

Renseignements Généraux

TABLE DES MATIERES

	Page
Précautions générales et instructions de montage	
Précautions de sécurité concernant le système d'allumage	1.2
Substances dangereuses	1.2
Huiles moteur	1.2
Précautions d'hygiène	1.2
Protection de l'environnement	1.3
Consignes de sécurité	1.3
Levage et mise sur cric	1.4
Précautions contre les détériorations	1.4
Bouchons de liquide de refroidissement	1.4
Nettoyage des pièces	1.4
Graissage	1.5
Joints et plans de joint	1.5
Joints d'étanchéité, joints toriques	1.5
Liquide d'étanchéité, produit de blocage du type non permanent	1.5
Filetages	1.5
Dispositifs de blocage	1.6
Installation d'une goupille fendue	1.6
Circlips, joncs de retenue	1.6
Ecrous indesserrables	1.6
Boulon encapsulé	1.6
Joints d'huile et de graisse	1.6
Presse	1.6
Roulement à billes	1.6
Précautions concernant la manutention du carburant	
Généralités	1.7
Essence – essence	1.7
Dépose du réservoir de carburant	1.7
Réparations de châssis	1.7
Précautions concernant l'équipement électrique	
Débranchement de la batterie	1.8
Charge de la batterie	1.8
Graisse pour connecteurs électriques	1.8
Disciplines	1.9
Fils électriques	1.9
Pièces de rechange	1.9
Inspection	1.9
Caractéristiques d'entretien	1.9
Outils d'entretien	1.10
Caractéristiques – Trophy 1200, Trophy 900	1.13
Caractéristiques – Daytona 1000, Daytona 750	1.17
Caractéristiques – Daytona 1200, Daytona 900	1.21
Caractéristiques – Daytona Super 3 et Speed Triple	1.25
Caractéristiques – Trident/Sprint 900, Trident 750	1.29
Caractéristiques – Tiger 900, Thunderbird 900	1.33
Couples de serrage	1.37

PRECAUTIONS DE SECURITE CONCERNANT LE SYSTEME D'ALLUMAGE



AVERTISSEMENT: Le système d'allumage produit des tensions extrêmement élevées. Ne touchez aucune partie du système d'allumage ni les câbles lorsque le moteur tourne.

Un choc électrique dû à un contact avec le système d'allumage peut provoquer des malaises, des blessures et même la mort.



AVERTISSEMENT: Les personnes portant des stimulateurs cardiaques ne devront jamais s'approcher des circuits d'allumage ni de l'équipement de diagnostic.

Le système d'allumage et tout équipement de diagnostic peut interrompre le fonctionnement normal de ces stimulateurs et entraîner des malaises ou la mort.

SUBSTANCES DANGEREUSES



AVERTISSEMENT: De nombreux liquides et substances utilisés dans les véhicules automobiles sont toxiques et ne devront jamais être avalés; de plus, on devra éviter autant que possible tout contact avec des blessures ouvertes. Parmi ces produits, citons l'acide, l'antigel, l'amiante, le liquide de frein, l'essence, les lubrifiants et divers adhésifs. Observez toujours les instructions des étiquettes et respectez-les. Ces instructions ont pour but d'assurer votre sécurité.

N'IGNOREZ JAMAIS CES INSTRUCTIONS!

Fluoroélastomères



AVERTISSEMENT: Des fluoroélastomères sont utilisés dans la fabrication des joints d'huile des tiges de soupape des motos Triumph.

En cas d'incendie et si la température dépasse 315°C, cette matière se décomposera et peut être toxique. Des gaz hautement toxiques et des produits corrosifs, y compris du fluorure d'hydrogène, du fluorure carbonyle, des oléfines fluorées et de l'oxyde de carbone peuvent se dégager et seront présent dans les fumées d'incendie.

En présence d'eau ou d'humidité, le fluorure d'hydrogène peut se dissoudre pour former de l'acide fluorhydrique liquide extrêmement corrosif. Dans ces conditions, ne touchez aucun produit et évitez tout contact avec la peau. Un contact du liquide ou des résidus avec la peau peut provoquer des brûlures profondes et douloureuses entraînant une détérioration permanente et irréversible de la peau et des tissus.

HUILES MOTEUR



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.

Précautions d'hygiène

- Evitez tout contact prolongé et répété avec les huiles en général et les huiles moteur usagées en particulier.
- Portez des vêtements de protection et des gants imperméables si possible.
- Ne placez pas de linges gras en poche.
- Nettoyez régulièrement les salopettes. Jetez tout vêtement fortement souillé et les chaussures imprégnées d'huile.
- Soignez immédiatement toute blessure ouverte ou coupure. Sachez toujours où se trouve le poste de premiers secours le plus proche.
- Utilisez des crèmes de protection et placez-les sur la peau avant de travailler, afin de la protéger contre les effets de l'huile et de la graisse et pour faciliter l'enlèvement de ces produits à la fin des opérations.
- Enlevez toute trace d'huile à l'eau et au savon (des produits pour la peau et une brosse à ongles sont très utiles). Les produits contenant de la lanoline remplacent les huiles naturelles de la peau.
- N'utilisez pas d'essence, de gasoil, de diluants ou autres solvants pour nettoyer la peau.
- Faites appel immédiatement à un médecin en cas de problème.
- Si possible, dégraissez les composants avant toute manipulation.



AVERTISSEMENT: Evitez tout risque d'accident aux yeux. Portez toujours des lunettes de protection lorsque vous utilisez un marteau, de l'air comprimé, des produits de nettoyage ou lorsqu'il y a un risque QUELCONQUE de projection de débris ou de produits chimiques.

PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

ATTENTION: Ne versez pas l'huile par terre, ni dans les égouts ou les cours d'eau. Pour éviter toute pollution des cours d'eau, etc., débarrassez-vous de l'huile d'une façon intelligente. En cas de doute, demandez conseil aux autorités locales.

La combustion des huiles moteur usagées dans des chaudières ou appareils de chauffage n'est recommandée que pour les appareils de conception approuvée. En cas de doute, demandez conseil aux autorités locales et/ou au constructeur de l'appareil approuvé.

Pour se débarrasser de l'huile et des filtres usagés, utilisez les services d'entreprises agréées, les installations homologuées ou les entreprises de recyclage. En cas de doute, contactez les autorités locales pour savoir que faire.

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 ENTRAÎNER UN ACCIDENT.

CONSIGNES DE SECURITE

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.

CONSIGNES DE SECURITE

Levage et mise sur cric



AVERTISSEMENT: Contrôlez toujours que les capacités de levage et de sécurité de l'appareil sont suffisantes pour le poids à soulever. Assurez-vous que la moto est bien soutenue afin d'éviter sa chute au cours du levage ou de la mise sur cric.

N'utilisez jamais un moyen de support unique au cours de toute opération sur la moto. Utilisez des supports de sécurité supplémentaires.

Ne laissez pas traîner d'outils, d'appareils de levage, d'huile renversée, etc. où ils pourraient être dangereux. Travaillez toujours dans un local propre et bien rangé et rangez tous les outils lorsque les travaux sont terminés.



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 qui provoquera un échauffement et une détérioration 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.

Précautions contre les détériorations

Évitez de renverser du liquide de frein ou de l'acide de batterie sur une partie quelconque de la carrosserie. Lavez immédiatement à l'eau tout liquide renversé.

Débranchez le fil de masse de la batterie avant d'entreprendre toute opération, comme indiqué dans les **PRECAUTIONS ELECTRIQUES**.

Utilisez toujours l'outil spécial préconisé.

Protéger les surfaces exposées de palier et d'étanchéité et les filetages des vis contre toute détérioration.

Bouchons de liquide de refroidissement



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.



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.

Nettoyage des pièces

Nous vous conseillons d'utiliser un solvant à haut point d'éclair pour réduire les risques d'incendie.

Observez toujours les directives de l'emballage avant d'utiliser tout solvant.

Utilisez toujours le produit de nettoyage recommandé ou son équivalent.

N'utilisez pas d'équipement de dégraissage sur les organes contenant des pièces qui pourraient être endommagées par ce procédé. Si possible, nettoyez les pièces et leurs alentours avant de les déposer. Observez toujours une propreté rigoureuse au cours du nettoyage des pièces démontées.

Graissage

L'usure du moteur est généralement la plus grande au cours de sa montée en température et avant que toutes les surfaces mobiles ne soient recouvertes d'une pellicule lubrifiante. Au cours de l'assemblage, huilez ou graissez (suivant ce qui convient le mieux) toute surface de frottement ayant perdu sa pellicule lubrifiante. Enlevez toute trace de graisse usagée et d'huile sale. Cela est dû au fait que les lubrifiants usagés perdent leurs qualités lubrifiantes et peuvent contenir des particules abrasives.

Utilisez les lubrifiants préconisés. Certaines huiles et graisses ne doivent être utilisées que dans des applications particulières et peuvent être nuisibles dans les applications auxquelles elles ne sont pas destinées. Ce manuel mentionne l'emploi de graisse au bisulfure de molybdène au cours de l'assemblage de certaines pièces du moteur et du châssis. Consultez toujours les recommandations du constructeur avant d'utiliser tout lubrifiant spécial de ce type.

Joint et plans de joint

Assemblez les joints à sec, sauf indication contraire dans le manuel.

Si l'emploi de joints et/ou de produit d'étanchéité est recommandé, enlevez toute trace d'ancien produit d'étanchéité avant l'assemblage. N'utilisez pas d'outils pouvant endommager le plan d'étanchéité et supprimez toute rayure ou bavure du plan à l'aide d'une pierre et d'huile. N'introduisez pas de saletés ni de produit d'étanchéité dans les trous taraudés.

Joint d'étanchéité, joints toriques

Ne réutilisez pas les joints d'étanchéité ou joints toriques usagés. Les surfaces correspondantes autour du joint doivent être propres et parfaitement lisses pour éviter toute fuite d'huile ou perte de compression.

Liquide d'étanchéité, produit de blocage du type non permanent

Observez les recommandations du fabricant concernant le nettoyage et la préparation des surfaces devant recevoir ces produits. Utilisez le produit d'étanchéité avec parcimonie car un excès peut boucher les passages d'huile et entraîner des dégâts importants.

Avant l'assemblage, nettoyez tous les tuyaux, profilés ou creux à l'air comprimé.



AVERTISSEMENT: AVERTISSEMENT: Pour éviter tout accident, protégez-vous toujours les yeux, le visage et les oreilles avant d'utiliser de l'air comprimé. Portez toujours des gants avant d'utiliser de l'air comprimé à proximité de la peau.

Filetages

Des filetages métriques conformes aux normes ISO sont utilisés.

Jetez toujours les écrous, boulons et vis endommagés.

Les écrous à créneaux ne devront pas être desserrés pour aligner le trou de goupille fendue, sauf lorsque cette opération est spécifiée au cours d'un réglage.

Ne placez pas d'huile ni de graisse dans les trous taraudés borgnes. L'effort hydraulique produit au cours du serrage du boulon ou du goujon pourrait fissurer le logement.

Serrez toujours un boulon ou un écrou au couple spécifié. Des filetages endommagés ou corrodés peuvent affecter le couple de serrage.

Dispositifs de blocage

Redressez toujours les languettes de blocage et installez des rondelles de blocage neuves; ne remployez jamais les rondelles à languette.

Installation d'une goupille fendue

Installez toujours des goupilles fendues neuves de taille correcte pour le trou de boulon ou de goujon. Ne desserrez pas les écrous à créneaux pour installer la goupille fendue.

Installez toujours des goupilles cylindriques neuves se montant à serrage doux dans l'orifice.

Circlips, joncs de retenue

Remplacez tout circlip et jonc de retenue déposé. La dépose affaiblit et déforme les circlips et provoque leur desserrage dans la gorge. Lors de la pose des circlips et joncs de retenue, prenez soin de ne pas les étirer ni les comprimer plus qu'il ne faut pour les installer.

Utilisez toujours un circlip de rechange correct, tel que spécifié dans le catalogue des pièces Triumph.

Écrous indesserrables

Les écrous indesserrables peuvent être remployés à condition qu'ils offrent une résistance lorsque la partie serrante passe sur le filetage du boulon ou du goujon.

NE remployez PAS les écrous indesserrables aux emplacements critiques, éléments de suspension par exemple. Utilisez toujours un écrou indesserrable neuf correct.

Boulon encapsulé

Un boulon encapsulé est identifié par la section colorée du filetage recouverte de produit de blocage.

Sauf indication contraire spécifique dans la procédure de réparation, les boulons encapsulés ne peuvent pas être réutilisés et DOIVENT être remplacés après tout desserrage ou dépose.



AVERTISSEMENT: La conduite pourrait être dangereuse si on ne remplace pas un boulon encapsulé. Remplacez toujours les boulons encapsulés.

Joint d'huile et de graisse

Remplacez tout joint d'huile ou de graisse déposé. La dépose endommagera le joint d'huile et entraînera une fuite d'huile si on le remonte.

Assurez-vous que la surface de roulement du nouveau joint est exempte de bavures ou de rayures. Remplacez le composant si la surface d'étanchéité d'origine ne peut pas être rétablie.

Protégez le joint de toute surface qui pourrait l'endommager au cours de son installation. Utilisez une douille de protection ou du ruban pour couvrir la surface appropriée et évitez de toucher la lèvre d'étanchéité.

Lubrifiez les lèvres d'étanchéité au lubrifiant préconisé. Cela permettra d'éviter une détérioration au cours de l'utilisation initiale. En ce qui concerne les joints à lèvres doubles, placez de la graisse sur la surface entre les lèvres.

Lorsqu'un joint comporte des inscriptions du constructeur, pressez ce joint en place avec les inscriptions vers l'extérieur.

Les joints doivent être pressés en place à l'aide d'un outil approprié. Des outils incorrects endommageront le joint.

Presse

Huilez l'extérieur ou l'intérieur de toute pièce installée à l'aide d'une presse ou d'un outil de chasse – roulement de roue par exemple – afin qu'elle s'engage aisément.

Roulement à billes

Lors de la pose d'un roulement à billes, poussez le chemin de roulement monté à frottement doux à l'aide d'une chasse appropriée. Cela permet d'éviter des tensions excessives ou des détériorations dans les composants de charge. Pressez un roulement à billes jusqu'à ce qu'il touche l'épaule dans l'alésage ou celui de l'arbre.

Pressez ou chassez les joints au fond du logement, la lèvre d'étanchéité étant tournée vers le lubrifiant à contenir, si le logement présente un épaulement, ou à fleur de la face du logement si celui-ci ne présente pas d'épaulement.

PRECAUTIONS CONCERNANT LA MANUTENTION DU CARBURANT

Généralités

On trouvera ci-après les précautions fondamentales à observer pour manipuler le carburant en toute sécurité. Elles décrivent également d'autres risques que l'on ne devra pas ignorer. Ces renseignements sont fournis à titre d'information seulement et, en cas de doute, consultez l'officier de votre service local de pompiers.

Essence

La vapeur d'essence est hautement inflammable et elle est également déflagrante et toxique dans les locaux non ventilés.

Lorsque l'essence s'évapore, elle occupe 150 fois son volume et la dilution de cette vapeur dans l'air produit un mélange aisément inflammable. Cette vapeur est plus lourde que l'air et descendra toujours au niveau le plus bas. Elle peut être répandue aisément dans un atelier par les courants d'air; par conséquent, même un faible débordement d'essence peut être très dangereux.



ATTENTION: L'essence est hautement inflammable et peut dans certaines conditions devenir explosive.

Mettre l'interrupteur d'allumage sur OFF (Arrêt).

Ne pas fumer.

S'assurer que l'endroit est bien aéré et qu'il n'y a aucune source de flammes ou d'étincelles; ceci vaut pour tout appareil ayant une veilleuse.

Prévoyez toujours un extincteur contenant de la MOUSSE, du CO², du HALON ou de la POUDRE au cours de la manutention ou de la vidange d'essence ou du système d'alimentation. Prévoyez également des extincteurs dans tout local de stockage d'essence.

Commencez toujours par débrancher le fil négatif (noir) de la batterie du véhicule avant d'entreprendre toute opération sur le système d'alimentation.

Eteignez ou enlevez toute source d'allumage avant de manipuler, vidanger ou stocker de l'essence et avant tout démontage du système d'alimentation; toute lampe devra être du type anti-déflagrant et ne devra pas être approchée des épanchements d'essence.

Des panneaux d'avertissement doivent être apposés à une distance sûre de la zone de travail, pour indiquer aux autres qu'une manutention d'essence est en cours. Le panneau doit avertir le lecteur des précautions nécessaires.

On risque un incendie et des blessures si on ne tient pas compte des avertissements ci-dessus.



AVERTISSEMENT: Ne permettez à personne de réparer des composants du système d'alimentation à moins qu'elle n'ait reçu une formation spécialisée concernant les risques d'incendie pouvant découler d'une installation incorrecte et les réparations des composants des systèmes d'alimentation.

Les réparations entreprises par un personnel non qualifié peuvent affecter la sécurité et entraîner des blessures.



AVERTISSEMENT: La vidange ou le soutirage d'essence d'un véhicule devra toujours être entrepris dans un local bien ventilé.

La contenance du récipient utilisé doit être plus que suffisante pour la quantité de carburant à soutirer ou à vidanger. Le contenu du récipient devra être clairement indiqué sur celui-ci et il sera rangé dans un local sûr satisfaisant aux exigences de la législation locale.

Lorsque de l'essence a été extraite ou soutirée d'un réservoir, on devra continuer à observer les précautions concernant les sources d'allumage et les flammes nues.

On risque un incendie et des blessures si on ne tient pas compte des avertissements ci-dessus.

Dépose du réservoir de carburant

Attachez une étiquette d'avertissement "VAPEUR D'ESSENCE" sur le réservoir dès qu'il est déposé de la moto. Dans tous les cas, rangez-les dans un endroit sûr, bien indiqué.

Réparations de châssis



AVERTISSEMENT: Après tout accident ou collision de la moto faites-la réparer ou inspecter par un concessionnaire Triumph agréé. Tout accident peut endommager la moto au point que, si elle n'est pas réparée correctement, on risque un second accident pouvant entraîner des blessures ou la mort.

Ne modifiez jamais le cadre car toute modification par soudure ou perçage peut affaiblir le cadre et être la cause d'un accident.

PRECAUTIONS CONCERNANT L'EQUIPEMENT ELECTRIQUE

Les directives suivantes ont pour but d'assurer la sécurité de l'opérateur tout en évitant une détérioration des éléments électriques et électroniques de la moto. Si nécessaire, les précautions spéciales sont détaillées dans les sections appropriées du présent manuel et on devra s'y référer avant d'entreprendre les opérations de réparation.

Equipement – Avant d'entreprendre toute opération de contrôle de la moto, assurez-vous que tout l'équipement d'essai approprié fonctionne correctement et que tous les faisceaux et connecteurs sont en bon état, en prenant particulièrement soin des fils et fiches d'alimentation secteur.



AVERTISSEMENT: Avant d'entreprendre toute opération sur le système d'allumage, inspectez toutes les bornes à haute tension, raccords et équipements de diagnostic pour vous assurer qu'ils sont adéquatement isolés et protégés afin d'éviter tout contact accidentel du corps et minimiser les risques de choc électrique.



AVERTISSEMENT: Les personnes portant des stimulateurs cardiaques ne doivent jamais s'approcher des circuits d'allumage ni de l'équipement de diagnostic.

Le système d'allumage et tout équipement de diagnostic peut interrompre le fonctionnement normal de ces stimulateurs et entraîner des malaises ou la mort.



AVERTISSEMENT: La batterie contient des produits nocifs. Toujours éloigner les enfants de la batterie, qu'elle soit montée sur la moto ou non.

Ne pas utiliser de batterie de secours, ne pas réunir les câbles de la batterie et ne pas inverser la polarité des câbles sous peine de provoquer une étincelle qui pourrait enflammer les gaz de la batterie et entraîner des blessures.

Polarité – N'inversez jamais les connexions de la batterie de la moto et observez toujours une polarité correcte au cours du raccordement de l'équipement d'essai.

Connecteurs et faisceaux – Le moteur d'une moto représente un environnement particulièrement hostile en ce qui concerne les composants et connecteurs électriques. Assurez-vous toujours que ces pièces sont sèches et exemptes d'huile avant de brancher ou de débrancher l'équipement d'essai. Ne débranchez jamais les connecteurs en les forçant à l'aide d'outils ou en tirant le faisceau de fils. Dégagez toujours les mécanismes de blocage avant la dépose et notez l'orientation afin d'assurer une connexion correcte. Prenez soin de replacer toute gaine ou produit de protection, le cas échéant.

Après avoir confirmé la défaillance d'un élément, coupez le contact et commencez par débrancher le fil négatif (noir) de la batterie. Enlevez le composant et soutenez le faisceau débranché. Au cours de la repose, ne placez pas les mains grasses sur les connexions électriques et enfoncez les connecteurs jusqu'à ce que les mécanismes de blocage s'engagent complètement.

