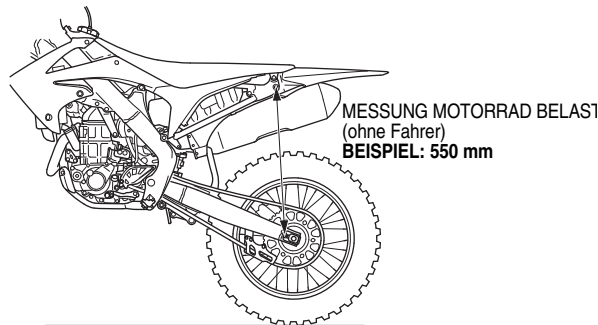


5. Das Maß *belastet ohne Fahrer* ermitteln. Diesen Schritt bei Einstellung der CRF auf den Standard-Renndurchhang durchführen.



Beispiel:

Unbelastet	= 600 mm
– Belastet	= 550 mm
Durchhang	= 50 mm

(Ohne Fahrer)

6. Das Maß *freier Durchhang* berechnen. Hierzu wird das Maß *belastet ohne Fahrer* (Schritt 5) vom Maß *unbelastet* (Schritt 2) subtrahiert. Der freie Durchhang gibt den Weg an, um den die Hinterradaufhängung durch das Gewicht des gefederten Anteils der CRF einsacken sollte. Wenn die Federvorspannung zum Erhalt des korrekten Renndurchhangs eingestellt ist, soll die Hinterradaufhängung 10 bis 25 mm einsacken. Wenn das Heck der CRF durch sein eigenes Gewicht weniger als 10 mm einsackt, dann ist die Feder für Ihr Gewicht zu hart. Da sie nicht weit genug zusammengedrückt wird, die Federvorspannung vermindern oder die Stoßdämpferfeder durch eine weichere ersetzen.

Federraten

Wenn Sie leichter oder schwerer als der durchschnittliche Fahrer sind, und Sie die richtige Fahrhöhe ohne Ändern der korrekten Federvorspannung nicht einstellen können, sollten Sie den Kauf einer Nachrüst-Stoßdämpferfeder in Erwägung ziehen.

Eine Feder, die für Ihr Gewicht zu weich ist, zwingt Sie, der Feder übermäßige Vorspannung zu geben, um den richtigen Renndurchhang zu erhalten, wodurch das Heck des Motorrads gehoben wird. Dies kann zu einer zu starken Entlastung des Hinterrads führen, sodass es bis zum Anschlag ausfedert. Das Heck kann bei leichtem Bremsen bis zum Anschlag ausfedern oder an Lippen und Kanten im Gelände zur Seite ausschlagen. Es kann sogar beim Absteigen von der CRF bis zum Anschlag ausfedern.

Wegen der guten Dämpfungseigenschaften des Stoßdämpfer-Gummipuffers merkt man unter Umständen nicht, wenn die Federung der CRF durchschlägt. Manche Fahrer vermuten, die Dämpfung oder vielleicht die Hebelübersetzung sei zu hart. Tatsächlich liegt das Problem in den meisten Fällen an unzureichender Federvorspannung oder an einer zu weichen Feder. Der volle Federweg kann in keiner dieser Situationen genutzt werden.

Bedenken Sie, dass auch ein richtig eingestelltes Federungssystem bei voller Geschwindigkeit alle paar Minuten leicht durchschlagen kann. Wenn man die Federung so einstellt, dass dieses gelegentliche Durchschlagen gänzlich vermieden wird, verliert man wahrscheinlich mehr an Gesamtfederleistung, als man gewinnt.

Eine Feder, die für Ihr Gewicht zu hart ist, lässt den Hinterradreifen beim Beschleunigen nicht gut greifen und gibt mehr Stöße an Sie weiter.