



## COURS DE MÉCANIQUE DE BASE

- 🔧 Lavage moto*
- 🔧 Filtre à air*
- 🔧 Vidange et filtre à huile*
- 🔧 Contrôle général – visserie*
- 🔧 Graissage général*
- 🔧 Pneus*

*Daniel ETTER, Janvier 2017*

## 🔧 *Lavage moto*

- Utiliser un nettoyeur à haute pression (type Kärcher) ;
- Fermer l'essence (pour les motos à carburateur) ;
- Obstruer la sortie du pot d'échappement pour ne pas que l'eau s'infilte ;
- Coucher la moto sur un des flans et bien passer le nettoyeur ;
- Répéter l'opération sur l'autre côté ;
- Poser la moto sur le pied et terminer le nettoyage en insistant bien autour des cache-poussières.



*Si la moto est très sale, utiliser une éponge.*



## 🔧 *Filtre à air*

- Enlever la selle ;
- Dévisser la vis de filtre et l'enlever ;
- Sortir délicatement le filtre de sa boîte, en évitant soigneusement de souiller l'admission.
- Laver le filtre dans un bidon rempli d'eau chaude savonneuse ou de produit (Type TwinAir, réutilisable plusieurs fois) muni de gants de vaisselle ou autre. Malaxer le filtre avec rigueur, le retourner et réitérer l'opération ;
- Essorer le filtre en le serrant fort, attention à ne pas tirer et arracher la mousse ;



*Utiliser une vieille essoreuse à salade pour sécher le filtre à air.*

- Si la cage à filtre est sale, bien la nettoyer au moyen d'un chiffon avec du Brake Cleaner, tout en veillant à ne pas mettre de saletés dans le conduit d'admission. Une fois que la cage est propre, et si le filtre n'est pas remis tout-de-suite, protéger la cage avec un couvercle prévu à cet effet ou obstruer l'orifice de la cage avec un chiffon propre.

☒ **Ne pas oublier le chiffon dans la cage à filtre !**

- Prendre un filtre à air propre ;
- Verser le liquide pour filtre à air tout autour du filtre et dessus ;
- Malaxer le filtre pour répartir le produit, vérifier qu'il y en ait bien partout, sinon malaxer encore ;

☒ **Le spray filtre est déconseillé car il n'imbibe pas assez le filtre !**



**Préparer ses filtres en avance à la maison et les mettre dans un sachet plastique.**

- Nettoyer la grille pare-flamme à l'aide d'un chiffon pour enlever toutes les impuretés ;
- Remettre la grille pare-flamme dans le filtre à air à l'aide des guides ou trous du filtre ;
- Mettre de la graisse sur les bords du filtre pour faire un joint d'étanchéité ;
- Remettre en place le filtre dans sa cage, tout en veillant à sa bonne mise en place. Il y a des repères sur le filtre et sur la boîte à air.



## *Vidange et filtre à huile*

Le manuel d'entretien de la moto fait foi

Conseillé : Moteur 2 temps : toutes les 10 heures environ

Moteur 4 temps : toutes les 4 heures environ / remplacement du filtre à huile toutes les 2 vidanges.

Sur certaines motos, un œillet permet de vérifier le niveau d'huile.



***Il est judicieux de placer un compteur d'heures sur la moto, également important lors de la vente de la moto.***

- Chauffer le moteur durant 3-4 minutes puis l'arrêter (la moto ne doit pas être posée sur un pied) ;
- Enlever le sabot moteur ;
- Placer un bac de récupération de l'huile sous la moto ;
- Dévisser les bouchons de vidange, l'un après l'autre (attention à ne pas laisser tomber le joint d'étanchéité) ;
- Récupérer l'huile dans le bac, vérifier son apparence et la quantité.

** Une huile trop noire, pire encore, de la limaille ou un manque signifiant d'huile sont le signal d'un problème mécanique !**

- Revisser les bouchons de vidange au couple indiqué dans le manuel d'entretien. (Si trop serré, risque d'endommager le filet du pas de vis) ;
- Verser de l'huile synthétique neuve et de bonne qualité – *quantité selon manuel d'entretien* – par le bouchon de remplissage à l'aide d'un entonnoir ;
- Remettre le bouchon et serrer jusqu'à sentir une résistance. Trop le serrer le bouchon risque d'endommager le pas de vis et il devient difficile de le dévisser.

