Entretien Périodique

TABLE DES MATIERES

	Page
Avant-propos	2.3
Tableaux d'entretien périodique	2.4
Batterie	
Dépose	2.6
Contrôle de niveau d'électrolyte	2.7
Repose	2.7
Bougies	
Dépose/repose	2.8
Couvercle d'arbre à cames	
Dépose/repose	2.9
Jeux aux soupapes	
Mesure	2.11
Réglage	2.14
Huile moteur	
Contrôle de niveau	2.15
Changement d'huile et de filtre à huile	2.17
Circuit de refroidissement	
Contrôle de niveau du liquide de refroidissement	2.18
Remplacement du liquide de refroidissement	2.19
Vidange	2.19
Remplissage	2.19
Durits de radiateur	2.20
Radiateur et ventilateur de refroidissement	2.20
Embrayage	
Embrayage	2.20
Contrôle de niveau de liquide	2.21
Remplacement du liquide d'embrayage	2.21
Flexible d'embrayage	2.21
Ecrous, boulons et fixations	2.21
Système d'alimentation	2.21
Carburateurs	
Synchronisation des carburateurs	2.22
Poignée des gaz	
Inspection/réglage	2.24
Levier de starter	
Inspection/réglage	2.24
Ensemble d'admission d'air	
Dépose (pas Thunderbird)	2.25
Repose (pas Thunderbird)	2.26
Dépose (Thunderbird)	2.27
Repose (Thunderbird)	2.28
Tuyau d'évacuation de boîte à air	2.28
Roues/pneus	2.29

Chaîne de transmission
Contrôle de la flèche de la chaîne 2.30
Réglage de la flèche de la chaîne 2.31
Graissage 2.31
Alignement de roue 2.32
Glissière de chaîne de transmission (Tiger) 2.32
Contrôle d'usure 2.33

Freins
Liquide de frein à disque 2.34
Contrôle de niveau de liquide 2.35
Remplacement du liquide de frein 2.35
Plaquettes de frein/contrôle d'usure 2.35
Coupelles et flexibles hydrauliques du circuit des freins 2.35
Inspection de feu stop 2.36

Direction
Inspection de la direction 2.36
Graissage de palier de tête de direction 2.37

Suspension avant
Inspection de fourche avant 2.37
Changement d'huile de fourche avant 2.37

Roulements de roue 2.37

Suspension arrière
Inspection de la suspension arrière 2.38

AVANT-PROPOS

Cette section d'entretien contient tous les renseignements nécessaires pour vous permettre d'entreprendre les inspections et réglages recommandés.

AVERTISSEMENT: Nous ne pouvons que souligner l'importance d'un entretien correct. Les opérations décrites permettront d'assurer un fonctionnement sûr et fiable de votre moto Triumph. Ne tentez jamais de faire des économies en négligeant l'entretien de votre moto car cela provoquera une défaillance prématurée du ou des composants en question et peut rendre la conduite dangereuse et provoquer un accident

Tous les techniciens chargés de l'entretien doivent lire attentivement ce chapitre.

CARROSSERIE ET RESERVOIR DE CARBURANT

AVERTISSEMENT: La plupart des opérations d'entretien de cette section du manuel exigeront la dépose du réservoir de carburant et d'une partie ou de tous les panneaux de carrosserie. Consultez les sections du système d'alimentation et de carrosserie du manuel pour les détails de dépose et d'assemblage de ces composants. De plus, la section d'information générale contient également des détails concernant la sécurité de manutention et de stockage du carburant. Le fait de ne pas respecter les informations fournies peut provoquer des conditions de conduite dangereuses pouvant entraîner des blessures et des dégâts matériels.

Feuilles de contrôle d'entretien

Triumph a le plaisir d'offrir des blocs de feuilles de contrôle d'entretien destinés à aider les techniciens au cours de l'entretien des motos Triumph. Chaque bloc contient 50 feuillets simples avec des cases à cocher indiquant les exigences correctes d'entretien aux kilométrages spécifiés.

Ces blocs peuvent être fournis par le service des pièces Triumph, sous les numéros de pièce suivants:

T3850550 – Bloc de feuilles d'entretien, langue anglaise

T3850555 – Bloc de feuilles d'entretien, langue française

T3850560 – Bloc de feuilles d'entretien, langue allemande

Feuille d'entretien

FICHE DE CONTROLE D'ENTRETIEN PERIODIQUE – POUR TOUS LES MODELES

Nom du client	Chassis/moteur	Modèle	Nom du technicien
N° d'immatr. :	VIN :	Date d'entrée	Travail achevé (signature)
N° d'immatriculation :	Sous garantie: Oui/Non	Date sortie	

Effectuer toutes les opérations répétées à chaque nouvelle visite. Les interventions additionnelles doivent être effectuées conformément à l'intervalle de kilomètrage indiqué, quelque soit ce qui arrive précédemment d'abord. IMPORTANT : Dans des conditions de fonctionnement sévères, certaines opérations exigent un entretien plus fréquent, utilisez-vous ce manuel du constructeur pour de plus amples renseignements.

Premier 800 Kms
Tous les 5000 Kms
Tous les 10000Kms
Tous les 20000Kms
☑ = Achevé

1. Vérifier le mécanisme d'accélération pour fonctionnement. S'assurer que le mode est bien coulissant, sans dérapage, sur l'ensemble du mécanisme de levage utilisé.
2. Vérifier si les phares, les témoins, les indicateurs, les témoins d'avertissement, les feux de stationnement, les feux de freinage et les instruments fonctionnent correctement.
3. Déconnecter la batterie, le fil négatif (noir) d'abord. Déposer les commandes et le dissoudre du carburant et d'huil nécessaire. Plonger toujours la commande déplacée dans un lieu sûr afin d'empêcher qu'il y ait des dommages accidentels et respecter les précautions en rapportant à la manipulation du carburant dans le manuel d'entretien.
4. Vérifier / régler le niveau d'électrolyte de la batterie.
5. Inspecter le circuit d'alimentation et les flexibles pour déterminer s'ils sont endommagés, s'il y a des fuites, des fissures, des régulateurs en ou indésirables.
6. Inspecter le circuit du refroidissement pour déterminer s'il y a des indicateurs de fuites, de dommages, de vieillissement, de fissures et de détérioration. Inspecter visuellement les surfaces des duits pour déterminer qu'ils sont bien lisses.
7. Faire le niveau de liquide du refroidissement dans le vase d'expansion et nécessaire. Ne pas dépasser le niveau maxi.
8. Inspecter les vitres du papillon des gaz et de vérifier pour déterminer qu'ils ne sont et de détériorés, et qu'ils ne jeu est normal. Corriger si n'est nécessaire. †
9. Inspecter les propulsion des freins pour toutes indications d'usure.
10. Vérifier et remplir les deux maîtres-cylindres des freins.
11. Vérifier et remplir le maître-cylindre de l'embrayage.
12. Lubrifier tous les points de graissage en utilisant une pompe à graisse à haute pression.
13. Inspecter les roues pour déterminer s'il y a des fissures, des dommages causés par les bulbes, etc... Vérifier si les rayons des roues à rayons sont bien tendus, et qu'ils ne sont et corrodés, et endommagés.
14. Inspecter les pneus pour déterminer s'ils ne sont pas endommagés et s'il n'y a pas de l'usure, des fissures, des coupures ou des entrelacets de la bande de roulement. Vérifier l'usage les pneumatiques-dynamique des pneus.
15. Inspecter tous les organes pour déterminer s'il y a des fuites d'huile, y compris le radiateur d'huile, les bagues du moteur d'huile et le zone moteur.
16. Enlever le bouchon de mélange et ajouter l'huile au moteur.
17. Remplacer le mélange de détachement du mélange et ajouter le bouchon de mélange.
18. Remplacer le filtre à huile du moteur.
19. Remplir le moteur d'huile moteur de la qualité correcte, indiquée dans les spécifications.
20. Régler les écartements des électrodes des bougies.
21. Remplacer les bougies.

Tous les 2000 Kms
22. Vérifier tous les jeux des soupapes. régler si n'est nécessaire. †
23. Vérifier si le chaîne de transmission est usée. ††
24. Remonter le guide de la chaîne de transmission (l'ayer antérieure).
25. Vérifier si la chaîne de transmission est réglée correctement.
26. Lubrifier la chaîne de transmission.
27. Voir le bâtu de purge du filtre à air.
28. Soulever la roue avant du sol et inspecter les éléments de suspension pour déterminer le jeu. Demontrer la roue avant sur le sol lorsque c'est fini.
29. Vérifier s'il y a des fuites d'huile / des dommages aux fourches avant. Remonter l'huile des fourches.
30. Installer temporairement une alimentation extérieure de carburant.
31. Faire l'équipement d'injection de gaz d'échappement, remonter la batterie et bien alimenter le moteur. Vérifier et le témoin d'avertissement de pression d'huile lorsque d'abord. Arrêter le moteur. Vérifier et corriger le niveau d'huile moteur.
32. Monter l'appareil à régler le synchro à chaque carburateur. Faire démarrer le moteur et le laisser arriver à la température de service normale. Vérifier / régler le synchronisation des carburateurs.
33. Régler le régime du ralenti à 950 – 1000 tr. Enlever l'équipement d'injection de gaz d'échappement et déconnecter la batterie.
34. Inspecter visuellement et toutes les fixations sont bien serrées. Serrer au couple correct, et n'est nécessaire.
35. Répéter tous les éléments répétés précédes l'opération 3. Reconnecter la batterie, le fil positif (rouge).
36. Faire un essai sur route minimum 10 km / 10 miles.

Interventions supplémentaires

Les interventions supplémentaires ci-après doivent être effectuées conformément aux intervalles de temps / kilométrage indiqués, quelque soit ceci qui se présente d'abord.

Tous les 6 mois/10,000 Km
1. Remplacer tous les joints et inspecter des maîtres-cylindres de freins et d'embrayage.
2. Remonter le liquide de refroidissement et de freins.
3. Graisser les mécanismes de commandes.
4. Remonter le liquide de refroidissement. Mieux avec un pseudo-antigel le qualité du liquide de refroidissement.

Tous les 2 ans
1. Lubrifier les joints de bras oscillant.

Tous les 4 ans/40,000 Km
1. Remplacer tous les flexibles de frein, d'embrayage, et d'essence.
2. Remplacer le filtre à air.

Rapport des interventions additionnelles effectuées :

† Les réglages sont effectués moyennant un supplément du prix versant s'ajouter au coût de base de l'entretien.
†† Remonter la chaîne de transmission si son degré d'usure est celui de la limite d'entretien ou s'il est supérieur à cette limite

TABLEAU D'ENTRETIEN PERIODIQUE:-
Trophy, Daytona, Trident, Sprint, Daytona Super 3, Thunderbird et Speed Triple

INTERVALLE	Suivant ce qui échoit en premier		‡Indication du totalisateur en km (miles)					
			5000 (3000)		15000 (9000)		25000 (15000)	
OPERATION	Chaque	800 (500)		10000 (6000)		20000 (12000)		30000 (18000)
* Synchronisation des carburateurs – vérification				●				●
Ralenti – vérification		●	●	●	●	●	●	●
Jeu de la direction – vérification		●	●	●	●	●	●	●
Niveau de liquide de frein – vérification	mois	●	●	●	●	●	●	●
Feu stop/contacteur – vérification		●	●	●	●	●	●	●
Niveau de liquide d'embrayage – vérification	mois	●	●	●	●	●	●	●
Niveau d'électrolyte de batterie – vérification	mois	●	●	●	●	●	●	●
* Jeu aux soupapes – vérification				●				●
* Tuyau d'évacuation de boîte à air – vidange		●	●	●	●	●	●	●
Huile moteur – changement	année	●		●		●		●
Filtre à huile – remplacement	année	●		●		●		●
Durits de radiateurs, connexions – vérification	année	●		●		●		●
Câbles de papillon des gaz et de starter – vérification		●		●		●		●
Ecrous, boulons et fixations – vérification		●		●		●		●
Bougie – contrôle d'écartement				●				●
Bougie – remplacement						●		
Usure des plaquettes de frein – vérification			●	●	●	●	●	●
Vérification d'usure des pneumatiques/inspection des roues			●	●	●	●	●	●
† Usure de chaîne de transmission – vérification			●	●	●	●	●	●
† Chaîne de transmission – lubrification	Tous les 300 km (200 miles)							
† Jeu de chaîne de transmission – vérification	Tous les 800 km (500 miles)							
† Suspension arrière, bras oscillant – lubrification	3 ans ou 40.000 km (24.000 miles)							
* Système d'alimentation – vérification				●		●		●
*† Filtre à air – remplacement	Tous les 40.000 km (24.000 miles)							
* Liquide de frein – changement	2 ans					●		
* Liquide d'embrayage – changement	2 ans					●		
* Huile de fourche avant – changement						●		
* Palier d'arbre de direction – lubrification	2 ans					●		
Liquide de refroidissement – changement	2 ans							●
* Coupelle et pare-poussière de maître-cylindre – remplacement	2 ans							
* Coupelle de piston d'étrier et pare-poussière – remplacement	2 ans							
* Coupelle de piston du cylindre récepteur d'embrayage – remplacement	2 ans							
Points de graissage – lubrification				●		●		●
* Flexible et tuyau de frein – remplacement	4 ans							
* Flexible et tuyau d'embrayage – remplacement	4 ans							
* Flexible d'essence – remplacement	4 ans							

* : Doit être entrepris par un concessionnaire Triumph homologué.
‡ : Si le kilométrage parcouru est plus grand, recommencez aux intervalles de fréquence indiqués.
† : Recommencez les vérifications et réglages à des intervalles plus fréquents dans les climats particulièrement ardus (chaud, poussiéreux, etc).

TABLEAU D'ENTRETIEN PERIODIQUE:- Tiger

INTERVALLE	Suivant ce qui échoit en premier		‡Indication du totalisateur en km (miles)					
			5000 (3000)		15000 (9000)		25000 (15000)	
OPERATION	Chaque	800 (500)		10000 (6000)		20000 (12000)		30000 (18000)
* Synchronisation des carburateurs – vérification				●				●
Ralenti – vérification		●	●	●	●	●	●	●
Jeu de la direction – vérification		●	●	●	●	●	●	●
Niveau de liquide de frein – vérification	mois	●	●	●	●	●	●	●
Feu stop/contacteur – vérification		●	●	●	●	●	●	●
Niveau de liquide d'embrayage – vérification	mois	●	●	●	●	●	●	●
Niveau d'électrolyte de batterie – vérification	mois	●	●	●	●	●	●	●
* Jeu de soupape – vérification				●				●
* Tuyau d'évacuation de boîte à air – vidange		●	●	●	●	●	●	●
Huile moteur – changement	année	●		●		●		●
Filtre à huile – remplacement	année	●		●		●		●
Durits de radiateurs, connexions – vérification	année	●		●		●		●
Câbles de papillon des gaz et de starter – vérification		●		●		●		●
Ecrous, boulons et fixations – vérification		●		●		●		●
Bougie – contrôle d'écartement				●				●
Bougie – remplacement						●		
Usure des plaquettes de frein – vérification			●	●	●	●	●	●
Usure des pneumatiques – vérification/Roues et rayons – inspection			●	●	●	●	●	●
† Usure de chaîne de transmission – vérification			●	●	●	●	●	●
† Chaîne de transmission – lubrification	Tous les 300 km (200 miles)							
† Jeu de chaîne de transmission – vérification	Tous les 800 km (500 miles)							
† Suspension arrière, bras oscillant – lubrification	3 ans ou 40.000 km (24.000 miles)							
* Système d'alimentation – vérification				●		●		●
*† Filtre à air – remplacement	Tous les 40.000 km (24.000 miles)							
* Liquide de frein – changement	2 ans					●		
* Liquide d'embrayage – changement	2 ans					●		
* Huile de fourche avant – changement						●		
* Palier d'arbre de direction – lubrification	2 ans					●		
Liquide de refroidissement – changement	2 ans							●
* Coupelle et pare-poussière de maître-cylindre – remplacement	2 ans							
* Coupelle de piston d'étrier et pare-poussière – remplacement	2 ans							
* Coupelle de piston du cylindre récepteur d'embrayage – remplacement	2 ans							
Points de graissage – lubrification				●		●		●
* Flexible et tuyau de frein – remplacement	4 ans							
* Flexible et tuyau d'embrayage – remplacement	4 ans							
* Flexible d'essence – remplacement	4 ans							
Glissière de chaîne de transmission – remplacement	2 ans ou 40.000 km (24.000 miles)							

* : Doit être entrepris par un concessionnaire Triumph homologué.
‡ : Si le kilométrage parcouru est plus grand, recommencez aux intervalles de fréquence indiqués.
† : Recommencez les vérifications et réglages à des intervalles plus fréquents dans les climats particulièrement ardus (chaud, poussiéreux, etc).

DEPOSE/REPOSE DE BATTERIE

AVERTISSEMENT: La batterie émet des gaz déflagrants; n'approchez pas d'étincelles, de flammes ni de cigarettes. Prévoyez une ventilation adéquate au cours de la charge ou de l'utilisation de la batterie dans un local clos.

La batterie contient de l'acide sulfurique (électrolyte). Tout contact avec la peau ou les yeux peut provoquer des brûlures graves. Portez des vêtements de protection et des lunettes au cours de la manutention de la batterie ou de toute opération sur celle-ci.

- **En cas de projection d'électrolyte sur la peau, lavez-la immédiatement à l'eau.**
- **En cas de projection d'électrolyte dans les yeux, rincez-les avec de l'eau courante pendant au moins 15 minutes et FAITES APPEL IMMEDIATEMENT A UN MEDECIN.**
- **L'électrolyte est toxique.**
- **En cas d'ingestion, buvez immédiatement beaucoup d'eau et FAITES APPEL IMMEDIATEMENT A UN MEDECIN.**

CONSERVEZ-LE TOUJOURS A L'ABRI DES ENFANTS.

AVERTISSEMENT: La batterie contient des produits nocifs. Eloignez toujours les enfants de la batterie, qu'elle soit montée sur la moto ou non. N'utilisez pas de batterie de secours, ne réunissez pas les câbles de la batterie et n'inversez pas la polarité des câbles sous peine de provoquer une étincelle qui pourrait enflammer les gaz de la batterie et entraîner des blessures.

