



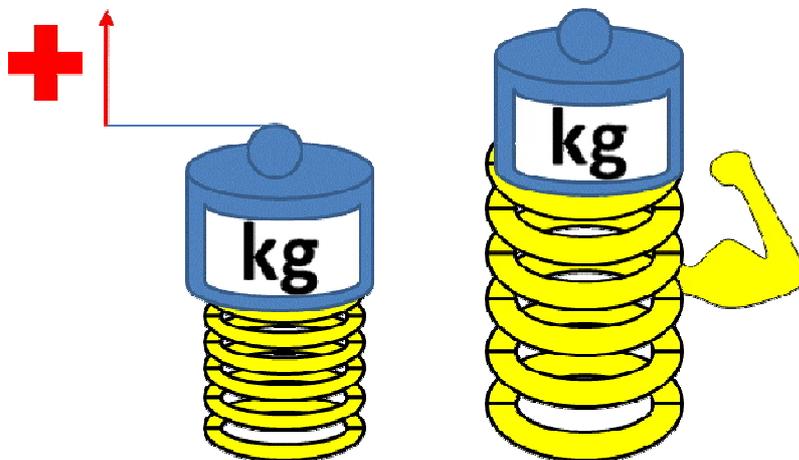
Savez-vous pourquoi **FORT 4x4** est le mieux placé pour vous parler de la marque **IRONMAN 4x4** ?

Tout simplement parce que Sébastien, gérant de la société **FORT 4x4**, était le responsable technique de **IRONMAN EUROPE**.

10 questions / 10 réponses

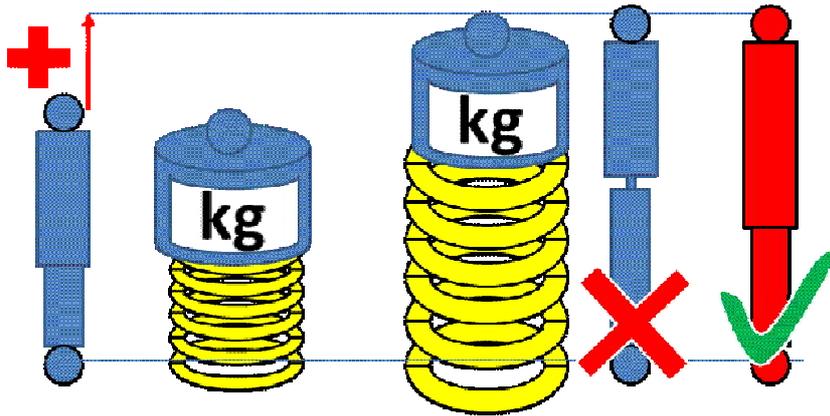
1/ Puis-je rehausser mon véhicule en changeant mes amortisseurs:

NON, c'est la raideur de vos ressorts, barres de torsion ou lames qui déterminent la hauteur de votre véhicule



2/ Puis-je garder mes amortisseurs quand je rehausse mon véhicule:

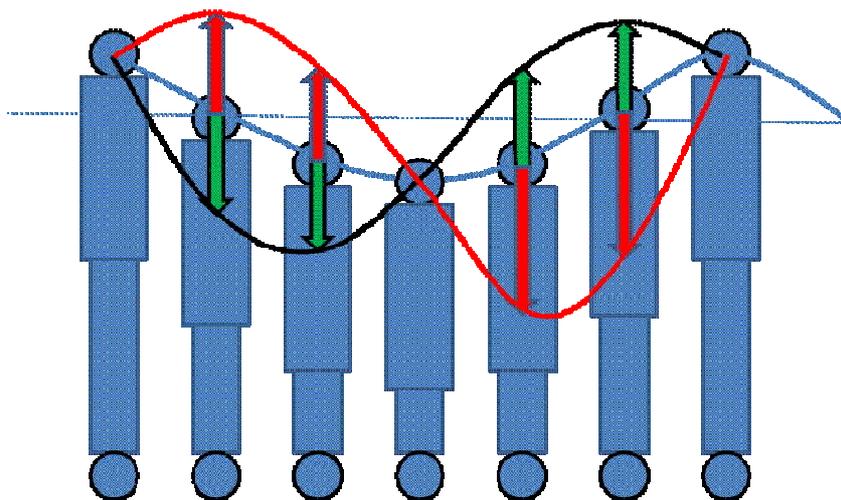
NON, la course de vos amortisseurs d'origine est trop faible et leur tarage n'est pas adapté



3/ Un tarage d'amortisseur, c'est quoi ?

