

NOS CONSEILS POUR PROLONGER LA VIE DE SA MACHINE

UN ENTRETIEN RIGOREUX ET SUIVI S'AVÈRE INDISPENSABLE POUR PLACER VOTRE QUAD / SSV DANS LES MEILLEURES CONDITIONS, TOUT EN DIMINUANT LES RISQUES DE PANNE OU DE CASSE. LES VIBRATIONS, LES CHOCS, LA POUSSIÈRE, LA BOUE, LES FRANCHISSEMENTS, LES PROJECTIONS DE TOUTES SORTES EN TOUT TERRAIN SONT AUTANT D'AGRESSIONS SUBIES PAR VOTRE MACHINE, SOUMISE RÉGULIÈREMENT À RUDE ÉPREUVE. VOICI QUELQUES CLÉS POUR PROLONGER LA DURÉE DE VIE DE VOTRE COMPAGNON D'AVENTURES.

TEXTE SÉBASTIEN SOULIÉ / PHOTOS : SÉBASTIEN PLÉ

Inspection visuelle après chaque sortie

Pour éviter bien des ennuis, voici un conseil facile à suivre. Après chaque sortie, prenez le temps de jeter un œil à votre machine pour voir si vous ne remarquez rien d'anormal. Suivant la nature du terrain sur lequel vous avez évolué, d'éventuels dégâts peuvent avoir été causés sans que vous ne vous en soyez rendu compte sur le moment. Sur les chemins, des projections de pierres peuvent taper certains organes fragiles, tandis que les roues et suspensions ne supportent pas de la même façon les enchaînements d'ornières ou de rouler sur des morceaux saillants d'objets semi-enterrés (branches, cailloux...). Enfin, le principal ennemi en forêt reste la branche d'arbre, voire la souche cachée que l'on ne voit qu'au dernier moment. Inspectez donc le carénage pour repérer si rien n'a été arraché ou abimé, mais aussi les feux, rétroviseurs, plaque d'immatriculation, pneus, jantes, soufflets de cardans ou chaîne de transmission, sans oublier la présence d'une éventuelle fuite. Bien entendu, la vigilance doit être accrue si votre quad a subi un choc, une chute ou un retournement. Souvent, un rétroviseur, un guidon ou un renfort d'aile tordus peuvent être redressés relativement facilement sans présenter de danger par la suite (pour vous ou le quad), le tout étant de repérer l'anomalie rapidement.

Le lavage s'impose

Vous trouverez, en page 52-54 de ce magazine, les détails de ce qu'il faut savoir sur le lavage d'un quad. C'est une étape indispensable quand votre véhicule de loisir devient méconnaissable, mais ne s'effectue pas n'importe comment. Si l'utilisation d'un jet d'eau à haute pression permet de mieux détacher les morceaux de boue collés, il doit se faire de manière attentive. Il est en effet préférable de ne pas approcher le puissant jet d'eau des connexions électriques, de la mécanique, des commandes du guidon, mais aussi de l'échappement. Certains éléments se montrent fragiles devant une trop grande pression tandis que d'autres n'aiment pas beaucoup l'eau (intérieur de l'échappement). Si vous constatez à ce moment un phénomène de patinage au niveau du variateur, il est possible d'évacuer le liquide stagnant à l'aide d'une simple vis située sous le variateur. Enfin, si vous disposez d'un compresseur, vous pouvez souffler sur les diverses parties sensibles afin de les sécher, des commandes sur le guidon jusqu'aux têtes de vis apparentes.

L'éclairage, un organe essentiel à soigner

Pour circuler de nuit et surtout pour être en conformité avec la loi, l'éclairage est indispensable. Il doit être irréprochable et en parfait état de fonctionnement. En tout terrain, les risques les plus fréquents restent le bris de glace, la détérioration d'un support de phare ou de clignotant, ou encore la mise à mal du circuit électrique. Il faut garder en mémoire qu'un bain de boue ou un passage



Jeter un œil sous le quad permet de déceler la présence de caillou ou de branches coincés.



