

Ressorts de fourche et contenance en huile

Généralement, les ressorts de fourche de CRF conviennent aux pilotes qui pèsent entre 68 et 73 kilos (poids de l'équipement inclus). En conséquence, si votre poids est supérieur, soit vous devrez augmenter le niveau d'huile, soit monter des ressorts plus durs.

Lors du changement ou de la vérification de la contenance en huile, suivez le tableau de la page 124. N'utilisez pas moins d'huile que le minimum spécifié pour chaque ressort faute de quoi il y aurait une perte de contrôle d'amortissement en rebond près de l'extension complète.

Pour le remplacement des ressorts, voir page 114.

Si la fourche est trop dure sur les grosses bosses, tourner le régulateur d'amortissement de 1 tour dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et diminuer la quantité d'huile par pas de 5 cm³ dans les deux pattes de fourche jusqu'à ce que l'on obtienne la performance désirée. Toutefois, ne pas descendre sous la contenance en huile minimum.

Quantité d'huile minimum:

Ressort standard: 320 cm³

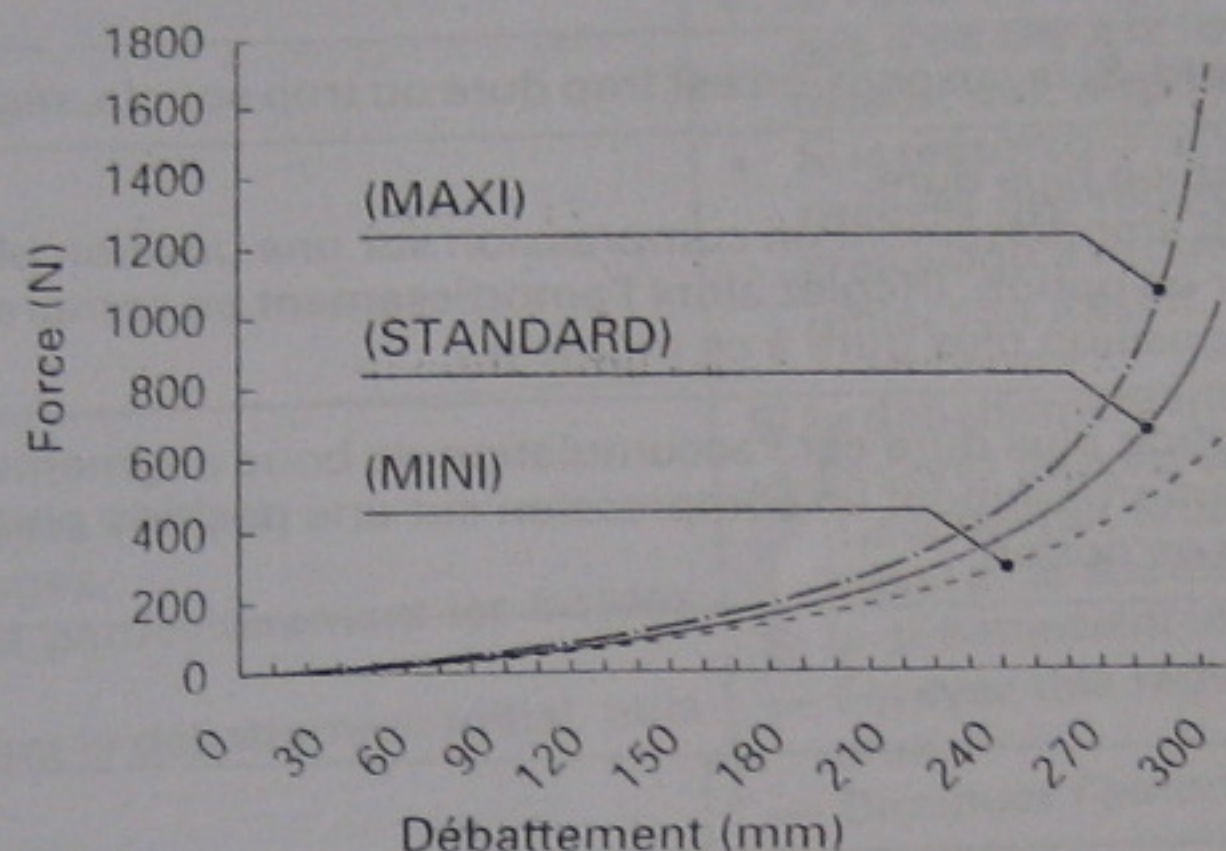
Ressort option plus souple: 317 cm³

Ressort option plus ferme: 323 cm³

NOTE:

- Lors du réglage de la contenance en huile, n'oubliez pas que la pression d'air de la fourche augmente pendant l'utilisation de la machine. Par conséquent, plus la contenance en huile est élevée, plus la pression d'air de la fourche augmentera.

Courbes du débattement de la fourche



REGLAGES DES SUSPENSIONS EN FONCTION DES CONDITIONS SPECIFIQUES DU TERRAIN

Sur terrain mou, sur les pistes de sable et tout particulièrement sur les pistes boueuses, une force d'amortissement en compression supérieure est nécessaire à l'avant comme à l'arrière. Sur terrain plus dur, la force d'amortissement en compression doit être plus faible.

Pour les pistes de sable, la force d'amortissement en détente doit également être légèrement plus élevée. Ces irrégularités sont habituellement plus marquées mais plus espacées entre elles, de telle sorte que l'amortisseur a plus de temps pour récupérer. De plus, ceci empêchera la partie arrière de la machine de rebondir brutalement.

Les caractéristiques requises en matière de force des ressorts sont pratiquement équivalentes en cas de pistes dures ou sablonneuses. Cependant, vous pourriez souhaiter que la suspension avant soit légèrement plus dure afin de maintenir la partie avant de la machine bien relevée et d'améliorer la stabilité en ligne droite. Sur terrain boueux, il est préférable que les ressorts avant et arrière soient plus durs, car la boue accumulée sur votre CRF a tendance à l'alourdir.

Si vous ne compensez pas la charge supplémentaire de la boue qui s'accumule pendant la course, votre CRF sera surbaissée et son comportement en sera altéré. La compression de la suspension aura tendance à être trop accentuée et la machine ne s'accrochera pas bien au sol.

Si la piste est rapide, dure et sans sauts importants, vous pouvez généralement utiliser les ressorts d'origine, mais augmenter la souplesse de l'amortissement dans les deux sens - en compression et en détente. Si l'amortissement en détente est plus souple, les roues suivront beaucoup mieux les aspérités de la piste et les petites irrégularités, ainsi la machine s'accrochera mieux au sol. Si l'amortissement en détente est trop dur, les roues auront tendance à décoller et n'entreront pas en contact avec le sol assez rapidement après chaque irrégularité. La moto perdra de sa traction et demandera plus de temps pour effectuer un tour de piste.