

DOCUMENT RESSOURCE : Découverte du véhicule

1) Les voyants du tableau de bord

Ils permettent de renseigner le pilote de l'état de la machine et du fonctionnement de divers accessoires. On va trouver 4 couleurs.

Les voyants verts :

Ce sont des voyants d'indication de fonctionnement

- *Feux de direction (clignotants)* : Un ou deux voyants indiquent la mise en marche des clignotants

- *Point mort* : un voyant vert indique qu'aucune vitesse n'est engagée ; que la moto est au point mort. (N = neutre)

- *Feux de croisement et de position* : Le premier voyant vert indique que les feux de croisement sont allumés, l'autre indique les feux de position.



Le voyant bleu :

Feux de route : le voyant bleu est unique. Il indique que vous êtes en feu de route. Sa couleur bleue le distingue du reste du tableau de bord la nuit et permet de penser à passer en feu de croisement pour éviter d'éblouir les véhicules en face.



Les voyants oranges :

Les voyants oranges indiquent qu'il est nécessaire de d'agir sur la moto mais que l'on peut parcourir encore quelque kilomètres.



- *Le voyant d'essence* : si votre moto est équipée d'un tel voyant, un voyant orange vous indique le passage en réserve. Dans ce cas, suivant votre moto et la façon dont vous roulez, il vous reste de 25 à 100 kilomètres d'autonomie.

- *Le voyant diagnostic* : sur les motos à injection, ce voyant vous indique un dysfonctionnement moteur (un des 4 voyants)

Les voyants rouges :

Les voyants rouges vous alertent sur une défaillance moteur ou de sécurité de votre moto. Ils nécessitent de s'arrêter immédiatement et de régler le problème avant de reprendre la route.

- *Voyant de pression d'huile* : Indique que la pression d'huile du moteur est insuffisante. Il faut arrêter immédiatement le moteur et vérifier le niveau d'huile moteur. Si le témoin reste allumé malgré un niveau d'huile correct, il peut y



avoir un problème au niveau de la pompe à huile ou de l'alimentation électrique du voyant.

- *Voyant de température moteur*: Indique une surchauffe du moteur. Arrêtez le moteur immédiatement mais laissez le contact allumé si le ventilateur tourne.



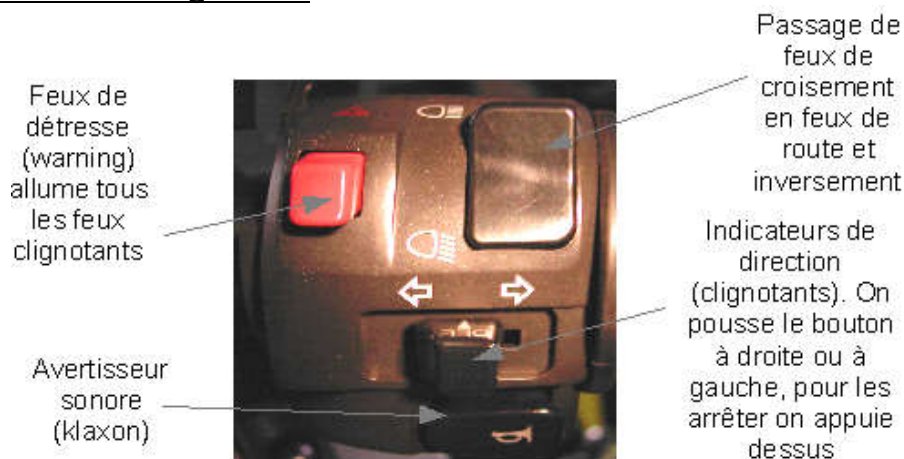
- *Voyant de charge batterie* : cela signifie que le circuit de charge de la batterie est défectueux. Batterie, alternateur, circuit électrique...



- *Voyant du niveau de liquide de freins* : Indique un niveau de liquide de freins trop bas. Il faut vérifier le niveau pour l'avant et pour l'arrière. Le niveau de liquide de frein peut baisser à cause de l'usure des plaquettes ou à cause d'une fuite. Dans tous les cas, vérifier impérativement le système de freinage.



2) Les commandes au guidon :



Arrêt et mise en marche des feux de position

Démarrage moteur

Levier gauche : permet le débrayage



Bouton d'arrêt moteur. En bas pour la mise en marche, en haut pour l'arrêt



Levier droit : actionne le frein AV

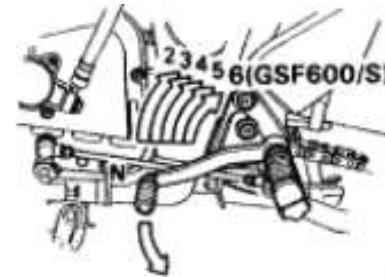
3) Les commandes au pied :



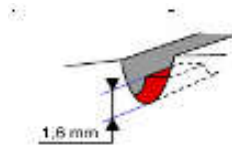
Coté droit, cette pédale actionne le frein AR



Coté gauche, cette pédale permet le passage des vitesses



4) Les pneumatiques :



Contrôler la pression des pneumatiques à l'aide d'un pistolet de gonflage.

