

MISE AU POINT POUR CONDITIONS SPECIALES

Après avoir réglé le carburateur pour tenir compte de la température et de l'altitude, aucun ajustement ne devrait plus être nécessaire, à moins que les conditions de compétition ne changent considérablement. Toutefois, certaines conditions atmosphériques exceptionnelles ou situations le jour de la compétition peuvent demander un réglage supplémentaire. Ces conditions sont les suivantes:

NOTE:

- Pour ne pas risquer d'endommager le moteur, réglez toujours le gicleur principal avant l'aiguille de gicleur.
En cas de doute, choisissez toujours le gicleur immédiatement plus riche pour disposer ainsi d'une marge de sécurité.

Gicleur principal

- Utilisez un gicleur principal plus riche d'un numéro lorsque: la piste comporte une longue partie droite ou une longue montée, un pourcentage de sable élevé ou lorsqu'elle est boueuse.
- Utilisez un gicleur principal plus pauvre d'un numéro lorsque: le temps est très humide ou pluvieux ou si la température dépasse 45°C.

NOTE:

- Lorsque le tableau a été utilisé et que les réglages pour des conditions spéciales ont été effectués, il ne devrait pas être nécessaire d'utiliser un gicleur principal plus riche de plus d'un numéro ou plus pauvre de plus d'un numéro pour assurer une mise au point précise de votre CRF. Si des changements plus importants de gicleur sont nécessaires, vérifiez si les joints de vilebrequin ne sont pas usés, s'il n'y a pas de fuites d'air, si les systèmes d'échappement ou d'alimentation en carburant ne sont pas bouchés ou restreints et si le filtre à air n'est pas sale.

COLORATION DE LA BOUGIE

Normale	Couleur brun foncé à brunâtre, électrodes sèches	—
Surchauffée	Couleur grisâtre ou blanche	Mélange pauvre
Mouillée	Mouillée et encrassée	Mélange riche

Le même système d'identification simple de l'ouverture des gaz utilisé dans la section sur le Rodage de ce manuel peut également être appliqué pour déterminer l'origine des problèmes de carburation dans le cas où de tels problèmes surviennent. (Voir page 3)

Modifications générales en fonction de la température et de l'altitude

Conditions	Carburant	Réglage à effectuer	Élément concerné
Température basse	Pauvre	Enrichir	Gicleur principal (position d'aiguille)
Température élevée	Riche	Appauvrir	Gicleur principal (position d'aiguille)
Air sec	Pauvre	Enrichir	Gicleur principal (position d'aiguille)
Humidité élevée	Riche	Appauvrir	Gicleur principal (position d'aiguille)
Haute altitude	Riche	Appauvrir	Gicleur principal (position d'aiguille)

ENFONCEMENT

Fléchissement de compétition standard: 100 mm

Lorsque votre CRF est toute neuve, vous devez effectuer une série de réglages; tout d'abord, après avoir effectué les contrôles initiaux, puis à nouveau, après le rodage. En tout premier lieu, vous devez procéder au réglage des valeurs d'enfoncement de la suspension arrière.

Tout d'abord, une erreur courante

A cause de la grande qualité d'absorption du caoutchouc de l'amortisseur, il est très difficile pour la plupart des pilotes de détecter à quel moment la suspension de leur CRF talonne. Beaucoup de pilotes pensent que l'amortissement est trop dur ou que le rapport du levier est trop élevé. En réalité, la précharge est trop faible ou le ressort est trop mou, ce qui fait qu'ils n'utilisent que le dernier tier du débattement.

Les instructions données ci-après, concernant la précharge et les valeurs d'enfoncement de la suspension arrière, vous permettront d'effectuer un réglage correct et de choisir un ressort qui convienne.

Réglages de la précharge du ressort et des valeurs d'enfoncement de la suspension arrière

La procédure de réglage qui suit est le point de départ de toute mise au point de la suspension. Elle vous guidera, selon vos besoins, à effectuer un réglage correct de la précharge du ressort et à choisir un ressort.

Les ajustements d'amortissement sont décrits aux page 30.

La première étape pour déterminer le réglage correct de la suspension est de régler la précharge du ressort arrière de manière à obtenir la bonne hauteur de conduite, autrement dit, la valeur d'enfoncement correcte.

Avant d'entamer ce réglage, la moto doit être amenée à un poids normal de course — niveaux d'essence, d'huile de boîte de vitesses et de liquide de refroidissement corrects.

Mesurez tout d'abord la distance de la flèche à vide lorsque votre CRF est sur un bloc de support sans le couvercle latéral gauche et que la roue arrière est décollée du sol. Mesurez la distance à partir du centre de la vis de fixation du garde-boue arrière jusqu'au centre du contre-écrou du tendeur de chaîne, comme indiqué ci-contre.