

Conseils

(aucune responsabilité n'est prise par les MF's, si tu te plantes après avoir lu les lignes qui suivent !)

Le matériel

(La conduite sur circuit c'est plus bas dans cette page)
(et la mécanique juste en dessous !)

- 1 - Graissez votre chaîne tous les ~400 bornes
- 2 - Vérifiez l'huile (à froid !) et jamais plus qu'au max. Avant chaque sortie (remplir au milieu)



- 3 - Contrôlez la pression des pneus (à froid !) 2x par mois min. (attention, rajoutez 0.1 à l'avant et 0.3 à l'arrière si vous êtes 2).

Exemple pour une R1 en Pilot Race pour moins de 90kg dessus:

2.7 à l'arrière et 2.4 à l'avant sur route et 2.1 à l'arrière et 2.2 à l'avant sur circuit

Remarques:

a- Bien chauffer ses pneus avant de faire le "zazou"!!! (3 grosses accélérations bien droit, 3 gros freinages (pas trop non plus) bien droit aussi, 3 courbes à gauche et 3 courbes à droite pour répartir la chaleur.... c'est le minimum !) Un pneu c'est con et ça chauffe que là ou ça roule (si tu crois que je dis des conneries ... va ... fais des lignes droites, descend de ton dragster et vérifie ... tu vois ... c'est chaud qu'au milieu !!!!)

b- **ATTENTION** le Michelin Pilot Race doit chauffer +++ pour tenir le pavé

c- Un pneu sous gonflé chauffe mieux ... mais des fois trop et ça glissouille!

Un pneu sous gonflé tient mieux ... mais s'use 2x plus vite!

Un pneu sous gonflé fait louvoyer ta moto ... mais t'avertit avant de décrocher!

Un pneu sur gonflé ne fait pas louvoyer ta moto ... mais décroche sur l'angle!

Un pneu sur gonflé s'use moins vite ... mais chauffe moins vite aussi!

d- Des pneus "Slic" (pluie ou sec) c'est toujours 1.9 à l'arrière et 2.1 à l'avant

- 4 - Faites les services régulièrement (un problème de chaîne, de pneus ou de freins dans une courbe à 210 km/h et vous êtes mort !)

- 5 - Dans les très longs voyages, emportez :

- de l'huile identique à vos habitudes (Motorex, Castrol RS, Motul sont rares ailleurs qu'en magasins spécialisés)
- des plaquettes de frein avant (ça se change en 10 min !)
- huile de chaîne
- remettez la boîte à outils d'origine sous la selle ! (enlevée quelques mois plus tôt pour gagner 0.02 seconde au 400m d.a.!))

6 - Faites des entailles (ou des petits trous) au 2 tiers du levier de frein et d'embrayage avec une lime pour qu'en cas de chute, elles cassent là et pas à la racine de la poignée ! (d'origine sur les Ducati's)



7 - Pour les amortisseurs, sur route, laissez le réglage d'origine (toujours plus dur à l'arrière!) et ne modifiez le réglage QUE SI VOUS ÊTES SÛR DE VOTRE COUP ! Tu risquerais de rouler avec un bout de bois !

8 - Prenez le temps de vérifier:

-si le tube de fourche est humide.... (changer les symères)

-si les durites de frein fuillent ... (des durites "aviation" s'imposent)

La mécanique

Renseignes-toi avant de faire des conneries ... un coup de fil à un mécano (sans forcément lui peler le jonc toutes les demi-heure) ça évite pas mal de surprise!

Dans les trucs importants, tu dois connaître le couple de serrage des boulons (c'est tout écrit dans le manuel).

Par conséquent, achète un cliquet dynamométrique (c'est cher mais moins qu'un filetage niqué dans un DeltaBox!). C'est gradué en Newton-mètre soit 9,81 (l'attraction terrestre) fois plus qu'en mètre-kilo qui est indiqué dans ledit manuel !?!?!? Vu que le poids en kilos c'est la masse fois l'attraction terrestre de 9,81 !

...ça me fais pensé que sur la Lune j'aurai un pois/puissance sur ma R1 de 570 ch. pour 80kg !!!!! Rhahahahaaaaa je vais tous vous pourrir là haut !!!!