Débranchement de la batterie

Avant de débrancher la batterie, éteignez tout appareil électrique.



AVERTISSEMENT: Pour éviter tout risque de déflagration de la batterie et toute détérioration des composants électriques, commencez TOUJOURS par débrancher le fil négatif (noir) de la batterie. Pour rebrancher la batterie, commencez toujours par le fil positif (rouge) avant le fil négatif (noir). Débranchez toujours la batterie avant de travailler sur une partie quelconque du circuit électrique.

On risque des détériorations électriques et un incendie pouvant provoquer des blessures si on ne tient pas compte des avertissements ci-dessus.

Contrôlez que les fils de batterie sont acheminés correctement et ne risquent pas de s'user par frottement en cours d'utilisation.

Graisse pour connecteurs électriques

Tous les connecteurs sont protégés contre la corrosion par la pulvérisation d'un produit spécial à l'usine. Si les connecteurs doivent être débranchés, réparés ou remplacés au cours des réparations, protégez la connexion à l'aide de produit "Action Can AC90" ou similaire.

REMARQUE:

- On devra éviter l'emploi de tout autre produit pulvérisé car il pourrait s'introduire dans les relais, les interrupteurs, etc., et contaminer les contacts en entraînant un fonctionnement intermittent ou une panne totale.

Disciplines

Coupez le contact avant tout branchement ou débranchement du système. Le débranchement de connexions "sous tension" peut provoquer des pointes de courant qui peuvent endommager les composants électroniques.

Assurez-vous que vos mains et les surfaces de travail sont propres et exemptes de graisse, limaille, etc, car la graisse attire la poussière et peut provoquer des fuites électriques ou une résistance élevée des contacts.

Avant d'entreprendre toute essai, et périodiquement au cours de l'essai, touchez une bonne masse pour décharger toute électricité statique du corps. Cela est dû au fait que certains composants électroniques sont vulnérables à l'électricité statique.

Fils électriques

Tous les fils électriques sont de couleur unie ou bicolores et, sauf indication contraire, ils doivent être raccordés à des fils de même couleur. Sur tous les fils bicolores, la couleur principale est parcourue par un filet de couleur secondaire.

Un fil bicolore est identifié par la couleur principale suivie de la couleur secondaire. Par exemple, un fil jaune à filets rouges sera désigné "jaune/rouge"; si la couleur rouge était la couleur principale, il serait désigné "rouge/jaune".

Inspection

Examinez visuellement toutes les pièces démontées et remplacez-les si elles présentent un des défauts suivants:

Abrasion, fissures, durcissement, gauchissement, flexion, coups, rayures, changements de couleur, détérioration, grippage ou tout dégât, quel qu'il soit.

Pièces de rechange



AVERTISSEMENT: Utilisez uniquement des pièces Triumph d'origine pour l'entretien, la réparation ou la conversion des motos Triumph. Pour être certain d'obtenir des pièces Triumph d'origine, commandez toujours les pièces, accessoires et conversions à un concessionnaire Triumph agréé. Le montage de pièces, accessoires ou conversions non approuvés peut affecter la tenue de route, la stabilité ou d'autres aspects d'utilisation de la moto et pourrait provoquer un accident corporel ou fatal.



AVERTISSEMENT: Faites toujours installer les pièces, accessoires et conversions d'origine Triumph par un concessionnaire Triumph agréé. Le montage de pièces, accessoires et conversions par un concessionnaire non agréé peut affecter la tenue de route, la stabilité et d'autres aspects de fonctionnement de la moto pouvant entraîner un accident ainsi que des blessures ou la mort.



AVERTISSEMENT: Faites toujours installer les pièces, accessoires et conversions d'origine Triumph par un technicien expérimenté. Pour avoir la certitude que le technicien est expérimenté, faites toujours installer les pièces par un concessionnaire Triumph agréé. Le montage de pièces, accessoires et conversions par toute personne autre qu'un technicien formé d'un concessionnaire Triumph agréé peut affecter la tenue de route, la stabilité et d'autres aspects de fonctionnement de la moto pouvant entraîner un accident ainsi que des blessures ou la mort.

Caractéristiques d'entretien

Les caractéristiques d'entretien de ce manuel fournissent les cotes et spécifications de pièces d'origine neuves. Lorsque les valeurs d'une pièce peuvent être dépassées, une limite de service est indiquée.

Les termes et conditions de la garantie de la moto seront invalidés par le montage de pièces autres que celles recommandées par Triumph.

Toutes les pièces Triumph d'origine sont entièrement couvertes par la garantie de la moto. Les concessionnaires Triumph ont l'obligation de fournir exclusivement des pièces de rechange Triumph d'origine.

Caractéristiques

Triumph poursuit une politique d'amélioration constante des spécifications, de la conception et de la production de ses motos, laquelle entraîne par conséquent des modifications sans préavis.

Bien que nous nous soyons efforcés d'assurer l'exactitude de ce manuel, il ne doit pas être considéré comme guide infallible des spécifications actuelles d'une moto particulière.

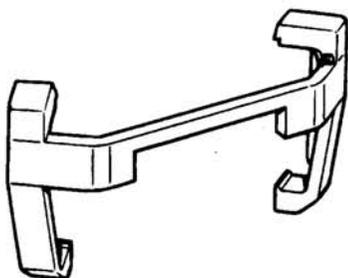
Les concessionnaires Triumph agréés ne sont pas des agents de Triumph et ils n'ont absolument aucun droit d'engager Triumph par des promesses ou des déclarations expresses ou sous-entendues, quelles qu'elles soient.

Outils spéciaux et équipement de garage

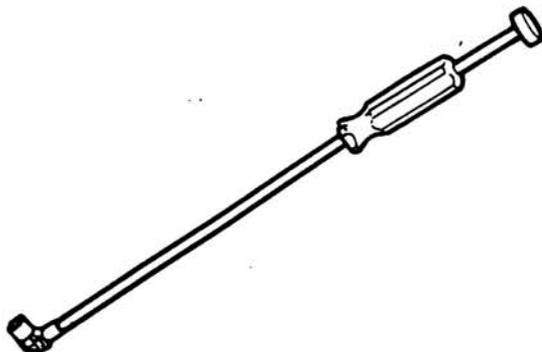
Des outils spéciaux ont été développés pour faciliter la dépose, le démontage et l'assemblage de certains organes mécaniques d'une manière pratique, sans causer de dégâts. Certaines opérations décrites dans ce manuel de réparation ne peuvent pas être entreprises sans l'aide des outils spéciaux appropriés. Dans ce cas, les outils nécessaires seront décrits dans la procédure.

Outils spéciaux:-

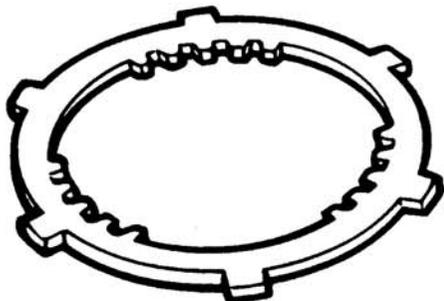
3880011 – Outil d'enlèvement de cale de soupape



3880015 – Outil de réglage de carburateur



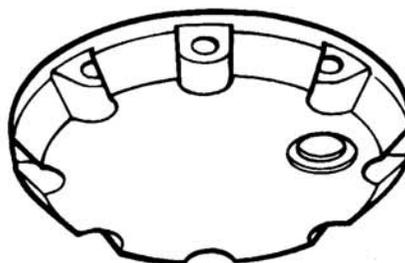
3880025 – Outil d'immobilisation d'embrayage



3880040 – Montage de blocage d'arbre d'alternateur

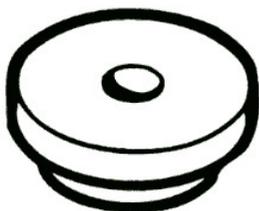
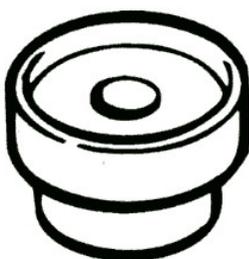
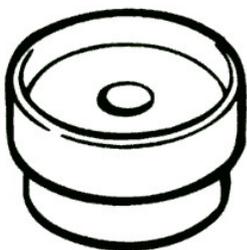
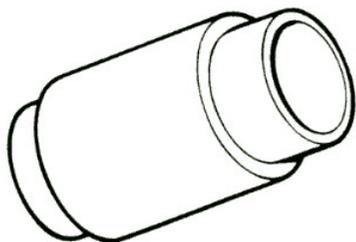
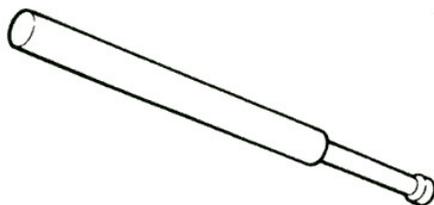
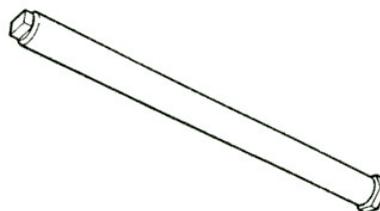
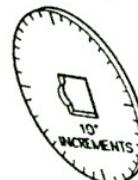


3880050 – Couvercle de distribution

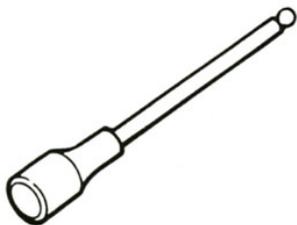


3880060 – Outil d'alignement de broche

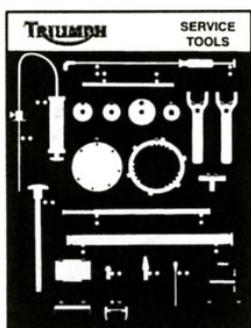


3880065 – Pose de roulement de tête**3880070 – Pose de roulement de roue****3880075 – Pose de roulement de roue****3880080 – Chasse pour palier/joint de fourche****3880085 – Outil d'assemblage de fourche****3880090 – Entretien de fourche****3880095 – Raccord de pression d'huile****3880105 – Dynamomètre angulaire****3880120/3880125 – Jauge de niveau du flotteur**

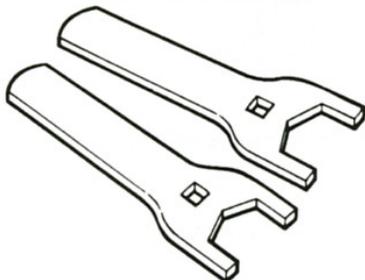
3880130 – Douille Allen



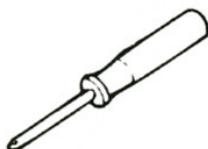
3880139 – Tableau d'outillage



3880140 – Dispositifs de réglage de chemin de roulement de tête



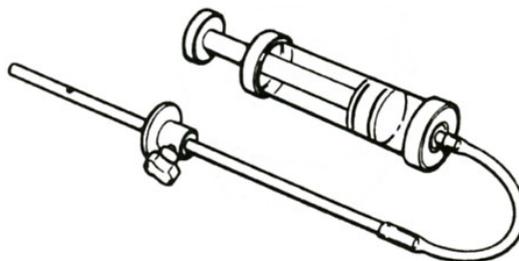
3880145 – Tournevis, écusson de réservoir de la Thunderbird



3880155 – Pose de bouton de garniture



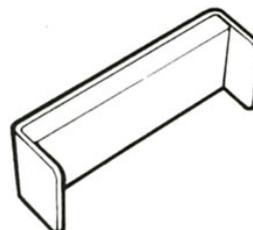
3880160 – Outil de remplissage/vidange de fourche



3880170 – Kit de diagnostic d'allumage



3880185 – Etrier à six pistons – Retenue de piston



Caractéristiques	TROPHY 1200	TROPHY 900
Type du moteur	4 cylindres, 16 soupapes, deux arbres à cames en tête	3 cylindres, 12 soupapes, deux arbres à cames en tête
Implantation	Transversal, en ligne	Transversal, en ligne
Cylindrée	1180 cm ³	885 cm ³
Alésage x course	76 mm x 65 mm	76 mm x 65 mm
Rapport volumétrique	10,6 : 1	10,6 : 1
Numérotation des cylindres	Gauche à droite (N°4 à côté de la chaîne d'arbre à cames)	Gauche à droite (N°3 à côté de la chaîne d'arbre à cames)
Ordre d'allumage	1-2-4-3	1-2-3
Puissance maximale†	73,6 kW à 9.000 tr/min	69,5 kW à 9.500 tr/min
Couple maximum†	98 N.m à 5.000 tr/min	76,5 N.m à 6.500 tr/min
† Les spécifications de puissance et de couple peuvent varier d'après les marchés; consultez votre importateur pour plus de renseignements.		
Culasse		
Diamètre de tête de soupape	Admission 30,0 mm Echappement 26,0 mm	30,0 mm 26,0 mm
Levée de soupape	Admission 7,1 mm Echappement 7,0 mm	8,9 mm 8,6 mm
Diamètre de tige de soupape	Admission 5,490 mm/5,475 mm (5,47 mm min.) Echappement 5,470 mm/5,455 mm (5,45 mm min.)	5,490 mm/5,475 mm (5,47 mm min.) 5,470 mm/5,455 mm (5,45 mm min.)
Diamètre d'alésage de guide de soupape	5,515 mm/5,500 mm	5,515 mm/5,500 mm
Jeu de la tige de soupape dans le guide	Admission 0,04 mm/0,01 mm (0,07 mm max.) Echappement 0,06 mm/0,03 mm (0,09 mm max.)	0,04 mm/0,01 mm (0,07 mm max.) 0,06 mm/0,03 mm (0,09 mm max.)
Largeur de siège de soupape (dans la culasse)	1,1 mm/0,9 mm (1,5 mm max.)	1,1 mm/0,9 mm (1,5 mm max.)
Largeur de siège de soupape (soupape)	2,5 mm/1,8 mm	2,5 mm/1,8 mm
Angle de siège de soupape	45°	45°
Charge de ressort de soupape à la longueur spécifiée	Intérieur 15 kg min. à 24,0 mm Extérieur 41 kg min. à 26,5 mm	15 kg min. à 24,0 mm 41 kg min. à 26,5 mm
Jeu de soupape	Admission 0,15 mm/0,10 mm Echappement 0,20 mm/0,15 mm	0,15 mm/0,10 mm 0,20 mm/0,15 mm
Diamètre de poussoir de soupape	Bleu 27,993 mm/27,983 mm Rouge 27,986 mm/27,980 mm Blanc 27,979 mm/27,974 mm	27,993 mm/27,983 mm 27,986 mm/27,980 mm 27,979 mm/27,974 mm
Diamètre d'alésage de poussoir de soupape	28,021 mm/28,000 mm	28,021 mm/28,000 mm
†Calage de la distribution		
	Admission Ouverture 01° avant le PMH (à une hauteur de levage de 1,0 mm) Fermeture 30° après PMB (à une hauteur de levage de 1,0 mm) Durée 211°	21° avant le PMH (à une hauteur de levage de 1,0 mm) 50° après PMB (à une hauteur de levage de 1,0 mm) 251°
	Echappement Ouverture 28° avant PMB (à une hauteur de levage de 1,0 mm) Fermeture 02° après le PMH (à une hauteur de levage de 1,0 mm) Durée 210°	51° avant PMB (à une hauteur de levage de 1,0 mm) 25° après le PMH (à une hauteur de levage de 1,0 mm) 256°
Diamètre de portée d'arbre à cames	22,93 mm/22,90 mm 22,936 mm/22,923 mm (saillie)	22,93 mm/22,90 mm 22,936 mm/22,930 mm (saillie)
Jeu de portée d'arbre à cames	0,12 Max.	0,12 Max.
Diamètre d'alésage de portée d'arbre à cames	23,021 mm/23,000 mm	23,021 mm/23,000 mm
Jeu axial d'arbre à cames	0,13 mm/0,03 mm (0,2 mm max.)	0,13 mm/0,03 mm (0,2 mm max.)
Voile d'arbre à cames	0,05 mm max.	0,05 mm max.
Longueur libre du ressort du tendeur de chaîne d'arbre à cames	73,7 mm	73,7 mm
Embrayage/transmission primaire		
Commande primaire	Type Pignon Rapport de réduction 1,75 (105/60)	Pignon 1,75 (105/60)
Embrayage	Type Humide, à disques multiples	Humide, à disques multiples
Nombre de disques de friction	9	9
Planéité du disque	0,15 mm (0,2 mm)	0,15 mm (0,2 mm)
Epaisseur de disque de friction (standard)	3,80mm - 0,0 + 0,80mm	3,80mm - 0,0 + 0,80mm
Epaisseur de disque de friction (limite de service)	3,60mm	3,60mm
Jeu de cale d'embrayage	0,125 mm/0,075 mm	0,125 mm/0,075 mm
Diamètre d'alésage de maître-cylindr d'embrayage	14,0 mm	14,0 mm
Diamètre d'alésage de cylindre récepteur d'embrayage	33,6 mm	33,6 mm
Liquide d'embrayage préconisé	Liquide de frein et d'embrayage universel Shell DOT 4	Liquide de frein et d'embrayage universel Shell DOT 4

Caractéristiques	TROPHY 1200	TROPHY 900
Piston/vilebrequin		
Diamètre d'alésage de cylindre	76,05 mm/76,03 mm Cyl. N°1, 3 et 4 76,05 mm/76,04 mm Cyl. N°2	76,05 mm/76,03 mm Cyl. N°1 et 3 76,05 mm/76,04 mm Cyl. N°2
Diamètre de piston (à 90° de l'axe du piston)	75,98 mm/75,96 mm Cyl. N°1, 3 et 4 75,98 mm/75,97 mm Cyl. N°2	75,98 mm/75,96 mm Cyl. N°1 et 3 75,98 mm/75,97 mm Cyl. N°2
Jeu de segment dans la gorge	Supérieur 0,06 mm/0,02 mm Second 0,06 mm/0,02 mm	0,06 mm/0,02 mm 0,06 mm/0,02 mm
Largeur de gorge de segment	Supérieur 1,03 mm/1,01 mm Second 1,03 mm/1,01 mm Huile 2,03 mm/2,01 mm	1,03 mm/1,01 mm 1,03 mm/1,01 mm 2,03 mm/2,01 mm
Coupe de segment (en place dans l'alésage)	Supérieur 0,20 mm/0,41 mm Second 0,35 mm/0,56 mm Huile 0,29 mm/0,85 mm	0,20 mm/0,41 mm 0,35 mm/0,56 mm 0,29 mm/0,85 mm
Diamètre d'alésage d'axe de piston dans le piston	19,008 mm/19,002 mm	19,008 mm/19,002 mm
Diamètre d'axe de piston	19,000 mm/18,995 mm	19,000 mm/18,995 mm
Diamètre de pied de bielle	19,034 mm/19,016 mm	19,034 mm/19,016 mm
Jeu latéral de tête de bielle	0,03 mm/0,15 mm (0,5 mm max.)	0,03 mm/0,15 mm (0,5 mm max.)
Diamètre de maneton	40,965 mm/40,951 mm	40,965 mm/40,951 mm
Jeu de coussinet de tête de bielle	0,066 mm/0,036 mm (0,1 mm max.)	0,066 mm/0,036 mm (0,1 mm max.)
Diamètre de tournillon	37,981 mm/37,965 mm	37,981 mm/37,965 mm
Jeu de coussinet de palier de vilebrequin	0,044 mm/0,020 mm (0,1 mm max.)	0,044 mm/0,020 mm (0,1 mm max.)
Jeu axial du vilebrequin	0,20 mm/0,05 mm (0,4 mm max.)	0,20 mm/0,05 mm (0,4 mm max.)
Boîte de vitesses		
Type	6 rapports à engrènement constant	6 rapports à engrènement constant
Rapports de démultiplication	1ère 2,733 (41/15) 2ème 1,947 (37/19) 3ème 1,545 (34/22) 4ème 1,291 (31/24) 5ème 1,154 (30/26) 6ème 1,074 (29/27)	2,733 (41/15) 1,947 (37/19) 1,545 (34/22) 1,291 (31/24) 1,154 (30/26) 1,074 (29/27)
Epaisseur de fourchette de sélecteur de vitesses	5,9 mm/5,8 mm (5,7 mm min.)	5,9 mm/5,8 mm (5,7 mm min.)
Largeur de gorge de sélecteur de vitesses	6,1 mm/6,0 mm (6,25 mm max.)	6,1 mm/6,0 mm (6,25 mm max.)
Jeu de fourchette de sélecteur de vitesses dans la gorge	0,55 max.	0,55 max.
Réduction finale	Chaîne	Chaîne
Rapport de réduction finale	1991-3, 2,5 (45/18) 1994, 2,4 (44/18)	1991-3, 2,7 (46/17) 1994, 2,5 (43/17)
Type de chaîne	1991-3, D.I.D. 50ZV 1994 ♦, Regina 136 ORP	1991-3, D.I.D. 50ZV 1994 ♦, Regina 136 ORP
Nombre de maillons	1991-3, 112 maillons, sans fin 1994 ♦, 110 maillons, sans fin	1991-3, 112 maillons, sans fin 1994 ♦, 110 maillons, sans fin
Longueur de 20 maillons	319 mm max.	319 mm max.
Jeu de chaîne de transmission	35,0-40,0 mm	35,0-40,0 mm
Graissage		
Graissage sous pression et carter humide	3,75 l	4,00 l
Contenance en huile (y compris filtre)	Huile moteur semi-synthétique 10W/40 répondant à la spécification API SG	Huile moteur semi-synthétique 10W/40 répondant à la spécification API SG
Huile préconisée	40,0 lb/in ² min. (à une température d'huile de 80°C.) (à 5.000 tr/min)	40,0 lb/in ² min. (à une température d'huile de 80°C.) (à 5.000 tr/min)
Pression d'huile (dans la galerie principale)	0,15 mm (0,2 max.) 0,22 mm/0,15 mm (0,35 mm max.) 0,02 mm/0,007 (0,1 mm max.)	0,15 mm (0,2 max.) 0,22 mm/0,15 mm (0,35 mm max.) 0,02 mm/0,007 (0,1 mm max.)
Jeu d'extrémité de rotor de pompe à huile		
Jeu de corps de pompe à huile		
Jeu axial du rotor de pompe à huile		
Système d'allumage		
Type	Transistorisé, à induction	Transistorisé, à induction
Calage de l'allumage	Statique Repère "F" sur le rotor Ralenti 5° avant PMH à 1000 tr/min Avance maxi. 29° à 6500 tr/min	Repère "F" sur le rotor 5° avant PMH à 1000 tr/min 26° à 6500 tr/min
Limiteur électronique de régime	9.700 tr/min	9.700 tr/min
Entrefer de bobine de capteur	0,8 mm/0,6 mm	0,8 mm/0,6 mm
Résistance de bobine de capteur	530 ohms	530 ohms
Résistance de basse tension de bobine d'allumage	0,6 ohms	0,6 ohms
Résistance de haute tension de bobine d'allumage	10,5 kohms	10,5 kohms
Type de bougie	NGK DPR 9EA-9	NGK DPR 9EA-9
Ecartement d'électrode de bougie	0,8 mm - 0,9 mm	0,8 mm - 0,9 mm

