

Démontage boîtier, bloc de compression. Remplacement des bagues de friction, joints spi et huile Fourche Marzo – 250 Gasgas EC 2003

---- **Avertissements** ---

- Je ne suis responsable que de moi-même... et encore... pas toujours...
- J'ai fait ce document pour ceux qui auraient le courage de se lancer dans la chose, ou pour ceux qui comme moi, n'ont pas trop de tunes, et sont plus ou moins obligés de faire eux mêmes plutôt que de faire faire par des pros... donc... les pros... c'est pas la peine de me pourrir ou de me faire la gueule... Votre succès et votre richesse ne tient qu'à votre compétence, à votre amabilité et à votre sens du commerce et non pas au fait de dévoiler ou non des quelconques secrets ou techniques... d'ailleurs je ne dévoile rien... à part des jantes... et quelques jolies berbères de temps à autres...
- Ce doc est valable pour ceux qui désireraient changer uniquement leur joint spi – Si vous changez les bagues, y faut aussi changer les spi !!!
- Afin d'essayer de rendre ce doc un peu moins rébarbatif, je l'ai ponctué de plaisanteries plus que douteuses... Alors les éternels-casses-bonbons-éternels, si ça vous gave, c'est pas un pdf, ce document est ouvert... vous n'avez qu'à virer ski vous plé pas, sans vous croire obligé de dire que je suis nul à toutes les filles que je drague...
- Pour les mêmes ou d'autres casse c... qui trouveraient à redire à chaque phrase « mécanique » du doc, sachez que je me contrefous qu'il faille faire plutôt comme ceci que comme cela, si c'est juste pour faire voir que vous vous y connaissez mieux que moi...
- Pour les bons qui auraient **de bonnes** idées ou **de bonnes** remarques à faire, y'a mon mail à la fin du doc, n'hésitez pas, bordel !!!
- Y'a sûrement plein de photos d'aurtaugraphe... ben... c'est comme ça...
- Si ce document vous sauve la vie, vous pouvez toujours m'envoyer quelques millions d'euros en remerciement... ou votre femme, si elle est bonne... (pour le ménage évidemment, kess que vous voulez que je fasse d'autre d'une bonne...)
- A mettre une page d'avertissements faut bien que je la remplisse alors bon... je la rempli... mais pas la bonne.....
- Pourquoi les Belges nagent au milieu et au fond de la piscine ??? Parce qu'il sont comme moi, un peu bête sur les bords et pas si con, au fond... (sauf que pour moi c'est vrai... que je suis bête et pas si con... pas que je nage au fond... quoi que...)
- La page est presque remplie, c'est cool...
- Le voisin est un animal nuisible assez proche de l'homme – Desproges...
- Mieux vaut une mauvaise paix qu'une bonne guerre – Je sais pas qui.....
- Vous pouvez pas imaginer jusqu'où peut vous mener le fait de parler de joints spi de fourche - Moi

1 Démontage

Ne jamais serrer les tubes de fourches dans un étau !!!

Pour le remplacement des bagues, et des joints spi, il n'est pas nécessaire, de démonter le bloc de compression, le boîtier et le plongeur, qui se trouvent dans le tube, comme c'es décrit plus loin. Le démontage du bouchon, du ressort, de la tige de renvoi de détente et du clips de maintien des spi suffisent. Moi, je démonte quand même le tout afin de faire un contrôle des divers joints, des clapets de compression, ainsi qu'un bon nettoyage des bidules divers et variés.