Les organes sur un quad sont étanches et prévues pour un usage en tout terrain.



Un bon éclairage est indispensable pour bien voir et être vu.



Largement mis à contribution en TT, les pneus doivent être inspectés régulièrement et la pression doit être souvent vérifiée.

prolongé dans une étendue d'eau un peu profonde laissent souvent des traces. Au-delà de l'éclairage, il faut contrôler les éléments liés à l'homologation, à savoir les rétroviseurs et la plaque d'immatriculation. Ce qui permet d'éviter une éventuelle contravention. En dehors des propriétés privées, il faut être conscient que les chemins et autres sentiers forestiers sont considérés comme des voies ouvertes à la circulation où les règles du code de la route s'appliquent et sur lesquels on ne peut rouler qu'avec des quads et SSV homologués.

L'état des pneus à contrôler

Liaison entre la machine et le sol, les pneumatiques sont des éléments primordiaux en quad et SSV. Ils sont les pièces les plus exposées en tout terrain. Il faut donc régulièrement vérifier la pression. C'est d'autant plus le cas avant de partir en randonnée, surtout si vous n'avez pas roulé depuis longtemps. Au retour de la randonnée, il faut vérifier qu'aucun des quatre pneus ne comporte d'entaille ou d'objet planté dans la bande de roulement. Il faut donc ainsi repérer une anomalie et la réparer à l'aide d'une mèche le cas échéant. Cela vous évitera une galère ou une situation dangereuse lors de la prochaine sortie ! À noter que les crampons d'un pneu tout terrain s'usent bien plus rapidement sur route et, lorsque ceux-ci deviennent moins épais, ils fragilisent la bande de roulement dans laquelle divers objets peuvent venir s'incruster. Le contrôle des pneus doit s'accompagner d'une vérification des jantes, pour

voir si elles n'ont pas été endommagées à la suite d'un choc avec une souche, un trottoir ou confrontées à une projection de pierre.

Des organes à bien surveiller

Les organes les plus importants à regarder sont les freins, mais aussi la suspension, le moteur, les soufflets de cardans, la chaîne de transmission ou encore les rotules de direction. Les branches et autres objets coincés doivent

être retirés avec précaution, tandis qu'un jeu dans les rotules de direction (souvent accompagné d'un bruit inhabituel signifiant que les roulements sont à changer) ou une pièce essentielle pour la sécurité qui serait touchée ou endommagée valent bien un retour chez votre concessionnaire. L'œil averti d'un professionnel permettra de soulever un doute. Repérer si un petit caillou ne s'est pas logé au niveau des étriers de frein, car il va frotter



Le soufflet de cardan est exposé et doit être régulièrement inspecté.

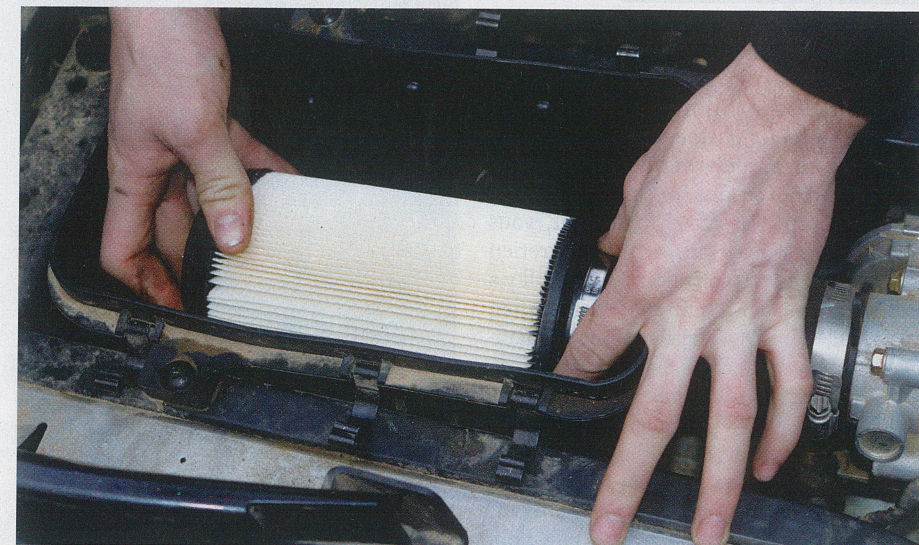


Un choc contre un rocher, un trottoir... peut laisser des traces qu'il est préférable de repérer.