Remplacement du filtre à huile : *(uniquement pour les moteurs 4T)*

- Dévisser les 2 boulons pour atteindre le filtre à huile ;
- Pencher la moto pour que l'huile qui va sortir ne coule pas sur la moto ;
- Enlever le filtre à l'huile et bien regarder le sens pour le remettre à l'endroit ;
- Prendre un filtre à l'huile neuf ;
- Mettre un peu d'huile sur le joint ;
- Remettre le filtre à huile neuf à l'endroit !!! ;
- Ajouter le ressort ;
- Replacer le couvercle du filtre ;
- Visser les 2 boulons.

☒ **Contrôler que le filtre soit le bon modèle ! Un mauvais filtre ou un filtre mal positionné peut gravement endommager le moteur ! Contrôler le sens de montage.**



**Actionner 5 à 6x le kiks en pressant le bouton d'arrêt (pour remplir le filtre).**



## **Contrôle général – visserie**

Vérifier les attaches des plastiques, du pot d'échappement, du patin et du guide-chaîne, et du pignon-couronne.

- Faire le tour de la moto avec une clé de 8 (en général) et resserrer toutes les vis qui tiennent les plastiques ;
- Fixer les vis du pot d'échappement avec du Loctite (liquide déposé sur le filet des vis qui gonfle et tient la vis en place) ;
- Vérifier les vis de la couronne ;



**Marquer au stylo indélébile la position des vis sur la couronne pour vérifier si ça n'a pas bougé.**

- Si des vis manquent, les remplacer au plus vite. Si quelque chose est branlant, veiller à le refixer rapidement ;
- Contrôler l'état des plaquettes de freins et les disques (épaisseur) ;
- Vérifier l'aspect du pignon et de la couronne.

⊗ ***Si les dents sont légèrement courbes, attention, danger !***

- Vérifier la tension des rayons avec une clé à rayons adéquate, si nécessaire, les resserrer de manière uniforme ;

⊗ ***1 rayon détendu = cascade de rayons détendus puis cassés !***

- Vérifier les niveaux du radiateur et remplir de liquide de refroidissement jusqu'au niveau s'il en manque.
- Contrôler les joints spys de fourches en enlevant les cache-poussières avec un gros tournevis et en prenant garde de ne pas endommager les tubes de fourches.



***En cas de boue, ou si les simmers coulent, passer l'appareil Risk Racing et bien essuyer avec un chiffon propre et du Break Cleaner, comprimer les fourches quelques fois et répéter l'opération une fois. Si la fourche fuit toujours ou s'il y a toujours des impuretés, recommencer.***



## *✂ Graissage général*

- Bosser la chaîne avec une brosse métallique dessus, dessous et sur le côté de la chaîne (sauf pour les chaînes Oring, passer une brosse plus douce) sprayer la chaîne dessus ET dessous en tournant la roue avec un spray lubrifiant pour chaînes (attention à ne pas en mettre sur le disque ou les plaquettes) ;
- Graisser les autres parties de la moto avec un spray lubrifiant : Kiks, cale-pieds, pédale de frein, sélecteur de vitesse, leviers de vitesse et d'embrayage ;
- Contrôler les biellettes, le bras oscillant et si nécessaire, les graisser également. Rien ne doit être grippé.



## *Pneus*

- Démonter la roue. Dégonfler le pneu. Dévisser le gripster. Décoller le pneu des deux côtés, soit avec des minutes, soit avec le pied ;
- Bien pousser le flan du pneu au fond de la jante (1 côté) ;
- Au moyen de deux leviers à pneus, sortir 1 côté du pneu ;
- Répéter l'opération pour l'autre côté du pneu ;
- Sortir le pneu (la chambre à air vient avec) ;
- Insérer la chambre à air dans le nouveau pneu avant son montage ;
- Savonner le renflement extérieur du pneu, des deux côtés ;
- Poser la jante sur un objet cylindrique (poubelle, tonneau) ou simplement par terre ;
- Glisser la valve de la chambre à air dans l'orifice de la jante et la maintenir au moyen d'un écrou ;
- Glisser le tire-pneu (gripster) à l'intérieur du pneu et remettre en place le pneu à l'aide des clés-minutes ;
- Répéter l'opération pour le deuxième côté ;

### ***Veiller à ne pas pincez la chambre à air !***

- Contrôler la bonne mise en place du Gripster ;
- Gonfler le pneu jusqu'à qu'il se remette en place ;
- Contrôler la pression du pneu comme suit (indications de base) :

Type de terrain	Pneu avant	Pneu arrière
Terrain dur	1.1 Kg	1.2 Kg
Terrain mou	0.9 Kg	1.0 Kg

### ***Pneu trop dégonflé = crevaison***

### ***Pneu trop dur = manque d'adhérence***

- Remonter la roue en graissant légèrement l'axe, en prenant soin de ne pas graisser le disque ;
- Serrer la boulonnerie de la roue au couple spécifié par le constructeur.