

CHANGER SES DISQUES

MOINS COMPLIQUÉ QU'ON POURRAIT LE CROIRE, LE CHANGEMENT DES DISQUES D'EMBRAYAGE NE DEMANDE PAS UN MATÉRIEL PHÉNOMÉNAL NI DES COMPÉTENCES DE POLYTECHNICIEN.

PAR PAUL OLIGAUX, PHOTOS MARGOT.

Une sensation de patinage, le moteur prend des tours comme si le pneu était lisse... Vos disques d'embrayage sont en fin de carrière ! Lorsque les symptômes apparaissent, c'est en général déjà trop tard et votre sortie du week-end est foutue. Il faut impérativement changer

vos disques, ce qui, vous allez le voir, n'est pas si compliqué. Cela vous permettra de rouler à nouveau serein et de faire chauffer les galettes, comme on dit. Comptez environ 1 h 30, munissez-vous d'un pied à coulisse, de votre boîte à outils habituelle, et n'oubliez pas l'huile de boîte. ■



▲ DEMONTEZ LE CARTER

Pour accéder à l'embrayage, situé en général sur le côté droit de votre moto, il faut dégager le pédale de frein et retirer le couvercle d'embrayage après, bien sûr, avoir vidangé votre moteur. Si vous devez absolument changer vos disques sur le terrain, il y a moyen de ne pas avoir à vidanger en couchant la moto. Autrement, ne crachez pas sur une vidange.

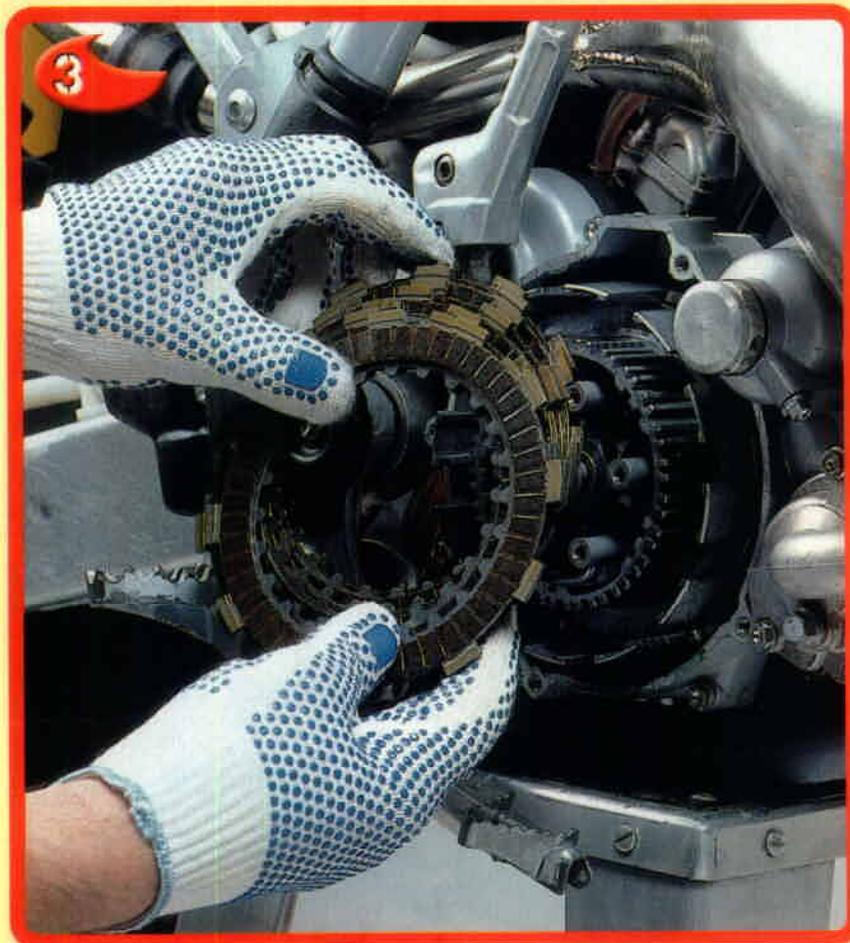


▲ DEVISSEZ EN CROIX

Le couvercle est démonté, vous voici face à votre embrayage. En dévissant, en croix, les vis du plateau, puis en retirant les ressorts et le plateau

▼ SORTEZ LES DISQUES

Y a plus qu'à ! Sortez doucement l'ensemble de vos disques. Notez leur position sur un papier pour savoir si vous devrez d'abord remonter un disque lisse ou un garni, car, vous allez le constater, il y a alternance. Vos disques sortis, procédez à une inspection pour découvrir d'où vient le malaise.



QUELQUES TUYAUX

→ Si du relief apparaît sur les dents de votre cloche (ce qui provoque généralement un brouillage de l'embrayage ou un non-débrayage complet), vous pouvez les rectifier avec une petite lime. Mais sachez qu'on ne peut pas limer indéfiniment une cloche : le jeu entre les disques et la cloche augmentant, le remplacement deviendra nécessaire. Ne limez jamais une cloche d'embrayage sans la démonter, car la limaille ne fait pas bon ménage avec la mécanique.

→ Si vous êtes amené à démonter votre cloche d'embrayage, n'utilisez jamais de tournevis ou de levier pour l'immobiliser. Confectionnez-vous un outil avec un vieux disque lisse pour la bloquer en rotation ou utilisez une clef à chocs.

→ Sur certaines motos (années 80-90), les couvercles d'embrayage n'étaient pas répandus et le démontage complet du carter s'imposait. Dans ce cas, une vidange du liquide de refroidissement est obligatoire.