AVERTISSEMENT: L'électrolyte de la batterie est corrosif et toxique. N'avalez jamais d'électrolyte de batterie et n'en placez jamais sur la peau. Protégez-vous les yeux et la peau avant d'ajuster le niveau d'électrolyte

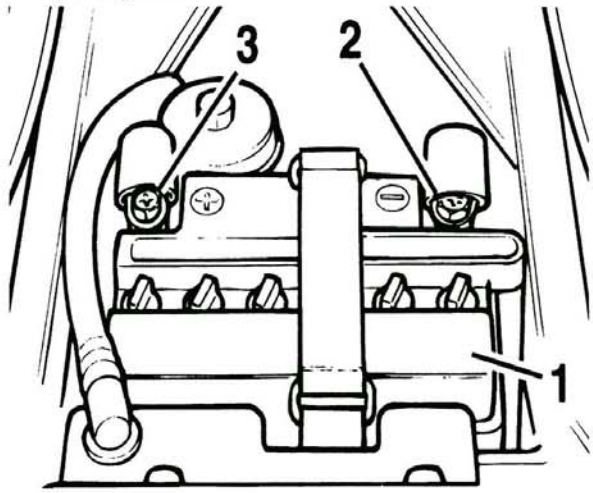
ATTENTION: Au cours du contrôle du niveau d'électrolyte de la batterie ou de l'appoint d'eau distillée, assurez-vous que le reniflard n'est pas bouché. Un reniflard bouché peut provoquer un accroissement de la pression des gaz dans la batterie, lequel endommagera le bac.

Pour éviter toute détérioration de la batterie, utilisez uniquement de l'eau distillée pour l'appoint. De l'eau courante réduira la durée d'existence de la batterie.

Tout remplissage au-dessus du repère de NIVEAU SUPERIEUR peut provoquer un débordement d'électrolyte, lequel corrodera le moteur et les pièces avoisinantes. Lavez immédiatement tout électrolyte renversé.

Dépose (sauf Thunderbird)

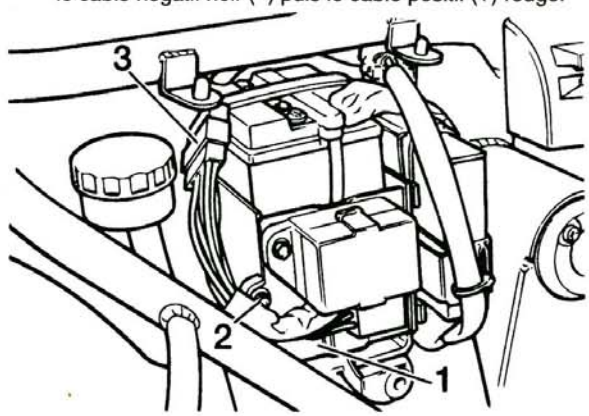
1. Déposez la selle et le porte-documents (si monté).
2. Commencez par débrancher le fil négatif (noir) de la batterie puis le fil positif (rouge).
3. Déposez la sangle de batterie.
4. Sortez la batterie et son tuyau de ventilation du boîtier.
5. Essuyez la batterie avec un linge propre et sec. Assurez-vous que les cosses des fils de batterie ne sont pas oxydées.



1. **Batterie**
2. **Borne négative (–)**
3. **Borne positive (+)**

Dépose (Thunderbird)

1. Déposez la selle et le panneau latéral droit.
2. Débranchez les câbles de la batterie en commençant par le câble négatif noir (–) puis le câble positif (+) rouge.



1. **Connexion de centrale clignotante.**
2. **Vis de maintien de porte de boîtier de batterie**
3. **Connexion de boîte à fusibles**

3. Enlevez la sangle de la batterie.

4. Débranchez la connexion de centrale clignotante et de la boîte à fusibles du faisceau principal.
5. Eloignez doucement le faisceau du boîtier de batterie.
6. Desserrez la vis maintenant la porte sur le boîtier de batterie. Dégagez et enlevez la porte du boîtier de batterie.
7. Débranchez le tuyau de ventilation de batterie.

REMARQUE:

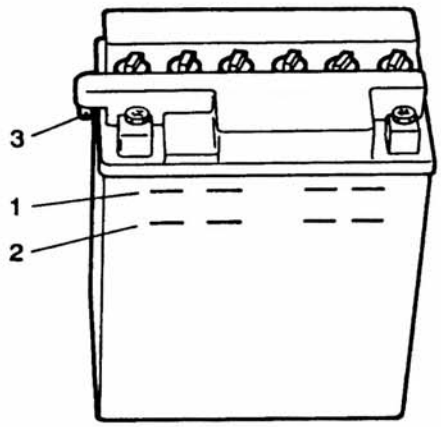
- **Le tube de ventilation peut tomber par terre lorsqu'il est débranché.**

8. Sortez la batterie en la faisant glisser latéralement hors de son boîtier.

BATTERIE

Contrôle de niveau d'électrolyte de batterie

1. Déposez la batterie de la moto comme indiqué au paragraphe **Dépose de Batterie**.
2. Vérifiez que le niveau d'électrolyte dans chaque élément se situe entre les repères supérieur et inférieur de niveau.
3. Si le niveau d'électrolyte d'un élément est trop bas, rétablissez-le à l'eau distillée.



1. **Niveau supérieur**
2. **Niveau inférieur**
3. **Connexion de tuyau de ventilation**

4. Au cours de la repose, assurez-vous que le tuyau de ventilation de batterie descend à l'intérieur du ressort du support central (si monté) ou passe entre le cadre et le bras oscillant si la moto ne possède pas de support central.

Le niveau d'électrolyte de la batterie doit être maintenu entre les repères supérieur et inférieur. Vérifiez le niveau d'électrolyte dans chaque élément, aux intervalles spécifiés dans le tableau d'entretien périodique.

AVERTISSEMENT: Un remplissage de la batterie au-dessus du NIVEAU SUPERIEUR peut provoquer un débordement d'électrolyte. L'électrolyte est extrêmement corrosif, endommagera les vêtements et provoquera des brûlures sur la peau

N'acheminez jamais le tuyau de ventilation de batterie de telle façon qu'il risque de se boucher ou de s'écraser. Un tuyau bouché ou endommagé peut provoquer un accroissement de pression de gaz déflagrant qui pourrait s'enflammer.

Portez toujours des lunettes de protection avant d'ajouter de l'électrolyte.

Installation (sauf Thunderbird)

1. Vérifiez que l'embase en caoutchouc du boîtier de batterie se trouve correctement au fond du boîtier.
2. Placez la batterie dans son boîtier et rebranchez son tuyau de ventilation.
3. Posez la sangle de batterie.
4. Rebranchez tout d'abord le fil positif (rouge) de la batterie puis le fil négatif (noir).
5. Placez un peu de vaseline sur les bornes, pour éviter toute corrosion.
6. Recouvrez les bornes des capuchons de protection.
7. Reposez la selle et le porte-documents (si monté).

Installation (Thunderbird)

1. Nettoyez le boîtier de batterie.
2. Placez la batterie dans son boîtier et rebranchez son tuyau de ventilation.
3. Remontez la sangle de retenue de la batterie.
4. Remontez la porte sur le boîtier de batterie et serrez la vis de maintien de la porte.
5. Rebranchez les connexions de la centrale clignotante et de la boîte à fusibles sur le faisceau principal.
6. Rebranchez la batterie en commençant par le fil positif (+) rouge puis le fil négatif (–) noir.
7. Placez une mince couche de vaseline sur les bornes de la batterie pour éviter leur corrosion.
8. Recouvrez les bornes des capuchons de protection.
9. Reposez le panneau latéral droit et la selle.

BOUGIES

La bougie standard est indiquée dans la section des caractéristiques. Cependant, une bougie d'hiver est spécifiée pour les climats extrêmement froids. Consultez votre concessionnaire Triumph ou les informations au sujet des pièces pour tout conseil concernant des bougies d'hiver.

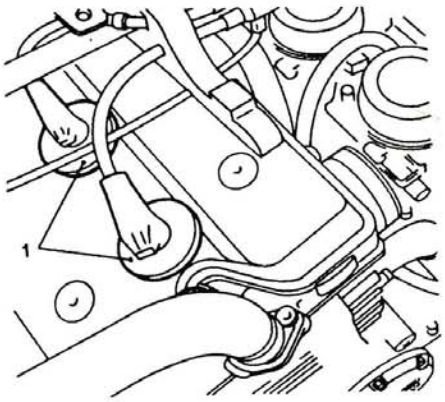
Enlevez périodiquement les bougies, aux intervalles spécifiés dans le tableau d'entretien périodique, examinez-les et réglez l'écartement ou remplacez-les.

Dépose

1. Déposez la selle.
2. Déposez les deux panneaux latéraux (pas nécessaire sur les modèles Tiger et Thunderbird).
3. Débranchez les fils de la batterie en commençant par le fil négatif (noir).
4. Déposez le réservoir de carburant, comme décrit à la section du système d'alimentation.

AVERTISSEMENT: Respectez les avertissements de la section des renseignements généraux concernant la sécurité de manutention de l'essence et de ses récipients. On risque un incendie pouvant provoquer des blessures si on renverse du carburant ou si le carburant n'est pas manipulé et stocké de la façon prescrite.

5. Déposez les capots de couvercle d'arbre à cames du cadre (pas nécessaire sur la Thunderbird).
6. Nettoyez les alentours des chapeaux de bougie pour enlever tout débris de la route et toute saleté.
7. Enlevez prudemment les chapeaux des bougies.



1. Chapeaux de bougie

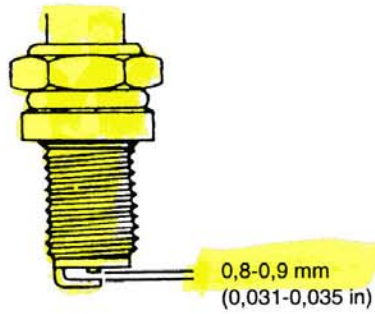
REMARQUE:
- **Notez les positions des fils des bougies dans la culasse avant de les débrancher. Cela facilitera le branchement correct au cours de la repose des fils des bougies.**

8. Utilisez une clef à douille de profondeur appropriée ou une clef à tube pour dévisser et enlever les bougies.

REMARQUE:
- **Il est conseillé de couvrir les orifices des bougies si celles-ci ne doivent pas être remontées immédiatement.**

Entretien

1. Mesurez l'écartement avec des cales d'épaisseur et, si incorrect, réglez-le en pliant doucement l'électrode de masse.



Mesure de l'écartement des électrodes de bougie

REMARQUE:
- **Ecartement correct des électrodes des bougies – 0,8-0,9 mm.**

2. Si les électrodes des bougies sont corrodées ou endommagées ou si une partie quelconque de l'isolateur est fêlée, installez une bougie neuve de spécification correcte.

Installation

1. Placez un peu de graisse anti-grippage du type "copper-slip" sur les filetages de chaque bougie.

ATTENTION: Ne serrez pas excessivement les bougies sous peine d'endommager les filetages dans la culasse.

2. Posez chaque bougie et serrez-la à **18 N.m**.
3. Posez les chapeaux de bougie dans l'ordre noté à l'opération 7 de la dépose.
4. Reposez les capots de couvercle d'arbre à cames sur le cadre.
5. Reposez le réservoir de carburant.
6. Commencez par rebrancher le fil positif (rouge) de la batterie.
7. Reposez les panneaux latéraux (si déposés).
8. Remontez la selle.

COUVERCLE D'ARBRE A CAMES

Dépose

1. Déposez la selle.
2. Déposez les deux panneaux latéraux (pas nécessaire sur les modèles Tiger et Thunderbird) et un panneau inférieur de carénage, si monté.
3. Déconnectez et déposez la batterie, en commençant par le fil négatif (noir) (débranchez sur la Thunderbird seulement).
4. Déposez le réservoir de carburant comme décrit à la section du système d'alimentation.

AVERTISSEMENT: Respectez les avertissements de la section des renseignements généraux concernant la sécurité de manutention de l'essence et de ses récipients. On risque un incendie pouvant provoquer des blessures si on renverse du carburant ou si le carburant n'est pas manipulé et stocké de la façon prescrite.

5. Déposez les capots de couvercle d'arbre à cames du cadre (pas nécessaire sur la Thunderbird).
6. Déposez les bobines d'allumage et les fils des bougies.

REMARQUE:
- **Notez les positions des fils des bougies dans les bobines avant de les débrancher. Cela facilitera le branchement correct au cours de la repose des fils des bougies.**

7. Déplacez le faisceau de fils et les câbles d'accélérateur pour pouvoir atteindre le couvercle d'arbre à cames.
8. Desserrez progressivement les boulons du couvercle d'arbre à cames dans l'ordre illustré à droite. Enlevez les boulons et les joints.

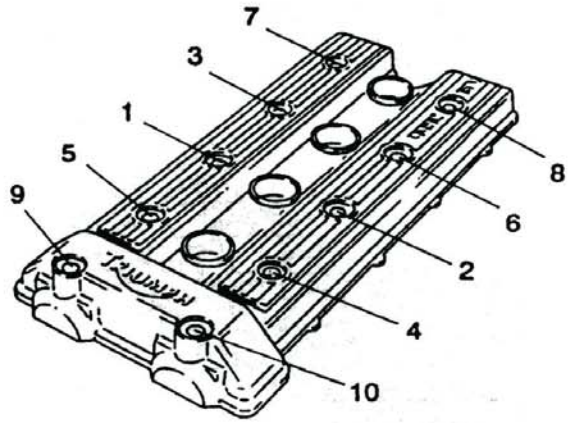
REMARQUE:
- **Les deux boulons plus longs se montent à l'extrémité droite, du côté de la chaîne d'arbre à cames.**

9. Déposez le couvercle d'arbre à cames. (Si nécessaire, frappez-le légèrement avec un maillet en caoutchouc.)

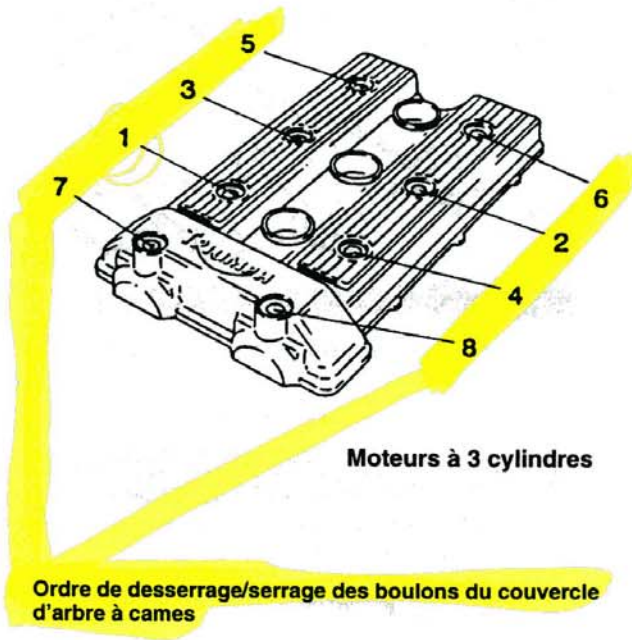
REMARQUE:
- **Sur la Thunderbird, il est nécessaire de déposer le couvercle par la droite.**

ATTENTION: N'utilisez jamais de levier pour dégager le couvercle d'arbre à cames de la culasse. Vous risquez d'endommager les plans de joint de la culasse et du couvercle et de provoquer une fuite d'huile par la suite.

10. Enlevez le joint du couvercle d'arbre à cames et les joints d'étanchéité des puits de bougie.
11. Enlevez toute huile résiduelle dans la section d'échappement de la culasse à l'aide d'une seringue ou d'un linge non pelucheux.



Moteurs à 4 cylindres

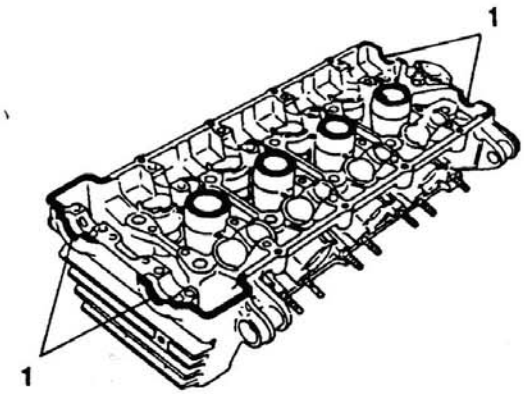


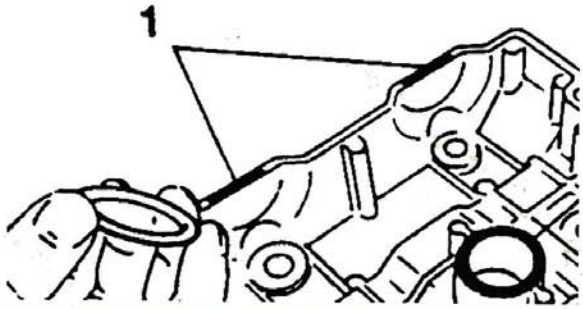
Moteurs à 3 cylindres

Ordre de desserrage/serrage des boulons du couvercle d'arbre à cames

Installation

1. Vérifiez l'état de tous les joints, y compris des joints des vis du couvercle d'arbre à cames. Remplacez-les si nécessaire.
2. Assurez-vous que toutes les surfaces correspondantes sont propres et exemptes d'huile.
3. Placez du produit d'étanchéité siliconé sur la culasse, le couvercle d'arbre à cames et les joints de puits de bougie, aux endroits illustrés ci-après.





1. **Emplacements de produit d'étanchéité siliconé**

4. Posez le couvercle d'arbre à cames en vérifiant que tous les joints sont bien en place.
5. Posez les vis et les joints et serrez-les à la main.
6. Serrez finalement les vis au couple de **10 N.m**, dans le même ordre que celui indiqué pour le desserrage.
7. Posez les bobines d'allumage et les fils des bougies dans l'ordre noté à l'opération 6 de la dépose.
8. Reposez les capots de couvercle d'arbre à cames sur le cadre (pas Thunderbird).
9. Reposez le réservoir de carburant.
10. Reposez la batterie et rebranchez le fil positif (rouge) en premier (rebranchez sur la Thunderbird seulement).
11. Reposez les deux panneaux latéraux et le carénage (si déposé).
12. Reposez la selle.