- En théorie mieux vaudrait commencer par nettoyer la brèle... ce que j'ai omis de faire, mais bon...
- Je vous fais gré du démontage de la plaque phare et de la roue avant...
- De ce que j'ai lu, (merci Shaft), avant de tout démonter, il faut aussi dévisser à fond les réglages de compression et de détente...
- Je ne vous dirai pas à chaque pièce démontée, de la nettoyer et gnagnagni et gnagnagna... Si vous vous attaquez à changer les bagues de friction d'une fourche, je vous imagine assez mécano pour juger de vous même si une pièce doit être nettoyée...
- Avant d'enlever les tubes des tés, **DÉBLOQUER** les bouchons quand les tubes sont encore sur les tés, (les débloquer, juste, genre un quart de tour) Ne pas oublier, car une fois les tubes démontés, c'est quasiment impossible d'avoir assez de prise sur les tubes pour débloquer les bouchons :



- Démontez l'étrier de frein
- Démontez les protections de tubes



- Procéder au démontage du tube



Pas la peine que je m'étale sur la manière de démonter le tube, si vous êtes pas foutu de le démonter tout seul, n'allez pas plus loin, arrêtez tout et amenez votre moto à un sorcier.....

(Une astuce... si une des vis de tés ne veut pas venir au desserrage... avant de la bousiller, remonter l'une ou les deux autres vis que vous aviez démonté, et qui elles, sont venues, les serrer très fort, puis essayer de desserrer celle qui veut pas viendre... changez pas de main, elle devrait venir... Cette technique, bien que non miraculeuse marche quand-même super bien en général et pour toute vis d'un ensemble de vis, qui ne veut pas venir...)

- Le tube démonté, se débrouiller pour le bloquer (si besoin est) d'une manière non agressive. (mordache alu large, bois, etc... moi j'ai une presse en bois à l'ancienne, ça le fait nickel)



- Dévisser complètement le bouchon (même une fois complètement dévissé, ne vous étonnez pas qu'il ne sorte pas, c'est normal, il tient encore par un autre endroit.....) :



- Une fois le bouchon dévissé, virez l'ensemble de la presse et faire descendre le fourreau :



- En comprimant un peu le ressort ou en passant entre les spires (moi je fais comme ça...) bloquez le contre écrou (la pièce bleu métallisée) avec une clef plate (19) pour pouvoir découpler le bouchon en le dévissant par dessus avec une autre clef (19 - voir photo de la page suivante).



- Une fois le bouchon décollé du reste, retournez-le et récupérez l'espèce « d'entretoise-cale-embout-de-ressort » en plastoc blanc, qui a du rester au fond du bouchon :



L'espèce « d'entretoise-cale-embout-de-ressort » enlevée :



- Virez le ressort du tube. Il doit venir tout seul. (Vérifiez que la rondelle « du bas du ressort » ne soit pas restée collé par l'huile au bas du ressort, justement. Si ce n'est pas le cas, il faudra récupérer cette rondelle quand vous vidangerez l'huile.)
- Une fois le ressort enlevé, vous devriez avoir ça :



- Faire deux ou trois petits aller-retour violent avec le plongeur (tout l'ensemble qui est sur la photo précédente) afin de faire légèrement sortir la tigette en alu, de renvoi de détente, qui est au centre du biniou. Cette tigette n'est pas fixé, elle devrait remonter un peu en actionnant le plongeur, sinon, ben... démerdez-vous !!! Sur la photo ci-dessous on la voit, à moitié sortie :



- Virez-là complètement ('tention, elle est longue et c'est pas un fer à béton de 16...)
- Faire rentrer le plongeur dans le tube et renverser le tube au dessus d'un récipient pour vidanger le plus d'huile possible.
- Récupérer au passage la rondelle de bas de ressort, si elle n'était pas collée au ressort :



- Même quand il n'y'a plus d'huile qui coule... y'en a encore pas mal dans le biniou !!!
- Pour la vider, actionner plusieurs fois le plongeur, jusqu'au fond :



- Retourner de nouveau le tube au dessus du récipient et ohhhhhh miracle... de l'huile de fourche.... Oaaaaahhhh dis donc !!! C'est plus fiable que Lourdes.....
- Recommencer la manip jusqu'à ce qu'il n'y ait plus d'huile qui coule... en gros... 5 fois... pffffff, c'est chiant, je sais... (en plus va falloir faire pareil au remontage, pour virer les bulles d'air hi, hi, hi...)

