

Tuto vidange huile de Fourche sur DL modèle L2

A 24 000 km il était temps de faire la vidange de l'huile de fourche. Réalisé avec mes 2 mains gauches et 2 autres mains expertes sous l'œil attentif du maître Jalex que je remercie de m'avoir fait partager son savoir pour la réalisation de la vidange de la fourche.

Outillage : clef à douille de 24 – clef à œil de 8-10-12-14 – jeu de clef BTR – un réglet – vernis à ongle un méplat de long 5cm épaisseur 2 mn – 1 pince - protège bouchon de té de fourche – cric-ève pont- chandelle – récipient- chiffon – fil de fer - graisse universelle au lithium. – doseur bouteille avec niveau.

Huile de fourche SAE 10 quantité 530 ml par tube – niveau 139mn hors ressort hors pompage du fourreau = 2 bidons. Temps de réalisation, tranquille, avec explication, photos = 3h00mn.

N'ayant pas de béquille centrale la première des choses à faire est de caler correctement la moto sur des chandelles, cric, lève pont hydraulique, etc. ... déployer la béquille latérale y placer une cale.



Après plusieurs essais l'endroit le plus stable était à l'arrière sous les ergots des bras oscillants. A faire bien évidemment de chaque côté. Se faire aider pour le basculement de la moto d'un côté puis de l'autre.

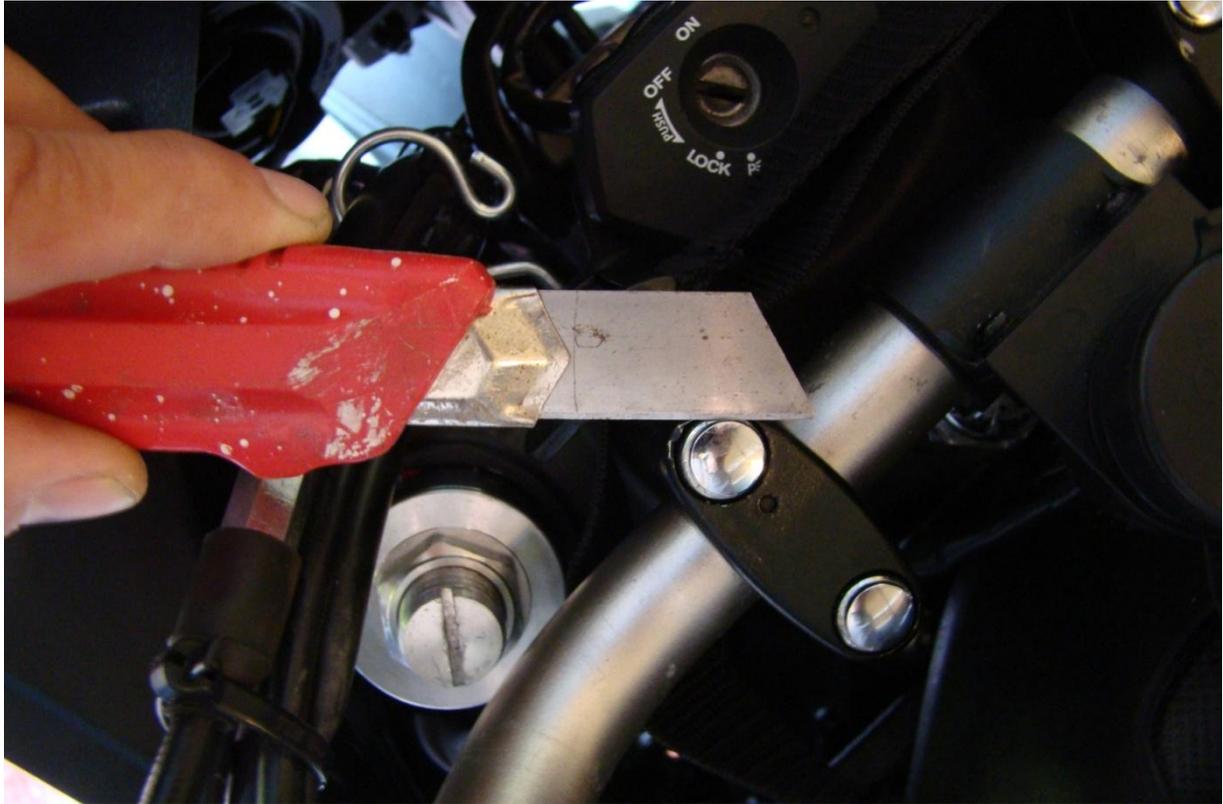
Une béquille centrale est bien plus pratique. Il va falloir que j'y pense



Placer un cric voiture sous le carter moteur avec une cale en bois, coté rejet tuyauterie essence



