Vidange de l'huile moteur

Cette opération simple est la garantie d'avoir un moteur qui dure dans le temps. En règle générale, elle est à faire tous les 6000 km (cf doc constructeur).

Faire la vidange en quelques étapes :

- Sur la béquille centrale ou d'atelier, faire chauffer le moteur 5 min, l'huile sera plus fluide, cela facilitera la vidange.
- Ôter le bouchon de remplissage du carter d'huile pour créer un appel d'air.
- Placer un bac récupérateur d'huile sous la moto, dévisser le bouchon de vidange et laisser couler l'huile dans le récipient.
- Dévisser le filtre à huile à l'aide d'une clé à filtre.
- Installer un filtre neuf. Après avoir enduit son joint d'huile, le serrer à la main d'1/4 de tour après contact.
- Revisser le bouchon de vidange avec un joint neuf. Pas de serrage excessif, au risque d'abîmer le filetage du carter.
- Remplir de la quantité d'huile préconisée par le constructeur.
- Ne pas oublier de revisser le bouchon du carter d'huile.
- Vérifier régulièrement le niveau d'huile afin de détecter une surconsommation ou une fuite éventuelle.

Contrôle des bougies d'allumage

Le contrôle des bougies se fait, généralement, tous les 6000 km et leur changement tous les 12000 km (cf doc constructeur). Cette tâche n'a rien de compliqué mais s'adresse à des motards motivés car les bougies ne sont pas très accessibles.

Pourquoi contrôler ?

Des bougies fatiguées sont la cause d'un mauvais fonctionnement de votre moteur. Cela peut se traduire par une surconsommation d'essence, un moteur qui ne tourne pas rond.

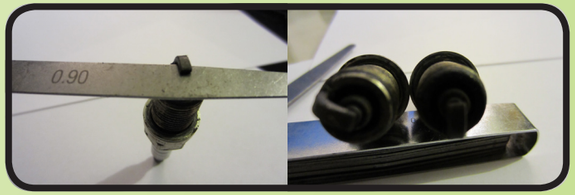
Comment procéder ?

- Déposer le réservoir si nécessaire.
- Débrancher délicatement l'anti-parasite.
- Nettoyer le puit de bougie avec une bombe à air ou une soufflette.
- Dévisser la bougie (clé à bougie ou clé à pipe ouverte).
- Contrôler l'écartement entre les électrodes à l'aide d'un jeu de cales, au besoin le régler (cf doc constructeur).
S'il le faut, changer la bougie par une neuve.
- Remonter la bougie (graisse cuivre sur le filetage).
- Serrer à la main jusqu'au contact puis 1/4 de tour à la clé.
- Rebrancher l'anti-parasite.
- Faire ainsi pour toutes les bougies.
- Remonter le réservoir.

A savoir :

La couleur de l'électrode de la bougie indique l'état de la carburation et peut impliquer un réglage de richesse.
- Une bougie noire de carbone, avec un dépôt de suie, a une carburation trop riche.
- Une bougie blanche a une carburation trop pauvre.

Une bougie avec des traces d'huile indique un moteur usé, segmentation à revoir, joints de queue de soupapes à changer ou plus simplement réglage du jeu aux soupapes.



Contrôles quotidiens et Entretien de votre 2 roues

http://c77.casim-france.fr/

Contrôles Quotidiens

Niveau d'huile moteur / Liquide de refroidissement

A contrôler régulièrement et avant chaque grand trajet.
Faire l'appoint si nécessaire.

Quantité d'essence dans le réservoir

Connaître la consommation de sa machine pour savoir s'il faut faire le plein avant de prendre la route.

Eclairage / Avertisseur sonore

Contrôle du fonctionnement des feux, des clignotants et du «klaxon».

Freins

Tester leur bon fonctionnement, contrôler l'usure des plaquettes.

Chaine de Transmission

Contrôle de la tension et du graissage de la chaîne. Un bon graissage se fait toujours en fin de balade lorsque la chaîne est encore chaude.

Pneumatiques

Surveiller l'usure grace aux témoins prévus à cet effet.
Contrôler l'aspect: repérer coupure ou objet incrusté.
Pression des pneus au moins 1 fois par mois.

Poignée de gaz

Contrôler le retour libre à zéro.
Vérifier la tension du câble en tournant le guidon, le ralenti ne doit pas augmenter.

Objets utiles

Prévoir une cale plate pour assurer un bon béquillage latéral sur terrain meuble.
Un ou deux gilets jaunes fluo.
Une couverture de survie.
Un ou deux éthylotests.
Un kit réparation tubeless + bombes de CO^2.

Feuillet-4p.indd 1 31/05/2012 18:36:17

Changement des plaquettes de frein

Le système de freinage est un élément essentiel de votre sécurité. Des plaquettes usées à l'extrême vous mettront en danger et dégraderont l'état des disques.

Quand les changer ?
Le contrôle est facile car il existe un témoin d'usure sur les plaquettes (rainure au centre de celles-ci).

Comment les changer ?

- Démonter l'étrier, retirer la goupille puis l'axe qui maintient les plaquettes. Enlever la protection métallique afin d'accéder aux plaquettes.

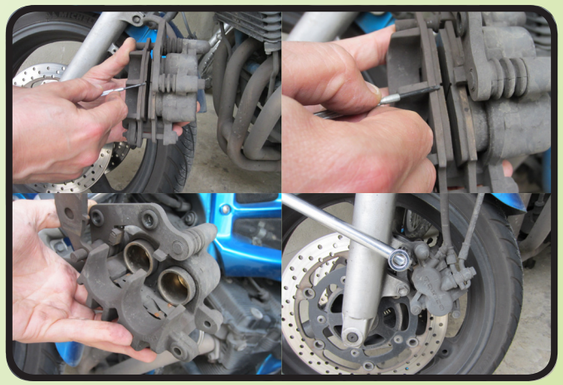
- Ôter les plaquettes usées. Nettoyer l'étrier et les pistons avec un produit qui n'altère pas les joints. Ne pas faire l'impasse sur cette étape.