Caractéristiques	TROPHY 1200	TROPHY 900
Système d'alimentation		
Type de carburant	Sans plomb (95 RON)	Sans plomb (95 RON)
Contenance du réservoir (y compris réserve)	25 l (5,5 Imp gal)	25 l (5,5 Imp gal)
Capacité de réserve	5 l (1,1 Imp gal)	5 l (1,1 Imp gal)
Témoin d'avertissement de bas niveau	7 l (1,5 Imp gal)	7 l (1,5 Imp gal)
Robinet de carburant	A commande par dépression, à coupure automatique	A commande par dépression, à coupure automatique
Carburateurs		
Type	MIKUNI BST 36 mm Flat Slide CV	MIKUNI BST 36 mm Flat Slide CV
Ralenti	1000 tr/min ± 50 tr/min	1000 tr/min ± 50 tr/min
Venturi	34,5	34,5
Niveau du flotteur (depuis le plan du joint)	14,5 mm	14,5 mm
Niveau de carburant (au-dessus du plan de joint)	1,5 mm	1,5 mm
Vis pilote	Desserrage de 2 tours	Desserrage de 2 tours
Circuit de refroidissement		
Mélange de liquide de refroidissement	Eau distillée/antigel en proportions égales	Eau distillée/antigel en proportions égales
Type d'antigel	Antigel Shell Safe Plus	Antigel Shell Safe Plus
Point de congélation	-35°C	-35°C
Contenance du circuit de refroidissement	3,0 l	2,8 l
Pression d'ouverture du bouchon du radiateur	1,1 bar	1,1 bar
Température d'ouverture de thermostat	83°C	83°C
Température d'enclenchement de ventilateur de refroidissement	99°C	99°C
Suspension		
Course de fourche avant	150 mm	150 mm
Huile de fourche préconisée	SAE 15 (SAE 10 jusqu'au NIV 9082)	SAE 15 (SAE 10 jusqu'au NIV 9082)
Niveau d'huile (sans ressort)	103 mm (compression totale) jusqu'au NIV 4901 117 mm (compression totale) à partir du NIV 4902	84 mm (compression totale) jusqu'au NIV 4901 117 mm (compression totale) à partir du NIV 4902
Débattement de roue arrière	126 mm	126 mm
Graisse pour roulement de suspension arrière	Graisse Shell Retinax LX	Graisse Shell Retinax LX
Freins		
Avant - type (jusqu'au NIV 4901 - 1200 cm ³) (jusqu'au NIV 9082 - 900 cm ³)	Etriers coulissants à deux pistons à commande hydraulique agissant sur des disques jumelés pleins	Etriers coulissants à deux pistons à commande hydraulique agissant sur des disques jumelés pleins
Diamètre de piston d'étrier	2 x 27,0 mm	2 x 27,0 mm
Diamètre de disque	296,0 mm	296,0 mm
Epaisseur de disque	5,0 mm (4,5 mm min.)	5,0 mm (4,5 mm min.)
Voile maximum du disque	0,15 mm (0,3 mm max.)	0,15 mm (0,3 mm max.)
Maître-cylindre	14,0 mm de diamètre. Levier réglable	14,0 mm de diamètre. Levier réglable
Liquide préconisé	Liquide de frein et d'embrayage universel Shell DOT 4	Liquide de frein et d'embrayage universel Shell DOT 4
Avant - type (à partir du NIV 4902 - 1200 cm ³) (à partir du NIV 9083 - 900 cm ³)	Etriers coulissants à quatre pistons à commande hydraulique agissant sur des disques flottants jumelés	Etriers coulissants à quatre pistons à commande hydraulique agissant sur des disques flottants jumelés
Diamètre de piston d'étrier	2 x 33,96 mm & 2 x 30,23 mm	2 x 33,96 mm & 2 x 30,23 mm
Diamètre de disque	310,0 mm	310,0 mm
Epaisseur de disque	5,0 mm (4,5 mm min.)	5,0 mm (4,5 mm min.)
Voile maximum du disque	0,15 mm (0,3 mm max.)	0,15 mm (0,3 mm max.)
Maître-cylindre	15,8 mm de diamètre. Levier réglable	15,8 mm de diamètre. Levier réglable
Liquide préconisé	Liquide de frein et d'embrayage universel Shell DOT 4	Liquide de frein et d'embrayage universel Shell DOT 4
Arrière - type	Etrier coulissant à deux pistons à commande hydraulique agissant sur un disque arrière fixe unique	Etrier coulissant à deux pistons à commande hydraulique agissant sur un disque arrière fixe unique
Diamètre de piston d'étrier	2 x 27,0 mm	2 x 27,0 mm
Diamètre de disque	255,0 mm	255,0 mm
Epaisseur de disque	6,0 mm (5,0 mm min.)	6,0 mm (5,0 mm min.)
Voile maximum du disque	0,1 mm (0,3 mm max.)	0,1 mm (0,3 mm max.)
Maître-cylindre	14,0 mm de diamètre. Réservoir à distance	14,0 mm de diamètre. Réservoir à distance
Liquide préconisé	Liquide de frein et d'embrayage universel Shell DOT 4	Liquide de frein et d'embrayage universel Shell DOT 4

Caractéristiques	TROPHY 1200	TROPHY 900
Roues et pneumatiques		
Voile axial de jante de roue avant	0,5 mm	0,5 mm
Voile radial de jante de roue avant	0,8 mm	0,8 mm
Pneus avant	Consultez le manuel du conducteur pour les détails des pneus homologués pour les modèles de chaque année	
Pression de gonflage de pneu avant (à froid)	2,5 kg/cm ² (36 lb/in ²)	2,5 kg/cm ² (36 lb/in ²)
Profondeur minimale de sculpture de pneu avant	2,0 mm	2,0 mm
Voile axial de jante de roue arrière	0,5 mm	0,5 mm
Voile radial de jante de roue arrière	0,8 mm	0,8 mm
Pneus arrière	Consultez le manuel du conducteur pour les détails des pneus homologués pour les modèles de chaque année	
Pression de gonflage de pneu arrière (à froid)	2,9 kg/cm ² (41 lb/in ²)	2,9 kg/cm ² (41 lb/in ²)
Profondeur minimale des sculptures du pneu arrière	2,0 mm – jusqu'à 130 km/h (80 mph) 3,0 mm – plus de 130 km/h (80 mph)	2,0 mm – jusqu'à 130 km/h (80 mph) 3,0 mm – plus de 130 km/h (80 mph)



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

Cadre

Type de cadre	Ossature en acier à haute tension de grand diamètre, chargée par le moteur	Ossature en acier à haute tension de grand diamètre, chargée par le moteur
Longueur totale	2152 mm	2152 mm
Largeur totale	760 mm	760 mm
Hauteur totale	1270 mm	1270 mm
Garde au sol	138 mm (158 mm jusqu'au NIV 4901)	138 mm (158 mm jusqu'au NIV 4901)
Empattement	1490 mm	1490 mm
Hauteur de selle	780 mm	780 mm
Inclinaison de direction	27° par rapport à la verticale	27° par rapport à la verticale
Chasse	105 mm	105 mm
Poids à sec	Consultez le manuel du conducteur	Consultez le manuel du conducteur
Charge utile maxi.	181 kg	181 kg

Equipelement électrique

Type de batterie	YUASA YB14L-A2	YUASA YB14L-A2
Débit de batterie	12V – 14 AH	12V – 14 AH
Débit d'alternateur	12V – 25 A	12V – 25 A
Tension régulée	14,5 V à 5.500 tr/min (du moteur)	14,5 V à 5.500 tr/min (du moteur)
Résistance de bobine du stator	Moins de 1,0 ohm	Moins de 1,0 ohm
Résistance de la bobine du rotor	4,0 ohms	4,0 ohms
Diamètre de bague collectrice	14,4 mm (14,0 mm min.)	14,4 mm (14,0 mm min.)
Longueur de balai	10,5 mm (4,5 mm min.)	10,5 mm (4,5 mm min.)
Diamètre de collecteur de démarreur	28,0 mm (27,0 mm min.)	28,0 mm (27,0 mm min.)
Profondeur de gorge de collecteur	0,7 mm (0,2 mm min.)	0,7 mm (0,2 mm min.)
Longueur de balai de démarreur	12,0 mm (8,5 mm min.)	12,0 mm (8,5 mm min.)
Fusibles	Phare 10 A	10 A
	Feu arrière 10 A	10 A
	Principal 30 A	30 A
	Ventilateur de radiateur 15 A (10 A jusqu'au NIV 4901)	15 A (10 A jusqu'au NIV 4901)
	Montre/alarme 10A	10A
	En série (si monté) 5 A (feu stop)	5 A (feu stop)
Eclairages	Phare 60/55 W H4 halogène	60/55 W H4 halogène
	Feu de position 4 W	4 W
	Feu arrière 21/5 W	21/5 W
	Clignotants 10 W (21 W Japon)	10 W (21 W Japon)

Caractéristiques	DAYTONA 1000	DAYTONA 750	
Type du moteur	4 cylindres, 16 soupapes, deux arbres à cames en tête	3 cylindres, 12 soupapes, deux arbres à cames en tête	
Implantation	Transversal, en ligne	Transversal, en ligne	
Cylindrée	998 cm ³	748 cm ³	
Alésage x course	76 mm x 55 mm	76 mm x 55 mm	
Rapport volumétrique	11,0 : 1	11,0 : 1	
Numérotation des cylindres	Gauche à droite (N°4 à côté de la chaîne d'arbre à cames)	Gauche à droite (N°3 à côté de la chaîne d'arbre à cames)	
Ordre d'allumage	1-2-4-3	1-2-3	
Puissance maximale	74,5 kW à 10.500 tr/min	71,3 kW à 9.750 tr/min	
Couple maximum	88,0 N.m à 8.500 tr/min	74,0 N.m à 8.250 tr/min	
Culasse			
Diamètre de tête de soupape	Admission	30,0 mm	
	Echappement	26,0 mm	
Hauteur de levage	Admission	8,9 mm	
	Echappement	8,6 mm	
Diamètre de tige de soupape	Admission	5,490 mm/5,475 mm (5,47 mm min.)	
	Echappement	5,470 mm/5,455 mm (5,45 mm min.)	
Diamètre d'alésage de guide de soupape	Admission	5,515 mm/5,500 mm	
	Echappement	5,515 mm/5,500 mm	
Jeu de la tige de soupape dans le guide	Admission	0,04 mm/0,01 mm (0,07 mm max.)	
	Echappement	0,06 mm/0,03 mm (0,09 mm max.)	
Largeur de siège de soupape (dans la culasse)	1,1 mm/0,9 mm (1,5 mm max.)	1,1 mm/0,9 mm (1,5 mm max.)	
Largeur de siège de soupape (soupape)	2,5 mm/1,8 mm	2,5 mm/1,8 mm	
Angle de siège de soupape	45°	45°	
Charge de ressort de soupape à la longueur spécifiée	Intérieur	15 kg min. à 24,0 mm	
	Extérieur	41 kg min. à 26,5 mm	
Jeu de soupape	Admission	0,15 mm/0,10 mm	
	Echappement	0,20 mm/0,15 mm	
Diamètre de poussoir de soupape	Bleu	27,993 mm/27,983 mm	
	Rouge	27,986 mm/27,980 mm	
	Blanc	27,979 mm/27,974 mm	
Diamètre d'alésage de poussoir de soupape	28,021 mm/28,000 mm	28,021 mm/28,000 mm	
Calage de la distribution	Admission	Ouverture	21° avant le PMH (à une hauteur de levage de 1,0 mm)
		Fermeture	50° après PMB (à une hauteur de levage de 1,0 mm)
		Durée	251° (à une hauteur de levage de 1,0 mm)
	Echappement	Ouverture	51° avant PMB (à une hauteur de levage de 1,0 mm)
		Fermeture	25° après le PMH (à une hauteur de levage de 1,0 mm)
		Durée	256° (à une hauteur de levage de 1,0 mm)
	Diamètre de portée d'arbre à cames	22,93 mm/22,90 mm 22,936 mm/22,923 mm (saillie)	22,93 mm/22,90 mm 22,936 mm/22,923 mm (saillie)
	Jeu de portée d'arbre à cames	0,12 Max.	0,12 Max.
	Diamètre d'alésage de portée d'arbre à cames	23,021 mm/23,000 mm	23,021 mm/23,000 mm
	Jeu axial d'arbre à cames	0,13 mm/0,03 mm (0,2 mm max.)	0,13 mm/0,03 mm (0,2 mm max.)
	Voile d'arbre à cames	0,05 mm max.	0,05 mm max.
	Longueur libre du ressort du tendeur de chaîne d'arbre à cames	73,7 mm	73,7 mm
Embrayage/transmission primaire			
Commande primaire	Type	Pignon	
	Rapport de réduction	1,75 (105/60)	
Embrayage	Type	Humide, à disques multiples	
	Nombre de disques de friction	9	
Planéité du disque	0,15 mm (0,2 mm)	0,15 mm (0,2 mm)	
Epaisseur de disque de friction (standard)	3,80mm - 0,0+0,80mm	3,80mm - 0,0 + 0,80mm	
Epaisseur de disque de friction (limite de service)	3,60mm	3,60mm	
Jeu de cale d'embrayage	0,125 mm/0,075 mm	0,125 mm/0,075 mm	
Diamètre d'alésage de maître-cylindre d'embrayage	14,0 mm	14,0 mm	
Diamètre d'alésage de cylindre récepteur d'embrayage	33,6 mm	33,6 mm	
Liquide d'embrayage préconisé	Liquide de frein et d'embrayage universel Shell DOT 4	Liquide de frein et d'embrayage universel Shell DOT 4	

Caractéristiques	DAYTONA 1000	DAYTONA 750
Piston/vilebrequin		
Diamètre d'alésage de cylindre	76,05 mm/76,03 mm Cyl. N°1, 3 et 4 76,05 mm/76,04 mm Cyl. N°2	76,05 mm/76,03 mm Cyl. N°1 et 3 76,05 mm/76,04 mm Cyl. N°2
Diamètre de piston (à 90° de l'axe du piston)	75,98 mm/75,96 mm Cyl. N°1, 3 et 4 75,98 mm/75,97 mm Cyl. N°2	75,98 mm/75,96 mm Cyl. N°1 et 3 75,98 mm/75,97 mm Cyl. N°2
Jeu de segment dans la gorge	Supérieur 0,06 mm/0,02 mm Second 0,06 mm/0,02 mm	0,06 mm/0,02 mm 0,06 mm/0,02 mm
Largeur de gorge de segment	Supérieur 1,03 mm/1,01 mm Second 1,03 mm/1,01 mm Huile 2,03 mm/2,01 mm	1,03 mm/1,01 mm 1,03 mm/1,01 mm 2,03 mm/2,01 mm
Coupe de segment (en place dans l'alésage)	Supérieur 0,20 mm/0,41 mm Second 0,35 mm/0,56 mm Huile 0,29 mm/0,85 mm	0,20 mm/0,41 mm 0,35 mm/0,56 mm 0,29 mm/0,85 mm
Diamètre d'alésage d'axe de piston dans le piston	19,008 mm/19,002 mm	19,008 mm/19,002 mm
Diamètre d'axe de piston	19,000 mm/18,995 mm	19,000 mm/18,995 mm
Diamètre de pied de bielle	19,034 mm/19,016 mm	19,034 mm/19,016 mm
Jeu latéral de tête de bielle	0,3 mm/0,15 mm (0,5 mm max.)	0,3 mm/0,15 mm (0,5 mm max.)
Diamètre de maneton	40,965 mm/40,951 mm	40,965 mm/40,951 mm
Jeu de coussinet de tête de bielle	0,066 mm/0,036 mm (0,1 mm max.)	0,066 mm/0,036 mm (0,1 mm max.)
Diamètre de tourillon	37,981 mm/37,965 mm	37,981 mm/37,965 mm
Jeu de coussinet de palier de vilebrequin	0,044 mm/0,020 mm (0,1 mm max.)	0,044 mm/0,020 mm (0,1 mm max.)
Jeu axial du vilebrequin	0,20 mm/0,05 mm (0,4 mm max.)	0,20 mm/0,05 mm (0,4 mm max.)
Boîte de vitesses		
Type	6 rapports à engrènement constant	6 rapports à engrènement constant
Rapports de démultiplication	1ère 2,733 (41/15) 2ème 1,947 (37/19) 3ème 1,545 (34/22) 4ème 1,291 (31/24) 5ème 1,154 (30/26) 6ème 1,074 (29/27)	2,733 (41/15) 1,947 (37/19) 1,545 (34/22) 1,291 (31/24) 1,154 (30/26) 1,074 (29/27)
Epaisseur de fourchette de sélecteur de vitesses	5,9 mm/5,8 mm (5,7 mm min.)	5,9 mm/5,8 mm (5,7 mm min.)
Largeur de gorge de sélecteur de vitesses	6,1 mm/6,0 mm (6,25 mm max.)	6,1 mm/6,0 mm (6,25 mm max.)
Jeu de fourchette de sélecteur de vitesses dans la gorge	0,55 max.	0,55 max.
Réduction finale	Chaîne	Chaîne
Rapport de réduction finale	2,7 (46/17)	2,8 (48/17)
Type de chaîne	D.I.D. 50ZV (joint torique)	D.I.D. 50ZV (joint torique)
Nombre de maillons	112, sans fin	114, sans fin
Longueur de 20 maillons	319 mm max.	319 mm max.
Jeu de chaîne de transmission	35,0-40,0 mm	35,0-40,0 mm
Graissage		
Graissage sous pression et carter humide		
Contenance en huile (y compris filtre)	3,5 l	3,75 l
Huile préconisée	Huile moteur semi-synthétique 10W/40 répondant à la spécification API SG	Huile moteur semi-synthétique 10W/40 répondant à la spécification API SG
Pression d'huile (dans la galerie principale)	40,0 lb/in ² min. (à une température d'huile de 80°C.) (à 5.000 tr/mn)	40,0 lb/in ² min. (à une température d'huile de 80°C.) (à 5.000 tr/mn)
Jeu d'extrémité de rotor de pompe à huile	0,15 mm (0,2 max.)	0,15 mm (0,2 max.)
Jeu de corps de pompe à huile	0,22 mm/0,15 mm (0,35 mm max.)	0,22 mm/0,15 mm (0,35 mm max.)
Jeu axial du rotor de pompe à huile	0,02 mm/0,007 (0,1 mm max.)	0,02 mm/0,007 (0,1 mm max.)
Système d'allumage		
Type	Transistorisé, à induction	Transistorisé, à induction
Calage de l'allumage	Statique Repère "F" sur le rotor Ralenti 5° avant PMH à 1000 tr/min Avance maximale 38° à 6.500 tr/min	Repère "F" sur le rotor 5° avant PMH à 1000 tr/min 35° à 6.500 tr/min
Limiteur électronique de régime	11.000 tr/min	11.000 tr/min
Entrefer de bobine de capteur	0,8 mm/0,6 mm	0,8 mm/0,6 mm
Résistance de bobine de capteur	530 ohms	530 ohms
Résistance de basse tension de bobine d'allumage	0,6 ohms	0,6 ohms
Résistance de haute tension de bobine d'allumage	10,5 kohms	10,5 kohms
Type de bougie	NGK DPR 9EA-9	NGK DPR 9EA-9
Ecartement d'électrode de bougie	0,8 mm - 0,9 mm	0,8 mm - 0,9 mm