JEUX AUX SOUPAPES

L'usure de l'arbre à cames, des soupapes, des cales de soupape et des sièges de soupape affectent les jeux aux soupapes. Cette usure a pour effet de modifier le jeu entre l'arbre à cames et la cale de soupape, ce qui augmente le bruit du moteur et affecte sa marche. Un jeu insuffisant provoquera une détérioration permanente de la soupape et de son siège

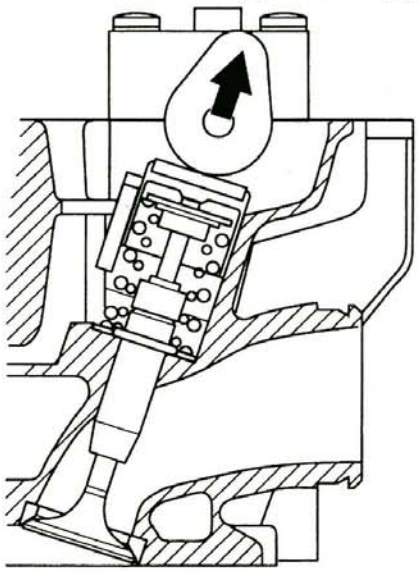
Vérifiez les jeux à chaque soupape et ajustez-les aux intervalles spécifiés dans le tableau d'entretien périodique.

MESURE DES JEUX AUX SOUPAPES

REMARQUE:

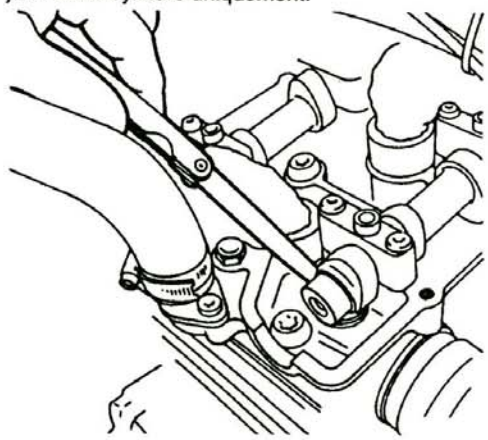
- **Les jeux aux soupapes doivent être mesurés à froid.**

1. Déposez le couvercle d'arbre à cames comme décrit au début de cette section.
2. Déposez les bougies pour réduire la résistance de compression au cours de la rotation du vilebrequin.
3. Engagez un rapport élevé et, en faisant tourner la roue arrière pour entraîner le vilebrequin, faites tourner le vilebrequin jusqu'à ce qu'une paire de bossages d'arbre à cames se trouve du côté opposé aux soupapes.



Bossage d'arbre à cames éloigné des soupapes

4. Utilisez des cales d'épaisseur pour mesurer et noter les jeux de ce cylindre uniquement.



Mesure des jeux aux soupapes

Jeu correct

Admission:	**0,10-0,15 mm**
Echappement:	**0,15-0,20 mm**

5. Recommencez les opérations jusqu'à ce que les jeux de toutes les soupapes aient été vérifiés et notés.

REMARQUE:

- **Si la cote n'est pas entre les limites spécifiées, consultez le tableau de réglage des jeux aux soupapes et posez une cale neuve pour rétablir le jeu à la valeur spécifiée.**

ATTENTION: On risque une détérioration grave du moteur si on ne vérifie et n'ajuste pas les jeux aux soupapes.

Si le jeu est insuffisant, les soupapes resteront légèrement ouvertes, ce qui affectera les performances du moteur et brûlera les soupapes ainsi que leurs sièges. Si le jeu est excessif, l'instant et la durée d'ouverture des soupapes seront modifiés et affecteront le bruit du moteur et ses performances.

Tableau de reglage de jeu aux soupapes d'echappement

JEU MESURE DE SOUPAPE D'ECHAPPEMENT	EPAISSEUR MESURE DE PASTILLE INSTALLEE																								
	2,00	2,05	2,10	2,15	2,20	2,25	2,30	2,35	2,40	2,45	2,50	2,55	2,60	2,65	2,70	2,75	2,80	2,85	2,90	2,95	3,00	3,05	3,10	3,15	3,20
0,00–0,04				2,00	2,05	2,10	2,15	2,20	2,25	2,30	2,35	2,40	2,45	2,50	2,55	2,60	2,65	2,70	2,75	2,80	2,85	2,90	2,95	3,00	3,05
0,05–0,09			2,00	2,05	2,10	2,15	2,20	2,25	2,30	2,35	2,40	2,45	2,50	2,55	2,60	2,65	2,70	2,75	2,80	2,85	2,90		3,00	3,05	3,10
0,10–0,14		2,00	2,05	2,10	2,15	2,20	2,25	2,30	2,35	2,40	2,45	2,50	2,55	2,60	2,65	2,70	2,75	2,80	2,85	2,90	2,95	3,00	3,05	3,10	3,15
0,15–0,20	JEU CORRECT, CHANGEMENT DE PASTILLE NON EXIGÉ																								
0,21–0,25	2,05	2,10	2,15	2,20	2,25	2,30	2,35	2,40	2,45	2,50	2,55	2,60	2,65	2,70	2,75	2,80	2,85	2,90	2,95	3,00	3,05	3,10	3,15	3,20	
0,26–0,30	2,10	2,15	2,20	2,25	2,30	2,35	2,40	2,45	2,50	2,55	2,60	2,65	2,70	2,75	2,80	2,85	2,90	2,95	3,00	3,05	3,10	3,15	3,20		
0,31–0,35	2,15	2,20	2,25	2,30	2,35	2,40	2,45	2,50	2,55	2,60	2,65	2,70	2,75	2,80	2,85	2,90	2,95	3,00	3,05	3,10	3,15	3,20			
0,36–0,40	2,20	2,25	2,30	2,35	2,40	2,45	2,50	2,55	2,60	2,65	2,70	2,75	2,80	2,85	2,90	2,95	3,00	3,05	3,10	3,15	3,20				
0,41–0,45	2,25	2,30	2,35	2,40	2,45	2,50	2,55	2,60	2,65	2,70	2,75	2,80	2,85	2,90	2,95	3,00	3,05	3,10	3,15	3,20					
0,46–0,50	2,30	2,35	2,40	2,45	2,50	2,55	2,60	2,65	2,70	2,75	2,80	2,85	2,90	2,95	3,00	3,05	3,10	3,15	3,20						
0,51–0,55	2,35	2,40	2,45	2,50	2,55	2,60	2,65	2,70	2,75	2,80	2,85	2,90	2,95	3,00	3,05	3,10	3,15	3,20							
0,56–0,60	2,40	2,45	2,50	2,55	2,60	2,65	2,70	2,75	2,80	2,85	2,90	2,95	3,00	3,05	3,10	3,15	3,20								
0,61–0,65	2,45	2,50	2,55	2,60	2,65	2,70	2,75	2,80	2,85	2,90	2,95	3,00	3,05	3,10	3,15	3,20									
0,66–0,70	2,50	2,55	2,60	2,65	2,70	2,75	2,80	2,85	2,90	2,95	3,00	3,05	3,10	3,15	3,20										
0,71–0,75	2,55	2,60	2,65	2,70	2,75	2,80	2,85	2,90	2,95	3,00	3,05	3,10	3,15	3,20											
0,76–0,80	2,60	2,65	2,70	2,75	2,80	2,85	2,90	2,95	3,00	3,05	3,10	3,15	3,20												
0,81–0,85	2,65	2,70	2,75	2,80	2,85	2,90	2,95	3,00	3,05	3,10	3,15	3,20													
0,86–0,90	2,70	2,75	2,80	2,85	2,90	2,95	3,00	3,05	3,10	3,15	3,20														
0,91–0,95	2,75	2,80	2,85	2,90	2,95	3,00	3,05	3,10	3,15	3,20															
0,96–1,00	2,80	2,85	2,90	2,95	3,00	3,05	3,10	3,15	3,20																
1,01–1,05	2,85	2,90	2,95	3,00	3,05	3,10	3,15	3,20																	
1,06–1,10	2,90	2,95	3,00	3,05	3,10	3,15	3,20																		
1,11–1,15	2,95	3,00	3,05	3,10	3,15	3,20																			
1,16–1,20	3,00	3,05	3,10	3,15	3,20																				
1,21–1,25	3,05	3,10	3,15	3,20																					
1,26–1,30	3,10	3,15	3,20																						
1,31–1,35	3,15	3,20																							
1,36–1,40	3,20																								

TAILLE DE CALE NECESSAIRE

SOUPAPE D'ECHAPPEMENT

1. Mesurer le jeu aux soupapes (moteur froid).
2. Enlever la pastille et mesurer l'épaisseur avec un micromètre.
3. Appareiller le jeu mesuré de soupape de la colonne verticale à gauche avec l'épaisseur mesurée de pastille installée.
4. La taille spécifiée de pastille au point d'intersection donnera le jeu correct.

REMARQUE:
S'il n'y a pas de jeu, poser une pastille de plusiers tailles inférieures Et remesurer.

Tableau de reglage de jeu aux soupapes d'admission

JEU MESURE DE SOUPAPE D'ADMISSION	EPAISSEUR MESURE DE PASTILLE INSTALLEE																								
	2,00	2,05	2,10	2,15	2,20	2,25	2,30	2,35	2,40	2,45	2,50	2,55	2,60	2,65	2,70	2,75	2,80	2,85	2,90	2,95	3,00	3,05	3,10	3,15	3,20
0,00–0,04			2,00	2,05	2,10	2,15	2,20	2,25	2,30	2,35	2,40	2,45	2,50	2,55	2,60	2,65	2,70	2,75	2,80	2,85	2,90	2,95	3,00	3,05	3,10
0,05–0,09		2,00	2,05	2,10	2,15	2,20	2,25	2,30	2,35	2,40	2,45	2,50	2,55	2,60	2,65	2,70	2,75	2,80	2,85	2,90	2,95	3,00	3,05	3,10	3,15
0,10–0,15	JEU CORRECT, CHANGEMENT DE PASTILLE NON EXIGÉ																								
0,16–0,20	2,05	2,10	2,15	2,20	2,25	2,30	2,35	2,40	2,45	2,50	2,55	2,60	2,65	2,70	2,75	2,80	2,85	2,90	2,95	3,00	3,05	3,10	3,15	3,20	
0,21–0,25	2,10	2,15	2,20	2,25	2,30	2,35	2,40	2,45	2,50	2,55	2,60	2,65	2,70	2,75	2,80	2,85	2,90	2,95	3,00	3,05	3,10	3,15	3,20		
0,26–0,30	2,15	2,20	2,25	2,30	2,35	2,40	2,45	2,50	2,55	2,60	2,65	2,70	2,75	2,80	2,85	2,90	2,95	3,00	3,05	3,10	3,15	3,20			
0,31–0,35	2,20	2,25	2,30	2,35	2,40	2,45	2,50	2,55	2,60	2,65	2,70	2,75	2,80	2,85	2,90	2,95	3,00	3,05	3,10	3,15	3,20				
0,36–0,40	2,25	2,30	2,35	2,40	2,45	2,50	2,55	2,60	2,65	2,70	2,75	2,80	2,85	2,90	2,95	3,00	3,05	3,10	3,15	3,20					
0,41–0,45	2,30	2,35	2,40	2,45	2,50	2,55	2,60	2,65	2,70	2,75	2,80	2,85	2,90	2,95	3,00	3,05	3,10	3,15	3,20						
0,46–0,50	2,35	2,40	2,45	2,50	2,55	2,60	2,65	2,70	2,75	2,80	2,85	2,90	2,95	3,00	3,05	3,10	3,15	3,20							
0,51–0,55	2,40	2,45	2,50	2,55	2,60	2,65	2,70	2,75	2,80	2,85	2,90	2,95	3,00	3,05	3,10	3,15	3,20								
0,56–0,60	2,45	2,50	2,55	2,60	2,65	2,70	2,75	2,80	2,85	2,90	2,95	3,00	3,05	3,10	3,15	3,20									
0,61–0,65	2,50	2,55	2,60	2,65	2,70	2,75	2,80	2,85	2,90	2,95	3,00	3,05	3,10	3,15	3,20										
0,66–0,70	2,55	2,60	2,65	2,70	2,75	2,80	2,85	2,90	2,95	3,00	3,05	3,10	3,15	3,20											
0,71–0,75	2,60	2,65	2,70	2,75	2,80	2,85	2,90	2,95	3,00	3,05	3,10	3,15	3,20												
0,76–0,80	2,65	2,70	2,75	2,80	2,85	2,90	2,95	3,00	3,05	3,10	3,15	3,20													
0,81–0,85	2,70	2,75	2,80	2,85	2,90	2,95	3,00	3,05	3,10	3,15	3,20														
0,86–0,90	2,75	2,80	2,85	2,90	2,95	3,00	3,05	3,10	3,15	3,20															
0,91–0,95	2,80	2,85	2,90	2,95	3,00	3,05	3,10	3,15	3,20																
0,96–1,00	2,85	2,90	2,95	3,00	3,05	3,10	3,15	3,20																	
1,01–1,05	2,90	2,95	3,00	3,05	3,10	3,15	3,20																		
1,06–1,10	2,95	3,00	3,05	3,10	3,15	3,20																			
1,11–1,15	3,00	3,05	3,10	3,15	3,20																				
1,16–1,20	3,05	3,10	3,15	3,20																					
1,21–1,25	3,10	3,15	3,20																						
1,26–1,30	3,15	3,20																							
1,31–1,35	3,20																								

TAILLE DE CALE NECESSAIRE

SOUPAPE D'ADMISSION

1. Mesurer le jeu aux soupapes (moteur froid).
2. Enlever la pastille et mesurer l'épaisseur avec un micromètre.
3. Appareiller le jeu mesuré de soupape de la colonne verticale à gauche avec l'épaisseur mesurée de pastille installée.
4. La taille spécifiée de pastille au point d'intersection donnera le jeu correct.

REMARQUE:
S'il n'y a pas de jeu, poser une pastille de plusiers tailles inférieures Et remesurer.

REGLAGE DES JEUX AUX SOUPAPES

Réglez les soupapes par paires, en utilisant l'outil 3880011 pour maintenir le poussoir et la soupape ouverts au cours de la dépose et du remplacement de la cale.

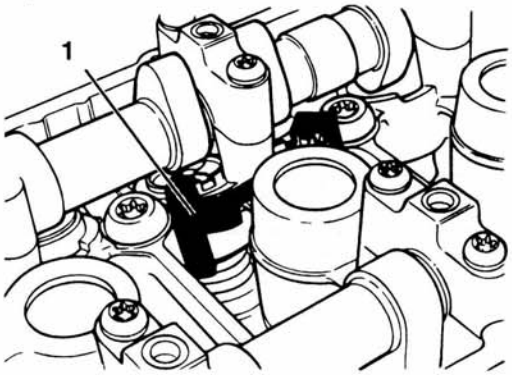
1. Faites tourner chaque poussoir de soupape de façon que les rainures de cale dans les poussoirs soient dans l'axe avant/arrière du moteur.
2. Déposez les bougies pour réduire la résistance de compression. Engagez un rapport supérieur et, avec l'aide d'un tiers, faites tourner doucement le vilebrequin en déplaçant la roue arrière vers l'avant jusqu'à ce qu'une paire de soupapes soit ouverte à fond. Prenez soin d'éviter toute rotation des poussoirs de soupape au cours de l'ouverture.

ATTENTION: Il est indispensable d'aligner correctement la bride de poussoir pour éviter toute détérioration de l'arbre à cames, du poussoir et de l'outil. Soutenez toujours l'outil en place au cours de la rotation du vilebrequin.

Positionnez l'outil centralement, entre les bossages de came, afin que les bossages puissent passer entre les mors de l'outil.

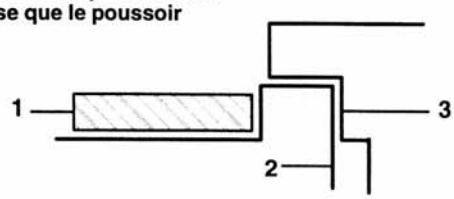
Prenez soin de ne pas forcer l'outil contre le poussoir car il saisira le poussoir et la cale. Il ne sera pas possible de déposer la cale si elle est également saisie.

3. Positionnez l'outil sur les poussoirs de la paire des soupapes ouvertes à fond. Assurez-vous que l'extrémité inférieure de l'outil s'engage au fond de l'alésage du poussoir et que l'outil se trouve au centre, entre les bossages de l'arbre à cames. Tenez l'outil en place tout en faisant tourner lentement le vilebrequin jusqu'à ce que les poussoirs de soupape qui se soulèvent (pas les cales) soient saisis par l'outil. Continuez la rotation du vilebrequin jusqu'à ce que le dégagement de l'arbre à cames soit maximal et permette la dépose de la cale. Si l'outil ne saisit pas les deux soupapes ou saisit une cale et un poussoir, faites tourner le vilebrequin dans l'autre sens et ajustez la position de l'outil par rapport aux poussoirs.



1. Outil 3880011

Assurez-vous que l'outil ne saisisse que le poussoir



1. Cale
2. Poussoir
3. Outil

4. Utilisez un levier en métal tendre et un aimant pour enlever les cales du poussoir. Les cales déplacées doivent être recueillies de l'autre côté de l'outil.

ATTENTION: Enlevez toujours les cales du côté de l'arbre à cames opposé à l'outil de bridage. Toute tentative d'enlèvement des cales au travers des mors de l'outil peut endommager la cale, l'arbre à cames et l'outil.

Ne faites jamais tourner le vilebrequin et n'essayez pas d'enlever l'outil lorsqu'une QUELCONQUE des cales est déposée.

REMARQUE:

- **La cale est serrée dans le poussoir. Utilisez un levier en métal tendre pour enlever la cale du poussoir.**

Dépose de la cale

5. Prenez la cale de rechange sélectionnée et lubrifiez-la à l'huile moteur. Posez la cale au sommet du poussoir, dans l'ordre inverse de la dépose.
6. Faites tourner la roue arrière vers l'avant jusqu'à ce que l'arbre à cames ouvre complètement les soupapes. Enlevez l'outil lorsque l'effort de bridage sur le ressort de soupape a disparu. Vérifiez que la cale est bien assise et, si nécessaire, ajustez-la avant de continuer.
7. Recommencez les opérations jusqu'à ce que toutes les soupapes aient été réglées. Reposez les bougies, le couvercle d'arbre à cames, le réservoir de carburant et les panneaux de carrosserie. Commencez par rebrancher le fil positif rouge de la batterie.

