

## 7. REGLAGES DE LA PARTIE-CYCLE EN FONCTION DU TERRAIN

### Partie arrière

Si vous avez un problème de traction de la roue arrière, vous pouvez augmenter la précharge du ressort légèrement. Au lieu de régler la valeur d'enfoncement à 100 mm, vous pouvez la ramener à 95 voire 90 mm, de manière à ce que l'arrière de la moto soit un peu plus haut. Ainsi, la traction sera augmentée grâce au changement d'inclinaison du bras oscillant et au déplacement du centre de gravité.

Par contre, si vous avez un problème de guidonnage et que vous devez utiliser le frein avant très souvent, ou si la moto a tendance à braquer trop brutalement, vous baisserez l'arrière de la moto.

### Hauteur/angle de fourche

La position des tubes extérieurs dans les tés de fourche n'est pas réglable.

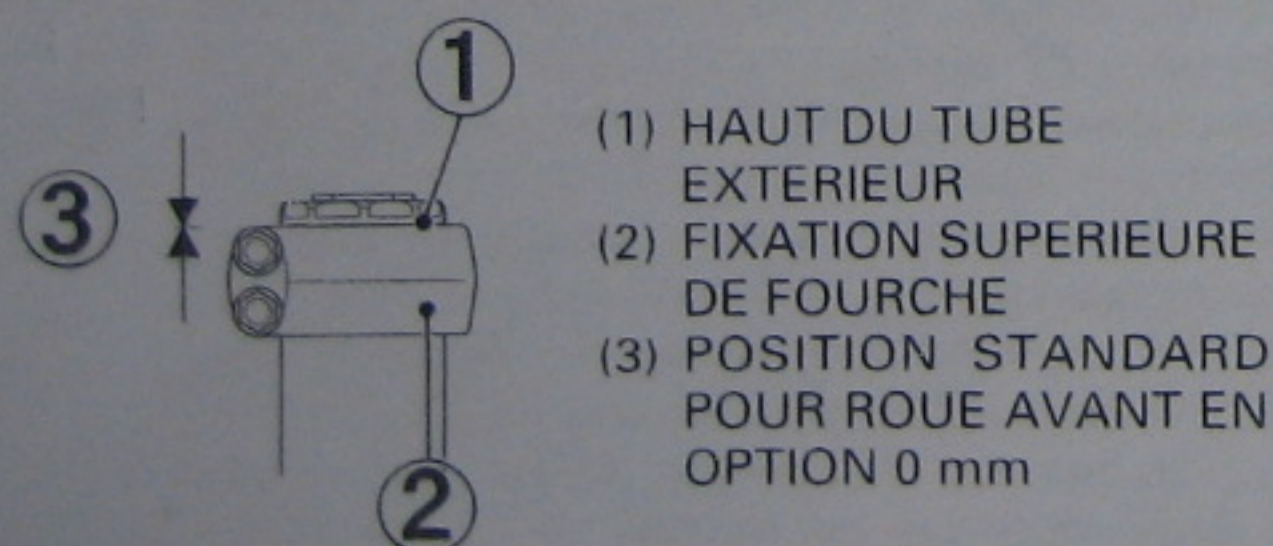
Aligner la gorge du tube extérieur sur la surface supérieure du té de fourche supérieur.

Si l'on utilise la roue de 20 pouces en option, aligner le haut du tube extérieur (non le dessus du bouchon fileté de tube plongeur) sur le dessus du té de fourche supérieur.

