

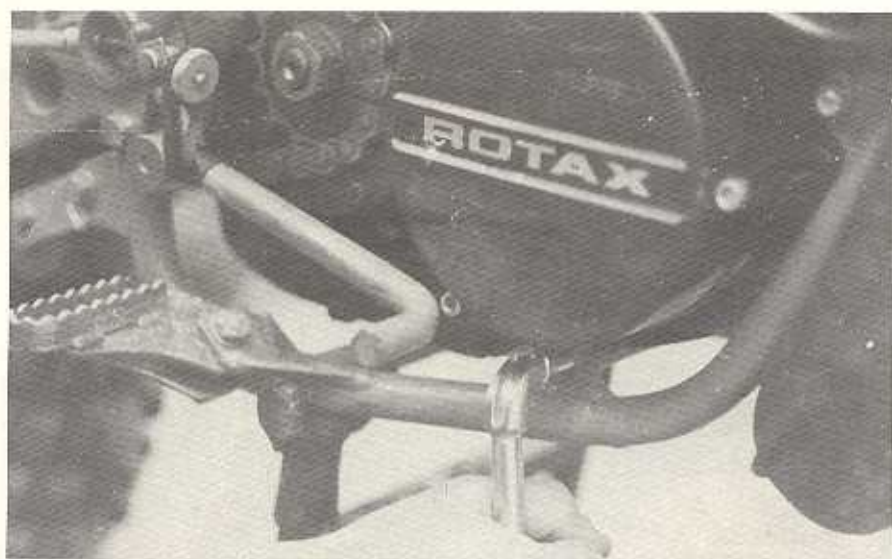
DE LA «CONFECTION» AU «SUR-MESURE»

Certes les mécaniques cross proposées aujourd'hui à la clientèle sont très élaborées, relativement fiables et très pensées. On peut très bien commander sa machine, aller la chercher, mettre du mélange dans le réservoir, kicker, et hop c'est parti. Peut-être par pour très longtemps, car, en effet, l'utilisateur très satisfait de sa belle et rutilante acquisition va, peu à peu, rencontrer un tas de petits problèmes, qui, mis les uns au bout des autres risquent fort de l'amener à l'arrêt complet. Déçu, il va accuser ceci, cela, et pourtant, une moto neuve... Et bien figurez-vous qu'une moto neuve, ça se prépare et ça s'entretient. Rien de bien compliqué, rien de sorcier, un peu de patience, assez de bon sens, quelques heures entre chaque course ou entraînement, et vous aurez ainsi beaucoup plus de chances de bien terminer et de vous amuser, et puis si vous aimez le cross, vous ne pourrez pas vous y dérober.

La moto neuve, oui mais..

Telle qu'elle est, elle peut ne pas vous convenir du premier coup. En général, à quelques détails près il peut se passer ceci.

En s'asseyant on découvrira déjà la position, bonne, mauvaise, moyenne, souvent le guidon d'origine y est pour pas mal le responsable. Une fois la bonne inclinaison trouvée, il se peut que son dessin soit trop ouvert ou trop fermé, ou encore qu'il soit trop large. Dans le cas où il est large, pas de problème, on le raccourcit, pour ce qui est du dessin, le commerce offre

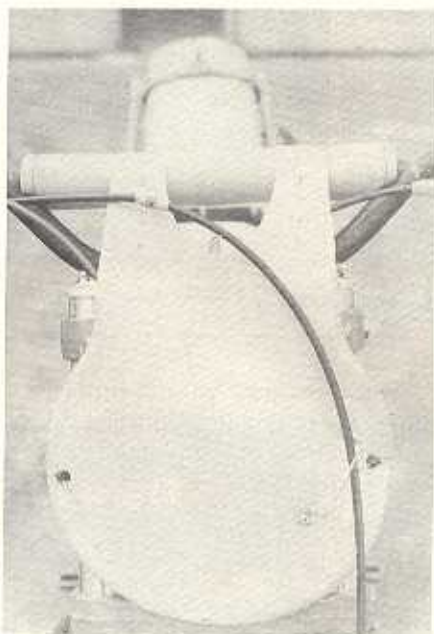


Serrage moteur, très important.

