

www.motojournal.com

TOUS LES JEUDIS

MOTO JOURNAL

19 F N° 1446 - 16 NOVEMBRE 2000

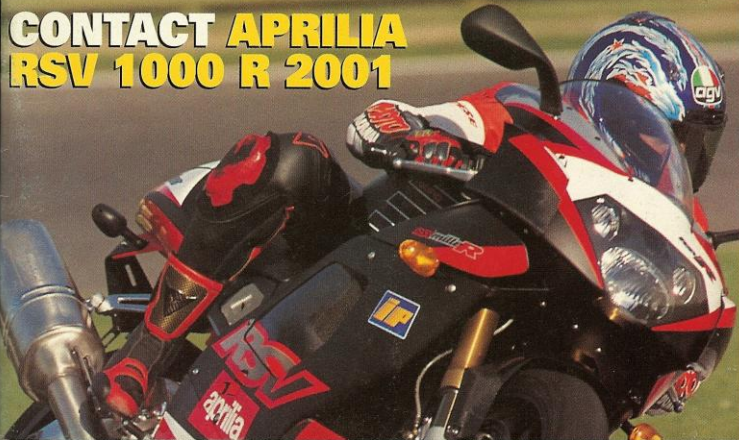
SPORT
INTERVIEW :
RICHARD SAINT
RALLYE DE DUBAI

SUISSE 5,00 FS - CANADA 6,50 S - BELGIQUE 19,99 FB - PORTUGAL 20,00 P - ESPAGNE 9,90 Ptas.



COMPARATIF **916 MONSTER** CONTRE **CAGIVA RAPTOR 1000** • **HONDA X 11** **TRIUMPH SPEED TRIPLE** • **VOXAN ROADSTER**

CONTACT APRILIA
RSV 1000 R 2001



PORTRAIT
HERVE
PONCHARAL
L'AME
DE TECH 3

BUELL UNE
MARQUE
HORS
NORME

M 2042 - 1446 - 19,00 F





pour retrouver le bon alignement des fixations moteur, on met des carters en place et on redresse le cadre.

et carrosserie, la chauffe de peinture ou de stabilisation. On utilise pour cela la propriété qu'ont les métaux de se dilater ou de se contracter selon la température. Le spectacle est impressionnant et paraît barbare, mais c'est pourtant la bonne méthode. À l'aide d'un gros chalumeau, on chauffe parfois jusqu'au rouge (pour le châssis en acier) les parties du cadre qui ont été tordues ou même complètement mises en contrainte. C'est là que réside tout l'art du métier. On chauffe juste ce qu'il faut et là où il faut, du bon côté du tube et sur la bonne longueur, afin qu'il retrouve sa forme originelle en refroidissant. Cela demande déjà du métier sur les tubes tubulaires en acier. Il faut encore plus de doigté sur les châssis modernes en aluminium. L'aluminium a un point de fusion plus bas que celui de l'acier et il ne rougit pas sous la flamme avant de fondre ! Tout est pourtant possible, enfin presque, surtout au remplacement d'un morceau cassé, qu'il soit en acier ou en alu. La partie remplacée est soudée et alignée, et la réparation peut devenir pratiquement invisible.

Arbre de cas rares

Le redressement se fait à partir de la colonne de direction qui est bricolée en place sur un marbre. C'est le point fixe qui sert de référence, et le reste du châssis va être travaillé à partir de là. Après chaque chauffe, on contrôle les progrès à l'aide de règles placées en des points précis du cadre, et qui doivent finir

par s'aligner sur des repères gravés sur le marbre.

Le moteur jouant souvent un rôle dans la rigidité d'un cadre, il faut retrouver non seulement la bonne géométrie de la partie-cycle, mais aussi un alignement rigoureux de toutes les fixations de la mécanique. Pour cela, le moteur ou des carters nus sont mis en place dans le cadre pendant le redressement pour assurer un remontage sans contrainte des goujons de fixation.

Une fois le cadre réaligné, il pourra être sablé et repeint pour retrouver l'aspect du neuf. Il faut arrêter de considérer le redressement de cadre comme de la bidouille ou du maquillage. Si lors de l'achat d'une machine d'occasion, on vous prévient honnêtement que le cadre a été redressé, il n'y a pas d'inquiétude à avoir si le travail a été réalisé correctement. Les professionnels dans cette spécialité sont responsables du travail qu'ils ont effectué. Côté tarifs, comptez par exemple entre 2 700 et 3 000 F pour un cadre en acier chez RC3D, et 3 110 F pour un cadre en alu.

Micou Montange

Remerciements

● Merci à Joël Enndewell et à la société RC3D pour les renseignements techniques et les démonstrations. RC3D, 31 avenue du Général-Leclerc, 91760 Lteville, tél. : 01.69.90.93.11

● Autre société redressant des cadres : Impeccadre, 39 avenue de la République, 78330 Fontenay-le-Fleur, tél. : 01.30.58.42.11.

BON PLAN

La dépanneuse au panier

Pas de pot et mauvais plan, votre moto est en panne à Paris. Pas de panique, le bon plan, c'est la dépanneuse au panier de Dépan'2 Roues. L'engin est original puisqu'il s'agit d'une Honda Gold Wing GL 1000 de 1981 attelée dont le panier a été transformé de manière à pouvoir accueillir une moto, quelle qu'elle soit. « On cherchait un véhicule pratique pour aller récupérer les motos dans les parkings souterrains », raconte Didier, l'un des trois gérants-fondateurs de l'entreprise, avec sa femme Edith et son frère Thierry. Les dépanneuses standard ne passent pas car les hauteurs sous plafond sont limitées en général à 1,90 m maximum. Il fallait alors être plusieurs pour porter les motos, à l'aide d'un plateau. Une vraie galère lorsqu'on est au 5^e ou 6^e sous-sol, voire pire. Un copain livreur de journaux nous a donné l'idée du side-car. On a alors trouvé ce Gold Wing attelé, et avec mon frère et Daniel, un chauffeur, on l'a transformé. » Et la conduite ?

À en croire Thierry et Didier, aucun problème : « On peut même lâcher les mains en roulant avec une moto dans le panier. Il se conduit exactement comme un autre side. Seulement, à vide, le panier déleste facilement et il faut être vigilant. La santé du GL est surprenante, sur autoroute à vide, on tient 150 km/h sans problème. » En revanche le side ne passe guère moins de temps dans la circulation qu'un camion. Heureusement sa vivacité et sa faible longueur l'avantagent parfois. La course en journée dans Paris est facturée 350 F. Les cas d'interventions malheureusement les plus répandus sont les tentatives de vol qui immobilisent la moto dans le box d'un parking en sous-sol.

Dépan'2 roues, tél. : 06.07.88.83.62 (24 h/24).



Il fallait y penser ! Le side-car au secours des motos en panne, c'est une idée du team Dépan'2 Roues, ici avec Thierry.



