

# Entretien et Régler son QUAD

**Les photos sont prises de mon 700 Raptor !**



## Réglages des suspensions



## **1 - REGLAGE PRECHARGE ET HAUTEUR :**

Selon l'utilisation que l'on veut faire de son quad (Cross, Enduro, Route ou Autres), on peut faire varier la hauteur de la garde au sol.

Desserrer le contre écrou ensuite en desserrant ou serrant l'écrou au dessus du ressort cela fera varier la pré-charge.

### **AVANTAGE :**

- Permet une meilleure répartition des masses AV et AR
- Hauteur du châssis adaptable
- Réglage de la hauteur pour de pilotage pour une maniabilité optimale
- Réglage très précis



AVANT



ARRIERE

## **2 - COMPRESSION :**

Le réglage en compression permet un ajustement très précis de la résistance hydraulique

En contrôlant le débit d'huile la vis de réglage autorise un réglage très précis (Petite vis sur le haut de l'amortisseur).

### AVANTAGES :

- Suspension plus ferme ou plus souple pour les sauts
- Réglage facile selon le type de circuit
- Limite le Talonnage des suspensions à la réception des sauts



AVANT

ARRIERE

### 3 - DETENTE :

Le réglage de la détente permet le contrôle de la vitesse de retour en extension des amortisseurs après compression

Se réglage permet aux roues de coller au sol un maximum et de réduire la contre pression du ressort après la compression.

### AVANTAGES :

- Réduit l'effet du rebondissement dans les whoops
- Meilleure maîtrise du véhicule en réception de saut
- Traction maximale
- Réduction de la détente après augmentation de la pré charge en cas de charge lourde

## **ATTENTION**

La Détente modifie aussi la Compression, plus vous freinez la Détente, plus celui-ci se durcira également en Compression, et inversement si vous libérez cette Détente, donc à vous de retoucher la Compression en fonction des réglages.

Nb : Il n'est pas obligé d'agir sur les 2 à chaque fois !



### **4 - COMPRESSION LENTE / RAPIDE :**

Les deux réglages, indépendants l'un de l'autre permettent de donner à l'amortisseur un comportement

plus souple ou plus rigide selon les conditions en course.

**Ecrou 17 doré** = Réglage Compression Rapide (gros choc)

**Vis** = Réglage Compression Lente (petit choc)

### **5 - COMPRESSION LENTE :**

- Le quad glisse en virage
- L'arrière s'écrase à l'accélération
- L'avant creuse au freinage
- Franchissement de woops plus délicat

## **6 - COMPRESSION RAPIDE :**

- Atterrissage lors des gros sauts
- Chocs violents
- Pilotage rapide sur woops
- Vibration à haute vitesse sur terrain changeant

## **7 - METHODE DE REGLAGE SI :**

### ***REBONDISSEMENT :***

Serrer la vis de Détente dans le sens des aiguilles d'une montre cela freinera la Détente

### ***TALONNAGE SUCCESSIFS :***

Serrer à fond la Compression Rapide et ajuster ensuite

JAMAIS MOIN DE 7 A 8 CLICS = DUREE VIE DE L'HUILE PLUS LONGUE !!!

# **VIDANGE HUILE MOTEUR/BOITE** **ET REMPLACEMENT FILTRE**

Vidange conseillé tout les 10 h environ selon l'utilisation et le filtre à chaque vidange

**Vidanger d'abord le réservoir d'huile noir avec la gauge :**



Vue de dessous

Le joint est à remplacer de préférence à chaque vidange et prévoir de changer la vis toutes les 5 vidanges.