Caractéristiques	DAYTONA 1000	DAYTONA 750
Système d'alimentation		
Type de carburant	Sans plomb (95 RON)	Sans plomb (95 RON)
Contenance du réservoir (y compris réserve)	25 l (5,5 Imp gal)	25 l (5,5 Imp gal)
Capacité de réserve	5 l (1,1 Imp gal)	5 l (1,1 Imp gal)
Témoin d'avertissement de bas niveau	7 l (1,5 Imp gal)	7 l (1,5 Imp gal)
Robinets de carburant	A commande par dépression, à coupure automatique	A commande par dépression, à coupure automatique
Carburateurs		
Type	MIKUNI BST 36 mm Flat Slide CV	MIKUNI BST 36 mm Flat Slide CV
Ralenti	1000 tr/min ± 50 tr/min	1000 tr/min ± 50 tr/min
Venturi	34,5	34,5
Niveau du flotteur (depuis le plan du joint)	14,5 mm	14,5 mm
Niveau de carburant (au-dessus du plan de joint)	1,5 mm	1,5 mm
Vis pilote	Desserrage de 2 tours	Desserrage de 2 tours
Circuit de refroidissement		
Mélange de liquide de refroidissement	Eau distillée/antigel en proportions égales	Eau distillée/antigel en proportions égales
Type d'antigel	Antigel Shell Safe Plus	Antigel Shell Safe Plus
Point de congélation	-35°C	-35°C
Contenance du circuit de refroidissement	3,0 l	2,8 l
Pression d'ouverture du bouchon du radiateur	1,1 bar	1,1 bar
Température d'ouverture de thermostat	83°C	83°C
Température d'enclenchement de contacteur de ventilateur de refroidissement	99°C	99°C
Suspension		
Course de fourche avant	150 mm	150 mm
Huile de fourche préconisée	SAE 5	SAE 10
Niveau d'huile (sans ressort)	132 mm (compression totale)	139 mm (compression totale)
Débattement de roue arrière	126 mm	126 mm
Graisse pour roulement de suspension arrière	Graisse Shell Retinax LX	Graisse Shell Retinax LX
Freins		
Avant - type	Etriers coulissants à quatre pistons à commande hydraulique agissant sur des disques flottants jumelés	Etriers coulissants à quatre pistons à commande hydraulique agissant sur des disques flottants jumelés
Diamètre de piston d'étrier	2 x 33,96 mm & 2 x 30,23 mm	2 x 33,96 mm & 2 x 30,23 mm
Diamètre de disque	310,0 mm	310,0 mm
Epaisseur de disque	5,0 mm (4,5 mm min.)	5,0 mm (4,5 mm min.)
Voile maximum du disque	0,15 mm (0,3 mm max.)	0,15 mm (0,3 mm max.)
Maître-cylindre	15,8 mm de diamètre. Levier réglable	15,8 mm de diamètre. Levier réglable
Liquide préconisé	Liquide de frein et d'embrayage universel Shell DOT 4	Liquide de frein et d'embrayage universel Shell DOT 4
Arrière - type	Etrier coulissant à deux pistons à commande hydraulique agissant sur un disque arrière fixe unique	Etrier coulissant à deux pistons à commande hydraulique agissant sur un disque arrière fixe unique
Diamètre de piston d'étrier	2 x 27,0 mm	2 x 27,0 mm
Diamètre de disque	255,0 mm	255,0 mm
Epaisseur de disque	6,0 mm (5,0 mm min.)	6,0 mm (5,0 mm min.)
Voile maximum du disque	0,1 mm (0,3 mm max.)	0,1 mm (0,3 mm max.)
Maître-cylindre	14,0 mm de diamètre. Réservoir à distance	14,0 mm de diamètre. Réservoir à distance
Liquide préconisé	Liquide de frein et d'embrayage universel Shell DOT 4	Liquide de frein et d'embrayage universel Shell DOT 4
Roues et pneumatiques		
Voile axial de jante de roue avant	0,5 mm	0,5 mm
Voile radial de jante de roue avant	0,8 mm	0,8 mm
Pneus avant	Consultez le manuel du conducteur pour les détails des pneus homologués pour les modèles de chaque année	Consultez le manuel du conducteur pour les détails des pneus homologués pour les modèles de chaque année
Pression de gonflage de pneu avant (à froid)	2,5 kg/cm ² (36 psi)	2,5 kg/cm ² (36 psi)
Profondeur minimale de sculpture de pneu avant	2,0 mm	2,0 mm
Voile axial de jante de roue arrière	0,5 mm	0,5 mm
Voile radial de jante de roue arrière	0,8 mm	0,8 mm
Pneus arrière	Consultez le manuel du conducteur pour les détails des pneus homologués pour les modèles de chaque année	Consultez le manuel du conducteur pour les détails des pneus homologués pour les modèles de chaque année
Pression de gonflage de pneu arrière (à froid)	2,5 kg/cm ² (36 psi)	2,5 kg/cm ² (36 psi)
Profondeur minimale des sculptures du pneu arrière	2,0 mm - jusqu'à 130 km/h (80 mph) 3,0 mm - plus de 130 km/h (80 mph)	2,0 mm - jusqu'à 130 km/h (80 mph) 3,0 mm - plus de 130 km/h (80 mph)



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

Caractéristiques	DAYTONA 1000	DAYTONA 750
Cadre		
Type de cadre	Ossature en acier à haute tension de grand diamètre, chargée par le moteur	Ossature en acier à haute tension de grand diamètre, chargée par le moteur
Longueur totale	2160 mm (2172 mm – Modèle pour l'Allemagne)	2160 mm (2172 mm – Modèle pour l'Allemagne)
Largeur totale	690 mm (entre extrémités de guidon)	690 mm (entre extrémités de guidon)
Hauteur totale	1270 mm (au sommet du pare-brise)	1270 mm (au sommet du pare-brise)
Garde au sol	158 mm	158 mm
Empattement	1510 mm	1510 mm
Hauteur de selle	810 mm	810 mm
Inclinaison de direction	27° par rapport à la verticale	27° par rapport à la verticale
Chasse	105 mm	105 mm
Poids en ordre de marche	Consultez le manuel du conducteur	Consultez le manuel du conducteur
Charge utile maximale	181 kg	181 kg
Equipement électrique		
Type de batterie	YUASA YB14L-A2	YUASA YB14L-A2
Débit de batterie	12 V – 14 AH	12 V – 14 AH
Débit d'alternateur	12 V – 25 A	12 V – 25 A
Tension régulée	14,5 V à 5.500 tr/min (du moteur)	14,5 V à 5.500 tr/min (du moteur)
Résistance de bobine du stator	Moins de 1,0 ohm	Moins de 1,0 ohm
Résistance de la bobine du rotor	4,0 ohms	4,0 ohms
Diamètre de bague collectrice	14,4 mm (14,0 mm min.)	14,4 mm (14,0 mm min.)
Longueur de balai	10,5 mm (4,5 mm min.)	10,5 mm (4,5 mm min.)
Diamètre de collecteur de démarreur	28,0 mm (27,0 mm min.)	28,0 mm (27,0 mm min.)
Profondeur de gorge de collecteur	0,7 mm (0,2 mm min.)	0,7 mm (0,2 mm min.)
Longueur de balai de démarreur	12,0 mm (8,5 mm min.)	12,0 mm (8,5 mm min.)
Fusibles	Phare 10 A	10 A
	Feu arrière 10 A	10 A
	Principal 30 A	30 A
	Ventilateur de radiateur 10 A	10 A
Eclairages	Phare 2 x 60/55 W H4 halogène	2 x 60/55 W H4 halogène
	Feu de position 4 W	4 W
	Feu arrière 21/5 W	21/5 W
	Clignotants 10 W (21 W Japon)	10 W (21 W Japon)

Caractéristiques	DAYTONA 1200	DAYTONA 900
Type du moteur	4 cylindres, 16 soupapes, deux arbres à cames en tête	3 cylindres, 12 soupapes, deux arbres à cames en tête
Implantation	Transversal, en ligne	Transversal, en ligne
Cylindrée	1180 cm ³	885 cm ³
Alésage x course	76 mm x 65 mm	76 mm x 65 mm
Rapport volumétrique	10,6 : 1	10,6 : 1
Numérotation des cylindres	Gauche à droite (N°4 à côté de la chaîne d'arbre à cames)	Gauche à droite (N°3 à côté de la chaîne d'arbre à cames)
Ordre d'allumage	1-2-4-3	1-2-3
Puissance maximale	73,6 Kw à 9.500 tr/min†	69,5 Kw à 9.000 tr/min†
Couple maximum	98 N.m à 8000 tr/min†	76,5 N.m à 6500 tr/min†
† Les spécifications de puissance et de couple peuvent varier d'après les marchés; consultez votre importateur pour toute information complémentaire.		
Culasse		
Diamètre de tête de soupape	Admission 30,0 mm Echappement 26,0 mm	30,0 mm 26,0 mm
Levée de soupape	Admission 7,1 mm Echappement 7,0 mm	8,9 mm 8,6 mm
Diamètre de tige de soupape	Admission 5,490 mm/5,475 mm (5,47 mm min.) Echappement 5,470 mm/5,455 mm (5,45 mm min.)	5,490 mm/5,475 mm (5,47 mm min.) 5,470 mm/5,455 mm (5,45 mm min.)
Diamètre d'alésage de guide de soupape	5,515 mm/5,500 mm	5,515 mm/5,500 mm
Jeu de la tige de soupape dans le guide	Admission 0,04 mm/0,01 mm (0,07 mm max.) Echappement 0,06 mm/0,03 mm (0,09 mm max.)	0,04 mm/0,01 mm (0,07 mm max.) 0,06 mm/0,03 mm (0,09 mm max.)
Largeur de siège de soupape (dans la culasse)	1,1 mm/0,9 mm (1,5 mm max.)	1,1 mm/0,9 mm (1,5 mm max.)
Largeur de siège de soupape (soupape)	2,5 mm/1,8 mm	2,5 mm/1,8 mm
Angle de siège de soupape	45°	45°
Charge de ressort de soupape à la longueur spécifiée	Intérieur 15 kg min. à 24,0 mm Extérieur 41 kg min. à 26,5 mm	15 kg min. à 24,0 mm 41 kg min. à 26,5 mm
Jeu de soupape	Admission 0,15 mm/0,10 mm Echappement 0,20 mm/0,15 mm	0,15 mm/0,10 mm 0,20 mm/0,15 mm
Diamètre de poussoir de soupape	Bleu 27,993 mm/27,983 mm Rouge 27,986 mm/27,980 mm Blanc 27,979 mm/27,974 mm	27,993 mm/27,983 mm 27,986 mm/27,980 mm 27,979 mm/27,974 mm
Diamètre d'alésage de poussoir de soupape	28,021 mm/28,000 mm	28,021 mm/28,000 mm
† Calage de la distribution		
Admission	Ouverture 01° avant le PMH (à une hauteur de levage de 1,0 mm) Fermeture 30° après PMB (à une hauteur de levage de 1,0 mm) Durée 211°	21° avant le PMH (à une hauteur de levage de 1,0 mm) 50° après PMB (à une hauteur de levage de 1,0 mm) 251°
Echappement	Ouverture 28° avant PMB (à une hauteur de levage de 1,0 mm) Fermeture 02° après le PMH (à une hauteur de levage de 1,0 mm) Durée 210°	51° avant PMB (à une hauteur de levage de 1,0 mm) 25° après le PMH (à une hauteur de levage de 1,0 mm) 256°
Diamètre de portée d'arbre à cames	22,93 mm/22,90 mm 22,936 mm/22,923 mm (saillie)	22,93 mm/22,90 mm 22,936 mm/22,923 mm (saillie)
Jeu de portée d'arbre à cames	0,12 Max.	0,12 Max.
Diamètre d'alésage de portée d'arbre à cames	23,021 mm/23,000 mm	23,021 mm/23,000 mm
Jeu axial d'arbre à cames	0,13 mm/0,03 mm (0,2 mm max.)	0,13 mm/0,03 mm (0,2 mm max.)
Voile d'arbre à cames	0,05 mm max.	0,05 mm max.
Longueur libre du ressort du tendeur de chaîne d'arbre à cames	73,7 mm	73,7 mm
Embrayage/transmission primaire		
Commande primaire	Type Pignon Rapport de réduction 1,75 (105/60)	Pignon 1,75 (105/60)
Embrayage	Type Humide, à disques multiples	Humide, à disques multiples
Nombre de disques de friction	9	9
Planéité du disque	0,15 mm (0,2 mm)	0,15 mm (0,2 mm)
Epaisseur de disque de friction (standard)	3,80mm - 0,0+0,80mm	3,80mm - 0,0 + 0,80mm
Epaisseur de disque de friction (limite de service)	3,60mm	3,60mm
Jeu de cale d'embrayage	0,125 mm/0,075 mm	0,125 mm/0,075 mm
Diamètre d'alésage de maître-cylindre d'embrayage	14,0 mm	14,0 mm
Diamètre d'alésage de cylindre récepteur d'embrayage	33,6 mm	33,6 mm
Liquide d'embrayage préconisé	Liquide de frein et d'embrayage universel Shell DOT 4	Liquide de frein et d'embrayage universel Shell DOT 4

Caractéristiques	DAYTONA 1200	DAYTONA 900
Piston/vilebrequin		
Diamètre d'alésage de cylindre	76,05 mm/76,03 mm Cyl. N°1, 3 et 4 76,05 mm/76,04 mm Cyl. N°2	76,05 mm/76,03 mm Cyl. N°1 et 3 76,05 mm/76,04 mm Cyl. N°2
Diamètre de piston (à 90° de l'axe du piston)	75,98 mm/75,96 mm Cyl. N°1, 3 et 4 75,98 mm/75,97 mm Cyl. N°2	75,98 mm/75,96 mm Cyl. N°1 et 3 75,98 mm/75,97 mm Cyl. N°2
Jeu de segment dans la gorge	Supérieur 0,06 mm/0,02 mm Second 0,06 mm/0,02 mm	0,06 mm/0,02 mm 0,06 mm/0,02 mm
Largeur de gorge de segment	Supérieur 1,03 mm/1,01 mm	1,03 mm/1,01 mm
	Second 1,03 mm/1,01 mm	1,03 mm/1,01 mm
	Huile 2,03 mm/2,01 mm	2,03 mm/2,01 mm
Coupe de segment	Supérieur 0,20 mm/0,41 mm	0,20 mm/0,41 mm
	(en place dans l'alésage) Second 0,35 mm/0,56 mm	0,35 mm/0,56 mm
	Huile 0,29 mm/0,85 mm	0,29 mm/0,85 mm
Diamètre d'alésage d'axe de piston dans le piston	19,008 mm/19,002 mm	19,008 mm/19,002 mm
Diamètre d'axe de piston	19,000 mm/18,995 mm	19,000 mm/18,995 mm
Diamètre de pied de bielle	19,034 mm/19,016 mm	19,034 mm/19,016 mm
Jeu latéral de tête de bielle	0,3 mm/0,15 mm (0,5 mm max.)	0,3 mm/0,15 mm (0,5 mm max.)
Diamètre de maneton	40,965 mm/40,951 mm	40,965 mm/40,951 mm
Jeu de coussinet de tête de bielle	0,066 mm/0,036 mm (0,1 mm max.)	0,066 mm/0,036 mm (0,1 mm max.)
Diamètre de tourillon	37,981 mm/37,965 mm	37,981 mm/37,965 mm
Jeu de coussinet de palier de vilebrequin	0,044 mm/0,020 mm (0,1 mm max.)	0,044 mm/0,020 mm (0,1 mm max.)
Jeu axial du vilebrequin	0,20 mm/0,05 mm (0,4 mm max.)	0,20 mm/0,05 mm (0,4 mm max.)
Boîte de vitesses		
Type	6 rapports à engrènement constant	6 rapports à engrènement constant
Rapports de démultiplication .. 1ère	2,733 (41/15)	2,733 (41/15)
	2ème 1,947 (37/19)	1,947 (37/19)
	3ème 1,545 (34/22)	1,545 (34/22)
	4ème 1,291 (31/24)	1,291 (31/24)
	5ème 1,154 (30/26)	1,154 (30/26)
	6ème 1,074 (29/27)	1,074 (29/27)
Epaisseur de fourchette de sélecteur de vitesses	5,9 mm/5,8 mm (5,7 mm min.)	5,9 mm/5,8 mm (5,7 mm min.)
Largeur de gorge de sélecteur de vitesses	6,1 mm/6,0 mm (6,25 mm max.)	6,1 mm/6,0 mm (6,25 mm max.)
Jeu de fourchette de sélecteur de vitesses		
dans la gorge	0,55 max.	0,55 max.
Réduction finale	Chaîne	Chaîne
Rapport de réduction finale	1993 - 2,4 (43/18) 1994 - 2,3 (42/18)	1993 - 2,7 (46/17) 1994 - 2,5 (43/17)
Type de chaîne	Regina 136 ORP	Regina 136 ORP
Nombre de maillons	Tous modèles - 110 maillons, sans fin	1993 - 112 maillons, sans fin; 1994 - 110 maillons, sans fin
Longueur de 20 maillons	319 mm max.	319 mm max.
Jeu de chaîne de transmission	35,0-40,0 mm	35,0-40,0 mm
Graissage		
Graissage sous pression et carter humide		
Contenance en huile (y compris filtre)	3,75 l	4,00 l
Huile préconisée	Huile moteur entièrement synthétique 5W/40 répondant à la spécification API SG	Huile moteur semi-synthétique 10W/40 répondant à la spécification API SG
Pression d'huile (dans la galerie principale)	40,0 lb/in ² min. (à une température d'huile de 80°C.) (à 5.000 tr/min)	40,0 lb/in ² min. (à une température d'huile de 80°C.) (à 5.000 tr/min)
Jeu d'extrémité de rotor de pompe à huile	0,15 mm (0,2 max.)	0,15 mm (0,2 max.)
Jeu de corps de pompe à huile	0,22 mm/0,15 mm (0,35 mm max.)	0,22 mm/0,15 mm (0,35 mm max.)
Jeu axial du rotor de pompe à huile	0,02 mm/0,007 (0,1 mm max.)	0,02 mm/0,007 (0,1 mm max.)
Système d'allumage		
Type	Transistorisé, à induction	Transistorisé, à induction
Calage de l'allumage	Statique Repère "F" sur le rotor	Repère "F" sur le rotor
	Ralenti 5° avant PMH à 1000 tr/min	5° avant PMH à 1000 tr/min
	Avance maximale 26° à 6500 tr/min	26° à 6500 tr/min
Limiteur électronique de régime	9.700 tr/min	9.700 tr/min
Entrefeu de bobine de capteur	0,8 mm/0,6 mm	0,8 mm/0,6 mm
Résistance de bobine de capteur	530 ohms	530 ohms
Résistance de basse tension de bobine d'allumage	0,6 ohms	0,6 ohms
Résistance de haute tension de bobine d'allumage	10,5 kohms	10,5 kohms
Type de bougie	NGK DPR 9EA-9	NGK DPR 9EA-9
Ecartement d'électrode de bougie	0,8 mm - 0,9 mm	0,8 mm - 0,9 mm