Contrôler l'usure (la profondeur des sculptures) des pneumatique



5) Les niveaux :

Sur une moto, il y a en général 3 niveaux à vérifier :

- liquide freins AV et AR, les 2 systèmes sont séparés. Le niveau ne sera jamais complété, mais signalé au client. En effet, le niveau baisse normalement lors de l'usure des plaquettes sauf s'il y a une fuite de liquide.
- Liquide de refroidissement : à compléter
- Huile moteur : uniquement moto droite (béquille centrale) à compléter

Pour vérifier les niveaux, soit on regarde sur le bocal, le niveau doit être entre le mini et le maxi (idéal au maxi). Mais jamais au-dessus du maxi ou en-dessous du mini.

MAXI =
UPPER



MINI =
LOWER

Pour vérifier les niveaux, on peut aussi vérifier le niveau par un hublot, le niveau doit être entre le mini et le maxi (idéal au maxi).



MAXI = Full

MINI = Low

Vérification : moteur froid et à l'arrêt de puis quelques secondes. Sortez la jauge, essuyez-la, replongez-la dans le carter, puis regardez le niveau.



MAXI = Full

MINI = Low

6) La chaîne secondaire :

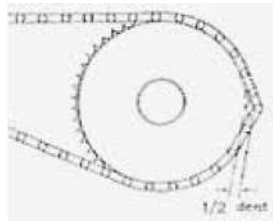
Il faut vérifier :

- *la tension* : en agissant sur la chaîne, vous devez obtenir une flèche (le mou de la chaîne) d'environ 2 à 4 cm (voir doc constructeur).

Lors du contrôle, s'assurer qu'il n'y a pas de faux-ronds au niveau de la couronne. S'il y en a un, effectuer le réglage sur l'endroit le plus tendu.

Le mou de la chaîne est indispensable car la tension de la chaîne varie en fonction de l'enfoncement de la ou des suspensions (le débattement).

Si la chaîne est trop tendue, la ou les suspensions ne pourront pas s'enfoncer complètement ... ce qui peut entraîner la casse. Donc, IL NE FAUT PAS TROP TENDRE SA CHAÎNE.



- *l'usure de la chaîne :*

La chaîne s'allonge avec le temps, les dents du pignon et de la couronne s'usent. Il arrive donc un moment où le kit chaîne doit être changé. Une fois le jeu de la chaîne bien réglé, d'utiliser une pince et de tirer en arrière la chaîne au niveau de la couronne. Si elle se décolle de plus d'une demi-dent, elle est usée

POUR LA TENSION ET L'USURE TOUJOURS SE REFERER A LA DOC CONSTRUCTEUR.

- *La lubrification de la chaîne :*

Même s'il y a des joints toriques qui conservent de la graisse, ces derniers protègent uniquement les axes des rouleaux. Tout le reste de la chaîne doit être graissé régulièrement : rouleaux, maillons, pignon, couronne. Une chaîne d'une moto de route ne doit jamais fonctionner à sec. Graisser sa chaîne régulièrement, c'est augmenter très largement sa durée de vie. Vérifier régulièrement la lubrification.

7) Démarrage du véhicule :

Avant de démarrer le moteur vous devez vérifier :

- que les niveaux soient corrects
- que le véhicule soit au point mort
- que le coupe-circuit soit opérationnel
- l'aspiration des gaz d'échappement branchée
- que ce soit justifié par l'intervention
- Que votre enseignant soit au courant

NUMÉROS DE CADRE ET MOTEUR, GRAVAGE ANTIVOL

Numéro de série

Vérifiez bien la correspondance entre le n° de série indiqué sur la CG et celui de la plaque rivetée sur le cadre. Sur la plaque ou le cadre, la frappe des numéros doit être régulière, droite et de profondeur constante.

Numéro moteur

Il doit correspondre au carnet de garantie ou livret d'entretien.

Gravage antivol

Vérifiez tous les numéros à tous les emplacements.

La plaque constructeur de cette BMW permet de vérifier la correspondance du n° de série avec la carte grise. En revanche, le numéro moteur (à droite) n'est pas repris sur la CG, mais seulement sur les documents constructeur remis au moment de l'achat : livret d'entretien, carnet du propriétaire...



VÉRIFIEZ LES NUMÉROS gravés sur une moto, qui doivent être en concordance les uns avec les autres. Dans le doute, qu'il s'agisse de différences non justifiées par le vendeur, ou d'un gravage irrégulier, LAISSEZ TOMBER !



Sur cette plaque constructeur Honda, le n° de série peut être vérifié à l'identique sur le cadre. L'absence d'irrégularités dans la profondeur et l'alignement de la gravure montrent une frappe réalisée en usine par le constructeur.



Sur cette Buell, la plaque constructeur est un autocollant. Comme sur une plaque rivetée, le numéro de cadre peut être vérifié sur le cadre. Ici, sur les carters moteur et les fourreaux de fourche, c'est le gravage antivol qui reprend le numéro de série. Ce même numéro est également gravé sur le bras oscillant, les jantes, le silencieux, le haut moteur et le réservoir.