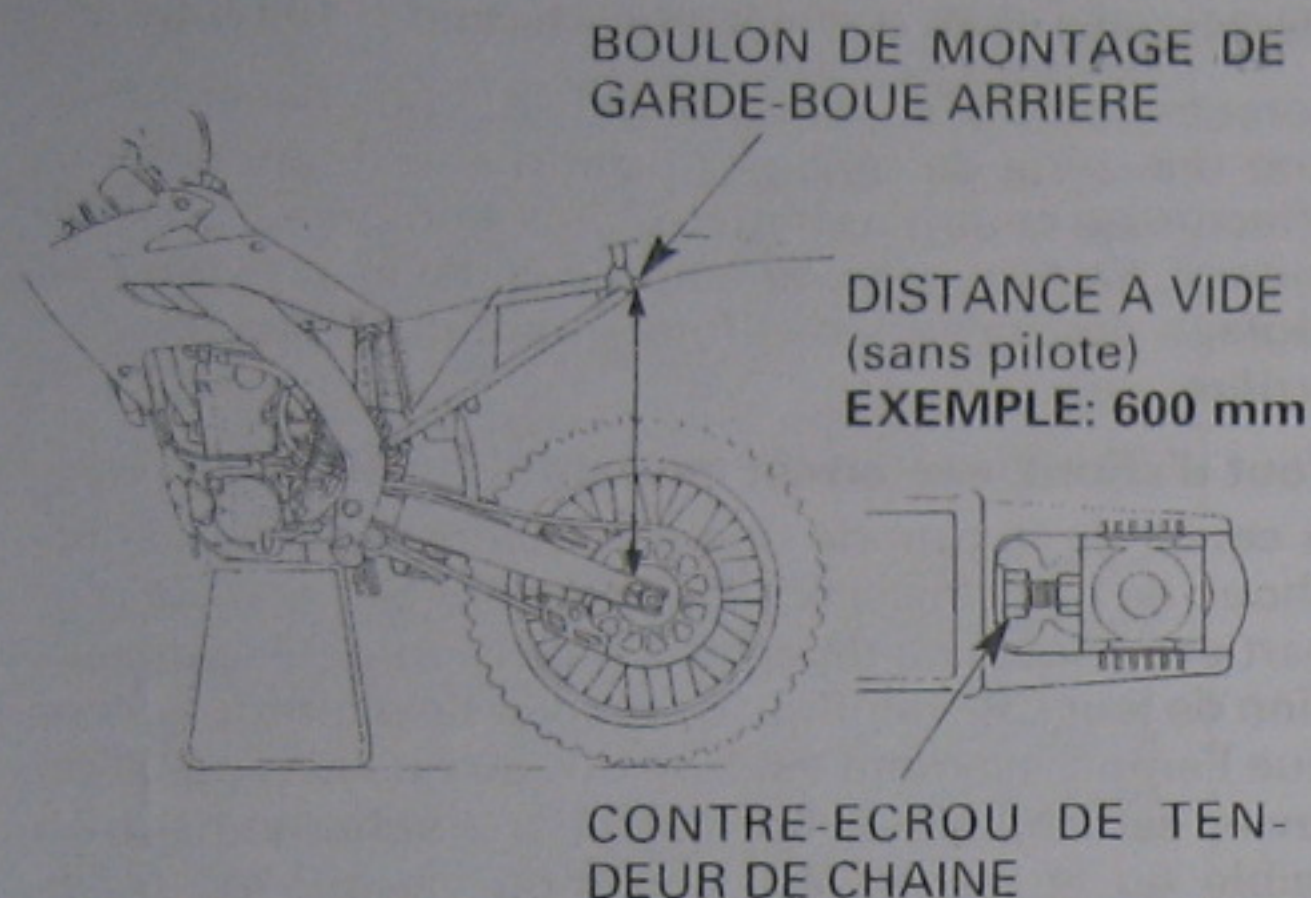
