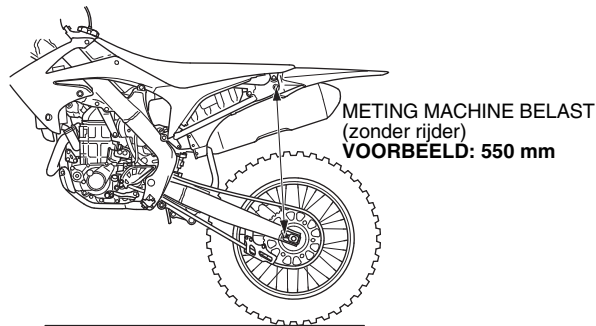


5. Meet de *belast zonder rijder* lengte.
Doe dit nadat uw CRF is ingesteld op de standaard raceveerhoogte.



Voorbeeld:	
Onbelast	= 600 mm
- Belast	= 550 mm
Veerhoogte	= 50 mm
(Zonder rijder)	

6. Bereken de lengte voor *vrije raceveerhoogte*.
U doet dit door de lengte *belast zonder rijder* (stap 5) af te trekken van de lengte *onbelast* (stap 2).
- Vrije veerhoogte is de afstand die uw achterwielophanging zal inzakken door het afgeveerde gewicht van uw CRF.
- Als de veervoorspanning is ingesteld op de correcte raceveerhoogte, mag de achterwielophanging ongeveer 10 tot 25 mm inzakken.
- Als de achterkant van uw CRF door zijn eigen gewicht minder inzakt dan 10 mm, is de veer te stug voor uw gewicht. Omdat deze niet genoeg wordt ingedrukt, vermindert u de veervoorspanning of vervangt u de schokdemperveer door een zachtere veer.

Veerwaarden

Als u lichter of zwaarder bent dan de gemiddelde rijder en de beste rijhoogte niet kunt instellen zonder de correcte veervoorspanning aan te passen, kunt u overwegen een los leverbare achterschokdemperveer aan te schaffen.

Wanneer een veer te zacht is voor uw gewicht, moet u te veel extra veervoorspanning instellen om toch de juiste rijhoogte te verkrijgen, zodat dan de achterkant van de motorfiets omhoog komt. Het achterwiel is dan in de lucht te lang onbelast en komt bij het uitveren aan het einde van de veerweg. De achterkant kan al tot einde-veerweg uitveren als u licht remt of slaat zijwaarts uit over randen en hoekig terrein. Hij kan zelfs tot einde-veerweg uitveren als de CRF even niet is belast met uw lichaamsgewicht.

Door de uitstekende absorberende eigenschappen van het schokdemperrubber, merkt u het mogelijk niet zo snel wanneer de wielophanging van uw CRF aan het einde van de veerweg komt. Sommige rijders denken dan dat de demping of misschien de hefboomwerking te stug is. In werkelijkheid is het probleem waarschijnlijk onvoldoende veervoorspanning of een te zachte veer. In beide situaties kunt u niet de hele veerweg gebruiken.

Vergeet niet dat een correct afgestelde wielophanging op volle rijsnelheid elke paar minuten wel iets zal doorslaan. Als u dan de wielophanging zo afstelt dat u dit iets doorslaan vermijdt, verliest u meer aan algehele veerwerking dan het waard is.

Bij een te stugge veer voor uw lichaamsgewicht “pakt” de achterband tijdens accelereren onvoldoende en worden stoten vaker doorgegeven naar u als rijder.