Caractéristiques	DAYTONA 1200	DAYTONA 900
Système d'alimentation		
Type de carburant	Sans plomb (95 RON)	Sans plomb (95 RON)
Contenance du réservoir (y compris réserve)	25 l (5,5 Imp gal)	25 l (5,5 Imp gal)
Capacité de réserve	5 l (1,1 Imp gal)	5 l (1,1 Imp gal)
Témoin d'avertissement de bas niveau	7 l (1,5 Imp gal)	7 l (1,5 Imp gal)
Robinet de carburant	A commande par dépression, à coupure automatique	A commande par dépression, à coupure automatique
Carburateurs		
Type	MIKUNI BST 36 mm Flat Slide CV	MIKUNI BST 36 mm Flat Slide CV
Ralenti	1000 tr/min ± 50 tr/min	1000 tr/min ± 50 tr/min
Venturi	34,5	34,5
Niveau du flotteur (depuis le plan de joint)	14,5 mm	14,5 mm
Niveau de carburant (au-dessus du plan de joint)	1,5 mm	1,5 mm
Vis pilote	Desserrage de 2 tours	Desserrage de 2 tours
Circuit de refroidissement		
Mélange de liquide de refroidissement	Eau distillée/antigel en proportions égales	Eau distillée/antigel en proportions égales
Type d'antigel	Antigel Shell Safe Plus	Antigel Shell Safe Plus
Point de congélation	-35°C	-35°C
Contenance du circuit de refroidissement	3,0 l	2,8 l
Pression d'ouverture du bouchon du radiateur	1,1 bar	1,1 bar
Température d'ouverture de thermostat	83°C	83°C
Température d'enclenchement de contacteur de ventilateur de refroidissement	99°C	99°C
Suspension		
Course de fourche avant	150 mm	150 mm
Huile de fourche préconisée	SAE 5	SAE 5
Niveau d'huile (sans ressort)	132 mm (compression totale) jusqu'au NIV 9082	132 mm (compression totale) jusqu'au NIV 9082
	139 mm (compression totale) à partir du NIV 9083	139 mm (compression totale) à partir du NIV 9083
Débattement de roue arrière	126 mm	126 mm
Graisse pour roulement de suspension arrière	Graisse Shell Retinax LX	Graisse Shell Retinax LX
Freins		
Avant – type	Etriers coulissants à quatre pistons à commande hydraulique agissant sur des disques flottants jumelés	
Diamètre de piston d'étrier	2 x 33,96 mm & 2 x 30,23 mm	2 x 33,96 mm & 2 x 30,23 mm
Diamètre de disque	310,0 mm	310,0 mm
Epaisseur de disque	5,0 mm (4,5 mm min.)	5,0 mm (4,5 mm min.)
Voile maximum du disque	0,15 mm (0,3 mm max.)	0,15 mm (0,3 mm max.)
Maître-cylindre	15,8 mm de diamètre. Levier réglable	15,8 mm de diamètre. Levier réglable
Liquide préconisé	Liquide de frein et d'embrayage universel Shell DOT 4	
Arrière – type	Etrier coulissant à deux pistons à commande hydraulique agissant sur un disque arrière fixe unique	
Diamètre de piston d'étrier	2 x 27,0 mm	2 x 27,0 mm
Diamètre de disque	255,0 mm	255,0 mm
Epaisseur de disque	6,0 mm (5,0 mm min.)	6,0 mm (5,0 mm min.)
Voile maximum du disque	0,1 mm (0,3 mm max.)	0,1 mm (0,3 mm max.)
Maître-cylindre	14,0 mm de diamètre.	14,0 mm de diamètre.
Liquide préconisé	Réservoir à distance Liquide de frein et d'embrayage universel Shell DOT 4	
Roues et pneumatiques		
Voile axial de jante de roue avant	0,5 mm	0,5 mm
Voile radial de jante de roue avant	0,8 mm	0,8 mm
Pneus avant	Consultez le manuel du conducteur pour les détails des pneus homologués pour les modèles de chaque année	
Pression de gonflage de pneu avant (à froid)	2,5 kg/cm ² (36 lb/in ²)	2,5 kg/cm ² (36 lb/in ²)
Profondeur minimale de sculpture de pneu avant	2,0 mm	2,0 mm
Voile axial de jante de roue arrière	0,5 mm	0,5 mm
Voile radial de jante de roue arrière	0,8 mm	0,8 mm
Pneus arrière	Consultez le manuel du conducteur pour les détails des pneus homologués pour les modèles de chaque année	
Pression de gonflage de pneu arrière (à froid)	2,9 kg/cm ² (41 lb/in ²)	2,9 kg/cm ² (41 lb/in ²)
Profondeur minimale des sculptures du pneu arrière	2,0 mm – jusqu'à 130 km/h (80 mph) 3,0 mm – plus de 130 km/h (80 mph)	2,0 mm – jusqu'à 130 km/h (80 mph) 3,0 mm – plus de 130 km/h (80 mph)



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

Caractéristiques	DAYTONA 1200	DAYTONA 900
Cadre		
Type de cadre	Ossature en acier à haute tension de grand diamètre, chargée par le moteur	Ossature en acier à haute tension de grand diamètre, chargée par le moteur
Longueur totale	2152 mm	2152 mm
Largeur totale	690 mm	690 mm
Hauteur totale	1185 mm	1185 mm
Garde au sol	158 mm	158 mm
Empattement	1490 mm	1490 mm
Hauteur de selle	790 mm	790 mm
Inclinaison de direction	27° par rapport à la verticale	27° par rapport à la verticale
Chasse	105 mm	105 mm
Poids à sec	Consultez le manuel du conducteur	Consultez le manuel du conducteur
Charge utile maximale	181 kg	181 kg
Équipement électrique		
Type de batterie	YUASA YB14L-A2	YUASA YB14L-A2
Débit de batterie	12 V - 14 AH	12 V - 14 AH
Débit d'alternateur	12 V - 25 A	12 V - 25 A
Tension régulée	14,5 V à 5.500 tr/min (du moteur)	14,5 V à 5.500 tr/min (du moteur)
Résistance de bobine du stator	Moins de 1,0 ohm	Moins de 1,0 ohm
Résistance de la bobine du rotor	4,0 ohms	4,0 ohms
Diamètre de bague collectrice	14,4 mm (14,0 mm min.)	14,4 mm (14,0 mm min.)
Longueur de balai	10,5 mm (4,5 mm min.)	10,5 mm (4,5 mm min.)
Diamètre de collecteur de démarreur	28,0 mm (27,0 mm min.)	28,0 mm (27,0 mm min.)
Profondeur de gorge de collecteur	0,7 mm (0,2 mm min.)	0,7 mm (0,2 mm min.)
Longueur de balai de démarreur	12,0 mm (8,5 mm min.)	12,0 mm (8,5 mm min.)
Fusibles	Phare	10 A
	Feu arrière	10 A
	Principal	30 A
	Ventilateur de radiateur	15 A
	Alarme	10 A
	En série (si monté)	5 A (feu stop)
Eclairages	Phare	2 x 60/55 W H4 halogène
	Feu de position	4 W
	Feu arrière	21/5 W
	Clignotants	10 W (21 W Japon)

Caractéristiques	DAYTONA SUPER 3	SPEED TRIPLE
Type du moteur	3 cylindres, 12 soupapes, deux arbres à cames en tête	3 cylindres, 12 soupapes, deux arbres à cames en tête
Implantation	Transversal, en ligne	Transversal, en ligne
Cylindrée	885 cm ³	885 cm ³
Alésage x course	76 mm x 65 mm	76 mm x 65 mm
Rapport volumétrique	12,0 : 1	10,6 : 1
Numérotation des cylindres	Gauche à droite (N°3 à côté de la chaîne d'arbre à cames)	Gauche à droite (N°3 à côté de la chaîne d'arbre à cames)
Ordre d'allumage	1-2-3	1-2-3
Puissance maximale	73,5 Kw à 9.500 tr/min†	69,5 Kw à 9.000 tr/min†
Couple maximum	83 N.m à 9500 tr/min†	76,5 N.m à 6500 tr/min†
† Les spécifications de puissance et de couple peuvent varier d'après les marchés; consultez votre importateur pour toute information complémentaire.		
Culasse		
Diamètre de tête de soupape	Admission 30,0 mm Echappement 26,0 mm	30,0 mm 26,0 mm
Levée de soupape	Admission 9,4 mm Echappement 9,3 mm	8,9 mm 8,6 mm
Diamètre de tige de soupape	Admission 5,490 mm/5,475 mm (5,47 mm min.) Echappement 5,470 mm/5,455 mm (5,45 mm min.)	5,490 mm/5,475 mm (5,47 mm min.) 5,470 mm/5,455 mm (5,45 mm min.)
Diamètre d'alésage de guide de soupape	5,515 mm/5,500 mm	5,515 mm/5,500 mm
Jeu de la tige de soupape dans le guide	Admission 0,04 mm/0,01 mm (0,07 mm max.) Echappement 0,06 mm/0,03 mm (0,09 mm max.)	0,04 mm/0,01 mm (0,07 mm max.) 0,06 mm/0,03 mm (0,09 mm max.)
Largeur de siège de soupape (dans la culasse)	1,1 mm/0,9 mm (1,5 mm max.)	1,1 mm/0,9 mm (1,5 mm max.)
Largeur de siège de soupape (soupape)	2,5 mm/1,8 mm	2,5 mm/1,8 mm
Angle de siège de soupape	45°	45°
Charge de ressort de soupape à la longueur spécifiée	Intérieur 15 kg min. à 24,0 mm Extérieur 41 kg min. à 26,5 mm	15 kg min. à 24,0 mm 41 kg min. à 26,5 mm
Jeu de soupape	Admission 0,15 mm/0,10 mm Echappement 0,20 mm/0,15 mm	0,15 mm/0,10 mm 0,20 mm/0,15 mm
Diamètre de poussoir de soupape	Bleu 27,993 mm/27,983 mm Rouge 27,986 mm/27,980 mm Blanc 27,979 mm/27,974 mm	27,993 mm/27,983 mm 27,986 mm/27,980 mm 27,979 mm/27,974 mm
Diamètre d'alésage de poussoir de soupape	28,021 mm/28,000 mm	28,021 mm/28,000 mm
† Calage de la distribution		
Admission	Ouverture 27° avant le PMH (à une hauteur de levage de 1,0 mm) Fermeture 55° après PMB (à une hauteur de levage de 1,0 mm) Durée 262°	21° avant le PMH (à une hauteur de levage de 1,0 mm) 50° après PMB (à une hauteur de levage de 1,0 mm) 251°
Echappement	Ouverture 54° avant PMB (à une hauteur de levage de 1,0 mm) Fermeture 28° après le PMH (à une hauteur de levage de 1,0 mm) Durée 262°	51° avant PMB (à une hauteur de levage de 1,0 mm) 25° après le PMH (à une hauteur de levage de 1,0 mm) 256°
Diamètre de portée d'arbre à cames	22,93 mm/22,90 mm 22,936 mm/22,923 mm (saillie)	22,93 mm/22,90 mm 22,936 mm/22,923 mm (saillie)
Jeu de portée d'arbre à cames	0,12 Max.	0,12 Max.
Diamètre d'alésage de portée d'arbre à cames	23,021 mm/23,000 mm	23,021 mm/23,000 mm
Jeu axial d'arbre à cames	0,13 mm/0,03 mm (0,2 mm max.)	0,13 mm/0,03 mm (0,2 mm max.)
Voile d'arbre à cames	0,05 mm max.	0,05 mm max.
Longueur libre du ressort du tendeur de chaîne d'arbre à cames	73,7 mm	73,7 mm
Embrayage/transmission primaire		
Commande primaire	Type Pignon Rapport de réduction 1,75 (105/60)	Pignon 1,75 (105/60)
Embrayage	Type Humide, à disques multiples	Humide, à disques multiples
Nombre de disques de friction	9	9
Planéité du disque	0,15 mm (0,2 mm)	0,15 mm (0,2 mm)
Epaisseur de disque de friction (standard)	3,80mm - 0,0 + 0,80mm	3,80mm - 0,0 + 0,80mm
Epaisseur de disque de friction (limite de service)	3,60mm	3,60mm
Jeu de cale d'embrayage	0,125 mm/0,075 mm	0,125 mm/0,075 mm
Diamètre d'alésage de maître-cylindre d'embrayage	14,0 mm	14,0 mm
Diamètre d'alésage de cylindre récepteur d'embrayage	33,6 mm	33,6 mm
Liquide d'embrayage préconisé	Liquide de frein et d'embrayage universel Shell DOT 4	Liquide de frein et d'embrayage universel Shell DOT 4

Caractéristiques	DAYTONA SUPER 3	SPEED TRIPLE
Piston/vilebrequin		
Diamètre d'alésage de cylindre	76,05 mm/76,03 mm Cyl. N°1 et 3 76,05 mm/76,04 mm Cyl. N°2	76,05 mm/76,03 mm Cyl. N°1 et 3 76,05 mm/76,04 mm Cyl. N°2
Diamètre de piston (à 90° de l'axe du piston)	75,98 mm/75,96 mm Cyl. N°1 et 3 75,98 mm/75,97 mm Cyl. N°2	75,98 mm/75,96 mm Cyl. N°1 et 3 75,98 mm/75,97 mm Cyl. N°2
Jeu de segment dans la gorge	Supérieur 0,06 mm/0,02 mm Second 0,06 mm/0,02 mm	0,06 mm/0,02 mm 0,06 mm/0,02 mm
Largeur de gorge de segment	Supérieur 1,03 mm/1,01 mm Second 1,03 mm/1,01 mm Huile 2,03 mm/2,01 mm	1,03 mm/1,01 mm 1,03 mm/1,01 mm 2,03 mm/2,01 mm
Coupe de segment (en place dans l'alésage)	Supérieur 0,20 mm/0,41 mm Second 0,35 mm/0,56 mm Huile 0,29 mm/0,85 mm	0,20 mm/0,41 mm 0,35 mm/0,56 mm 0,29 mm/0,85 mm
Diamètre d'alésage d'axe de piston dans le piston	19,008 mm/19,002 mm	19,008 mm/19,002 mm
Diamètre d'axe de piston	19,000 mm/18,995 mm	19,000 mm/18,995 mm
Diamètre de pied de bielle	19,034 mm/19,016 mm	19,034 mm/19,016 mm
Jeu latéral de tête de bielle	0,3 mm/0,15 mm (0,5 mm max.)	0,3 mm/0,15 mm (0,5 mm max.)
Diamètre de maneton	40,965 mm/40,951 mm	40,965 mm/40,951 mm
Jeu de coussinet de tête de bielle	0,066 mm/0,036 mm (0,1 mm max.)	0,066 mm/0,036 mm (0,1 mm max.)
Diamètre de tourillon	37,981 mm/37,965 mm	37,981 mm/37,965 mm
Jeu de coussinet de palier de vilebrequin	0,044 mm/0,020 mm (0,1 mm max.)	0,044 mm/0,020 mm (0,1 mm max.)
Jeu axial du vilebrequin	0,20 mm/0,05 mm (0,4 mm max.)	0,20 mm/0,05 mm (0,4 mm max.)
Boîte de vitesses		
Type	6 rapports à engrènement constant	5 rapports, à engrènement constant
Rapports de démultiplication	1ère 2,733 (41/15) 2ème 1,947 (37/19) 3ème 1,545 (34/22) 4ème 1,291 (31/24) 5ème 1,154 (30/26) 6ème 1,074 (29/27)	2,733 (41/15) 1,947 (37/19) 1,545 (34/22) 1,291 (31/24) 1,154 (30/26) P/A
Epaisseur de fourchette de sélecteur de vitesses	5,9 mm/5,8 mm (5,7 mm min.)	5,9 mm/5,8 mm (5,7 mm min.)
Largeur de gorge de sélecteur de vitesses	6,1 mm/6,0 mm (6,25 mm max.)	6,1 mm/6,0 mm (6,25 mm max.)
Jeu de fourchette de sélecteur de vitesses dans la gorge	0,55 max.	0,55 max.
Réduction finale	Chaîne	Chaîne
Rapport de réduction finale	2,5 (43/17)	2,5 (43/17)
Type de chaîne	Regina 136 ORP	Regina 136 ORP
Nombre de maillons	110 maillons, sans fin	110 maillons, sans fin
Longueur de 20 maillons	319 mm max.	319 mm max.
Jeu de chaîne de transmission	35,0-40,0 mm	35,0-40,0 mm
Graissage		
Graissage sous pression et carter humide	4,00 l	4,00 l
Contenance en huile (y compris filtre)	Huile moteur entièrement synthétique 5W/40 répondant à la spécification API SG	Huile moteur semi-synthétique 10W/40 répondant à la spécification API SG
Huile préconisée	40,0 lb/in ² min. (à une température d'huile de 80°C.) (à 5.000 tr/mn)	40,0 lb/in ² min. (à une température d'huile de 80°C.) (à 5.000 tr/mn)
Pression d'huile (dans la galerie principale)	0,15 mm (0,2 max.)	0,15 mm (0,2 max.)
Jeu d'extrémité de rotor de pompe à huile	0,22 mm/0,15 mm (0,35 mm max.)	0,22 mm/0,15 mm (0,35 mm max.)
Jeu de corps de pompe à huile	0,02 mm/0,007 (0,1 mm max.)	0,02 mm/0,007 (0,1 mm max.)
Jeu axial du rotor de pompe à huile		
Système d'allumage		
Type	Transistorisé, à induction	Transistorisé, à induction
Calage de l'allumage	Statique Repère "F" sur le rotor Ralenti 5° avant PMH à 1000 tr/min Avance maximale 26° à 6500 tr/min	Repère "F" sur le rotor 5° avant PMH à 1000 tr/min 26° à 6500 tr/min
Limiteur électronique de régime	9.700 tr/min	9.700 tr/min
Entrefer de bobine de capteur	0,8 mm/0,6 mm	0,8 mm/0,6 mm
Résistance de bobine de capteur	530 ohms	530 ohms
Résistance de basse tension de bobine d'allumage	0,6 ohms	0,6 ohms
Résistance de haute tension de bobine d'allumage	10,5 kohms	10,5 kohms
Type de bougie	NGK DPR 9EA-9	NGK DPR 9EA-9
Ecartement d'électrode de bougie	0,8 mm - 0,9 mm	0,8 mm - 0,9 mm

Caractéristiques	DAYTONA SUPER 3	SPEED TRIPLE
Système d'alimentation		
Type de carburant	Sans plomb (95 RON)	Sans plomb (95 RON)
Contenance du réservoir (y compris réserve)	25 l (5,5 Imp gal)	25 l (5,5 Imp gal)
Capacité de réserve	5 l (1,1 Imp gal)	5 l (1,1 Imp gal)
Témoin d'avertissement de bas niveau	7 l (1,5 Imp gal)	7 l (1,5 Imp gal)
Robinet de carburant	A commande par dépression, à coupure automatique	A commande par dépression, à coupure automatique
Carburateurs		
Type	MIKUNI BST 36 mm Flat Slide CV	MIKUNI BST 36 mm Flat Slide CV
Ralenti	1000 tr/min ± 50 tr/min	1000 tr/min ± 50 tr/min
Venturi	34,5	34,5
Niveau du flotteur (depuis le plan du joint)	14,5 mm	14,5 mm
Niveau de carburant (au-dessus du plan de joint)	1,5 mm	1,5 mm
Vis pilote	Desserrage de 2 tours	Desserrage de 2 tours
Circuit de refroidissement		
Mélange de liquide de refroidissement	Eau distillée/antigel en proportions égales	Eau distillée/antigel en proportions égales
Type d'antigel	Antigel Shell Safe Plus	Antigel Shell Safe Plus
Point de congélation	-35°C	-35°C
Contenance du circuit de refroidissement	2,8 l	2,8 l
Pression d'ouverture du bouchon du radiateur	1,1 bar	1,1 bar
Température d'ouverture de thermostat	83°C	83°C
Température d'enclenchement de contacteur de ventilateur de refroidissement	99°C	99°C
Suspension		
Course de fourche avant	150 mm	150 mm
Huile de fourche préconisée	SAE 5	SAE 10
Niveau d'huile (sans ressort)	139 mm (compression totale)	141 mm (compression totale)
Débattement de roue arrière	126 mm	126 mm
Graisse pour roulement de suspension arrière	Graisse Shell Retinax LX	Graisse Shell Retinax LX
Freins		
Avant – type	Etriers à 6 pistons à commande hydraulique agissant sur des disques jumelés flottants	Etriers coulissants à 4 pistons à commande hydraulique agissant sur des disques jumelés flottants
Diamètre de piston d'étrier	2 x 30,2 mm, 2 x 25,4 mm, 2 x 22,0 mm	2 x 33,96 mm & 2 x 30,23 mm
Diamètre de disque	310,0 mm	310,0 mm
Epaisseur de disque	5,0 mm (4,5 mm min.)	5,0 mm (4,5 mm min.)
Voile maximum du disque	0,15 mm (0,3 mm max.)	0,15 mm (0,3 mm max.)
Maître-cylindre	15,8 mm de diamètre, à tolérances rapprochées.	15,8 mm de diamètre.
Liquide préconisé	Liquide de frein et d'embrayage universel Shell DOT 4	Liquide de frein et d'embrayage universel Shell DOT 4
Arrière – type	Etrier coulissant à deux pistons à commande hydraulique agissant sur un disque arrière fixe unique	Etrier coulissant à deux pistons à commande hydraulique agissant sur un disque arrière fixe unique
Diamètre de piston d'étrier	2 x 27,0 mm	2 x 27,0 mm
Diamètre de disque	255,0 mm	255,0 mm
Epaisseur de disque	6,0 mm (5,0 mm min.)	6,0 mm (5,0 mm min.)
Voile maximum du disque	0,1 mm (0,3 mm max.)	0,1 mm (0,3 mm max.)
Maître-cylindre	14,0 mm de diamètre	14,0 mm de diamètre.
Liquide préconisé	Réservoir à distance Liquide de frein et d'embrayage universel Shell DOT 4	Réservoir à distance Liquide de frein et d'embrayage universel Shell DOT 4
Roues et pneumatiques		
Voile axial de jante de roue avant	0,5 mm	0,5 mm
Voile radial de jante de roue avant	0,8 mm	0,8 mm
Pneus avant	Consultez le manuel du conducteur pour les détails des pneus homologués pour les modèles de chaque année 120/70 ZR17	Consultez le manuel du conducteur pour les détails des pneus homologués pour les modèles de chaque année
Pression de gonflage de pneu avant (à froid)	2,5 kg/cm ² (36 lb/in ²)	2,5 kg/cm ² (36 lb/in ²)
Profondeur minimale de sculpture de pneu avant	2,0 mm	2,0 mm
Voile axial de jante de roue arrière	0,5 mm	0,5 mm
Voile radial de jante de roue arrière	0,8 mm	0,8 mm
Pneus arrière	Consultez le manuel du conducteur pour les détails des pneus homologués pour les modèles de chaque année 180/60 ZR17	Consultez le manuel du conducteur pour les détails des pneus homologués pour les modèles de chaque année
Pression de gonflage de pneu arrière (à froid)	2,9 kg/cm ² (41 lb/in ²)	2,9 kg/cm ² (41 lb/in ²)
Profondeur minimale des sculptures du pneu arrière	2,0 mm – jusqu'à 130 km/h (80 mph) 3,0 mm – plus de 130 km/h (80 mph)	2,0 mm – jusqu'à 130 km/h (80 mph) 3,0 mm – plus de 130 km/h (80 mph)