HUILE MOTEUR

Les huiles moteur utilisées dans tous les moteurs Triumph ont fait l'objet de recherches approfondies pendant de nombreuses années. Il est extrêmement important d'utiliser une huile de qualité et viscosité correctes.

Spécifications d'huile moteur

Trident, Trophy, Daytona 1000, 900 et 750, Sprint, Speed Triple, Tiger et Thunderbird.

Huile de moto semi–synthétique 10W/40, répondant à la spécification API – SG

Daytona 1200 et Daytona Super 3.

Huile de moto synthétique 5W/30, répondant à la spécification API – SG

ATTENTION: Les moteurs Triumph à hautes performances sont conçus pour utiliser une huile synthétique ou semi–synthétique devant satisfaire à la spécification API SG ou la dépasser. En particulier, et suite à l'accroissement des performances des modèles Daytona 1200 et Daytona Super 3, utilisez uniquement de l'huile synthétique répondant à la spécification API SG ou la dépassant.

N'ajoutez aucun additif chimique. L'huile moteur lubrifie également l'embrayage et tout additif risque de provoquer un patinage de l'embrayage.

N'utilisez pas d'huile minérale, végétale, non détergente, d'huile à base de ricin ni d'huile ne se conformant pas à la spécification requise car ces huiles peuvent provoquer une détérioration importante du moteur. Evitez d'introduire toute saleté dans le carter au cours de la vidange d'huile ou de l'appoint car elle endommagera le moteur.

Contrôle de niveau d'huile (pas Thunderbird)

AVERTISSEMENT: L'huile peut être chaude au toucher. Un contact avec de l'huile chaude peut provoquer des brûlures et des blessures.

AVERTISSEMENT: Un contact prolongé ou répété avec l'huile moteur peut irriter la peau, la sécher ou provoquer une dermatite. De plus, l'huile moteur usagée contient des contaminants nocifs qui peuvent provoquer un cancer. Portez des vêtements appropriés et évitez tout contact avec la peau.

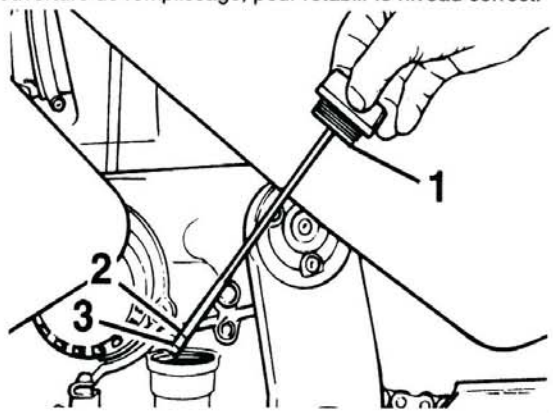
Le niveau d'huile est indiqué par la jauge du bouchon de remplissage. La jauge de niveau et le bouchon de remplissage se trouvent sur le couvercle du pignon de chaîne, à gauche de la moto. Vérifiez le niveau lorsque la moto se trouve verticalement sur une aire horizontale. Le moteur doit avoir été arrêté pendant au moins 10 minutes. N'utilisez aucun des supports.

REMARQUE:

- **Le niveau n'est correct que lorsque le bouchon de remplissage est vissé en place et non pas lorsqu'il repose sur la face supérieure.**

1. Arrêtez le moteur et attendez au moins 10 minutes pour permettre à l'huile de se stabiliser.
2. Enlevez la jauge de niveau, essuyez-la, replongez-la à fond et enlevez-la pour mesurer le niveau d'huile.

Si le niveau d'huile est excessif, enlevez un peu d'huile à l'aide d'une seringue ou d'un dispositif similaire. Si le niveau d'huile est trop bas, ajoutez une quantité d'huile suffisante par l'ouverture de remplissage, pour rétablir le niveau correct.



1. **Jauge de niveau**
2. **Repère supérieur de niveau d'huile**
3. **Repère inférieur de niveau d'huile**

N'utilisez que les qualités indiquées dans le manuel du conducteur.

REMARQUE:

- **La différence entre les niveaux supérieur et inférieur de la jauge est d'environ 0,5 litre.**
- **Les jauges de niveau plus anciennes portent des repères "3 et 4" représentant les moteurs à 3 ou 4 cylindres. Ne pas les confondre avec des repères de contenance d'huile. Les jauges de niveau plus récentes, utilisées sur les moteurs à 3 et 4 cylindres, ne possèdent plus d'indication.**

AVERTISSEMENT: L'utilisation du moteur contenant de l'huile contaminée, usée ou en quantité insuffisante accélérera son usure et peut provoquer un grippage du moteur ou de la boîte de vitesses pouvant entraîner un accident et des blessures.

Contrôle de niveau d'huile (Thunderbird)

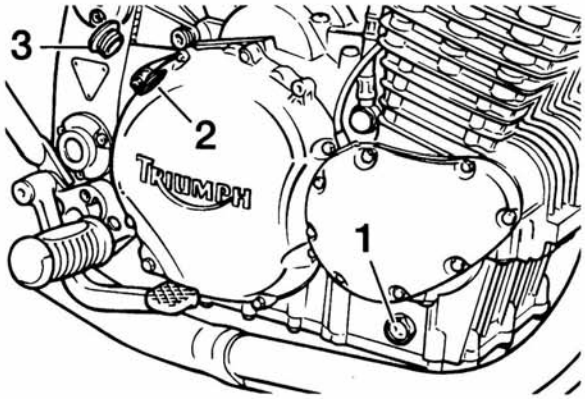
AVERTISSEMENT: L'huile peut être chaude au toucher. Un contact avec de l'huile chaude peut provoquer des brûlures et des blessures.

AVERTISSEMENT: Un contact prolongé ou répété avec l'huile moteur peut irriter la peau, la sécher ou provoquer une dermatite. De plus, l'huile moteur usagée contient des contaminants nocifs qui peuvent provoquer un cancer. Portez des vêtements appropriés et évitez tout contact avec la peau.

1. Arrêtez le moteur et attendez au moins 10 minutes pour permettre à l'huile de se stabiliser.
2. Le niveau d'huile est indiqué par un regard situé sur le côté droit du carter inférieur. Lorsque le niveau d'huile est correct elle doit atteindre le centre du regard.

REMARQUE:

Le niveau n'est réel que lorsque la moto est verticale sur une surface horizontale et non pas sur sa béquille latérale.



1. **Regard**
2. **Obturateur**
3. **Bouchon de remplissage**

3. Si le niveau d'huile est trop bas enlever le bouchon situé sur la partie latérale arrière supérieure du couvercle d'embrayage à droite de la moto.
4. Ajouter de l'huile petit à petit jusqu'à ce qu'elle devienne visible dans le regard. Ajuster alors le niveau et remonter le bouchon.

REMARQUE:

Si l'huile vient d'être vidangée, faire le plein jusqu'à ce que l'huile atteigne le regard, mettre le moteur en marche et le laisser tourner au ralenti pendant quelques minutes. Cela permettra à l'huile d'atteindre tous les organes du moteur. Arrêter le moteur et attendre au moins deux minutes pour que l'huile se stabilise; contrôler ensuite le niveau d'huile et faire l'appoint si nécessaire.

5. Si le niveau d'huile est excessif enlever l'excédent à l'aide d'une seringue ou d'un moyen similaire.

AVERTISSEMENT: L'utilisation du moteur contenant de l'huile contaminée, usée ou en quantité insuffisante accélérera son usure et peut provoquer un grippage du moteur ou de la boîte de vitesses pouvant entraîner un accident et des blessures.

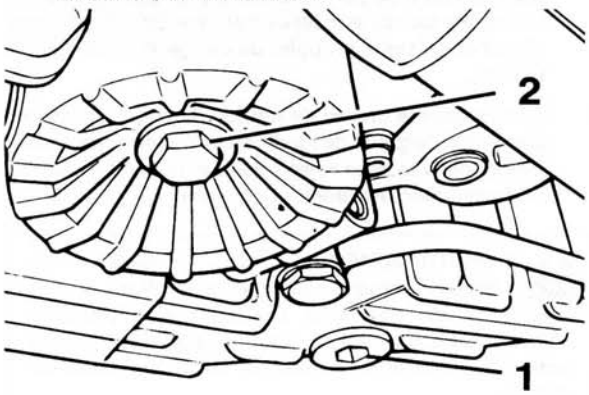
FILTRE ET HUILE MOTEUR

Dépose

AVERTISSEMENT: L'huile peut être chaude au toucher. Un contact avec de l'huile chaude peut provoquer des brûlures et des blessures.

AVERTISSEMENT: Un contact prolongé ou répété avec l'huile moteur peut irriter la peau, la sécher ou provoquer une dermatite. De plus, l'huile moteur usagée contient des contaminants nocifs qui peuvent provoquer un cancer. Portez des vêtements appropriés et évitez tout contact avec la peau.

1. Placez la moto sur une aire horizontale.
2. Mettez le moteur en marche et attendez qu'il atteigne sa température d'utilisation normale.
3. Arrêtez le moteur.
4. Placez une cuvette sous le carter d'huile.
5. Enlevez le bouchon de vidange du carter d'huile et laissez couler l'huile.
6. Déposez le boulon de maintien du filtre à huile et déposez l'ensemble du filtre à huile.



1. Bouchon de vidange de carter d'huile
2. Boulon de filtre à huile

Installation

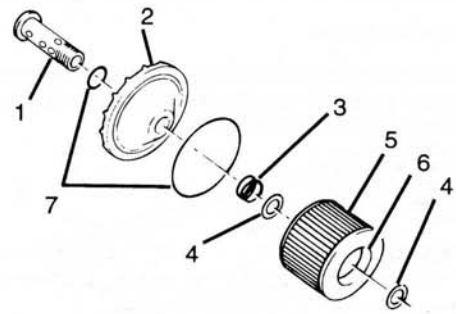
1. Lorsque l'huile cesse de s'écouler, posez une rondelle d'étanchéité neuve sur le bouchon de vidange du carter d'huile. Reposez le bouchon de vidange et serrez-le à **48 N.m**.

ATTENTION: Ne versez pas l'huile par terre, ni dans les égouts ou les cours d'eau. Débarrassez-vous de l'huile usagée d'une façon sûre. En cas de doute, demandez conseil aux autorités locales.

2. Déposez le filtre à huile et les joints du boulon, en notant les positions relatives. Nettoyez soigneusement le boulon, les rondelles et le ressort et posez un filtre à huile neuf.

ATTENTION: Recherchez toute détérioration des joints toriques. Si nécessaire, remplacez tout joint torique endommagé pour éviter toute fuite d'huile possible.

3. Placez un peu d'huile moteur sur le boulon de fixation du filtre, posez le couvercle du filtre sur le boulon et posez le ressort et la rondelle plate.



1. Boulon de fixation
2. Couvercle du filtre
3. Ressort
4. Rondelle ordinaire
5. Elément du filtre
6. Virole
7. Joints toriques

4. Placez un peu d'huile moteur sur les viroles, des deux côtés de l'élément du filtre. Faites tourner l'élément pour l'engager sur le boulon. Assurez-vous que les viroles ne se déplacent pas.
5. Posez l'autre rondelle plate.
6. Installez le filtre à huile et serrez son boulon à **18 N.m**.

ATTENTION: Remplacez toute rondelle d'étanchéité endommagée avant d'assembler le filtre. Des rondelles d'étanchéité endommagées peuvent provoquer une fuite d'huile.

7. Remplissez le moteur d'huile de qualité correcte, comme indiqué dans le manuel du conducteur.
8. Mettez le moteur en marche et laissez-le tourner au ralenti pendant quelques instants. Assurez-vous que le témoin de pression d'huile s'éteint après la mise en marche. Arrêtez le moteur et recherchez toute fuite d'huile.

ATTENTION: Arrêtez le moteur si le témoin de pression d'huile ne s'éteint pas. Recherchez la raison et rectifiez–la avant de remettre le moteur en marche. L'utilisation du moteur lorsque le témoin d'huile est allumé provoquera une détérioration importante du moteur.

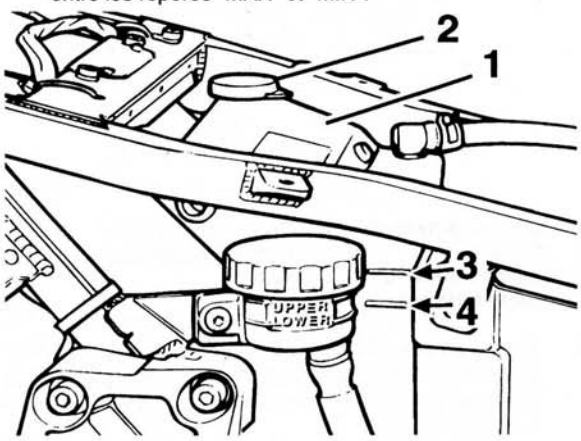
9. Contrôlez le niveau d'huile et rétablissez-le à la hauteur correcte.

CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT

Contrôle de niveau du liquide de refroidissement (pas Thunderbird)

AVERTISSEMENT: N'enlevez pas le bouchon taré de liquide de refroidissement lorsque le moteur est chaud. Lorsque le moteur est chaud, le liquide de refroidissement à l'intérieur du radiateur sera également chaud et sous pression. Tout contact avec le liquide de refroidissement sous pression provoquera des brûlures et des blessures.

1. Placez la moto verticalement sur une aire horizontale.
2. Déposez la selle.
3. Vérifiez le niveau du liquide dans le vase d'expansion. Le niveau de liquide de refroidissement doit être maintenu entre les repères "MAX" et "MIN".



1. **Vase d'expansion**
2. **Bouchon de remplissage de vase d'expansion**
3. **Repère 'max'**
4. **Repère 'min'**

4. Si le niveau de liquide est trop bas, enlevez le bouchon du vase d'expansion et versez un mélange d'eau et d'antigel pour rétablir le niveau à hauteur du repère maximum "MAX". Remonter le bouchon.

ATTENTION: Si le niveau de liquide est bas ou si un appoint fréquent est nécessaire, recherchez une fuite du circuit de refroidissement. Si nécessaire, testez le circuit sous pression pour trouver la source de la fuite et rectifiez-la selon le besoin.

Les fuites de liquide de refroidissement peuvent détériorer le moteur par suite d'un échauffement.

Contrôle de niveau du liquide de refroidissement (Thunderbird)

AVERTISSEMENT: N'enlevez pas le bouchon taré de liquide de refroidissement lorsque le moteur est chaud. Lorsque le moteur est chaud, le liquide de refroidissement à l'intérieur du radiateur sera également chaud et sous pression. Tout contact avec le liquide de refroidissement sous pression provoquera des brûlures et des blessures.

1. Placez la moto verticalement sur une aire horizontale.
2. Le niveau de liquide de refroidissement doit être maintenu entre les repères "MAX" et "MIN"
3. Lorsqu'il est nécessaire d'ajouter du liquide de refroidissement, il faut commencer par déposer le réservoir de carburant, comme indiqué dans la section du système d'alimentation.
4. Enlever le bouchon du vase d'expansion et verser un mélange de refroidissement par l'ouverture jusqu'au niveau "MAX". Remonter le bouchon.

LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

- **Le circuit de refroidissement de la moto est rempli d'antigel du type permanent avant de quitter l'usine. Le liquide de couleur bleue contient 50% d'éthylène glycol et présente un point de congélation de –35°C (–31°F).**
- **Si on vérifie le niveau de liquide de refroidissement parce que l'aiguille de l'indicateur de température se trouve dans la zone rouge, vérifiez le niveau dans le radiateur. Faire l'appoint si nécessaire.**

AVERTISSEMENT: Le liquide de refroidissement contient de l'antigel et des inhibiteurs de corrosion qui sont des produits chimiques nocifs pour le corps humain. Ne jamais avaler d'antigel ni de liquide de refroidissement du moteur.

ATTENTION: L'antigel contient un inhibiteur de corrosion permettant d'éviter une détérioration des surfaces métalliques à l'intérieur du circuit de refroidissement. Sans cet inhibiteur, le liquide de refroidissement "corrodera" les surfaces métalliques et la corrosion entraînera un colmatage des passages du circuit, provoquant un échauffement du moteur. Utilisez toujours l'antigel correct, spécifié dans le manuel du conducteur. N'utilisez jamais d'antigel à base de méthanol car il ne présente pas les propriétés anticorrosion nécessaires.

ATTENTION: Utilisez de l'eau distillée et de l'antigel (consultez les spécifications de l'antigel) dans le circuit de refroidissement.

Si on utilise de l'eau calcaire dans le circuit, elle provoquera des dépôts de calcaire dans les passages d'eau, lesquels réduiront considérablement le rendement du circuit de refroidissement. Une réduction du rendement du circuit de refroidissement peut provoquer un échauffement du moteur et une détérioration importante de celui–ci.

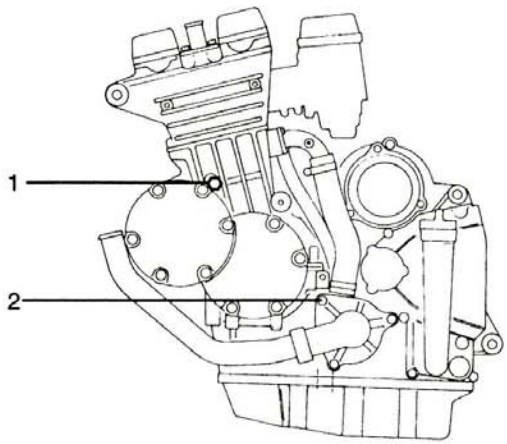
REMPLACEMENT DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

Vidange (tous modèles)

1. Déposez la selle et les panneaux de carénage inférieurs, le cas échéant, et placez un récipient sous le côté gauche de la moto pour recueillir le liquide de refroidissement.
2. Enlevez le bouchon du radiateur pour accélérer la vidange.