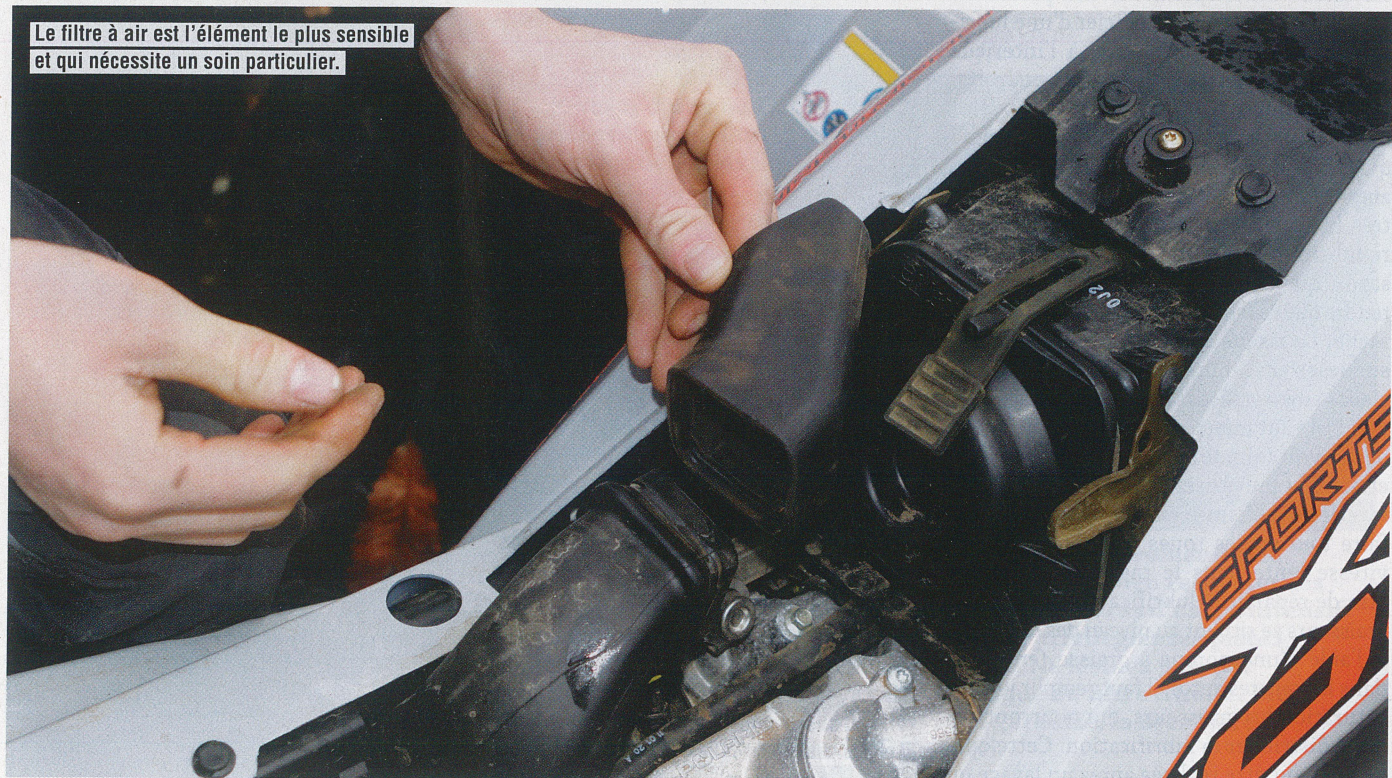
contre le disque. Pour le déloger, il suffit de démonter la roue. Cela prend quelques minutes au total et vous permet en même temps de jeter un œil sur l'usure des plaquettes de freins. En tout-terrain, l'une des parties les plus exposées se situe sous la machine. Il n'y a pas besoin d'avoir un œil d'expert en mécanique pour repérer d'éventuelles anomalies. Les fuites se voient plus facilement lorsque le quad est stationné sur du bitume, vous pouvez effectuer d'autres contrôles à n'importe quel endroit en jetant un œil sous la machine.