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

Caractéristiques	DAYTONA SUPER 3	SPEED TRIPLE
Cadre		
Type de cadre	Ossature en acier à haute tension de grand diamètre, chargée par le moteur	Ossature en acier à haute tension de grand diamètre, chargée par le moteur
Longueur totale	2152 mm	2152 mm
Largeur totale	760 mm	760 mm
Hauteur totale	1185 mm	1185 mm
Garde au sol	138 mm	138 mm
Empattement	1490 mm	1490 mm
Hauteur de selle	790 mm	790 mm
Inclinaison de direction	27° par rapport à la verticale	27° par rapport à la verticale
Chasse	105 mm	105 mm
Poids à sec	Consultez le manuel du conducteur	Consultez le manuel du conducteur
Charge utile maximale	181 kg	181 kg
Equipped électrique		
Type de batterie	YUASA YB14L-A2	YUASA YB14L-A2
Débit de batterie	12 V - 14 AH	12 V - 14 AH
Débit d'alternateur	12 V - 25 A	12 V - 25 A
Tension régulée	14,5 V à 5.500 tr/min (du moteur)	14,5 V à 5.500 tr/min (du moteur)
Résistance de bobine du stator	Moins de 1,0 ohm	Moins de 1,0 ohm
Résistance de la bobine du rotor	4,0 ohms	4,0 ohms
Diamètre de bague collectrice	14,4 mm (14,0 mm min.)	14,4 mm (14,0 mm min.)
Longueur de balai	10,5 mm (4,5 mm min.)	10,5 mm (4,5 mm min.)
Diamètre de collecteur de démarreur	28,0 mm (27,0 mm min.)	28,0 mm (27,0 mm min.)
Profondeur de gorge de collecteur	0,7 mm (0,2 mm min.)	0,7 mm (0,2 mm min.)
Longueur de balai de démarreur	12,0 mm (8,5 mm min.)	12,0 mm (8,5 mm min.)
Fusibles		
Phare	10 A	10 A
Feu arrière	10 A	10 A
Principal	30 A	30 A
Ventilateur de radiateur	15 A	15 A
Alarme	10 A	10 A
En série (si monté)	5 A (feu stop)	5 A (feu stop)
Eclairages		
Phare	2 x 60/55 W H4 halogène	2 x 60/55 W H4 halogène
Eclairages		
Phare	2 x 60/55 W H4 halogène	2 x 60/55 W H4 halogène
Feu de position	4 W	4 W
Feu arrière	21/5 W	21/5 W
Clignotants	10 W (21 W Japon)	10 W (21 W Japon)

Caractéristiques	TRIDENT/SPRINT 900	TRIDENT 750
Type du moteur	3 cylindres, 12 soupapes, deux arbres à cames en tête	3 cylindres, 12 soupapes, deux arbres à cames en tête
Implantation	Transversal, en ligne	Transversal, en ligne
Cylindrée	885 cm ³	748 cm ³
Alésage x course	76 mm x 65 mm	76 mm x 55 mm
Rapport volumétrique	10,6 : 1	11,0 : 1
Numérotation des cylindres	Gauche à droite (N°3 à côté de la chaîne d'arbre à cames)	Gauche à droite (N°3 à côté de la chaîne d'arbre à cames)
Ordre d'allumage	1-2-3	1-2-3
Puissance maximale	69,5 Kw à 9.000 tr/min†	63,0 Kw à 10.000 tr/min†
Couple maximum	76,5 N.m à 6500 tr/min†	62,6 N.m à 8700 tr/min†
† Les spécifications de puissance et de couple peuvent varier d'après les marchés; consultez votre importateur pour toute information complémentaire.		
Culasse		
Diamètre de tête de soupape	Admission 30,0 mm Echappement 26,0 mm	30,0 mm 26,0 mm
Levée de soupape	Admission 8,9 mm Echappement 8,6 mm	8,9 mm 8,6 mm
Diamètre de tige de soupape	Admission 5,490 mm/5,475 mm (5,47 mm min.) Echappement 5,470 mm/5,455 mm (5,45 mm min.)	5,490 mm/5,475 mm (5,47 mm min.) 5,470 mm/5,455 mm (5,45 mm min.)
Diamètre d'alésage de guide de soupape	5,515 mm/5,500 mm	5,515 mm/5,500 mm
Jeu de la tige de soupape dans le guide	Admission 0,04 mm/0,01 mm (0,07 mm max.) Echappement 0,06 mm/0,03 mm (0,09 mm max.)	0,04 mm/0,01 mm (0,07 mm max.) 0,06 mm/0,03 mm (0,09 mm max.)
Largeur de siège de soupape (dans la culasse)	1,1 mm/0,9 mm (1,5 mm max.)	1,1 mm/0,9 mm (1,5 mm max.)
Largeur de siège de soupape (soupape)	2,5 mm/1,8 mm	2,5 mm/1,8 mm
Angle de siège de soupape	45°	45°
Charge de ressort de soupape à la longueur spécifiée	Intérieur 15 kg min. à 24,0 mm Extérieur 41 kg min. à 26,5 mm	15 kg min. à 24,0 mm 41 kg min. à 26,5 mm
Jeu de soupape	Admission 0,15 mm/0,10 mm Echappement 0,20 mm/0,15 mm	0,15 mm/0,10 mm 0,20 mm/0,15 mm
Diamètre de pousoir de soupape	Bleu 27,993 mm/27,987 mm Rouge 27,986 mm/27,980 mm Blanc 27,979 mm/27,974 mm	27,993 mm/27,987 mm 27,986 mm/27,980 mm 27,979 mm/27,974 mm
Diamètre d'alésage de pousoir de soupape	28,021 mm/28,000 mm	28,021 mm/28,000 mm
Calage de la distribution	Admission Ouverture 21° avant le PMH (à une hauteur de levage de 1,0 mm) Fermeture 50° après PMB (à une hauteur de levage de 1,0 mm) Durée 251° Echappement Ouverture 51° avant PMB (à une hauteur de levage de 1,0 mm) Fermeture 25° après le PMH (à une hauteur de levage de 1,0 mm) Durée 256°	21° avant le PMH (à une hauteur de levage de 1,0 mm) 50° après PMB (à une hauteur de levage de 1,0 mm) 251° 51° avant PMB (à une hauteur de levage de 1,0 mm) 25° après le PMH (à une hauteur de levage de 1,0 mm) 256°
Diamètre de portée d'arbre à cames	22,93 mm/22,90 mm 22,936 mm/22,923 mm (saillie)	22,93 mm/22,90 mm 22,936 mm/22,923 mm (saillie)
Jeu de portée d'arbre à cames	0,12 Max.	0,12 Max.
Diamètre d'alésage de portée d'arbre à cames	23,021 mm/23,000 mm	23,021 mm/23,000 mm
Jeu axial d'arbre à cames	0,13 mm/0,03 mm (0,2 mm max.)	0,13 mm/0,03 mm (0,2 mm max.)
Voile d'arbre à cames	0,05 mm max.	0,05 mm max.
Longueur libre du ressort du tendeur de chaîne d'arbre à cames	73,7 mm	73,7 mm
Embrayage/transmission primaire		
Commande primaire	Type Pignon Rapport de réduction 1,75 (105/60)	Pignon 1,75 (105/60)
Embrayage	Type Humide, à disques multiples	Humide, à disques multiples
Nombre de disques de friction	9	9
Planéité du disque	0,15 mm (0,2 mm)	0,15 mm (0,2 mm)
Épaisseur de disque de friction (standard)	3,80mm - 0,0 + 0,80mm	3,80mm - 0,0 + 0,80mm
Épaisseur de disque de friction (limite de service)	3,60mm	3,60mm
Jeu de cale d'embrayage	0,125 mm/0,075 mm	0,125 mm/0,075 mm
Diamètre d'alésage de maître-cylindre d'embrayage	14,0 mm	14,0 mm
Diamètre d'alésage de cylindre récepteur d'embrayage	33,6 mm	33,6 mm
Liquide d'embrayage préconisé	Liquide de frein et d'embrayage universel Shell DOT 4	Liquide de frein et d'embrayage universel Shell DOT 4

Caractéristiques	TRIDENT/SPRINT 900	TRIDENT 750
Piston/vilebrequin		
Diamètre d'alésage de cylindre	76,05 mm/76,03 mm Cyl. N°1 et 3 76,05 mm/76,04 mm Cyl. N°2	76,05 mm/76,03 mm Cyl. N°1 et 3 76,05 mm/76,04 mm Cyl. N°2
Diamètre de piston (à 90° de l'axe du piston)	75,98 mm/75,96 mm Cyl. N°1 et 3 75,97 mm/75,96 mm Cyl. N°2	75,98 mm/75,96 mm Cyl. N°1 et 3 75,97 mm/75,96 mm Cyl. N°2
Jeu de segment dans la gorge	Supérieur 0,06 mm/0,02 mm Second 0,06 mm/0,02 mm	0,06 mm/0,02 mm 0,06 mm/0,02 mm
Largeur de gorge de segment	Supérieur 1,03 mm/1,01 mm Second 1,03 mm/1,01 mm	1,03 mm/1,01 mm 1,03 mm/1,01 mm
Coupe de segment (en place dans l'alésage)	Huile 2,03 mm/2,01 mm Supérieur 0,20 mm/0,41 mm Second 0,35 mm/0,56 mm Huile 0,29 mm/0,85 mm	2,03 mm/2,01 mm 0,20 mm/0,41 mm 0,35 mm/0,56 mm 0,29 mm/0,85 mm
Diamètre d'alésage d'axe de piston dans le piston	19,008 mm/19,002 mm	19,008 mm/19,002 mm
Diamètre d'axe de piston	19,000 mm/18,995 mm	19,000 mm/18,995 mm
Diamètre de pied de bielle	19,034 mm/19,016 mm	19,034 mm/19,016 mm
Jeu latéral de tête de bielle	0,3 mm/0,15 mm (0,5 mm max.)	0,3 mm/0,15 mm (0,5 mm max.)
Diamètre de maneton	40,960 mm/40,946 mm (40,932 mm min.)	40,960 mm/40,946 mm (40,932 mm min.)
Jeu de coussinet de tête de bielle	0,066 mm/0,036 mm (0,1 mm max.)	0,066 mm/0,036 mm (0,1 mm max.)
Diamètre de tourillon	37,976 mm/37,960 mm (37,936 mm min.)	37,976 mm/37,960 mm (37,936 mm min.)
Jeu de coussinet de palier de vilebrequin	0,044 mm/0,020 mm (0,1 mm max.)	0,044 mm/0,020 mm (0,1 mm max.)
Jeu axial du vilebrequin	0,20 mm/0,05 mm (0,4 mm max.)	0,20 mm/0,05 mm (0,4 mm max.)
Boîte de vitesses		
Type	6 rapports à engrènement constant	6 rapports à engrènement constant
Rapports de démultiplication	1ère 2,733 (41/15) 2ème 1,947 (37/19) 3ème 1,545 (34/22) 4ème 1,291 (31/24) 5ème 1,154 (30/26) 6ème 1,074 (29/27)	2,733 (41/15) 1,947 (37/19) 1,545 (34/22) 1,291 (31/24) 1,154 (30/26) 1,074 (29/27)
Epaisseur de fourchette de sélecteur de vitesses	5,9 mm/5,8 mm (5,7 mm min.)	5,9 mm/5,8 mm (5,7 mm min.)
Largeur de gorge de sélecteur de vitesses	6,1 mm/6,0 mm (6,25 mm max.)	6,1 mm/6,0 mm (6,25 mm max.)
Jeu de fourchette de sélecteur de vitesses dans la gorge	0,55 mm max.	0,55 mm max.
Réduction finale	Chaîne	Chaîne
Rapport de réduction finale	2,7 (46/17) (1995 Sprint, 2,5 43/17)	2,8 (48/17)
Type de chaîne	1991-3, D.I.D. 50ZV 1994, Regina 136 ORP	1991-3, D.I.D. 50ZV 1994, Regina 136 ORP
Nombre de maillons	112, sans fin (1995 Sprint 110 sans fin)	114, sans fin
Longueur de 20 maillons	319 mm max.	319 mm max.
Jeu de chaîne de transmission	35,0-40,0 mm	35,0-40,0 mm
Graissage		
Graissage sous pression et carter humide		
Contenance en huile (y compris filtre)	4,00 l	4,00 l
Huile préconisée	Huile moteur semi-synthétique 10W/40 répondant à la spécification API SG	Huile moteur semi-synthétique 10W/40 répondant à la spécification API SG
Pression d'huile (dans la galerie principale)	40,0 lb/in ² min. (à une température d'huile de 80°C.) (à 5.000 tr/mn)	40,0 lb/in ² min. (à une température d'huile de 80°C.) (à 5.000 tr/mn)
Jeu d'extrémité de rotor de pompe à huile	0,15 mm (0,2 mm max.)	0,15 mm (0,2 mm max.)
Jeu de corps de pompe à huile	0,22 mm/0,15 mm (0,35 mm max.)	0,22 mm/0,15 mm (0,35 mm max.)
Jeu axial du rotor de pompe à huile	0,02 mm/0,007 (0,1 mm max.)	0,02 mm/0,007 (0,1 mm max.)
Système d'allumage		
Type	Transistorisé, à induction	Transistorisé, à induction
Calage de l'allumage	Statique Repère "F" sur le rotor Ralenti 5° avant PMH à 1000 tr/min Avance maximale 26° à 6500 tr/min	Repère "F" sur le rotor 5° avant PMH à 1000 tr/min 35° à 6500 tr/min 11.000 tr/min
Limiteur électronique de régime	9.700 tr/min	9.700 tr/min
Entrefer de bobine de capteur	0,8 mm/0,6 mm	0,8 mm/0,6 mm
Résistance de bobine de capteur	530 ohms	530 ohms
Résistance de basse tension de bobine d'allumage	0,6 ohms	0,6 ohms
Résistance de haute tension de bobine d'allumage	10,5 kohms	10,5 kohms
Type de bougie	NGK DPR 9EA-9	NGK DPR 9EA-9
Ecartement d'électrode de bougie	0,8 mm - 0,9 mm	0,8 mm - 0,9 mm

Caractéristiques	TRIDENT/SPRINT 900	TRIDENT 750
Système d'alimentation		
Type de carburant	Sans plomb (95 RON)	Sans plomb (95 RON)
Contenance du réservoir (y compris réserve)	25 l (5,5 Imp gal)	25 l (5,5 Imp gal)
Capacité de réserve	5 l (1,1 Imp gal)	5 l (1,1 Imp gal)
Témoin d'avertissement de bas niveau	7 l (1,5 Imp gal)	7 l (1,5 Imp gal)
Robinet de carburant	A commande par dépression, à coupure automatique	A commande par dépression, à coupure automatique
Carburateurs		
Type	MIKUNI BST 36 mm Flat Slide CV	MIKUNI BST 36 mm Flat Slide CV
Ralenti	1000 tr/min ± 50 tr/min	1000 tr/min ± 50 tr/min
Venturi	34,5	34,5
Niveau du flotteur (depuis le plan du joint)	14,5 mm	14,5 mm
Niveau de carburant (au-dessus du plan de joint)	1,5 mm	1,5 mm
Vis pilote	CYL. N°1 et 3 – desserrage de 2 tours CYL. N°2 – desserrage de 2,25 tours	CYL. N°1 et 3 – desserrage de 2 tours CYL. N°2 – desserrage de 2,25 tours
Circuit de refroidissement		
Mélange de liquide de refroidissement	Eau distillée/antigel en proportions égales	Eau distillée/antigel en proportions égales
Type d'antigel	Antigel Shell Safe Plus	Antigel Shell Safe Plus
Point de congélation	-35°C	-35°C
Contenance du circuit de refroidissement	2,8 l	2,8 l
Pression d'ouverture du bouchon du radiateur	1,1 bar	1,1 bar
Température d'ouverture de thermostat	83°C	83°C
Température d'enclenchement de contacteur de ventilateur de refroidissement	105°C	105°C
Résistance de sonde d'indicateur de température	255-310 ohms à 60°C	255-310 ohms à 60°C
Suspension (Trident)		
Course de fourche avant	150 mm	150 mm
Huile de fourche préconisée	SAE 10	SAE 10
Niveau d'huile (sans ressort)	94 mm (compression totale) jusqu'au NIV 4901 109 mm (compression totale) à partir du NIV 4902	94 mm (compression totale) jusqu'au NIV 4901 109 mm (compression totale) à partir du NIV 4902
Passage de roue avant	25,0 mm (au-dessus de la face supérieure de la fourche)	25,0 mm (au-dessus de la face supérieure de la fourche)
Débattement de roue arrière	126 mm	126 mm
Graisse pour roulement de suspension arrière	Graisse Shell Retinax LX	Graisse Shell Retinax LX
Suspension (Sprint)		
Course de fourche avant	150 mm	
Huile de fourche préconisée	SAE 10 jusqu'au NIV 11541 SAE 15 à partir du NIV 11542	
Niveau d'huile (sans ressort)	109 mm (compression totale) jusqu'au NIV 7491 117 mm (compression totale) à partir du NIV 7492	
Passage de roue avant	25,0 mm (au-dessus de la face supérieure de la fourche)	
Débattement de roue arrière	126 mm	
Graisse pour roulement de suspension arrière	Graisse Shell Retinax LX	
Freins †		
Avant – type	Etriers coulissants à deux pistons à commande hydraulique agissant sur deux disques fixes	Etriers coulissants à deux pistons à commande hydraulique agissant sur deux disques fixes
Diamètre de piston d'étrier	2 x 27,0 mm	2 x 27,0 mm
Diamètre de disque	296,0 mm	296,0 mm
Epaisseur de disque	5,0 mm (4,5 mm min.)	5,0 mm (4,5 mm min.)
Voile maximum du disque	0,15 mm (0,3 mm max.)	0,15 mm (0,3 mm max.)
Maître-cylindre	14,0 mm de diamètre.	14,0 mm de diamètre.
Liquide préconisé	Liquide de frein et d'embrayage universel Shell DOT 4	Liquide de frein et d'embrayage universel Shell DOT 4
Arrière – type	Etrier coulissant à deux pistons à commande hydraulique agissant sur un disque arrière fixe unique	Etrier coulissant à deux pistons à commande hydraulique agissant sur un disque arrière fixe unique
Diamètre de piston d'étrier	2 x 27,0 mm	2 x 27,0 mm
Diamètre de disque	255,0 mm	255,0 mm
Epaisseur de disque	6,0 mm (5,0 mm min.)	6,0 mm (5,0 mm min.)
Voile maximum du disque	0,1 mm (0,3 mm max.)	0,1 mm (0,3 mm max.)
Maître-cylindre	14,0 mm de diamètre.	14,0 mm de diamètre.
Liquide préconisé	Réservoir à distance Liquide de frein et d'embrayage universel Shell DOT 4	Réservoir à distance Liquide de frein et d'embrayage universel Shell DOT 4

† à partir du NIV 9083, les freins avant du modèle Sprint sont les mêmes que sur la Daytona 1200.