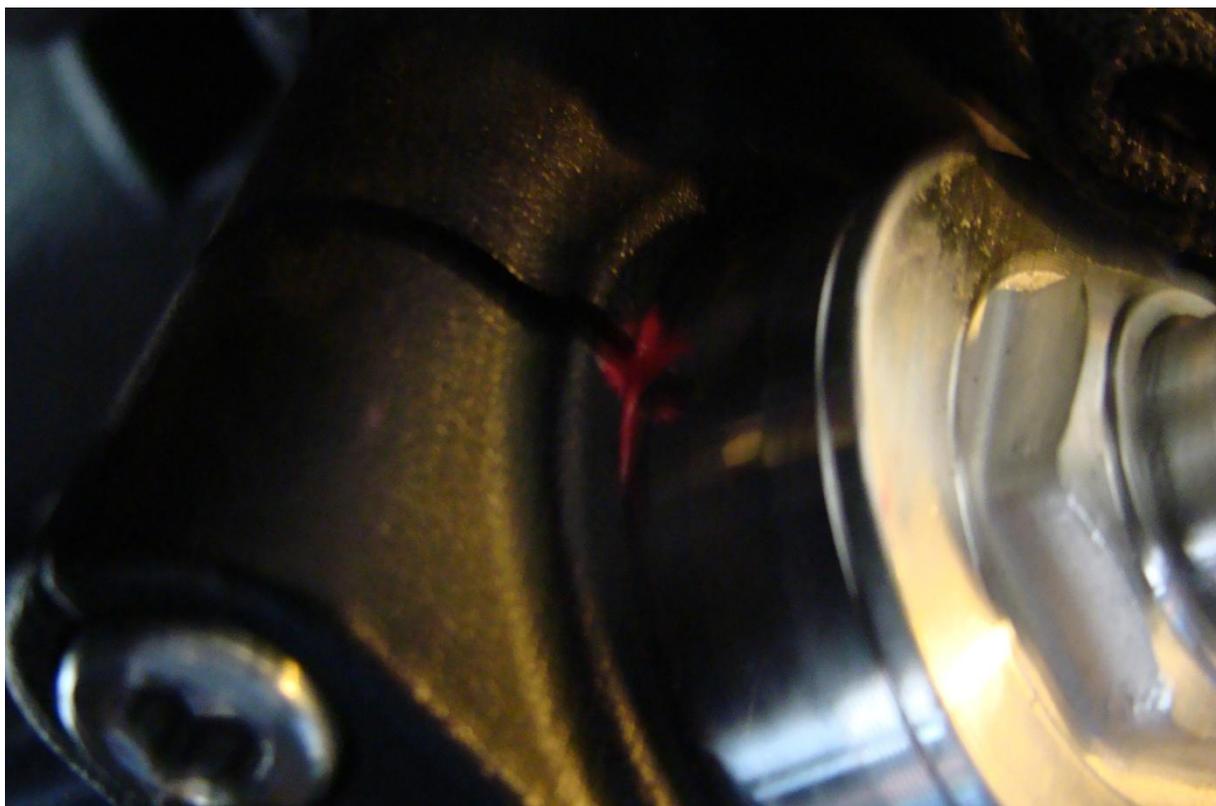
Avec un pont roulant de voiture le placer à l'opposé avec une cale en bois, la moto est stable.



Avec un cutter ôter les capuchons des vis des pontets.



Débloquer sans enlever les vis de pontet avec la clef BTR. Il se peut que l'on soit obligé de baisser le guidon ou l'enlever pour accéder au bouchon de vis de té de fourche.



Avec du vernis à ongle faire sur chaque fourche un repère au niveau de l'étranglement du tube de fourche de façon au remontage à positionner le tube dans la position identique au départ, attention lors de la vidange de l'huile le repère risque de s'effacer.



