



CR réalisé par getaiturbo

Le 03 aout 2008

Remplacement kit chaîne

c'est parti pour les tofs!

Salut a tous!

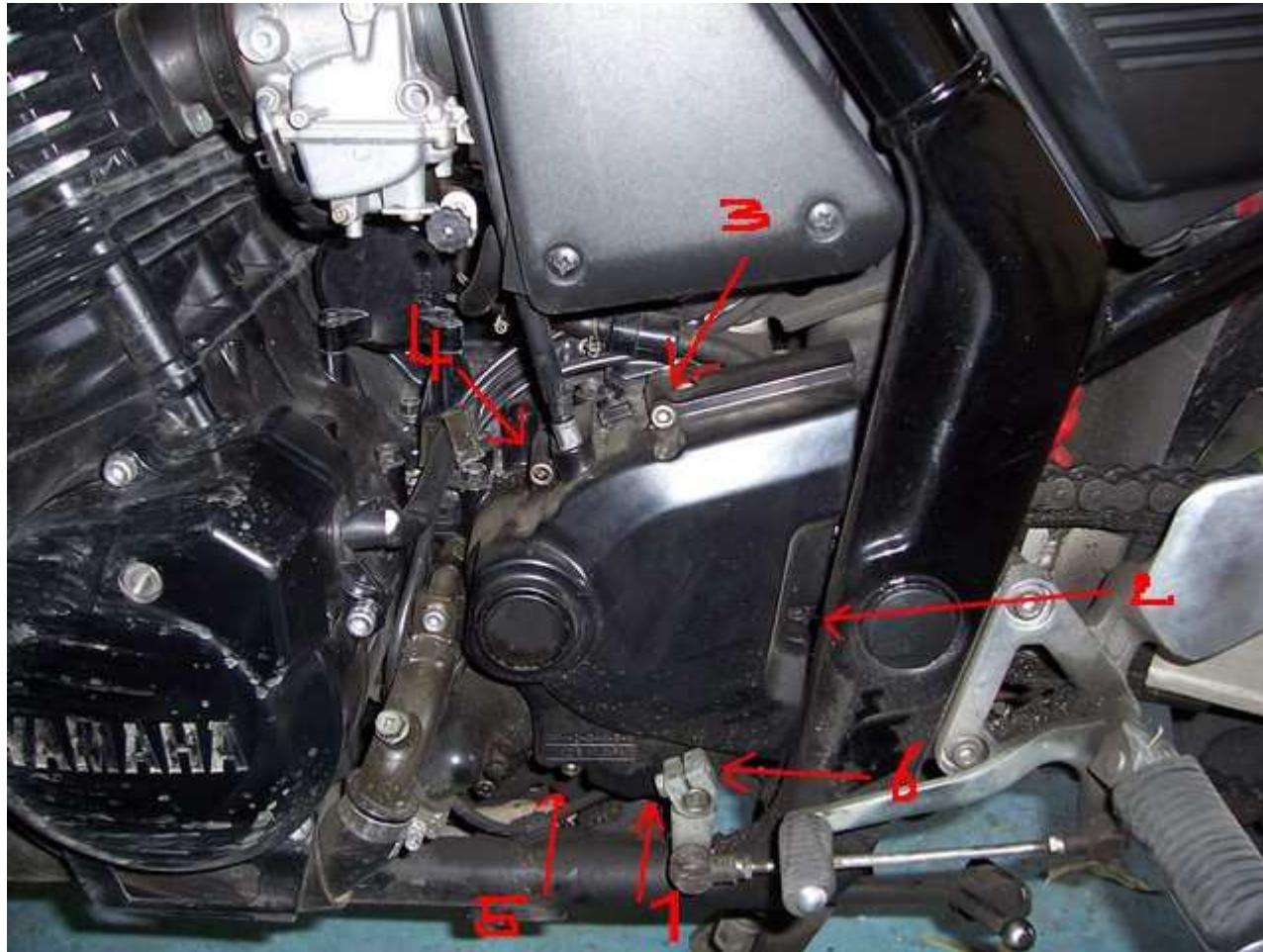
Heureux possesseur d'un faz de 1999 dont le kit chaîne (25000kms) est naze; j'ai cherché sans résultat 😞 un CR qui décrivait le changement d'un kit chaîne a l'ancienne!! (pas de dérive chaîne etc... rien qu'un marteau et quelques clés)

Du coup je l'ai fait et voila les photos et la marche à suivre!!!