#### (POSITION STANDARD)



#### (POSITION STANDARD POUR ROUE AVANT EN OPTION)



#### NOTE:

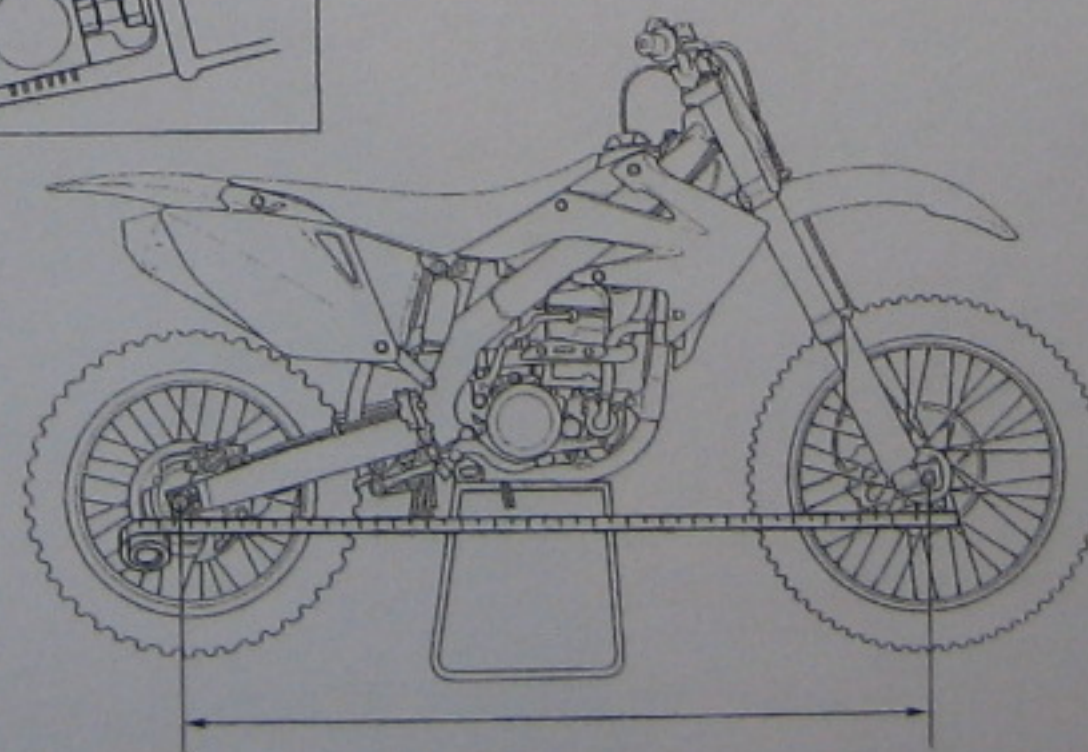
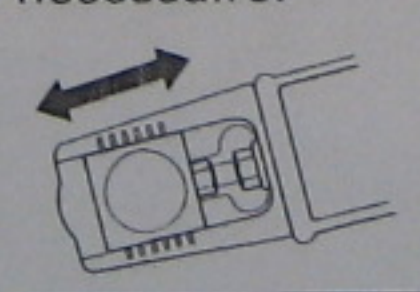
- Ne jamais positionner la surface supérieure du té de fourche triple à plus de 2 mm sous le haut du tube extérieur.
- Lors de la mesure de la hauteur, ne pas tenir compte de l'épaisseur du boulon de fourche ni du chanfrein de tube de fourche.

### Empattement

Pour régler l'empattement, vous pouvez faire appel au tendeur de la chaîne secondaire et lorsque celui-ci arrive en bout de course, ajouter ou enlever, suivant le cas, un ou plusieurs maillons. Le déplacement de l'axe de la roue arrière vers l'avant améliore légèrement la traction. Si le circuit comporte beaucoup de sections rapides, il est préférable d'allonger légèrement l'empattement. Si le circuit présente une section rapide ondulée, un empattement long conviendra très bien. S'il s'agit d'un circuit serré comme les circuits de supercross, un empattement plus court conviendra mieux en général; surtout si la traction est faible. Avec un empattement plus court, la partie arrière supporte plus de poids, ce qui permet à la moto de mieux s'accrocher au sol et de tourner plus facilement. Vous pouvez utiliser ces réglages d'empattement pour obtenir une chasse plus ou moins importante, comme mentionné plus haut.

Vous devez être conscient que ces réglages de la partie cycle n'entraînent que des changements mineurs dans le comportement global de la machine. Cependant, vous en retirerez une amélioration perceptible.

Si l'empattement est modifié, veiller à révéifier le fléchissement de compétition et effectuer des réglages si nécessaire.



### Explications des conséquences sur la puissance et la traction

Au lieu de procéder à des modifications, souvent incertaines, visant à améliorer les performances du moteur, vous devez tout d'abord essayer de "régler" la puissance du moteur standard pour l'adapter aux conditions de terrain et de course. La manière la plus simple de procéder consiste à modifier le rapport de transmission secondaire, ce qui vous permet d'utiliser la bonne gamme de régime.

La façon la plus efficace de régler cette gamme consiste à changer le rapport final en montant une couronne (vendue en option). Ainsi, la puissance délivrée sera mieux adaptée à la traction utilisable qui varie d'un jour à l'autre, et au type de terrain. De même, le nombre de changements de vitesses nécessaires, par tour de piste et en fonction des sections spécifiques du circuit, peut être "réglé" grâce à un simple changement de couronne dans le but d'améliorer le temps réalisé pour effectuer un tour.

Les couronnes arrière (roue arrière) en option existent avec un nombre de dents minoré ou majoré par pas d'une unité par rapport à la couronne standard. Cette légère différence est suffisante pour vous permettre d'adapter le moteur à la traction utilisable sans modifier trop sévèrement son potentiel en vitesse de pointe.

- Une couronne à moins de dents offre moins de puissance au sol et permet à la roue arrière de mieux s'accrocher lorsque la piste est glissante (mouillée, sablonneuse, poussiéreuse, sur base d'argile, etc).
- Une couronne à plus de dents offre plus de puissance au sol et permet d'obtenir des conditions de traction maximum.

#### PRECAUTION:

- *A moins que vous ne possédiez le savoir-faire mécanique et les outils appropriés, le changement du pignon doit être effectué par un revendeur officiel Honda.*