesurez les situations suivantes :



S2.1 - Mesures d'affaissement avant

Référence : Roue avant levée, aucun poids ne repose sur la suspension avant.

B. Sag high - Le vélo repose sur ses deux roues, sur une surface plane et sans cycliste. Soulevez l'avant du vélo et laissez-le retomber très lentement sous son propre poids, sans pousser !

C. Basculement bas : Le vélo tient debout sur ses deux roues, sur une surface plane et sans cycliste. Appuyez sur l'avant du vélo et laissez-le se redresser très lentement, en ralentissant le mouvement pour éviter tout rebond.

Calculer la flèche statique avant =
$$\text{UN} - \frac{\text{Colonne chromée}}{2} = \dots \text{ mm}$$

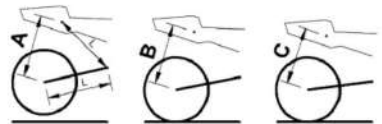
Trouvez la valeur correcte de l'affaissement statique sur l'étiquette.

L'affaissement avant peut être modifié en changeant la quantité de précharge du ressort de fourche, voir S2.3.

(Pour une utilisation sur route, l'affaissement de la fourche avant sans pilote doit être d'environ 20 % de la course maximale de la fourche.)

S2.2 MESURES D'AFFAISSEMENT STATIQUE ARRIÈRE

Mesurez la longueur du bras oscillant (L). À l'aide d'un morceau de ruban adhésif, marquez un point situé à la même distance (L) du boulon avant du bras oscillant et du carénage. REMARQUE : Veillez à utiliser un ruban adhésif qui n'endommage pas le carénage. Mesurez la distance entre l'axe de la roue arrière et le point où :



S2.2 - Mesures d'affaissement arrière

Référence : La roue arrière est levée, aucun poids ne repose sur la suspension arrière.

B. Sag haut - Le vélo repose sur ses deux roues, sur une surface plane et sans cycliste. Soulevez l'arrière du vélo.

Faites lever le vélo et laissez-le descendre lentement sous son propre poids, ne le poussez pas !

C Sag bas - Le vélo tient sur ses deux roues, sur une surface plane sans cycliste. Poussez l'arrière du

Laissez le vélo descendre, relevez-le lentement, ne le laissez pas rebondir !

Calculer l'affaissement statique arrière =
$$\text{UN} - \frac{\text{Colonne chromée}}{2} = \dots \text{ mm}$$

Trouvez la valeur correcte de l'affaissement statique sur l'étiquette.

L'affaissement arrière peut être modifié en changeant la quantité de précharge du ressort arrière, voir S2.3.

(Pour une utilisation sur route, l'affaissement arrière sans pilote doit représenter environ 10 % du débattement maximal de la roue arrière.)

REMARQUE : Il arrive que la précharge et la flèche statique soient toutes deux mentionnées sur une étiquette ou dans un manuel d'entretien.

La flèche statique est la valeur la plus importante ; si nécessaire, ajustez la précharge jusqu'à atteindre la valeur de flèche souhaitée.

S2.3 RÉGLAGE DE L'AFFAISSEMENT STATIQUE

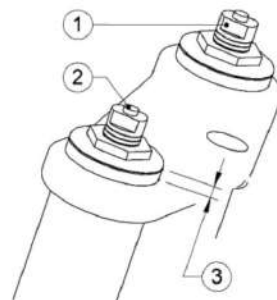
L'affaissement peut être ajusté à l'aide du dispositif de réglage de la précharge du ressort (si disponible). Ajustez la précharge dans le sens approprié et mesurez à nouveau B et C jusqu'à obtenir l'affaissement statique correct.

Pour réduire l'affaissement, augmentez la précharge du ressort.

Pour un affaissement plus important, appliquez une précharge de ressort moindre.

Avant : Le réglage de la précharge est facile si votre fourche est équipée de vis de réglage de précharge (1) ; généralement, moins il y a d'anneaux visibles, plus la précharge est importante. (Consultez le manuel du propriétaire de votre véhicule pour connaître l'emplacement et le fonctionnement exacts).

Assurez-vous que les deux tubes de fourche ont le même réglage de précharge.



Fourche à cartouche : (1) réglage de la précharge, (2) réglage du rebond, (3) hauteur de montage.

Arrière : Consultez le chapitre R1-R3 pour savoir comment régler la précharge du ressort de votre amortisseur.