un grand choix et vous trouverez certainement celui qui vous va bien, Renthal, Moto Cross Marketing etc... Pour rester du côté du guidon, régler l'inclinaison des leviers de frein et d'embrayage ainsi que leur course. Vérifier que les poignées caoutchouc ne tournent pas sur leur support, si oui, les déposer, verser un dé à coudre de super dans chacune d'elles et les remonter, c'est garanti. Si vous ne voulez pas d'ennui du côté des gaz, n'hésitez pas à placer une poignée à tirage rectiligne si la votre ne l'est pas, en cas de chute vous apprécierez. En partant des commandes, suivre tous les passages de la cablerie, veiller à ce que les gaines ne soient pas coincées, que leur galbe soit suffisamment ouvert, et éventuellement, ne pas hésiter à les guider par des œilletons métalliques ou caoutchoutés, notamment sur la plaque numéro

avant. Si la barre de renfort de votre guidon est nue, habillez là d'un protecteur de mousse, ça peut servir en cas de choc. Contrôler également l'étanchéité de votre allumage, voir si les faisceaux de fils sont bien protégés et faire une étanchéité de sortie de volant avec une pâte aux silicones. Contrôler les fixations des garde-boue, et si vous découvrez que ça «dandine», mettez vous à l'œuvre, déposez, et reposez des plaques de Dural entre l'écrou et le pare boue, qui auront un effet de raidisseur et qui éviteront aussi l'effet emporte-pièce. Votre fourche avant méritera également des soufflets de protection si elle n'en a pas, ceci évitera d'abîmer vos plongeurs. Pour les pneumatiques, bien sûr, il est parfois nécessaire de les changer suivant la marque, ce sera en fonction des moyens. Le tendeur de chaîne devra également être l'objet de vos

inquiétudes, bon, inexistant, médiocre ; en fonction de cela il vous faudra aviser. Autre point important, les pneus sur les jantes, en général les jantes sont équipées de gripsters, parfois d'un seul ce qui sera insuffisant à l'arrière où il en faut deux. Vous pouvez aussi retenir le pneu par des rivets Pop, mais quoi qu'il en soit, il faudra apporter une grande attention à ce point. Détail, enlever d'office les arrêts de valves, ceci vous évitera leur arrachement car elles pourront aussi jouer librement. Et puis si vous voulez pinailler, collez de l'adhésif transparent sur les flancs de réservoir, elle restera belle, car la boue n'arrange rien. Et bien voilà en gros quelques modifs courantes à apporter lors de l'achat de votre moto neuve.



Bien surveiller les courbures des câbles, bien les guider.

Mais avant de partir...

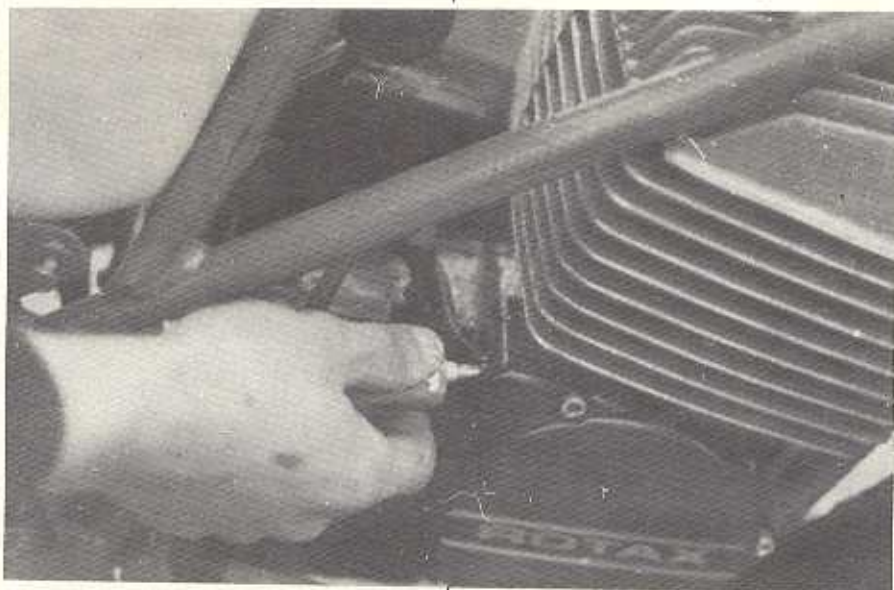
Il faudra bien se couvrir... trêve de plaisanteries. Avant de prendre la piste, il faut apporter le dernier coup de main, ce dernier comporte encore un tas de bricoles oh combien utiles.