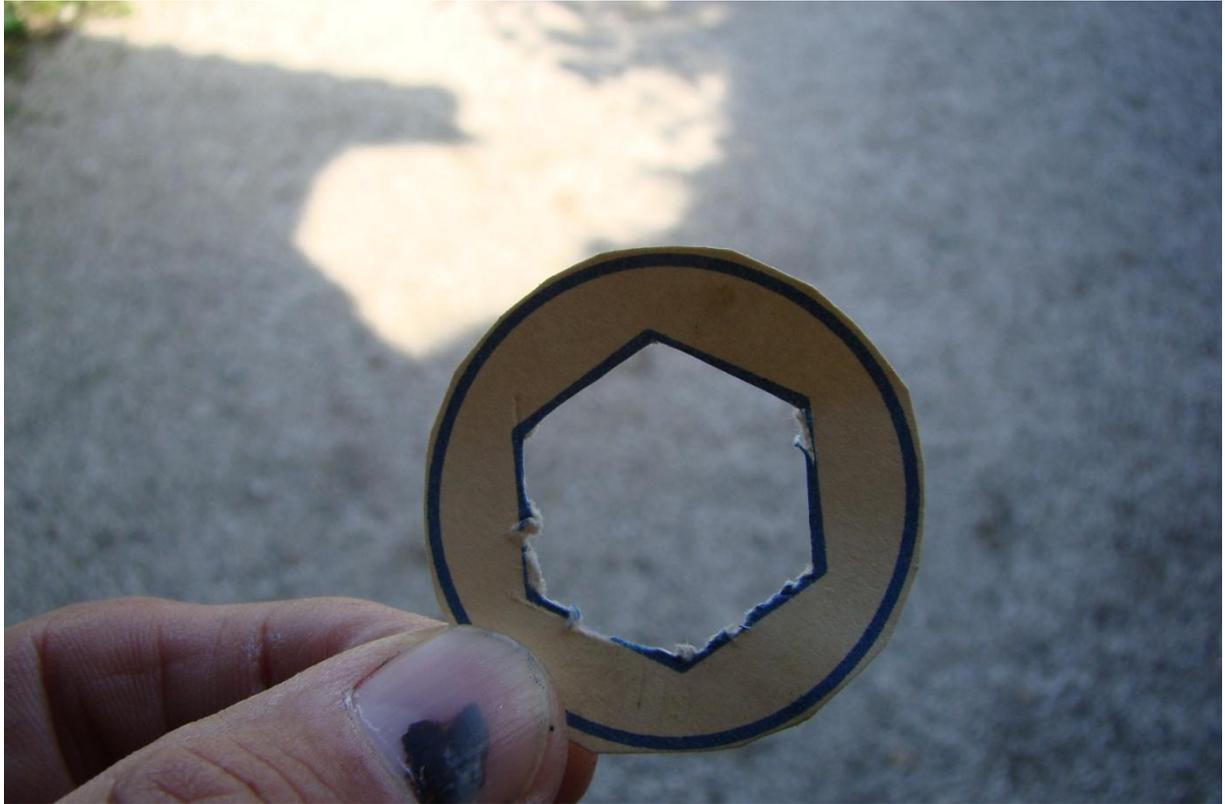
Avec un réglel mesurer la hauteur entre l'étranglement du tube de fourche au 1 er trait sous le

méplat du bouchon de té de fourche. Les tubes pourront être positionnés tous les deux à la même hauteur au remontage, sans aucune erreur possible.



Un méplat métallique Lg 5 cm, Ep 2mm H 2 cm environ cet outil made in Jalex (brevet déposé) facilite le dévissage complet des vis de contrainte, notez le nombre de traits avant dévissage.