On s'éloigne du sujet, quelques exemples:

- les boulons de fixation des pinces de freinS =42 Nw/m (~4.2 kg)

- l'axe de la roue arrière =155 Nw/m (~15 kg)

- l'axe de la roue avant = 75 Nw/m (~7.5 kg)

- les vis de carénage sur cadre = 32 Nw/m (~3 kg) (à la main, mais pas comme un damné)

- les platines = 42 Nw/m (~4.2 kg)

L'équipement perso:

Une protection dorsale (GPS serait bien amoché sans elle...), gants de bonne qualité avec des protections, combi cuir ou veste renforcée, un VRAI casque, une bonne visière (là avec antibuée) et de bonnes godasses... le prix ? ???

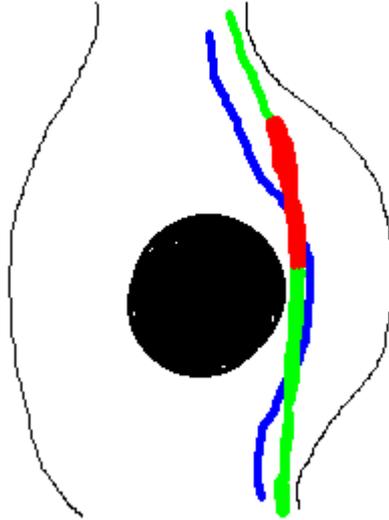
- 100.- la protection dors., 200.- les gants, 700.- la combi ou 300 la veste, 700.- le casque, 80.- la visière et 200.- les chaussures... Total = ~2000.- (investissement pour ta protection !)

La conduite sur route....

(La conduite sur circuit c'est plus bas dans cette page)

Les ronds-points :

A la méthode "Schumi" : tu freines ~5 à 10m après tes potes et tu vises la tangente de sortie, au milieu du rp., tu freines à FOND pour gazer (à fond aussi) à la sortie. Mais fais gaffe car le défaut c'est que tu termines au milieu de la route 10 à 15 m après le rond point...

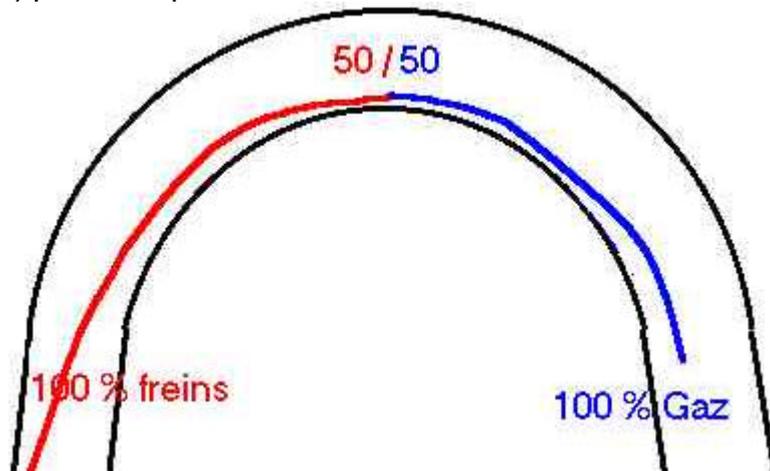


- Les virages:

Si vous voulez dépasser, observez les trajectoires du futur "looser" avant de lui faire l'intérieur.

La qualité du revêtement est essentielle, une "beuse" en sortie et "flatschchchhhhh"
NE JAMAIS TENTEZ LE DIABLE SANS VOIR LA FIN DU VIRAGE ([sinon cliquez ici](#)) !!!

En entrée : prenez large, rétrogradez, freinez uniquement de l'avant, fort mais pas brusque, gardez le frein appuyé (2 doigts pour garder la moto en main) et un régime de ~6000 à +
En sortie : à la corde, relâchez gentiment le frein et essorez gentiment les gaz (proportionnellement) pour attaquer le bout droit à ~9000.