D'EMBRAYAGE

◀ EXAMINEZ LES DISQUES

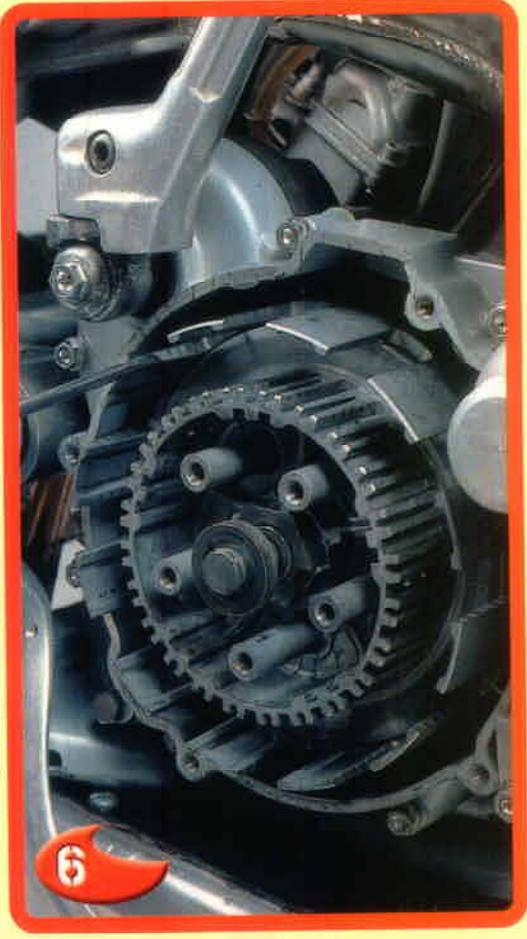
Votre embrayage est constitué de deux types de disques, les lisses et les garnis. Les lisses peuvent être en acier (donc costauds) ou en alu (légers, mais moins résistants). Il faut vérifier chacun d'eux en mesurant leur épaisseur au pied à coulisse. Leur tolérance d'usure vous est donnée par le manuel d'entretien de votre machine. Si votre embrayage a chauffé, les disques lisses peuvent s'être voilés. Quand c'est le cas, la moto ne débraye pas complètement. Pour vérifier leur planéité, "collez"-les ensemble, vous verrez tout de suite s'ils sont plans ou pas.

◀ VERIFIEZ LES RESSORTS

Séquence pied à coulisse encore. Les ressorts servent à maintenir une certaine pression sur les disques. S'ils sont trop tassés, votre embrayage n'offrira pas une efficacité maximale, même si vos disques sont neufs. Une mesure suffit pour s'assurer de leur bon état, leur longueur libre vous étant donnée dans le manuel d'entretien.

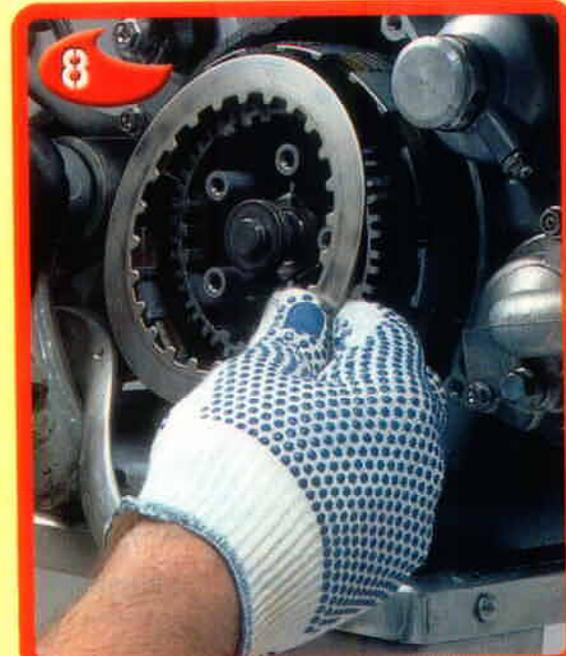
▶ ZYEUTEZ LA CLOCHE

D'éventuelles marques sur les dents (ici au bout du tournevis) pouvant nuire à un bon fonctionnement (la moto ne débraye alors pas complètement), un contrôle visuel de la cloche d'embrayage et de la noix permet de vérifier que leur usure n'est pas trop prononcée. Le cas échéant, il faudra démonter la cloche pour la rectifier avec une petite lime. Mais ça, c'est une autre histoire (voir encadré).



▼ REMONTEZ LES DISQUES

Tout est propre et contrôlé, on peut remettre en place les disques (des neufs si les anciens sont usés, évidemment) en alternant lisses et garnis dans l'ordre de montage. Ne remontez jamais des disques neufs à sec, trempez-les préalablement dans de l'huile de moteur.



◀ VERIFIEZ LA BUTEE

Même chose pour la butée, un coup d'œil vous évitera bien des soucis. Faites-la tourner à la main. Elle ne doit pas accrocher. Certaines motos ont une bille en guise de butée. Vérifiez si elle ne présente pas des marques d'usure et veillez à ne pas la perdre.

▶ REFERMEZ LE TOUT

On termine l'empilage par le plateau, puis les ressorts. Serrez ensuite les vis de pression (toujours en croix), mais pas comme une brute, car la noix en alu dans laquelle elles viennent se visser est très fragile... et très chère. Reposez ensuite le couvercle d'embrayage muni de son joint neuf. De nouveau, on sert doucement et en croix, sinon on risque de déformer le carter. Puis on remplit la boîte, on lubrifie le câble, et

