

LE REMPLACEMENT D'U

ON NE PEUT PAS DIRE QUE LE REMPLACEMENT D'UN KIT CHAÎNE SOIT DIFFICILE. IL S'AGIT D'UNE OPÉRATION SIMPLE, ACCESSIBLE À TOUS, QUI NÉCESSITE SIMPLEMENT QUELQUES OUTILS DE BONNE QUALITÉ. ALORS SI EN PLUS ON VOUS DONNE QUELQUES ASTUCES, ÇA DEVIENT UNE PARTIE DE PLAISIR !

PAR JEFF, PHOTOS MARGOT.

Pas besoin de sortir de Polytechnique pour s'apercevoir qu'une dentition, sur la couronne ou sur le pignon, est hors d'usage. Ou que les maillons de la chaîne sont devenus carrés à force de frotter sur les patins. Aux premiers signes d'usure, acquérez le nécessaire pour leur remplacement, car mieux vaut ne pas laisser traîner les

choses. Un kit chaîne usé représente un risque non négligeable puisqu'une casse peut vous exploser un carter moteur comme si de rien n'était (expérience vécue...). La facture est dans ce cas bien plus salée que celle d'un simple kit chaîne, aussi performant soit-il. Prêt à assurer un changement de couronne-chaîne-pignon ? C'est parti ! ■

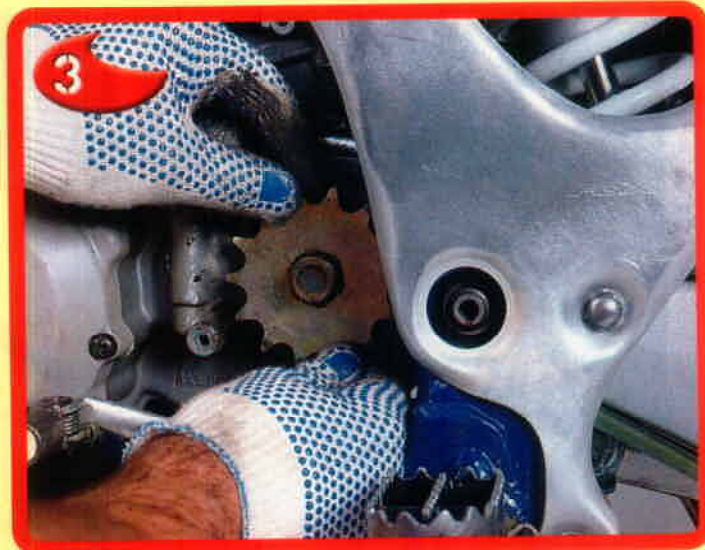
▼ DEMONTEZ LE PIGNON

La transmission bloquée par un assistant qui freine de l'arrière, il vous sera aisé de débloquer l'écrou de pignon si votre moto en est munie, ainsi que les écrous de couronne. Le déblocage du pignon se fera évidemment après mise à plat de la tôle-frein que vous devrez obligatoirement remplacer.



◀ OTEZ L'ATTACHE RAPIDE

Un coup de tournevis devrait suffire pour venir à bout de l'attache rapide. Sinon, utilisez une pince aux becs adéquats. Ne jetez pas cette vieille attache, elle peut encore vous être utile en cas de panne au fond des bois (pour les enduristes, bien sûr). Retirez la chaîne dans la foulée.



► INSTALLEZ LE PIGNON NEUF

Le remplacement du pignon ne devrait pas vous poser de problème, mais attention, certains ont un sens. Remettez en place une tôle-frein neuve et revissez l'écrou sans le serrer en veillant au bon positionnement de cette tôle-frein. Si la conception de votre moteur utilise un anneau élastique, remplacez-le par un neuf. Il serait en effet dommage de s'exposer à des ennuis pour une si petite économie.

COURONNE		38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51
PIGNON	12	3.16	3.25	3.33	3.41	3.5	3.58	3.66	3.75	3.83	3.91	4	4.08	4.16	4.25
	13	2.92	3	3.07	3.15	3.23	3.3	3.38	3.46	3.53	3.61	3.69	3.76	3.84	3.92
	14	2.71	2.78	2.85	2.92	3	3.07	3.14	3.21	3.28	3.35	3.42	3.5	3.57	3.64
	15	2.53	2.6	2.66	2.73	2.8	2.86	2.93	3	3.06	3.13	3.2	3.26	3.33	3.4
	16	2.37	2.43	2.5	2.56	2.62	2.68	2.75	2.8	2.87	2.93	3	3.06	3.12	3.18

