

Freinage :

Les étriers d'origine Tokico 6 pistons sont performants quand ils sont en bon état et montés avec des plaquettes efficaces (les Kawasaki sont excellentes mais s'usent très vite) et des durites aviation

Leur gros défaut est d'être lourd et d'user les plaquettes en biais : c'est la rançon des 6 pistons.

La fourche de GSXR permet de monter des étriers radiaux et si nécessaire de jouer sur différents diamètres de disques.

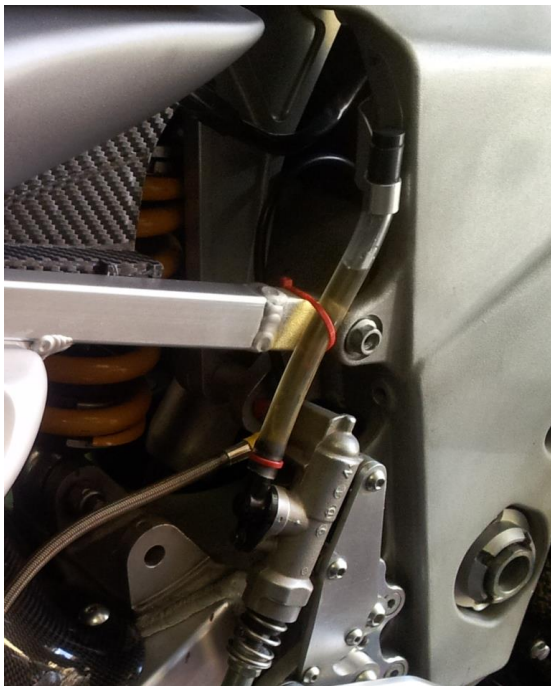
Il est préférable de monter des étriers de GSXR K3 ou de Kawasaki. La différence avec les autres modèles est que ce sont des étriers 4 plaquettes (une par piston) comme certains étriers Brembo ce qui donne beaucoup de mordant au freinage avec des plaquettes Kawasaki.

Concernant les disques : les origines sont excellents. Les 320 du TLR pèsent 1500g, Les 300 du GEX 1420g chacun mais sont plus sensibles au voile. Ceux du SV font 310 mm, les Brembo fonte 1600g.

Enfin le montage d'un maître cylindre type Brembo PR19 assure un ensemble complet et efficace.

Pour l'arrière, pas grand-chose à faire : un disque wave Braking permet de gagner 200 g et le montage d'un étrier de GSXR K1/2 est plus joli et permet encore de gagner 300 g (1120 g d'origine !).

Puis une durite aviation et suppression du bocal de liquide de frein remplacé par un simple tube transparent.



Roues :

Pour une utilisation piste, il est intéressant d'avoir une seconde paire de jantes pour monter des pneus pluie.

En suivant une légende courante sur le forum, les jantes de GSXR K1/4 sont presque compatibles et plus légères...

Après les histoires, les données :

Jante avant : gain de poids : 0, pour la monter sur le TL, il faut 2 bagues de 3,5 mm d'épaisseur et 25 mm de diamètre interne / 32 mm diamètre externe car la jante est plus étroite au niveau des roulements. De même, elle est plus étroites au niveau des disques, il faut mettre des rondelles de ~2 mm au niveau des étriers (si montage sur la fourche origine, étriers axiaux).

Par contre lors du montage d'une fourche complète (avec les tés) de K3/4, elle se monte comme une fleur.

Jante arrière : gain de poids : 2 kg au niveau du porte couronne. Par contre, il faut une jante complète avec porte couronne et entretoises.

A noter que les jantes de 1000 sont en 6 pouces (comme le TL, pneu de 190), les 600/750 sont en 5,5 pouces (pneu de 180).

La couronne est alors spécifique GSXR avec 5 trous de fixation (au lieu de 6 trous pour le TL).

Quand on additionne toutes les modifications : frein, jante, couronne alu, visserie titane, on arrive presque à un gain de 5 kgs

Partie cycle :

Pas grand à faire, sinon gagner du poids sur tout ce qui dépasse....

Le plus gros boulot, c'est de couper la boucle arrière derrière les fixations latérales de la coque mais il faut alors fabriquer des fixations de pots et comme le passage de roue devient impossible à remettre, il faut également faire un support d'ECU et de régulateur (et le mettre au frais !)



Après c'est remplacer au maximum les pattes en tôle par de l'alu et des Dzuss, faire une araignée alu adaptée au poly ou trouver une Graves aux US, simplifier tous les montages pour gagner du poids et de l'accessibilité ou de la facilité, être pragmatique et simple surtout et prévoir robuste.