Caractéristiques	TRIDENT/SPRINT 900	TRIDENT 750
Roues et pneumatiques		
Voile axial de jante de roue avant	0,5 mm	0,5 mm
Voile radial de jante de roue avant	0,8 mm	0,8 mm
Pneus avant	Consultez le manuel du conducteur pour les détails des pneus homologués pour les modèles de chaque année	
Pression de gonflage de pneu avant (à froid)	2,5 kg/cm ² (36 lb/in ²)	2,5 kg/cm ² (36 lb/in ²)
Profondeur minimale de sculpture de pneu avant	2,0 mm	2,0 mm
Voile axial de jante de roue arrière	0,5 mm	0,5 mm
Voile radial de jante de roue arrière	0,8 mm	0,8 mm
Pneus arrière	Consultez le manuel du conducteur pour les détails des pneus homologués pour les modèles de chaque année	
Pression de gonflage de pneu arrière (à froid)	2,9 kg/cm ² (41 lb/in ²)	2,9 kg/cm ² (41 lb/in ²)
Profondeur minimale des sculptures du pneu arrière	2,0 mm – jusqu'à 130 km/h (80 mph) 3,0 mm – plus de 130 km/h (80 mph)	2,0 mm – jusqu'à 130 km/h (80 mph) 3,0 mm – plus de 130 km/h (80 mph)



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

Cadre

Type de cadre	Ossature en acier à haute tension de grand diamètre, chargée par le moteur	Ossature en acier à haute tension de grand diamètre, chargée par le moteur
Longueur totale	2152 mm	2152 mm
Largeur totale	760 mm	760 mm
Hauteur totale	1090 mm (1265 mm Sprint)	1090 mm
Garde au sol	138 mm (158 mm jusqu'au NIV 4901)	138 mm (158 mm jusqu'au NIV 4901)
Empattement	1510 mm (1490 mm Sprint)	1490 mm
Hauteur de selle	775 mm	775 mm
Inclinaison de direction	27° par rapport à la verticale	27° par rapport à la verticale
Chasse	105 mm	105 mm
Poids à sec	Consultez le manuel du conducteur	Consultez le manuel du conducteur
Charge utile maximale	181 kg	181 kg

Équipement électrique

Type de batterie	YUASA YB14L-A2	YUASA YB14L-A2
Débit de batterie	12 V – 14 AH	12 V – 14 AH
Débit d'alternateur	12 V – 25 A	12 V – 25 A
Tension régulée	14,5 V à 5.500 tr/min (du moteur)	14,5 V à 5.500 tr/min (du moteur)
Résistance de bobine du stator	Moins de 1,0 ohm	Moins de 1,0 ohm
Résistance de la bobine du rotor	4,0 ohms	4,0 ohms
Diamètre de bague collectrice	14,4 mm (14,0 mm min.)	14,4 mm (14,0 mm min.)
Longueur de balai	10,5 mm (4,5 mm min.)	10,5 mm (4,5 mm min.)
Diamètre de collecteur de démarreur	28,0 mm (27,0 mm min.)	28,0 mm (27,0 mm min.)
Profondeur de gorge de collecteur	0,7 mm (0,2 mm min.)	0,7 mm (0,2 mm min.)
Longueur de balai de démarreur	12,0 mm (8,5 mm min.)	12,0 mm (8,5 mm min.)
Fusibles	Phare 10 A	10 A
	Feu arrière 10 A	10 A
	Principal 30 A	30 A
	Ventilateur de radiateur 15 A (10 A jusqu'au NIV 4901)	15 A (10 A jusqu'au NIV 4901)
	Alarme 10 A	10 A
	En série (si monté) 5 A (feu stop)	5 A (feu stop)
Eclairages	Phare *60/55 W H4 halogène	60/55 W H4 halogène
	Feu de position 4 W	4 W
	Feu arrière 21/5 W	21/5 W
	Clignotants 10 W (21 W Japon)	10 W (21 W Japon)
	*Sprint 2 x 60/55 W H4 halogène	

Caractéristiques	TIGER 900	THUNDERBIRD 900
Type du moteur	3 cylindres, 12 soupapes, deux arbres à cames en tête	3 cylindres, 12 soupapes, deux arbres à cames en tête
Implantation	Transversal, en ligne	Transversal, en ligne
Cylindrée	885 cm ³	885 cm ³
Alésage x course	76 mm x 65 mm	76 mm x 65 mm
Rapport volumétrique	10,6 : 1	10,0 : 1
Numérotation des cylindres	Gauche à droite (N°3 à côté de la chaîne d'arbre à cames)	Gauche à droite (N°3 à côté de la chaîne d'arbre à cames)
Ordre d'allumage	1-2-3	1-2-3
Puissance maximale	62,5 kW (85 PS) à 8.000 tr/min	70 PS à 8.000 tr/min
Couple maximum	82,0 N.m à 6000 tr/min	72,0 N.m à 4800 tr/min
Culasse		
Diamètre de tête de soupape	Admission 30,0 mm Echappement 26,0 mm	30,0 mm 26,0 mm
Levée de soupape	Admission 7,1 mm Echappement 7,0 mm	7,1 mm 7,0
Diamètre de tige de soupape	Admission 5,490 mm/5,475 mm (5,47 mm min.) Echappement 5,470 mm/5,455 mm (5,45 mm min.)	5,490 mm/5,475 mm (5,47 mm min.) 5,470 mm/5,455 mm (5,45 mm min.)
Diamètre d'alésage de guide de soupape	5,515 mm/5,500 mm	5,515 mm/5,500 mm
Jeu de la tige de soupape dans le guide	Admission 0,04 mm/0,01 mm (0,07 mm max.) Echappement 0,06 mm/0,03 mm (0,09 mm max.)	0,04 mm/0,01 mm (0,07 mm max.) 0,06 mm/0,03 mm (0,09 mm max.)
Largeur de siège de soupape (dans la culasse)	1,1 mm/0,9 mm (1,5 mm max.)	1,1 mm/0,9 mm (1,5 mm max.)
Largeur de siège de soupape (soupape)	2,5 mm/1,8 mm	2,5 mm/1,8 mm
Angle de siège de soupape	45°	45°
Charge de ressort de soupape à la longueur spécifiée	Intérieur 15 kg min. à 24,0 mm Extérieur 41 kg min. à 26,5 mm	15 kg min. à 24,0 mm 41 kg min. à 26,5 mm
Jeu de soupape	Admission 0,15 mm/0,10 mm Echappement 0,20 mm/0,15 mm	0,15 mm/0,10 mm 0,20 mm/0,15 mm
Diamètre de poussoir de soupape	Bleu 27,993 mm/27,987 mm Rouge 27,986 mm/27,980 mm Blanc 27,979 mm/27,974 mm	27,993 mm/27,987 mm 27,986 mm/27,980 mm 27,979 mm/27,974 mm
Diamètre d'alésage de poussoir de soupape	28,021 mm/28,000 mm	28,021 mm/28,000 mm
Calage de la distribution		
Admission	Ouverture 01° avant le PMH (à une hauteur de levage de 1,0 mm) Fermeture 30° après PMB (à une hauteur de levage de 1,0 mm) Durée 211°	01° avant le PMH (à une hauteur de levage de 1,0 mm) 30° après PMB (à une hauteur de levage de 1,0 mm) 211°
Echappement	Ouverture 28° avant PMB (à une hauteur de levage de 1,0 mm) Fermeture 02° après le PMH (à une hauteur de levage de 1,0 mm) Durée 210°	28° avant PMB (à une hauteur de levage de 1,0 mm) 02° après le PMH (à une hauteur de levage de 1,0 mm) 210°
Diamètre de portée d'arbre à cames	22,93 mm/22,90 mm 22,936 mm/22,923 mm (saillie)	22,93 mm/22,90 mm 22,936 mm/22,923 mm (saillie)
Jeu de portée d'arbre à cames	0,12 Max.	0,12 Max.
Diamètre d'alésage de portée d'arbre à cames	23,021 mm/23,000 mm	23,021 mm/23,000 mm
Jeu axial d'arbre à cames	0,13 mm/0,03 mm (0,2 mm max.)	0,13 mm/0,03 mm (0,2 mm max.)
Voile d'arbre à cames	0,05 mm max.	0,05 mm max.
Longueur libre du ressort du tendeur de chaîne d'arbre à cames	73,7 mm	73,7 mm
Embrayage/transmission primaire		
Commande primaire	Type Pignon Rapport de réduction 1,75 (105/60)	Pignon 1,75 (105/60)
Embrayage	Type Humide, à disques multiples	Humide, à disques multiples
Nombre de disques de friction	9	9
Planéité du disque	0,15 mm (0,2 mm)	0,15 mm (0,2 mm)
Epaisseur de disque de friction (standard)	3,80mm - 0,0+0,80mm	3,80mm - 0,0 + 0,80mm
Epaisseur de disque de friction (limite de service)	3,60mm	3,60mm
Jeu de cale d'embrayage	0,125 mm/0,075 mm	0,125 mm/0,075 mm
Diamètre d'alésage de maître-cylindre d'embrayage	14,0 mm	14,0 mm
Diamètre d'alésage de cylindre récepteur d'embrayage	33,6 mm	33,6 mm
Liquide d'embrayage préconisé	Liquide de frein et d'embrayage universel Shell DOT 4	Liquide de frein et d'embrayage universel Shell DOT 4

Caractéristiques	TIGER 900	THUNDERBIRD 900
Piston/Vilebrequin		
Diamètre d'alésage de cylindre	76,05 mm/76,03 mm Cyl. N°1 et 3 76,05 mm/76,04 mm Cyl. N°2	76,05 mm/76,03 mm Cyl. N°1 et 3 76,05 mm/76,04 mm Cyl. N°2
Diamètre de piston (à 90° de l'axe du piston)	75,98 mm/75,96 mm Cyl. N°1 et 3 75,97 mm/75,96 mm Cyl. N°2	75,98 mm/75,96 mm Cyl. N°1 et 3 75,97 mm/75,96 mm Cyl. N°2
Jeu de segment dans la gorge	Supérieur 0,06 mm/0,02 mm Second 0,06 mm/0,02 mm	0,06 mm/0,02 mm 0,06 mm/0,02 mm
Largeur de gorge de segment	Supérieur 1,03 mm/1,01 mm	1,03 mm/1,01 mm
	Second 1,03 mm/1,01 mm	1,03 mm/1,01 mm
	Huile 2,03 mm/2,01 mm	2,03 mm/2,01 mm
Coupe de segment (en place dans l'alésage)	Supérieur 0,20 mm/0,41 mm	0,20 mm/0,41 mm
	Second 0,35 mm/0,56 mm	0,35 mm/0,56 mm
	Huile 0,29 mm/0,85 mm	0,29 mm/0,85 mm
Diamètre d'alésage d'axe de piston dans le piston	19,008 mm/19,002 mm	19,008 mm/19,002 mm
Diamètre d'axe de piston	19,000 mm/18,995 mm	19,000 mm/18,995 mm
Diamètre de pied de bielle	19,034 mm/19,016 mm	19,034 mm/19,016 mm
Jeu latéral de tête de bielle	0,3 mm/0,15 mm (0,5 mm max.)	0,3 mm/0,15 mm (0,5 mm max.)
Diamètre de maneton	40,960 mm/40,946 mm (40,932 mm min.)	40,960 mm/40,946 mm (40,932 mm min.)
Jeu de coussinet de tête de bielle	0,066 mm/0,036 mm (0,1 mm max.)	0,066 mm/0,036 mm (0,1 mm max.)
Diamètre de tourillon	37,976 mm/37,960 mm (37,936 mm min.)	37,976 mm/37,960 mm (37,936 mm min.)
Jeu de coussinet de palier de vilebrequin	0,044 mm/0,020 mm (0,1 mm max.)	0,044 mm/0,020 mm (0,1 mm max.)
Jeu axial du vilebrequin	0,20 mm/0,05 mm (0,4 mm max.)	0,20 mm/0,05 mm (0,4 mm max.)
Boîte de vitesses		
Type	6 rapports à engrènement constant	5 rapports à engrènement constant
Rapports de démultiplication	1ère 2,733 (41/15) 2ème 1,947 (37/19) 3ème 1,545 (34/22) 4ème 1,291 (31/24) 5ème 1,154 (30/26) 6ème 1,074 (29/27)	2,733 (41/15) 1,947 (37/19) 1,545 (34/22) 1,291 (31/24) 1,154 (30/26) -
Epaisseur de fourchette de sélecteur de vitesses	5,9 mm/5,8 mm (5,7 mm min.)	5,9 mm/5,8 mm (5,7 mm min.)
Largeur de gorge de sélecteur de vitesses	6,1 mm/6,0 mm (6,25 mm max.)	6,1 mm/6,0 mm (6,25 mm max.)
Jeu de fourchette de sélecteur de vitesses dans la gorge	0,55 mm max	0,55 mm max
Réduction finale	Chaîne	Chaîne
Rapport de réduction finale	2,66 (48/18)	2,50 (43/17)
Type de chaîne	1993, D.I.D. 50ZV 1994, Regina 136 ORP	Regina 136 ORP
Nombre de maillons	114, sans fin	110, sans fin
Longueur de 20 maillons	319 mm max.	319 mm max.
Jeu de chaîne de transmission	35,0-40,0 mm	25,0-30,0 mm
Graissage		
Graissage sous pression et carter humide		
Contenance en huile (y compris filtre)	4,00 l	4,00 l
Huile préconisée	Huile moteur semi-synthétique 10W/40 répondant à la spécification API SG	Huile moteur semi-synthétique 10W/40 répondant à la spécification API SG
Pression d'huile (dans la galerie principale)	40,0 lb/in ² min. (à une température d'huile de 80°C.) (à 5.000 tr/min)	40,0 lb/in ² min. (à une température d'huile de 80°C.) (à 5.000 tr/min)
Jeu d'extrémité de rotor de pompe à huile	0,15 mm (0,2 mm max.)	0,15 mm (0,2 mm max.)
Jeu de corps de pompe à huile	0,22 mm/0,15 mm (0,35 mm max.)	0,22 mm/0,15 mm (0,35 mm max.)
Jeu axial du rotor de pompe à huile	0,02 mm/0,007 (0,1 mm max.)	0,02 mm/0,007 (0,1 mm max.)
Système d'allumage		
Type	Transistorisé, à induction	Transistorisé, à induction
Calage de l'allumage	Statique Repère "F" sur le rotor	Repère "F" sur le rotor
	Ralenti 5° avant PMH à 1000 tr/min	5° avant PMH à 1000 tr/min
	Avance maximale 29° à 6500 tr/min	30° à 6500 tr/min
Limiteur électronique de régime	8.750 tr/min	8.750 tr/min
Entrefer de bobine de capteur	0,8 mm/0,6 mm	0,8 mm/0,6 mm
Résistance de bobine de capteur	530 ohms	530 ohms
Résistance de basse tension de bobine d'allumage	0,6 ohms	0,6 ohms
Résistance de haute tension de bobine d'allumage	10,5 kohms	10,5 kohms
Type de bougie	NGK DPR 9EA-9	NGK DPR 9EA-9
Ecartement d'électrode de bougie	0,8 mm - 0,9 mm	0,8 mm - 0,9 mm

Caractéristiques	TIGER 900	THUNDERBIRD 900
Système d'alimentation		
Type de carburant	Sans plomb (95 RON)	Sans plomb (95 RON)
Contenance du réservoir (y compris réserve)	25 l (5,5 Imp gal)	15 l (3,3 Imp gal)
Capacité de réserve	5 l (1,1 Imp gal)	4 l (0,9 Imp gal)
Témoin d'avertissement de bas niveau	7 l (1,5 Imp gal)	-
Robinet de carburant	Mécanique, alimentée par gravité.	Mécanique, alimentée par gravité.
Carburateurs		
Type	MIKUNI BST 36 mm Flat Slide CV	MIKUNI BST 36 mm Flat Slide CV
Ralenti	1000 tr/min ± 50 tr/min	1000 tr/min ± 50 tr/min
Venturi	34,5	34,5
Niveau du flotteur (depuis le plan du joint)	14,5 mm	14,5 mm
Niveau du flotteur (au-dessus du plan du joint)	1,5 mm	1,5 mm
Vis pilote	CYL. N°1 et 3 – desserrage de 2 tours CYL. N°2 – desserrage de 2,25 tours	CYL. N°1 et 3 – desserrage de 2 tours CYL. N°2 – desserrage de 2,25 tours
Circuit de refroidissement		
Mélange de liquide de refroidissement	Eau distillée/antigel en proportions égales	Eau distillée/antigel en proportions égales
Type d'antigel	Antigel Shell Safe Plus	Antigel Shell Safe Plus
Point de congélation	-35°C	-35°C
Contenance du circuit de refroidissement	2,8 l	2,8 l
Pression d'ouverture du bouchon du radiateur	1,1 bar	1,1 bar
Température d'ouverture de thermostat	83°C	83°C
Température d'enclenchement de contacteur de ventilateur de refroidissement	99°C	100°C
Résistance de sonde d'indicateur de température	255-310 ohms à 60°C	255-310 ohms à 60°C
Suspension		
Course de fourche avant	235 mm	150 mm
Huile de fourche préconisée	SAE 10	SAE 15
Niveau d'huile (sans ressort)	130 mm (compression totale)	109 mm (compression totale)
Débattement de roue arrière	200 mm	110 mm
Graisse pour roulement de suspension arrière	Graisse Shell Retinax LX	Graisse Shell Retinax LX
Freins		
Avant – type	Etriers coulissants à deux pistons à commande hydraulique agissant sur deux disques fixes	Etriers coulissants à deux pistons à commande hydraulique agissant sur un disque fixe unique
Diamètre de piston d'étrier	2 x 27,0 mm	2 x 27,0 mm
Diamètre de disque	276 mm	320 mm
Epaisseur de disque	5,0 mm (4,5 mm min.)	5,0 mm
Voile maximum du disque	0,15 mm (0,3 mm max.)	0,15 mm (0,3 mm max.)
Maître-cylindre	14,0 mm de diamètre.	11,0 mm de diamètre.
Liquide préconisé	Liquide de frein et d'embrayage universel Shell DOT 4	Liquide de frein et d'embrayage universel Shell DOT 4
Arrière – type	Etrier coulissant à deux pistons à commande hydraulique agissant sur un disque arrière fixe unique	Etrier coulissant à deux pistons à commande hydraulique agissant sur un disque arrière fixe unique
Diamètre de piston d'étrier	2 x 27,0 mm	2 x 27,0 mm
Diamètre de disque	255,0 mm	285,0 mm
Epaisseur de disque	6,0 mm (5,0 mm min.)	6,0 mm
Voile maximum du disque	0,1 mm (0,3 mm max.)	0,15 mm (0,3 mm max.)
Maître-cylindre	14,0 mm de diamètre. Réservoir à distance	14,0 mm de diamètre. Réservoir à distance
Liquide préconisé	Liquide de frein et d'embrayage universel Shell DOT 4	Liquide de frein et d'embrayage universel Shell DOT 4

Caractéristiques	TIGER 900	THUNDERBIRD 900
Roues et pneumatiques		
Voile axial de jante de roue avant	0,5 mm	0,5 mm
Voile radial de jante de roue avant	0,8 mm	0,8 mm
Pneus avant	Consultez le manuel du conducteur pour les détails des pneus homologués pour les modèles de chaque année	
Pression de gonflage de pneu avant (à froid)	2,1 kg/cm ²	2,5 kg/cm ²
Profondeur minimale de sculpture de pneu avant	2,0 mm	2,0 mm
Voile axial de jante de roue arrière	0,5 mm	0,5 mm
Voile radial de jante de roue arrière	0,8 mm	0,8 mm
Pneus arrière	Consultez le manuel du conducteur pour les détails des pneus homologués pour les modèles de chaque année	
Pression de gonflage de pneu arrière (à froid)	2,3 kg/cm ²	2,9 kg/cm ²
Profondeur minimale des sculptures du pneu arrière	2,0 mm – jusqu'à 130 km/h (80 mph) 3,0 mm – plus de 130 km/h (80 mph)	2,0 mm – jusqu'à 130 km/h (80 mph) 3,0 mm – plus de 130 km/h (80 mph)



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

Cadre

Type de cadre	Ossature en acier à haute tension de grand diamètre, chargée par le moteur	Ossature en acier à haute tension de grand diamètre, chargée par le moteur
Longueur totale	2290 mm	2250 mm
Largeur totale	920 mm	860 mm
Hauteur totale	1345 mm	1150 mm
Empattement	1550 mm	1550 mm
Hauteur de selle	850 mm	750 mm
Inclinaison de direction	27° par rapport à la verticale	27° par rapport à la verticale
Chasse	96 mm	106 mm
Poids à sec	Consultez le manuel du conducteur	Consultez le manuel du conducteur
Charge utile maximale	181 kg	181 kg

