

## Février 2008

### Mécanique > Changer un levier après une chute de moto

Pratique

<http://www.motomag.com/Changer-un-levier-apres-une-chute-de-moto.html>

**Les leviers de commande au guidon, très exposés en cas de gamelle, se remplacent facilement sur la plupart des motos. Toutefois, le non-respect de certaines précautions peut nuire au fonctionnement des commandes, voire rendre la moto dangereuse.**

Les frêles leviers de frein avant et d'embrayage sont les premières victimes d'une chute de moto, même bénigne. Cassés ou seulement déformés, ils occasionnent une gêne à la conduite qui justifie leur remplacement.

Un premier constat s'impose. Un levier d'embrayage à câble, même pressé brutalement par le goudron, légèrement râpé et tordu vers l'extérieur du guidon – comme sur la photo ci-contre –, n'aura pas forcément abîmé d'autres organes.

En revanche, si le levier se retrouve tordu vers le guidon, ou cassé, il a encaissé tout le poids de la moto. Il faut alors s'inquiéter de l'effort excessif produit dans le maître-cylindre de frein (ou d'embrayage). Ses délicates coupelles d'étanchéité en ont certainement souffert.

Remplacer le levier ne suffit dès lors plus pour assurer la sécurité. Une vérification du maître-cylindre par un mécanicien s'impose.

#### Extraction du levier hors d'usage

Avant de retirer la vis qui sert d'axe au levier, déposez son écrou de sécurité (Étape 1). Parfois l'axe du levier est un tube, assuré par un clip ou un écrou-frein en tôle (Étape 1 bis).

En retirant le levier, récupérez le ressort souvent logé entre lui et sa cocotte (Étape 2).

Sur les commandes d'embrayage à câble, rentrez d'abord au maximum la molette de réglage de tension (Étape 3). Ensuite, selon le cas le plus facile, extrayez le câble de cette molette, ou retirez le levier et délogez-en le câble.

S'il n'y a toujours pas assez de mou, dévissez au maximum le réglage du câble à son autre extrémité, côté moteur.

#### Montage du levier neuf

Première précaution, comparez le levier de remplacement avec la partie intacte de l'ancien.

Même sur une pièce d'origine (a fortiori sur une copie !), cette vérification peut éviter une énigme au montage, et surtout un mauvais fonctionnement à l'usage. Si le levier en est pourvu, dévissez au maxi le réglage de garde constitué d'une petite vis, qui traverse la partie du levier en contact avec le maître-cylindre

(Étape 4).

Graissez légèrement les parties stratégiques du levier (Étape 5). Positionner l'éventuel ressort en le collant par une goutte de graisse. Sur un embrayage, placez le câble dans le levier, la gaine du câble dans la molette et enfin fixez le levier. C'est souvent plus facile que de reposer le câble une fois le levier en place.

Revissez la vis-axe et serrez modérément son contre-écrou. Sur les axes creux, un petit collier d'électricien type Rilsan passé à travers le tube offre une sécurité supplémentaire. Sur l'embrayage, retendre alors la molette jusqu'à laisser le câble libre sur 2 à 3 mm.

### Vérifications avant roulage

L'éventuelle vis de réglage de la garde est à réajuster seulement quand le levier est en place. Approchez-la du maître-cylindre en laissant un léger espace avant de serrer son écrou. Faute de ce petit jeu, le frein actionné en permanence va chauffer, voire bloquer tout seul.

Dans tous les cas, soulevez la roue avant, et assurez-vous que le frein fonctionne et que la roue tourne librement levier relâché. Vérifiez que les contacts électriques s'effectuent bien : l'allumage du feu stop, et le contact qui impose de débrayer au démarrage, typique de Suzuki et de la plupart des scooters.

### Consulter aussi

- ▶ [Régler son kit chaîne moto \(+vidéo\)](#)
- ▶ [S'organiser un atelier moto à la maison](#)
- ▶ [Régler la commande d'embrayage de sa moto](#)

### A retenir...

Un levier déformé ou cassé occasionne une gêne dangereuse à la conduite. Son remplacement est simple, mais impose quelques vérifications. Vérifiez impérativement le fonctionnement de la commande remplacée avant de rouler.

