

Remisage : les gestes

L'été indien a fini de jouer les prolongations, il va falloir songer à remiser les machines les plus âgées ou les plus fragiles. Voici nos conseils

PAR LA RÉDAC'

Le froid n'est guère agréable lorsqu'on roule à moto, mais bien couvert, ça passe. Le froid et la pluie, c'est différent... Et quand les routes sont salées, les conséquences sur nos chevaux de métal sont assez redoutables. Pour la plupart d'entre nous qui ne rechignons pas de rouler quand "ça caille", c'est surtout le fait de voir rouiller nos montures qui nous pousse à les remiser, juste histoire de ne pas avoir à les restaurer tous les ans...

Ranger sa moto, mais pas n'importe comment !

Donc, c'est décidé, le week-end prochain, vous remisez votre machine pour qu'elle passe un hiver tranquille eu égard à son grand âge. De toute façon, quand il ne pleut pas, il gèle à pierre fendre et ça faisait déjà deux semaines qu'elle ne sortait plus. Pendant ce temps-là, vous mécaniquerez sur d'autres chantiers et vous rendrez de salons en bourses couvertes avec votre auto, moderne ou pas, en quête de pièces détachées.

► **Lieu de stockage :** dans le meilleur des cas, il est sec, correctement ventilé et éventuellement chauffé, tout doux mais en continu pour éviter les variations de température. Ce sont en effet ces variations qui provoquent la condensation de l'humidité sur les parties froides. Une moto entreposée dans une grange glacée se couvre de gouttelettes d'eau dès qu'on en ouvre la porte. Si l'on ne dispose d'aucun local abrité (et chauffé), il existe des solutions adaptées comme des bulles gonflable ventilées électriquement qui empêchent la formation



Avant de ranger un monocylindre, on ferme les soupapes en venant faire buter le kick sur la compression.

de condensation, et vont jusqu'à disposer d'une connectique pour entretenir la batterie (voir encadré "Bike Bubble"). Nous verrons plus loin qu'il y a des solutions pour protéger votre bébé même si la grange ou le poulailler ne sont pas le lieu idéal pour stocker une moto (voir encadré "Faites-le vous-même").

► **Bâche ou pas bâche ?** L'endroit où vous allez entreposer votre belle n'est, si possible, pas trop poussiéreux (la poussière retient l'humidité) ce qui vous permettra d'éviter de couvrir cette dernière d'une bâche en plastique (ça ne respire pas). Le drap en tissu retient l'humidité mais reste une solution acceptable s'il est tendu au-dessus de la moto (avec le moins de contact possible avec elle).

► **Moteur :** faire une vidange à chaud et remplacer l'huile. Vous

faites tourner pour que l'huile neuve aille partout. Pourquoi changer d'huile ? Parce que l'ancien lubrifiant est chargé d'humidité, de particules et autres résidus de combustion qui ne sont pas forcément gentils (acides notamment) avec les roulements. Sur un monocylindre, on prendra soin d'amener le piston en phase de compression, soupapes fermées (comme ça, l'humidité ne pourra pénétrer dans la chambre de combustion). Les maniaques injecteront une giclée d'huile par le trou de bougie avant d'actionner le kick pour que le cylindre et les portées de soupapes soient protégés.

► **Circuit d'alimentation (carburant) :** pour éviter la formation de dépôts, chaque cuve de carburateur aura été vidée, soit en faisant tourner le moteur robinet d'arrivée fermé, soit en utilisant la vis prévue, généralement située en bas

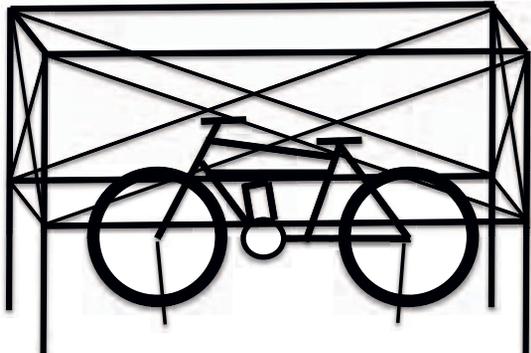
ou sous la cuve. Le réservoir est quant à lui rempli ras la gueule pour éviter qu'une partie de la tôle en contact avec l'air ne s'oxyde. Le robinet d'arrivée est fermé. Certains vont jusqu'à faire le plein à ras bord avec un mélange essence-huile à hauteur de 10 voire 15% d'huile.