Bon, maintenant... suivez bien parce que jusqu'à là, c'était le club med, mais now, ça va se corser un peu... Il s'agit de découpler tout le bordel qui est à l'intérieur du tube pour pouvoir le sortir (le bordel) à savoir, plongeur, boîtier, bloc de compression etc... (non obligatoire pour changer les bagues et les spi. A ce stade il suffit d'aller directement page 14 – séparation du tube et du fourreau, mais bon, moi je préfère démonter l'intérieur pour bien nettoyer et contrôler les divers éléments). Le but du jeu c'est justement d'arriver à dévisser le bloc de compression qui se situe en bas du tube de fourche. Pour ce... voir... page suivante... pffffff



Vi, vi... c'est bien par là que ça se passe...

- Vous démerder pour bloquer le tube par « la chape » (genre dans l'étau) et avec la bonne clef à pipe (21) tenter de dévisser le bloc compression :



Et alors là, au moment du dévissage, le monde se divise en deux... Tou hi hu hi houuuuuu...

Y'a ceux chez qui ça se dévisse (qui peuvent donc sauter les 12.257 étapes suivantes) et les autres... chez qui tout le bordel, « tourne dans le vide... ». C'est là qu'il faut le fameux OUTIL SPECIAL qui doit coûter 3 milliard d'euros japonais chez Gasgas... Alors chacun y va de sa technique... moi j'en ai fait un avec un tub de PVC de 40 ou 50, je sais plus... 40... que j'ai chauffé, mis en forme sur le biniou un jour que ça avait bien voulu se dévisser, puis que j'avais meulé au touret pour réduire l'ép, comme une énorme clef à pipe mais très fine, sinon ça rentre pas :



Pour que tout le monde comprenne... En fait.. quand on devisse le bloc de comp, à la clef à pipe, tout l'intérieur peut tourner, comme quand on devisse un écrou et que la vis tourne aussi... y faut donc tenir la « vis » avec une autre clef. Là y faut tenir le « boîtier » à l'intérieur du tube. Le problème, c'est que c'est la merde grave parce que le bordel qu'il faut tenir dedans, il est monstrueux et très peu accessible (ça doit être du cinquante douze au moins) - Le « contre écrou » qu'il faut bloquer, à l'intérieur du tube, c'est la forme hexagonale, en bout du « boîtier » entouré en rouge...):

(Sur la tof, c'est déjà démonté... pour montrer la gueule que ça a, dedans...)



- Donc là, pour pas que ça tourne dedans, vous vous démerdez... Je vous ai donné ma technique, d'autre m'ont dit faire juste deux encoches sur un tube, j'ai jamais vraiment compris leur bins...
- Bref... pour ceux qui sont encore là, et qui ont réussi à se fabriquer l'outil qui permettra de bloquer le boîtier, à l'intérieur, on reprend... en enfilant l'outil spécial dans le tube :



- On le tient d'une main (l'outil) et de l'autre main, armé de la clef à pipe de 21, on dévisse le bloc compression de l'autre coté... Si, si... c'est possible...



Voilà le bloc compression à moitié dévissé



Puis une fois démonté :



- Maintenant, vous devriez pouvoir sortir sans souci tout le bordel qui est à l'intérieur du tube :



- Mettre tout le bordel de côté, à l'abri du regard de ceux qui veulent la bombe atomique et qui, à la vue de tout ce bordel, pourraient croire aisément que vous êtes en train d'en fabriquer une...

Il va s'agir maintenant de séparer le tube et le fourreau.

- D'abord, sortir le cache poussière de son logement :



