

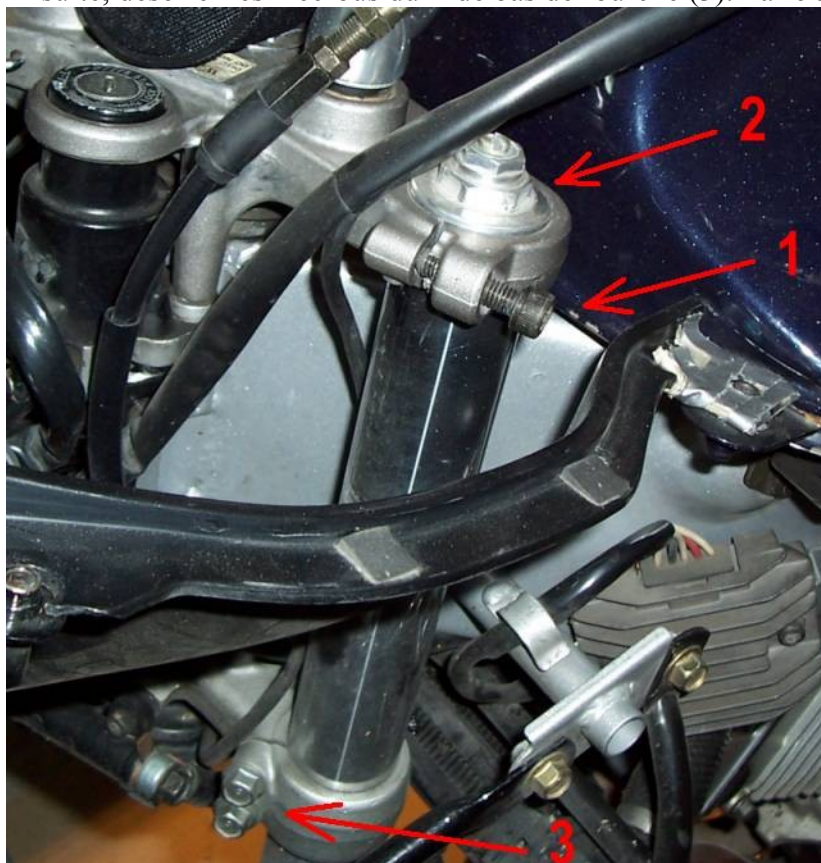
[tuto] entretien fourche avant 3VD par jmb

Bien, pendant que c'est frais dans ma tête, je me lance dans la rédaction d'un petit tuto concernant l'entretien complet de la fourche avant d'une 3VD!

Si j'ai fait une erreur, oublié un détail, ou si vous avez des choses à ajouter, n'hésitez pas!!

Bien, je passe l'étape de démontage de la roue avant!

Commencer par déserrer l'écrou du T de haut de fourche (1). Cela fait, déserrer (mais pas complètement!) l'écrou de haut de tube de fourche (2). C'est facile pendant que le tube est encore maintenu par le T du bas. Ensuite, déserrer les 2 écrous du T de bas de fourche (3). Faire alors glisser le tube de fourche par le bas.



Une fois le tube de fourche sorti, déserrer complètement l'écrou de haut de tube, cela libère le ressort. Pas de soucis, la détente n'est pas énorme, maintenez juste à la main pour ne pas le prendre dans le menton par exemple.



Après avoir laissé l'huile s'écouler à travers les spires du ressort, il faut débloquer le bouchon de fourche.



Placer les clés comme sur la photo, la clé de droite servant juste d'appui, c'est la clé de gauche qui va déserrer l'écrou situé juste sous le bouchon, caché par le ressort. Ne pas hésiter à forcer (c'était serré assez fort pour mon cas).

Voilà le bouchon enlevé, ce qui libère la rondelle, le ressort et la tige de réglage que l'on enlève.