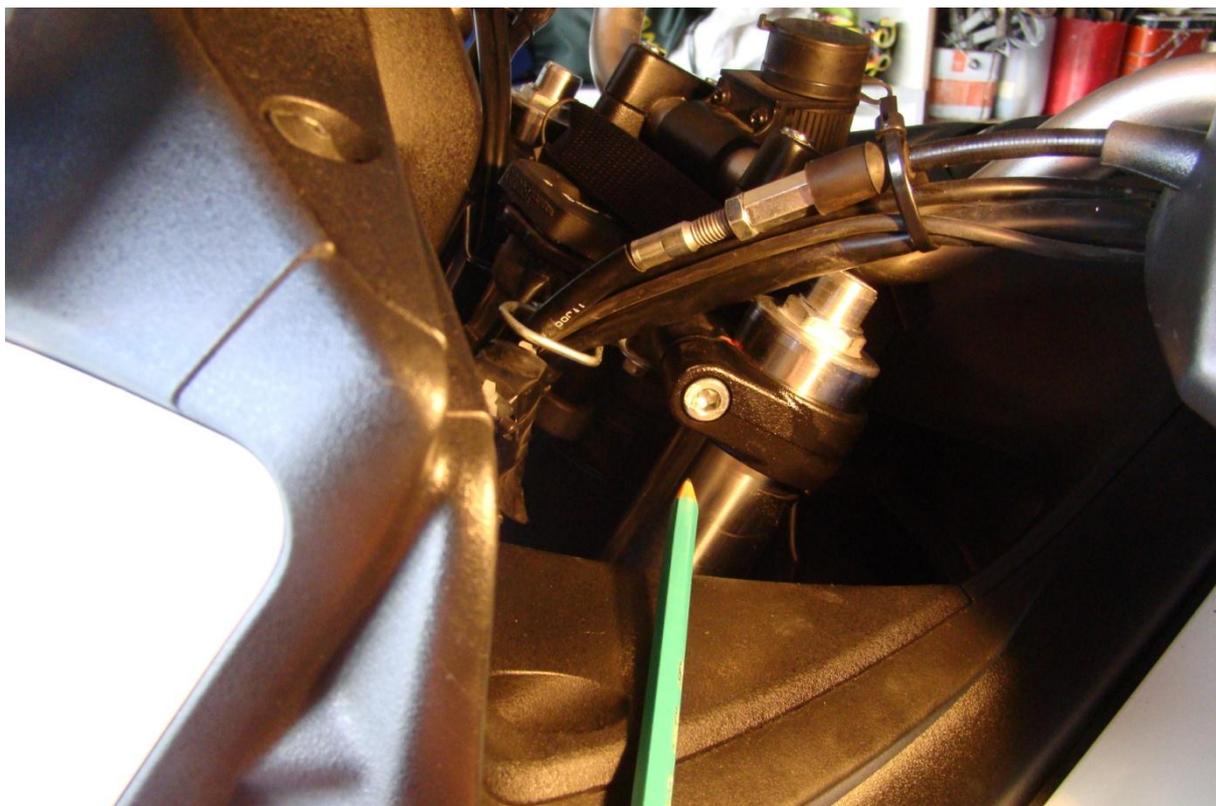




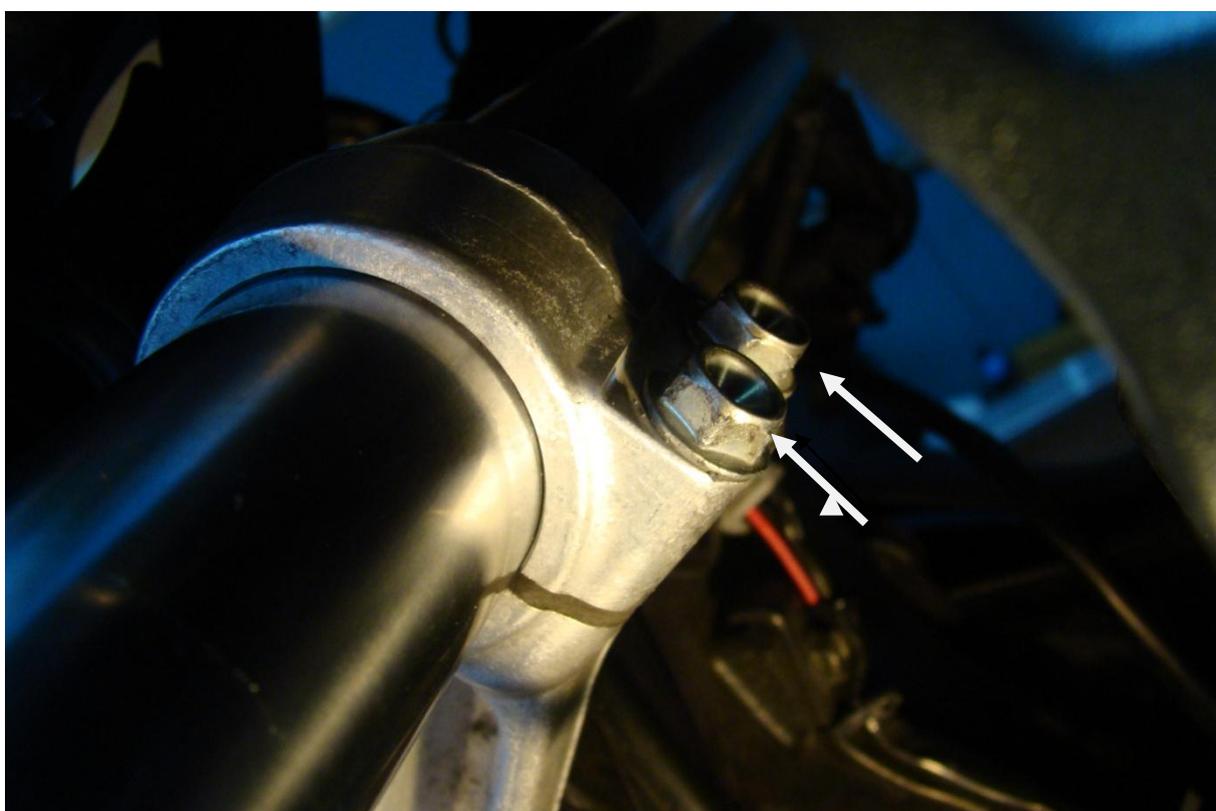
Protéger les bouchons de té de fourche ils sont en alu, fragile, protéger la base du bouchon par un cache made in Jalex (brevet déposé).