**Cas particuliers** Certains leviers (motos européennes équipées en Brembo) sont munis d'une biellette intermédiaire entre le levier lui-même et le piston du maître-cylindre. Une petite tige d'environ 15 mm de long et 4 mm de diamètre. Attention à ne pas la perdre au démontage, ni à l'oublier au remontage ! Les maîtres-cylindres à commande radiale comportent également une biellette intermédiaire, qui complique le remplacement du levier. En cas de doute, faire effectuer ou contrôler le remontage par votre mécano.

### Changer un levier en 5 étapes

**1** L'axe d'un levier est généralement constitué d'une vis, dont la tête est bien visible sur le dessus. Mais avant de la dévisser, il faut retirer son contre-écrou de sécurité, qui lui, est situé sous la « cocotte » (c'est le nom du support du levier) fixée au guidon. Parfois l'écrou est remplacé par un clip (en rouge sur la photo de droite).



**2** Dans l'épaisseur de certains leviers de frein est parfois logé un petit ressort qui le ramène en position de repos. Au démontage, ce ressort peut rester dans la cocotte, mais aussi tomber à terre... Vérifiez sa présence au remontage. Une goutte de graisse facilite son maintien pendant le positionnement du levier neuf.



**3** Avant de démonter ou remonter un levier actionnant un câble, donner du mou à ce dernier en rentrant au maximum sa molette de réglage. Si cela ne suffit pas pour retirer le câble ou le levier, donner également du mou au second réglage au niveau du moteur.



**4** Certains leviers de freins comportent ce type de vis, qui sert à ajuster la garde, c'est-à-dire le jeu nécessaire avant que le levier n'actionne le piston du maître-cylindre. Le réglage à ce niveau est primordial, car un manque de jeu ferait freiner en permanence.



**5** Un graissage des parties frottantes est immédiatement profitable à la précision de la commande. Il évite aussi l'usure ou le grippage futurs du levier, synonymes de dureté, de jeu, et de perte de « feeling ». Disposez une pointe de graisse sur le logement de l'axe, et sur la partie en contact avec le piston du maître-cylindre.



Par Phil Defér. Le 17 septembre 2013.

**Des avis ont été émis sur cet article. Consultez-les en ligne.**

Photos disponibles sur le site

*Changer un levier après une chute : étape 1/1bis*



L'axe d'un levier est généralement constitué d'une vis, dont la tête est bien visible sur le dessus. Mais avant de la dévisser, il faut retirer son contre-écrou de sécurité, qui lui, est situé sous la « cocotte » (c'est le nom du support du levier) fixée au guidon. Parfois l'écrou est remplacé par un clip (en rouge sur la photo de droite)..

### ***Changer un levier après une chute : étape 2***



Dans l'épaisseur de certains leviers de frein est parfois logé un petit ressort qui le ramène en position de repos. Au démontage, ce ressort peut rester dans la cocotte, mais aussi tomber à terre... Vérifiez sa présence au remontage. Une goutte de graisse facilite son maintien pendant le positionnement du levier neuf.

### ***Changer un levier après une chute : étape 3***



Avant de démonter ou remonter un levier actionnant un câble, donner du mou à ce dernier en rentrant au maximum sa molette de réglage. Si cela ne suffit pas pour retirer le câble ou le levier, donner également du mou au second réglage au niveau du moteur.

#### ***Changer un levier après une chute : étape 4***



Certains leviers de freins comportent ce type de vis, qui sert à ajuster la garde, c'est-à-dire le jeu nécessaire avant que le levier n'actionne le piston du maître-cylindre. Le réglage à ce niveau est primordial, car un manque de jeu ferait freiner en permanence.

***Changer un levier après une chute : étape 5***



Un graissage des parties frottantes est immédiatement profitable à la précision de la commande. Il évite aussi l'usure ou le grippage futurs du levier, synonymes de dureté, de jeu, et de perte de « feeling ». Disposez une pointe de graisse sur le logement de l'axe, et sur la partie en contact avec le piston du maître-cylindre.

---

**Nous suivre sur  
le web**