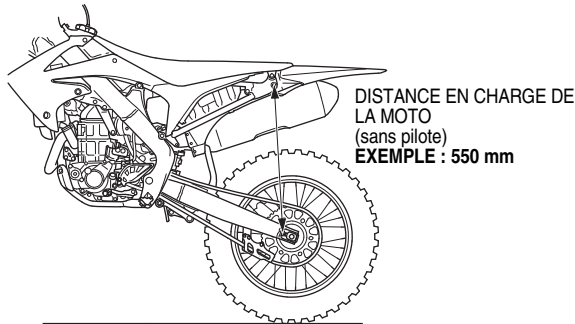


5. Mesurer la distance *en charge sans pilote*. Effectuer cette mesure avec la course morte avec pilote réglée à la valeur standard.



Exemple :
Hors charge = 600 mm
– En charge = 550 mm
Course morte = 50 mm
(Sans pilote)

6. Calculer la *course morte sans pilote*. Pour ceci, retrancher la *distance en charge sans pilote* (étape 5) de la *distance hors charge* (étape 2).
La course morte sans pilote est la distance dont s'enfoncé la suspension arrière sous l'effet du seul poids de la CRF.
Lorsque la précharge du ressort est réglée pour obtenir la course morte avec pilote correcte, la suspension arrière doit s'enfoncer de 10 à 25 mm.
Si l'arrière de la CRF s'enfoncé de moins de 10 mm sous l'effet de son seul poids, le ressort est trop dur pour le poids du pilote. Comme il n'est pas suffisamment compressé, réduire la précharge du ressort ou remplacer le ressort d'amortisseur par un plus souple.

Duretés de ressort

Si l'on pèse moins ou plus qu'un pilote moyen et que l'on ne parvient pas à obtenir la hauteur de pilotage correcte sans changer la précharge de ressort correcte, on pourra envisager d'utiliser un ressort d'amortisseur arrière du marché des pièces détachées.

Si le ressort est trop souple pour le poids du pilote, il faudra augmenter excessivement la précharge du ressort pour obtenir la course morte avec pilote correcte et, en conséquence, l'arrière de la moto se soulèvera. La roue arrière pourra alors se délester trop vite et la suspension venir en butée de détente. L'arrière de la moto pourra également venir en butée de détente lors d'un léger freinage ou taper latéralement lors d'un passage sur des bords ou angles vifs. Elle pourra même venir en butée de détente lorsque l'on descend de la CRF.

En raison des excellentes propriétés d'absorption des chocs de la butée élastique de l'amortisseur, il peut être difficile pour le pilote de se rendre compte que la suspension de la CRF talonne. Certains pilotes pensent alors que l'amortissement est trop dur ou que l'effet de levier est excessif. Mais, en réalité, le problème provient vraisemblablement d'une précharge de ressort insuffisante ou d'un ressort trop souple. L'une ou l'autre de ces conditions empêche l'utilisation du débattement complet.

Garder à l'esprit que même une suspension correctement réglée peut talonner légèrement toutes les quelques minutes à pleine vitesse. En réglant la suspension pour empêcher ce talonnage occasionnel, on risque de causer plus de mal que de bien aux performances globales de la suspension.

Un ressort trop dur pour le poids du pilote empêche le pneu arrière d'accrocher à l'accélération et transmet davantage les cahots au pilote.