

Consignes de réglage de la suspension

Pour régler correctement la CRF, procéder comme il est indiqué ci-dessous en appliquant les méthodes décrites aux pages 116 à 134. Tous les réglages doivent être effectués par incréments d'un déclic ou de 1/12 tour. Faire un essai de pilotage après chaque réglage.

Réglage de la suspension avant
Réglages pour le type de piste

Pistes dures	Commencer par le réglage standard. Si la suspension est trop dure/souple, la régler comme il est indiqué dans le tableau ci-dessous.
Pistes de sable	Régler la suspension sur une position plus dure. Exemple : – Tourner le régleur d'amortissement en compression sur une position plus dure. – Poser un ressort dur en option. (Régler alors l'amortissement en compression sur une position plus souple et l'amortissement en détente sur une position plus dure.)
Pistes boueuses	Régler la suspension sur une position plus dure car l'accumulation de boue augmente le poids de la CRF. Exemple : – Tourner le régleur d'amortissement en compression sur une position plus dure. – Poser un ressort dur en option.

Réglages pour un amortissement trop souple/trop dur

	Symptôme	Action
Suspension molle	Débattement initial trop souple : <ul style="list-style-type: none"> • La direction est trop rapide. • L'avant de la moto pique dans les virages ou en ligne droite. 	<ul style="list-style-type: none"> – Essayer des réglages plus durs de l'amortissement en compression par incréments d'un déclic. – Essayer des réglages plus durs de l'amortissement en détente par incréments d'un déclic.
	Débattement central trop souple : <ul style="list-style-type: none"> • L'avant plonge dans les virages. 	Si la suspension n'est pas dure sur son débattement initial : <ul style="list-style-type: none"> – Essayer des réglages plus durs de l'amortissement en compression par incréments d'un déclic. Si le débattement initial devient dur après le réglage ci-dessus : <ul style="list-style-type: none"> – Diminuer l'amortissement en détente par incréments d'un déclic. – Essayer des réglages plus souples de l'amortissement en compression par incréments d'un déclic. Si cela ne résout pas le problème, poser un ressort dur en option.
	Débattement final trop souple : <ul style="list-style-type: none"> • Talonnage à l'atterrissage. • Talonnage sur les grosses bosses, tout particulièrement dans les descentes. 	Si le débattement initial et le débattement central ne sont pas durs : <ul style="list-style-type: none"> – Essayer des réglages plus durs de l'amortissement en compression par incréments d'un déclic. Si le débattement initial et le débattement central sont durs : <ul style="list-style-type: none"> – Poser un ressort dur en option. Si le débattement initial reste dur après la pose d'un ressort dur en option : <ul style="list-style-type: none"> – Essayer des réglages plus souples de l'amortissement en compression par incréments d'un déclic. Si le débattement initial reste souple après la pose d'un ressort dur en option : <ul style="list-style-type: none"> – Essayer des réglages plus durs de l'amortissement en compression par incréments d'un déclic. Si le débattement final reste souple après la pose d'un ressort dur en option : <ul style="list-style-type: none"> – Augmenter le volume d'huile dans les pattes de fourche par incréments de 5 cm³.
	Suspension trop souple sur tout le débattement : <ul style="list-style-type: none"> • Vibrations de l'avant. • Talonnage de la fourche sur tout type de terrain. 	<ul style="list-style-type: none"> – Poser un ressort dur en option. – Essayer des réglages plus durs de l'amortissement en compression par incréments d'un déclic. – Augmenter l'amortissement en détente par incréments d'un déclic.