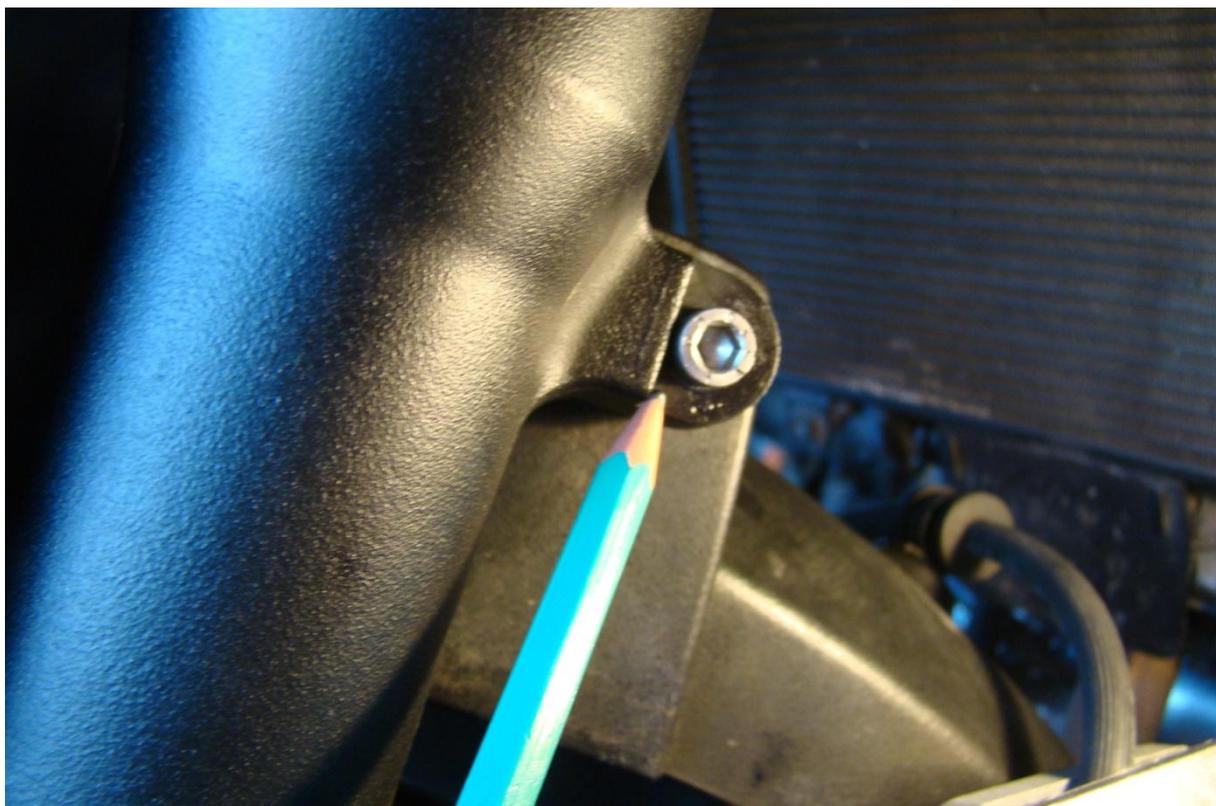
Débloquer les bouchons de té de fourche à la clef à douille diamètre 24 en maintenant correctement le prolongateur de clef.



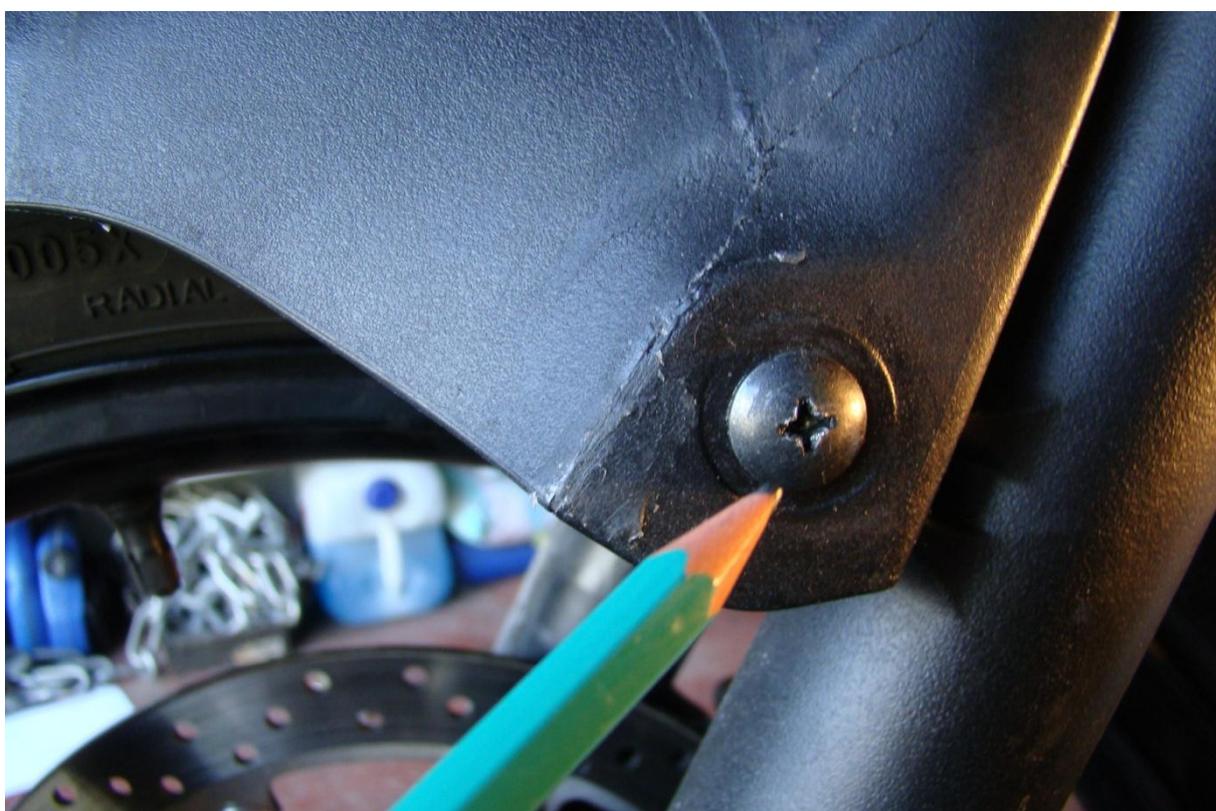
Débloquer les brides de serrage supérieur des tubes de fourche avec une clef BTR