Patte latérale de carénage avec goupille bêta sécurisées

Je préconise le montage de bracelet « racing » avec tube séparé du support : beaucoup plus solide que les origines, en cas de gamelle, on peut juste changer le tube, plus long aussi ce qui permet de protéger les commandes.

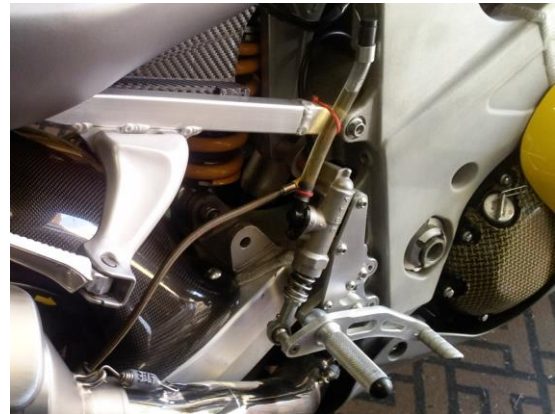
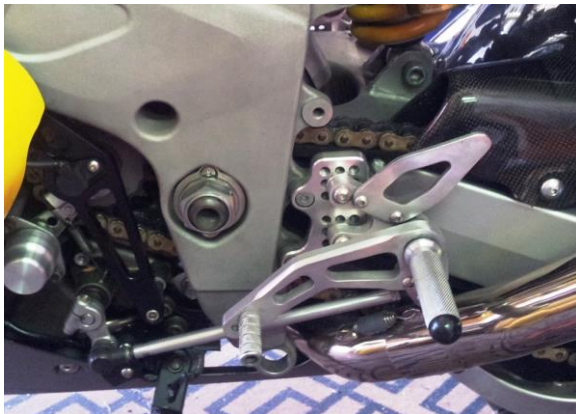
Perso, j'aime bien les Robby, dispos en plusieurs hauteurs, bien fait et les tubes de remplacement sont faciles à trouver.

Les commandes reculées avec repose pieds fixes ont un gros avantages : elles protègent les carters moteurs et généralement, les repose pieds ou embout de sélecteurs peuvent se trouver (bricoler) facilement avec des marques bien distribuées.

Bref, éviter les trucs « made in Taïwan », l'alu est souvent de basse qualité (malgré un aspect taillé masse, et pas facile de trouver de la pièce de rechange....

Encore une fois les Robby sont pas mal mais pas compatibles avec une ligne Yosh sur le R sans une petite modification.

Perso, on avait acheté du made in China, et au fil des années et des ennuis, je les ai totalement refaites, il reste juste la platine de déport. A noter que leur réglage est très proche de l'origine....



Des protections de cadre sont une bonne chose : mais deux choses : Eviter les modèles « sans perçage » les platines risquent de faire travailler les taraudages de cadre qui ne sont pas prévus pour ça. Donc montage direct sur les vis du moteur (attention filetage en 125) mais il faut éviter que les roulettes ne dépassent du carénage : elles sont là pour protéger le radiateur et c'est tout ! Le poly est fait pour casser.



A noter les durites silicone Samco (voir plus loin) les protections de carter et la petite batterie (9Ah et son support spécifique

Les protections d'axe de roue sont aussi un plus, je n'aime pas trop les protections types RG où il faut deux clé de 13 pour le démontage. Je préfère mon modèle « maison » : deux roulettes en polyamide avec une partie entrante dans l'axe et reliées par une tige d'aluminium filetée dont un côté collé ou bloqué. Ça se démonte en 10s à la main.

Le montage d'un garde boue arrière permet de protéger le Ohlins des projections diverses et variées.

Transmission :

Passage en 16x40 ou 42 suivant les circuits, kit chaîne en 520 avec couronne alu, ça permet de gagner encore 2 kg mais changement obligatoire chaque saison... c'est quand même moins costaud que le 530 acier d'origine !

Chaîne de 106 maillons, ça permet de passer les deux démultiplications et de déplacer la roue arrière un peu plus vers l'arrière (le centre de gravité est un peu déplacé vers l'avant et ça allonge artificiellement le bras oscillant (très court d'origine)

L'embrayage est strictement d'origine, la commande est juste remplacé par une commande de TLS à câble, plus fiable et plus progressive quand elle est bien réglée.

L'ultime évolution serait le montage d'un anti dribble, à l'étude mais compliqué.