

Enkle grunnregler...

Justering av for- og bakfjæring på cross- og endurosykler

1. «SAG»: Den første og viktigste testen/justeringen er hva vi kaller «sag». «Saget» er kort fortalt det sykkelen synker sammen, fra sykkelen står på løftebukk, - til føreren (fortrinnsvis med kjørestyr) sitter «i full tyngde» på sykkelen (med begge hjul på bakken).

Målingen foretas f.eks. fra lyddemperen og ned til bakhjulsbolten. For Suzuki RM 125 er det «saget» ca. 10 cm.

Sjekk evt. instruksjonsboken på din egen sykkel. Korrigering til idealmålet skjer evt. ved å stramme eller slakke låsemutterne øverst på bakfjæra.

Når så dette er oppnådd skal sykkelen også ideelt sett ha et såkalt «frisag» på mellom 1,5 til 3 cm.

Frisag er det sykkelen selv synker sammen uten fører. Ved å løfte den bak «til det butter» oppover, (ikke løft sykkelen fra bakken) – får du også dette målet sjekket. Stemmer ikke dette, må du ha stivere eller mykere fjærer.

2. «BALANSE»: Dette er det neste som må sjekkes/korrigeres. Det skal helst være en «viss balanse» mellom for- og bakfjæring. Ved å sitte på sykkelen, og fjære opp og ned - eller trække på fothvileren får man en viss pekepinn om den fjærer noenlunde likt foran og bak.

OBS! Sykkelen bør stå mest mulig vannrett. Hvis dette nå ikke stemmer etterat pkt. 1. (SAG-justering) er foretatt, må også forgaffel justeres.

Forgaffelen må da gjøres stivere eller mykere. Dette kan gjøres ved å bytte til stivere/mykere fjærer, tykkere eller tynnere olje, oljemengde, eller også til en viss grad justering av kompresjon/returdemping.

NB! Det er herunder viktig å nevne at det er glideforinger i gaffelbeina som gjør at gaffelen fjærer med minst mulig friksjon/motstand. Jo mer friksjon (tykkere olje evt.), -jo stivere gaffel (synker senere sammen).

På litt eldre sykler er det viktig at disse foringene sjekkes/evt byttes. for best mulig resultat. Husk å luften ut gaffelbeina dine ofte, da det har lett for å bygge seg opp luft. Denne luften gjør gjerne etterhvert gaffelbeina hardere...

NB! Ikke luft bakdemperen, da denne har et helt annet system.

3. «KOMPRESJON»: Når pkt. 1. og 2. er sjekket, kan du begynne med finjusteringen av sykkelen din. Herunder skal du alltid ta utgangspunkt i standard innstilling fra fabrikken.

Se instruksjonsboka! Hvis sykkelen «bunner» ved kjøring på en gitt bane f.eks. justeres kompresjonen til en hardere setting. Justerskruen for dette sitter oppe, eller nederst på gaffelbeinet/demperen, – alt etter hva slags gaffelbein/demper du har.

Når du skrur kompresjonsskruen innover minsker olje-gjennomstrømmingen, – som igjen gjør at oljen trenger mer tid på å passere, – og dempingen blir stivere/tregere). Hvis ikke sykkelen «bunner» (men virker stiv) kan den justeres mykere ved å skru kompresjonen utover.

NB! Max 2–3 klikk om gangen!

4. »RETURDEMPING»: Kort forklart har dette med banetilpassning å gjøre. På en «løs bane», (f.eks. sandbane) vil en treg retur-demping som regel fungere best.

På en tørr/hard jordbane vil rask retur-demping fungere best. Bakgrunnen for dette er at på en sandbane er gjerne dumpene «litt lenger og mykere». Dempingen kan derfor bruke lengere tid på å returnere etter hver innfjæring.

På harde jordbaner med evt. tettere dumper/slag fungerer rask retur best. Poenget/det beste og viktigste er at hjulene best mulig følger baneunderlaget hele tiden... Lykke til!

FORGASSERJUSTERING

Start alltid med innstillinger forklart i instruksjonsboka!

Dessuten, for korrekt innstilling av forgasseren vil forhold som «høyde over havet», «luftfuktighet» og «temperatur» spille en vesentlig rolle.

Eks: «Lav» temperatur eller «tung» bane krever begge større dyse (mer bensin) enn normalinnstillingen.

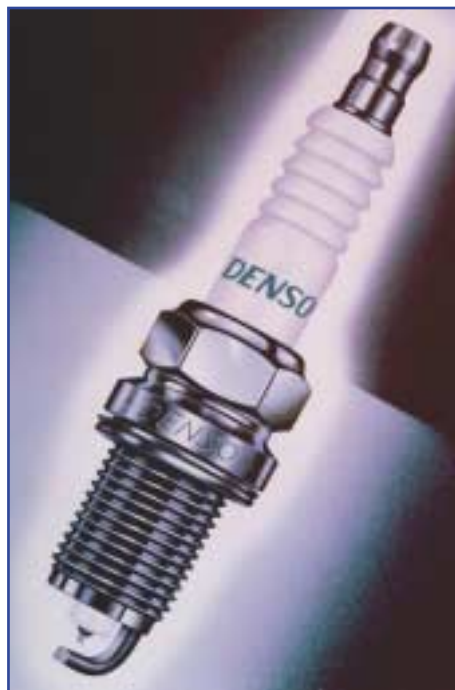
Korrekt forgasserjustering er en «vitenskap»...

Er du i tvil om tingene? Skru ut pluggen! Er den «sjokoladebrun», - er det ikke mye galt».

Er den «hvit» er det grunn til reaksjon umiddelbart, -for å unngå skjæring.

Men for også å ha nevnt det; En gammel og evt. slitt sykkel, vil være nesten umulig å få til å gå rent og fint.

Kontakt oss om du ikke får det til...



PLUGGVALG

Les Instruksjonsboka! Pluggens varmevevdi er utrolig viktig, for motorsykkelenes yteevne. For kald eller varm plugg kan være årsak til at sykkelen ikke går som den skal. Ja faktisk være årsak til varmgang og skjæring!

Vi fører et bredt spekter av DENSO-plugger til de fleste sykler. Plugger kan kjøpes fra 30,- og opp til de dyreste racingpluggene til oppunder 200,-. Sistnevnte gir noe mer effekt ved ekstrem hardkjøring.