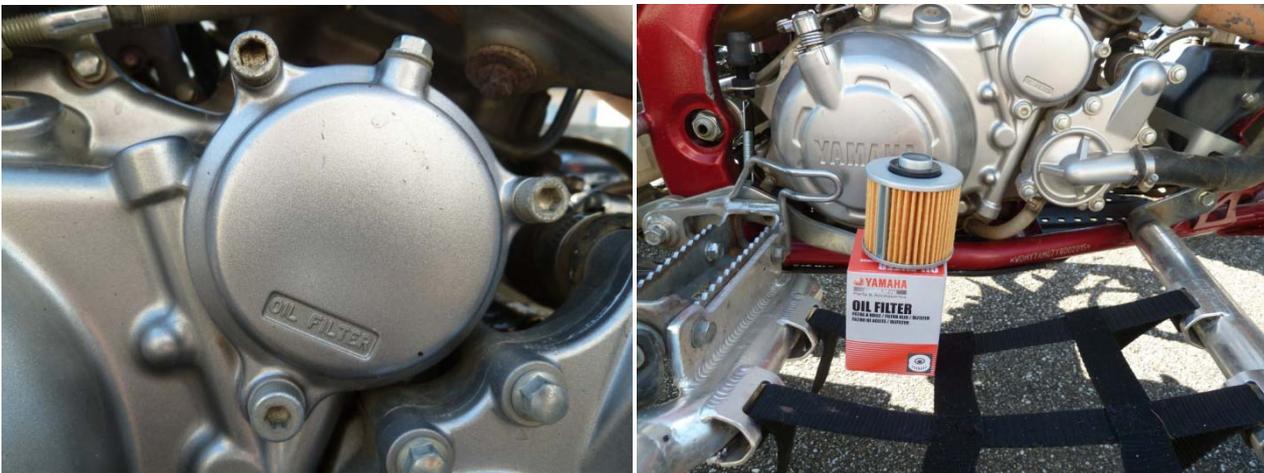
## Ensuite il faut vidanger le carter moteur :



Vue de dessous

Bien laisser couler l'huile et pendant ce temps là remplacer le filtre à huile moteur comme ci-dessous :

Desserrer les 3 vis.



## **ATTENTION :**

- Au joint qui se met au fond et qui assure l'étanchéité du filtre !
- Resserer les vis avec modération (carter en alu)..

Effectuer le remplissage d'huile selon la quantité préconisé par le constructeur dans le réservoir avec la gauge !

Démarrer le moteur laisser chauffer et vérifier le niveau à chaud (à froid l'huile remonte dans le réservoir et fausse le niveau).

## Quand changer de chaîne ?



Plusieurs indices permettent de reconnaître sa fatigue, sans la démonter:

Plus une chaîne s'use, plus elle se détend.

Lorgnez du côté du tendeur de chaîne. S'il est à son réglage maxi, ça traduit une usure à coup sûr.

Avant cette dernière extrémité, examinez la chaîne : des points durs (les maillons ne s'articulent plus correctement), des maillons fortement «meulés» (aplatis, ils n'ont plus leur belle forme en huit), des rouleaux usés ou manquants, tout cela indique que votre chaîne n'est plus de première fraîcheur.

Autre méthode : sur une couronne neuve ou en bon état, une chaîne usée ne vient pas bien à cheval sur les dents, ses maillons s'en décollent exagérément et battent trop latéralement, de droite à gauche. Enfin, test ultime : démontée, si votre chaîne peut décrire un parfait demi-cercle une fois posée à terre sur le côté des maillons, elle est bonne à jeter

**ATTENTION** : Penser à graisser votre chaîne avant et après chaque Sortie !

## Graisser les triangles et la partie arrière :



Il faut s'équiper d'une pompe à graisse et de la graisse normal.

Il faut le faire après chaque sortie afin de chasser toute l'eau et saletés qui ont pu rentrer dedans ! Il faut donc graisser le triangle du bas et celui du haut !