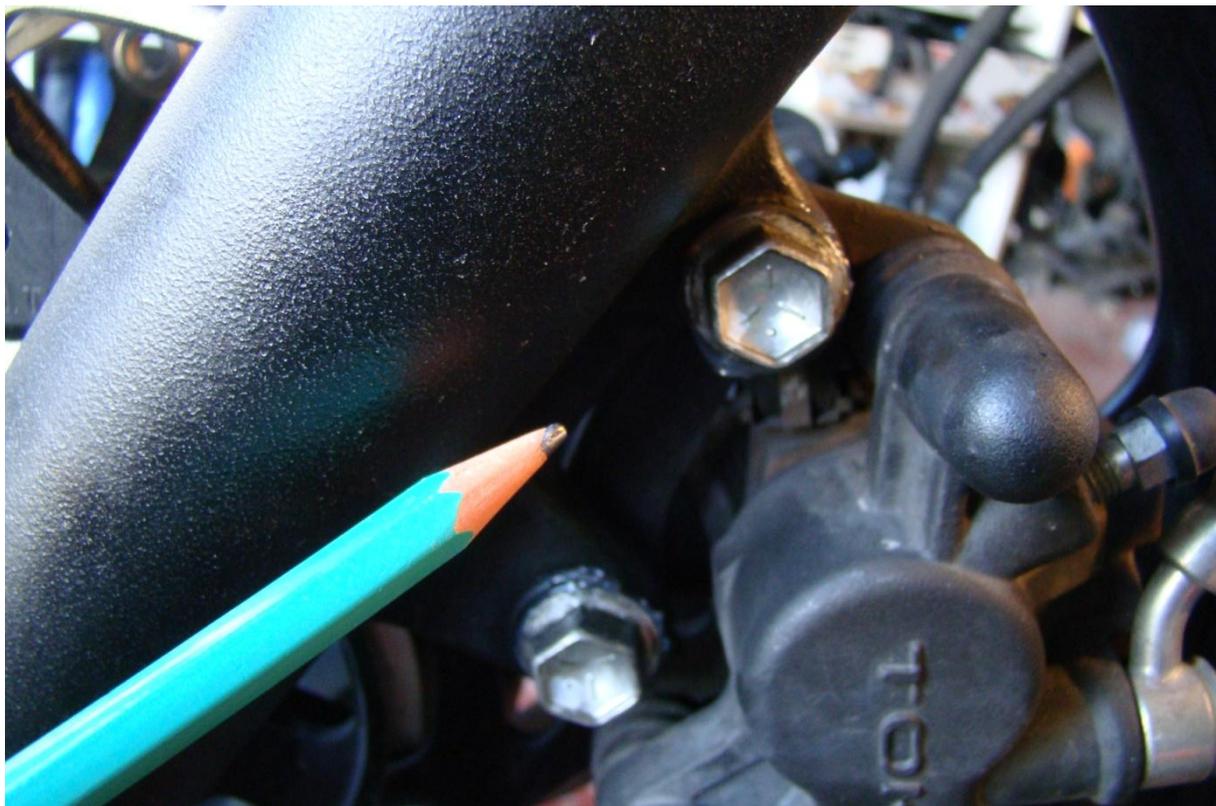
Débloquer les brides de serrage inférieur des tubes de fourche



Débloquer la vis du haut du garde boue, attention un écrou est à l'opposé que l'on risque de perdre.