AVERTISSEMENT: N'enlevez pas le bouchon taré de liquide de refroidissement lorsque le moteur est chaud. Lorsque le moteur est chaud, le liquide de refroidissement à l'intérieur du radiateur sera également chaud et sous pression. Tout contact avec le liquide de refroidissement sous pression provoquera des brûlures et des blessures.

3. Déposez le bouchon de vidange de liquide de refroidissement du carter.
4. Desserrez le bouchon de vidange de la pompe à eau.



1. **Bouchon de vidange de carter**
2. **Bouchon de vidange de pompe à eau**

Remplissage (pas Thunderbird)

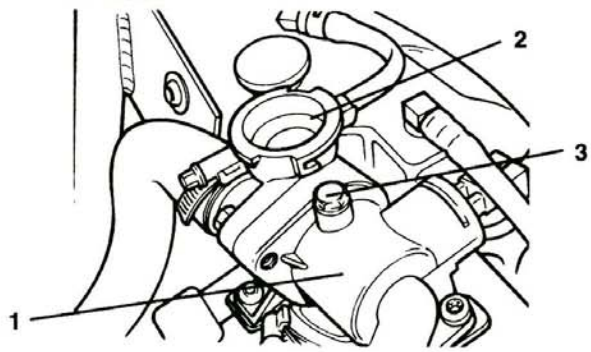
1. Reposez le bouchon de vidange du bloc-cylindres et serrez-le à **13 N.m.**
2. Reposez le bouchon de vidange de pompe à eau et serrez-le à **13 N.m.**
3. Versez lentement le mélange antigel dans le circuit, par l'orifice du radiateur, jusqu'à ce que ce dernier soit rempli.
4. Mettez la moto en marche et laissez tourner le moteur au ralenti pendant quelque temps pour purger tout l'air du circuit. Arrêtez le moteur et complétez le niveau de liquide de refroidissement selon le besoin.
5. Posez le bouchon du radiateur.
6. Vérifiez le niveau dans le vase d'expansion et complétez-le si nécessaire.
7. Reposez les panneaux de carrosserie, le cas échéant.
8. Procédez à un essai sur route de courte durée pour que le moteur atteigne sa température d'utilisation normale. Laissez refroidir le moteur et revérifiez le niveau du liquide de refroidissement. Ajustez-le selon le besoin

Remplissage (Thunderbird)

1. Reposez le bouchon de vidange du bloc–cylindres et serrez–le à **13 N.m.**
2. Reposez le bouchon de vidange de pompe à eau et serrez–le à **13 N.m.**
3. Déposez le réservoir de carburant comme décrit à la section du système d'alimentation.

AVERTISSEMENT: Respectez les avertissements de la section des renseignements généraux concernant la sécurité de manutention de l'essence et de ses récipients. On risque un incendie pouvant provoquer des blessures si on renverse du carburant ou si le carburant n'est pas manipulé et stocké de la façon prescrite.

4. Desserrez la vis de purge au sommet du boîtier du thermostat.



1. **Boîtier de thermostat**
2. **Orifice de remplissage du circuit de refroidissement**
3. **Vis de purge**

5. Versez lentement le mélange antigel dans le circuit, par l'orifice de remplissage, jusqu'à ce qu'il soit rempli. Fermez la vis de purge.
6. Remonter provisoirement le réservoir de carburant. Mettez la moto en marche et laissez tourner le moteur au ralenti pendant quelque temps pour purger tout l'air du circuit. Arrêtez le moteur et complétez le niveau de liquide de refroidissement selon le besoin.
7. Remontez le réservoir de carburant, comme décrit à la section du système d'alimentation.

DURITS DE RADIATEUR

ATTENTION: Certains modèles sont équipés de colliers de durit du type serti, qui ne sont pas réutilisables. Si on remonte un collier du type serti, on risque des fuites de liquide de refroidissement ainsi qu'un échauffement et une détérioration possible du moteur.

Vérifiez régulièrement les durits du radiateur et le serrage des colliers pour détecter toute fissure ou détérioration, aux intervalles indiqués dans le tableau d'entretien périodique.

RADIATEUR ET VENTILATEUR DE REFROIDISSEMENT

Vérifiez que les ailettes ne sont pas bouchées par des insectes, de la boue, des feuilles ou autre débris. Enlevez toute obstruction à la main ou à l'eau à basse pression.

AVERTISSEMENT: Le ventilateur de refroidissement fonctionne automatiquement, même lorsque le contact est coupé. N'approchez jamais les mains ni les vêtements des pales du ventilateur.

ATTENTION: L'emploi d'un jet d'eau à haute pression, tel que celui des stations de lavage de voiture, peut endommager les ailettes du radiateur et affecter son rendement.

Ne réduisez pas et ne modifiez pas le débit d'air au travers du radiateur en installant des accessoires non homologués devant le radiateur ou derrière le ventilateur de refroidissement. Toute modification du débit d'air au travers du radiateur peut provoquer un échauffement et une détérioration conséquente du moteur.

EMBRAYAGE

La moto est équipée d'un embrayage à commande hydraulique n'exigeant aucun réglage si ce n'est un contrôle du niveau de liquide aux intervalles spécifiés dans le tableau d'entretien périodique.

AVERTISSEMENT: Observez une propreté rigoureuse au cours de l'appoint de liquide d'embrayage dans le réservoir de liquide. N'introduisez aucune humidité ni débris dans le cylindre car ils affecteront les propriétés du liquide. Utilisez toujours du liquide provenant d'un bidon scellé et n'utilisez jamais le liquide d'un bidon ouvert depuis un certain temps. Recherchez toujours toute fuite de liquide autour des raccords hydrauliques et toute détérioration des flexibles.

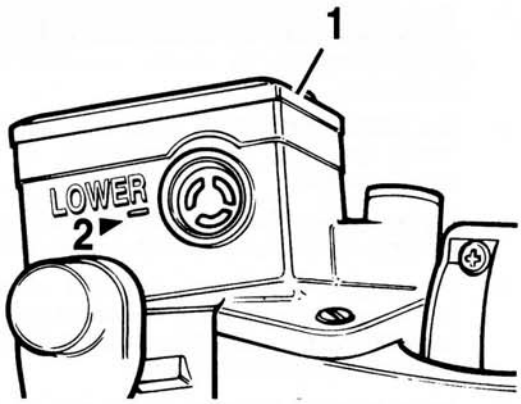
La conduite pourrait être dangereuse et provoquer un accident si on ne tient pas compte de cet avertissement.

ATTENTION: Pour éviter toute détérioration de carrosserie, ne renversez de liquide d'embrayage sur aucune partie de la carrosserie.

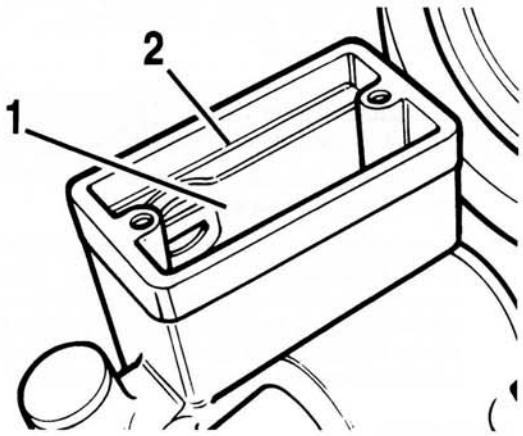
AVERTISSEMENT: Utiliser uniquement du liquide d'embrayage de spécification DOT 4, comme spécifié dans la section d'information générale de ce manuel. L'emploi de liquides d'embrayages autres que les liquides DOT 4 indiqués dans la section d'information générale peuvent réduire le rendement de l'embrayage et provoquer un accident.

Contrôle de niveau de liquide

1. Le niveau de liquide dans le réservoir doit être maintenu entre les repères supérieur et inférieur (le réservoir étant horizontal).



1. **Réservoir de liquide**
2. **Niveau inférieur de liquide**



1. **Réservoir de liquide (couvercle déposé)**
2. **Niveau supérieur**

Remplacement du liquide d'embrayage, coupelles et flexibles hydrauliques d'embrayage

Le liquide d'embrayage doit être remplacé aux intervalles spécifiés dans le tableau d'entretien périodique. Remplacez le flexible d'embrayage et les coupelles hydrauliques du maître-cylindre et du cylindre récepteur aux intervalles spécifiés dans le tableau d'entretien périodique.

AVERTISSEMENT: Si on ne remplace pas le liquide d'embrayage, le flexible et les coupelles hydrauliques aux intervalles spécifiés, on risque de réduire le rendement de l'embrayage et de provoquer une embardée et un accident.

SYSTEME D'ALIMENTATION

Recherchez toute fuite, détérioration, déchirure ou écrasement de tuyau du système d'alimentation, aux intervalles spécifiés dans le tableau d'entretien périodique. Remplacez tout composant suspect.

Remplacez les flexibles d'essence aux intervalles spécifiés dans le tableau d'entretien périodique.

AVERTISSEMENT: On risque une fuite de carburant si on ne remplace pas les flexibles de carburant aux intervalles spécifiés. Toute fuite de carburant peut provoquer un incendie ainsi que des blessures et des dégâts matériels.

ECROUS, BOULONS ET FIXATIONS – VERIFIEZ LE SERRAGE

Examinez toute la moto aux intervalles spécifiés dans le tableau d'entretien périodique, afin de détecter toute fixation desserrée, etc. Serrez toute fixation desserrée, comme indiqué dans le tableau des couples de serrage.

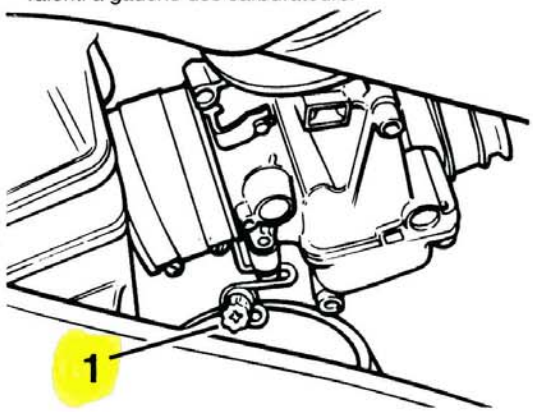
AVERTISSEMENT: Inspectez les fixations aux intervalles spécifiés et, si nécessaire, resserrez–les avec une clef dynamométrique de précision connue. Si les fixations ne sont pas contrôlées et resserrées aux intervalles spécifiés, on risque une instabilité, une embardée et un accident.

CARBURATEURS

Synchronisation des carburateurs

AVERTISSEMENT: Il est nécessaire de faire tourner le moteur au cours des opérations suivantes. Les gaz d'échappement du moteur en marche contiennent de l'oxyde de carbone et d'autres gaz toxiques. Ne mettez jamais le moteur en marche et ne le laissez jamais tourner dans un local non ventilé à moins de disposer d'un extracteur relié directement au système d'échappement de la moto. Si un extracteur n'est pas disponible, assurez-vous que la ventilation du local est suffisante pour éviter toute accumulation de gaz. N'oubliez pas que l'oxyde de carbone est un gaz inodore et incolore qui peut rendre inconscient et même être fatal si on en respire trop.

1. Mettez la moto en marche et attendez que son moteur atteigne sa température d'utilisation normale.
2. Assurez–vous que le ralenti se situe entre 950 et 1040 tr/min. Si nécessaire, faites tourner la vis de réglage de ralenti à gauche des carburateurs.



1. Réglage de ralenti

3. Ouvrez et fermez plusieurs fois la poignée des gaz pour vous assurer que le ralenti d'origine ne change pas. Réglez selon le besoin et arrêtez le moteur.
4. Déposez le réservoir de carburant comme décrit à la section du système d'alimentation.

AVERTISSEMENT: Respectez les avertissements de la section des renseignements généraux concernant la sécurité de manutention de l'essence et de ses récipients. On risque un incendie pouvant provoquer des blessures et des dégâts matériels si on renverse du carburant ou si le carburant n'est pas manipulé et stocké de la façon prescrite.

5. Branchez un jeu de jauges à dépression sur chaque carburateur. Les raccords de prise de dépression se trouvent au sommet de chaque carburateur, à côté du couvercle de la membrane.

REMARQUE:

- **On peut débrancher et sceller tout tuyau à dépression vers le robinet de carburant ou le système des pertes par évaporation au cours du réglage.**

6. Soutenez les jauges à dépression et placez le réservoir de carburant à côté des carburateurs et plus haut que ceux–ci. Reposez les tuyaux d'essence sur les carburateurs.

- **SUR TOUS LES MODELES, SAUF THUNDERBIRD ET TIGER,** placez le robinet d'essence en position d'amorçage "PRI".
- **Sur les modèles TIGER et THUNDERBIRD**, placez le robinet de carburant en position de marche "ON".

7. Les carburateurs sont alors prêts et le réglage peut commencer. Mettez le moteur en marche et laissez–le tourner au ralenti au cours de la mesure de la dépression d'admission de chaque carburateur.
8. Sur les moteurs à 4 cylindres, le carburateur du cylindre N°3 est désigné le carburateur "principal". Sur les moteurs à 3 cylindres, le carburateur central est le carburateur "principal". Le réglage consiste à faire correspondre les dépressions des autres carburateurs à celle du carburateur "principal".

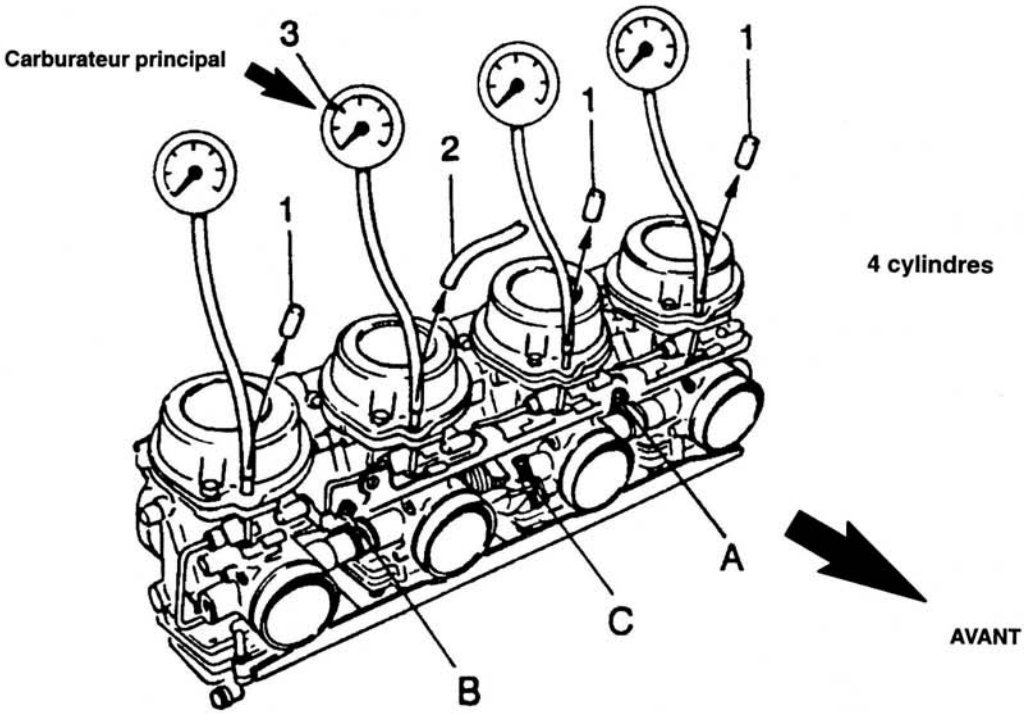
La dépression au ralenti doit être comprise entre 5,00 et 6,00 pouces de Hg (127-152 mm Hg).

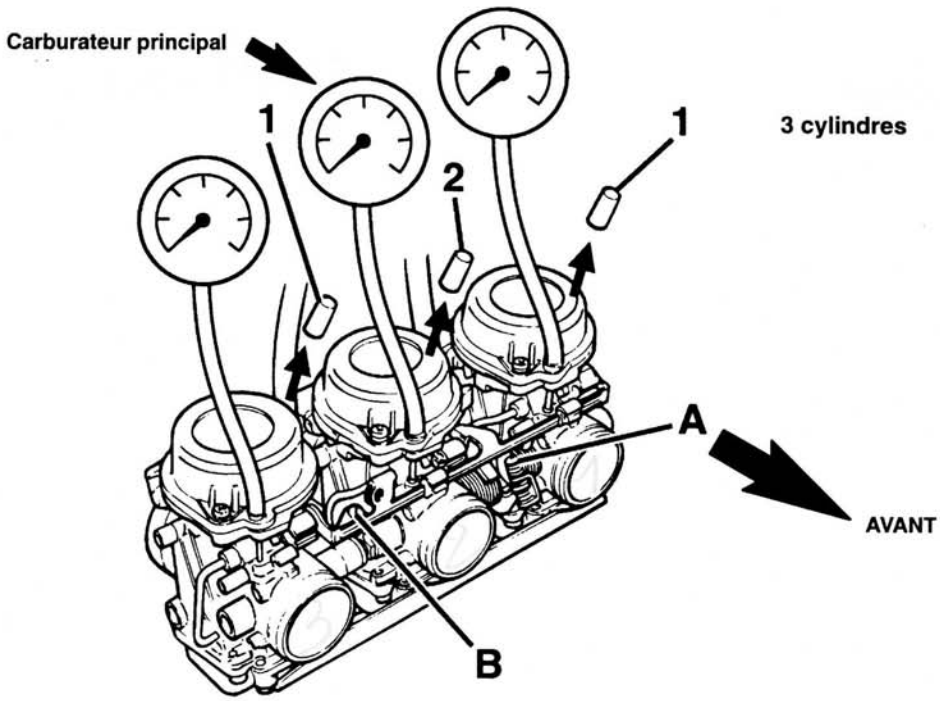
9. Régler la dépression du carburateur "principal" en faisant tourner la vis de réglage de ralenti.
10. Lorsque la dépression du carburateur principal est réglée, faites correspondre les dépressions des autres carburateurs à celle du carburateur principal en faisant tourner les vis de réglage (A, B et C sur l'illustration à droite). Lorsque toutes les dépressions correspondent, réglez de nouveau le ralenti et arrêtez le moteur.

