

CHANGER SES ROULEMENTS DE ROUE

DE TOUS LES ROULEMENTS QUI PARSEMENT VOTRE MONTURE, CEUX DES ROUES SONT LES PLUS EXPOSÉS, DONC LES PLUS SOUVENT SUJETS À REMPLACEMENT. UNE OPÉRATION TRÈS SIMPLE, QUI NÉCESSITE BEAUCOUP DE FORCE, MAIS PEU DE JUGEOTE.

PAR JEFF, PHOTOS MARGOT.

Q u'un pilote puisse déterminer l'usure de ses roulements de roues en roulant... c'est impensable. A moins que l'un desdits roulements soit vraiment fatigué ! Mais si vous posez la moto sur un trépidé, les roues dans le vide, le moindre jeu vous signalera que vos roulements

sont fatigués. N'attendez pas la casse pour les remplacer, car si un roulement se bloque, suite à un bris, la moto ne s'arrêtera pas immédiatement et vous risquez l'usinage de votre moyeu. Entre 1 600 et 2 000 balles le bout, il vaut mieux éviter ce genre de désagrément. ■



◀ SORTEZ LES CACHE-POUSSIÈRE

Démontez la roue incriminée, puis posez-la sur un vieux pneu. La première chose à faire est d'éjecter les joints cache-poussière qui protègent les roulements. À l'aide d'un gros tournevis plat, retirez-les. Il faut savoir que lorsque les roulements sont usés, les cache-poussière ont effectué le même nombre de tours de roue... et sont souvent dans le même état. Ils seront donc eux aussi à changer.



▶ EJECTEZ LES CIRCLIPS

Vérifiez que les roulements ne sont pas retenus par des anneaux élastiques. Si c'est le cas, faites-les sauter avec une pince à circlips. S'ils ne sont pas trop déformés par le démontage, vous pourrez les réutiliser.



◀ FRAPPEZ LE ROULEMENT

Il s'agit ensuite de taper avec une tige métallique par l'intérieur sur le roulement opposé au disque. Pourquoi ? Parce que l'entretoise de roue est guidée d'un seul côté, ce qui permet sa mise de travers et donc de voir apparaître une partie du rebord intérieur du roulement opposé. C'est sur cette partie qu'il faut taper pour faire sortir le roulement. Ledit roulement étant mort, vous pouvez taper franchement ! Lorsque celui-ci est sorti de son logement, récupérez l'entretoise, puis tapez sur le roulement qui reste en place. Le moyeu est désormais vide, si votre roue ne supporte que deux roulements. Ne soyez pas surpris si, lors du démontage des roulements de roue arrière, vous vous retrouvez avec trois roulements. En effet, les constructeurs mettent souvent deux roulements côté transmission pour accentuer la résistance aux efforts transmis à cet endroit.

▶ INSTALLEZ LE ROULEMENT NEUF

Tout est propre, les roulements neufs sont les bons. S'ils sont entièrement étanches (les billes sont protégées des deux côtés par un capotage en caoutchouc), vous n'aurez pas à vous soucier du sens de montage. S'ils sont semi-étanches (capotage d'un seul côté), il faut prendre soin de placer le côté étanche vers l'extérieur, ce qui est logique, tout comme de graisser le côté intérieur non protégé. Commencez le remontage par le côté disque en vous aidant d'une grosse douille de cliquet ou équivalent, de manière à ne taper que sur la partie extérieure du roulement. Le voilà enfoncé. Retournez la roue et n'oubliez surtout pas de remettre en place l'entretoise. Elle seule empêchera l'écrasement des roulements lorsque vous allez serrer votre axe de roue. Ne reste plus qu'à s'occuper du roulement opposé en suivant la même méthode que pour le premier.



▶ REMPLACEZ CIRCLIPS ET CACHE-POUSSIÈRE

Pour terminer l'opération, remplacez les circlips avec la pince adéquate, puis installez les cache-poussière neufs. Pour ceux-ci, une simple pression avec les doigts les fera rentrer dans leur logement. Et voilà, il ne vous reste plus qu'à remonter la roue.

Changez facilement vos roulements de roue

Pour le poireau moyen (que je suis), changer des roulements de roue peut vite devenir un casse-tête chinois qui conduit à la crise de nerfs et au final (solution la plus pessimiste) à l'asile.

Fort heureusement j'ai un pote assez doué en mécanique j'ai nommé Phil Vigneron. Alors pour changer vos roulements de roue voilà ce qu'il vous faut.

- Une barre en acier de diamètre inférieur à la bague interne du roulement
- Un ou plusieurs gros tournevis
- Une masse ou un marteau
- Des cales en bois
- Une décolleuse thermique (puissante)
- Beaucoup de patience !

1 - Démontage

Il faut commencer par retirer les joints qui protègent les roulements. Pour les sortir facilement, chauffez le moyeu avec la décolleuse thermique, puis avec un gros tournevis plat, faites levier à plusieurs endroits. Inutile de frapper comme un sourd, ça va venir. Répétez l'opération pour les deux joints. Fin de la première phase.

Avec la barre ou le tournevis décentrez l'entretoise intérieure (entre les deux roulements) de façon à préparer l'extraction du premier roulement. Chauffez longuement le moyeu avec la décolleuse, aucune importance si le ça fume, c'est normal. Posez la roue sur les cales en bois, le roulement vers le bas. Avec la barre frappez sur la bague intérieure du roulement. Si il ne bouge pas, réchauffer le moyeu une nouvelle fois. Là n'hésitez pas à frapper fort. Normalement le moyeu doit s'être dilaté en le chauffant. Patience il va venir ! A oui, il y a toujours un côté avec un clips qui bloque le roulement, n'oubliez pas de le retirer avant d'essayer d'extraire ce roulement !

Une fois le premier roulement extrait, procéder de la même façon pour le second, ça devrait être plus aisé car l'accès est maintenant facilité.

2 – Remontage des roulements

L'astuce suprême consiste à mettre les roulements pendant au moins ½ heure au congélateur avant de procéder au remontage. Sortez les quelques minutes avant leur mise en place.

Bien nettoyer l'intérieur des moyeux. Chauffer avec la décolleuse le moyeu, il doit être très chaud. Enduire les parois avec un peu de graisse (en évitant de vous cramer !). Mettez le roulement en place. A l'aide d'une cale en bois, frapper doucement sur le roulement. Le froid l'a fait se rétracter, le chaud a dilaté le moyeu, donc il va rentrer facilement. Frappez fermement jusqu'à ce qu'il soit enfoncé jusqu'au ras du moyeu. La dernière opération consiste à le mettre en place. A l'aide d'une douille de diamètre légèrement inférieur, faite le descendre jusqu'au fond. Attention toujours utilisée une douille qui permet de frapper sur la bague extérieure.

Répétez l'opération pour l'autre. Attention, n'oubliez pas de remonter l'entretoise entre les deux insertions ! Remettez les joints en utilisant la douille ou les anciens roulements. Et voilà le tour est joué ! Alors c'était dur ?

Un dernier conseil, les roulements de roue sont des roulements standards. Inutile de les payer une fortune chez votre concessionnaire. Munissez vous de vos roulements et pointez vous chez un distributeur de pièces détachées auto par exemple. Pour ceux qui habitent vers Aubagne, Diesel Electric SA sur la zone des Paluds peut vous les fournir. A titre indicatif un roulement de roue arrière KTM coûte dans les 50Fr.