

seule leçon à tirer de ces avis contradictoires en apparence : essayez votre attelage dans des conditions normales de charge et négociez du mieux possible dans ces conditions un carrossage nul, c'est-à-dire les 3 roues bien verticales. Il n'existe pas de recette universelle, la conception de votre side, les suspensions de votre moto, la charge emportée et l'état de la route bambao ou non, demanderont des réglages différents.

Une expérience personnelle. En faisant route vers la Turquie on rencontre entre Zagreb et Belgrade quoique 300 km de route en ligne droite mais avec la chaussée complètement de travers, penchée vers la gauche. Avec un side normalement réglé c'est l'holéribabou, l'attelage est très instablement entraîné vers la gauche et il faut absolument donner un carrossage négatif (moto penchée vers le side). Faute de l'avoir fait, ma pastillage ayant quitté le panier pour venir derrière moi, ce qui aggravait encore le phénomène de frago à gauche, je me suis laissé entraîner dans le fossé au premier moment d'inattention. Ça c'est passé sans mal, merci. Un autre exemple particulier, celui des motards du pizzo, qui roulent avec un side chargé au maximum, et qui doivent donner un carrossage positif pour compenser la moto penchée vers l'extérieur.

Bref, à vous de vous arranger, suivant les conditions, pour avoir trois roues verticales en usage normal.

Pour le réglage la méthode dépend du type de vos attaches. Les deux trants des attaches du haut sont généralement réglables en longueur, soit par vis (Pricolians), soit une fois pour toutes lors du montage (SEP).

Pour conserver un carrossage identique side chargé ou à vide le plus simple est en principe de modifier les réglages de suspension du side, quand cela est possible bien sûr.



Detail of the handlebar controls. The text is partially obscured but appears to be a technical note.

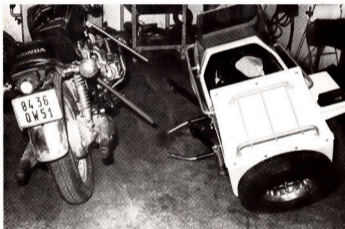


Photo showing the sidecar and motorcycle. The text is partially obscured but appears to be a technical note.