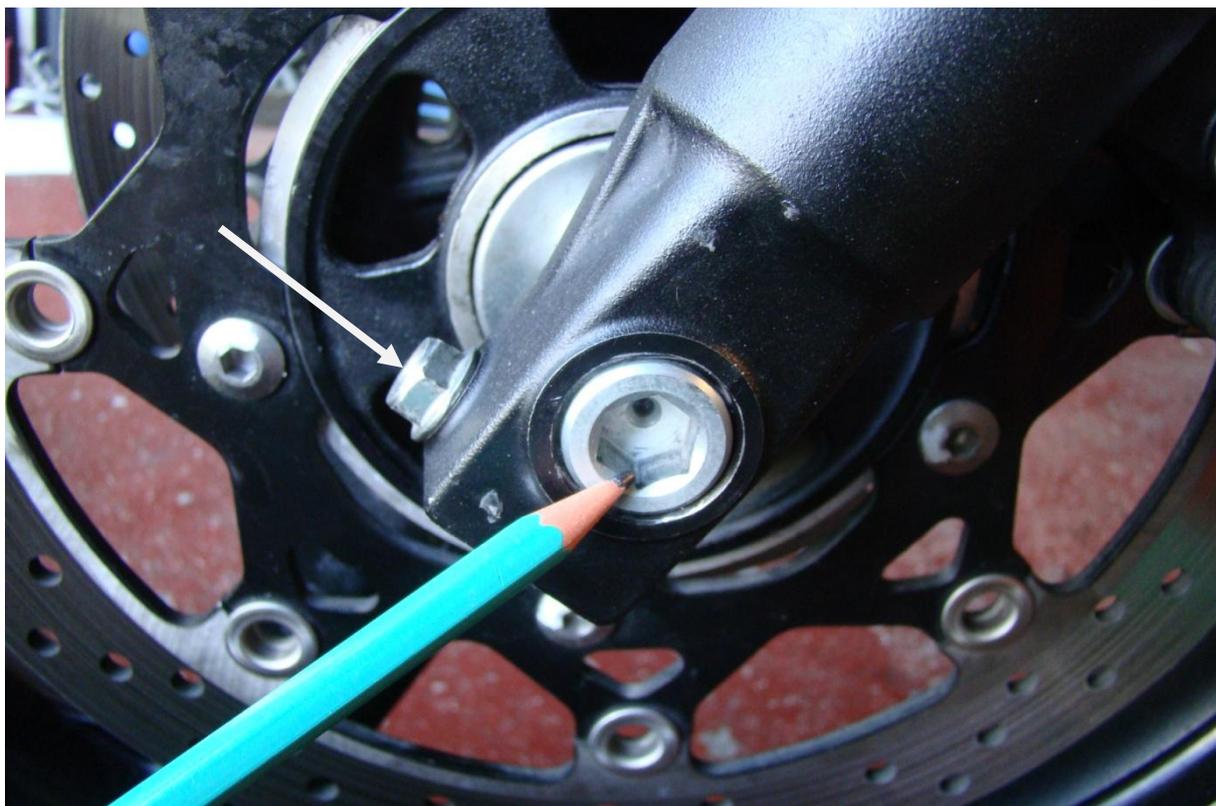
Débloquer la vis basse du maintien du garde boue



