

5-6 – On vérifie ensuite la position du sélecteur et si nécessaire on l’ajuste en agissant sur cette vis.

7 – La pédale de frein doit être au bon endroit.

8 – Et pour finir on graisse (lubrifie).

bryage. Pour régler ce point, dévissez la molette qui relie le câble d’embrayage au levier de plusieurs tours, pour pouvoir faire tourner la partie filetée qui retient la gaine du câble (voir photo 4). Si vous vissez cette partie filetée, vous allez détendre le levier et donc rapprocher le point de patinage du guidon. Attention cependant de ne pas trop détendre le câble et avoir une course morte trop importante – un débattement trop important entre le moment où vous saisissez le levier et le moment où le levier tire sur le câble – ce qui aurait pour conséquence de ne plus débrayer totalement. Dans le cas contraire, si vous dévissez la partie filetée, vous tendez le levier et donc éloignez le point de patinage du guidon. Attention là aussi à ne pas trop tendre le câble et avoir une course morte trop faible, ce qui pourrait avoir pour conséquence que la moto débraye toute seule lorsque vous braquez le guidon... Une course morte idéale se situe entre 2 et 5 mm. Une fois le bon réglage trouvé, resserrez la molette en la vissant contre la cocotte pour que le câble ne puisse plus se serrer ni se desserrer.

LES PÉDALES DE FREIN ET DE SÉLECTEUR

Passons aux commandes actionnées pas les pieds à présent. Vous roulez en baskets renforcées ou avec des bottes? Les semelles n’ont bien sûr pas la même épaisseur... Et de toute évidence, nous n’avons pas une taille de jambes standard. Comme pour les leviers au guidon, nous pouvons monter ou descendre le sélecteur de vitesses et la pédale de frein arrière. Il vous faut descendre loin vers le bas pour passer votre pied sous le sélecteur? Il est trop bas... A l’inverse, vous faut-il faire une vraie gymnastique avec la cheville pour poser votre pied sur le sélecteur et rétrograder? Il est sans doute beaucoup trop haut. Comme pour les leviers du guidon, le bon réglage des pédales est celui qui correspond à la position naturelle du corps lorsque vous vous asseyez sur la moto. C’est-à-dire que lorsque vous avez les mains sur les poignées du guidon et les pieds sur les repose-pieds, il faut que le sélecteur et la pédale touchent à peine vos semelles, sans que vous appuyiez dessus. Sinon,



cela signifie que vous freinez en permanence, ou que vous forcez sur la sélection. Adaptons tout ça à votre position de conduite. Le sélecteur est généralement maintenu à l’axe de sortie de boîte de vitesses par une seule vis qu’il est facile de retirer avec un clé plate de 10. Il faut dévisser cette vis complètement et l’enlever pour pouvoir retirer le sélecteur. Vous vous apercevrez que l’axe de sortie de boîte de vitesses est cranté. Vous ne pouvez donc remettre le sélecteur que dans certaines positions. Essayez plusieurs hauteurs en vous rasseyant sur la moto et mimez de passer les vitesses. Trouvez le bon compromis avant de verrouiller le sélecteur en remplaçant la vis et en la serrant doucement. Pour cela mettez la vis en appui et serrez-la d’un dixième de tour (pas plus). Pour la pédale de frein, la position naturelle de votre jambe lorsque vous êtes assis est une fois de plus notre guide. Pour modifier sa position, vous trouverez un mécanisme de «vis contre-écrou» au niveau de l’arrière de la pédale côté talon (voir photo 6). Il suffit de desserrer l’écrou (à l’instar de la molette pour le levier d’embrayage) avec une clé plate de 10 par exemple et de faire tourner la vis ou la tige dans un sens ou dans l’autre pour faire monter ou descendre la pédale. Si vous dévissez la tige, la pédale descend et si vous vissez la tige, la pédale monte. Remettez vous en selle et contrôlez que votre semelle affleure la pédale en position naturelle (voir photo numéro 7). Une fois la bonne position trouvée, resserrez l’écrou avec la même force que pour la vis du sélecteur (c’est-à-dire modérément) et le tour est joué!

LA LUBRIFICATION

A l’aide du spray lubrifiant qui agrémente votre trousse portative. Un lu-

brifiant spécial câble serait idéal, mais un lubrifiant universel fait aussi bien l’affaire. L’embrayage se lubrifie au niveau de la molette de réglage (voir photo). Sprayez le câble une fois débrayé et relâchez le levier. Cela aura pour effet de faire rentrer du lubrifiant dans la gaine. Répétez cette action plusieurs fois. Si vous le pouvez, faites de même à l’autre bout du câble, généralement du côté droit de votre moto (à l’opposé donc) au niveau du moteur. C’est un endroit où le câble est souvent exposé aux éclaboussures. On cherchera à lubrifier l’intérieur de la gaine là où le câble coulisse. C’est pourquoi il faut embrayer et débrayer à plusieurs reprises. Les autres endroits que l’on cherche à lubrifier sont les axes des leviers et des pédales pour qu’ils ne couinent pas, qu’ils soient bien souples. Le levier d’embrayage et le levier de frein sont montés sur des axes (une vis maintenue par un écrou) que vous pouvez sprayer, puis actionner pour répartir le lubrifiant. Le sélecteur de vitesses n’a lui pas besoin d’être lubrifié. La pédale de frein non plus. Vous pouvez néanmoins lubrifier les repose-pieds en sprayant leurs axes et leurs ressorts, en les faisant remonter et redescendre plusieurs fois. Voilà, vous venez de comprendre que vous pouvez adapter votre moto à votre morphologie. Ce n’est pas à vous de vous adapter à votre moto, c’est à votre moto de s’adapter à vous! Pour cela, n’hésitez pas à demander à votre concessionnaire de prendre le temps de régler votre moto avec vous avant de quitter la concession, ou à le faire vous-même une fois rentré à la maison quand vous venez d’acheter une moto d’occasion.

Dans le prochain numéro, nous parlerons de vos pneus, de ce qu’il faut savoir à leur égard, mais surtout de comment bien les choisir. //