Pour le rodage laisser en général le carburateur tel qu'il est au point de vue gicleur et diffuseur ; vérifiez sa propreté et le serrage de la bride de fixation ainsi que celui de la boîte à clapets s'il y en a. Démontez le cache de filtre à air. Enlevez l'élément mousse (au cas) le nettoyer à l'essence, le laisser sécher et l'imbiber de liquide spécial, souvent bleu, du

type Putoline ou similaire, ou encore d'huile de mélange, selon les goûts, le remonter, replacer le cache et même au besoin faire une étanchéité au ruban adhésif. Graisser la chaîne et vérifier sa tension, graisser l'ensemble des commandes (gaz, embrayage, freins). Vérifier que vous avez une huile convenable dans votre fourche



Les gripes pneus, à serrer.



Pour les faisceaux de fils qui sortent du volant, bien protéger le trou avec du mastic aux silicones.

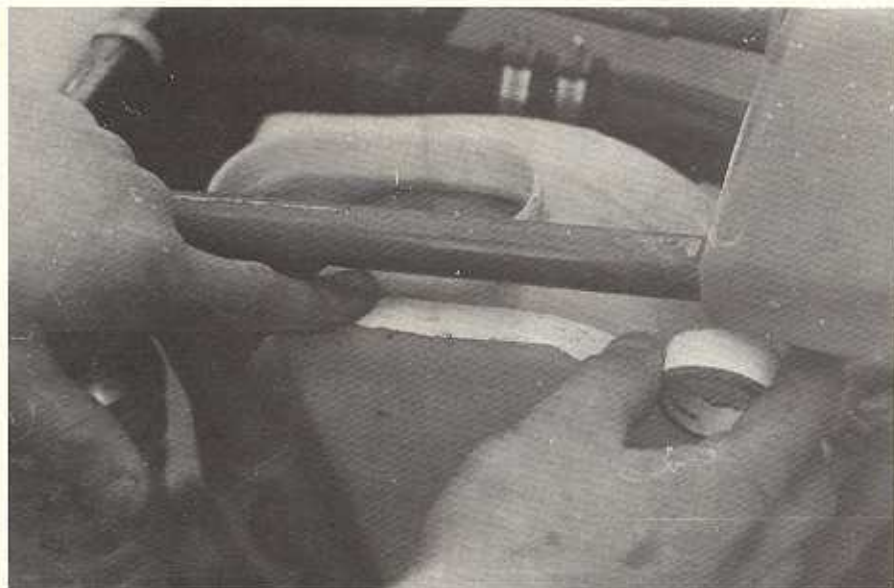
avant, si oui, pas de problème, dans le cas inverse, vidanger et essayer une Dexron quelconque, vous verrez après. Remonter les cache-joints sur les plongeurs, bourrer de graisse épaisse jusqu'au bord des fourreaux et replacer les caches. Et puis, point capital, les serrages, il faut tout, absolument tout contrôler et reserrer.

La liste est longue ; principalement nous retiendrons les serrages des fixations du moteur, des amortisseurs, du pot de détente, du guidon, des tés de fourche, des axes de roue, de l'axe de bras oscillant, des leviers, de la pédale de frein, des grippe-pneus, des rayons, des goujons de couronne arrière, les garde-boue...etc...etc... Vérifier également le serrage de la cuvette de direction et puis pour en finir, s'attacher les services d'un très bon capuchon de bougie, Lodge ou similaire, bien étanche et qui se fixe bien, et puis, pourquoi pas, monter un sélecteur à extrémité repliable pour éviter d'endommager l'arbre en cas de chute. Bien veiller aux proportions de mélange, le plein et c'est parti, deux réservoirs, et le rodage sera terminé. Important : notez que les huiles de synthèse perdent de leurs caractéristiques au bout de 8 à 10 jours.

Et après...

Après, et bien il y a encore un paquet de boulot. Si la bécane est saine, la laver bien sûr, en prenant bien

soin de bien camoufler certaines parties comme l'allumage, la sortie d'échappement, le filtre à air. Laver au lavojet mais à une température assez basse pour ne pas cuire la peinture, la selle, les joints divers. La sécher et la faire «péter» trois ou quatre minutes. Là, il faut la mettre «à poil», enlever la selle, le réservoir, les caches latéraux et faire un examen complet du châssis. Vérifier que rien ne s'est légèrement déformé,



La boîte à filtre, protégée au ruban adhésif.

