

### Etape 3 : vidange et remplissage avec de l'huile neuve.

Lorsque cette vis est retirée, on peut alors vidanger la fourche en pompant de façon à drainer toute l'huile qui est contenue dans chambre supérieure. (Photo 16)

Pour faciliter l'opération on peut séparer la partie mâle et la partie femelle de la fourche (Photo 17), en faisant attention à la présence de l'embout qui vient se positionner à l'extrémité du tube de fourche (photos 18 et 19)

Je conseille de faire une pause à ce moment là (aller déjeuner par exemple ou toute autre activité de son choix, de façon à laisser le temps à toute la vieille huile de s'égoutter)

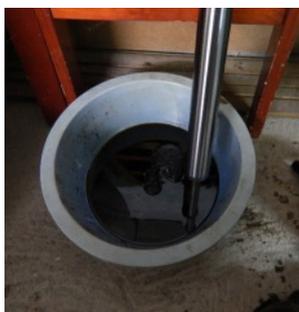


Photo 16



Photo 17



Photo 18



Photo 19



Ci contre, vue sur la finesse du filetage externe du tube de fourche.



L'huile bien drainée, on re solidarise les tubes mâles et femelle, et à l'aide d'un entonnoir à la taille appropriée ou d'une grosse seringue, on remplit la fourche de 20 cl d'huile préalablement dosée avec le verre mesureur. (Le manuel d'atelier donne 195 cl).

Il faut être attentif à verser l'huile très lentement de manière à empêcher que des bulles d'air se forment, lesquelles entraînent inévitablement des débordements.

### Etape 4 : remontage de l'ensemble.

Le remontage de l'ensemble se fait à l'inverse du démontage. Les tubes de fourches doivent être enfoncés à fond dans la casquette de phare et maintenus enfoncés le temps de donner deux trois tours de clé qui engageront le pas de vis. On garde en mémoire que le vissage se fait en sens inverse des

aiguilles d'une montre. (Photos 20 et 21). Une fois les tubes correctement vissés dans la casquette de phare (aller en butée), on remonte la platine du régulateur en assemblant l'écrou. Après cela, on replace les pattes de clignotant et du côté gauche on oublie pas de remettre aussi la bride du flexible de frein. (Photos 22 et 23)



Photo 20



Photo 21



Photo 22



Photo 23