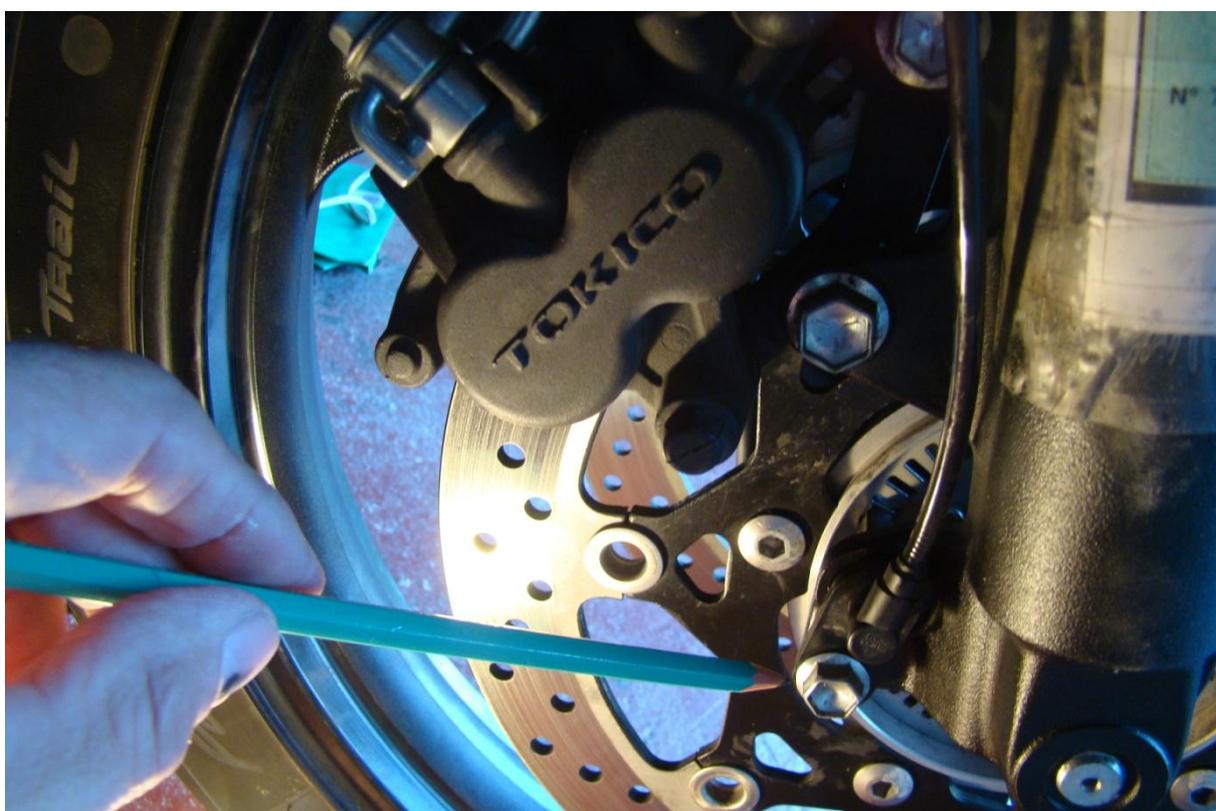
Débloquer la boulonnerie du maintien des étriers de frein. Ne pas toucher aux poignées de frein



Par précaution mettre 2 cales de bois entre les plaquettes, puis attacher l'étrier de frein à la moto pour éviter de le laisser suspendre par les durites



Débloquer la boulonnerie de roue ainsi que celui sur le méplat en bas de la fourche.



Sur la fourche opposée débloquer la boulonnerie du capteur d'ABS



Débloquer l'écrou de maintien du câble du capteur d'ABS.



Re-caler la moto pour que la roue avant ne touche pas le sol 7cm env, déposer la roue. Enlever boulonnerie débloquée et accessoires sauf les bouchons de té de fourche, déposer les tubes.



Déposer le bouchon de té à la clef en terminant à la main sur les derniers filetages, attention à la compression du ressort.



Position dans le tube (1) bouchon (2) entre toise –(3) rondelle –(4) ressort. Les spires du ressort les plus hautes sont en sortie de tube. Evacuer complètement l'huile faire plusieurs pompage à la main



Bien vider les tubes en les retournant au dessus d'un récipient et faire plusieurs pompages à la main pour enlever le maximum d'huile, laisser quelques minutes les tubes à l'envers pour que l'huile usagée s'égoutte (attention le repère vernis à ongle sur la fourche peut disparaître avec l'huile). Nettoyer les 4 éléments avec un chiffon propre et remettre de la graisse sur le filetage du bouchon. Dixit chef atelier Suzuki Grenoble, le plus important est le niveau et non la quantité d'huile (J'ai trouvé cela curieux comme réponse). Respecter 139 mn (sommet de tube aux 1^{er} goutte) hors ressort, hors pompage soit une quantité par tube de 530 ml relevé sur ses fiches techniques de son ordinateur. En versant la valeur de 530 ml on arrive à 140 mn, mais après plusieurs pompages on est très loin du niveau 139 mn sortie de tube. Remettre dans chaque tube la bonne quantité d'huile jusqu'au bon niveau préconisé et faire quelques pompages à la main pour faire descendre l'huile dans l'amortisseur. A 24 000 km voici l'état de l'huile récupérée dans les fourreaux je pense qu'il était temps d'agir. Toujours dixit chef atelier concession Grenoble, les 24000 kms parcourus avec la même huile n'est pas un souci et pas d'urgence. Pour le remontage mettre de la graisse sur toutes les boulonneries déposées. Reposer dans l'ordre les éléments dans le tube de fourche, forcer à la main l'accrochage des premiers filetages des bouchons de té puis terminer à la clef à douille. Remonter les tubes et les positionner aux repères du vernis à ongle pour conserver le même angle avant la dépose et à la cote mesurée sortie de l'étranglement du tube pour obtenir la même hauteur de sortie de tube de chaque côté. Remettre le réglage des vis de contraintes au même nombre de traits ou le modifier selon son choix. Remonter tous les autres accessoires déposés, puis pour terminer vérifier le blocage de toute la boulonnerie.

Eviter d'acheter l'huile de fourche en concession, elle est hors de prix. Un grand merci à Jalex pour le partage de son savoir faire et du coup de main qu'il m'a apporté. Des la reprise de la moto une conduite différente.