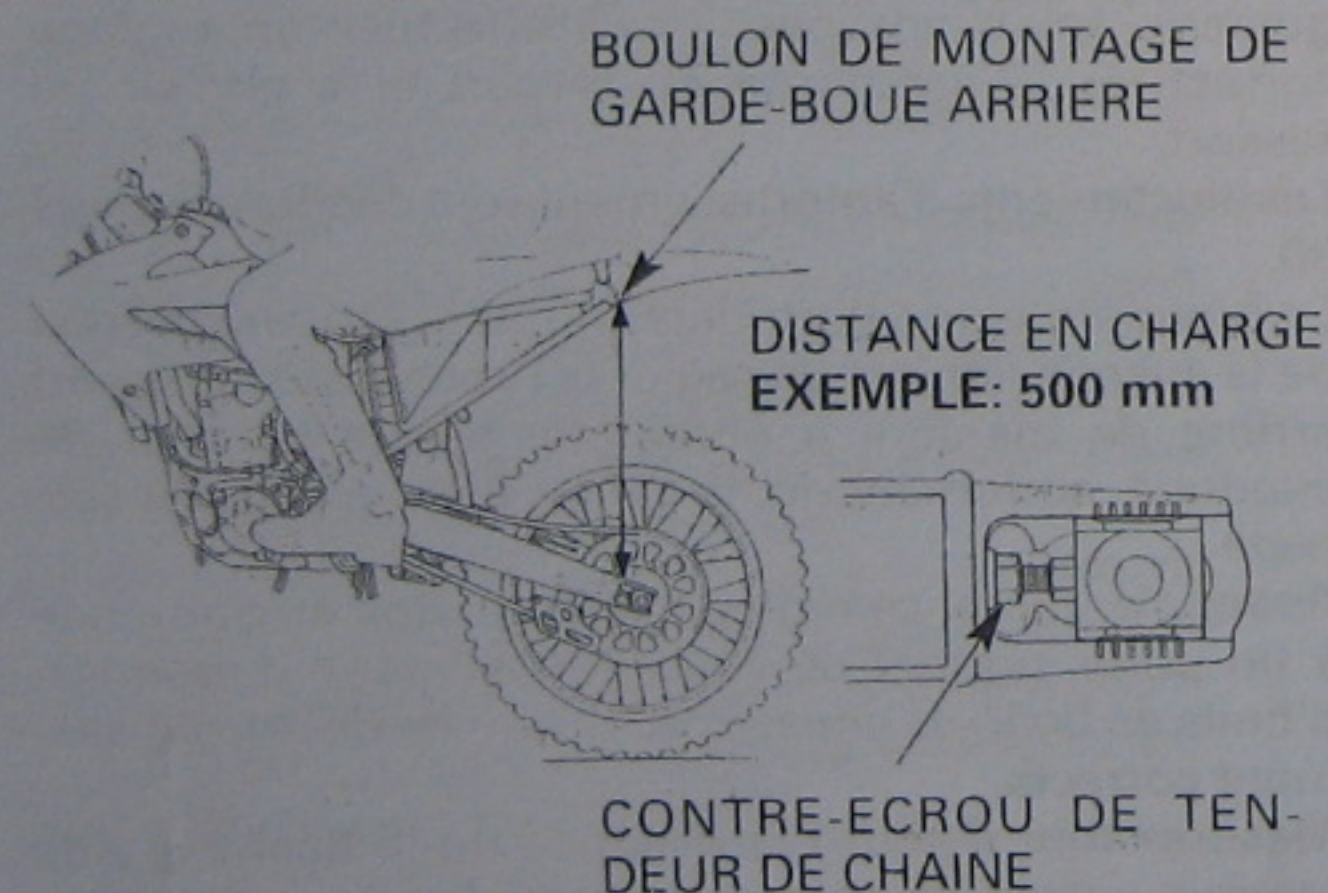


