

Les suggestions suivantes peuvent améliorer un point particulier. On pourra également constater des changements subtils dans la maniabilité globale.

Arrière de la moto

En cas de problème de traction de la roue arrière, relever l'arrière de la CRF en augmentant la précharge du ressort de suspension arrière. Au lieu d'une course morte de 105 mm, on peut utiliser 95 mm pour relever légèrement l'arrière de la moto. Le changement d'inclinaison du bras oscillant et de position du centre de gravité de la CRF qui en résultent devrait procurer un surcroît de traction.

En cas de secousses de la colonne de direction lorsqu'on actionne fortement le frein avant ou de tendance de la CRF à braquer trop rapidement, abaisser l'arrière de la moto en diminuant la précharge du ressort de suspension arrière. Ceci augmentera le centre de fourche et la longueur de chasse et devrait améliorer la stabilité en ligne droite. Le débattement utile de la suspension sera transféré vers le côté plus ferme du débattement de la roue.

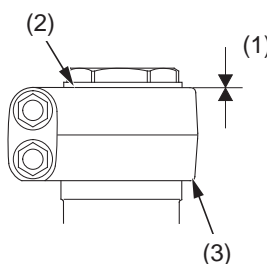
Garder le réglage de la course morte avec pilote (page 132) entre 95 et 115 mm.

Hauteur/angle de fourche

La position du tube de fourche dans le té de fourche n'est pas réglable. Aligner le haut du tube extérieur (et non le haut du bouchon fileté de fourche) sur le haut du té de fourche supérieur.

Position standard

Pour la position standard (1), aligner le haut du tube extérieur (2) (et non le haut du bouchon fileté de fourche) sur le haut du té supérieur de fourche (3).



- (1) position standard
0 mm
- (2) haut du tube
extérieur
- (3) té supérieur de
fourche

Empattement

Le réglage de l'empattement de la CRF peut apporter des changements subtils de la maniabilité globale. On peut régler l'empattement en ajoutant ou retirant des maillons de chaîne. Si l'on change l'empattement, vérifier à nouveau la course morte avec pilote et, si nécessaire, la régler.

Par le passé, la règle générale était d'augmenter l'empattement pour améliorer la stabilité en ligne droite et de le diminuer pour améliorer la réponse dans les virages. Nous recommandons, toutefois, de n'augmenter l'empattement de la CRF que pour des compétitions sur des pistes comportant plus de sections rapides que la normale.

Garder autrement l'empattement aussi court que possible. Ceci rapproche les roues, améliore la réponse dans les virages, augmente l'application de poids (traction) sur la roue arrière et diminue celle sur la roue avant.

Avec cette CRF, on constatera probablement que l'empattement standard ou un empattement plus court offre globalement le plus d'avantages.