S2.4 COMPENSATION DE L'AFFAISSEMENT POUR CHARGE DUO OU SUPPLÉMENTAIRE

Sous forte charge (par exemple avec un passager et des bagages pour des vacances), l'affaissement augmente. La moto est plus proche du sol, la garde au sol est réduite. Il est possible d'appliquer une précharge plus importante pour compenser.

Le fait de rouler à deux et/ou de porter des bagages affecte davantage l'amortisseur que la fourche, car la majeure partie du poids est supportée à l'arrière de la moto ; l'augmentation de la précharge de l'amortisseur doit donc généralement être plus importante.

Mesurez l'affaissement statique arrière (voir S2.2), sans pilote, mais avec le poids supplémentaire (passager et/ou bagages) sur la moto. Augmentez la précharge du ressort jusqu'à ce que l'affaissement statique soit identique à l'affaissement statique recommandé sur l'étiquette.

—

Veuillez à noter le réglage de la précharge (en tours), afin de pouvoir facilement revenir au réglage normal si nécessaire.

S3. RÉGLAGE D'AMORTISSEMENT

L'amortissement ne modifie que la vitesse du mouvement de la suspension, et non la force du ressort.

La suspension finira par se déplacer de la même distance lorsque la force appliquée restera constante pendant une durée suffisamment longue, indépendamment de l'amortissement. Les réglages d'amortissement ne modifient que le temps nécessaire pour atteindre cette distance. Un amortissement plus important ralentit le mouvement, et un amortissement moindre l'accélère.

- L'amortissement en détente contrôle la vitesse à laquelle la suspension revient à sa hauteur de caisse normale après le passage sur une bosse ou lors du relâchement des freins. L'amortissement en détente est parfois aussi appelé amortissement en tension (« TEN »).
- L'amortissement en compression contrôle la vitesse à laquelle la suspension est comprimée.
Lors du passage sur une bosse ou d'un freinage brusque, l'amortissement en compression est parfois appelé amortissement des chocs.

Sur certaines fourches et certains amortisseurs, les réglages d'amortissement en détente et en compression peuvent légèrement s'influencer mutuellement. Par exemple : une augmentation importante de l'amortissement en détente de la fourche peut également entraîner une augmentation de l'amortissement en compression.

Les fourches et amortisseurs gauche et droit ne peuvent évidemment pas s'influencer mutuellement, l'huile d'amortissement étant séparée ; ils doivent donc être réglés de manière identique. Certaines fourches utilisent des composants internes à fonctions distinctes et ne possèdent, par exemple, que l'amortissement en compression dans un bras et que l'amortissement en détente dans l'autre. Consultez le manuel du propriétaire de votre véhicule pour connaître les réglages disponibles et leur emplacement sur votre moto.

Vérifiez d'abord l'état général du vélo et assurez-vous que l'affaissement statique est correctement réglé avant de régler l'amortissement (voir chapitres S1 et S2).

Pour régler correctement la suspension, effectuez un essai routier à chaque modification apportée à un paramètre.

En modifiant les réglages de suspension, le comportement et la maniabilité de la moto changent. Faites un essai routier en fonction de vos conditions et de votre style de conduite habituels. Roulez toujours prudemment et ne prenez pas de risques inutiles ! Évitez de circuler dans une circulation dense, car cela peut s'avérer dangereux lorsque le comportement de la moto est modifié.

S3.1 RÉGLAGE D'AMORTISSEMENT DE BASE

- Vérifiez le réglage actuel et notez-le. Tournez les vis d'amortissement au maximum (sens horaire) en comptant le nombre de clics ou de tours. Les clics ou les tours sont toujours comptés à partir du réglage maximal vers l'extérieur (sens antihoraire).

Utilisez les réglages de base recommandés par HYPERPRO. Ils sont indiqués sur les étiquettes (voir : REBOUND & COMPRESSION). Ces réglages sont des réglages moyens pour une utilisation normale. Vous pouvez adapter la suspension à vos préférences et à votre style de conduite .

- Actionnez les suspensions avant et arrière et si elles vous semblent correctes, faites un essai routier.

Si la configuration vous convient, l'installation est terminée !

Si la configuration ne vous convient pas, vous pouvez consulter les chapitres suivants pour trouver une meilleure configuration ou, si vous préférez ne pas le faire vous-même, consulter un revendeur agréé Hyperpro.



