



MODULE 3 / 10

Les vérifications essentielles

Les contrôles que tout motard doit savoir
effectuer.

Les vérifications essentielles

Les contrôles que tout motard doit savoir effectuer.

Vérifier les niveaux : huile moteur

L'huile moteur lubrifie et refroidit les pièces internes du moteur. Un niveau trop bas accélère l'usure et peut, dans les cas extrêmes, entraîner un grippage. Un niveau trop haut peut provoquer des fuites par les joints et des pertes de performance. Le contrôle se fait moto tenue à la verticale (sur sa béquille centrale si elle en a une, ou tenue droite), moteur arrêté depuis quelques minutes pour laisser l'huile redescendre dans le carter.

- **Jauge à visée** — présente sur certains modèles : un hublot sur le carter avec deux repères (min/max) à observer moto droite.
- **Jauge à tige** — bouchon vissé qu'il faut retirer, essuyer, replonger sans le revisser, puis retirer à nouveau pour lire le niveau entre les deux repères.
- **Couleur et aspect** — une huile qui a foncé fortement, qui sent le brûlé ou qui contient des particules doit alerter, même si le niveau est correct.

La quantité à ajouter, le type d'huile (minérale, semi-synthèse, synthèse) et sa viscosité exacte (par exemple 10W-40) sont propres à chaque moto : vérifiez toujours ces informations dans le manuel constructeur avant de faire l'appoint, et n'ajoutez jamais d'un coup une grande quantité — procédez par petites quantités en recontrôlant le niveau entre chaque ajout.

Vérifier les niveaux : liquide de refroidissement

Sur les motos refroidies par liquide, ce fluide circule entre le moteur et le radiateur pour évacuer la chaleur. Un niveau bas peut provoquer une surchauffe rapide, visible au voyant de température ou à la jauge du tableau de bord. Le contrôle se fait moteur froid, jamais moteur chaud : le circuit est sous pression et ouvrir le vase d'expansion à chaud peut provoquer une projection de liquide brûlant.

- Le niveau se vérifie dans le **vase d'expansion** (réservoir translucide séparé, avec repères mini/maxi), pas dans le radiateur lui-même.
- Un niveau qui baisse régulièrement sans raison apparente signale presque toujours une fuite quelque part dans le circuit (durite, radiateur, pompe à eau).
- Le liquide doit rester d'une couleur homogène (souvent vert, rose ou bleu selon la marque) — un aspect trouble ou rouillé indique qu'il est à changer.

N'utilisez jamais de l'eau seule en remplacement définitif : le liquide de refroidissement contient un antigel et des additifs anticorrosion. En cas d'appoint d'urgence, respectez le type et la dilution indiqués par le constructeur, et faites contrôler le circuit dès que possible.

Contrôler les pneus et leur pression

Les pneus sont le seul point de contact entre la moto et la route : leur état conditionne directement le freinage, la tenue de virage et la stabilité. Un contrôle visuel rapide avant chaque trajet permet de repérer la plupart des problèmes avant qu'ils ne deviennent dangereux.

- **Profondeur des sculptures** — un pneu moto légal doit conserver au moins 1,6 mm de profondeur sur toute la bande de roulement ; en dessous, l'adhérence sur route mouillée chute fortement.
- **Usure irrégulière** — un pneu plus usé au centre que sur les côtés (ou l'inverse) signale souvent un problème de pression ou de réglage.
- **Corps étrangers et coupures** — clou, vis, entaille profonde ou hernie (déformation de la carcasse) imposent un contrôle immédiat, voire un remplacement.
- **Âge du pneu** — même peu usé, un pneu de plus de 5 à 7 ans durcit et perd en adhérence ; sa date de fabrication est indiquée sur le flanc.

La pression se contrôle pneus froids (avant de rouler, ou après plusieurs heures d'arrêt), avec un manomètre fiable. Les valeurs se donnent en bar et varient selon le modèle de moto, le pneu et la charge (seul, à deux, avec bagages) — à titre indicatif, on trouve souvent des valeurs entre 2,0 et 2,9 bar à l'avant et 2,2 et 2,9 bar à l'arrière, mais il

faut impérativement se référer à l'étiquette constructeur (souvent sur le bras oscillant, la béquille ou dans le manuel) pour connaître les valeurs exactes de votre moto. Une pression trop basse use les flancs et chauffe le pneu ; une pression trop haute réduit la surface de contact et le confort.

Contrôler l'état de la chaîne

Sur une moto à transmission par chaîne, celle-ci transmet toute la puissance du moteur à la roue arrière. Une chaîne mal entretenue s'use prématurément, use aussi les pignons, et peut dans les cas graves se rompre ou dérailler en roulant.

- **Le jeu** — se mesure au point le plus tendu de la chaîne (roue à mi-course de la suspension) en la faisant monter et descendre à la main ; on retrouve souvent des valeurs indicatives de l'ordre de 2 à 4 cm de débattement vertical, mais la valeur exacte pour votre modèle est donnée par le constructeur.
- **La lubrification** — une chaîne sèche grince, chauffe et s'use vite ; elle doit rester légèrement grasse sans excès (l'excès de graisse projetée de la saleté).
- **La rouille et les points durs** — des maillons qui ne s'articulent plus librement (« points durs ») annoncent une chaîne fatiguée, même sans rouille visible.
- **L'état des pignons** — des dents « en crochet » ou pointues au lieu d'être arrondies indiquent une usure avancée, à corriger généralement en changeant chaîne et pignons ensemble.

