

REVISION ET/OU CHANGEMENT D'UN EMBRAYAGE DE 1200VMAX

Après de nombreux kilomètres écumés sur le bitume des routes sinueuses de notre beau continent, il se peut que la fatigue de votre embrayage se fasse ressentir...45000 kms en ce qui me concerne ont suffi à faire ressentir sa fatigue...

Plusieurs solutions s'offrent alors à vous:

- Rester en embrayage type d'origine en effectuant un simple changement de disques.



- Passer en système Lock-Up (plutôt réservé aux furieux de la poignée, aux abonnés de la piste par exemple...)



- Monter un plateau renforcé Barnett en conservant les disques d'origine (ou un embrayage Barnett complet c'est possible aussi)
Ce système permet en outre d'obtenir une meilleure motricité à la roue arrière mais nécessite aussi un léger apprentissage pour maîtriser son fonctionnement plus « agressif » incitant aux nombreux wheelings...



Personnellement, j'ai opté pour le plateau Barnett.
Après réception du plateau renforcé Barnett référence SR2 (acheté aux States pour environ 120 euros frais de port compris) il est temps de passer au montage de celui-ci...

Votre système d'embrayage sur le Vmax1200 se situe sur le coté droit du monstre lorsque vous le chevauchez. Pour la suite des évènements, il sera nécessaire de démonter repose-pied et pédale de frein arrière pour vous faciliter le travail.



DEMONTAGE EMBRAYAGE :

L'idéal étant de disposer d'une table de levage (c'est mon cas) afin d'effectuer au passage une petite vidange si celle-ci est méritée. A noter que la vidange n'est pas obligatoire : une simple inclinaison de la moto pour effectuer cette opération peut suffir avec une remise au niveau de l'huile une fois terminé (utilisation de la béquille latérale).

Commencez par ouvrir le carter d'embrayage en retirant les 9 vis BTR situées sur son pourtour (clé Allen de 5). En effectuant cette opération, faites très attention à ne pas perdre les 2 douilles de centrage qui vous seront elles aussi indispensables au remontage. Vous remarquerez aussi que certaines vis BTR sont plus longues et donc à repérer pour le remontage ultérieur.

En ôtant le joint, vérifier la propreté des plans de celui-ci voir les nettoyer (sans rayer ou ni usiner ces lèvres, à l'aide d'une simple lame de cutter par exemple)



Vous pourrez alors ultérieurement réutiliser votre joint si celui-ci est dans un état irréprochable (pour les radins) ou en acheter un nouveau afin d'éviter toute mauvaise surprise.



Il est certainement utile de préciser qu'il est fortement déconseillé d'agir à partir de maintenant sur votre levier d'embrayage !!!

C'est maintenant le moment de desserrer en croix (pour ne pas voiler le ressort diaphragme) les 6 vis qui maintiennent la rondelle d'appui contre le ressort à diaphragme et le plateau de pression d'origine dans son logement :



Vous pouvez dès lors retirer aussi le plateau de pression ce qui vous permettra ensuite de pouvoir accéder à l'empilage des disques. Attention lors de leur extraction, vous devez bien repérer l'ordre de ces 7 disques garnis et 6 disques lisses...



Vous avez maintenant devant vous le système d'embrayage de votre bécane : un empilage de disques comprimé par un ressort dit « à diaphragme ». En actionnant votre levier, vous permettez aux différents disques de ne plus être en entraînement par friction ; il n'y a alors plus aucun entraînement non plus entre arbre primaire de boîte de vitesses et arbre moteur : vous débrayez...

Bien entendu, en relâchant votre levier, la friction s'effectue, l'entraînement est alors engendré sans patinage si les éléments de votre système sont tous en bon état !

Il est temps de faire un constat sur l'usure trop importante ou non de vos disques.
Comme d'habitude, à nous la revue technique qui nous éclaire sur ce point précis.
L'utilisation d'un bon pied à coulisse s'avère nécessaire pour connaître le verdict :

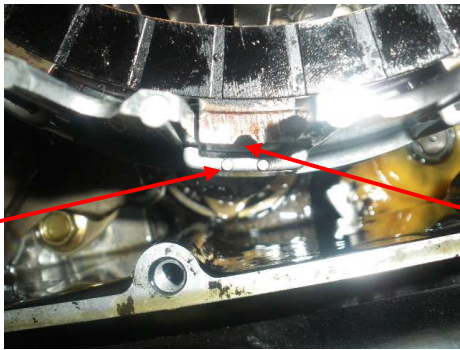
- Disques lisses(6) : épaisseur 2,2 à 2,4 mm vérifier qu'ils ne soient pas trop voilés.
- Disques garnis(7) : épaisseur 2,9 à 3,1 mm avec valeur limite à 2,8mm.

A vous de remplacer ou non les disques garnis suivant ces intervalles de tolérance et les disques lisses si trop voilés...

Il se peut aussi que votre ressort diaphragme soit avachi et donc à changer.

REMONTAGE EMBRAYAGE :

Tout d'abord il est conseillé d'enduire d'huile moteur tous les disques lisses et garnis.
On va alors empiler les disques en commençant par un garni au fond et en alignant son encoche simple avec les deux points de marquage situés sur la cloche d'embrayage :



Et on alterne disque garni puis disque lisse en veillant à ce que l'arrête saillante de la tranche (à l'opposé de l'arrête légèrement arrondie) du disque lisse soit orientée vers le fond. On respectera le marquage pour chacun des disques garnis. A noter que le dernier disque garni a lui une encoche plus large qui sera elle aussi aligné avec les deux points repère de la cloche.

Voilà, l'empilage est fini, le moment est venu de choisir entre :

- le remontage du plateau de pression d'origine avec son ressort diaphragme et sa rondelle d'appui à l'aide des 6 vis d'origine elles aussi :



A noter que le plateau d'origine présente un repère qu'il est nécessaire de faire correspondre avec celui de la noix d'embrayage.

ou bien

- le montage du plateau renforcé Barnett via ses 6 ressorts de pression puis 6 rondelles et ses 6 vis renforcées :



dans les deux cas de figure il est impératif de serrer les vis en croix et de façon progressive de 0,8 mkg à 1 mkg maxi à l'aide d'une clé dynamométrique ! (empruntée au mécano du coin...) Sans le respect de cette consigne on s'expose à la casse de l'une voir plusieurs d'entre elles.

Il ne reste plus qu'à remonter le carter d'embrayage en ayant huilé le joint neuf (ou celui récupéré...) et en ayant pris soin de bien repositionner les deux pions de centrage à leur place avant de serrer les vis BTR en croix pour éviter toute déformation inutile...
On remet en place le repose-pied et la pédale de frein arrière et roulez jeunesse !



Club du Sud Ouest