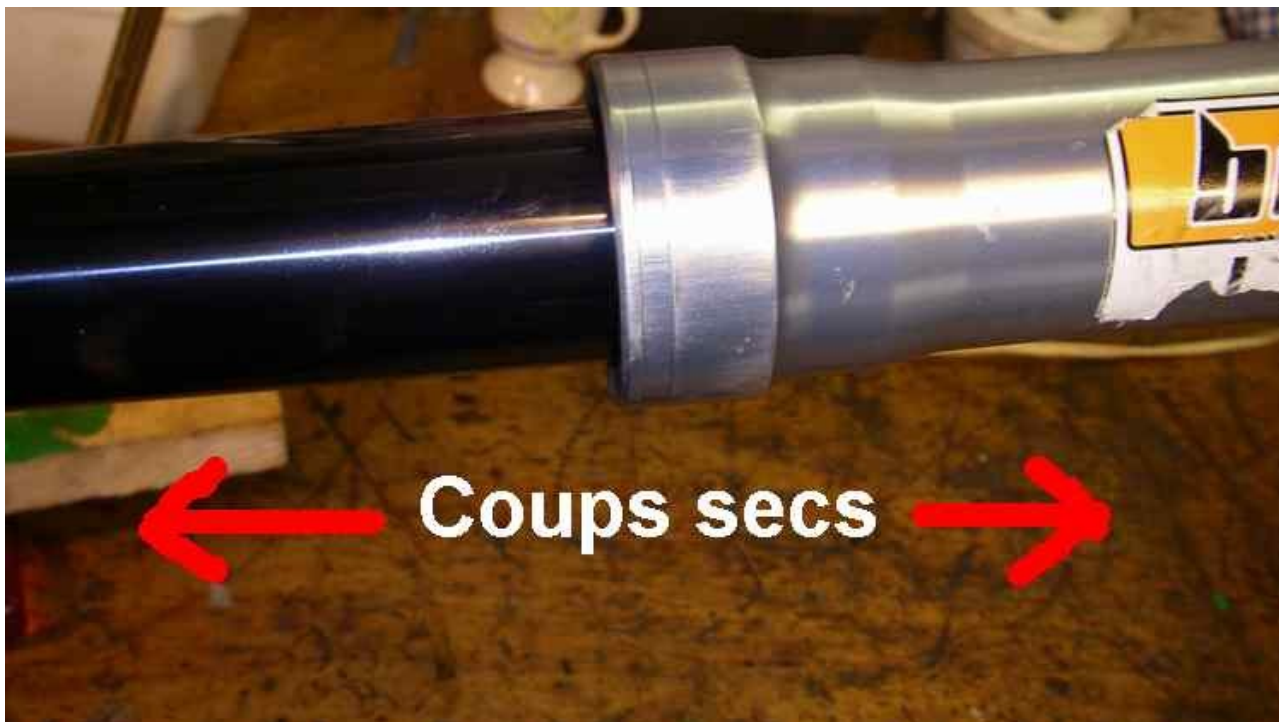
Ensuite, en bas du FOURREAU, sous le cache poussière, enlever l'espèce de circlips qui maintient le joint spi, à l'aide d'un petit tournevis plat que vous glisserez alternativement dans les 3 encoches prévue à cet effet, (allez voir la gueule du circlips sur la photo d'après, pour mieux comprendre celle-là) :