RÉGLAGE D'AMORTISSEMENT AVANCÉ S3.2 - AVANT

- Commencez par ouvrir complètement l'amortissement en compression (tournez dans le sens antihoraire jusqu'à la position minimale). Cela vous permettra de comprimer la fourche sans aucune restriction.
- Augmentez l'amortissement en détente jusqu'à ce que la suspension effectue un mouvement fluide.
Il ne doit pas se déplacer trop vite (monter brusquement) et ne doit rebondir qu'une seule fois ; après avoir été poussé, il doit monter, atteindre son point culminant, redescendre à la hauteur d'affaissement statique et s'arrêter.
- Augmentez l'amortissement en compression jusqu'à ce qu'il soit maîtrisé, sans être restrictif.
Utilisez le moins d'amortissement en compression possible. La majeure partie de la force de suspension doit être absorbée par le ressort, l'amortissement servant alors à limiter la vitesse.
Si la suspension se comprime trop vite, augmentez l'amortissement en compression. À l'inverse, si elle se comprime trop lentement, le vélo devient inconfortable et les chocs sont directement transmis au pilote par le cadre.

Un amortissement en détente trop important rend l'avant de la moto rigide et inconfortable, et la sensation de contrôle est perdue. Un amortissement en détente excessif peut entraîner un tassement de la fourche ; la moto ne revient pas assez vite à sa hauteur de conduite normale après compression et s'enfonce progressivement sur les bosses.

L'avant est bas et la moto a tendance à survirer (à dévier vers l'intérieur) dans les virages longs et rapides, et à se redresser dans les virages lents. À l'accélération, l'avant peut se dérober sous l'effet du patinage dû à une perte d'adhérence de la roue avant.

Un amortissement en détente insuffisant provoque un à-coup de la fourche au relâchement du frein. La suspension se comprime trop rapidement en entrée de virage, engendrant du sous-virage dans les virages rapides et un transfert de poids vers l'intérieur dans les virages lents. Le comportement du train avant est imprécis et manque de ressenti.

Un amortissement en compression trop important peut ralentir la compression de la fourche, ce qui rend la direction lente dans les virages rapides. Un amortissement en compression élevé peut offrir une sensation agréable lors des freinages brusques, mais l'avant de la voiture se montre alors très inconfortable sur les bosses, avec parfois même des rebonds. L'avant peut vibrer et la plupart des irrégularités de la route sont ressenties directement dans le guidon.

Un amortissement en compression insuffisant peut entraîner un plongeon excessif de la fourche au freinage. La moto manque de contrôle lors des freinages appuyés et sur les bosses. Elle survire (vire trop vite) en entrée de virage. Lors d'un freinage brusque, la roue arrière peut déraiser.

S3.3 RÉGLAGE D'AMORTISSEMENT AVANCÉ - ARRIÈRE

- Commencez par ouvrir complètement l'amortissement en compression (tournez dans le sens antihoraire jusqu'à la position minimale). Cela vous permettra de pousser l'arrière sans aucune restriction.
- Augmentez l'amortissement en détente jusqu'à ce que la suspension effectue un mouvement fluide.
Le vélo doit se redresser le plus rapidement possible, sans dépasser le niveau d'affaissement statique. Poussiez l'arrière : lors de la remontée, le vélo doit accompagner le mouvement de vos mains. Vous ne devez pas pouvoir lâcher le vélo et le vélo ne doit pas vous repousser les mains vers le haut.
- Augmentez l'amortissement en compression jusqu'à ce qu'il soit maîtrisé, sans être restrictif.
Utilisez le moins d'amortissement en compression possible. La majeure partie de la force de suspension doit être absorbée par le ressort, l'amortissement servant alors à limiter la vitesse.
Si la suspension se comprime trop vite, augmentez l'amortissement en compression. À l'inverse, si elle se comprime trop lentement, le vélo devient inconfortable et les chocs sont directement transmis au pilote par le cadre.

Un amortissement en détente trop important peut entraîner un affaissement de l'arrière ; la moto se retrouve alors basse à l'arrière et élargit sa trajectoire en sortie de virages longs. L'arrière est alors bloqué et la moto donne une sensation de dureté. Il arrive qu'elle rebondisse sur les bosses. Le pneu arrière manque d'adhérence, car la suspension ne permet pas à la roue arrière de suivre correctement la chaussée. Lors des freinages brusques, la roue arrière rebondit ou saute de manière inconfortable.