REMARQUE:

- **Le réglage est très sensible. Une légère variation de la position de la vis de réglage modifiera fortement la dépression dans le carburateur.**
- **Le cylindre numéro un est le cylindre extérieur gauche, observé de la position de conduite.**
- **Le cylindre N°1 est le cylindre extérieur gauche, observé de la position de conduite.**
- **Le régleur A affecte le cylindre N°1 sur les moteurs à 3 et 4 cylindres.**
- **Le régleur B affecte le cylindre N°4 des moteurs à 4 cylindres et le cylindre N°3 des moteurs à 3 cylindres.**
- **Le régleur C affecte le cylindre N°2 des moteurs à 4 cylindres uniquement.**

11. Déposez le réservoir de carburant et débranchez les jauges à dépression. Rebranchez tous les tuyaux à dépression débranchés pour le réglage. Reposer le réservoir de carburant





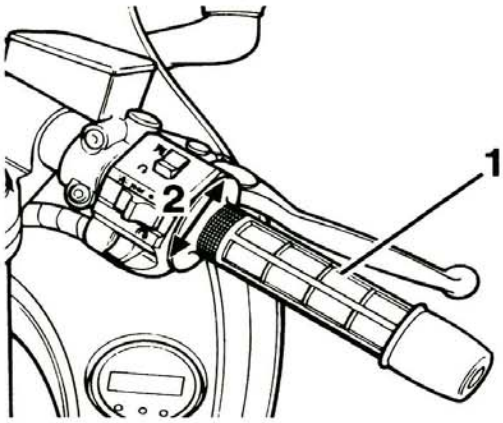
1. Obturateurs
2. Tuyau à dépression du robinet d'essence* (du carburateur central sur les moteurs à 3 cylindres)
3. Jauge à dépression
   *Pas monté sur les modèles Tiger et Thunderbird

POIGNEE DES GAZ

Si le jeu de la poignée des gaz est excessif, un délai d'accélération se produira, spécialement aux régimes peu élevés du moteur. De plus, les papillons des gaz risquent de ne pas s'ouvrir complètement, ce qui entraînerait une réduction importante de la vitesse de pointe de la moto. Autrement, si la poignée des gaz ne présente pas de jeu, le contrôle du papillon des gaz sera difficile et le ralenti sera irrégulier. Vérifiez périodiquement le jeu de la poignée des gaz, comme indiqué dans le tableau d'entretien périodique.

Inspection

1. Assurez-vous que la poignée des gaz présente un jeu de 2-3 mm (0,08-0,12 in) lorsqu'on la fait tourner légèrement.



1. **Poignée des gaz**
2. **Jeu de 2-3 mm**

Réglage

1. Si le jeu mesuré est incorrect, procédez au réglage, comme indiqué à la section d'alimentation.

AVERTISSEMENT: L'utilisation de la moto avec un câble d'accélérateur mal réglé, mal acheminé ou endommagé peut affecter le fonctionnement des freins, de l'embrayage et de l'accélérateur lui-même. N'importe laquelle de ces conditions peut provoquer une embardée et un accident.

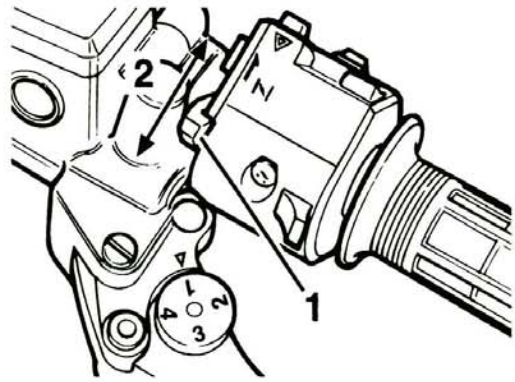
AVERTISSEMENT: Braquez le guidon à fond vers la gauche et vers la droite tout en vérifiant que les câbles et les faisceaux de fils ne coincent pas. Un câble ou un faisceau de fils tendu affectera la direction et peut entraîner une embardée et un accident.

LEVIER DE STARTER

La moto est équipée d'un starter. Le câble de commande du starter peut exiger un réglage occasionnel; la vérification de fonctionnement et le réglage doivent être entrepris comme indiqué dans le tableau d'entretien périodique.

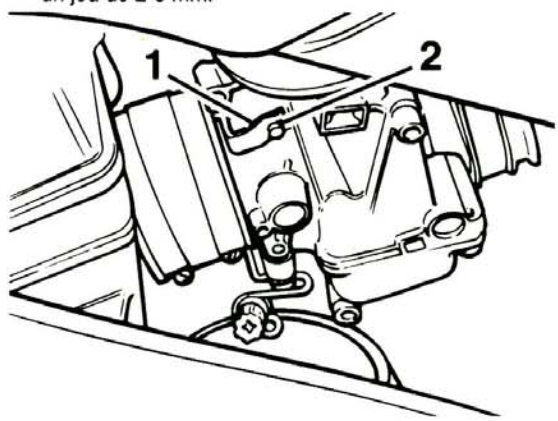
Inspection

1. Vérifiez que la manette de starter revient à fond et que le câble glisse librement dans sa gaine. Si le câble du starter ne glisse pas librement ou coince, il se peut qu'il soit éraillé; déposez-le pour le vérifier. Remplacez l'ensemble du câble s'il est suspect.
2. Poussez la manette de starter à fond dans la position de dégagement (à l'opposé de la position de conduite).



1. **Levier de starter**
2. **Réglage correct – jeu de 2-3 mm**

3. Pour déterminer le jeu du câble à hauteur de la manette du starter, tirez la manette du starter jusqu'à ce que le levier du plongeur du starter du carburateur touche le plongeur. Si correct, la manette de starter doit présenter un jeu de 2-3 mm.



1. **Levier du plongeur de starter**
2. **Plongeur de starter**

Réglage

1. Si le jeu mesuré est incorrect, procédez au réglage, comme indiqué à la section d'alimentation.

AVERTISSEMENT: L'utilisation de la moto avec un câble de starter mal réglé, mal acheminé ou endommagé peut affecter le fonctionnement des freins, de l'embrayage et du starter lui-même. N'importe laquelle de ces conditions peut provoquer une embardée et un accident.

AVERTISSEMENT: Braquez le guidon à fond vers la gauche et vers la droite tout en vérifiant que les câbles et les faisceaux de fils ne coincent pas. Un câble ou un faisceau de fils tendu affectera la direction et peut entraîner une embardée et un accident.

ENSEMBLE D'ADMISSION D'AIR

AVERTISSEMENT: Ne tentez jamais de faire tourner le moteur avec l'admission d'air déposée. Tout débris entrant dans les carburateurs peut provoquer un coincement du papillon ainsi qu'une embardée et un accident possible.

Ne placez jamais aucune obstruction devant les tuyaux d'admission d'air sous peine d'endommager le moteur.

Dépose (pas Thunderbird)

REMARQUE:

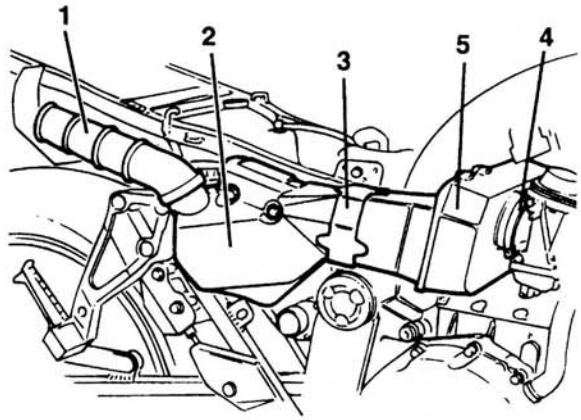
- **Pour pouvoir atteindre l'ensemble de la boîte à air, il est nécessaire de déposer tout d'abord la selle, la batterie, les panneaux latéraux et le réservoir de carburant, comme décrit aux sections électrique, de carrosserie et d'alimentation respectivement.**

1. Déposez le ou les conduits d'admission d'air des chambres auxiliaires (côté gauche uniquement sur les modèles Tiger).
2. Déposez les deux chambres auxiliaires en desserrant les 2 boulons maintenant chaque chambre sur le cadre.
3. Enlevez les gaines en caoutchouc de la boîte à air.
4. Dégagez les attaches maintenant la boîte à air sur les carburateurs.
5. Détachez la boîte à air et reculez-la le plus loin possible des carburateurs.
6. Déposez les capots de couvercle d'arbre à cames et le joint en mousse.
7. Détachez les connecteurs à basse tension des bobines. Déposez les bobines d'allumage du tube d'ossature du cadre, complètes avec les fils des bougies.

REMARQUE:

- **Notez les positions relatives de tous les fils à haute et basse tension avant de les débrancher.**

8. Déposez le câble de starter des carburateurs en desserrant le contre-écrou du câble et en dévissant complètement le dispositif de réglage. Soulevez le câble hors de sa rainure et faites tourner l'embout à l'extrémité du câble pour le dégager du mécanisme du starter.
9. Dégagez les attaches maintenant les caoutchoucs de carburateur sur la culasse.
10. Déposez les carburateurs et les caoutchoucs de la culasse, avec une légère oscillation.



1. **Conduit d'admission d'air**
2. **Chambre auxiliaire**
3. **Gaine en caoutchouc**
4. **Caoutchoucs d'admission de venturi**
5. **Boîte à air**

11. Soutenez les carburateurs et débranchez le câble de la poignée des gaz comme suit: Desserrez le contre-écrou de la gaine de câble et dévissez complètement la molette de réglage de la gaine. Soulevez le dispositif de réglage du câble hors de sa rainure et faites tourner l'embout à l'extrémité du câble pour le dégager de la came de papillon. Déposez l'ensemble du carburateur.
12. Dégagez l'attache maintenant le tuyau de ventilation de boîte à air sur le couvercle d'embrayage ou le couvercle de reniflard (suivant la configuration du moteur) et détachez le tuyau. Notez le trajet du tuyau pour pouvoir le remonter correctement au cours de l'assemblage.
13. Déposez la boîte à air complète avec son tuyau d'évacuation.

ATTENTION: Placez du ruban sur les orifices d'entrée de la culasse afin d'éviter toute introduction de débris dans les lumières d'admission. Tout débris entrant dans les lumières d'admission peut provoquer une détérioration grave du moteur.

REMARQUE:

- **Le filtre à air ne peut se remplacer que sous forme d'ensemble complet. Aucun élément de filtre à air séparé n'est disponible pour les modèles Triumph; par conséquent, il n'est pas possible de démonter la boîte à air ni de déposer ou nettoyer l'élément.**

Installation (pas Thunderbird)

1. Vérifiez l'état des caoutchoucs d'admission de venturi et les positions des anneaux d'expansion dans la boîte à air. Positionnez la boîte à air.
2. Faites passer le tuyau d'évacuation de la boîte à air entre la tresse de masse de l'alternateur et l'alternateur. Faites passer le tuyau de vidange dans le ressort gauche du support central (si monté).
3. Positionnez la boîte à air sur le cadre pour permettre l'installation des carburateurs sur la culasse puis celle de la boîte à air sur les carburateurs.
4. Rebranchez le câble de la poignée des gaz sur les carburateurs, dans l'ordre inverse de la dépose. Assurez-vous que le câble et la gaine sont engagés correctement et faites tourner la poignée des gaz pour vérifier que le câble se déplace librement.
5. Alignez les carburateurs sur la culasse en vérifiant que tous les flexibles de carburant et de dépression se trouvent vers le haut, afin d'éviter tout coincement ou détérioration accidentelle.
6. Posez les carburateurs sur la culasse. Ajustez le câble de la poignée des gaz comme indiqué dans la section du système d'alimentation.

AVERTISSEMENT: L'utilisation de la moto avec un câble d'accélérateur mal réglé, mal acheminé ou endommagé peut affecter le fonctionnement des freins, de l'embrayage et de l'accélérateur. N'importe laquelle de ces conditions peut provoquer une embardée et un accident.

7. Posez la boîte à air sur les carburateurs en vérifiant que tous les caoutchoucs sont bien en place.
8. Serrez fermement toutes les attaches de retenue de carburateur et de boîte à air.
9. Placez les flexibles de ventilation de carburateur dans l'espace entre les carburateurs extérieur et intérieur.
10. Positionnez les tuyaux à dépression et d'essence entre le cadre principal et la boîte à air.
11. Posez les bobines d'allumage et attachez-les sur le tube d'ossature du cadre.
12. Posez les connecteurs de bobine d'allumage en prenant soin de rebrancher toutes les connexions électriques comme noté avant le démontage.
13. Vérifiez l'état de toutes les connexions électriques.
14. Placez le joint de capot d'arbre à cames verticalement sur le câble du starter et engagez les fils d'allumage.
15. Assurez-vous que les fils des bougies se trouvent sur les bougies appropriées.
16. Rebranchez le câble de starter dans l'ordre inverse de la dépose.
17. Vérifiez le fonctionnement du starter. Vérifiez également que le flexible d'embrayage est attaché correctement sur le coude d'eau et ne frotte pas sur la barre de commande du starter. Ajustez le câble de starter comme indiqué à la section du système d'alimentation.

AVERTISSEMENT: L'utilisation de la moto avec un câble de starter mal réglé, mal acheminé ou endommagé peut affecter le fonctionnement des freins, de l'embrayage, de l'accélérateur et du starter lui–même. N'importe laquelle de ces conditions peut provoquer une embardée et un accident.

18. Attachez le flexible de ventilation de boîte à air et maintenez-le sur le couvercle d'embrayage ou le couvercle de reniflard (suivant la configuration des cylindres).
19. Vérifiez le libre déplacement du papillon des gaz. Réglez-le à nouveau si nécessaire

AVERTISSEMENT: L'utilisation de la moto avec un câble d'accélérateur mal réglé, mal acheminé ou endommagé peut affecter le fonctionnement des freins, de l'embrayage et de l'accélérateur. N'importe laquelle de ces conditions peut provoquer une embardée et un accident.

AVERTISSEMENT: Braquez le guidon à fond vers la gauche et vers la droite tout en vérifiant que les câbles et les faisceaux de fils ne coincent pas. Un câble ou un faisceau de fils tendu affectera la direction et peut entraîner une embardée et un accident.

20. Posez les gaines en caoutchouc sur la boîte à air.
21. Posez les chambres auxiliaires dans les gaines en caoutchouc et alignez-les avec les manchons à bride du boîtier de batterie.
22. Posez les vis et l'écrou de maintien des chambres auxiliaires. Serrez-les à **9 N.m**.
23. Posez les conduits d'admission d'air.

REMARQUE:

- **Il est conseillé de revérifier les réglages du carburateur après tout déplacement de la boîte à air. Vérifiez tout particulièrement le ralenti, le fonctionnement du starter et les valeurs de dépression. De toute façon, ces réglages doivent être entrepris avant de reposer le réservoir de carburant et les panneaux de carrosserie.**

ENSEMBLE D'ADMISSION D'AIR

Dépose – Thunderbird

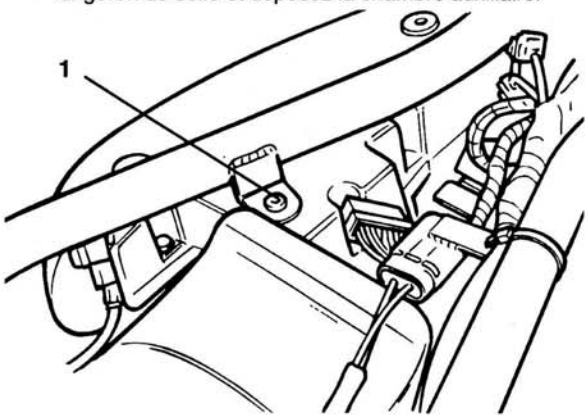
AVERTISSEMENT: Ne tentez jamais de faire tourner le moteur avec l'admission d'air déposée. Tout débris entrant dans les carburateurs peut provoquer un coincement du papillon ainsi qu'une embardée et un accident possible.

Ne placez jamais aucune obstruction devant les tuyaux d'admission d'air sous peine d'endommager le moteur.

REMARQUE:

- **Pour pouvoir atteindre l'ensemble de la boîte à air, il est nécessaire de déposer tout d'abord la selle, les couvercles latéraux, les couvercles de la boîte à air, l'avertisseur, le support d'avertisseur et le réservoir de carburant, comme décrit aux sections de carrosserie et d'alimentation respectivement.**

1. Dégagez les attaches maintenant la chambre auxiliaire de la boîte à air sur cette dernière.
2. Dégagez la vis maintenant la chambre auxiliaire sur le longeron de selle et déposez la chambre auxiliaire.



1. Vis de maintien de boîte à air

3. Dégagez les attaches maintenant la boîte à air sur les carburateurs.
4. Détachez la boîte à air et reculez–la le plus loin possible des carburateurs.
5. Détachez les connecteurs à basse tension de la bobine numéro 3. Déposez la bobine du tube du cadre, avec le fil de bougie.

REMARQUE:

- **Notez les positions relatives des fils à haute et basse tension avant de les débrancher.**

6. Dégager le câble de starter des carburateurs.
7. Dégagez les attaches maintenant les caoutchoucs de carburateur sur les carburateurs.
8. Détachez les carburateurs des caoutchoucs en leur imprimant un mouvement oscillant et faites glisser les carburateurs du côté gauche de la moto.
9. Soutenez les carburateurs et débranchez le câble de la poignée des gaz.
10. Déposez les carburateurs en prenant soin de ne pas endommager la durit de dérivation de liquide de refroidissement.
11. Dégagez le flexible de reniflard de la boîte à air et déposez la boîte à air.

ATTENTION: Placez du ruban sur les orifices d'entrée de la culasse afin d'éviter toute introduction de débris dans les lumières d'admission. Tout débris entrant dans les lumières d'admission peut provoquer une détérioration grave du moteur.