Voilà tous les éléments que l'on vient d'enlever! S'il en manque un à l'appel, z'avez dû sauter une étape plus haut (ou alors cherchez voir sous l'établi)



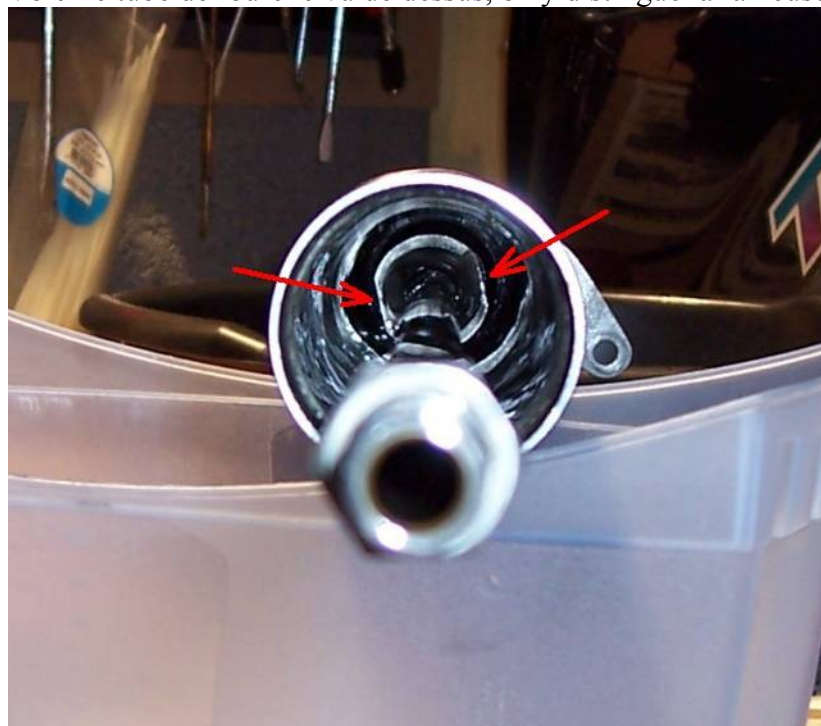
Si vous souhaitez juste faire la vidange, restez-en là, ne démontez rien d'autre, allez voir un peu plus bas le paragraphe sur le changement d'huile !

Maintenant il reste à désolidariser la cartouche du tube du bas de fourreau, car sans cela impossible de retirer le tube du fourreau! Pendant que le ressort s'égoutte, repérez la vis de bas de fourreau.



La rondelle cuivre qui se situe dessous sera bien sûr à changer. Dans mon cas l'ancienne n'a pas voulu partir (elle semblait "sertie" dans le fourreau, j'ai donc ajouté la nouvelle par dessus l'ancienne, ce n'est pas l'idéal mais je n'avais pas d'autre solution. Pas de fuite d'huile à signaler ceci dit).

Voici le tube de fourche vu de dessus, on y distingue la fameuse cartouche.



Pour l'extraire il faut un outil "spécial yamaha". Tout simplement parce qu'il y a 2 plats sur le haut de la cartouche qui permettent de bloquer la rotation de la cartouche quand on tourne la vis du bas de fourreau (cette vis maintient la cartouche serrée en bas du fourreau).



Pour fabriquer cet outil, j'ai utilisé un tube qui rentre dans le tube de fourche, diamètre (à remplir plus tard quand j'aurai mesuré) convient parfaitement. J'ai scié l'extrémité de façon à laisser 2 languettes. L'espace entre ces 2 languettes doit correspondre (à peu de choses) à l'espacement entre les 2 plats de la cartouche. Bien penser à ébavurer après découpe pour ne pas rayer le tube à l'intérieur!



Ensuite, on rentre l'outil fabriqué par le haut du tube...



...et de l'autre coté, on enquille la clé alen correspondante à la vis de bas de fourreau!



Voilà ce que ça donne en vue globale.



Bien maintenant on enlève le protège-poussière avec un petit tournevis.



Ensuite on découvre le clip qui retient le joint spi.



La photo est floue, désolé, mais on voit quand même bien que la rouille l'avait bien attaquée. Cette rouille peut partir en petits morceaux, et se retrouver en frottement entre le tube et le joint spi ce qui amène des rayures au tube et détériore le joint spi (c'est le double effet KissCool).

Une fois le clip enlevé, il ne reste plus qu'à coincer le fourreau dans un étau (toujours avec des mordaches tendres, ou des morceaux de bois, pour ne pas abimer le fourreau), et tirer quelques bons coups sur le tube qui va finir par sortir avec toute la quincaillerie présente dans le fourreau!

Sur la photo on se rends compte que la bague coulissante du haut s'est encastrée dans celle du bas. Je ne vois pas comment on peut sortir le tube sans bousiller ces bagues?!