Le réglage du jeu et l'intervalle de lubrification (souvent tous les 500 à 1000 km, plus fréquemment sous la pluie) sont précisés dans le manuel constructeur : ne vous fiez qu'à ces valeurs pour votre modèle précis.

Vérifier les freins : plaquettes et disques

Le freinage est l'un des systèmes de sécurité les plus critiques de la moto : il mérite un contrôle visuel régulier, avant et arrière, sans attendre un signe d'alerte au levier ou à la pédale.

- **Épaisseur des plaquettes** — la garniture (la partie qui frotte sur le disque) doit rester visible et suffisamment épaisse ; la plupart des plaquettes portent une encoche ou un témoin d'usure indiquant la limite minimale à ne pas dépasser.
- **État du disque** — surface qui doit rester lisse et régulière, sans rayures profondes, sans zones bleuies (signe de surchauffe) et sans fissures visibles.
- **Épaisseur minimale du disque** — souvent gravée directement sur le disque lui-même (par exemple « Min. Th. 4.0 » en millimètres) ; en dessous, le disque doit être remplacé.
- **Comportement au freinage** — un levier ou une pédale qui « pompe », un point dur qui apparaît trop tard, ou un bruit métallique au freinage sont des signaux à ne jamais ignorer.

Complétez ce contrôle visuel par une vérification du niveau de liquide de frein dans le réservoir (au guidon pour l'avant, souvent près du repose-pied pour l'arrière) : un niveau qui baisse sans que les plaquettes soient particulièrement usées peut indiquer une fuite dans le circuit.

Contrôler les éclairages et vérifier les voyants

L'éclairage et les voyants sont à la fois une question de sécurité (être vu, voir) et un canal d'information sur l'état général de la moto. Ce contrôle prend moins d'une minute et devrait devenir un automatisme avant chaque trajet.

- **Feu de croisement et feu de route** — à vérifier allumés, y compris la bascule entre les deux.
- **Feu stop** — à activer au frein avant puis au frein arrière séparément ; les deux commandes doivent l'allumer.
- **Clignotants** — gauche et droite, à l'avant comme à l'arrière, en vérifiant aussi le rythme de clignotement (un clignotement anormalement rapide signale souvent une ampoule grillée).
- **Feux de position et éclairage de plaque** — souvent oubliés du contrôle, pourtant obligatoires.

Au démarrage, observez le tableau de bord : les voyants doivent s'allumer brièvement puis s'éteindre (test de fonctionnement), à l'exception de ceux qui signalent un état normal (point mort, par exemple). Un voyant qui reste allumé ou qui s'allume en roulant doit être identifié sans délai à l'aide du manuel constructeur — un voyant rouge impose généralement un arrêt, un voyant orange une vérification dès que possible.

Identifier une fuite ou une usure anormale

Au-delà des contrôles ciblés, un coup d'œil général sous et autour de la moto permet de repérer des signes qu'aucun voyant ne signale directement. C'est un réflexe simple à prendre, notamment après avoir laissé la moto stationnée un moment.

- **Traces au sol** — une tache sous la moto donne un premier indice sur le fluide en cause : huile moteur (brune, épaisse), liquide de refroidissement (vert, rose ou bleu, plus fluide), liquide de frein (clair à légèrement jaune, souvent proche d'un étrier ou du maître-cylindre), essence (odeur caractéristique).

- **Suintements et dépôts** — traces d'humidité ou de crasse accumulée autour d'un joint, d'une durite ou d'un raccord, même sans flaque visible au sol.
- **Usure anormale localisée** — un pneu usé d'un seul côté, une chaîne qui use les pignons de façon irrégulière, un disque de frein rayé sur une seule zone : ces asymétries indiquent souvent un réglage à corriger plutôt qu'une simple usure normale.
- **Traces de frottement ou de choc** — repère utile pour détecter un carénage ou une pièce mal fixée qui vibre et frotte contre une autre.

Dans le doute sur l'origine d'une fuite ou d'une usure, ne roulez pas : notez où elle se situe, sa couleur et sa fréquence d'apparition, et faites contrôler la moto avant de repartir. Le module 8 détaillera une méthode complète de diagnostic pour aller plus loin dans l'identification des causes.

La checklist avant de partir — le CHECK 2 MINUTES

- Pneus
- Freins
- Huile
- Liquide de refroidissement
- Chaîne
- Éclairage
- Fuites
- Voyants

Si quelque chose paraît anormal, ne prenez pas la route avant d'avoir identifié le problème ou fait contrôler la moto.

L'essentiel à retenir

- 1 Les niveaux d'huile moteur et de liquide de refroidissement se contrôlent moteur froid ou tiède, moto droite, et se complètent progressivement — jamais en grande quantité d'un coup.
- 2 Les pneus se vérifient froids : profondeur des sculptures, absence de coupures ou de hernies, et pression conforme aux valeurs constructeur.
- 3 La chaîne demande un jeu correct et une lubrification régulière ; des points durs ou des pignons « en crochet » signalent une usure avancée.
- 4 Les freins se contrôlent par l'épaisseur des plaquettes, l'état des disques et le niveau de liquide de frein — tout comportement anormal au levier ou à la pédale doit être pris au sérieux.
- 5 Un tour rapide des éclairages et des voyants, et un coup d'œil sous la moto pour repérer une fuite ou une usure asymétrique, complètent ce contrôle de base.