Remarque :

pour ne pas bloquer la roue avant:

- positionnes-toi très en avant et plies tes coudes (comme si tu voulais pisser dans le réservoir)
- freines qu'avec 2 doigts (puissant mais pas agressif) pour garder la maîtrise de la moto au cas où!

Les passagers

- Transformez les en sacs à patates, collez les à votre dos avec de la super glue et le tour est joué
- Bannissez : les mains sur le réservoir, le cul en bout de selle, les poignées à la con et, au mieux, faites rajouter à un sellier 10 à 20 cm de mousse à votre selle passager pour un peu plus de confort (~150 fr. mousse, boulot et cuir)



- Les "arsouilles"

- 1er règle : Matos tip top, combi cuir et sliders
 - 2ème : Vérifiez que vos collègues motards (Ennemis dans l'action) ne soient pas des couillons mauvais perdants
 - 3ème : Avoir mangé léger (PAS D'ALCOOL) et fait le "pipi'd'la'peur" avant de partir
 - 4ème : Du carburant seulement pour l'arsouille (un plein c'est 17 kilos !)
 - 5ème : Bannir les "Weeling" et "Burns" qui vous feront perdre du temps
 - 6ème : Soignez les détails, les trajectoires, oubliez le compteur de vitesse, mettez la tête dans la bulle le plus possible et changez les vitesses 1000 tours avant la zone rouge
 - 7ème : Ne regardez pas dans les rétros, c'est devant que ça se passe
 - 8ème : Suivez vos trajectoires habituelles mais ne fermez pas la porte à un meilleur que vous
 - 9ème : Ne pensez qu'à ça (même si une blonde en mini jupe est au bord de la route) !!!
 - 10ème : Chauffez bien vos pneus AVANT
- SI VOUS VOULEZ VOUS DEFONCER... VENEZ AVEC NOUS SUR CIRCUIT ?!?!?
- Là au moins , il n'y a pas de flics et de radars et en plus y'a toujours des pros pour nous conseiller !
- On a déjà roulé sur Le Lédenon (le préféré de GPS), le Castellet, l'Anneau du Rhin ,Alès et Magny-Cours (le chouchou de Barjo)

La conduite sur circuit....

Elle varie selon les types de motos mais voici la manière approximative de "piloter" une hypersport pleine de bourins (900rr, r1, r6, gsxr ...):

- Travailles les virages un après l'autre.
- Fais les choses lentement et accélères le rythme.....
- Regardes le virage suivant (le plus loin possible !)
- Ne regardes SURTOUT pas le bac à sable, tu t'y collerais (c'est sûr !)
- Prends des points de repères (freins et corde)
- les virages " sérés " (par ordre chronologique):

1- Avant ton point de repère, rétrograde d'une vitesse

2- en BLEU rétrogradation

3- au point de repère :

- freine d'abord de l'arrière (le ROSE)

- puis très fort de l'avant (le ROUGE)