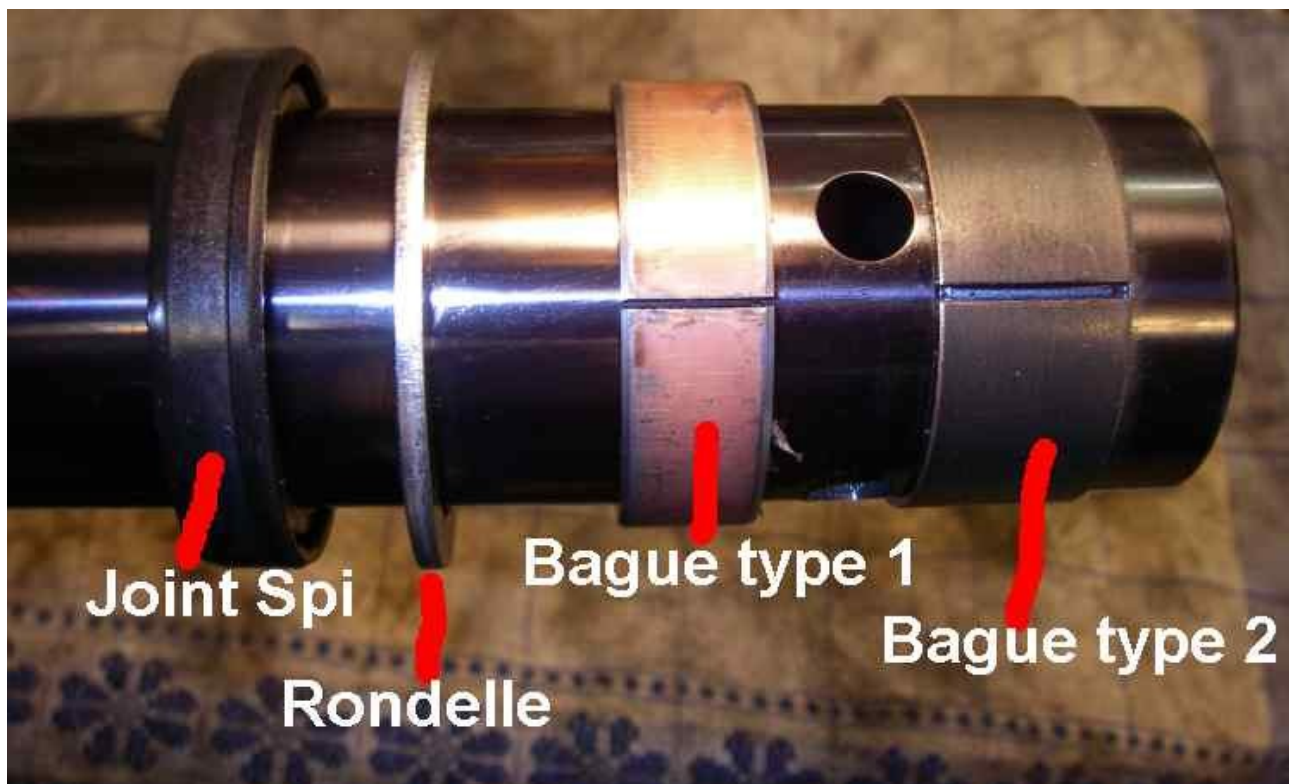
Le circlips en question :



Une fois le clips enlevé, y'a plus qu'à jouer les gros bourrin... Enfin pas trop gros quand-même... A savoir que pour séparer tube et fourreau, le but est de faire sortir le joint spi, en bloquant le tube, par exemple, et en mettant des « coups secs » avec le fourreau en bout de course, pas trop fort quand-même... (à la main, les coups...). Le joint spi va sortir petit à petit du fourreau, une fois sorti le tube et fourreau se déboîtent.



Au bout du tube, vous allez vous retrouver avec un tas de « bins » : Cache poussière, Joint spi, rondelle, bague de type 1 ; bague de type 2



Comme vous devriez le constater sur la photo de la page d'avant, les bagues sont fendues, même les neuves... Non, non., vous ne vous êtes pas encore fait entuber... (c'est le cas de pas le dire), c'est normal, c'est pour le montage et le démontage... (comment ça, je suis con ??? ça va... on peut déconner un peu aussi...). Bref pour les sortir, il vous suffira donc de passer un moyen tournevis plat dans la fente... des bagues... et de les écarter... les bagues... (je dis les bagues, parce que comme y'a aussi des filles qui font de la mécanique elles pourraient croire..... euh... non...je dis rien...)



Les divers éléments une fois démontés :



Ce que peut donner une bague attaquée par des bavures présentes sur un des trous du tube
(un des trous qui sont au niveau du tournevis, 2 photo plus haut) :



L'autre côté de la même bague (type 1):



2 Remontage

Définition du gros con de Robert :

◆ Action de remonter.

De "Re" : ben... re...

Et « Monter » : Mettre en état de fonctionner, de servir, en assemblant les différentes parties

Des fois... ça le fait pas, de fonctionner... on remonte et paf, comme par magie, sans qu'on sache pourquoi, ça fonctionne pas.....

Bon ben pour le remontage, démerdez-vous... si vous êtes pas foutu de remonter, fallait pas démonter !!!!!

Ça va, je rigole...

Allez... avant de remonter... une petite photo cadeau bonus....



(Shaft... tu penses à moi pour des stickers neufs...)

