

# MULTI TUTO

## Partie 1

### 1/ Révision

Voici donc les différentes vérifications à faire lors d'une révision périodique :  
Bien entendus les pièces défectueuses devront être remplacées sur devis et accord du client.

- état des pneus et pression de gonflage
- état des durites de frein (fuites ou abimé)
  - usure des plaquettes de frein ou mâchoires
  - usure des disques
  - état de fonctionnement des leviers de frein
  - contrôle du niveau de liquide (remplacement si nécessaire)
- fonctionnement des clignotants
  - de l'avertisseur sonore
  - du feu de stop
  - du feu avant (et hauteur d'éclairage)
  - du feu arrière
- contrôle des roulements de roues et de la colonne de direction (jeu anormal)
- vérification du tableau de bord, de son éclairage
  - du témoin de clignotants
  - de la jauche à essence et d'huile
- état et fonctionnement du câble de compteur
- fonctionnement du débat de la fourche, de l'amortisseur arrière et l'état des joints
  - spy de fourche
- état des rétroviseurs
- fonctionnement et état des câbles d'accélérateur, de starter et de freins si frein à tambour.
- contrôle du jeu du point d'encrage du moteur (axe)
- contrôle visuel de fuites d'huile possibles au niveau du bas moteur (joints à remplacer si nécessaire)
- contrôle visuel ou du fonctionnement de l'embrayage et de ces ressorts
- fonctionnement du système de démarrage par kick
- état du sélecteur de vitesse et de son axe
- contrôle auditif du bon fonctionnement du moteur en marche (bruits suspects ou symptômes)
- état de l'anti-parasite et son étanchéité (fissures ou joint défectueux)

Ensuite viennent les différentes pièces qui seront à 90% des cas, remplacées lors d'une révision :

- huile de boîte ou de transmission
- mousse de filtre à air
- bougie
- liquide de refroidissement
- niveau de batterie ou remplacement
- joints divers si nécessaire
- segmentation et piston (qui dépend de la préconisation du constructeur, en général 10000km-segmentation, 20000km-piston complet)
- courroie ou kit chaîne, graissage et tension de la chaîne.
- galets, (sur les 2 roues munies d'une transmission automatique par variateur à galets)

## **PARTIE CYCLE :**

### Remplacement roulements divers :

Le roulement défectueux est à retirer, soit à l'aide d'une presse si accessible, soit avec un arrache prévue a cet effet si accessible, soit en tapant délicatement avec un marteau sur un tube de bon diamètre (chauffer le support du roulement si possible pour retirer le roulement plus aisément due a la dilatation).

Pour le remontage, graisser le nouveau roulement si nécessaire et l'introduire de la même façon que lors de la dépose.

Faire attention à ne pas le mettre en biais et de ne pas trop l'enfoncer. Reposer des joints spy neuf ou anti-poussière si équipé.

### Remplacement plaquettes de freins, liquide de frein + purge :

L'étrier est fixé la majorité du temps a l'aide de 2 vis sur le fourreau de fourche,

Retirer ces vis, et déposer l'étrier, celui-ci est toujours lié à la durite.

Retirer ensuite l'axe qui traverse les plaquettes et leur guide pour pouvoir retirer celles-ci.

Ensuite écarter les pistons de l'étrier à l'aide de l'outil spécial prévue à cet effet ou d'une pince.

Nettoyer ci nécessaire la poussière accumulé sur l'étrier, et remonter les nouvelles plaquettes et leur nouveau guide.

Reposer l'étrier en mettant bien les plaquettes de chaque coté du disque et remettre les 2 vis de fixation de l'étrier.

Pomper ensuite plusieurs fois sur le levier de frein pour refermer les pistons et les plaquettes sur le disque.

#### Purge :

Si l'on change la durite ou le liquide de frein, une purge est nécessaire (sortir l'air du circuit) :

Introduire du liquide spécial frein dans le maître cylindre, desserrer d'un quart de tour la vis de purge qui se trouve sur l'étrier, appuyer le levier de frein a fond tout en le laissant appuyé, resserrer la vis de purge et lâcher ensuite le levier de frein, procéder cette opération jusqu'à ce qu'il n'y ai plus de bulle d'air qui s'échappe par la vis de purge.

Le levier de frein doit être dur, tant qu'il est mou, il reste de l'air dans le circuit.

Attention à ne pas laissez le réservoir du maître cylindre ce vider lors de la purge, sinon il faudra tout recommencer.

Il y a aussi une méthode d'injection sous pression du liquide, on ouvre la vis de purge et laisse sortir le liquide jusqu'à ce qu'il n'y ai plus de bulle d'air et refermer la vis, c'est terminé, cette méthode est très rapide, ce qui évite de devoir pomper avec le levier plusieurs fois.

### Remplacer les joints spy de fourche :

Retirer la roue, l'étrier et le system de compteur si besoin.

Déposer ensuite les 2 fourreaux attachés au T de fourche par une vis ou deux selon les models et défois retenus encore pas un clips.

Dans certains cas, il y a une vis sur le dessus (moto cross), il faudra desserrer celle-ci avant de déposer le fourreau sinon il tournera sur lui-même.

Retirer les caches poussière, ensuite dévisser la vis du dessous a l'aide d'un pistolet à choc (car la vis tourne sur elle-même) pour pouvoir séparer le fourreau et le tube, attention à faire couler l'huile de fourche dans un récipient, faire sauter les joints de spy, sortir le ressort et faire écouler le reste de l'huile.

Remettre en place le ressort et le tube, fermer la vis du bas, faire l'appoint d'huile neuve préconisé par le constructeur en ml, on met l'huile par le haut, sous le capuchon en caoutchouc, il y a une goupille ou clips à enlever et ôter le bouchon en métal..

Faite la purge en faisant monter et descendre le tube pour sortir l'air, ensuite mettre en place les nouveaux joints spy en faisant attention de ne pas abîmer les lèvres, enfoncer le jusqu'a son logement en le tapotant avec un tube de bon diamètre. Remettre en place le cache poussière neuf et remonter les fourreaux sur le T de fourche.

### Remplacer les roulements (cage à billes) de colonne de direction :

Retirer les carénages si besoin, retirer le guidon, retirer la roue si nécessaire, dévisser l'écrou et son contre-écrou, retirer la bague filetée de maintient de la fourche et des roulements, retirer la fourche et procéder a son nettoyage pour pouvoir accueillir les roulements neufs dans un logement (bague de logement pour la rotation des billes) propre ou neuf si besoin. Graisser bien les nouveaux roulements (cage à billes) et les remettre en place dans le bon sens, remonter la fourche et la bague filetée de maintient et serrer au bon couple ni de trop ni pas assez sinon il auras du jeu dans la colonne.

Remonter le guidon, la roue et les carénages.