

## ROULEMENTS DE DIRECTION

En premier lieu, mettez les cuvettes neuves au congélateur. Elles vont ainsi se rétracter un peu et seront plus faciles à installer...

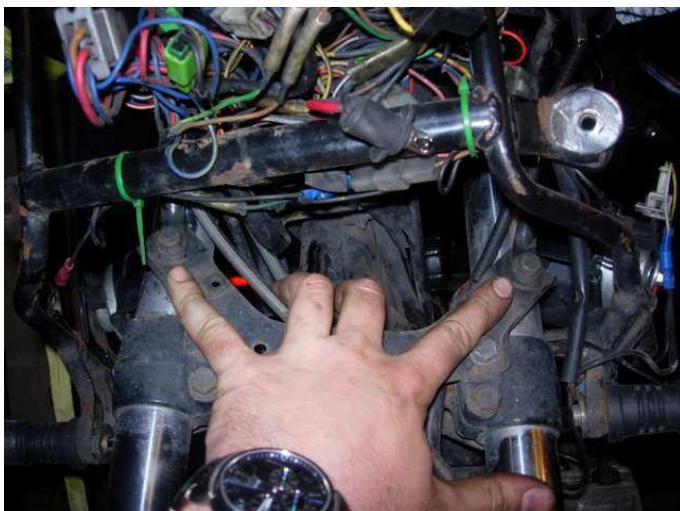
On commence par retirer la selle, le réservoir et le TDF. Si possible surélever la moto histoire que la roue avant soit assez haute, la moto sur la centrale basculée sur la roue AR ! Travaillez sur un trottoir ou faites comme moi, béquillez sur la centrale elle même posée sur des bastaings.



Virer aussi l'enjoliveur en plastique qui se trouve entre les deux demi-guidons.  
Dévissez le gros écrou



puis désaccoupler le support de compteur de la fourche



Sur ma moto les klaxons ont migré dans le TDF et les durits avia de freins passent derrière la plaque de support desdits klaxons. J'ai viré la plaque pour libérer les durits en prévision de l'ablation de la colonne de direction.  
Sur les motos avec le montage des freins d'origine, attention au répartiteur de freinage. Le tout c'est de libérer la fourche pour que la direction descende sans embarquer quoi que ce soit



Vous pouvez maintenant soulever le Té supérieur.

Se démerder pour accrocher ça vers l'avant de la moto pour éviter d'être gêné.

Dans mon cas je n'ai pas démonté la roue AV mais en fin de compte, je conseille de le faire, c'est plus pratique, en fait.



Maintenant, soutenez la fourche en bas pour éviter qu'elle tombe quand vous allez dévisser la colonne.



Enlever la rondelle frein



Dévisser l'écrou et son contre-écrou...



et hop, l'ensemble descend tout seul



Maintenant vous pouvez virer le roulement du bas de la colonne... PAF BING BOUM !!



Voici une vue du tunnel de la colonne de direction. Il va falloir virer les deux cuvettes qui sont rentrées en force dedans.



Alors... Voici une cuvette  
En haut de la colonne, la cuvette est entrée en force et repose sur un épaulement qui est un peu moins large que la base de la cuvette. Si bien qu'une partie de la cuvette dépasse de l'épaulement et c'est là dessus qu'on va taper pour le sortir. Soit avec un tournevis, un burin ou encore certaines douilles de 30 qui viennent juste appuyer sur le pourtour de la cuvette.

En bas, c'est un peu différent ! L'épaulement est plus large et la cuvette ne dépasse pas. Mais il y a deux encoches dans le tunnel pour passer un burin.



