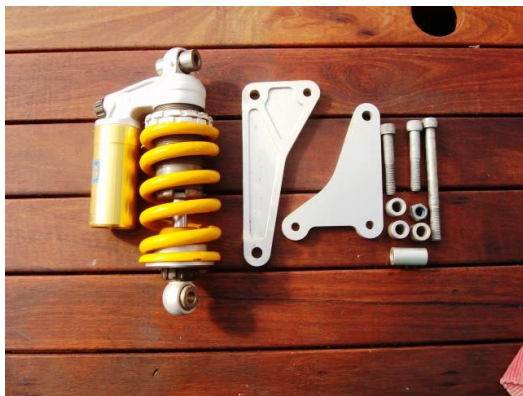


Amortisseur arrière

A mon avis le plus important sur le TL, et il y a du boulot parce que d'origine c'est plutôt la misère ! Quand on a récupéré le TL, les quelques dizaine de kilomètres effectués ont mis en rapidement en évidence la faiblesse de la suspension arrière...

Le hasard faisant bien les choses, on trouve dans les petites annonces de Moto Journal (c'est pas tout jeune...) un lot de pièces pour le TL : poly complet, réservoir, une paire de RS3 Yoshimura, un PC2 et surtout un amortisseur de direction Ohlins ainsi que l'amortisseur arrière.

Le montage de l'amortisseur est aisé et bien fait (merci Ohlins). Pourquoi choisir Ohlins ? parce que ça fonctionne, c'est de l'excellent matériel et l'importateur français (PFP Ohlins) est extrêmement efficace que ça soit pour les conseils de réglage ou les révisions/réparations. Le système complet permet de gagner au alentour de 2 kg et de la simplicité. Le ressort d'origine a une raideur de 21kg/mm ce qui est un peu élevée pour un pilote de moins de 60 kgs. A l'occasion d'une réfection chez PFP, il nous proposerons d'installer un ressort de 19 kg/mm qui est mieux adapté.



Nous aurons également l'occasion de tester des inserts qui permettent la faire varier la hauteur de l'axe de bras oscillant. Normalement une augmentation de hauteur permet de diminuer les transferts de masse au freinage et de mieux plaquer la roue arrière à l'accélération. Cependant, pour un pilote léger, si la moto est effectivement plus vive (les inserts relèvent un peu l'arrière aussi car la géométrie globale de l'arrière est modifiée), les inserts entraînent aussi du dribble au rétrogradage.

Les inserts utilisés étaient des re fabrications de pièces du kit Yoshimura trouvées sur TLZone. Deux tailles existent : +1 mm ou +2mm ce qui relève respectivement l'arrière de +3 ou +6 mm.