Pour commencer on va désaccoupler le sélecteur de la commande de boite. (1 clé de 10) on repère la position car on peut le remonter n'importe comment!



Ensuite on peut démonter le carter cache-pignon (6 vis BTR de 5)



Une fois le carter ouvert on ne démonte pas le câble d'embrayage ce n'est pas nécessaire , il suffit de scotcher l'ensemble vers le collecteur comme ça ça n'embête personne.

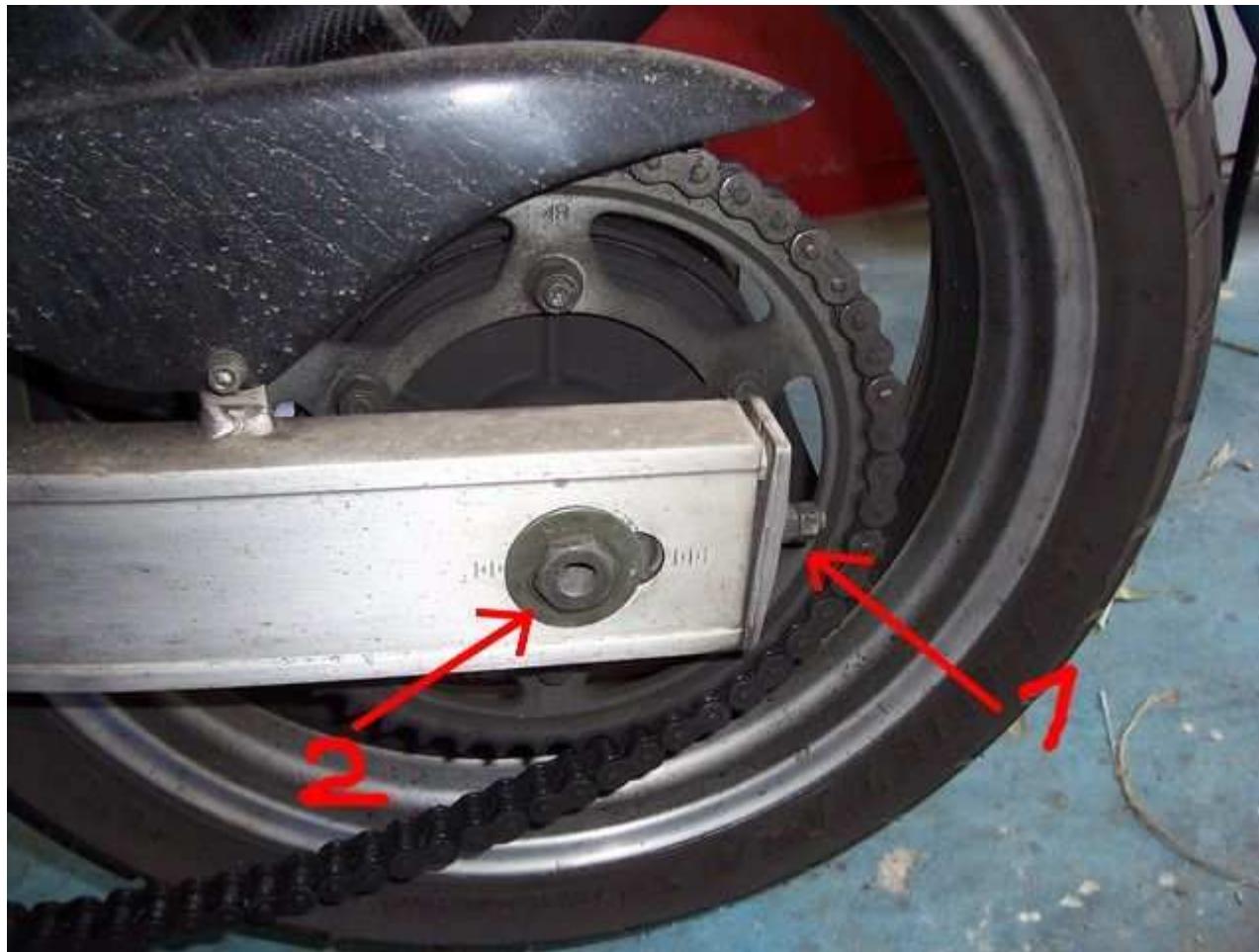


On a maintenant une magnifique vue sur le pignon et sur les blocs de graisse mélangés a des graviers , on va donc défreiner l'écrou du pignon;



La on sort la clé de 32 pour desserrer l'écrou du pignon, pour bloquer la rotation il y a plusieurs solutions on peut mettre la barre a mine entre la jante et le bras oscillant (avec des chiffons au contact bien sur) ;moi j'ai appelé mon voisin qui est monté sur la bécane et a freiné du frein arrière. Ce n'est pas la méthode la plus propre mais l'écrou n'est pas serré fort donc le couple est limité.

Maintenant que le pignon est desserré on peut attaquer a démonter l'arrière; on enlève le protège chaîne ; on desserre les tendeurs à fond(clé de 12) et l'axe de la roue (clé de 24)



On libère l'étrier de frein arrière avec les clés de 12.



On rapproche la roue vers l'avant , on fait sauter la chaine de sa couronne et on chasse l'axe de la roue .
on sort la roue arrière (ne l'égarez pas on en aura besoin au remontage, 😊sisi!!) ça donne cela :



L'étrier pendouille par terre ainsi que la chaîne. La chaîne c'est le moment de l'enlever, les professionnels utilise un dérive chaîne.... 🚨 moi j'ai une disqueuse et un disque à tronçonner ,coupez direct entre deux maillons de toutes façon elle est morte!!



On tire la chaine et on peut maintenant enlever le pignon.



C'est le moment de faire un grand nettoyage des alentours du pignon. La graisse pourrie de graviers ne fera pas de bien au nouveau kit chaine donc pinceau dégraissant et on frotte!!!

