

Ce petit livre a été édité afin de permettre à un amateur sans connaissances spéciales de démonter et remonter complètement un moteur et d'entretenir sa moto de collection. Il y a peu de texte, beaucoup de photos afin de faciliter la compréhension. Les cotes, les tolérances indiquées sont "larges", les pièces neuves n'existant plus, il s'agit plutôt d'obtenir un fonctionnement satisfaisant avec le matériel disponible plutôt que de rechercher la performance.

Avant de commencer, il faut s'équiper d'un minimum d'outillage. Il ne s'agit pas d'acquérir des outils de très grande qualité, mais plutôt d'outils adaptés. On trouve dans le commerce (par correspondance, en supermarché, vente "au camion") des boîtes à outils à bas prix, parfaitement adaptées au démontage occasionnel de petits moteurs.

Par contre l'utilisation d'outillage de grande qualité mais non dimensionné (tournevis cruciforme trop petit, clé plate usée donc trop large) peut se révéler catastrophique. L'outil doit s'adapter parfaitement à la pièce à dévisser, sans aucun jeu.

En aucun cas il ne faut insister si manifestement l'outil n'est pas adapté. Le dernier montage date de plusieurs décennies, ce sera plus difficile que lorsque la moto roulait tous les jours. On retiendra qu'un boulon ou une vis 6 pans se tourne logiquement avec une clé à pipe ou à œil 6 pans. Une clé 12 pans offre plus de positions de prise, mais "attrape" sur la crête des arêtes de la pièce. Avec un risque important de ripage. Les clés plates sont à éviter autant que possible: elles ne portent que sur 2 faces sur les 6 d'une tête de vis. Une clé à pipe "pas chère" sera aussi solide qu'une autre. Le fabricant aura compensé la qualité moyenne de l'acier par une épaisseur plus importante. Dans certains cas assez rares, le passage prévu ne permettra pas d'introduire une telle clé. Il vous faudra acheter un outil plus fin, plus onéreux. Un tournevis cruciforme qui "nage", un tournevis plat qui ne tient pas toute la largeur de la tête de vis ne doivent pas être utilisés.

Travaillez au calme, sur un plan de travail suffisamment large, bien éclairé, réservez vous du temps. La mémoire retient inconsciemment l'historique d'un démontage, l'emplacement des pièces pendant 48 heures. Pas pendant 6 mois. Reportez à plus tard votre partie de mécanique, plutôt que d'entreprendre plusieurs travaux en même temps. Enfin réfléchissez, anticipez, toujours. Pensez à l'essence qui peut s'écouler à côté de la chaudière ou près de votre cigarette.

Pensez lorsqu'une pièce force au dévissage où vont aller taper vos doigts, le dos de votre main quand ça "va venir" d'un coup. Pensez à l'équilibre de vos pièces sur le bord de l'établi, à la stabilité de la moto si des enfants s'approchent.

Vous vous rendrez vite compte que la mécanique c'est facile, extrêmement rentable et valorisant. Les mécaniciens professionnels, si souvent bourrus, débordés, se dérident si vous les abordez avec sympathie, en sachant, comme eux, de quoi vous parlez. La plupart vous donneront alors des conseils, vous prêteront des outils, ou vous démonteront pour quelques Euros ou une bouteille de Bordeaux la pièce récalcitrante. Sans attendre: vous avez l'objet sous le bras, ce sera vite fait.

En contrepartie, pensez à eux, ayez l'esprit motard! Le mécano se propose de vous vendre l'embellage qu'il vous a aidé à extraire, mais plus cher de 20 Euros que celui du site Internet? Achetez quand même chez lui. Soyez correct. Pensez à ce que ça vous aurait coûté s'il n'avait pas été là...

Mon site internet, <http://www.dtmx125.com> est régulièrement actualisé pour vous aider. Vous pouvez me joindre sur mon Email (ricomoto1@gmail.com) pour tout renseignement complémentaire.

Joël PELISSIER – Eric MATILLON