

Changement de l'huile de fourche d'une Classic Efi, modèles de 2009 avec roue avant de 18 pouces, expliqué pas à pas...

Important : sur les premières Classic, sorties en 2009, mais aussi sur certaines Standard du même millésime, les tubes de fourche sont vissés dans la casquette de phare. Leur dépose ne comporte pas de difficulté particulière si on a en tête deux choses :

- Le pas de vis est très fin, donc long à dévisser.
- Il est inversé, c'est à dire qu'on dévisse en tournant dans le sens des aiguilles d'une montre, on visse dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

Outillage requis :

Un bidon de 1 litre (il y a en pour 2 vidanges) d'huile de fourche 10 w.

Un gobelet doseur comportant impérativement une marque à 20 cl. Un entonnoir ou une grosse seringue. (Photo 1)

Une cale pour maintenir la moto surélevée et reposant sur la roue arrière. (Photo 2)

Un seau suffisamment grand pour recevoir les tubes de fourche. (3)

Un maillet (pour faire sortir l'axe de roue avant).

Une clé de 24 : pour débloquent l'écrou de roue.

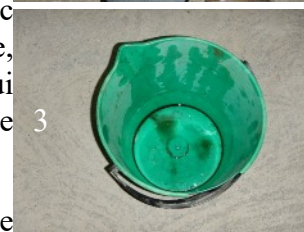
Une clé de 16 ou une clé anglaise (s'utilise conjointement avec la clé de 24 pour empêcher l'axe de roue de tourner.)

Un tournevis plat : il servira avec le maillet à déloger l'axe de roue, mais aussi à dévisser les vis qui obstruent les puits de chaque jambe de fourche.

Deux clés de 10 pour desserrer le boulon qui « pince » l'axe de roue du côté gauche (quand on est en face de la machine)

Une clé 6 pans 12 mm pour dévisser les tubes de fourche.

Une clé 6 pans de 6 pour dévisser les bouchons inférieurs des jambes de fourche. (Photo 4)



Etape 1 : démontage roue avant.

Roue avant encore posée sur le sol, on débloquent l'écrou de 24 (photo 4), en empêchant l'axe de roue de tourner avec la clé de 16 (ou la clé anglaise) de l'autre côté. (photo 5, flèche horizontale)

On débloquent ensuite la « pince » de l'axe de roue. Il n'est pas nécessaire de déposer le boulon. (photo 5, flèche verticale).

On retire l'étrier de frein et le câble d'odomètre. (Photos 6 et 7)

On pose la moto sur la roue arrière, on positionne la cale et on retire la roue avant. (photo 8)

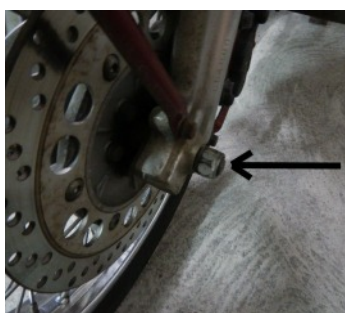


Photo 4



Photo 5



Photo 6



Photo 7



Photo 8

On procède alors au démontage du garde-boue, du régulateur et des clignotants. Pour les clignotants c'est la vis du régulateur qui est traversante et assure en

même temps la fixation des clignotants. Attention ceux-ci sont pris en sandwich entre une écrou (de 12) et un contre écrou (de 13) ! (photos 9 et 10)



Photo 9



Photo 10

Étape 2 : démontage des tubes de fourche.

Contrairement à ce que pourrait penser, c'est une opération simple, mais comme le pas de vis sur le tube de fourche est très fin, on a l'impression que rien ne se passe. Il faut juste compter quelques tours, dans le sens des aiguilles d'une montre.

On commence d'abord par retirer les deux grosses vis qui bouchent les puits de fourche (photos 11 et 12) en

faisant attention à ne pas abîmer les câbles qui passent à proximité.

Les vis retirées, on aperçoit l'empreinte 6 pans creux de 12. Il suffit alors à l'aide de la clé ad'hoc de dévisser les tubes de fourche. (Opérer dans le sens de la flèche) (Photos 13 et 14)



Photo 11



Photo 12

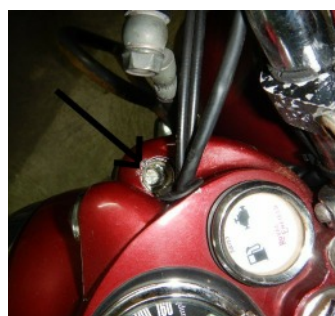


Photo 13



Photo 14

Si on a tout fait correctement, on se retrouve dans cette configuration :

On recommence avec l'autre tube de fourche.

Les deux tubes de fourche déposés, on les retourne de façon à pouvoir accéder à la vis qui fait bouchon.

L'empreinte de cette vis est à 6 pans creux, 6 mm (flèche).

Lorsque qu'on la tourne, le tube sur lequel elle est vissée tourne avec. Pour réussir à débloquer la vis, on peut s'aider de l'axe de roue, sur lequel on appuiera, ce qui aura pour effet de comprimer le tube et de l'empêcher de tourner.

(Photo 15)



Photo 15



Lorsque la vis sera débloquée, vous entendrez un léger « pschitt »

(Ci contre)

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

On remonte ensuite le garde boue, cette opération est facilitée en rabattant les pattes de fixation arrière au maximum vers le garde boue. (Photo 24) On replace ensuite la roue, en faisant attention à la présence de l'entre-toise qui prend place entre la roue et le bras de fourche du côté de l'écrou. (Photo 25) De même, on s'assure de la présence de l'entre-toise entre la roue et l'entraîneur de l'odomètre. (Photo 26 flèche rouge).

On fixe ensuite l'étrier de frein en oubliant de remettre en place le flexible dans le guide de garde boue. (Photo 27).

Il ne reste plus qu'à contrôler le serrage correct de toutes les vis et écrous, de faire les essais routiers et de profiter à nouveau de sa machine. :)



Photo 24

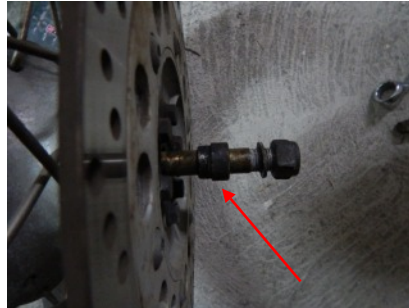


Photo 25



Photo 26

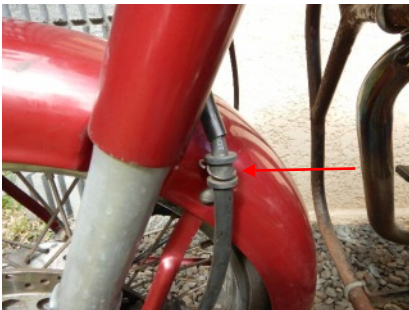


Photo 27