Le tarage d'un amortisseur est une loi qui détermine l'effort résistant de celui-ci en fonction de sa vitesse de déplacement.

Plus la vitesse de déplacement est forte, plus l'effort de l'amortisseur est important.



- Courbe représentant le déplacement
- Courbe représentant l'effort de l'amortisseur
- Courbe représentant la vitesse de déplacement de l'amortisseur

4/ Puis-je savoir si mes amortisseurs sont HS quand j'appuie sur le capot de ma voiture?

NON, lorsqu'on appuie sur le capot, la vitesse de déplacement de la tige est très faible

Donc un amortissement faible mais pas forcément mauvais dans une plage normale d'utilisation.

5/ Quand je comprime mon amortisseur à la main, c'est plus facile qu'auparavant.

Normal, avec le temps les joints au niveau du piston ne sont plus tout à fait étanche.

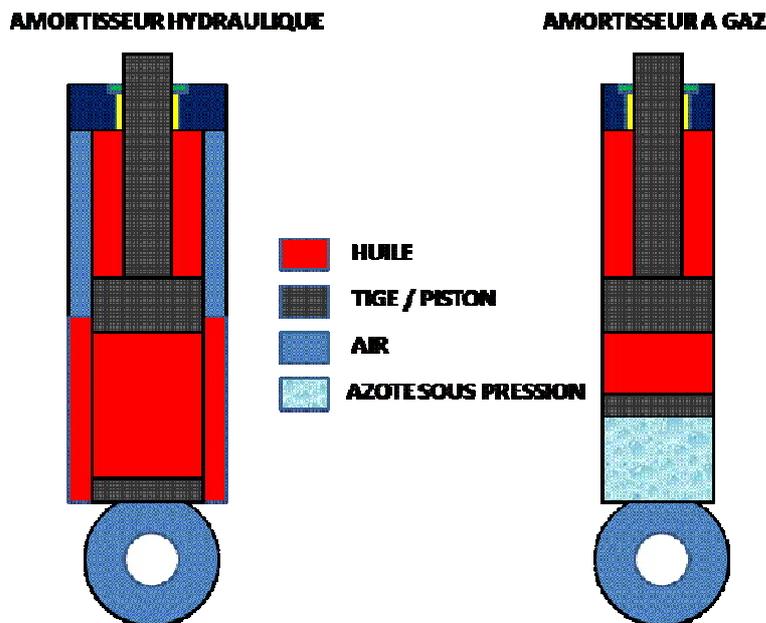
Il y a donc des micro-fuites qui ont pour conséquence de diminuer l'effort résistant

De celui-ci à très basse vitesse uniquement.

6/ Pourquoi certains amortisseurs sont très dur à comprimer?

Soit parce que la compression de celui-ci est très forte (peu probable),

Soit parce qu'il contient un gaz neutre comme l'azote à haute pression.



7/ Un amortisseur a gaz ne contient pas d'huile.

NON, le principe de fonctionnement d'un amortisseur se fait toujours sur le laminage de l'huile.

Le gaz est une alternative à l'air pour améliorer le confort à basse vitesse par exemple.

8/ C'est plus facile de comprimer l'amortisseur que de l'étirer.

Normal aussi. Le calcul de l'amortissement en compression prend en compte les masses "non suspendues"

(roue et pont ou triangle) alors que l'amortissement en détente prend en compte les masses suspendues (caisse et son chargement).

9/ Doubler les amortisseurs c'est mieux!

NON, ce n'est pas leur nombre qui est important mais la bonne adéquation masse/raideur de suspension/amortissement.

On peut mettre 50 amortisseurs, si ceux-ci sont de vraies "pompes à vélo" cela ne vous servira à rien. CEPENDANT,

Si votre chargement est vraiment lourd, que vos ressorts sont vraiment fermes il se peut que le tarage de vos amortisseurs soit insuffisant.

Les doubler sont alors un plus. Autre raison: la température de fonctionnement,

En course on diminue le tarage d'un amortisseur afin de diminuer sa température de fonctionnement,

On double alors les amortisseurs pour avoir le même amortissement.

10/ IRONMAN 4x4 ELITE ou RESPONSE ?

Cela dépendant de votre utilisation, dans tous les cas, si vos souhaits sont les voyages africains alors optez pour un IRONMAN ELITE.

D'un diamètre plus important, ils bénéficient ainsi d'un meilleur échange thermique, donc d'une plus longue longévité.

Enfin, si vous avez d'autres questions n'hésitez pas à nous contacter et pour ceux qui sont convaincus, c'est ICI