NE TRANSMISSION

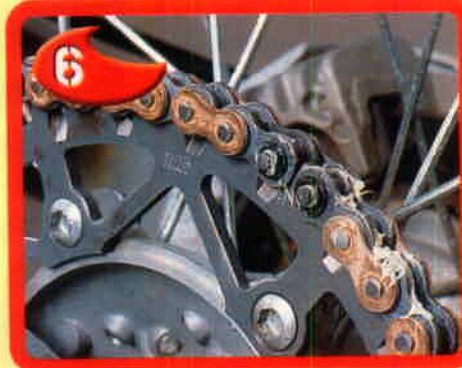


▲ DEPOSEZ LA COURONNE

Après dépose de la roue, il vous sera facile de retirer les vis de couronne. Le fait de les avoir desserrées sur la moto évite d'avoir à vous battre avec la roue.

► INSTALLEZ LA COURONNE NEUVE

Mettez en place la nouvelle couronne et remplacez toutes les vis avant de commencer le serrage de la première. Ne forcez pas, vous resserrerez tout cela ensuite.



▲ POSEZ LA NOUVELLE CHAÎNE

Remontez votre roue, puis mettez en place la nouvelle chaîne après avoir vérifié sa longueur par rapport à l'ancienne. Généralement, les kits chaîne proposés par les professionnels sont à la bonne longueur et il n'y a pas besoin de raccourcir. Reposez l'attache rapide correspondante en veillant à la présence des joints toriques lorsque la chaîne est munie. Graissez bien ses axes.

◀ REMONTEZ L'ATTACHE RAPIDE

La remise en place de la plaquette est une opération normalement sans histoires. Ça force un peu, c'est normal. L'idéal est d'utiliser une pince multiprise en bon état et à la bonne ouverture, comme sur cette photo. L'agrafe nécessite un soin particulier. Mettez-la en place, mais pas dans n'importe quel sens. Elle doit être placée de manière à ne pas être expulsée au roulage. Le côté arrondi doit toujours aller dans le sens de la chaîne. Attention, si la chaîne est à gauche, même principe. Pour la clipser, utilisez la même technique que pour le démontage de l'ancienne, avec une pince à becs plats ou un tournevis, mais, dans tous les cas, ne l'esquintez pas !

▼ RESSERREZ LES EROUS

Une fois la chaîne remise en place, resserrez tous les écrous de la même manière que vous les avez desserrés, frein arrière bloqué, en vous faisant aider par un pote ou par madame. N'oubliez pas de replier la tôle-frein du pignon et ne négligez pas une goutte de frein-filet si vos écrous de couronne ne sont pas autofreinés.



▲ ALIGNER LA ROUE

Après avoir effectué une tension de chaîne (référez-vous au manuel du constructeur pour connaître la valeur de battement), vous pouvez vérifier, à l'aide d'un mètre, le bon alignement de votre roue en prenant une cote du centre de l'axe de bras oscillant au centre de l'axe de roue arrière. Cette mesure doit être identique des deux côtés. C'est nettement plus précis que les grossiers repères du bras oscillant et ça diminue les risques d'erreurs. Logiquement, les kits chaîne neufs sont lubrifiés en usine, donc pas de souci pour

QUID DES RAPPORTS DE TRANSMISSION ?

On peut adapter sa moto à sa conduite, au profil du terrain ou encore à l'adhérence en modifiant d'un petit rien le rapport de transmission secondaire. Mais comment calcule-t-on ce petit rien ? Un bref coup d'œil sur le tableau ci-contre vous permettra de jongler au mieux entre pignon et couronne pour affiner une transmission aux petits oignons. Autre avantage, on peut, à la lecture de ce tableau, voir qu'un même rapport (ou sensiblement équivalent) peut s'obtenir selon différentes combinaisons. Ainsi, la valeur d'empattement peut être modifiée pour augmenter

la maniabilité (en avançant la roue arrière) ou la stabilité (en reculant la roue arrière). Dans le même registre, cela permet aussi de jouer sur la taille de la couronne, et ce toujours avec le même rapport. Un enduriste, par exemple, trouvera un intérêt certain à utiliser la couronne la plus petite pour éviter de la tordre dans les pierriers. Alors que le top-pilote en cross cherchera au contraire à utiliser un pignon et une couronne le plus grands possible pour moins perturber la suspension arrière dans son travail (technique utilisée par McGrath et Vuillemin).