Bien sur ,on n'oublie pas l'autre partie du carter qui pendouille a l'avant de la moto et le protège chaine aussi!!!

En même temps l'intérieur du bras oscillant mérite un petit coup aussi non??

Le nettoyage est fini , on va entamer le gros du boulot: remonter le nouveau kit... 😊😊



Voila la bête; 125€ FDP compris chez access-moto la chaîne fournie est un régina renforcée dorée.

On monte le pignon et on enquille la rondelle frein et l'écrou qui a un sens: gorge à l'intérieur:



Le serrage du pignon sera fait quand il y aura une roue arrière (je vous avait dit qu'elle serait utile!!)

On va attaquer la chaîne : le plus dur!!

D'abord on vérifie qu'elle a la même longueur que l'ancienne (vérifiez aussi que le pignon et la couronne soient identiques aux anciens.



On la fait prendre sur le pignon et on la tire de manière a ce que les bouts se rejoignent par terre devant vous car il va falloir se mettre le + a l'aise possible!!!!



Le kit d'attache fournie par AFAM est composé de l'attache , de la plaquette extérieure, de 4 joints toriques et de 2

segments qui font office de cale entre tout ce beau monde!!!



Le mode d'emploi vous explique que l'attache doit être serrée mais pas trop serrée , ni trop libre c'est a ça que servent les cales. On fait donc un petit montage a blanc :



C'est la que commence la difficulté ,on va monter la plaquette extérieure:

On enquille l'attache dans la chaine ,par derrière, avec les joint et la cale, et on fait rentrer la plaquette extérieure (avec les

2 joints et la cale sisi) dans les deux cylindres...

Ça rentre pas très bien il faut forcer , j'y suis allé avec la pince multiprise pour la rentrer , un coup de chaque coté car il ne faut rien tordre!!

Une fois la plaquette légèrement rentrée (que ça tienne et c'est bon) on va faire un petit montage  pour bien travailler avec tout ce qui traîne dans "l'atelier".