Pour la cuvette du haut, Peflo a trouvé une astuce, vu que ma douille de 30 était trop épaisse et que je n'arrivais pas à chopper la cuvette avec mon burin, il a pris le corps de l'ancien roulement que j'avais préalablement dézingué



en le plaçant comme ça :

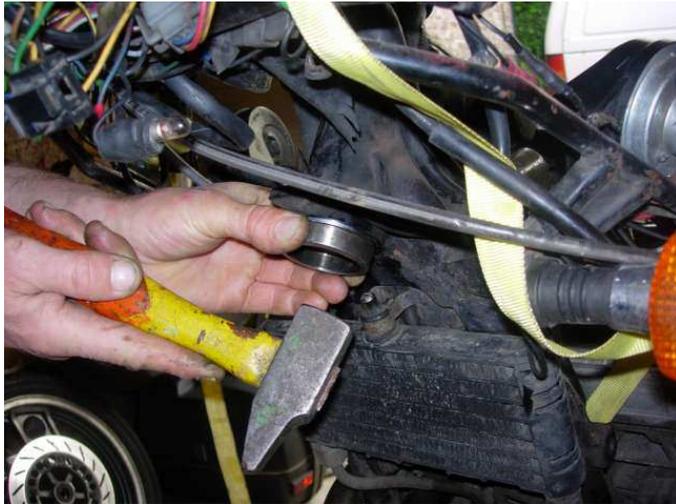
Le petit épaulement que je montre là vient s'appuyer contre le pourtour de la cuvette dans le tunnel. Et moi pendant ce temps là je tapais avec un burin par l'autre côté du tunnel.



Quand vous avez viré les cuvettes, après un bon nettoyage des logements, sortez les cuvettes neuves du congélateur pour les installer.



Il faut les installer au marteau. S'aider d'un bout de bois ou même des anciennes cuvettes pour que ça rentre droit sans taper directement sur les cuvettes neuves.



Il reste à installer le roulement inférieur sur la colonne.  
Pour ce faire, s'aider de nouveau du corps de l'ancien roulement. et taper pour le faire descendre en force. Ne pas oublier d'enfiler la rondelle cerclée d'un joint avant !!



Enfin ! Vous pouvez remonter la colonne, remettre la rondelle grise au dessus du roulement supérieur. revisser l'écrou à ergot jusqu'à ce que la fourche tourne avec un tout petit peu de résistance (on y arrive en serrant à la main) puis redévisser d'un dixième de tour pour libérer totalement la direction. Remettre la rondelle en caoutchouc, puis le contre écrou et la rondelle frein. Remonter le reste du merdier en sens inverse du démontage

PS : Avant de remonter la colonne, bourrer bien les roulements de graisse et actionner les pour qu'elle pénètre bien dans les rouleaux !

Ne pas oublier de vérifier s'il n'y a pas besoin d'un petit resserage après avoir roulé un peu .

Je me suis souvenu de la mésaventure de Mtb qui suite à une prise de bosse violente avait eu une remise en place de ses roulements de colonne qui étaient mal enfoncés.

Je suis allé faire un tour sur une route défoncée de chez défoncée avec des bosses de dégel pour caller tout ça si ça ne l'était pas.

Ensuite, resserrage de la fourche, 1/10 de tour environs, pis j'ai enchaîné avec la vidange de fourche.

En effet, ma douille de 30 ne passait pas non plus et la douille de 27 passait au travers. J'ai donc utilisé le roulement lui même sans ses rouleaux et en le passant par le bas...



Petite photo, vous allez comprendre tout de suite. Utilisation vieux roulement, douille de 27 et rallonge.



Pour la cage inférieure, j'ai utilisé un vieux tournevis que j'ai modifié pour en faire l'outil idéal. J'ai réduit la largeur du bout et l'ai légèrement tordu pour qu'il ait le meilleur appui possible sur la cage de roulement



Et enfin, une autre solution pour extraire le roulement qui reste sur l'axe de direction. J'utilise une mini perceuse (type dremel) équipée d'un petit disque à tronçonner. Après avoir fait sauter les rouleaux, je fais deux entailles diamétralement opposées qui fragilise le roulement. Quelques petits coup de burin et le roulement casse facilement en deux.



Voilà, j'ajoute le tuto graissage des roulements à la suite.



Tout d'abords, tartinez vous la main de graisse  
Pour mettre de la graisse, j'utilise un pinceau (en permanence dans le pot) ou une pompe (celle pour les graisseurs).  
Et puis les gants jetables