Le filtre à air, une priorité

Le filtre à air est la pièce la plus facile et la plus importante à entretenir. Il doit être bien nettoyé pour permettre un fonctionnement optimal du moteur. Sachant que le filtre à air est un élément qui s'encrasse assez rapidement lors des sorties tout terrain. Négliger son nettoyage et son état peut assez rapidement nuire à la mécanique et ainsi entraîner une baisse des performances et une hausse de la consommation. Après chaque sortie, il vaut donc mieux le démonter pour le nettoyer, ainsi que le surfiltre et le conduit de filtre à air. Si vos balades présentent peu de poussière, de saletés, la vérification peut attendre 3 ou 4 sorties. Par contre, en cas de poussière, de sable, de boue, il faut nettoyer ou changer le filtre si besoin. Des produits de nettoyage spécifiques de toutes sortes existent mais en dépannage et si le filtre n'est pas trop sale, de l'eau et un chiffon ou une éponge peuvent faire l'affaire. En revanche, si après plusieurs nettoyages le filtre à air reste trop encrassé, il convient de le changer. Enfin, le nettoyage du filtre à air pourra s'accompagner d'une vérification de la batterie. Il faut en profiter pour nettoyer les bornes.



« Le nettoyage du filtre à air est une étape incontournable. »



Le filtre à air est l'élément le plus sensible et qui nécessite un soin particulier.

Faire les niveaux

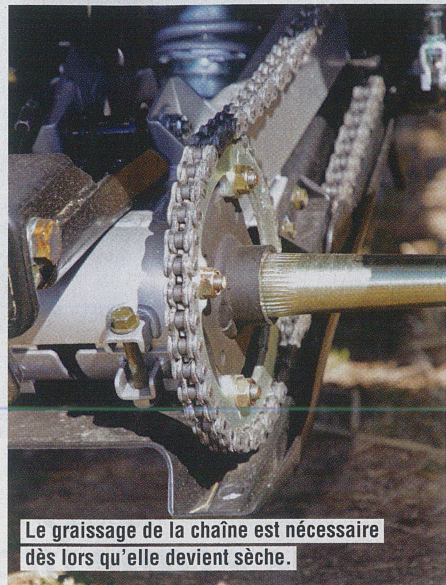
La fréquence du contrôle des niveaux dépend de votre utilisation. Il n'a pas besoin d'être effectué systématiquement. Si vous roulez souvent et beaucoup, vérifiez les niveaux toutes les cinq ou dix sorties. Lorsque les jauges ne sont pas faciles à repérer, vous pouvez vous référer au carnet d'entretien pour les trouver ou consulter internet. Il y a d'abord le niveau de l'huile moteur à vérifier, qui se fait à froid. La jauge se trouve généralement sur l'un des côtés du moteur et la vérification fonctionne comme sur une voiture. Le contrôle est assez simple à réaliser. On dévisse, on essuie avec un chiffon puis on replonge la jauge sans la revisser pour obtenir le niveau, qui doit se situer entre les témoins mini et maxi. Pour le pont arrière (et le pont avant sur les modèles à quatre roues motrices), la jauge se situe au centre de chaque essieu et l'huile doit affleurer l'ouverture. Le liquide de refroidissement se situe quant à lui dans un récipient appelé vase d'expansion, positionné souvent près du radiateur et du moteur. Il est facile de voir si le niveau du liquide se trouve entre les témoins mini et maxi et il est recommandé d'effectuer une purge une fois par an. Enfin, la vérification du liquide de frein se fait à l'aide d'un regard sur le guidon. Comme il évolue dans un circuit fermé, vous ne devez pas voir de bulle d'air à l'intérieur, ni constater une baisse du niveau. Il s'agit sinon d'une fuite ou d'un signe annonçant l'usure des plaquettes de frein. Un contrôle régulier de ces organes est nécessaire pour éviter toute mauvaise surprise une fois en randonnée.