Le jeu du siècle... devinez la pièce qui manque ?

Nan... elle est pas de marque Durex

Allez, je vous le donne dans le mile, y manque le circlips (p15)

Alors d'abord, ne soyez pas obnubilé par le remontage de vos bagues et du spi tout neuf, comme vous l'êtes par le 95 C de la voisine qui bronze en monokini sur son transat, vous risqueriez d'oublier de **REMONTÉ EN PREMIER SUR LE TUBE, LE CACHE-POUSSIÈREUHHHHH !!!** (Je le dis très fort parce que on peut l'oublier et une fois tout remonté, pour le mettre fo scier les tubes, ça le fait moyen moins)

Néanmoins, avant de remonter les caches poussièrehhh, scotchez les reliefs des tubes afin de ne pas niquer les lèvres du joint spi tout neuf (vous pouvez niquer celles de la voisine mais c'est pas dit que ça vous coûte moins cher que le joint spi...):



WD40... pshiiiiitttt de partout... Et zy-va que je t'enfile le cache poussière, puis mon gros joint, suivi de la rondelle et des bagues toute neuves que vous aurez commandées au préalable, chez votre concess, payées la peau des c... et attendues plus d'un mois et demi puis renvoyées chez le concess parce que c'était pas les bonnes, et qu'ils vous aura enfin renvoyé les bonnes (là, je plaisante pas du tout, c'est véridique... Par pudeur et ne sachant pas jusqu'à quel niveau il fut responsable de cette ignoble attente et de cette non-moins méprisable tromperie de modèle, je tairais le nom de ce concess néanmoins célèbre... a priori ça serait pas de sa faute... mais celle de son fournisseur...)



Pis on vire le scotch, on écarte la bague « tube » et... hop... Gerflor fait des dalles...



S'assurer que la bague « tube » (de type 2) soit bien rentré dans la rainure du tube et censée l'accueillir.

Rentrer le tube dans le fourreau, et faire rentrer la bagues « fourreau » de type 1, un dans le logement du fourreau prévu pour l'accueillir (je sais, c'est pas forcément évident, moi je fais rentrer en poussant

délicatement avec le spi, en appuyant dessus, avec le bout des doigts et ça rentre, si quelqu'un a mieux, comme technique, ce serait bien venu) :



Faire glisser la rondelle (j'ai dit glisser... c'est pas la peine de vous jeter sur la voisine...), puis faire rentrer le joint spi dans son logement (démerdez-vous, j'ai pas de technique miracle). Remettre le clips, NE PAS GAVER DE GRAISSE !!! (tu confirmes Shaft ???). WD 40 pshiiiiittttt pis remontage du cache poussière.

Remontez tout le bordel qui va dans le tube et que vous aviez mis de coté (ensemble boîtier, plongeur, etc...)



Revisez le bloc de compression, si besoin bloquer l'intérieur avec votre outil spécial...



Une fois le bloc de comp revissé, essayez de maintenir le tube de fourche droit, pour remplir d'huile et de pouvoir faire un niveau correct, à plat.



Pour le remplissage et le niveau d'huile, ça se fait sans le ressort :



Remplir d'huile jusqu'au contre écrou bleu... Oranginaaaaaaa..... re remplir.... Re orangina.... Et quand tout est plein, que y'a plus d'air laisser 120mm d'air (enduro : 120 / cross : 90-100mm). Moi, c'est technique lame de scie à métaux et réglet : Je plonge doucement jusqu'à 120... si c'est sec je rajoute... si c'est mouillé, j'enlève...



(Oui, je sais, j'ai écrit 120 et sur la photo, y'a 180... j'ai pas 12 mains... j'ai du lâcher le réglet pour prendre la photo...

Z'avez plus qu'à remettre la rondelle, remettre, le ressort, remonter le bouchon avec la cale en plastoc, revisser le bouchon, remonter les tubes, la roue, la plaque phare, la voisine, l'étrier, les machins, les trucs et les bidules, remettre vos réglages compression et détente que vous aviez à l'origine et c'est FIN!!.

Baragnas – vendemiaire@tiscali.fr