Bref, le tube est donc sorti, et voici apparaitre tout le bazar avec dans l'ordre d'apparition à l'écran :

- 1 - bague de coulissement de bas de tube
- 2 - bague de coulissement de haut de tube
- 3 - rondelle sur laquelle s'appui le joint spi
- 4 - joint spi (le célèbre!)



Et là, on voit enfin à quoi ressemble cette fameuse cartouche !



Ne pas oublier le cabochon! En résumé, le fourreau tenu droit, ce cabochon va se loger tout au fond, la cartouche vient se loger dedans, et la vis de bas de fourreau vient serrer le tout.



A ce stade, tout est démonté! Si le tube de fourche a des rayures qui accrochent l'ongle, il faut les poncer au papier de verre super fin (800 à 1200) à l'eau. Sans ça les rayures risquent de rapidement bousiller vos joints spis tout neufs, ce serait bien dommage. A noter que les rayures à éliminer se situent dans le débattement de plongée de la fourche dans le joint spi, pas la peine de chercher des rayures en haut et en bas du tube!

Je conseille de changer les 2 bagues de coulissement, c'est pas tous les jours qu'on démonte toute la fourche!!

La suite est énumérée vite fait, il n'y a plus de photos car ce sont les même opérations mais à l'inverse.

- pomper un peu la cartouche pour bien faire sortir toute l'huile résiduelle
- positionner la bague de coulissement du bas de tube après l'avoir légèrement enduite d'huile, en l'écartant légèrement pour la placer dans sa rainure en bas de tube
- replonger doucement le tube dans le fourreau
- faire glisser la bague de coulissement de haut de tube après l'avoir légèrement enduite d'huile
- faire glisser la rondelle qui vient en appui sur la bague de coulissement
- faire rentrer de force la bague de coulissement en tapant sur la rondelle (l'idéal est un tube d'un diamètre légèrement supérieur à celui du tube de fourche, sur lequel on pourra taper par le haut sans risquer d'abimer le tube de fourche). La bague de coulissement finira sa course dans un méplat prévu à cet effet en haut du fourreau.
- huiler intérieurement le joint spi neuf (merci ridley), le faire glisser le long du tube et utiliser l'ancien joint spi par dessus pour l'enfoncer en tapotant légèrement au marteau en faisant le tour au fur et à mesure. Ne pas essayer d'enfoncer d'un seul coup un seul coté sinon le joint spi va se mettre de travers, galère assurée!! En tapant ainsi sur l'ancien joint spi on ne risque pas d'abimer le nouveau. Il faut protéger le tube pour ne pas risquer de l'abimer avec un coup de marteau. Personnellement j'ai utilisé un rouleau de papier toilette, enfin je parle du carton qui est au milieu, qui est d'un diamètre légèrement supérieur au tube, et qui va donc facilement glisser par dessus et suffira à le protéger d'un mauvais coup.
- mettre un nouveau clip de maintien du joint spi (même si l'ancien vous paraît encore correct, c'est une pièce

qui ne coûte trois fois rien)

- faire glisser le protège-poussière qui s'encastre facilement à la main
- remettre la cartouche avec son cabochon dans le tube
- utiliser l'outil spécial pour reserrer la vis de bas de fourreau

Changement d'huile

Là, on en revient à l'étape de la simple vidange de fourche! Yamaha préconise donc de la W10, il faut en mettre 393cl SANS le ressort, mais avec le tube enfoncé en bas du fourreau. Le contrôle se fait aussi au pied à coulisse : il doit y avoir 151mm entre le niveau d'huile et le haut du tube de fourche (celui-ci en position enfoncé bien sûr). Bien évidemment, les 2 valeurs ne correspondent pas :twisted: J'ai donc choisi de me fier à la hauteur du niveau d'huile, dans mon cas j'ai dû en rajouter un petit peu!

Ensuite on enfle la tige de réglage dans le tube de la cartouche, ensuite le ressort (spires serrées en haut!!) et sa rondelle, et on vient refixer le bouchon de fourche. Reste plus qu'à remonter le tube de fourche dans les T! D'abord fixer le T inférieur, puis finir de serrer l'écrou de haut de tube de fourche, puis serrer le T supérieur.

Et voilà, c'est fini!! Prenez une bonne bière, vous l'avez mérité !