REMARQUE:

- **Le filtre à air ne peut se remplacer que sous forme d'ensemble complet. Aucun élément de filtre à air séparé n'est disponible pour les modèles Triumph; par conséquent, il n'est pas possible de démonter la boîte à air ni de déposer ou nettoyer l'élément.**

Installation (Thunderbird)

1. Vérifiez l'état des caoutchoucs d'admission de venturi et les positions des anneaux d'expansion dans la boîte à air. Positionnez la boîte à air.
2. Faites passer le tuyau d'évacuation de la boîte à air entre la tresse de masse de l'alternateur et l'alternateur.
3. Positionnez la boîte à air sur le cadre pour permettre l'installation des carburateurs sur la culasse puis celle de la boîte à air sur les carburateurs.
4. Positionnez les carburateurs pour pouvoir rebrancher le câble d'accélérateur. Rebranchez le câble de la poignée des gaz sur les carburateurs, dans l'ordre inverse de la dépose. Assurez–vous que le câble et la gaine sont engagés correctement et faites tourner la poignée des gaz pour vérifier que le câble se déplace librement.
5. Aligner les carburateurs sur les caoutchoucs en contrôlant que la durit de dérivation de liquide de refroidissement et les flexibles de carburant et d'évacuation sont positionnés correctement pour éviter tout écrasement ou détérioration.
6. Raccordez le tuyau de ventilation à la boîte à air.
7. Posez la boîte à air sur les carburateurs en vérifiant que tous les caoutchoucs sont bien en place.
8. Serrez fermement toutes les attaches de retenue de carburateur et de boîte à air.
9. Placez les flexibles de ventilation de carburateur dans l'espace entre les carburateurs extérieur et intérieur.
10. Rebranchez le câble de starter dans l'ordre inverse de la dépose.

11. Posez la bobine d'allumage et attachez–la sur le tube d'ossature du cadre.
12. Posez les connecteurs de bobine d'allumage en prenant soin de rebrancher toutes les connexions électriques, comme noté avant le démontage.
13. Vérifiez l'état de toutes les connexions électriques.
14. Assurez–vous que les fils des bougies se trouvent sur les bougies appropriées.
15. Vérifiez le fonctionnement du starter. Vérifiez également que le flexible d'embrayage est attaché correctement sur le coude d'eau et ne frotte pas sur la barre de commande du starter. Ajustez le câble de starter comme indiqué à la section du système d'alimentation.

AVERTISSEMENT: L'utilisation de la moto avec un câble de starter mal réglé, mal acheminé ou endommagé peut affecter le fonctionnement des freins, de l'embrayage, de l'accélérateur et du starter lui–même. N'importe laquelle de ces conditions peut provoquer une embardée et un accident.

16. Vérifiez le libre déplacement du papillon des gaz. Réglez si nécessaire

AVERTISSEMENT: L'utilisation de la moto avec un câble d'accélérateur mal réglé, mal acheminé ou endommagé peut affecter le fonctionnement des freins, de l'embrayage et de l'accélérateur. N'importe laquelle de ces conditions peut provoquer une embardée et un accident.

17. La repose de la chambre auxiliaire de boîte à air se fait dans l'ordre inverse de la dépose. Contrôlez que la vis de maintien de la chambre auxiliaire et les attaches entre la boîte à air et la chambre auxiliaire sont serrées correctement.
18. Reposez la selle, les couvercles latéraux, les couvercles de boîte à air, le support d'avertisseur, l'avertisseur et le réservoir de carburant.

REMARQUE:

- **Il est conseillé de revérifier les réglages du carburateur après tout déplacement de la boîte à air. Vérifiez tout particulièrement le ralenti, le fonctionnement du starter et les valeurs de dépression. De toute façon, ces réglages doivent être entrepris avant de reposer le réservoir de carburant et les panneaux de carrosserie.**

TUYAU D'EVACUATION DE BOITE A AIR

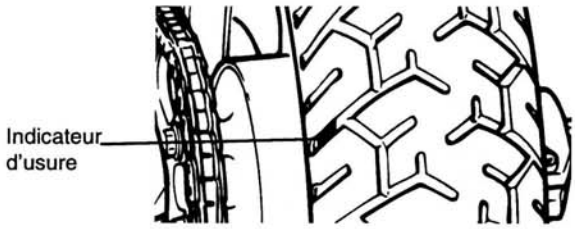
Le tuyau d'évacuation de la boîte à air doit être vidangé aux intervalles spécifiés dans le tableau d'entretien périodique.

1. Enlevez le bouchon du tuyau d'évacuation afin de permettre l'écoulement de tout liquide accumulé dans le tuyau.
2. Remonter le bouchon.

USURE DE PNEU/INSPECTION DE ROUE

Lorsque les sculptures des pneus s'usent, les pneus seront plus susceptibles aux crevaisons et défaillances. On estime que 90% de toutes les défaillances des pneus se produisent lorsqu'il ne reste plus que 10% des sculptures (usure de 90%). C'est donc une fausse économie que d'utiliser les pneus jusqu'à ce qu'ils soient usés à la limite sans compter qu'ils sont dangereux.

Tous les pneus possèdent des indicateurs d'usure. Lorsque le pneu est usé au point d'exposer le sommet d'un indicateur d'usure, il doit être remplacé.



Aux intervalles spécifiés dans le tableau d'entretien périodique, mesurez la profondeur des sculptures à l'aide d'une jauge et remplacez tout pneu dont l'usure a atteint ou dépassé le minimum permis.

Vérifiez que les roues ne sont pas fêlées, écaillées ou endommagées. Recherchez des dégâts similaires sur les roues de la Tiger et Thunderbird et vérifiez également que les rayons ne sont pas corrodés, lâches ou brisés. Remplacez toujours toute roue dont on suspecte une détérioration.

AVERTISSEMENT: La conduite avec des pneus usés excessivement est dangereuse et affectera la traction, la stabilité et la tenue de route et peut provoquer des embardées et des accidents.

Lorsqu'un pneu sans chambre à air est crevé, la fuite est souvent très lente. Recherchez toujours attentivement toute crevaison des pneus.

Vérifiez que les pneus ne sont pas entaillés et ne contiennent pas de clous ou autres objets tranchants. Sur les roues à rayons, vérifiez que les rayons ne sont pas détendus ou endommagés. Vérifiez que les jantes ne sont pas entaillées ni déformées. La conduite avec des roues ou pneus endommagés ou défectueux est dangereuse et peut provoquer des embardées et des accidents.

Consultez toujours votre concessionnaire Triumph avant tout remplacement de pneus ou pour les faire examiner.

Profondeur minimale recommandée des sculptures

Moins de 130 km/h (80 mph)	**2 mm (0,08 in)**
Plus de 130 km/h (80 mph)	**Arrière 3 mm (0,12 in) Avant 2 mm (0,08 in)**

AVERTISSEMENT: Ne pas conduire cette moto à une vitesse supérieure à la limite légale, sauf en course sur circuit fermé.

Consultez la section des roues et pneus de ce manuel pour tout détail supplémentaire d'inspection des roues et pneus et pour toute information concernant le remplacement des pneus.

CHAINE DE TRANSMISSION

Vérifiez, réglez et lubrifiez la chaîne de transmission aux intervalles spécifiés dans le tableau d'entretien périodique. Pour des raisons de sécurité et pour éviter une usure excessive, ne négligez jamais aucune instruction d'entretien de la chaîne de transmission. Si la chaîne est usée excessivement ou mal réglée – trop lâche ou trop tendue – la chaîne pourrait se dégager des pignons ou se briser. Les contrôles de réglage et le graissage doivent être entrepris plus fréquemment si la moto est utilisée régulièrement dans des conditions rigoureuses ou poussiéreuses ou sur des routes couvertes de sel.

AVERTISSEMENT: Une chaîne qui se brise ou se dégage des pignons peut se bloquer brusquement sur le pignon du moteur ou celui de la roue arrière. Cela pourrait endommager fortement les composants mécaniques en question et pourrait provoquer un accident grave. Ne négligez jamais l'entretien de la chaîne.

Remplacement de la chaîne de transmission

Remplacez la chaîne de transmission lorsqu'elle est usée à la limite spécifiée (consultez le paragraphe contrôle d'usure de la chaîne de transmission). Consultez la section de suspension arrière/réduction finale pour les détails de remplacement.

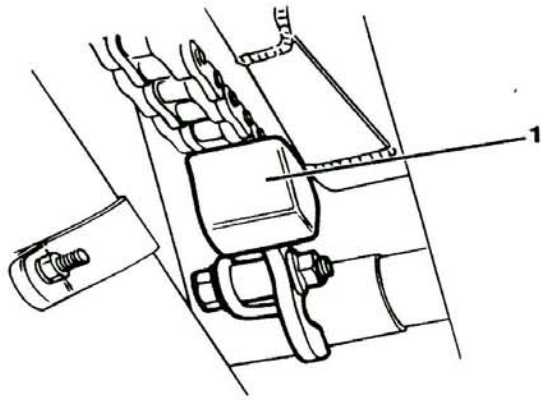
Contrôle de la flèche de la chaîne

1. Redressez la moto sur sa béquille latérale ou son support central.
2. Vérifiez l'alignement de la roue arrière en consultant les instructions d'alignement de roue arrière, plus loin dans cette section. Réglez-le si nécessaire.
3. Faites tourner la roue arrière pour trouver le point où le jeu de la chaîne est le plus faible. Mesurez la course verticale de la chaîne, à mi-chemin entre les pignons.

REMARQUE:

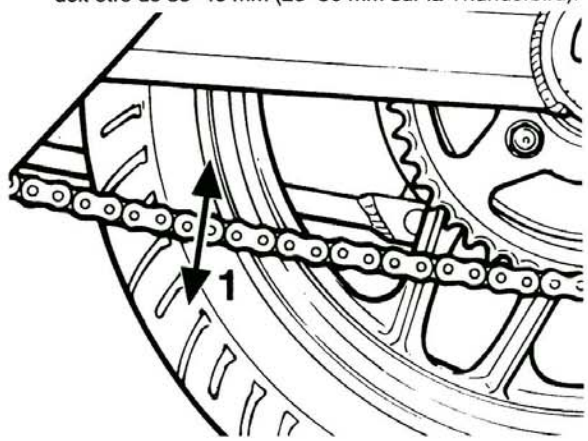
- **Les modèles Tiger sont équipés d'une glissière de chaîne qui permettra un jeu excessif de la chaîne si elle est usée. Vérifiez toujours la glissière de chaîne et, si nécessaire, remplacez-la avant d'entreprendre tout autre réglage. Réglez toujours la chaîne après un remplacement de la glissière de chaîne.**

  La glissière est boulonnée sur le cadre, juste derrière le couvercle du pignon de chaîne.



1. **Glissière de chaîne de la Tiger**

4. Si correcte, la course verticale de la chaîne de transmission à mi–chemin entre les pignons de chaîne doit être de 35–40 mm (25–30 mm sur la Thunderbird).



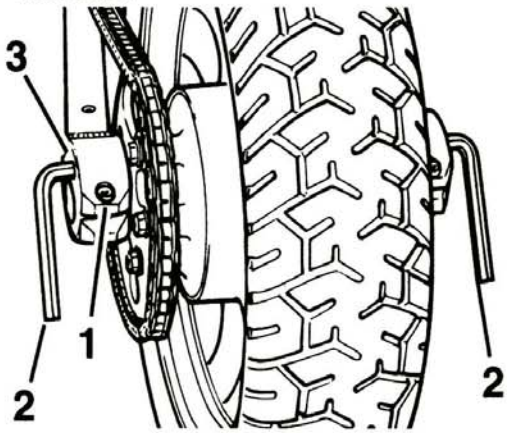
1. **Course verticale de 35–40 mm (25–30 mm sur la Thunderbird)**

Réglage de la flèche de la chaîne

1. Desserrez les boulons de bridage des cames de réglage gauche et droite.
2. Insérez les clefs Allen dans les trous hexagonaux des cames de réglage. Faites tourner les deux cames de réglage d'une même quantité, vers l'avant ou vers l'arrière, jusqu'à ce que la tension de la chaîne soit correcte.
3. Serrez les deux boulons de came de réglage à **35 N.m**.

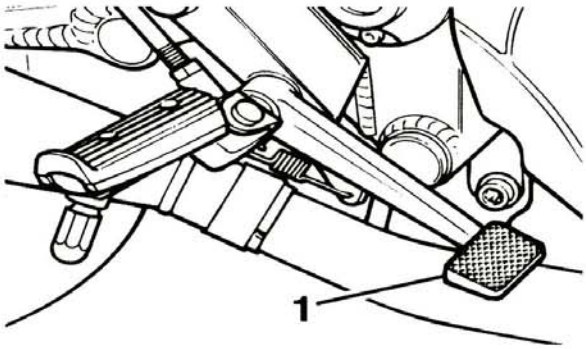
AVERTISSEMENT: La conduite de la moto avec des boulons de bridage d'excentrique mal serrés peut affecter la stabilité et la tenue de route de la moto. Ce manque de stabilité et de tenue de route peut provoquer une embardée ou un accident.

4. Contrôlez l'alignement de la roue arrière et réglez-le si nécessaire.
5. Faites tourner la roue arrière et mesurez à nouveau le jeu de la chaîne au point le plus serré puis réglez-le si nécessaire.



1. **Boulon de bride de réglage**
2. **Clef Allen de 12 mm**
3. **Came de réglage**

6. Vérifiez l'efficacité du frein arrière en pompant la pédale de frein.



1. **Pédale de frein arrière**

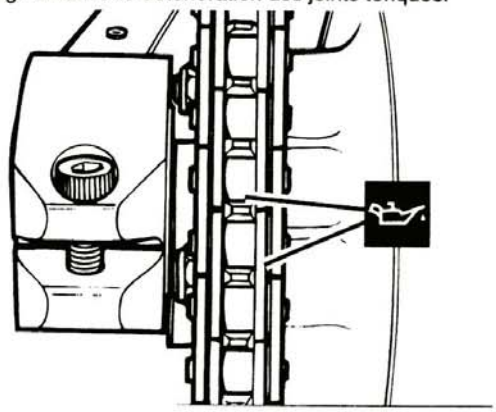
7. Revérifiez l'alignement de la roue arrière et réglez-le si nécessaire.

Graissage de chaîne

Il est nécessaire de lubrifier la chaîne après toute conduite sous la pluie, dans l'eau, sur routes humides et chaque fois qu'elle semble sèche. Utilisez le lubrifiant pour chaîne recommandé dans les caractéristiques.

PRECAUTION: N'utilisez pas de nettoyage "à jet" sous pression pour nettoyer la chaîne car ceci pourrait endommager les pièces de la chaîne.

1. Placez du lubrifiant pour chaînes sur les flancs des galets de chaîne ainsi que sur les joints toriques. Le lubrifiant s'introduira entre les galets et les bagues et évitera également une détérioration des joints toriques.

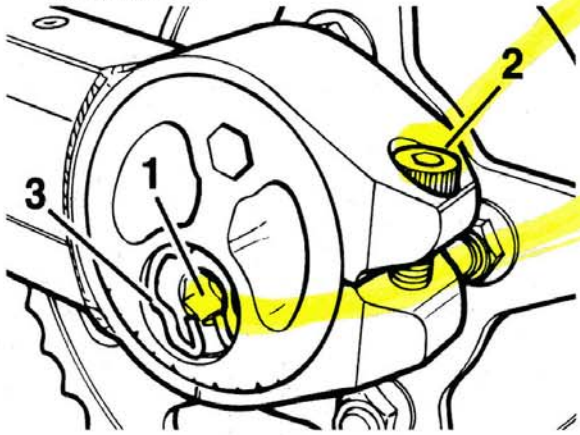


Emplacements de graissage de chaîne

2. Essuyez tout excédent d'huile.
3. Si la chaîne est particulièrement sale, lavez-la dans du pétrole avant de la lubrifier.

Alignement de roue

1. Déposez les anneaux de retenue des extrémités de la broche de roue.



1. **Boulon d'essieu**
2. **Boulon de bridage de la came de réglage**
3. **Anneaux de retenue**

2. Desserrez les boulons d'essieu.
3. Desserrez les boulons de bridage des cames de réglage gauche et droite.
4. Faites tourner les cames de réglage jusqu'à ce que les crans des deux côtés du bras oscillant se trouvent en face du même repère sur les cames gauche et droite. Par exemple, si le cran gauche s'aligne avec le repère 5 à l'avant de la came de réglage, la came de réglage droite doit également s'aligner avec le repère 5 à l'avant.

1. **Repères de la came de réglage**
2. **Cran de bras oscillant**

ATTENTION: Les réglages sont illustrés à titre de référence seulement. Le réglage variera suivant les motos.

5. Serrez les boulons de came de réglage à **35 N.m.**

AVERTISSEMENT: La conduite de la moto avec des boulons de bridage d'excentrique mal serrés peut affecter la stabilité et la tenue de route de la moto. Ce manque de stabilité et de tenue de route peut provoquer une embardée ou un accident.

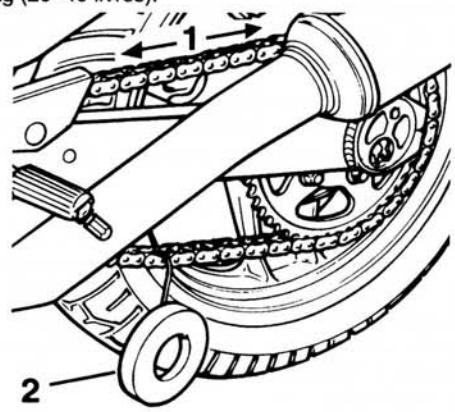
6. Serrez les boulons d'essieu à **85 N.m.**
7. Insérez les deux anneaux de retenue pour maintenir la broche d'arbre.
8. Vérifiez la flèche de la chaîne, comme décrit auparavant.

Glissière de chaîne de transmission (Tiger)

Remplacez la glissière de chaîne de transmission aux intervalles spécifiés dans le tableau d'entretien périodique.

Contrôle d'usure de la chaîne

1. Déposez le carter de chaîne/roue du bras oscillant.
2. Tendez la chaîne en y suspendant une masse de 10–20 kg (20–40 livres).

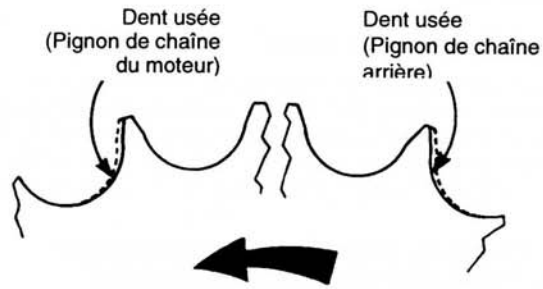


1. Position de mesure
2. Poids de 10–20 kg

3. Mesurez la longueur de 20 maillons sur la partie droite de la chaîne, du centre du 1er axe au centre du 21ème axe. Refaites l'essai sur plusieurs sections de la chaîne pour obtenir une moyenne, car la chaîne peut s'user de façon irrégulière.
4. Si la longueur dépasse la limite de service de 319 mm, remplacez la chaîne.

