

6. REGLAGES DES SUSPENSIONS

DIRECTIVES POUR LE REGLAGE DE LA SUSPENSION

Pour régler correctement la CRF, procédez comme il est indiqué ci-dessous en appliquant les méthodes décrites aux pages 28 à 31. Effectuez tous les réglages cran par cran. Après chaque réglage, le tester en roulant.

Réglage de la fourche

Réglages pour le type de piste

Piste à surface dure	Commencez par le réglage standard. Si la suspension est trop dure ou trop souple, réglez-la comme il est indiqué dans le tableau ci-dessous.
Piste de sable	Régalez la suspension sur une position plus dure. Exemple: — Tournez le régleur d'amortissement en compression sur une position plus dure. — Posez le ressort dur en option. (Régalez alors l'amortissement en compression sur une position plus souple et l'amortissement en rebond sur une position plus dure à ce moment.)
Piste de boue	Régalez la suspension sur une position plus dure car l'accumulation de boue augmente le poids de la CRF. Exemple: — Placez le régleur d'amortissement en compression sur une position plus dure. — Posez le ressort dur en option.

Réglages pour un amortissement trop souple ou trop dur

	Symptôme	Action
Suspension souple	Débattement initial trop souple: <ul style="list-style-type: none"> • La direction est trop rapide. • L'avant se soulève dans les virages ou en ligne droite. 	<ul style="list-style-type: none"> — Essayez des réglages d'amortissement en compression plus dur cran par cran. — Essayez des réglages d'amortissement en rebond plus dur cran par cran.
	Débattement central trop souple: <ul style="list-style-type: none"> • L'avant plonge dans les virages. 	Si la suspension n'est pas dure lors du débattement initial: <ul style="list-style-type: none"> — Essayez des réglages d'amortissement en compression plus dur cran par cran. Si le débattement initial devient dur sous l'effet du réglage ci-dessus: <ul style="list-style-type: none"> — Réduisez l'amortissement en rebond cran par cran. — Essayez des réglages d'amortissement en compression plus souple cran par cran. Si cela ne résout pas le problème, poser le ressort dur en option.
	Débattement final trop souple: <ul style="list-style-type: none"> • Talonnage après les sauts. • Talonnage sur les grosses bosses, tout particulièrement les bosses dans les descentes. 	Si le débattement initial et le débattement central ne sont pas durs: <ul style="list-style-type: none"> — Essayez des réglages d'amortissement en compression plus dur cran par cran. Si le débattement initial et le débattement central sont durs: <ul style="list-style-type: none"> — Posez le ressort dur en option. Si le débattement initial reste dur après la pose du ressort dur en option: <ul style="list-style-type: none"> — Essayez des réglages d'amortissement en compression plus souple cran par cran. Si le débattement initial reste souple après la pose du ressort dur en option: <ul style="list-style-type: none"> — Essayez des réglages d'amortissement en compression plus dur cran par cran. Si le débattement final reste souple après la pose du ressort dur en option: <ul style="list-style-type: none"> — Augmentez la contenance en huile de fourche par pas de 5 cm³.
	Débattement complet trop souple: <ul style="list-style-type: none"> • Vibration de l'avant. • Talonnage de la fourche sur tout type de terrain. 	<ul style="list-style-type: none"> — Posez le ressort dur en option. — Essayez des réglages d'amortissement en compression plus dur cran par cran. — Augmentez l'amortissement en rebond cran par cran.