

## Amortisseur de direction

L'amortisseur de direction est également une excellente option : l'amortisseur de direction Suzuki n'est pas réglable et surtout très freiné ce qui alourdit énormément la moto. Le Ohlins est réglable, plus léger et fonctionne selon un mode progressif, c'est-à-dire qu'il est très peu freiné pour des sollicitations normale mais se durcit très vite lors d'un guidonnage par exemple.

Il se monte en lieu et place de l'origine. Au fil du temps et après le remplacement de la fourche, je fabriquerais une patte qui permettra un montage style GSXR au niveau du té inférieur en transversal. Ce montage le rend moins accessible pour un réglage direct mais il est plus protégé en cas de gamelle (La première photo est le proto de la pièce, elle n'est pas assez rigide ainsi. La seconde correspond à la pièce définitive).



## Fourche

La fourche avant est plutôt de bonne qualité mais elle est un peu molle et les réglages disponibles un peu limités.

Au bout d'un an d'utilisation, et à bout de réglages, j'envisageais une préparation ou un changement et en cherchant un peu sur le net, nous trouvons une fourche complète de GSXR1000K3 avec les tubes, les tés, les bracelets, l'axe de roue et les étriers radiaux 4 plaquettes.

C'est l'une des meilleures fourches Kayaba et fonctionne parfaitement sur le TL, bien meilleure que les K5 à K8 qui demandent des modifications de ressorts/hydraulique pour travailler correctement.

Le montage est aisée à condition de monter les tés (la fourche fait 54 mm de diamètre au niveau du té inférieure au lieu de 55 mm pour le TL. Il faut cependant installer une butée gauche.



D'autre part, l'utilisation des tés de GSXR plus étroits (207 au lieu de 214 mm) impose l'utilisation de l'axe de roue et d'une roue de GSXR de K1 à K4 ; Les jantes de TL sont plus larges au niveau des roulements et surtout au niveau des disques ce qui fait que les étriers ne sont pas centrés.

L'utilisation de la roue de TL est donc peu recommandable

Enfin, les disques de TL de 320 mm imposent de mettre des cales de 10 mm sous les étriers (ou d'utiliser des disques de GSXR K3/4 de 300 mm) et d'utiliser des vis plus longues (vis de 10x70 au lieu de 125. Les vis de GSXR600K5/6 sont compatibles.

Enfin cette fourche permet de monter l'amortisseur de direction au niveau du té inférieur en position transversale.

Elle est un peu plus longue que la fourche TL (+3 mm), il faut donc en tenir compte lors du montage et augmenter l'enfoncement dans les tés pour retrouver l'assiette de la moto.

A noter également que le garde boue n'a pas les mêmes fixations que celui du TL.