

# RODAGE

## TECHNIQUES

Pour un rodage de fond, genre t'as envie de faire au moins 200 000 Km :

- 0-500 Km : 3 500 t, le dernier rapport et la ballade à 2 sont à éviter (ça c'est une belle excuse), changer l'huile vous-même, pont boîte moteur, et filtre à huile
- 500-1500 Km : 4 000 t, révision officielle je crois
- 1500-2500 Km : 4 500 t
- 2500-3500 Km : 5 000 t re-changement des huiles et filtre toi-même
- 3500-5000 Km : 5 500 révision officielle, tu commences à tirer quelques fois à 6-7 000 mais que sur les rapports intermédiaires, une petite pointe quoi :)
- + de 5 500 Km : y aller progressivement, écoute ton moteur :)

Généralité : si la boîte, et là je parle de mon expérience de la boîte 5, devient dure, il faut y mettre pour quelques centaines de bornes de l'huile "normale", de la drouille de chez Auch'du. Pour laver les roulements.

Si tu entends le moteur te dire qu'il a envie de prendre des tours, laisse-le un peu faire, c'est qu'il est à bonne température :)

En hiver sur grande route, il faut "au moins" 15 bornes pour que le moulin soit chaud.

*Pour ma part, le rodage , je vais le faire comme cela :*

*Le rodage moto guzzi : Maxi 3500 tours de 0 a 500km, et ensuite monter de 500 tours tous les 500 km. Le dernier rapport à utiliser qu'à partir de 500 km, et seulement au dessus de 3500 tours...etc*

*Bien sur ceci s'ajoutant aux autres conseils classiques, comme pas de sous régime, ne pas forcer en montée, changer le plus souvent possible de rapport et de régime moteur, etc...*

*Ce sera plus laborieux que celui réalisé par calif92...*

Non mais vous êtes fou...

Le Top du rodage c'est 150.000 Km à 1250 tr/mn puis tu prends 22 tr/mn tout les 75.000 km, jusqu'a 650.000.000 km.

Là avec un peu de chance ton arrière arrière arrière petit enfant pourra peut être passer les 4000 tr/mn... :o)

Plus sérieusement je vais te dire deux choses :

Au montage ton moteur quand il est arrivé au bout de la chaîne de Mandello a connu un superbe banc d'essai à rouleau : sur ce banc il a déjà connu 8500 tr/mn (pour tester la coupure) et tous les rapports sont passés à 6000 tr/mn.

Car en cas de mauvais montage ou pièces défectueuses, ils préfèrent exploser à l'usine qu'une fois la brûle dans le réseau.

Les 4 premiers kilomètres de sa vie se sont passés à des régimes inavouables, donc pas de panique.

Tu as avec ta superbe moto un petit livret rouge où il est écrit :

- Les 1000 premiers kilomètres ne pas dépasser 5000 tr/mn.
- De 1000 à 2000 km ne pas dépasser 6000 tr/mn.
- Après 2000 km dépasser progressivement les régimes précédents jusqu'au maximum permis (soit 8500 tr/mn après c'est un rupteur qui t'arrête).

Voilà c'est tout, le rodage version T3 c'est terminé, maintenant les usinages sont précis, et les jupes de piston téflonnées donc no panique.

Si tu veux qu'un jour ce V11 puisse prendre plus de 230 km/h surtout te lance pas dans un rodage version 1970, sinon c'est cuit tu dépasseras jamais les 210.

Pat - avril 2004

La méthode à Sergio: tu restes à l'écoute de ton moteur et tu lui laisses prendre ses tours. S'il a envie, laisse le faire, s'il renâcle, rend-la main.

Tu montes progressivement tous les rapports, histoire de ne pas rôder que le pignon de 5 ou de 6. Pas de régime élevé soutenu longtemps. 10 sec en bord de zone orange ou rouge, ça suffit largement.

En 500 bornes, la machine est prête à donner ce qu'elle a. Ne pas tirer trop longtemps mais laisser partir la bête. Et ne pas zapper la première révision qui doit être soigneuse !

Cela dit, on s'aperçoit très vite que les 5000 Trs ne sont pas si faciles à atteindre: on sent la machine lente à monter. Toutefois, les moteurs à double allumage sont très vifs !

Calif 1100 IE rodée en 500 bornes: + de 100.000 km sans ennui moteur ni conso d'huile

Breva 750 IE rodée en 300 bornes: prend 170 km/h sans rechigner

Scotair Kymco Agility 125 rodée en 40 km: prend 115 km/h pour une donnée constructeur à 85...

## CONSOMMATION

---

*Bon je sais que le moteur quand il se libère et sensé consommer moins mais là je m'interroge.*

*Ce WE suite à essorage de poignée en règle à l'aller et au retour d'un bon BBQ, roulage par les routes qui vont bien surtout au retour et qui permettent d'éviter l'affrontement avec le système de lunettes à visée laser, j'ai fait mes stats de conso et là je m'aperçois que celle-ci a baissé de quasi 1 L / au 100 en 500 km !*

Sur mon V11 cela a été flagrant quand elle est arrivée à 4000 - 4500 bornes : ma conso a brutalement baissé, surtout que cela correspondait à l'arrivée des beaux jours et la température extérieure redevenait plus douce.

Je pense que cela y fait pour pas mal, le moteur atteint les 75-80° C plus vite et l'enrichissement se fait moins longtemps.

Un exemple tout bête, ma moto est réglée très riche, je la préfère bien ronde en bas, en gros quand le moteur est à 80° mon CO est autour de 5%.

À froid, après être resté dehors toute la journée cet hiver quand je démarrais avec la sonde dans le fion (de la moto hein, moi pour l'instant ça va par là, merci...) la brêle donnait ses premiers coups de piston avec un CO de 7,5 et quand il y a eu une journée où le thermomètre n'est pas passé au-dessus de zéro, j'ai démarré une Centauro pour régler son injection (faut dire que la pauvre en 20.000 bornes elle n'avait jamais vu une clef BTR au niveau injection), je lui ai branché tous les tuyaux partout (genre table d'opération, l'ordi à la prise, le dépressiomètre aux pipes, et l'embout de la machine à CO dans le silencieux, en fait le plus difficile c'est de ne pas se prendre les pieds dans les tuyaux et fils ;o)

La brêle a démarré avec un CO de plus de 9%... C'est mon record historique à ce jour. Enfin quand je dis démarré c'est un grand mot, disons plutôt que la moto a "tourné" mais il semble qu'avec presque 10% de CO cela ne marche pas très bien ;o)

Une fois chaude elle était encore à plus de 7% et tournait vraiment comme une crotte. En fait elle avait le faisceau de la sonde de température d'air qui s'était fait guillotiner par le tés de fourche, donc pas d'info température, donc le boîtier flippait dur.

Autre critère important, les sondes prennent le relais sur le réglage du boîtier autour de 3500tr/mn (un poil plus mais je ne sais plus combien, mais bon c'est là où il y a un trou à l'accélération quand l'injection est dérégulée) et en rodage tu es presque tout le temps dans cette plage d'utilisation, donc plutôt dans la zone où la moto risque d'être gourmande. Après, le rodage se faisant tu pousses un peu plus le régime et entre dans la plage où la richesse est déterminée uniquement par les sondes : le by-pass n'agit plus, le potentiomètre du boîtier non plus, donc logiquement la moto est plus pauvre.

C'est peut-être même un peu des deux.

Pat - mai 2004

---