6. REGLAGES DES SUSPENSIONS



Mesurez ensuite la distance en charge de la flèche, le pilote étant sur la moto habillé normalement pour la course.

Demandez à quelqu'un de maintenir la moto bien droite pour que vous puissiez mettre vos pieds sur les reposepied. Vous aurez besoin d'une aide supplémentaire pour mesurer la distance de la flèche. Appuyez-vous de tout votre poids à deux reprises afin de permettre à la suspension de trouver sa place.



EXEMPLE:	
A VIDE	= 600 mm
- EN CHARGE	= 500 mm
ENFONCEMENT	= 100 mm

On entend par valeur d'enfoncement la différence entre la distance à vide et la distance en charge.

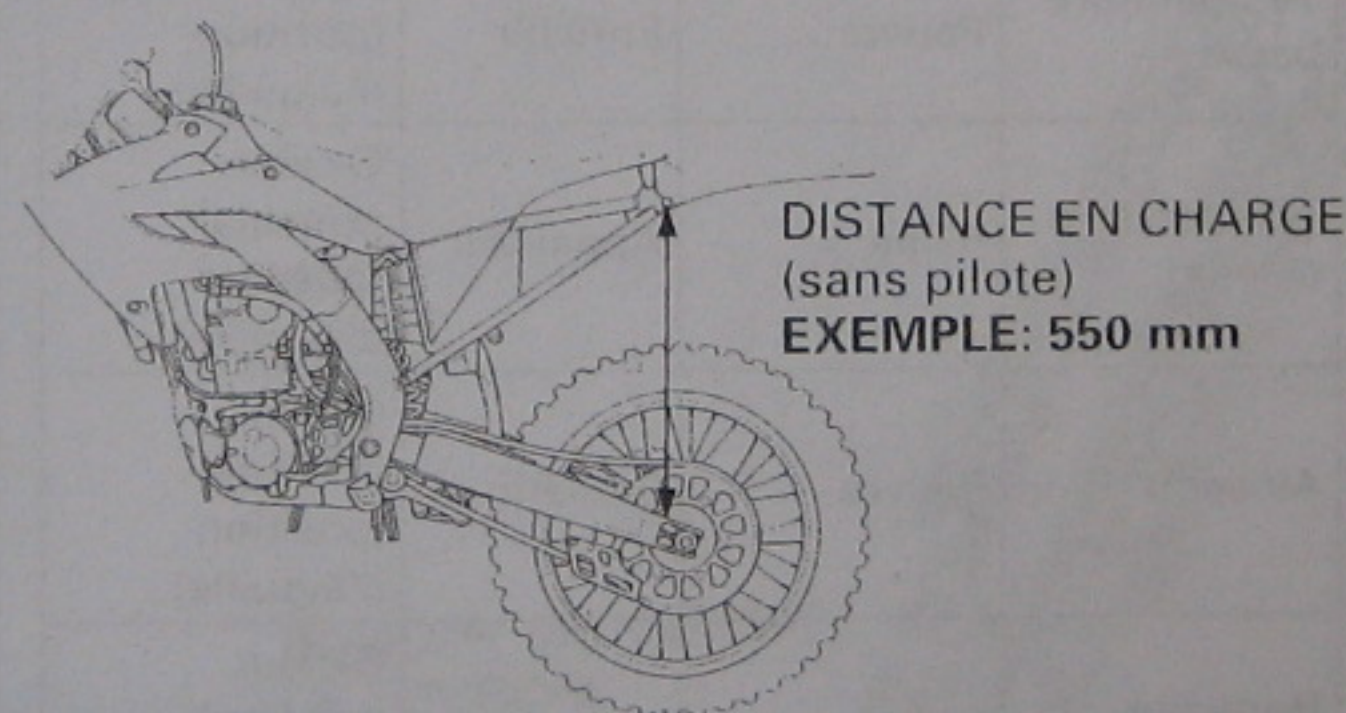
La valeur d'enfoncement standard pour cette moto est de 100 mm.

Régalez la précharge du ressort si nécessaire pour obtenir un bon comportement de la machine.

Le réglage de la valeur d'enfoncement entre 90 et 95 mm améliore la maniabilité dans les tournants serrés au prix d'une stabilité en ligne droite légèrement réduite. Le réglage de cette valeur entre 105 et 110 mm améliore la stabilité sur pistes rapides comportant moins de virages, mais réduit légèrement la maniabilité dans les virages.

Détermination du choix du ressort

Vous devez ensuite comparer l'enfoncement de la suspension arrière sous le seul poids de la masse suspendue de la moto (sans le pilote) avec l'enfoncement à vide.



EXEMPLE:	
A VIDE	= 600 mm
- EN CHARGE	= 550 mm
FLECHE (SANS PILOTE)	= 50 mm

Après avoir réglé la précharge du ressort afin d'obtenir la valeur d'enfoncement correcte, la suspension doit s'enfoncer de 10 à 25 mm sous le seul poids de la masse suspendue de la moto.

Si, après le réglage de la précharge du ressort (réglage de la valeur d'enfoncement) la machine s'enfonce de plus de 25 mm à l'arrière sous l'effet de son propre poids, le ressort est trop dur pour votre poids. Dans ce cas, le ressort n'est pas suffisamment comprimé bien que la valeur d'enfoncement correcte soit atteinte; en conséquence, il ne peut pas se détendre suffisamment de lui-même.

Un ressort trop mou pour votre poids demande une précharge si importante pour atteindre la valeur d'enfoncement correcte que la partie arrière a tendance à rebondir chaque fois que le pilote descend de la moto. Si la constante du ressort est trop faible, la précharge doit être très importante pour maintenir la hauteur de conduite ou plus exactement la valeur d'enfoncement voulue. En conséquence, lors d'un transfert de poids causé par un léger freinage ou une descente, la réaction de la machine est mauvaise entraînant un rebondissement de sa partie arrière.

Nombreux sont ceux qui prennent ces indications à l'envers. Pourtant, si l'on tient compte des conséquences du réglage de la précharge du ressort et de la nécessité de régler correctement la valeur d'enfoncement, il est plus facile d'interpréter ces indications convenablement. Si le ressort est trop ferme, le pneu arrière n'accroche pas à l'accélération et transmet davantage les bosses au pilote.

Des ressorts plus fermes et plus souples que les ressorts standard sont disponibles pour la suspension arrière et la fourche avant chez le concessionnaire Honda. Si l'utilisation à l'arrière d'un de ces ressorts s'avérait nécessaire, vous pourriez être amené à changer également les ressorts de fourche vendus en option afin de rétablir un bon équilibre entre les suspensions avant et arrière. Ces éléments figurent dans la section des pièces en option de ce manuel (page 10).

N'oubliez pas qu'une suspension correctement réglée peut talonner très légèrement au moins une fois par tour au cours d'une course.

Ces informations et consignes de réglage ainsi que les consignes de réglage de l'amortissement décrites ailleurs dans le manuel permettent d'obtenir un système de suspension aussi correctement réglé qu'une moto de cross de pilote d'écurie.