Un amortissement en détente insuffisant peut rendre la moto instable en virage et sur les bosses. L'arrière est moins précis et se comporte comme un ressort. Lors d'un freinage brusque, la roue arrière manque d'adhérence et donne l'impression de glisser sur le sol ; la moto semble vouloir pivoter sur elle-même. Il est difficile de maintenir le cap pendant le freinage.

Un amortissement en compression trop important peut rendre l'arrière de la moto très dur. L'arrière de la moto peut se soulever sur les bosses et la plupart des irrégularités de la route sont ressenties directement par le châssis. Avec un amortissement en compression excessif, la roue arrière peut perdre de l'adhérence et glisser lors des fortes accélérations ; le pneu arrière risque alors de surchauffer.

Un amortissement en compression insuffisant peut entraîner une compression trop rapide de l'arrière lors des accélérations. La moto s'affaisse, provoquant du sous-virage, et elle élargit sa trajectoire lors des fortes accélérations en sortie de virages rapides. Parfois, l'arrière se comprime si rapidement que cela provoque un claquement du réservoir dû à une perte d'adhérence du pneu avant.



Il existe parfois des réglages d'amortissement distincts pour les hautes et basses vitesses . Ces termes font référence à la vitesse de déplacement de la suspension, et non à la vitesse de la moto sur route.

L' amortissement à haute vitesse contrôle les mouvements brusques de la suspension, par exemple lors du passage sur une grosse bosse. Sur une bosse, la suspension doit réagir très rapidement pour l'absorber. Un amortissement excessif engendre une conduite inconfortable ; la roue doit pouvoir suivre la surface de la route pour maintenir l'adhérence.

L' amortissement à basse vitesse contrôle les mouvements de suspension à basse vitesse, c'est-à-dire la compression avant au freinage et la compression arrière à l'accélération. En général, un amortissement à basse vitesse supérieur à celui à haute vitesse est nécessaire. Les réglages à basse vitesse influent généralement sur les réglages à haute vitesse ; si l'amortissement à basse vitesse est augmenté, l'amortissement à haute vitesse l'est également.

La forme de la bosse et la vitesse à laquelle elle est franchie sont les facteurs qui influencent le plus la vitesse à laquelle la suspension doit se comprimer pour que le pneu suive l'adhérence de la route. Une bosse à arêtes vives nécessite une vitesse de compression de la suspension plus élevée qu'une bosse arrondie de même hauteur.

Si la moto est inconfortable sur les bosses : diminuez l'amortissement en compression à haute vitesse. Si la moto plonge trop rapidement au freinage : augmentez la compression à basse vitesse de l'avant. Si l'arrière s'affaisse trop rapidement à l'accélération : augmentez la compression à basse vitesse de l'arrière.

Les dispositifs de réglage d'amortissement haute et basse vitesse séparés se trouvent généralement uniquement sur la compression. Un seul réglage suffit pour toute la plage de vitesses, car le rebond de la moto est dû à la force du ressort ; ce système est plus constant et indépendant des conditions de la route.

S3.4 RÉGLAGE AVANCÉ DE L'AMORTISSEMENT – ÉQUILIBRE AVANT ET ARRIÈRE

Il faut également trouver un équilibre entre l'avant et l'arrière. Tenez le vélo lorsqu'il repose sur ses deux roues.

Appuyez au centre du vélo (selle ou réservoir) et observez comment il s'affaisse puis se redresse.

L'avant et l'arrière doivent se comprimer et se détendre à peu près à la même vitesse. Le débattement de la suspension doit être sensiblement le même à l'avant et à l'arrière.

La suspension avant peut se déplacer un peu plus rapidement, mais la différence ne doit pas être trop importante, car cela entraînerait un rouvoiement (oscillation/vibration) et une tenue de route instable dans les virages.

S3.5 COMPENSATION D'AMORTISSEMENT POUR DUO OU RACING

Pour la compétition ou le duo, un amortissement plus important est généralement nécessaire afin d'absorber les forces accrues. Tournez les vis de réglage de quelques clics dans le sens horaire pour augmenter l'amortissement.

Le fait de rouler à deux et/ou de transporter des bagages de vacances affecte davantage l'amortisseur que la fourche, car la majeure partie du poids est supportée à l'arrière du vélo ; l'augmentation de l'amortissement de l'amortisseur doit donc généralement être plus importante.

La course affecte autant l'avant que l'arrière.