Il existe des produits de stockage du carburant qui empêchent (ou au moins retardent) sa détérioration. Il semble en effet que l'essence actuelle ne se conserve tout au plus que cinq à six mois, guère plus. Ensuite, certains de ses composants (les plus volatils) s'évaporent et le carburant se dégrade. C'est bien pour ça qu'il est parfois très difficile de redémarrer un véhicule qui n'a pas tourné depuis longtemps. La vieille essence a une odeur caractéristique. Si le moteur ne part pas et que tout le reste fonctionne, il y a fort à parier que ça vienne de là... Le Stabessence 6070 proposé par Restom permet

FAITES-LE VOUS MÊME

Contre la poussière et les courants d'air

Avec des tasseaux et un vieux drap, on peut AMÉLIORER SENSIBLEMENT LES CONDITIONS DE STOCKAGE d'une moto. Le coût est dérisoire (quelques euros ?) et permettra de limiter les effets de condensation dans les granges ou garages qui ne sont pas chauffés suffisamment. En plus de prévenir le dépôt de poussière, le drap, couvrant jusqu'au sol l'armature que vous aurez construite aux dimensions de votre moto, empêchera l'air de circuler et venir condenser sur la machine à chaque ouverture de porte. Les perfectionnistes placeront sous le drap un bac absorbant d'humidité à côté de leur moto.



Quatre tasseaux pour les pieds, quatre autres le sommet, un drap et voilà votre moto un peu mieux protégée de la poussière et des courants d'air.



▲ Vidange et huile neuve dans le moteur avant l'hivernage. L'huile usée est corrosive.

qui sauvent



Le nettoyage (et le séchage) de la moto est la dernière étape avant remisage. ▶

⚠ Attention, cette machine entreposée aux courants d'air dans une grange humide va subir un vieillissement accéléré.



de conserver l'essence pendant tout l'hiver. Faites attention aux joints de robinet en liège qui, robinet fermé, vont avoir tendance à sécher et se rétracter... Fuite garantie au redémarrage. Si le réservoir a subi un traitement interne à la résine anticorrosion, vous pouvez le vider car il ne rouillera pas.

▶ **Partie-cycle, pneus...** : quelle que soit la machine, rangez-la après l'avoir soigneusement nettoyée et séchée ! Une vieille moto (années 20-30) possède souvent non pas une mais deux béquilles, une sur chaque roue. Pensez-y au moment de stocker votre belle et installez-la sur ses deux béquilles pour que ses roues ne reposent plus sur le sol. Pourquoi ? La carcasse (métallique) des pneumatiques n'apprécie pas de rester dans la même position trop longtemps, écrasée par le poids du véhicule lorsque la

pression dans la chambre chute. Quel que soit l'engin et le nombre de béquilles qu'il possède, gonflez ses pneus, voire surgonflez-les et vérifiez régulièrement qu'ils tiennent la pression.

Pensez à protéger les parties sensibles comme les pots chromés, le guidon, les jantes ou encore les "alus" qui ont tendance à "fariner". De la graisse de vaseline (car son pH est neutre) étalée au chiffon permet de protéger toutes les parties exposées. N'oubliez pas la chaîne secondaire et badigeonnez-la d'huile. Evitez la vieille recette qui consiste à tout passer au gasoil car il n'est *a priori* pas chimiquement neutre.

Sur les motos équipées d'un frein à commande hydraulique, n'oubliez pas que ce fluide adore l'eau... Il faudra donc le renouveler si votre machine reste longtemps dans un endroit humide.

▲ **Pneus en pression, voire surgonflés, pour un arrêt prolongé. Surveiller périodiquement la tenue.**

▶ **Circuit électrique et batterie** : si certaines motos sont démunies de batterie toutes possèdent un circuit électrique plus ou moins élaboré. Et ce dernier n'apprécie pas du tout l'humidité au niveau des connexions et autres cosses. L'idée, c'est de pulvériser de l'anti-humidité en bombe depuis le contacteur (quand il y en a un) jusqu'à la borne haute tension, la magnéto, les bobines,

bougies, grains du rupteur, etc. Concernant la batterie, le mieux est de la débrancher et d'entretenir sa charge comme si le véhicule roulait régulièrement. Il existe des petits chargeurs (voir encadré "Une batterie aux p'tits soins") qui ont des cycles spécifiquement étudiés pour entretenir la charge et empêcher le phénomène de sulfatage, aussi bien sur les plaques que les bornes. ■

Emmanuel Toulisse,
responsable produit
Carcoon France

«Votre moto sous haute protection»

La société Carcoon France, basée dans le Nord, distribue un intéressant produit baptisé "Bike Bubble" : une bulle dans laquelle vous rangez votre moto, à l'abri de la poussière et de l'humidité. Mais comment ça marche ?