Équipement électrique

Type de batterie	YUASA YB14L-A2	YUASA YB14L-A2
Débit de batterie	12 V – 14 AH	12 V – 14 AH
Débit d'alternateur	12 V – 25 A	12 V – 25 A
Tension régulée	14,5 V à 5.500 tr/min (du moteur)	14,5 V à 5.500 tr/min (du moteur)
Résistance de bobine du stator	Moins de 1,0 ohm	Moins de 1,0 ohm
Résistance de la bobine du rotor	4,0 ohms	4,0 ohms
Diamètre de bague collectrice	14,4 mm (14,0 mm min.)	14,4 mm (14,0 mm min.)
Longueur de balai	10,5 mm (4,5 mm min.)	10,5 mm (4,5 mm min.)
Diamètre de collecteur de démarreur	28,0 mm (27,0 mm min.)	28,0 mm (27,0 mm min.)
Profondeur de gorge de collecteur	0,7 mm (0,2 mm min.)	0,7 mm (0,2 mm min.)
Longueur de balai de démarreur	12,0 mm (8,5 mm min.)	12,0 mm (8,5 mm min.)
Fusibles	Phare 10 A	10 A
	Feu arrière 10 A	10 A
	Principal 30 A	30 A
	Ventilateur de radiateur 15 A	15 A
	Montre* / alarme 10 A	10 A
	En série 5 A (feu stop)	15 A (Système d'allumage)
Eclairages	Phare 2 x 60/55 W H4 halogène	60/55 W H4 halogène
	Feu de position 4 W	4 W
	Feu arrière 21/5 W	21/5 W
	Plaque de police –	5 W
	Clignotants 10 W	10 W

* Si monté

COUPLES DE SERRAGE

APPLICATION	COUPLE (N.m)	REMARQUES
Extrémité supérieure du moteur:		
Rotor d'allumage sur vilebrequin	27	Remarque 2
Capteur d'allumage sur carter	10	
Pignon de chaîne sur arbre à cames	15	Remarque 2
Ensemble d'embase supérieure (guide de chaîne) sur culasse	12	
Lame de tendeur de chaîne d'arbre à cames sur moteur	18	
Corps de tendeur de chaîne d'arbre à cames sur culasse	9	
Boulon de ressort de tendeur de chaîne d'arbre à cames sur corps	23	
Obturateur de dessablage dans la culasse	22	Remarque 2
Vis de chapeau de palier d'arbre à cames	10	Remarque 1
Vis de couvercle d'arbre à cames – long et court	10	
Boulons de couvercle de vilebrequin	9	
Boulons de couvercle de pignon d'alternateur	9	
Goujon d'échappement sur culasse	18	Remarque 2
Vis de culasse sur carter (M6)	12	
Boulons de culasse – Passe 1*	}	*Consultez la section de culasse
Boulons de culasse – Passe 2*		
Boulons de culasse – Passe 3*		
Boulons de culasse sur cadre	95	
Embrayage:		
Cylindre récepteur d'embrayage sur couvercle de pignon de chaîne	9	
Vis de purge de cylindre récepteur d'embrayage	5	
Boulon de raccord banjo de flexible d'embrayage sur cylindre récepteur	25	
Ecrou central d'embrayage	105	
Boulons de ressort d'embrayage	10	
Boulon de raccord banjo de flexible d'embrayage sur maître-cylindre	25	Remarque 4
Plaque d'insonorisation dans le couvercle d'embrayage	12	
Couvercle intérieur d'embrayage sur couvercle extérieur d'embrayage	11	
Couvercle d'embrayage sur carter	9	
Boulons de bridage de maître-cylindre d'embrayage	15	

APPLICATION	COUPLE (N.m)	REMARQUES
Vilebrequin/boîte de vitesses:		
Ecrou de chapeau de bielle	–	Remarque 3
Carter supérieur sur carter inférieur, M8	28	
Carter supérieur sur carter inférieur, M6	12	
Défecteur d'huile	12	Remarque 2
Pignon de chaîne de sortie de boîte de vitesses	132	
Roue d'arrêt sur tambour de sélecteur	9	Remarque 2
Goujon de bras d'arrêt	9	Remarque 2
Ecrou de bras d'arrêt	9	
Plaque d'arrêt sur carter	9	Remarque 2
Rondelle de retenue de roulement du tambour sélecteur	9	Remarque 2
Retenue d'axe de sélecteur	9	Remarque 2
Boulon de butée de ressort	28	
Contacteur d'indicateur de point mort	14	
Boulon de bridage d'axe d'équilibreur – Moteurs à 4 cylindres	11	
Bride d'équilibreur sur carter – Moteurs à 4 cylindres	12	
Plaque de palier d'équilibreur – Moteurs à 3 cylindres	9	Remarque 2
Boîtier d'embrayage à roue libre sur centre	11	Remarque 2
Boulon de retenue de pignon de renvoi	12	Remarque 2
Couvercle d'équilibreur, côté droit – 3 cylindres	9	
Contre-écrous de tringle de changement de vitesses	9	
Contre-écrous de tringle de changement de vitesses	9	
Disque de ventilation sur vilebrequin	8	Remarque 2
Pédale de changement de vitesses sur plaque de commande (Tiger)	27	
Pédale de changement de vitesses à caoutchouc (Thunderbird)	12	
Pédale de changement de vitesses sur arbre (Thunderbird)	9	
Système de graissage du moteur:		
Obturateur, galerie de graissage principale	25	Remarque 2
Raccords banjo d'alimentation en huile, M6	8	
Raccords banjo d'alimentation en huile, M8	11	
Raccords banjo d'alimentation en huile, M10	20	
Raccords banjo d'alimentation en huile, M14	25	
Pompe à huile sur carter inférieur	12	Remarque 2
Clapet de sûreté	15	
Pignon de pompe à huile sur arbre	9	Remarque 2
Vis de maintien de crépine d'huile dans le carter d'huile	11	
Manocontact de pression d'huile	8	Remarque 2
Bouchon de galerie du carter d'huile	45	Remarque 2
Bouchon de vidange de carter d'huile	48	Remarque 4
Boulons de raccord banjo de tuyau de refroidisseur d'huile	25	
Raccord de refroidisseur d'huile	36	
Carter d'huile sur carter inférieur	12	
Carter d'huile sur carter inférieur (et support d'échappement)	12	Remarque 2
Boulon de filtre à huile	18	
Bouchon de remplissage d'huile	Serré à la main	
Regard de niveau d'huile (Thunderbird)	22	
Bouchon de remplissage d'huile (Thunderbird)	Serré à la main	

APPLICATION	COUPLE (N.m)	REMARQUES
Système d'alimentation et d'échappement:		
Vis des demi-boîtes à air	Serré à la main	
Attaches de boîte à air sur carburateur	Serré à la main	
Couvercle de boîte à air (Thunderbird)	9	
Boulons de maintien de chambre d'air auxiliaire (pas Thunderbird)	9	
Boulons de maintien de chambre d'air auxiliaire (Thunderbird)	7	
Bride d'échappement sur culasse	Consultez la remarque 10	
Bride de tuyau d'équilibrage	15	
Système d'échappement primaire sur support de carter d'huile	15	
Bride de silencieux d'échappement (pas Thunderbird)	30	
Bride de silencieux d'échappement (Thunderbird)	22	
Vis sur descente d'échappement	7	
Boulons de fixation de silencieux (sauf Tiger)	15	
Boulons de fixation de silencieux (Tiger)	27	
Support de fixation de silencieux sur silencieux	10	
Sonde de bas niveau de carburant au fond du réservoir (sauf Tiger)	30	
Sonde de bas niveau de carburant au fond du réservoir (Tiger)	7	
Vis de sécurité de bouchon de remplissage de carburant	Serré à la main	
Vis de bouchon de remplissage de carburant	3	
Boulons de fixation du robinet de carburant (sauf Tiger ou Thunderbird)	12	
Boulons de fixation du robinet de carburant (Tiger et Thunderbird)	9	
Vis de réservoir de carburant sur support (sauf Tiger et Thunderbird)	12	
Réservoir de carburant sur supports (Tiger et Thunderbird)	9	
Ecusson de réservoir sur réservoir (Thunderbird)	9	
Attache en caoutchouc de carburateur	Serré à la main	
Descente d'échappement sur tuyau intermédiaire	30	
Couvercle de bride d'échappement (Thunderbird)	9	
Circuit de refroidissement:		
Boulons de fixation de pompe à eau	10	
Sortie de tuyau d'eau sur culasse	12	
Coude de tuyau d'eau sur bloc-cylindres	12	
Sonde de température d'eau dans la culasse	8	
Collier de durit de tuyau d'eau	Serré à la main	
Boulons de fixation de radiateur	18	
Boulons du support inférieur du radiateur	9	
Boulons de fixation de ventilateur électrique/pare-pierres de radiateur	2,5	
Couvercles d'extrémité de radiateur (Thunderbird)	7	
Vis de vidange de liquide de refroidissement sur carter	13	
Tuyau d'eau sur pompe	8	
Tuyau d'eau sur moteur	10	
Vase d'expansion sur cadre (Thunderbird)	7	
Boîtier de thermostat sur cadre (Thunderbird)	7	
Réduction finale:		
Vis de bande de friction de chaîne sur bras oscillant	7	Remarque 2
Carter de chaîne sur bras oscillant	7	
Carter de chaîne sur support	7	
Pignon de chaîne sur roue arrière	85	
Boulon de broche de roue arrière	85	
Boulon de bridage de boîtier de came de réglage	35	
Boulons de couvercle de pignon de chaîne	9	
Glissière de chaîne sur cadre (Tiger)	27	

APPLICATION	COUPLE (N.m)	REMARQUES
Direction:		
Boulons de fixation de guidon (sauf Tiger)	22	Remarque 2
Bride inférieure de guidon sur chape (Tiger)	35	
Bride supérieure de guidon sur bride inférieure (Tiger et Thunderbird)	18	
Masse de guidon	8	
Ensembles d'interrupteurs sur guidon	4	
Vis de retenue de câble de compteur de vitesse	Serré à la main	
Raccord de flexible de frein sur chape inférieure	9	
Ecrou de réglage d'axe de pivotement		Remarque 3
Vis de blocage d'écrou de réglage	7	
Boulons de bridage de chape supérieure/inférieure (sauf Tiger)	20	
Boulons de bridage de chape supérieure (Tiger)	18	Remarque 1
Boulons de bridage de chape inférieure (Tiger)	22	Remarque 1
Ecrou hémisphérique d'axe de pivotement	65	Remarque 4
Bouchon de fourche	23	
Contre-écrou entre bouchon de fourche et tige d'amortissement	15	
Vis à tête sur tige d'amortissement (bas des fourches) (Daytona et Thunderbird)	43	
Vis à tête sur tige d'amortissement (bas des fourches) (pas Daytona et Thunderbird)	60	
Contacteur d'allumage et support d'instruments sur chape supérieure	Boulon à cisaillement	Remarque 2
Support de flexible de frein sur pied de fourche	7	
Garde-boue sur support de flexible de frein	7	
Garde-boue sur pied de fourche	7	
Guide de câble sur chape inférieure	7	
Suspension:		
Boulon d'axe de bras oscillant sur cadre	85	
Biellette pendante sur bras oscillant (sauf Tiger et Thunderbird)	55	
Biellette pendante sur bras oscillant (Tiger et Thunderbird)	100	
Biellette pendante sur biellette d'accouplement (sauf Tiger or Thunderbird)	85	
Biellette pendante sur biellette d'accouplement (Tiger et Thunderbird)	100	
Boulons de bridage de broche de biellette pendante/biellette d'accouplement	10	
Biellette pendante sur supports d'articulation	100	
Graisseurs de suspension arrière	7	
Suspension arrière sur cadre	95	Remarque 2
Régleur de précharge sur support	9	
Régleur d'amortissement sur cadre	5	
Carter supérieur et support de tringles sur cadre	95	
Carter inférieur et supports de tringles sur cadre	95	
Ensemble de suspension arrière sur biellette d'accouplement (Tiger et Thunderbird)	55	
Support de réservoir de suspension arrière sur culasse M8 (Tiger)	27	
Support de réservoir de suspension arrière sur culasse M6 (Tiger)	9	

APPLICATION	COUPLE (N.m)	REMARQUES
Freins:		
Vis de purge d'étrier de frein avant	5	
Boulons de raccord banjo de flexible de frein avant	25	Remarque 4
Boulons de maintien d'étrier de frein avant (sauf Thunderbird)	40	
Boulons de maintien d'étrier de frein avant (Thunderbird)	28	
Axe de glissement d'étrier de frein avant – à côté de la vis de purge	22	
Axe de glissement d'étrier de frein avant – entre pistons	18	
Axes de retenue de plaquette d'étrier de frein avant	18	
Vis de blocage d'axe de retenue de plaquette d'étrier de frein avant (Thunderbird)	3	
Disque de frein sur roue avant	22	Remarque 2
Vis de purge d'étrier de frein arrière	5	
Axes de retenue de plaquette d'étrier de frein arrière	18	
Etrier de frein arrière sur support (sauf Thunderbird)	40	
Etrier de frein arrière sur support (Thunderbird)	28	
Boulons de fixation de couvercle/maître-cylindre de frein arrière	27	
Contre-écrou de chape de maître-cylindre de frein arrière	18	
Vis de fixation de réservoir de maître-cylindre de frein arrière	7	Remarque 2
Contacteur de feu stop	15	Remarque 4
Boulons de raccord banjo de flexible de frein arrière	25	Remarque 4
Vis de guide de flexible de frein arrière sur attaches en "P"	7	Remarque 2
Vis de bridage de flexible de frein arrière	3	
Boulons de bras de torsion de frein arrière sur bras oscillant	28	
Disque de frein sur roue arrière	22	Remarque 2
Boulons de bridage de maître-cylindre de frein/embrayage	15	
Boulons de pivot de levier de frein/embrayage (sauf Tiger)	1	
Boulons de pivot de levier de frein/embrayage (Tiger)	6	
Contre-écrous de boulon de pivot de levier de frein/embrayage	6	
Pédale de frein sur plaque de commande (Tiger et Thunderbird)	27	
Boulon de raccord banjo de flexible d'embrayage sur cylindre récepteur	25	Remarque 4
Boulon de raccord banjo de flexible d'embrayage sur maître-cylindre	25	Remarque 4
Bras de torsion de frein arrière sur support d'étrier (Thunderbird)	28	
Collier de flexible de frein sur garde-boue avant (Thunderbird)	7	
Roues/pneus:		
Boulon de broche de roue avant sur fourche (pas Tiger)	60	
Boulons de bridage de broche de roue avant (pas Tiger)	20	
Roue avant sur fourches, écrou hémisphérique ou broche (Tiger)	110	
Boulon de broche de roue arrière	85	
Boulon de bridage de boîtier de came de réglage de roue arrière	35	
Dépose/installation du moteur:		
Carter supérieur et support de tringles sur cadre	95	
Carter inférieur et supports de tringles sur cadre	95	
Boulons de culasse sur cadre	95	

APPLICATION	COUPLE (N.m)	REMARQUES
Cadres et carénages:		
Ensemble de repose-pied avant sur plaque de commande	60	Remarque 5
Caoutchouc de repose-pied sur repose-pied	7	Remarque 2
Téton d'angle d'inclinaison sur repose-pied	9	
Boulons de plaques de commande sur cadre (pas Tiger et Thunderbird)	27	
Plaque de commande sur cadre – M8 x 30 (Tiger)	27	
Plaque de commande sur cadre – M10 (Thunderbird)	45	
Plaque de commande sur cadre – M8 (Thunderbird)	30	
Support de béquille latérale/support de tringle sur cadre – M12	95	
Ensemble de repose-pied arrière sur support de repose-pied	42	
Ensemble de verrou de selle sur support de repose-pied	12	
Ensemble de verrou de selle sur boîte à air (Thunderbird)	9	
Loquet de verrou de siège sur support de pont	9	Remarque 2
Support de repose-pied sur cadre	27	
Boulons de maintien du refroidisseur d'huile	9	
Boulons de fixation de pare-pierres de refroidisseur d'huile	9	
Vis de support de réservoir sur cadre	12	
Cadre secondaire supérieur de carénage sur culasse (toutes + vis Torx M8 x 12 sur Tiger)	28	
Cadre secondaire de carénage sur culasse (vis à tête M8 x 30 uniquement sur Tiger)	28	
Supports de cadre secondaire inférieur de carénage sur carter	18	
Cadre secondaire inférieur de carénage sur supports	7	
Pare-brise à carénage de cockpit	Serré à la main	
Panneaux de garnissage intérieurs sur carénages extérieurs	3	
Cockpit et carénage inférieur sur cadre secondaire supérieur	5	
Carénage inférieur gauche à droit, carénage inférieur sur cockpit (centre)	Serré à la main	
Carénage inférieur sur cadre secondaire inférieur	7	
Carénage inférieur sur culasse	10	
Garde-boue arrière sur cadre (pas Thunderbird)	15	
Garde-boue arrière/supports/couvercle de roue sur cadre/garde-boue (Thunderbird)	9	
Garde-boue avant sur pied de fourche (Thunderbird)	9	
Pare-boue sur bras oscillant (pas Tiger)	7	
Pare-boue sur bras oscillant (Tiger)	9	
Réflecteur arrière sur garde-boue	Serré à la main	
Baïonnettes sur panneaux latéraux	1	Remarque 2
Panneau latéral sur cadre – sous le siège	1	
Panneau latéral sur cadre (Thunderbird)	9	
Poignée/panneau latéral sur cadre	27	
Embout d'extrémité sur panneau latéral	3	
Poignées de levage sur cadre	18	
Support central sur supports d'articulation	40	
Boulon de pivot de béquille latérale	20	
Contre-écrou de boulon de pivot de béquille latérale	25	
Contacteur de béquille latérale sur support (pas Thunderbird)	7	
Contacteur de béquille latérale sur support (Thunderbird)	5	Remarque 2
Support de béquille latérale sur cadre	22	
Enjoliveur de longeron-support sur cadre (supérieur)	9	
Enjoliveur de longeron-support sur cadre (inférieur)	4	
Porte-bagages arrière sur cadre (Tiger)	27	
Panneau latéral et couvercle arrière sur cadre – vis M6 x 24 (Tiger)	3	
Panneau latéral et couvercle arrière sur cadre – vis M6 x 17 (Tiger)	7	
Protecteur de carter d'huile sur plaque de commande/carter (Tiger)	27	
Sangle de selle sur selle (Thunderbird)	9,5	
Longerons de selle sur tube de cadre (Thunderbird)	95	
Traverses sur partie en saillie du cadre (Thunderbird)	45	
Support de béquille latérale sur moteur (Thunderbird)	40	

APPLICATION	COUPLE (N.m)	REMARQUES
Equipement électrique:		
Bougie	18	
Pignon d'entraînement d'alternateur sur arbre	25	Remarque 2
Amortisseur d'entraînement d'alternateur sur alternateur	15	Remarque 2
Boulon de retenue de roulement d'arbre d'alternateur (vis à tête)	12	
Boulon de retenue de roulement d'arbre d'alternateur (vis Torx)	10	
Boulons de fixation d'alternateur	20	
Boulons de fixation de démarreur	10	
Connexions des câbles de démarreur	7	
Bornes de batterie	9	
Support de boîte de batterie sur cadre	9	
Boîte de batterie sur support	7	Remarque 2
Boîte de batterie et chambres à air sur cadre	9	
Masse de faisceau électrique sur cadre	12	
Bobines d'allumage sur cadre	5	
Support d'indicateur de direction arrière sur cadre	18	
Ensembles des indicateurs de direction sur le cadre	Serré à la main	
Ensemble de feu arrière sur cadre	Serré à la main	
Ensemble d'instruments sur support	9	
Ensemble des phares jumelés sur le cadre secondaire	5	
Ensemble de phare Trophy sur carénage de cockpit	3	
Avertisseur sur cadre secondaire supérieur	18	
Avertisseur sur moteur (Thunderbird)	10	
Couvercle d'avertisseur sur avertisseur (Thunderbird)	9	
Indicateur sur support, avant et arrière (Thunderbird)	25	
Support de lampe de plaque de police sur garde-boue (Thunderbird)	9	
Lampes d'éclairage de plaque de police/feu arrière sur garde-boue (Thunderbird)	5	
Boîte à fusibles sur porte de boîtier de batterie (Thunderbird)	2,5	
Entourage de phare	3	
Nacelle de phare sur support	10	
Support de phare sur tube de fourche	9	

REMARQUES: Tous les couples sont indiqués uniquement en N.m

1. Lubrifiez les filetages à l'huile moteur.
2. Nettoyez les filetages et recouvrez-les de Loctite "Nutlock" de qualité 242.
3. Consultez les instructions d'assemblage appropriées.
4. Remplacez toujours la rondelle d'étanchéité.
5. Ne remployez pas la vis micro-encapsulée.
10. Serrez les écrous en deux passes, à 8 N.m pour commencer puis à 20 N.m.