AVERTISSEMENT: Utiliser une chaîne Triumph d'origine comme spécifié dans le catalogue des pièces Triumph. Les chaînes correctes sont du type sans fin et ne doivent pas être coupées pour les installer. L'utilisation de chaînes non homologuées ou l'ouverture des chaînes pour les installer peut provoquer une rupture de la chaîne ou son dégagement des pignons. Une chaîne qui se rompt ou se dégage des pignons peut se coincer sur le pignon ou bloquer la roue arrière en provoquant une détérioration importante du moteur ou un accident grave.

5. Examinez la chaîne sur toute sa longueur. Si des sections de chaîne sont excessivement lâches ou serrées ou si des axes ou des galets sont endommagés, remplacez la chaîne.
6. Vérifiez que les dents des pignons de chaîne ne sont pas usées irrégulièrement ou excessivement. Vérifiez également que les dents des pignons de chaîne ne sont pas endommagées.



(Usure exagérée pour mieux l'illustrer)

REMARQUE:
- **L'usure du pignon est exagérée pour mieux l'illustrer.**

7. Si on remarque une défaillance d'un des composants, remplacez la chaîne de transmission et/ou tout composant endommagé.
8. Reposez le carter de chaîne/roue.

FREINS

Liquide de frein à disque

Vérifiez le niveau de liquide de frein dans les réservoirs des maître-cylindres avant et arrière aux intervalles spécifiés dans le tableau d'entretien périodique. De plus, le liquide de frein doit être remplacé aux intervalles spécifiés dans le tableau d'entretien périodique, afin d'éviter une défaillance des freins.

CONSIGNES DE SECURITE CONCERNANT L'ENTRETIEN DU CIRCUIT DES FREINS

AVERTISSEMENT: Le liquide de frein est hygroscopique et absorbera l'humidité de l'air. L'humidité absorbée réduira fortement le point d'ébullition du liquide de frein, ce qui réduira le rendement des freins.

Remplacez le liquide de frein aux intervalles spécifiés dans le tableau d'entretien périodique. La conduite risque d'être dangereuse si on néglige cet entretien important!

Ne renversez pas de liquide de frein sur la carrosserie car il endommagera toute surface peinte et les surfaces en plastique.

Utilisez toujours du liquide de frein neuf provenant d'un bidon scellé et n'utilisez jamais de liquide provenant d'un bidon non hermétique ou déjà ouvert.

Ne mélangez pas différentes marques de liquide. Recherchez toute fuite de liquide autour des raccords et joints de frein.

Assurez–vous régulièrement qu'aucun flexible de frein n'est endommagé.

LE FAIT DE NE PAS RESPECTER LES AVERTISSEMENTS CI–DESSUS PEUT REDUIRE LE RENDEMENT DES FREINS ET ENTRAINER UN ACCIDENT.

AVERTISSEMENT: Si vous remarquez une baisse de niveau considérable dans un des réservoirs de liquide de frein, demandez conseil à votre concessionnaire Triumph agréé avant de conduire la moto.

Si le serrage du frein avant ou arrière semble spongieux ou si la course de la poignée ou de la pédale devient excessive les tuyaux de frein contiennent de l'air ou le frein est défectueux.

Comme il est dangereux de conduire la moto dans de telles conditions faites vérifier les freins immédiatement par un concessionnaire Triumph agréé avant de conduire la moto.

Si vous ne prenez pas immédiatement toute mesure corrective nécessaire, vous risquez de réduire le rendement des freins et un accident.

AVERTISSEMENT: Utilisez uniquement du liquide de frein de spécification DOT 4, comme spécifié dans la section d'information générale de ce manuel. L'emploi de liquides de frein autres que les liquides DOT 4 indiqués dans la section d'information générale peuvent réduire le rendement des freins et provoquer un accident.

Le fait de ne pas remplacer le liquide de frein aux intervalles spécifiés dans le tableau d'entretien périodique peut réduire le rendement des freins et provoquer un accident.

AVERTISSEMENT: N'utilisez jamais de graisse à base minérale sur les composants des circuits de freins ni sur les surfaces en contact avec ceux–ci. Une graisse minérale endommagera les coupelles hydrauliques des étriers et des maître–cylindres.

Une détérioration due au contact avec une graisse minérale peut réduire le rendement des freins et provoquer un accident.

AMIANTE

Cet avertissement peut s'appliquer aux composants suivants ou à tout ensemble contenant un de ces composants:-

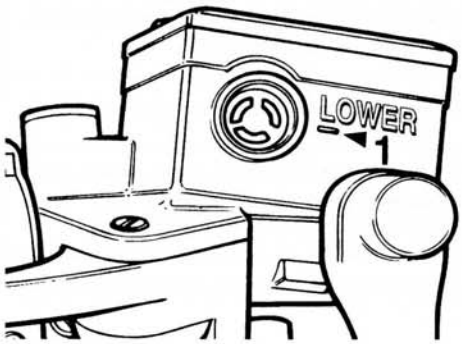
Segments ou plaquettes de frein

CONSIGNES DE SECURITE

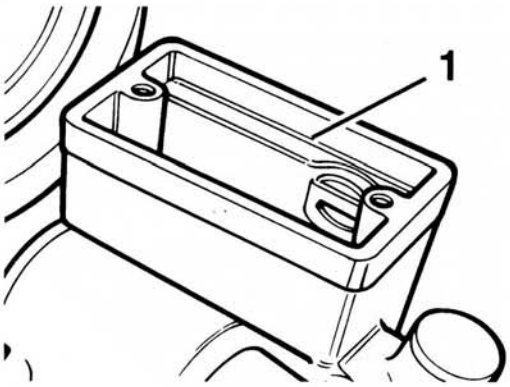
- **Si possible, travaillez à l'extérieur ou dans un local bien ventilé.**
- **Utilisez de préférence des outils à main ou des outils à basse vitesse équipés d'un extracteur de poussière.**
- **Humidifiez la poussière et placez-la dans un récipient hermétique. Débarrassez-vous du récipient hermétique en toute sécurité.**
- **N'utilisez jamais d'air comprimé pour enlever la poussière de ces organes.**

CONTROLE DE NIVEAU DE LIQUIDE

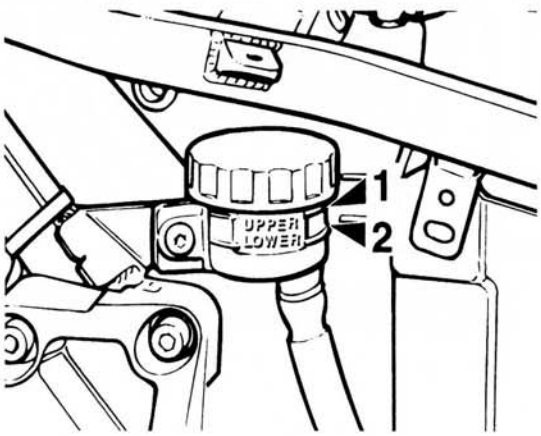
1. Assurez-vous que le niveau de liquide de frein dans les réservoirs de liquide avant et arrière se trouve entre les repères supérieur et inférieur (le réservoir étant horizontal).



1. Niveau inférieur de réservoir avant



1. Niveau supérieur de réservoir avant



1. Niveau supérieur du réservoir arrière
2. Niveau inférieur du réservoir arrière

REMPLACEMENT DU LIQUIDE DE FREIN, FLEXIBLES DE FREIN et COUPELLES D'ETRIER DE FREIN ET DE MAITRE- CYLINDRE

Le liquide de frein, flexibles de frein et coupelles d'etrier de frein doit être remplacé aux intervalles spécifiés dans le tableau d'entretien périodique.

AVERTISSEMENT: Si on ne remplace pas le liquide de frein, les flexibles et les coupelles hydrauliques aux intervalles spécifiés, le rendement des freins sera réduit et pourra provoquer une embardée et un accident.

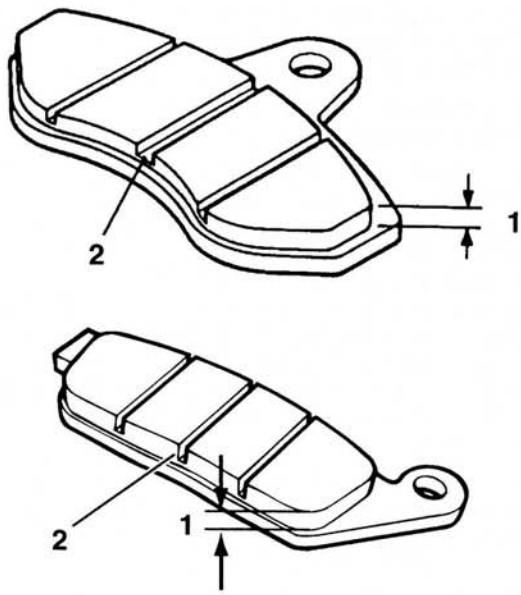
PLAQUETTES DE FREIN

L'usure des plaquettes des freins avant et arrière est compensée automatiquement et n'a pas d'effet sur le levier de frein ni sur la pédale.

CONTROLE D'USURE DES FREINS

Vérifiez l'usure des plaquettes de frein aux intervalles spécifiés dans le tableau d'entretien périodique.

L'épaisseur minimale des garnitures des plaquettes de frein avant ou arrière est de 1,5 mm. Si une des plaquettes est usée jusqu'au fond de la gorge au centre de la plaquette, remplacez toutes les plaquettes de frein de cette roue.



1. Epaisseur de garniture
2. Gorge centrale

AVERTISSEMENT: Ne remplacez pas les plaquettes de frein individuellement; remplacez toujours les deux plaquettes de l'étrier de frein. Si deux étriers sont montés sur une même roue, remplacez toutes les plaquettes de cette roue. Le remplacement individuel des plaquettes de frein affectera l'efficacité de freinage et peut provoquer un accident.

FEUX STOP

Vérifiez le bon fonctionnement des feux stop des freins avant et arrière, aux intervalles spécifiés dans le tableau d'entretien périodique.

DIRECTION

Inspection de la direction

AVERTISSEMENT: Des roulements de porte–fourches mal réglés, usés ou endommagés peuvent affecter la tenue de route et provoquer une instabilité et un accident. En cas de doute faites contrôler la moto par un concessionnaire Triumph agréé avant de la conduire.

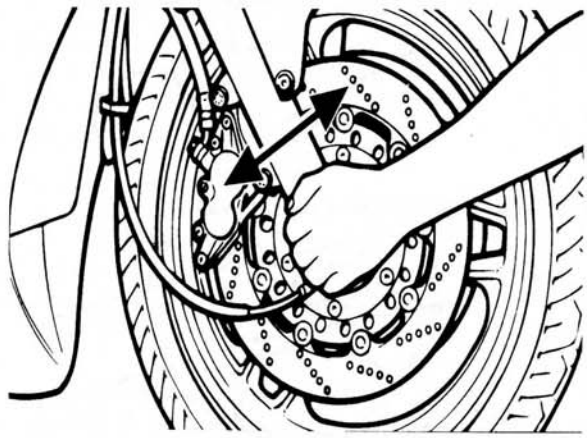
1. Placez la moto verticalement sur une aire horizontale.

AVERTISSEMENT: Assurez–vous que la moto est stable et bien soutenue pour éviter tout risque d'accident dû à une chute de la moto.

2. Placez un bloc sous le moteur, pour décoller la roue avant du sol.

ATTENTION: Prenez soin de positionner le bloc de soutien de façon à éviter tous les tuyaux d'huile sous le moteur.

3. Tenez l'extrémité inférieure des fourches avant. Faites osciller les fourches d'avant en arrière. Si un jeu est détectable, un réglage des roulements du porte-fourches s'impose. Revérifiez le jeu après réglage. S'il y a encore du jeu, assurez-vous que les roulements du porte-fourches sont réglés correctement et recherchez toute usure des paliers de fourche. Effectuez toute rectification nécessaire.



Faites osciller les fourches d'avant en arrière

4. Saisissez un côté du guidon et vérifiez qu'il est possible de braquer la direction à fond dans les deux sens.

AVERTISSEMENT: Braquez le guidon à fond vers la gauche et vers la droite tout en vérifiant que les câbles et les faisceaux de fils ne coincent pas. Un câble ou un faisceau de fils tendu affectera la direction et peut entraîner une embardée et un accident.

REMARQUE:

- **Consultez la section de suspension avant/direction pour les détails du réglage du roulement du porte-fourches.**

Graissage de palier d'arbre de direction.

Les paliers d'arbre de direction doivent être déposés et graissés aux intervalles spécifiés dans le tableau d'entretien périodique. Consultez la section de suspension avant pour les détails de réglage/graissage des paliers de direction.

SUSPENSION AVANT

Inspection de fourche avant

1. Examinez chaque montant de fourche afin de détecter toute trace de détérioration, rayure de la surface coulissante ou fuite d'huile.
2. Placez la moto sur une aire horizontale.
3. Tout en tenant le guidon et en serrant le frein avant, pomper les fourches de haut en bas à plusieurs reprises. Si le mouvement est irrégulier ou excessivement dur, révisez ou remplacez les corps de fourche, comme indiqué à la section de la suspension avant.

AVERTISSEMENT: Si on détecte des irrégularités ou une dureté excessive, recherchez–en la cause et rectifiez–la avant de conduire la moto.

La conduite de la moto avec une suspension défectueuse ou endommagée peut endommager la moto et provoquer une embardée ou un accident.

AVERTISSEMENT: Assurez–vous que les régleurs des deux corps de fourche se trouvent dans la même position.

Des réglages différents entre les corps de fourche gauche et droit peuvent affecter la tenue de route et la stabilité et provoquer une embardée ou un accident.

Changement d'huile de fourche

L'huile des fourches doit être remplacée aux intervalles spécifiés dans le tableau d'entretien périodique. Consultez la section de suspension avant pour les détails de remplacement de l'huile de fourche.

ROULEMENTS DE ROUE

Les roulements des roues avant et arrière sont du type à billes et n'exigent aucun réglage. Toutes les tolérances sont celles de fabrication. Si les roulements des roues avant ou arrière présentent un jeu axial, ils doivent être remplacés. Inspectez les roulements de roue aux intervalles spécifiés dans le tableau d'entretien périodique.

AVERTISSEMENT: Des roulements de roue usés ou endommagés peuvent affecter la tenue de route et la stabilité et provoquer un accident. En cas de doute faire contrôler la moto par un concessionnaire triumph agréé avant de la conduire.

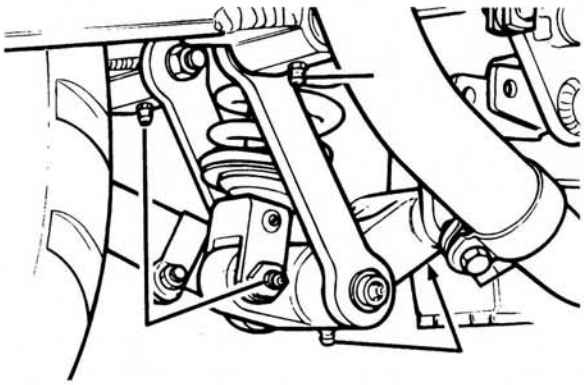
SUSPENSION ARRIERE

Inspection/graissage de suspension arrière

1. Placez la moto verticalement sur une aire horizontale.

AVERTISSEMENT: Assurez–vous que la moto est stable et bien soutenue pour éviter tout risque d'accident dû à une chute de la moto.

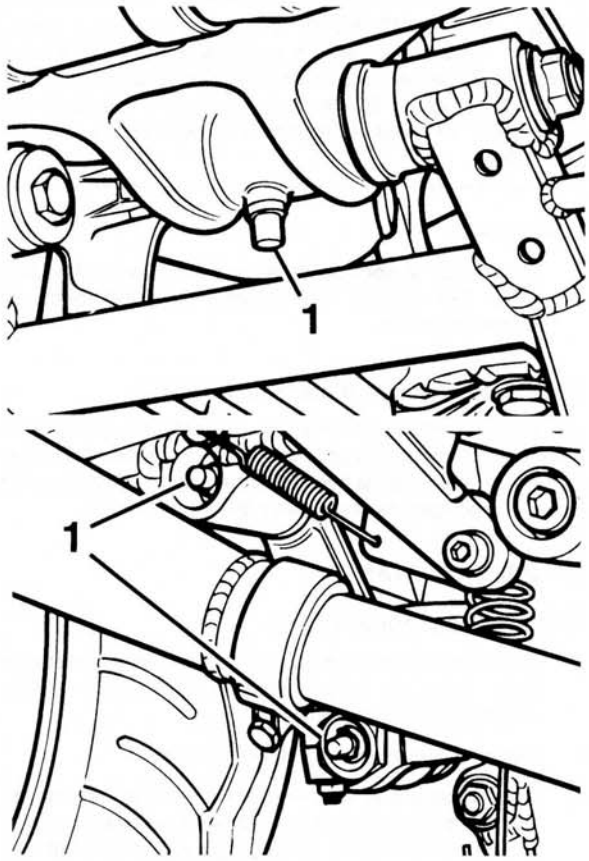
2. Vérifiez que les pivots de bras oscillant et de suspension ne présentent pas d'usure ni de jeu excessif.
3. Si le mouvement est excessif, recherchez-en la cause et effectuez toute rectification nécessaire.
4. Injectez de la graisse dans les graisseurs des paliers de suspension aux intervalles spécifiés dans le tableau d'entretien périodique.
5. Utilisez la graisse recommandée dans les caractéristiques.



1. Graisseurs de suspension arrière de la Tiger et Thunderbird

REMARQUE:

- **Les paliers de bras oscillant doivent également être graissés périodiquement, ce qui exige la dépose du bras oscillant. Consultez la section de suspension arrière pour les détails de dépose du bras oscillant.**



1. Graisseurs de suspension arrière des modèles Trophy/Trident/Sprint/Daytona