PROBLEMES D'AMORTISSEMENT DE COMPRESSION	
Symptôme	**Solution**
Conduite dure et rigide	Réduire compress. à faible vitesse
Roulage excessif, piqué, cabrage	Augmenter compress. à faible vitesse
Talonnage après sauts ou atterrissages	Réduire compress. à haute vitesse
La suspension n'utilise pas toute sa course	Augmenter compress. à haute vitesse

Pour plus d'informations:

Appelez 800.FOX.SHOX - 800.369.7469
Du lundi au vendredi de 8h00 à 17h00 PST
130 Hangar Way, Watsonville CA 95076
Fax 831.768.9342

Consultez en ligne www.foxracingshox.com
Contactez-nous par e-mail powersports@foxracingshox.com

© FOX RACING SHOX

605-01-023 Rev A

DSC

(Dual Speed Compression)
Instructions supplémentaires

Introduction

Pour améliorer en permanence nos produits, nous avons développé un nouveau dispositif de réglage **DSC** (dual speed compression) pour votre Fox Racing Shox. Ce nouveau réglage **DSC** couplé à l'ensemble du système amortisseur vous permettra de régler avec précision votre système et d'adapter votre conduite à un large éventail de conditions.

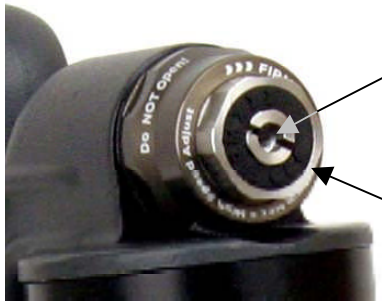
Cette fiche d'instructions supplémentaires est destinée à vous présenter les fonctions de réglage et la manière dont chacune d'elles peut améliorer votre conduite.

Remarque de sécurité: N'appliquez pas un couple trop élevé sur les réglages de haute et basse vitesse ! Une force minimale est nécessaire pour le réglage. Une force excessive en fin de course de réglage peut entraîner des dommages sérieux et permanents à la vanne DSC (dual speed compression).

Fonctionnement du DSC

La vanne DSC comporte deux canaux parallèles de circulation d'huile. Le circuit faible vitesse se compose d'une aiguille réglable et d'un siège de gicleur. Le circuit haute vitesse est une colonne de valves soutenue par un ressort de compression. La précontrainte de ce ressort commande le point d'ouverture des valves (figure 1). Ces deux réglages indépendants sont illustrés dans le diagramme ci-dessous (figure 2).

(Figure 1) Piston haute vitesse et ressort de précontrainte



(Figure 2) Réglages haute et basse vitesse

Réglage LSC
(Compression faible vitesse)

Tournez le LSC dans le sens horaire à l'aide d'un tournevis plat pour augmenter l'amortissement de compression à faible vitesse

Le réglage LSC se compte en 'clics' à partir de sa position fermée (sens horaire)

Réglage HSC
(Compression haute vitesse)

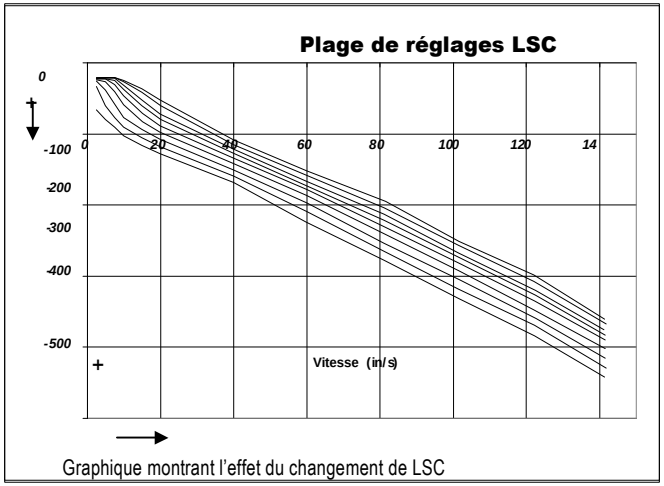
Tournez dans le sens horaire à l'aide d'une clé de 18mm ou une douille pour augmenter ou renforcer l'amortissement de compression à grande vitesse .

Le réglage HSC se compte en 'clics' à partir de la position fermée (sens horaire)

Note tech.: Lorsque le HSC est tourné dans le sens horaire, il dépasse de son boîtier. Cela est dû au filetage orienté à gauche.

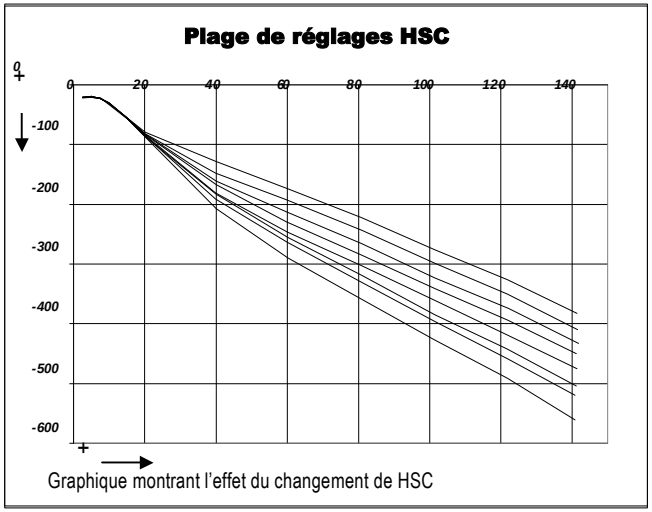
Effet des réglages de compression

Le réglage **LSC (low speed compression)** affecte en premier lieu l'amortissement de compression lors de courses lentes de la suspension telles que sorties de virage ou atterrissages en douceur après un saut. Il affecte également la traction des roues et la dureté ou la douceur de la moto (notez que la faible vitesse n'a rien à voir avec la vitesse de la moto !). Choisissez un réglage **LSC** qui permettent un bon contrôle (roulis dans les virages, piqué en cas de freinage, cabrage sous accélération, etc.), sans pour autant entraîner une dureté excessive ni une perte de traction. Le graphique ci-dessous montre la plage typique de réglages du **LSC**, du plus dur au plus mou avec le **HSC** maintenu en permanence à 10 clics:



Graphique montrant l'effet du changement de LSC

Le réglage **HSC (high speed compression)** affecte en premier lieu l'amortissement de compression lors de courses moyennes ou rapides de la suspension, telles que sauts abrupts, atterrissages secs et virages serrés. Le but est d'obtenir un amortissement de compression à haute vitesse aussi faible que possible sans talonnage. Le graphique ci-dessous illustre la plage typique de réglages du **HSC** du plus dur au plus mou avec le **LSC** maintenu en permanence à 10 clics:



Graphique montrant l'effet du changement de HSC