«La mise en place prend environ cinq minutes à une personne seule. Il suffit d'étaler la bâche de sol, de monter la moto sur la bâche, de passer la bâche transparente sur la moto, de refermer la bulle et de brancher sur le secteur. Son chargeur incorporé sert à la fois à alimenter les ventilateurs de gonflage et permet de maintenir la charge de la batterie de la moto en parfaite sécurité pour la batterie grâce à la régulation automatique intégrée. Dès que vous avez branché la Bike Bubble au secteur, la bulle se gonfle et crée une véritable salle blanche autour de votre moto. Le flux d'air constant empêche la condensation de se déposer et la moisissure de s'installer. Vos chromes et vos caoutchoucs restent intacts. A la sortie de la bulle votre véhicule sera dans le même état que lorsque vous l'aviez laissé sans le moindre grain de poussière.»

Bike Bubble : entre 300 € (2,50 m de long sur 75 cm de large) et 400 € (3 m sur 90 cm) pour les versions "intérieur" transparentes et 380 € à 400 € pour les versions "extérieur" (la bulle est opaque et métallisée pour une meilleure protection).

Carcoon France, 1009 chemin Vert 59670 Winnezele
Tél. 03 28 43 39 50. Courriel : emmanuel@carcoon.fr
www.carcoon.fr



La bulle "Bike Bubble" de Carcoon protège votre moto bien au sec et à l'abri de la poussière.

Une batterie aux p'tits soins

LA BATTERIE D'UNE MOTO QUI NE ROULE PAS PENDANT TOUT UN HIVER aura, vous vous en doutez, un peu de mal à assurer. Au mieux une étincelle à la bougie pour les bécaneux qui démarrent au kick, au pire, un lancement (parfois long, le temps que tout se réamorçe) du moteur via le démarreur électrique qui pompe et pompe "twi-twi-twiii... twiii... twiiiiiii... k... k..." puis plus rien. Si la décharge abîme la batterie, il suffit de la débrancher, de la démonter et la stoker au chaud (une batterie faible est plus sensible au gel), voire de la maintenir chargée. Le tout est d'avoir un chargeur assez doux pour

nos "petites" batteries, car le fait d'envoyer un ampérage trop fort en utilisant un chargeur d'automobile n'est pas bon non plus... Il existe aujourd'hui une quantité de chargeurs dits "intelligents" qui, non seulement maintiennent la batterie chargée, mais empêchent aussi que les éléments internes ne se détériorent (sulfatation des plaques). Nous avons testé plusieurs modèles de la gamme Ctek : le MXS 3.8 et le MXS 5.0, disponibles depuis cet été autour de 80 €. Ils sont capables de délivrer des courants de charge à partir de 0,8 A (800 mA) et jusqu'à 3,8 A à 5 A, ce qui peut les destiner à

la fois à nos motos et autos. Le cycle de charge (identifié sur l'appareil par des voyants qui s'allument) débute par une série d'impulsions pour désulfater les plaques et restaurer la capacité de la batterie. Vient alors un test pour savoir si la batterie est apte à être chargée. Si oui, la charge commence. L'appareil signale que la batterie peut être utilisée. À ce stade, on peut la débrancher et rouler, mais ce qui nous intéresse, c'est de la laisser connectée au chargeur qui va passer en cycle "charge d'entretien" : dès que nécessaire, il envoie un courant pour maintenir la capacité entre 95 et 100% de charge. À l'issue



de l'hiver, il n'y a plus qu'à débrancher et partir. Dans l'emballage des chargeurs Ctek, une broche à installer sur la batterie, installée à demeure sur la moto : pratique car nul besoin de débrancher les cosses pour remettre sa batterie en charge, il n'y a qu'à connecter le chargeur sur sa broche.