

TUTO RECONDITIONNEMENT FOURCHE

1 – dépose du garde boue avant

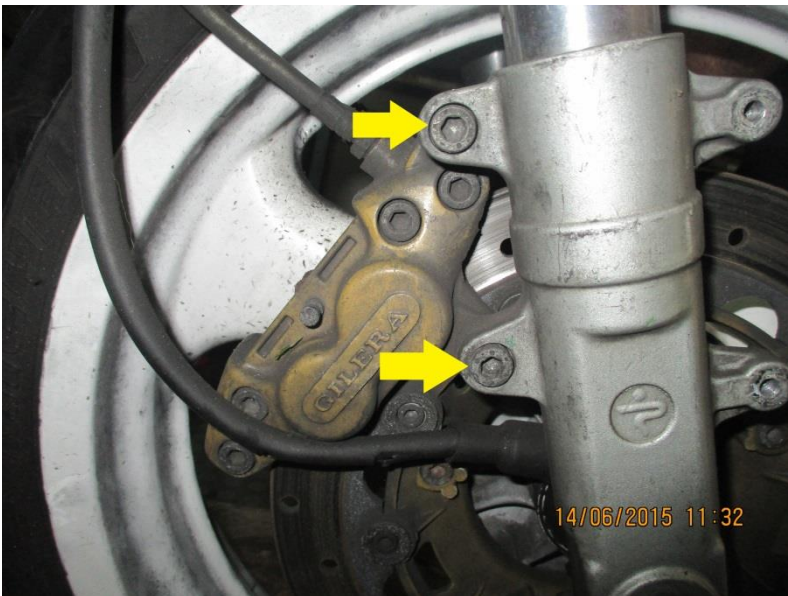
Démonter la partie arrière du garde boue puis dépose du garde boue 2 vis par coté



2 – dépose des étriers

2 vis par coté

Suspendre les étriers avec par exemple du fil de fer autour du cadre pour qu'ils ne gênent pas et ne tirent pas sur les durites.



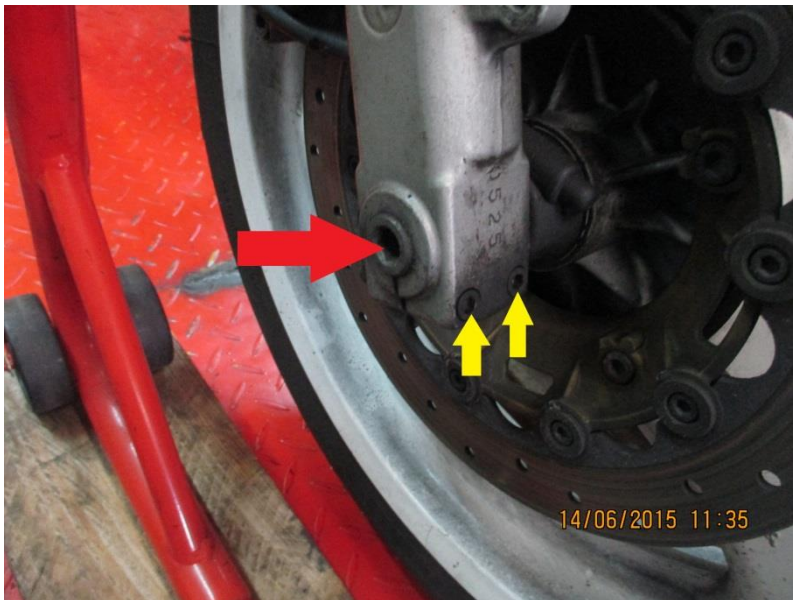
3 – dépose de la roue

Dévisser les deux vis qui serrent l'axe de roue puis desserrer un peu l'axe de roue

Repérer son passage et démonter le cable de compteur

dévisser l'axe de roue

Bien repérer le montage de l'entraînement de compteur et les entretoises



4 - dépose de la fourche

Desserrer la fourche au niveau du té supérieur (flèche rouge)

Desserrer le bouchon de la fourche (flèche jaune)



Desserrer la fourche au niveau du tè inférieur (flèches jaunes 2 vis par coté)



Ca y est la fourche est démontée (attention les bouchons sont desserrés, risque de fuite !)



5 - Vidange de la fourche

Finir de dévisser les bouchons et vidanger dans un bac approprié



6 – dépose des joints cache poussière et spi

Avec un tournevis moyen (trop petit on risque de plus abimer), on fait sauter le joint cache poussière.

