

Montage des tés RÉGLABLES



Avec la triple utilisation que l'on veut faire de notre HM CRE-F 450, rien de tel que l'implantation de tés à angle de chasse réglable pour adapter la géométrie de sa partie-cycle en fonction du type de tracé.

En Supermotard, nous allons pouvoir privilégier la stabilité en adoptant un angle de chasse plus ouvert que celui d'origine sur route. Inversement, sur les circuits de kart, où la maniabilité prime, nous pourrions sélectionner un angle plus fermé. Et dans ce domaine, chaque dixième de degré est important. Diminuer ou augmenter son angle de chasse, ne serait-ce que de 0,3° va radicalement changer le comportement de la moto.

En enduro, nous aurons tendance à ouvrir l'angle de chasse, pour la stabilité, et en cross, nous utiliserons des réglages proches de 0.

Dans notre cas, ces tés offrent une plage de réglage pouvant aller de +1,45° à -1,45° selon la configuration choisie. Il est même possible de descendre à -2,35° pour une utilisation exclusive SM à l'aide d'une bague optionnelle "décentrée" que nous n'utilisons pas ici.

Nous procédons tout d'abord à la dépose des tés d'origine. Pour gagner du temps, il est possible de faire glisser les deux tubes de fourche roue et freinage encore en place.

Les tés Lagar n'utilisent pas les roulements d'origine de la CRF. Nous déposons donc les cuvettes inférieures et supérieures des roulements de direction.



À la place, nous emmanchons des bagues "fixes" usinées en aluminium.

Fonctionnement

Le principe de fonctionnement des tés Lagar est simple. Le té inférieur comporte un roulement à billes où est emmanché l'axe de direction. Ce dernier pivote donc librement par rapport au té. L'élément supérieur reçoit également un roulement pour accueillir le bout de l'axe. Par rapport à un montage classique, pas de roulements coniques dans la colonne du cadre, mais deux bagues sphériques qui vont prendre appui, au niveau inférieur, une butée placée sur l'axe de té, et au niveau supérieur, deux bagues excentriques. Et c'est en agissant sur ces dernières à l'aide d'outils spécifiques que l'on peut intervenir sur l'angle de chasse.

Parallèlement, il est également possible de plus ou moins freiner la rotation de la direction pour pouvoir contrer d'éventuels phénomènes de louvoisement dus à un angle de chasse choisi trop fermé. Pour cela, un ingénieux système à clapets agit à la base de l'axe de direction du té inférieur. Plus leur nombre est élevé, plus la direction est libre, et inversement.



01 : Le té inférieur Lagar peut maintenant prendre place avec les deux bagues excentriques. Ces dernières ne sont pas vissées comme un écrou traditionnel, mais juste placées autour.

02 : Nous pouvons alors serrer l'écrou supérieur à 80 Nm.

03 : Les tubes de fourche peuvent être montés sur les tés.



Le réglage

Pour changer l'angle de chasse, moto sur un tabouret ou au sol, il suffit de desserrer d'un demi-tour l'écrou supérieur avec une clé de 27. Pas besoin de desserrer les vis de tubes.

Ensuite, on insère deux piges de diamètre 5 mm dans un des perçages latéraux de l'excentrique supérieur et de l'excentrique inférieur.

On tourne alors simultanément, et en sens opposé, les deux excentriques en les positionnant sur la valeur d'angle de chasse choisie dans un tableau de correspondance fourni avec les tés. Dans notre cas, un chiffre de -4 correspond à enlever 1,08° à notre angle de chasse. Il ne reste alors plus qu'à serrer l'écrou supérieur, et à tester le nouveau comportement de la machine.



FICHE TECHNIQUE

MATIERE : aluminium aéronautique • **COULEUR** : anodisé noir uniquement • **DISPONIBILITE** : cross Suzuki, Honda, Yamaha, Kawasaki, Beta, KTM, Hirsberg • **ACCESSOIRES** : Pantets de guidon inclus • **PRIX** : 409 € • **CONTACT** : Lagir Concept au 06 32 44 28 19 ou lagirconcept@orange.fr

Notre HM CRF-E 450 est maintenant terminé. Dans la dernière partie de notre saga, nous allons pouvoir tester notre machine dans ses trois configurations : enduro, cross et supermotard. Du bon temps en perspective !