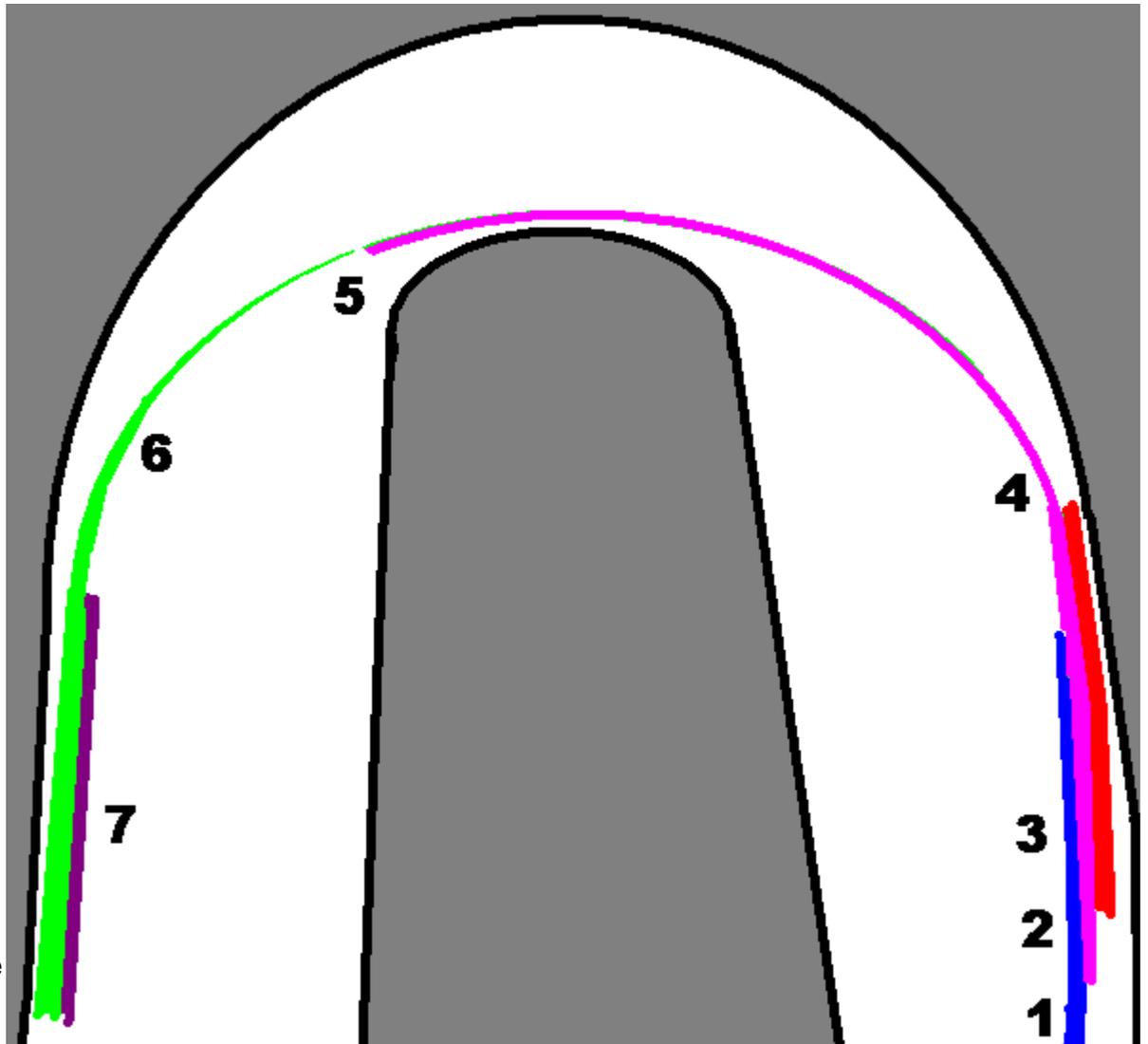
4- Lâche complètement le frein avant mais pas le frein arrière qui va te servir à régler ton angle...

Garde encore 2 doigts sur l'embrayage pour ne pas emballer la roue arrière (sauf pour Mac Coy !)

5- à la corde, mise a part un léger frein arrière, c'est pleine angle, sans gaz et sans freins ! (pô facile d'avoir assez de vitesse!)

6- gaz léger

7- ... à donf, tout ce qu'elle peut donner !!!!



Les priorités

Pour garder la vie ! :

- Virez les clignos (inutiles, car si vous essayez de traverser la ville en ayant oublié d'enlever la flèche à droite... ?)
- Prenez tous les caisseux comme vos ennemis... (surtout les Vaudois avec des casquettes !)
- Si vous perdez 1 minute dans un col derrière le givré de service, vous gagnerez peut-être un accident en moins. (ne pensez jamais "si LUI il passe, alors JE passe")



- Une superbe R1 est inutilisable sans permis !
- Essorez la poignée seulement si vous êtes sûr qu'il n'y a pas de keuf derrière le virage... (c'est tous des lâches !)
- Au pire, passez 2x au même endroit, 1x cool et 1x speed...

- Remarques

Mets un de tes plus beaux caleçons sous ton cuir!!! ... ce serait dommage qu'une ambulancière ou une jolie infirmière te voie avec un vieux slip si tu devais te planter et finir à l'hôpital !

..... BONNE ROUTE