Toujours avec un tournevis on retire le circlip qui est pris dans une gorge.

Enfin, on coince (avec les protections adéquates) et en serrant modérément le fourreau de fourche dans l'étau. Puis on tire quelques coups secs sur le tube pour sortir le joint spi.



Voila comment se présente l'affaire une fois démontée.

Dans l'ordre bague supérieure fixée sur le tube, bague inférieure, rondelle, joint spi, circlip et cache poussière.



7 – démontage et remplacement des bagues de coulissement

Retirer les bagues supérieures avec un petit tournevis pour écarter



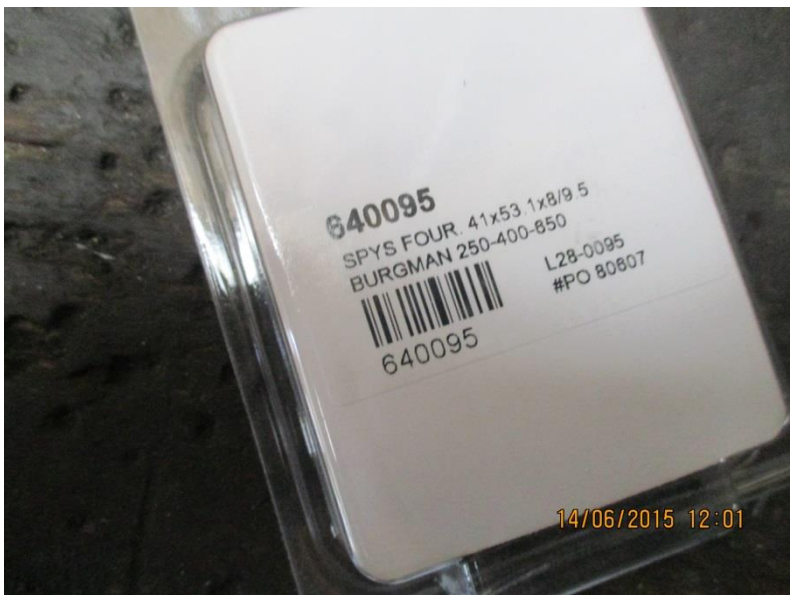
Puis retirer les bagues inférieures



8 - remplacer le joint spi dimensions 41*53*8/9.5

Disponible sur le net ou chez les motocistes.

Attention à la hauteur, on peut trouver des joints de hauteur 10 qui empêchent de remonter le circlip.



9 - remplacer les bagues inférieures

En adaptable, il faut se tourner vers des bagues de dimensions 41*20*2 d'aprilia 250RS de 1998-2002, disponibles en marque KTECH KGBS-009 (env 2*13€)



10 – remplacer les bagues supérieures

Certains ont remplacé les bagues supérieures par des équivalents de chez yamaha TDM 3VD référence Yamaha 3VD231351000 (env 2*15€).

Attention, lors de la réalisation du tuto nous n'avons pas pu monter ces bagues trop épaisses



11 – remplissage d'huile

Une fois l'ensemble des bagues, circlips et joints en place sur le tube, on remonte avec précaution l'ensemble, notamment pour le joint spi (de préférence avec l'outil adapté sinon on fait attention et on tapote de chaque côté avec un outil non pointu)

Ensuite, on remplit d'huile.

D'origine le volume par tube est de 400 ml et la viscosité de 10W.

Une amélioration possible est d'augmenter la viscosité pour freiner plus les mouvements de fourche. J'ai opté pour 15 en compression (tube gauche de la moto) et 12 en détente (tube droit de la moto).

(La viscosité 12 est obtenue en mélangeant de la 10 et de la 15. 200ml de 10 et 200ml de 15).

Une amélioration parfois proposée est d'augmenter légèrement le volume d'huile – à vérifier

12 – remontage de la fourche

Procéder en ordre inverse.

Remettre la fourche dans les tés.

Resserrer le té inférieur

Resserrer modérément le bouchon de fourche

Resserrer le té supérieur

Remonter la roue avant, attention aux entretoises et au câble de compteur

Resserrer l'axe de roue et les deux vis de bas de fourche

Remonter les étriers de frein, ne pas oublier de pomper pour serrer les plaquettes

Remonter le garde boue

C'est fini