

8. SELECTION DE TRANSMISSION

Certaines pistes extérieures sont arrosées abondamment avant la première course, puis légèrement ou pas du tout pendant le reste de la journée. Il en résulte que la piste, glissante pendant les premières courses, s'améliore pour devenir parfaite sur le plan de la traction, puis se dégrade à nouveau et devient progressivement lisse et dure comme de la pierre. L'idéal serait que votre rapport soit réglé pour s'adapter à ces différentes conditions.

- Dans des conditions de terrain mouillé, glissant ou sablonneux, utilisez une couronne avec un nombre de dents inférieur au nombre standard, pour maintenir le moteur à un régime modéré et éviter un patinage des roues indésirable. Le moteur risque alors de s'étouffer dans certains virages. Pour y remédier, faites patiner l'embrayage pour compenser. Un rétrogradage entraînerait un changement de régime trop important.
- Si le terrain ne présente pas de problèmes particuliers, utilisez la couronne standard.
- Si le terrain est dur (mais pas glissant), utilisez la couronne dont le nombre de dents est supérieur au nombre de dents de la couronne standard pour maintenir un régime élevé qui permet au moteur de développer le maximum de puissance. Ceci peut vous demander, soit d'effectuer un passage supplémentaire à la vitesse supérieure dans certaines sections, soit de prolonger l'accélération un peu plus longtemps.

La course sur piste sablonneuse fournit un autre exemple des avantages que présente un rapport approprié aux conditions spécifiques du terrain. Le but recherché est de faire en sorte que la roue avant vole quasiment d'une crête à l'autre. D'une façon générale, la légèreté de la partie avant ainsi qu'une bonne traction de la roue arrière sont plus faciles à obtenir avec un rapport total plus long que le rapport standard, car vous restez plus longtemps dans la plage de puissance de chaque vitesse.

S'il vous est déjà arrivé d'utiliser un rapport total trop court sur piste sablonneuse, vous avez sans doute remarqué que vous vous trouvez très rapidement bloqué dans le sable et que la partie avant de la machine pèse très lourd. Il est évidemment très déplaisant de manipuler une machine dont la roue avant est enfoncée dans le sable mou. Un rapport plus long vous permettra de conduire plus efficacement en réglant les gaz et en vous aidant par les mouvements du corps.

Parfois, un rapport alterné peut s'avérer utile, même si les conditions de course sont constantes tout au long de la course. Si vous devez rester constamment en surrégime sur certaines sections du circuit (au lieu de perdre du temps à monter en vitesse), peut-être qu'un rapport plus "élevé" (grâce à une couronne plus petite) résoudra ce problème.

Chaque fois que vous changez de rapport de transmission secondaire, demandez à quelqu'un de chronométrer vos temps de parcours (avant et après le changement) pour apprécier objectivement l'effet du changement. Pour cela utilisez un chronomètre. Ne vous fiez pas à une impression approximative. En effet, l'élimination du patinage des roues peut, à première vue, vous laisser croire que vous allez plus lentement alors qu'en réalité vous obtenez un meilleur temps de parcours grâce à une vitesse légèrement accrue dans chaque section du circuit.

Mais dans toute situation, il faut accepter un compromis, ainsi vous serez obligé parfois de renoncer à une performance sur une section du circuit pour obtenir un meilleur temps global. Votre objectif est de réaliser le meilleur temps possible, même si dans certaines sections le rapport ne vous semble pas adapté. Il est évident que toutes ces recommandations doivent être nuancées en fonction de votre dextérité, des caractéristiques du circuit (long, court, accidenté etc.) et de votre style de conduite. Mais généralement, ces recommandations sont valables dans la plupart des cas.

En fait, c'est à vous de décider s'il est valable ou non de consacrer du temps et des efforts à modifier le rapport de transmission qui peut contribuer à vous faire gagner une place ou deux lors de la prochaine course.

9. CHOIX DES PNEUS

Le choix d'un pneu qui présente une bonne structure de la bande de roulement et un mélange de gomme performant peut jouer un rôle déterminant dans votre classement à la fin de la course. Les pneus montés sur votre CRF se situent dans une "bonne moyenne" et conviennent à la plupart des terrains que les pilotes sont censés rencontrer. La conception du pneu de motocross a bénéficié de recherches très poussées concernant les divers aspects du pneu. Les indications données ci-dessous permettent aux pilotes de CR d'acquérir les connaissances de base concernant les paramètres impliqués dans l'élaboration du pneu. Ainsi, vous serez en mesure de sélectionner les pneus adéquats qui vous permettront de réaliser les meilleurs temps possibles en compétition. Des renseignements complémentaires concernant les pneus sont donnés à la page 28.

Si vous voulez obtenir des informations plus complètes, adressez-vous aux représentants et revendeurs des fabricants de pneus.

- Sur terrains durs et lisses vous aurez besoin de pneus bénéficiant de blocs relativement courts et bien serrés entre eux, assurant une meilleure surface de contact avec le sol. Si le terrain est dur, la gomme doit être plus souple afin que le pneu adhère mieux. Cependant, il ne faut pas que la gomme soit trop souple car les blocs, trop flexibles, auraient tendance à s'écraser entraînant une perte de stabilité. En général, ces pneus s'usent plus rapidement que les autres à cause de la combinaison de la gomme souple, et du terrain dur.
- Les courses se déroulant sur terrains très collants ou boueux nécessitent que les sculptures de la bande de roulement du pneu soient plus espacées, pour éviter que les rainures se bouchent trop facilement. Dans ces conditions, il est préférable que le mélange de gomme soit assez dur afin d'empêcher que les blocs relativement profonds aient tendance à plier vers l'arrière en accélération ou qu'ils ne s'usent prématurément.
- Des pneus similaires au niveau de la conception conviendront pour des terrains mous et sablonneux, cependant les blocs devront être plus nombreux.

N'utilisez pas des pneus dont la taille est différente de celle recommandée par l'usine, ceci pourrait affecter le comportement et même la qualité d'accélération.