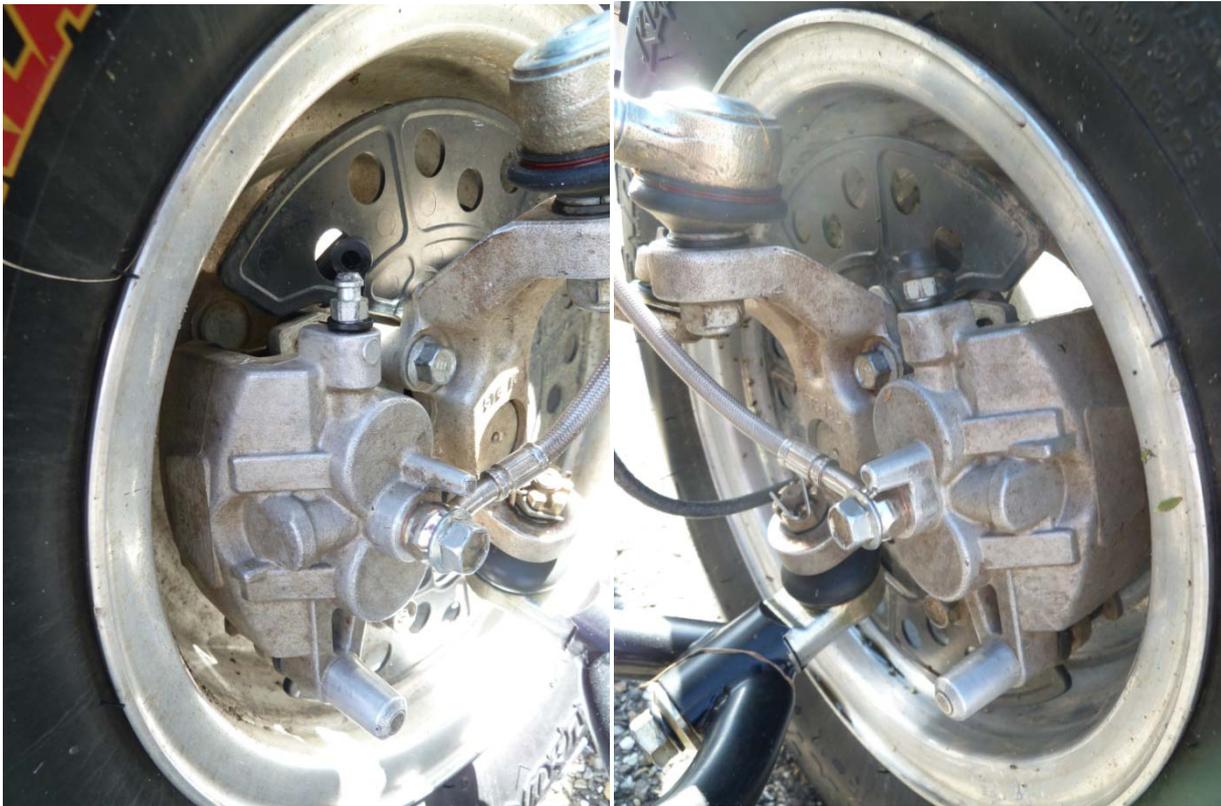


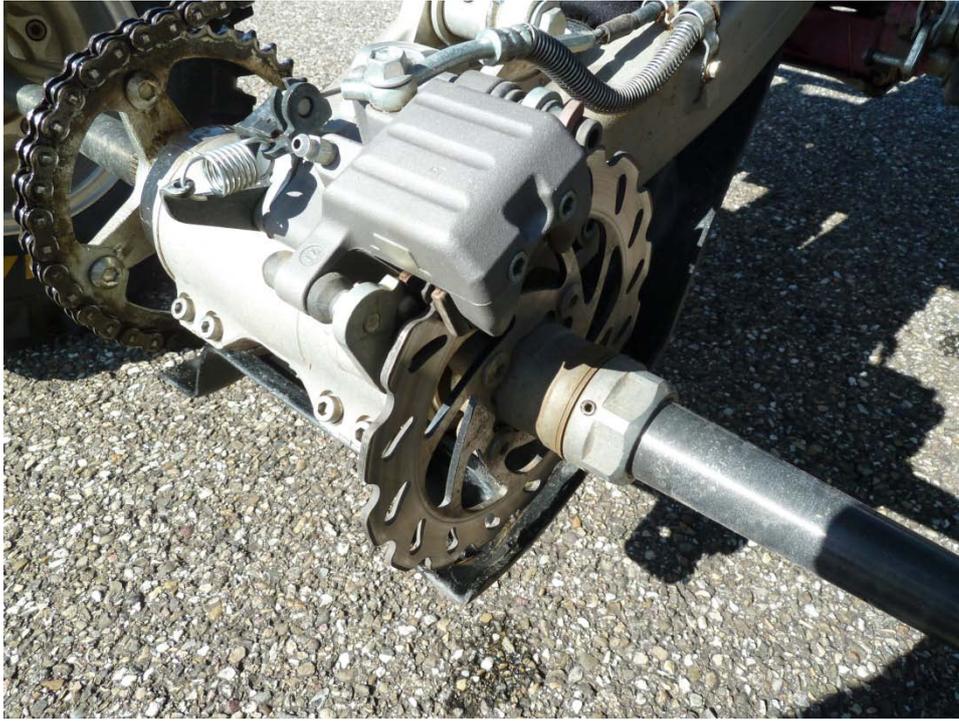
On peut également graisser le support arrière !



**ATTENTION**

**NE JAMAIS ESSAYER DE GRAISSER LES PARTIES SUIVANTES :**





**Cela sert à purger le circuit de frein !!!!!**

**Graisser les triangles et la partie arrière :**



Certains filtre comme le mien (Twinair) sont nettoyable avec des produits comme :