Trouvez le réglage optimal qui correspond à votre style de conduite. Expérimentez en augmentant ou en diminuant l'amortissement pour obtenir le comportement souhaité. Appuyez-vous sur vos observations et votre expérience pour bien appréhender la maniabilité de votre moto.

S4. TABLEAU DE DÉPANNAGE

Vérifiez d'abord l'état général du vélo et assurez-vous que l'affaissement statique est correctement réglé (S1 et S2).

Paramètre de suspension ► Problème de gestion ▼	Relevage	Balourd	Compression	Relevage	Balourd	Compression	Général	Notes
Virages longs et rapides : la moto élargit sa trajectoire (sous-virage). Le vélo est redressé.	-	+ -		+ -		+	---	L'avant du train avant se soulève dans le virage (causes multiples possibles)
Virages longs et rapides : la moto se rétrécit (survirage). La moto tombe dans	+	-	+	-	+	-	---	L'avant du train avant s'affaisse dans le virage (causes multiples possibles)
Virages courts et lents : la moto penche vers l'intérieur (survirage).	-	+ -		+ -		+	---	L'avant du train avant se soulève dans le virage (causes multiples possibles)
Virages courts et lents : la moto se redresse en virage (sous-virage).	+	-	+	-	+	-	---	L'avant du train avant s'affaisse dans le virage (causes multiples possibles)
L'avant plonge trop rapidement lors d'un freinage brusque, sans talonner.			+					La moto a aussi tendance à survivre dans les virages rapides, et à s'inscrire trop facilement dans les virages (elle tombe à l'intérieur).
L'avant se soulève trop vite après le freinage, ce qui rend les virages difficiles.		+						La moto a généralement tendance à sous-virer dans les virages rapides.
Flexions arrière rapides sous accélération				2ème +		1er +		La moto a généralement tendance à sous-virer lors des accélérations en sortie de virages longs.
La roue arrière perd la route contact (traction) lors d'un freinage brusque	3ème +		2ème +	4ème -	1er +			On a l'impression que l'arrière pivote autour de la roue avant, et il y a aussi beaucoup de plongée au freinage.
Vibrations du train avant à haute vitesse et lors d'accélération rapides (oscillations)		2ème -			3ème +	1er +	4ème abaissier l'avant / relever l'arrière	Perte d'adhérence des pneus avant. Un amortisseur de direction peut atténuer cette sensation d'instabilité.
Virages serrés/entrecroisés au milieu du virage (virages longs et rapides)		2ème +	4ème +		1er +	3ème +		Un amortisseur de direction peut réduire la sensation d'instabilité.
Sur une succession de bosses ou d'ondulations, le vélo s'affaisse, il n'y a plus de débattement pour absorber les chocs.		-			-			L'amortissement est trop important, la suspension ne revient pas assez vite à sa hauteur de caisse normale et la conduite est inconfortable.
Le vélo est trop inconfortable sur les bosses, la suspension semble bloquée, et les chocs se font ressentir directement à travers le cadre.			-			-		Des à-coups se font sentir lorsque le vélo rebondit ou passe sur des bosses. Un blocage et des à-coups peuvent également être causés par un tassement du sol.

+ augmentation, plus / - diminution, moins. Les chiffres indiquent la probabilité de la solution (1 étant la plus probable).

La hauteur de caisse se règle en fonction de la hauteur de montage de la fourche, du réglage de la longueur de l'amortisseur ou des dimensions de la plaque de liaison, mais PAS en fonction de la précharge du ressort.

Ce tableau ne présente que les problèmes les plus courants et leurs solutions les plus probables. De nombreux problèmes de manipulation sont plus complexes ; veuillez contacter Hyperpro si ce manuel ne vous aide pas à résoudre votre problème.



ÉTIQUETTE DE RÉGLAGE

ATTENTION ! – L'installation d'un composant de suspension non adapté à votre moto peut en affecter la stabilité. Hyperpro décline toute responsabilité en cas de dommages matériels, de dommages à la moto ou de blessures corporelles résultant d'une installation incorrecte du composant et/ou du non-respect des instructions de montage ou d'entretien. De même, la garantie sera annulée en cas de non-respect des instructions.

Les documents ABE sont peut-être disponibles dans la section téléchargements de notre site web :
Ce document est peut-être disponible en téléchargement dans d'autres langues, veuillez consulter notre site web :

WWW.HYPERPRO.COM

Hyperpro Suspension Technology, Hulsenboschstraat 26, 4251LR, Werkendam, Pays-Bas

+31(0)183-678867, info@hyperpro.com