- Démonter le couvercle du maître-cylindre. Il sera alors aisé de repousser les pistons de l'étrier pour remonter les plaquettes neuves. Pour cette étape, utiliser le bon outil, un serre-joint et 2 lames de bois, par exemple, afin de ne pas abîmer les pistons.

- Monter les plaquettes neuves, repositionner la protection métallique, l'axe et la goupille. Revisser l'étrier à la fourche (serrage au couple). Fermer le couvercle du maître-cylindre.

- Actionner le levier plusieurs fois pour amener les pistons au contact des plaquettes.

Pour un freinage efficace, prendre le temps de rôder les plaquettes.



Purge du système hydraulique (freins / embrayage)

Le liquide de frein est incompressible mais il absorbe l'humidité, dû au temps qui passe, à l'usage intensif des freins en mode arsouille ou en utilisation piste. Du coup, il devient compressible et perd de son efficacité.

Quand vidanger ?

Tous les ans ou 2 ans maxi (selon le type de liquide), lors du changement des plaquettes ou lorsque le freinage est mou et peu efficace.

Comment vidanger ?

- Poser un chiffon autour du maître-cylindre afin de parer à d'éventuelles coulures du DOT 4.

- Enlever le couvercle du maître-cylindre. Taper sur les 2 vis cruciformes pour décoller le filetage.

- Placer un tuyau souple et transparent ou tuyau de purge avec anti-retour sur la purge de l'étrier.

- Actionner le levier de frein et ouvrir la purge juste avant que le levier ne soit en butée.

- Refermer la purge et relâcher le levier.

- Réitérer ces opérations jusqu'à ce que le liquide neuf sorte du tuyau de purge.

- Bien sûr, au fur et à mesure, mettre du liquide neuf dans le bocal du maître-cylindre afin de ne pas introduire de l'air dans le circuit de freinage.

- Une fois le liquide usagé évacué, resserrer la vis de purge sans trop forcer (1/4 de tour).

- Refermer le maître-cylindre.

- Actionner le levier plusieurs fois pour amener les pistons au contact des plaquettes.

Chaîne de transmission (contrôle et entretien)

Qui veut rouler loin et longtemps ménage sa monture et prend soin de sa chaîne de transmission...
Il est donc important de vérifier graissage et tension de cette dernière.

Bonnes pratiques :

- Un graissage efficace se fait chaîne encore chaude (retour de balade).

- Ne pas hésiter à graisser après un roulage sous la pluie.

- Ne pas attendre de ressentir des à-coups de transmission pour tendre sa chaîne. Elle va s'user plus vite et risque d'abîmer d'autres éléments.

- Ne pas trop tendre sa chaîne non plus (risque de rupture).

- Ne pas se contenter de ne changer que la chaîne et pas le pignon de sortie de boîte et la couronne arrière. La chaîne s'usera très vite, donc privilégier un kit chaîne complet.

- Effectuer la tension au point le plus tendu de la chaîne.

Régler la tension de la chaîne :

- Moto béquillée ou avec une personne dessus.

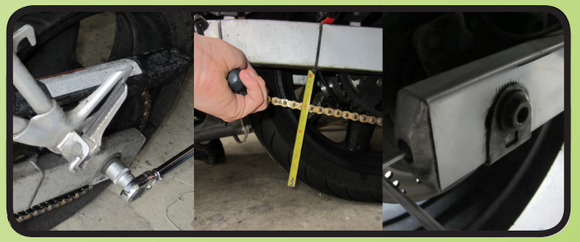
- Desserrer l'écrou de l'axe de la roue arrière.

- Mesurer le débattement de la chaîne. 2,5 à 4 cm (cf doc constructeur).

- Régler la tension à l'aide du dispositif de réglage du bras oscillant.

- S'assurer que le réglage est identique des 2 côtés de la roue.

- Resserrer l'écrou de l'axe de la roue arrière.



Divers réglages

Réglage levier de frein :

Il est important d'avoir une bonne course d'attaque au lévier de frein afin de ressentir au mieux son freinage.

Pour ça, il suffit de modifier l'écartement du levier par rapport au guidon. Il faut trouver le juste écart, ni trop court, pour éviter l'arrivée en buté sur le guidon, ni trop grand pour garder un bon ressenti au freinage.

2 types de réglage existent :

- Levier avec une molette crantée (1 à 4 positions).
- Levier avec un système vis + écrou.

Réglage levier d'embrayage :

Il est tout aussi important d'avoir une garde de 3 à 5 mm pour s'assurer que l'embrayage est bien plaqué. Cela évite d'avoir un embrayage qui patine, les 1ères vitesses qui claquent ou un point mort difficile à trouver.

2 types de commande :

- Commande à câble : levier avec un système vis + écrou.
- Commande hydraulique : levier avec un système vis + écrou ou molette.

Tension câble d'accélérateur :

Une mauvaise tension du câble peut, soit provoquer une accélération inattendue losque l'on tourne son guidon (câble trop tendu), soit une gêne, dans le cas d'une rotation à vide (câble détendu).
Le réglage se fait à l'aide d'un écrou/contre-écrou situé près de la poignée d'accélération.

Feuillet-4p.indd 2 31/05/2012 18:36:28