Bien lubrifier

Pour ne pas s'abîmer, s'user prématurément ou casser inévitablement, des pièces en mouvement doivent bénéficier d'une lubrification régulière. C'est vrai à l'intérieur du moteur, mais aussi à d'autres endroits. C'est notamment le cas pour les modèles munis d'une transmission finale par chaîne qui doivent recevoir de l'huile spécifique autant que c'est nécessaire. Après une balade très humide, il ne faut ainsi pas hésiter à re-lubrifier la chaîne tout de suite. Pour savoir quand la lubrifier, il ne faut pas attendre que celle-ci se retrouve complètement sèche. Le risque est alors grand de la voir se casser et d'abîmer en conséquence plusieurs autres pièces. Pour procéder simplement, il vaut mieux surélever les roues afin de pouvoir faire tourner sur place la chaîne et ainsi la pulvériser partout sur sa partie intérieure. Ensuite, il est intéressant de faire tourner les roues en première (ou à vitesse lente dans le cas d'un variateur) afin de répartir la lubrification. Enfin, des graisseurs se situent au niveau des triangles. À l'aide d'une pompe à graisse (en vente dans les centres auto), il faut remplir jusqu'à saturation les graisseurs, qui pourront ensuite distribuer la lubrification. Cette opération peut être réalisée après un lavage ou



Une lubrification précise doit être réalisée sur plusieurs organes.



Le graissage de la chaîne est nécessaire dès lors qu'elle devient sèche.



Il faut effectuer régulièrement les vidanges, et pas seulement celle du moteur.



Les passages dans la boue peuvent être funs, mais nécessitent un sérieux entretien en rentrant de randonnée.

lors des opérations de contrôle des niveaux, soit toutes les cinq à dix sorties ou une fois par mois par exemple. C'est une étape à ne pas négliger.

Jetez un œil au serrage des vis

La randonnée tout terrain occasionne en effet de nombreuses vibrations, qui peuvent entraîner à la longue le desserrage des fixations de toutes sortes : porte-bagages, rétroviseurs, marchepieds, bumpers, guidon... Si vous constatez que certaines pièces ont pris du jeu, n'hésitez pas à mettre un tour de clé. En revanche, si les rotules de direction bougent (à vérifier en attrapant et en tournant une roue avec les deux mains), il faudra changer les roulements devenus hors-service. ▶

**L'IMPORTANCE DES VIDANGES**

Certaines étapes de l'entretien d'un quad méritent l'appui d'un professionnel, mais il y a des choses que les propriétaires peuvent faire eux-mêmes, à condition d'être un peu bricoleur et avoir un peu de matériel. De manière régulière, l'huile de votre moteur doit être remplacée. Il en est de même pour le liquide de refroidissement, le liquide de frein ou encore l'huile qui se trouve dans les ponts. Les périodicités de remplacements peuvent évoluer d'une marque à l'autre. Il est en revanche primordial de bien respecter ces intervalles et de ne pas hésiter à les raccourcir en cas d'usage intensif. Si vous décidez de faire ces opérations seul, privilégiez les pièces d'origines et faites le travail jusqu'au bout. Ne lésinez pas, par exemple, sur un remplacement systématique du filtre à huile. Bien entendu, si la machine est toujours sous garantie, laissez faire le professionnel qui va assurer un bon suivi.

