

# CES CANADIENS SONT FOUS!



«Ces Canadiens sont fous!», voici la remarque la plus entendue dans les événements américains lorsque l'un de nous se présente avec sa moto «full custom» ou un produit qui sort de l'ordinaire. En fait, moi et l'équipe de Revolution n'avons pas l'habitude de faire la promotion d'un produit plus qu'un autre, mais récemment l'un d'eux, développer au pays des neiges, a particulièrement retenu mon attention. Ce produit se démarque tellement par son excellence que je ne peux résister à la tentation de vous partager cette découverte. Pour commencer, laissez-moi vous donner un aperçu général de ce produit et plus tard nous entrerons dans les détails.



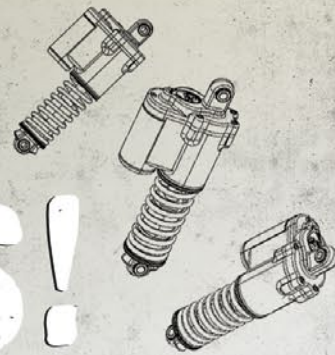
Cette trouvaille se nomme ACTIVESUSPENSION-CDC, (1) c'est une paire d'amortisseurs arrière pour FL. Ce qui en fait sa particularité c'est que lorsque vous roulez cette suspension se tient à une hauteur standard et que lorsque vous ralentissez sous les 20 km/h ou à l'arrêt complet, elle se rabaisse automatiquement de 2 pouces et demi, ce qui permet d'exécuter des arrêts plus sécuritaires en ayant les deux pieds fermement plantés au sol. À l'inverse, au démarrage, la transition du niveau le plus bas au niveau de

conduite normale s'ajuste en seulement 3 secondes et ça dès que vous atteignez une vitesse de 20 km/h. Ça doit vraiment être la meilleure idée depuis les routes asphaltées!!!

Bon maintenant on se retrouve les manches, on compare et on décortique les bébêtes. La suspension originale sur les FL est hydraulique avec un ressort à l'intérieur assister d'air. Quant à lui, le FLX a un amortisseur d'un pouce plus court qui talonne la plupart du temps quand il y a deux passagers. Ils sont donc plus fermes ayant moins d'espace pour le mouvement. Sur les modèles FL, certains pompent jusqu'à 40 lb d'air dans l'amortisseur pour empêcher le talonnement. Toutefois, 20 lb sont recommandées et la moto sera très haute. Vous avez aussi les plaques bon marché qui changent l'angle de l'amortisseur et abaissent la moto. Donc en changeant l'angle des amortisseurs, ils sont plus fermes et la garde au sol est réduite ce qui peut être dangereux dans les courbes.

Vous avez aussi les suspensions à air. Il y en a deux types; à hautes pressions et à basse pression. Celles à haute pression fonctionnent généralement au alentour de 300 psi. C'est une très bonne suspension. La hauteur et la fermeté peuvent être ajustées. Cependant, leur faiblesse est que vous aurez à l'occasion besoin d'une bouteille d'azote, ce qui n'est pas toujours à la portée de la main. Celles à basse pression sont généralement assisté d'un compresseur. Ce n'est pas non plus un mauvais système mais son handicap premier est la fuite d'air, ce qui cause une suspension spongieuse quand elle n'est pas suffisamment gonflée et on ne peut pas non plus véritablement contrôler sa hauteur. Les ballons à cause de l'espace restreint ne sont pas assez gros pour contrôler l'écrasement ou le rebond. Une des dernières méthodes pour abaisser une moto, une des plus radicales, est de couper le cadre sous le banc et de déplacer la batterie. De cette manière, le banc peut être abaissé jusqu'à 4 pouces sans affecter la garde au sol mais cette modification est très dispendieuse et les fabricants de cadres ne courent pas les rues.

Maintenant, il y a la SUSPENSION ACTIVE-CDC qui abaisse la moto dès l'arrivée d'un arrêt. Par défaut lorsque vous



tournez la clé, le mode automatique s'active. Dans le but de vous adapter à certaines situations, sur les poignées, vous avez un bouton pour vous permettre d'ajuster manuellement la hauteur de la moto. (2) Par exemple si vous croisez un obstacle comme une bosse de ralentissement, même si vous ralentissez votre moto à une vitesse inférieure de 20 km vous pouvez manuellement garder votre moto à une hauteur standard pour surpasser la bosse en toute sécurité. Ce qui peut être aussi pratique, si vous devez embarquer votre moto dans une remorque lorsque la rampe a un angle assez à pic. Je ne peux me rappeler combien de fois j'ai du faire appelle à «KING KONG» pour lever l'arrière d'une moto qui était trop basse pour la charger dans une remorque. Et encore, si vous ne voulez pas que la moto se baisse ou se lève sans fin dans une situation d'embouteillage. De plus dans une situation de freinage d'urgence l'arrière se baisse pour plus de stabilité. Vous savez ce que je veux dire par freinage d'urgence? Le poids de la moto se transfère vers l'avant et vous avez alors un poids énorme sur la roue de devant ce qui peut la déstabiliser et vous faire rencontrer, messieurs, l'asphalte de très près.

Cette suspension ne fait pas que se lever et se rabaisser. Pour son développement il y a eu beaucoup de travail de recherche et d'ingénieries. La plupart des amortisseurs de performance ont un réservoir extérieur sur le côté qui est rempli d'une certaine quantité d'azote. Une de ses fonctions est d'avoir plus d'huile et de l'aider à la garder plus froide. En usage extrême, l'huile à l'intérieur de l'amortisseur chauffe ce qui provoque un ramollissement de l'amortisseur. Une autre de ses utilités c'est que lorsque l'amortisseur oscille rapidement, les valves à l'intérieur ont de la difficulté à contrôler le mouvement rapide de l'huile qui se transfère d'une chambre à l'autre, en ajoutant une petite dose d'azote, on contribue grandement à faciliter ce processus. La SUSPENSION ACTIVE CDC le fait à l'intérieur de l'amortisseur par faute d'espace.

Un autre des avantages de la SUSPENSION ACTIVE CDC c'est le talonnement. La plupart des amortisseurs contre

ce problème par un beigne de caoutchouc installé sur la tige de l'amortisseur, alors quand l'amortisseur arrive au bout de sa course il rejoint ce beigne et la flexibilité du caoutchouc absorbe l'impact, c'est mieux que fer à fer. La SUSPENSION ACTIVE CDC le fait hydrauliquement ce qui donne une absorption plus douce.

Ces amortisseurs sont complètement réusinables. Ils sont vendus en noir et vous pouvez vous procurer un contrôle sur les poignées chrome. À l'achat de ces amortisseurs, vous devez remplir une fiche technique pour un ajustement plus précis de l'amortisseur selon votre utilisation. Disponibles pour les FL DYNA XL ET VROD. CDC travaille sur d'autres applications comme les modèles GS de BMW et l'équivalent de KTM ceux-ci sont des motos route trail dont les motoristes auraient un grand avantage à rouler sur les routes en mode abaisser et surélever dans les trails. Une version auto est aussi à venir. Dû aux innombrables heures de travail investies dans le développement de leur produit, l'équipe CDC n'a pas eu le temps de contacter tous les dealers. C'est dealers sont donc maintenant inviter à les contacter.

Ce produit est développé, fabriqué et assemblé à 100% au Canada par des Canadiens «fous». Pour de plus amples renseignements et voir les vidéos d'installation et essais de route, visitez leur site web au [activesuspension-cdc.com](http://activesuspension-cdc.com).

**Je vous souhaite une bonne année de riding et espère de vous voir sur la route !**

