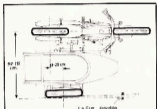


la moto peut toujours, le cas échéant, ne pas être utilisable. Le frein du side devra être réglé de façon à avoir moins d'effet que celui de la roue arrière de la moto.



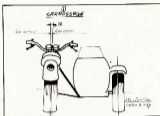
Prenez comme le montage en cas. La car. 110-110 cm et le côté de la roue 110-110 cm ne doivent pas être moindres. Le diamètre 110 cm doit être ajusté chargé et à l'essai en charge sur route.

## LE CARROSSAGE

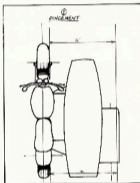
**D**ÉJAMMENT notre pauvre attelage est tordu dans tous les sens. Ne voilà-t-il pas maintenant qu'il faut pencher la moto vers l'intérieur et le cas échéant la roue du side vers l'intérieur : c'est le carrossage.

Deux raisons à cette déformation supplémentaire. D'une part quand le side est en charge, il s'enfonce et la moto a tendance à pencher vers lui, d'autre part il faut compenser l'effet du bombement de la chaussée. Le side à droite étant alors plus bas que la moto, l'attelage tire à droite.

Cela se sont les principes de réglage classiques mais ils sont aujourd'hui sérieusement controversés. Les suspensions ont énormément progressé et les routes sont de moins en moins souvent bombées. Ainsi, GEP préconise un carrossage nul, 0°, réglage effectué avec pilote et passager en place. Pour Jean Munt (side Précision), le haut de la moto doit être penché vers le side d'environ 2 cm, il ne faut pas donner de carrossage à la roue du side. Pour Charles Kriska, l'attelage du trois-roues doit être nul, GEP pour la région par ailleurs, il ne faut régler le carrossage qu'en cas de forte charge du side. Mettre alors 2° de carrossage positif (moto penchée vers l'extérieur). Le carrossage négatif n'est utilisé qu'en compétition. Une



Carrossage réglé pour que la moto soit stable.



On mesure les côtés « a » et « b ». La différence « a » - « b » ne a valeur du pincement.



Mesure du pincement des axes des roues du side par rapport à la moto et du côté et du réglage des côtés « a » et « b » pour obtenir le pincement.