

Quelques petits conseils indispensables pour l’entretien de son brélon préféré !!!

***Chaine Primaire et Courroie secondaire***

**Chaine Primaire**

La vérification initiale du réglage de la chaîne primaire (avant) doit être effectuée après les 1600 premiers kilomètres et par la suite, tous les 8000 kilomètres.

L'huile qui convient pour la chaine primaire est la 10W40.

Les interventions d'entretien sont à effectuer selon les besoins. Une chaîne détendue fera que la moto avance par saccades à basse vitesse et entraînera l'usure excessive de la chaîne et des pignons.

Dans ce cas, demander des renseignements ayant trait au réglage de la chaîne auprès d'un concessionnaire, ou consulter le manuel d'entretien.

Pour accéder à cette chaîne primaire, sur les 1450 **pas sur les 1580**, il faut maintenir la moto en position verticale (l'idéal c'est d'avoir un cric à moto), puis il faut déposer la trappe spécifique se trouvant sur le carter primaire et maintenue par 4 vis.

Puis avec l'index, il faut exercer une poussée sur la partie supérieure de la chaîne primaire à mi-distance des pignons.

Le débattement de la chaîne doit-être de 16 à 22 mm lorsque le moteur est froid, sinon de 9.5 à 16 mm lorsqu'il est chaud.

Si la tension n'est pas la bonne, on peut retendre soi-même, mais là, **attention danger**, il est préférable d'aller voir le spécialiste.

En remontant la trappe n'oubliez pas que chaque vis est équipée d'une rondelle d'étanchéité.

Il ne faut donc pas oublier de les remettre.

**Courroie secondaire**

La surface interne des dents de la courroie d'entraînement arrière (secondaire) est recouverte d'une fine couche de polyéthylène.

Cette couche disparaîtra assez vite au début de l'emploi de la moto car elle s'imprègne dans la texture de la courroie. Il s'agit là d'un état normal qui n'indique pas une usure de la courroie.

Il convient de noter que Harley-Davidson préconise le changement de la courroie secondaire **tous les 80000 kms**.

Il est préférable de la changer aux environs de 60000 km, car elle ne prévient pas lorsqu'elle claque, et c'est la panne franche sans moyen de dépannage de fortune.

La tension de la courroie doit être vérifiée après les 1600 premiers kilomètres et par la suite tous les 4000 kilomètres

Outil catalogue Harley Davidson sous la dénomination « Belt Tension Gauge » (référence #HD-35381)

**-Remarques-**

Vérifier la tension de la courroie AVANT de faire fonctionner la moto.

La moto doit être sèche et à la température ambiante.

La tension de la courroie est essentielle à sa longévité.

* Trop tendue, il y a usure prématurée de la courroie et des poulies.
* Détendue, la force centrifuge fait que les dents ne vont entraîner le pignon que partiellement. Ceci provoque des fissures dans les dents. Dans les cas extrêmes, le pignon peut sauter une dent !

On peut le faire avec un doigt  pressant sur la courroie, mais l'idéal est de se procurer un petit appareil donnant la pression à exercer sur la courroie que l’on trouve dans le catalogue Harley Davidson.

Attention, la tension varie  d’un modèle à l’autre mais aussi en fonction du millésime.

La courroie doit être froide et une personne doit être sur la moto

Il faut mettre le  joint O-ring du Belt Tension Gauge sur le trait marqué 10 (correspondant à 10 pounds of force soit 4,5 kg de force appliquée).

On place la jauge sous la courroie à égale distance de la couronne et du pignon, puis on presse la jauge contre la courroie jusqu’à ce que le joint O-Ring touche le corps de votre jauge.

Il suffit de mesurer la flèche à travers l'espace prévu dans la partie basse du cache courroie.

Si la flèche est trop lâche ou trop tendue, il faut en premier lieu dévisser légèrement l’axe de roue.

La tension s’effectue par les tendeurs de courroie situés aux bouts du bras oscillant.

Si on les visse, on tend la courroie et si on dévisse on la détend. Surtout donner le même nombre de tours aux tendeurs droit et gauche afin de conserver l’alignement de la roue.

A la suite, il faut vérifier l'alignement en mesurant de chaque coté du bras oscillant la distance axe de roue/fin du bras.

Puis serrer l’axe de roue entre 8,5mkg et 9,2 mkg , de préférence à l’aide d’une clef dynamométrique.

En serrant trop fort, on risque de gripper ou d’abîmer les roulements de roue.

En serrant trop fort, on risque de gripper ou d’abîmer les roulements de roue.

**Voici les résultats d'une courroie détendue**



Pour résumer, il faut exercer une force de 4,5 kg au point central du segment approprié de la courroie.

Le débattement doit se produire vers le haut.

Sur les modèles 134Ocm3 et 145Ocm3, la roue arrière doit être en contact avec le sol, avec une personne assise sur la moto.

Sur les modèles XLH, la roue arrière doit être en contact avec le sol mais **PERSONNE** ne doit être assis sur la moto.

*FLÉCHISSEMENT (mesuré avec une force de 4,5 kg)*

|  |  |
| --- | --- |
| MODELE | FLECHISSEMENT |
| FLST/C/S,FXST/C/S | 0.95 - 1.27 cm (partie  inférieure) |
| Dyna, FLH  et FLT | 0.79 - 0.95 cm (partie inférieure) |
| XLH | 0.43 - 1.75cm  (partie inférieure) |
|  |  |

Il convient de noter qu'une courroie secondaire est prévue pour 80 000 kms environ, mais elle peut claquer avant.

En effet, si vous roulez sur des chemins avec des petits gravillons ou du sable, il est possible que ces derniers se glissent entre votre courroie et la poulie.

La tension supplémentaire due à ce corps étranger risque de faire craquer la courroie. C'est la raison pour laquelle certains concessionnaires vont au delà des préconisations de Harley, et laissent la courroie un peu plus détendue qu'indiqué, pour éviter justement une trop forte tension au cas de passage de gravillons.

Si vous avez laissé les caches initiaux (haut et bas) de la courroie sur votre machine, il y a peu de "malchance" qu'un gravillon passe, sinon, si votre machine est hyper customisée, soyez attentif.

De temps à autre, inspectez votre courroie, un petit trou au milieu de celle-ci, ce n'est pas grave, par contre une entaille sur ses flans, là, il faut changer la courroie immédiatement.

De manière générale, regardez si votre poulie n'est pas "mâchouillée" c'est qu'aucun gravillon n'est passé, et donc que votre courroie doit être en bon état.

Le changement d'une courroie a un coût, c'est vrai, outre le prix d'achat de la pièce, il faut compter environ 2h30 ou 3h00 de travail pour l'installer.

Mais il ne faut pas jouer avec cet élément, car il n'y a rien de plus "con" que de se retrouver planté en bord de route pour avoir voulu tiré un peu plus dans le temps cette pièce d'usure.

Dernier conseil en la matière, méfiez-vous du petit mécano du coin qui va bien pour changer un pneumatique par exemple, et qui, en remontant la roue, même s'il l'aligne bien, tend un peu trop la courroie. C'est le pépin assuré à brève échéance, je le dis car c'est arrivé à plein de Bikers il suffit de demander autour de nous !