Il faut caler la chaîne à plat sur un marteau ou une ferraille, derrière la chaîne on cale une masquette et derrière la masquette quelque chose de lourd (enclume ou étau).

Ainsi on pourra taper tranquillement .

Pour finir de rentrer la plaquette extérieure tapez avec chasse goupille à l'emplacement des trous et quand les cylindres arrivent au niveau de plaquette continuez avec une douille de 8 et sa rallonge. tapez toujours une fois de chaque coté.

Quand les cales qu'on a mit autour des joint semblent être serrées entre les maillons il faut arrêter de taper sur la plaquette (les cylindres doivent dépasser d'un bon 1/2 millimètre).Vérifiez qu'il n'y ait pas de point dur.

Maintenant on peut sertir le maillon enfin!!

toujours le même montage avec la masquette et tout... on prend un petit chasse goupille (du 4) ou un marteau à bec fin et on le place en face d'un cylindre, on tapera dessus (fort!!!) pour écraser les bords du cylindre.

Voilà le montage:



N'essayez pas de taper au burin vous cisailleriez le cylindre .Tapez avec quelque chose de plat en écrasant en 2 ou 3

endroit l'extérieur du cylindre. Pour vous aider regardez les autres maillons de la chaîne sertis en usine. Au fur et à mesure que vous tapez contrôlez en articulant la chaîne qu'il n'y a pas de point dur. Ecrasez les bords jusqu'à obtenir quelque chose comme ça:



Voila la chaine est bouclée ,sertie .



On enlève les cales en articulant les deux maillons d'à coté ça sort tout seul; sinon tirez il ne faut pas qu'elles y restent.

On change la couronne , clé de 14



En remontant la nouvelle on met un goutte de frein filet moyen et on serre en croix afin quelle rentre a plat dans son logement .



J'en ai profité pour changer le pneu arrière.

Maintenant on a tout pour remonter , on enfile l'axe de la roue dans le bras oscillant on aligne l'étrier et la roue et on rentre l'axe (attention aux entretoises de chaque coté de la roue) ; on avance la roue a fond et on positionne la chaîne sur la couronne.

Tout ça tout seul c'est pas évident mais ça se fait!!!



Réglage de la tension de la chaîne: on visse sans serrer l'écrou de l'axe de la roue et on serre petit à petit et simultanément les deux tendeurs; la chaîne doit avoir un débattement vertical de 2 à 3 cm et l'axe de la roue doit être au même repère à droite et à gauche du bras oscillant (repères gravés sur le bras oscillant). Il faut bloquer les contre écrous des tendeurs

Ensuite on serre la roue (modérément et en contrôlant que l'alignement ne bouge pas) .

On remet l'étrier en place on serre sa biellette et on peut remettre le protège chaîne.

On dirait presque que c'est fini mais faudrait quand même bloquer l'écrou du pignon.... 😊 La méthode de la barre coincée dans la roue sera la meilleure; on serre sans défoncer la boîte et on freine la rondelle.

Il ne reste plus qu'à remonter le carter du pignon, le sélecteur ,un bon graissage et c'est fini!!!!!!! 😊

un beau kit chaîne monté pour 125€ j'entends pas mr le concessionnaire Yamaha rigoler la!!!!!! 😡

Les premiers kilomètres ne doivent pas se faire a 220km/h! 🚨!! Si la chaine casse, y a pas bon. Donc mollo et après un cinquantaine de bornes on vérifie le serrage du pignon, de la couronne et on inspecte de temps en temps le sertissage de la chaine .

Voila ce remplacement de kit chaine et une opération qui prend entre 2h et 4h , selon si on est 2 ,si le nettoyage est important, si on a des bon outils ...

C'est a la portée de la plupart des motards qui savent se servir d'un marteau ,d'un jeu de clé et de leurs mains 🚧!!

Pour info plusieurs collègues ont fait pareil sur des motos un peu plus brutales (R1, R6, GSXR) sans aucun problème; il faut juste que ce soit bien fait, ne pas se presser et avoir les bons gestes.

Bon sertissage!!!!!! 😁😁