qu'aucune soudure n'a tendance à lâcher, bref faire un bilan de santé du cadre. Enlever l'élément mousse du filtre d'air, le rincer à l'essence puis l'imbiber d'huile et le replacer, étancher le cache au ruban adhésif. Démontez le filtre à mélange, le rincer et le remonter. Démontez la cuve du carburateur et en principe monter un gicleur plus petit. Je dis bien en principe. Enlever la bougie et l'examiner, la nettoyer convenablement, contrôler l'écartement et la remonter ou bien en placer une neuve. En profiter au

graissez. On peut également la mettre à tremper pendant un ou deux jours avant de la graisser. Côté fourche, nettoyez le dessus des joints à l'essence pour faire disparaître la graisse additionnée de saletés et rebourez de graisse propre. Il faudra refaire le plein d'huile de chaque bras, en fonction de ce que vous avez observé précédemment (quantité, viscosité et pression d'air). La séance de resserage devra être bien sûr répétée car vous vous apercevrez qu'un grand nombre d'éléments en ont besoin, châssis, moteur, rayons, cuvette de direction, repose-pieds,



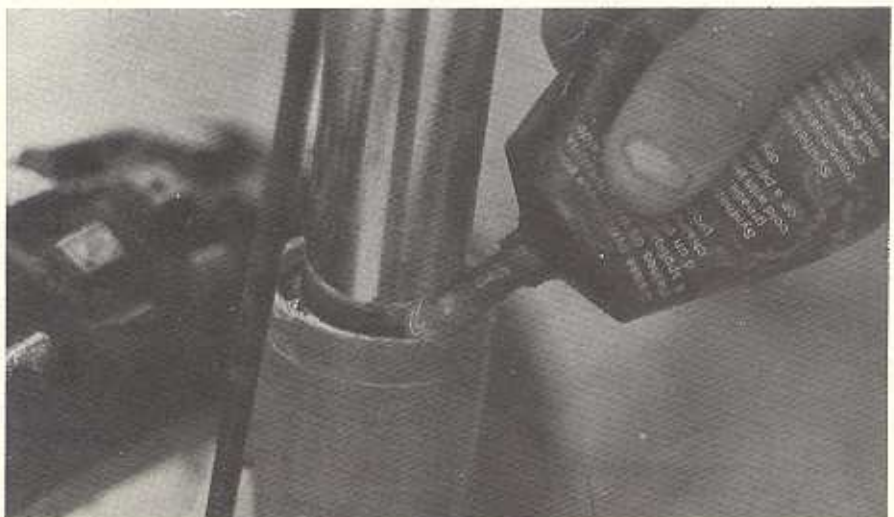
Bien surveiller la tension de vos rayons, surtout pour une bécane neuve.

patins de chaîne si nécessaire. En principe c'est OK. Vous pouvez la placer sur la caisse de bière qui est au fond de votre garage en attendant le départ du samedi ou du dimanche matin.

C'est tout...

Oui c'est tout, ou à peu près, car arrivé sur le circuit en fonction de son profil et de son état, il faudra régler la carburation, faire la pression des pneus et de la fourche et puis en route. Tout ce que nous avons dit, est assurément très banal, tellement banal, que pas mal de pilotes ne le font pas, et cassent ou encore critiquent exagérément leur matériel. Bien sûr ce n'est qu'un ensemble de petites choses qui toutes ensemble feront que vous avez de fortes chances de n'être que peu ou pas ennuyé. Ce n'est certes pas un cours de mécanique, et l'on n'a pas besoin d'être ingénieur pour s'en sortir, nous pensons simplement que ce peu est indispensable, utile, nécessaire, et que, n'importe quel pilote est à même d'assurer cette tâche. S'il aime le moto cross, il le fera d'ailleurs très normalement. Toutes les machines cassent à priori, mais si vous les aimez un peu vous les aiderez à moins casser ou à ne pas casser du tout, pensez-y et vous verrez que vous ne vous en plaindrez pas.

Texte et photos : Livio De Nadaï



Protection des joints de fourche avec de la graisse épaisse.

passage pour serrer votre culasse (en croix). Si vous êtes passé dans la boue et l'eau, démontez les moyeux de frein, nettoyez les et éventuellement passez un coup de brosse métallique sur les garnitures. Enlevez la chaîne (sèche), brossez la énergiquement et

échappement, garde-boue, tés de fourche, guidon, carburateur etc... tout écrou est à revoir. Assurez-vous également que le réservoir ne perd pas (autour du bouchon, dessous, ou encore au niveau de l'avant). Refaites la tension de la chaîne, vérifiez l'alignement, le serrage des roues et de l'axe de bras oscillant, changez les